

SKRIPSI

IMPLEMENTASI UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERHADAP PENYEDIAAN JALUR SEPEDA DI KOTA MAKASSAR

**Disusun dan diajukan oleh:
ANGEL MONICA SHAREN
B12115509**



**PROGRAM STUDI HUKUM ADMINISTRASI NEGARA
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2021**

HALAMAN JUDUL

**IMPLEMENTASI UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERHADAP PENYEDIAAN
JALUR SEPEDA DI KOTA MAKASSAR**

OLEH

ANGEL MONICA SHAREN

B12115509

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
2021**

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

IMPLEMENTASI UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERHADAP PENYEDIAAN JALUR
SEPEDA DI KOTA MAKASSAR

Disusun dan diajukan oleh

Angel Monica Sharen

B12115509

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka
Penyelesaian Studi Program Sarjana Program Studi
Hukum Administrasi Negara Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin
pada hari Jum'at, 28 Januari 2022
dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan.

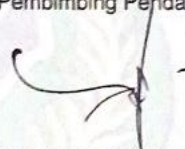
Menyetujui,

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping



Prof. Dr. A. Pangerang Moenta, SH.,MH.,DFM
NIP: 195508031984031002



Muh. Zulfan Hakim, SH.,MH
NIP: 19751023200801101

Ketua Program Studi

Sarana Hukum Administrasi Negara



PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Angel Monica Sharen
NIM : B12115509
Program Studi : Hukum Administrasi Negara
Jenjang : S1

Menyatakan dengan ini bahwa Skripsi dengan judul "Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Penyediaan Jalur Sepeda di Kota Makassar" adalah karya saya sendiri dan tidak melanggar hak cipta pihak lain. Apabila di kemudian hari Skripsi 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, 28 Januari 2022

Yang Menyatakan



Angel Monica Sharen

ABSTRAK

ANGEL MONICA SHAREN (B12115509), dengan judul ***“Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Penyediaan Jalur Sepeda Di Kota Makassar”***. Dibimbing oleh Bapak A. Pangerang Moenta selaku pembimbing utama, dan Bapak Muh. Zulfan Hakim selaku pembimbing pendamping.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui implementasi dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Penyediaan Jalur Sepeda di Kota Makassar dan untuk mengetahui efektivitas pelaksanaan yang dilakukan pemerintah kota Makassar terhadap penyediaan jalur sepeda menurut peraturan yang berlaku.

Jenis penelitian ini adalah penelitian hukum empiris yang menjadikan fakta sosial, fenomena sosial dari trend bersepeda dan penyediaan jalur sepeda dalam hubungannya secara timbal balik dengan hukum yang menjadi objek penelitian dengan fokus kajian pada studi terhadap sikap dan perilaku individu, kelompok, masyarakat, lembaga, dan negara. Lokasi Penelitian ini dilakukan di Kota Makassar. Jenis Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer atau data empirik yang merupakan hasil wawancara langsung dengan pejabat pemerintah terkait serta data sekunder berupa data yang bersumber dari peraturan perundang-undangan dan literatur atau bacaan terkait penelitian ini. Populasi dan sampel dalam penelitian ini adalah Dinas Perhubungan Kota Makassar serta beberapa Komunitas Sepeda di Kota Makassar. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara studi lapangan dan studi kepustakaan yang kemudian dianalisis secara kualitatif dan disampaikan secara deskriptif untuk menggambarkan permasalahan terkait penelitian ini.

Hasil dari Penelitian ini, yaitu: 1) Pelaksanaan dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Penyediaan Jalur Sepeda di Kota Makassar belum terlaksana sebagaimana diamanahkan peraturan perundang-undangan dan 2) Faktor yang menjadi penghambat belum tersedianya jalur sepeda di Kota Makassar adalah faktor hukum. Adapun yang menjadi akibat hukum dari tidak tersedianya jalur sepeda di Kota Makassar adalah dengan tidak tersedianya regulasi terkait jalur sepeda di Kota Makassar memiliki akibat hukum yaitu ketidakpastian hukum sehingga kepentingan masyarakat tidak mendapatkan perlindungan hukum.

Kata Kunci: Implementasi, Jalur Sepeda, Dinas Perhubungan.

ABSTRACT

ANGEL MONICA SHAREN (B12115509), with the title "***Implementation of Law No. 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation on the Provision of Bicycle Paths in Makassar City***". Guided by Mr. A. Pangerang Moenta as main mentor, and Mr. Muh. Zulfan Hakim as second mentor.

This study aims to determine the implementation of Law No. 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation on the Provision of Bicycle Paths in Makassar City and to determine the effectiveness of the implementation carried out by the Makassar City Government on the provision of bicycle lanes according to applicable regulations.

This type of research is an empirical law that makes social facts, social phenomena of cycling trends and the provision of bicycle lanes in reciprocal relations with the law the object of research with a focus on studies on attitudes and behavior of individuals, groups, communities, institutions, and the state. The location of this research is in Makassar. The type of data used in this study is primary data or empirical data which is the result of direct interviews with relevant government officials and secondary data in the form of data sourced from regulations and literatures related to this research. The population and sample in this study were the Makassar Department of Transportation and several bicycle communities in Makassar. Data collection methods were carried out by means of field studies and literature studies which were then analyzed qualitatively and presented descriptively to describe the problems related to this research.

The results of this study, are: 1) The implementation of Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan on the Provision of Bicycle Lanes in Makassar has not been implemented as mandated by the regulations and 2) The factor that hinders the unavailability of bicycle lanes in Makassar is a legal factor. As for the legal implication of the unavailability of bicycle lanes in Makassar City, the unavailability of regulations related to bicycle lanes in Makassar City has legal implication, is a legal uncertainty so that public interests do not get legal protection.

Key Words: Implementation, Bicycle Lanes, Department of Transportation

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh.

Alhamdulillah, segala puji bagi Allah Subhanahuwataala, atas segala limpahan rahmat dan karunia serta ridha-Nya, sehingga peneliti senantiasa diberikan kekuatan, kemudahan, kesehatan, kesabaran, dan keikhlasan dalam menyelesaikan skripsi dengan judul **“Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Penyediaan Jalur Sepeda di Kota Makassar”**.

Skripsi ini dipersembahkan peneliti sebagai bentuk tugas akhir jenjang Pendidikan Strata Satu (S1) yang merupakan persyaratan untuk meraih gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin. Berbagai hambatan dan kesulitan peneliti hadapi selama penyusunan skripsi ini. Namun berkat nikmat yang Allah berikan serta bantuan, semangat, dorongan, bimbingan, dan kerjasama dari berbagai pihak sehingga hambatan dan kesulitan tersebut dapat teratasi karena sesungguhnya kesulitan yang Allah berikan tidak lain adalah sesuatu yang dapat hamba-Nya lewati.

Mengawali ucapan terima kasih ini, pertama-tama peneliti ingin mengucapkan terimakasih setulus-tulusnya kepada kedua orangtua peneliti, Ayahanda tercinta **Ruslan Rahman** yang telah membesarkan dan mengajarkan peneliti banyak hal, dan Ibunda tersayang **Maudy Indriaty**

Wurarah yang dengan sabar dan tulusnya telah melahirkan dan merawat peneliti hingga saat ini, serta jerih payah dan doa yang kedua orang tua panjatkan demi keberhasilan dan kesuksesan peneliti. Kepada Saudara-saudari kandung saya, **Landy Febrianto, Michelle Dersla Modica, Valent Wafdan** terimakasih banyak atas segala dukungan dan motivasi kepada peneliti

Selanjutnya, ucapan terimakasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya juga peneliti ucapkan kepada bapak **Prof. Dr. A. Pangerang Moenta, S.H., M.H., DFM** selaku penguji pertama dan bapak **Muh. Zulfan Hakim, S.H., M.H.** selaku pembimbing kedua peneliti, yang telah memberikan saran dan masukan yang sangat bermanfaat sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini.

Penyusunan skripsi ini juga tak lepas dari keterlibatan berbagai pihak yang senantiasa membantu memotivasi serta mendukung peneliti dalam suka dan duka. Dengan segala kerendahan hati dan rasa hormat, peneliti mengucapkan terima kasih yang tak terhingga kepada seluruh pihak yang telah membantu, baik bantuan secara moral dan maupun materil demi terselesaikannya penyusunan skripsi ini, yaitu kepada:

1. Ibu Prof. Dr. Dwia Ariestina Pulubuhu, M.A. selaku Rektor Universitas Hasanuddin beserta seluruh staf dan jajarannya.

2. Ibu Prof. Dr. Farida Patittingi, S.H., M.Hum. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin
3. Bapak Prof. Dr. Hamzah Halim, S.H., M.H. selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin. Bapak Dr. Syamsuddin Muchtar, S.H., M.H. selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin. Dan Bapak Dr. Muh. Hasrul, S.H., M.H. selaku Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
4. Bapak Amir Ilyas S.H.,M.H. selaku Penasehat Akademik Penulis.
5. Bapak Prof. Dr. Achmad Ruslan, S.H., M.H. dan Ibu Dian Utami Mas Bakar, S.H, M.H. yang telah memberikan ilmu yang sangat bermanfaat serta selalu memberikan arahan kepada peneliti.
6. Bapak dan Ibu dosen Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang telah memberikan ilmu dan nasihat, serta seluruh civitas akademika Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang telah banyak membantu dan melayani dalam urusan administrasi serta bantuan lainnya sehingga peneliti dapat menyelesaikan tugas akhir ini..
7. Sahabat seperjuangan peneliti, Resky Mufidah, Nur Insani Aulia, Mirnayanti, Andi Ayu Anindita, Ulfah Muthmainnah dan Ridha Dwi Wahyuni terima kasih atas dukungan dan bantuannya selama ini.

8. Teman-teman *Blackpink* peneliti, Putri Amelia Ibbar, Nur Afti Aulia, Nina Ramadhani dan Amalia Irfan terima kasih atas pertemanannya.
9. Teman-teman seperjuangan peneliti yang selalu menemani dan membantu, Fify Nur Ramadhani, Anty, Daniel Akhyari, Muhammad Ilham, Nur Fajrin, dan Syarifah Nurul semoga selalu dilancarkan dan dimudahkan jalannya dalam kesuksesannya.
10. Teman-teman supporter peneliti *BONA*, yang telah memberikan dukungan dan bantuannya selama proses pengerjaan skripsi.
11. Teman-teman yang selalu memberikan semangat dan motivasi kepada peneliti, Shevirra Zalsabilla dan Widi Arsila
12. Keluarga besar KKN Reguler Bulukumba – Ujung Loe 101, Terimakasih atas kebersamaannya selama KKN dan memberikan pengalaman dan ilmu baru kepada penulis.
13. Keluarga besar HLSC (Hasanuddin Law Study Centre) yang telah memberikan pengetahuan organisasi dan ilmu kepada penulis.
14. Teman – Teman JUR15 angkatan 2015 Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang tidak bisa penulis ucapkan satu persatu namanya.

Serta seluruh pihak yang telah banyak membantu baik secara langsung maupun tidak langsung yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu namanya, Terima kasih atas bantuannya sehingga peneliti dapat

menyelesaikan skripsi ini.

Peneliti menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan oleh karena itu saya memohon maaf apabila terdapat kesalahan dalam penulisan skripsi ini. Dengan segala kerendahan hati, peneliti mengharapkan kritik dan saran yang membangun demi kelayakan dan kesempurnaan penulisan di masa yang akan datang.

Akhir kata, semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua, baik untuk kepentingan ilmu pengetahuan maupun kepentingan praktis.

Makassar, Januari 2021

Angel Monica Sharen,

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	ii
PERSETUJUAN PEMBIMBING	iv
ABSTRAK	iv
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	x
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	9
C. Tujuan Penelitian	10
D. Kegunaan Penelitian	10
E. Keaslian Penelitian.....	11
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	13
A. Tinjauan Umum Kewenangan	13
1. Kewenangan Pemerintah	13
2. Sumber dan Cara Memperoleh Wewenang Pemerintahan	17
B. Pemerintah Daerah	23
1. Asas Desentralisasi	28
2. Asas Dekonsentrasi.....	30
3. Asas Tugas Pembantuan	31
C. Tinjauan Umum Lalu Lintas.....	31
D. Tinjauan Umum Jalur Sepeda.....	36

BAB III METODE PENELITIAN	41
A. Jenis Penelitian	41
B. Lokasi Penelitian	42
C. Jenis Data	42
D. Populasi dan Sampel	43
E. Teknik Pengumpulan Data	44
F. Analisis Data.....	45
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS	45
A. Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Penyediaan Jalur Sepeda di Kota Makassar	45
B. Faktor Penghambat dan Akibat Hukum dari Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Penyediaan Jalur Sepeda di Kota Makassar	53
BAB V PENUTUP	60
A. Kesimpulan.....	60
B. Saran.....	61
DAFTAR PUSTAKA.....	63

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Peningkatan kualitas sumber daya manusia, kesejahteraan masyarakat dan pelayanan publik sangat bergantung pada ketersediaan infrastruktur, lingkungan hidup, ekonomi, sosial dan politik yang kondusif. Untuk menciptakan kondisi tersebut, Pemerintah Kota Makassar menuangkan komitmennya dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Kota Makassar Tahun 2005-2025.

Sebagai kondisi umum perihal kondisi yang hendak dicapai pada akhir periode RPJPD Kota Makassar, maka dirumuskan visi daerah yaitu: "Makassar sebagai Kota Maritim, Niaga, Pendidikan, Budaya dan Jasa yang Berorientasi Global, Berwawasan Lingkungan dan Paling Bersahabat". Selain itu, sebagai upaya-upaya yang akan dilakukan untuk mewujudkan visi, maka dirumuskan beberapa misi dalam RPJPD Kota Makassar Tahun 2005-2025 adalah sebagai berikut:

1. Mengembangkan kultur maritim dan memanfaatkan sumber daya laut secara optimal dan berkelanjutan.
2. Memberdayakan kekuatan ekonomi masyarakat dan penguatan daya saing ekonomi kota.

3. Meningkatkan kualitas hidup masyarakat secara layak dan bermanfaat.
4. Memantapkan dan memanfaatkan ruang dan lingkungan hidup yang nyaman, tertib dan berkesinambungan.
5. Mengembangkan manajemen pembangunan kota yang berbudaya dan berwawasan masa depan.
6. Meningkatkan apresiasi budaya, agama, penegakan hukum dan kepedulian terhadap lingkungan.
7. Mengembangkan sistem pemerintahan yang baik.¹

Dari visi dan misi diatas, salah satu hal yang ingin dicapai oleh Pemerintah Kota Makassar adalah pembangunan yang berwawasan lingkungan. Pembangunan yang berwawasan lingkungan adalah lingkungan yang terdiri dari lingkungan alam, fisik, dan adanya kesadaran dari lingkungan sosial masyarakat tertentu dalam sikap serta perilakunya dilandaskan pengetahuan maupun wawasan dengan upaya menciptakan kelestarian lingkungan.²

Salah satu cara untuk mewujudkan kota yang berwawasan lingkungan adalah dengan menggunakan kendaraan ramah lingkungan selain kendaraan

¹ Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Kota Makassar Tahun 2005-2025.

² M. Zaini dan Agus Tri Darmawanto, "Implementasi Pembangunan Berkelanjutan Berwawasan Lingkungan Studi Pada Kelurahan Lempake Kecamatan Samarinda Utara Kota Samarinda", Jurnal Ilmu Ekonomi dan Pembangunan, Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Sebelas Maret, Vol. 15, Nomor 2 November 2015, hlm. 26.

bermotor. Kendaraan ramah lingkungan yang dimaksudkan adalah sepeda yang merupakan moda alternatif ramah lingkungan sebagai alat transportasi yang dapat menggantikan kendaraan bermotor dalam upaya mengurangi dampak pemanasan global. Penggunaan sepeda akan mengurangi pergerakan kendaraan bermotor yang berdampak pada berkurangnya penggunaan bahan bakar minyak (BBM) sehingga mengurangi emisi gas penyebab terjadinya pemanasan global.³

Untuk mendukung penggunaan sepeda sebagai moda alternatif yang ramah lingkungan, hendaklah didukung dengan fasilitas penunjang. Salah satu fasilitas penunjang dalam penggunaan sepeda sebagai alat transportasi atau kendaraan tidak bermotor adalah penyediaan jalur sepeda sebagai tempat melintasnya sepeda agar tidak mengganggu sesama pengguna jalan.

Tingginya minat bersepeda masyarakat di Makassar menjadi tren saat ini. Hal tersebut perlu diimbangi ketersediaan fasilitas penunjang, salah satunya jalur khusus tersendiri agar lebih tertib dan tidak saling mengganggu pengguna jalan lainnya.⁴ Hal tersebut tentu mesti diakomodir oleh Pemerintah Kota Makassar sebagai wujud nyata dari komitmennya dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Kota Makassar Tahun 2005-2025.

³ Hervian Handika Sugasta, dkk., "Analisis Efektivitas Jalur Khusus Sepeda pada Kawasan Perkotaan Pontianak (Studi Kasus Jalan Sutan Syahrir - Jalan Jendral Urip - Jalan K. H. W. Hasyim - Jalan Merdeka)", *JeLAST: Jurnal PWK, Laut, Sipil, Tambang*, Fakultas Teknik Universitas Tanjungpura, Vol. 4, Nomor 4 Februari 2017, hlm. 2.

⁴ <https://fajar.co.id/2020/11/03/abdi-asmara-pembangunan-jalur-khusus-sepeda-harus-digiatkan/> (berita *online*).

Sebagaimana diketahui bahwa sepeda merupakan Kendaraan Tidak Bermotor karena digerakkan oleh tenaga orang, yang dalam pengoperasiannya wajib memenuhi persyaratan keselamatan yang diatur dalam “Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ).” Kemudian, penyediaan jalur sepeda sebagai bagian dari jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum juga tertuang dalam “UU LLAJ” tepatnya pada Pasal 25 ayat (1) yang menyatakan bahwa:

Setiap Jalan yang digunakan untuk Lalu Lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan Jalan berupa:

- a. Rambu Lalu Lintas;*
- 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.*

Selain itu, “Pasal 45 ayat (1) UU LLAJ” juga menyatakan bahwa:

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.*

Kemudian, keharusan untuk memberikan kemudahan berlalu lintas bagi pengguna sepeda juga diatur pada “Pasal 62 ayat (1) dan (2) UU LLAJ” yang menyebutkan:

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

Selain itu, perancangan fasilitas jalur dan lajur sepeda juga terkait dengan “UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan” dan “UU Nomor 26 Tahun 2007 tentang Tata Ruang.” Ditambah lagi dengan adanya “Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan”, tepatnya pada “Pasal 11 Ayat (1) yang menegaskan bahwa “*Sepeda yang dioperasikan di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) disediakan fasilitas pendukung*” dan Ayat (2) yang menjelaskan bahwa “*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*”. Berdasarkan aspek legal tersebut, maka terdapat kewajiban membangun jalur sepeda.⁵

Kewajiban untuk menyediakan jalur sepeda juga terdapat pada “Pasal 26 huruf g Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu

⁵ A. M. Mulyadi, 2014, *Modul Pelatihan Perancangan Jalur dan Lajur Sepeda*, Kementerian Pekerjaan Umum, Jakarta, hlm. 12.

Lintas dan Angkutan Jalan” yang menyebutkan salah satu perlengkapan jalan yang wajib dilengkapi setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum adalah fasilitas untuk sepeda. Ketentuan tersebut semakin menambah keharusan bagi Pemerintah Kota Makassar untuk menyediakan jalur sepeda di Kota Makassar selain dari pada komitmen pemerintah sebagai penentu kebijakan dalam RPJPD Kota Makassar Tahun 2005-2025 untuk mewujudkan pembangunan berwawasan lingkungan.

Peningkatan jumlah kendaraan bermotor di Kota Makassar juga menjadi urgensi mendasar penyediaan jalur sepeda. Berdasarkan pernyataan Kepala Bidang Moda Transportasi Dinas Perhubungan Kota Makassar, Jasman Launtu menuturkan saat ini volume kendaraan di Makassar hingga bulan Maret 2020 telah mencapai 2,1 juta unit kendaraan yang 1,6 juta diantaranya merupakan sepeda motor.⁶ Oleh karena itu, untuk mengurangi potensi kemacetan akibat dari jumlah kendaraan bermotor yang meningkat, penyediaan jalur sepeda sudah semestinya dilakukan oleh Pemerintah Kota Makassar dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Makassar (Dishub Makassar).

Masalah yang dihadapi di kota besar biasanya masalah kemacetan yang terjadi pada jam puncak. Jika waktu puncak diantisipasi dengan baik, maka pada waktu tidak-puncak, prasarana dan sarana transportasi yang disediakan

⁶ <https://makassarinsight.com/read/populasi-kendaraan-lampau-kapasitas-jalan-makassar> (berita *online*).

menjadi rendah tingkat pemakaiannya. Untuk itu perlu dipikirkan cara lain agar penyediaan prasarana dan sarana transportasi mampu mengantisipasi perjalanan yang ada dan sekaligus mempunyai tingkat pemakaian yang memadai.⁷ Prasarana yang dimaksud adalah infrastruktur atau fasilitas fisik yang mempermudah pergerakan sarana transportasi (alat transportasi) internal yang beroperasi dikawasan privat atau lingkungan sendiri menjadi lancar, aman dan nyaman.⁸ Oleh karenanya, kembali ditekankan bahwa salah satu solusi untuk meminimalisir kemacetan adalah dengan menyediakan prasarana dan sarana transportasi yang memadai dalam hal ini jalur sepeda sebagai upaya nyata untuk mewujudkan pembangunan berwawasan lingkungan sebagaimana dicita-citakan dalam RPJPD Kota Makassar Tahun 2005-2025.

Hingga saat ini, Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan (Dishub Sulsel) telah menyiapkan jalur khusus sepeda di ruas jalan provinsi, tepatnya di Jalan Jenderal Sudirman Kota Makassar. Ruas jalan itu diharapkan jadi *pilot project* jalur khusus sepeda. Kepala Bidang Lalu Lintas Jalan Dishub Sulsel, Abdul Azis menuturkan, sebagai tahap awal jalur sepeda yang disiapkan sepanjang 500 meter. Titiknya dimulai di depan Rumah Jabatan

⁷ Ofyar Z. Tamin, 2000, *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*, Penerbit ITB, Bandung, hlm. 17.

⁸ Zulfar Sani, 2010, *Transportasi (Suatu Pengantar)*, Penerbit UI Press, Jakarta, hlm. 11.

(Rujab) Gubernur Sulawesi Selatan mengarah ke Monumen Mandala.⁹ Selain itu, diketahui pula dari pernyataan Walikota Makassar Danny Pomanto bahwa Pemerintah Kota Makassar saat ini sedang menyusun rute sepeda yang aman bagi masyarakat.¹⁰ Jalur khusus sepeda tersebut direncanakan akan berada di sekitaran Karebosi, hingga Pantai Losari atau Jalan Penghibur.¹¹

Menurut penulis, komitmen Dishub Makassar sebagai perpanjangan tangan dari Pemerintah Kota Makassar dalam hal penyediaan jalur sepeda di ruas jalan kota di Makassar patut untuk diketahui. Tidak hanya pada tataran penyediaan jalur secara fisik, akan tetapi instrumen hukum juga dalam hal ini peraturan daerah juga wajib untuk disiapkan. Kendati telah tersedia pun, pemanfaatan jalur khusus sepeda juga mesti untuk diperhatikan agar tidak disalahgunakan. Sebagaimana diketahui sebelumnya bahwa jalur sepeda di sepanjang Jalan A. P. Pettaran tak bisa dimanfaatkan karena hampir sepanjang jalur dikuasai oleh Pedagang Kaki Lima (PKL).¹²

Sebagaimana diketahui pula bahwa pelayanan publik dapat dipahami sebagai pelayanan yang diselenggarakan oleh pemerintah. Setiap kegiatan pelayanan yang dilaksanakan oleh penyelenggara pelayanan publik sebagai upaya pemenuhan kebutuhan publik dan pelaksanaan ketentuan peraturan

⁹ <https://ubahlaku.id/read/136705/jalur-sepeda-500-meter-dikerjakan/> (berita *online*).

¹⁰ <https://makassar.tribunnews.com/2021/06/22/perjuangkan-keselamatan-pesepeda-mcc-dan-danny-sepakat-ada-jalur-sepeda-khusus-dari-cpi-tembus-tsm/> (berita *online*).

¹¹ <https://makassar.tribunnews.com/2021/06/08/danny-pomanto-canangkan-pembuatan-jalur-sepeda-pengamat-bisa-manfaatkan-trotoar> (berita *online*).

¹² <https://sulsel.suara.com/read/2021/06/01/185438/jalur-sepeda-jalan-ap-pettarani-makassar-dikuasai-pkl/> (berita *online*).

perundang-undangan.¹³ Oleh karena itu, penyediaan jalur khusus sepeda sudah semestinya dilakukan oleh pemerintah sebagai bentuk pemenuhan kebutuhan publik dan pelaksanaan ketentuan perundang-undangan sebagaimana telah dikemukakan sebelumnya.

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis tertarik untuk meneliti, mengkaji dan selanjutnya dituangkan dalam karya tulis dalam bentuk rencana usulan penelitian dan skripsi dengan judul: **“Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Penyediaan Jalur Sepeda di Kota Makassar”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka penulis menguraikan rumusan masalah berikut:

1. Bagaimana Pelaksanaan “Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Penyediaan Jalur Sepeda” di Kota Makassar?
2. Bagaimana Faktor Penghambat dan Akibat Hukum dari Pelaksanaan “Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Penyediaan Jalur Sepeda” di Kota Makassar?

¹³ Agus Dwiyanto, *Manajemen Pelayan Publik: Peduli, Inklusif, dan Kolaboratif*, Universitas Gajah Mada Press, Yogyakarta, 2015, hlm. 14.

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui Pelaksanaan “Undang -Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Penyediaan Jalur Sepeda” di Kota Makassar.
2. Untuk mengetahui Faktor Penghambat dan Akibat Hukum dari Pelaksanaan “Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan” di Kota Makassar.

D. Kegunaan Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kegunaan dan manfaat yang sebesar-besarnya kepada banyak pihak, adapun kegunaan dan manfaat yang diharapkan dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan penulis tentang Implementasi “Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Penyediaan Jalur Sepeda” di Kota Makassar dan sumbangan pemikiran bagi Pemerintah Kota Makassar dalam hal ini Dinas Perhubungan serta pengguna jalan khususnya pesepeda. Penulis juga berharap penelitian ini bisa memberikan sumbangan pemikiran bagi perkembangan Ilmu Hukum Administrasi Negara baik bagi

mahasiswa maupun tenaga pengajar dan praktisi dibidang hukum dalam hal penulisan karya tulis ilmiah dari hasil penelitian ini.

2. Manfaat Praktis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan yang bermanfaat dalam hal pelaksanaan kebijakan yang berasal dari ketentuan “Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap penyediaan jalur sepeda” di Kota Makassar serta dapat menjadi bahan evaluasi dan bahan pertimbangan pemerintah untuk meningkatkan kualitas infrastruktur dan pelayanan publik di Kota Makassar.

E. Keaslian Penelitian

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Arief Rachmat Hidayat (07400021) Mahasiswa Strata Satu (S-1) Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Muhammadiyah Malang dengan judul “*Tinjauan Yuridis Sosiologis Kewajiban Pemerintah Kabupaten Malang dalam Menyediakan Fasilitas Pendukung Penyelenggara Lalu-Lintas berdasarkan Undang-Undang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan No. 22 Tahun 2009 Pasal 45 Ayat (1)*” pada tahun 2011 terdapat kemiripan judul dengan judul penelitian ini, namun keaslian penelitian ini dapat dipertanggungjawabkan oleh penulis.

Perbedaan dari penelitian Arief Rachmat Hidayat terhadap penelitian penulis adalah pada penelitian yang dilakukan oleh Arief Rachmat Hidayat membahas tentang pengadaan fasilitas pendukung lalu lintas dan angkutan jalan secara umum yang didalamnya terdapat kewajiban menyediakan jalur khusus sepeda di Kabupaten Malang serta kendala yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Malang dalam upaya menyediakan jalur khusus sepeda. Sedangkan penelitian yang dilakukan oleh penulis membahas tentang penyediaan jalur sepeda secara khusus di Kota Makassar jika ditinjau dari kewajiban untuk menyediakan fasilitas pendukung lalu lintas dan angkutan jalan dalam “Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.”

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Kewenangan

1. Kewenangan Pemerintah

Kewenangan memiliki kedudukan penting dalam kajian Hukum Administrasi Negara. Begitu pentingnya kedudukan kewenangan ini, sehingga F.A.M Stroink dan J.G. Steen Beek menyebutnya sebagai konsep inti dalam Hukum Administrasi Negara, "*Het begrip bevoegdheid is dan ook een kernbegrip in het staats-en administratief recht*". Kewenangan didalamnya terkandung hak dan kewajiban.¹⁴

Bagir Manan mempertegas istilah dan terminologi apa yang dimaksudkan dengan wewenang pemerintahan. Menurutnya, wewenang dalam bahasa hukum tidaklah sama dengan kekuasaan (*macht*). Kekuasaan hanya menggambarkan hak untuk berbuat atau tidak berbuat. Sedangkan wewenang dalam hukum dapat sekaligus berarti hak dan kewajiban (*rechten en plichten*). Dalam kaitannya dengan penyelenggaraan pemerintahan, hak mengandung pengertian kekuasaan untuk mengatur sendiri (*zelfregelen*) dan mengelola sendiri (*zelfbestuuren*), sedangkan kewajiban berarti kekuasaan untuk menyelenggarakan pemerintahan sebagaimana semestinya. Dengan

¹⁴ Ridwan Hr, *Hukum Administrasi Negara*, Ed-Revisi-11, Rajawali Pers, Jakarta, 2014, hlm. 100

demikian, substansi dari wewenang pemerintahan adalah kemampuan untuk melakukan tindakan atau perbuatan hukum pemerintahan.¹⁵

Dalam konsepsi negara hukum wewenang pemerintahan itu berasal dari peraturan perundang-undangan yang berlaku sebagaimana dikemukakan oleh Huisman dalam Ridwan HR, bahwa organ pemerintahan tidak dapat menganggap ia memiliki sendiri wewenang pemerintahan. Kewenangan hanya diberikan oleh undang-undang. Pembuat undang-undang tidak hanya memberikan wewenang pemerintahan kepada organ pemerintahan, akan tetapi juga terhadap para pegawai atau terhadap badan khusus untuk itu. Pendapat yang sama juga dikemukakan oleh P. de Haan dengan menyebutkan bahwa wewenang pemerintahan tidaklah jatuh dari langit akan tetapi ditentukan oleh hukum.¹⁶

Selanjutnya menurut Bagir Manan bahwa antara tugas dan wewenang di satu pihak dengan hak dan kewajiban di pihak lain mempunyai hubungan yang bersifat fungsional satu sama lain sehingga penentuan tugas dan wewenang pemerintahan akan menjadi pengukur apakah hak dan kewajiban dijalankan sebagaimana semestinya atau telah terjadi tindakan atau perbuatan pemerintahan yang melampaui batas kewenangan yang diberikan kepadanya atautkah telah terjadi

¹⁵ Aminuddin Ilmar, *Hukum Tata Pemerintahan*, Identitas, Makassar, 2013, hlm. 116

¹⁶ *Ibid.*, hlm. 117

tindakan atau perbuatan pemerintah berupa penyalahgunaan wewenang. Sebaliknya, hak dan kewajiban memungkinkan pejabat pemerintahan melakukan tindakan atau perbuatan baik tindakan hukum maupun tindakan atau perbuatan konkrit tertentu. Tanpa adanya hak dan kewajiban yang dilekatkan pada tugas wewenang pejabat pemerintahan tersebut tentunya segala tugas dan wewenang tidak dapat diwujudkan secara konkrit dalam bentuk tindakan atau perbuatan pemerintahan.¹⁷

Setiap penyelenggaraan kenegaraan dan pemerintahan harus memiliki legitimasi, yaitu kewenangan yang diberikan oleh undang-undang. Dengan demikian, substansi asas legalitas adalah wewenang, yakni "*Het vermogen tot het verrichten van bepaalde rechtshandelingen*", yaitu kemampuan untuk melakukan tindakan-tindakan hukum tertentu. Mengenai wewenang itu, H.D. Stout mengatakan bahwa:¹⁸

"Wewenang adalah pengertian yang berasal dari hukum organisasi pemerintahan, yang dapat dijelaskan sebagai keseluruhan aturan-aturan yang berkenaan dengan perolehan dan penggunaan wewenang pemerintahan oleh subjek hukum publik di dalam hubungan hukum publik".

Konsep kewenangan dalam hukum administrasi negara berkaitan dengan asas legalitas, dimana asas ini merupakan salah satu prinsip utama yang dijadikan sebagai bahan dasar dalam setiap penyelenggaraan pemerintah dan kenegaraan di setiap negara hukum

¹⁷ *Ibid.*, hlm. 119

¹⁸ Ridwan Hr, *op.cit.*, hlm. 98

terutama bagi negara-negara hukum yang menganut sistem hukum eropa kontinental. Asas ini dinamakan juga kekuasaan undang-undang (*de heerschappij van de wet*).¹⁹

Kemudian istilah wewenang atau kewenangan secara konseptual sering disejajarkan dengan istilah Belanda "*bevoegdheid*" (wewenang atau berkuasa). Wewenang merupakan bagian yang sangat penting dalam Hukum Tata Pemerintahan (Hukum Administrasi), karena pemerintahan baru dapat menjalankan fungsinya atas dasar wewenang yang diperolehnya. Keabsahan tindakan pemerintahan diukur berdasarkan wewenang yang diatur dalam peraturan perundang-undangan. Perihal kewenangan dapat dilihat dari Konstitusi Negara yang memberikan legitimasi kepada Badan Publik dan Lembaga Negara dalam menjalankan fungsinya. Wewenang adalah kemampuan bertindak yang diberikan oleh undang-undang yang berlaku untuk melakukan hubungan dan perbuatan hukum.²⁰

Menurut Ateng Syafrudin ada perbedaan antara pengertian kewenangan dengan wewenang, kewenangan (*authority gezag*) adalah apa yang disebut kekuasaan formal, kekuasaan yang berasal dari kekuasaan yang diberikan oleh Undang-Undang, sedangkan wewenang

¹⁹ Eny Kusdarini, *Dasar-Dasar Hukum Administrasi Negara dan Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik*, UNY Press, Yogyakarta, 2011, hlm. 89.

²⁰ SF. Marbun, *Peradilan Administrasi Negara dan Upaya Administrasi di Indonesia*, Liberty, Yogyakarta, 1997, hlm. 154.

(*competence bevoegheid*) hanya mengenai suatu bagian tertentu saja dari kewenangan. Wewenang merupakan lingkup tindakan hukum publik, lingkup wewenang pemerintahan, tidak hanya meliputi wewenang membuat keputusan pemerintah (*bestuur*), tetapi meliputi wewenang dalam rangka pelaksanaan tugas, dan memberikan wewenang serta distribusi wewenang utamanya ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan.

Wewenang terdiri atas sekurang-kurangnya tiga komponen yaitu pengaruh, dasar hukum, dan konformitas hukum. Komponen pengaruh ialah bahwa penggunaan wewenang dimaksudkan untuk mengendalikan perilaku subyek hukum, komponen dasar hukum ialah bahwa wewenang itu harus ditunjuk dasar hukumnya, dan komponen konformitas hukum mengandung adanya standard wewenang yaitu standard hukum (semua jenis wewenang) serta standard khusus (untuk jenis wewenang tertentu).²¹

2. Sumber dan Cara Memperoleh Wewenang Pemerintahan

Dalam kajian Hukum Administrasi Negara, mengetahui sumber dan cara memperoleh wewenang organ pemerintahan ini penting karena berkenaan dengan pertanggungjawaban hukum dalam penggunaan wewenang tersebut, seiring dengan salah satu prinsip dalam Negara

²¹ Philipus M. Hadjon, *Penataan Hukum Administrasi*, Fakultas Hukum Unair, Surabaya, 1998, hlm. 2

hukum, tidak ada kewenangan tanpa pertanggungjawaban. Setiap pemberian kewenangan kepada pejabat pemerintah tertentu, tersirat didalamnya pertanggungjawaban dari pejabat yang bersangkutan.²²

Meskipun kepada pemerintah diberikan kewenangan bebas, namun dalam suatu Negara hukum baik penyerahan wewenang, sifat dan isi wewenang, maupun pelaksanaan wewenang tunduk pada batasan-batasan yuridis. Mengenai penyerahan wewenang dan sebaliknya, terdapat aturan-aturan hukum tertulis dan tidak tertulis. Disamping itu, dalam Negara hukum juga dianut prinsip bahwa setiap penggunaan kewenangan pemerintahan harus disertai dengan pertanggungjawaban hukum. Terlepas dari bagaimana pertanggungjawaban itu diperoleh dan apa isi dan sifat wewenang serta bagaimana mempertanggungjawabkan wewenang tersebut, yang pasti wewenang merupakan faktor penting dalam hubungannya dengan masalah pemerintahan, karena berdasarkan wewenang inilah pemerintah dapat melakukan berbagai tindakan hukum di bidang publik (*publiekrechtshandeling*).²³

Secara teroretik, kewenangan yang bersumber dari peraturan perundang-undangan tersebut diperoleh melalui tiga cara yaitu atribusi,

²² Ridwan Hr, *op.cit.*, hlm. 105.

²³ *Ibid.*, hlm. 108-109

delegasi, dan mandat.²⁴ Mengenai atribusi, delegasi, dan mandat ini H.D.

van Wijk/Willem Konijnenbelt mendefinisikan sebagai berikut:²⁵

- a. Atribusi adalah pemberian wewenang pemerintahan oleh pembuat-undang-undang kepada organ pemerintahan.
- b. Delegasi adalah pelimpahan wewenang pemerintahan dari suatu organ pemerintahan kepada organ pemerintahan lainnya.
- c. Mandat terjadi ketika organ pemerintahan mengizinkan kewenangannya dijalankan oleh organ lain atas namanya.

Ada perbedaan mendasar antara kewenangan atribusi dan delegasi. Pada atribusi, kewenangan yang ada siap dilimpahkan, tetapi tidak demikian pada delegasi. Berkaitan dengan asas legalitas, kewenangan tidak dapat didelegasikan secara besar-besaran, tetapi hanya mungkin dibawah kondisi bahwa peraturan hukum menentukan mengenai kemungkinan delegasi tersebut. Delegasi harus memenuhi syarat-syarat sebagai berikut:²⁶

- a. Delegasi harus definitif dan pemberi delegasi tidak dapat lagi menggunakan sendiri wewenang yang telah dilimpahkan itu;
- b. Delegasi harus berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan, artinya delegasi hanya dimungkinkan kalau ada ketentuan-ketentuan untuk itu dalam peraturan perundang-undangan;
- c. Delegasi tidak kepada bawahan, artinya dalam hubungan hierarki kepegawaian tidak diperkenankan adanya delegasi;
- d. Kewajiban memberikan keterangan, artinya delegasi berhak untuk meminta penjelasan tentang pelaksanaan wewenang tersebut;
- e. Peraturan kebijakan, artinya pemberi delegasi memberikan instruksi tentang penggunaan wewenang tersebut.

²⁴ *Ibid.*, hlm. 101

²⁵ *Ibid.*, hlm. 102

²⁶ Philipus M. Hadjon, *op.cit.*, hal. 5.

Azhar M. mengemukakan bahwa atribusi merupakan wewenang pemerintah yang diberikan oleh pembuat undang-undang kepada badan/lembaga pemerintah. Selain itu atribusi yaitu wewenang pemerintah yang diberikan oleh undang-undang kepada badan/lembaga pemerintah untuk melaksanakan keputusan (*beschikking*) yang langsung berasal dari undang-undang sebagai legalitas formalnya, pembentukan kewenangan dan pemberiannya kepada organisasi tertentu. Delegasi yaitu pelimpahan kewenangan pemerintah yang sudah ada (dari kewenangan atribusi) dari organisasi pemerintah kepada organisasi pemerintah lainnya. Mandat yaitu kewenangan yang diberikan oleh badan/lembaga pemerintah kepadabadan/lembaga lain atas namanya dan atas izin dari pemegang wewenang dan biasanya dalam hubungan rutin terjadi dari atasan kepada bawahan kecuali dilarang tegas oleh undang-undang. Dalam rangka meningkatkan kualitas pelayanan terhadap masyarakat penyelenggara pemerintah, badan dan atau pejabat pemerintah dalam menggunakan kewenangannya harus mengacu pada asas-asas umum pemerintahan yang baik dan mengacu kepada perundang-undangan²⁷

²⁷ Azhar M., "Relevansi Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik dalam Sistem Penyelenggaraan Administrasi Negara", *Notarius*, Vol. 8, Nomor 2 Februari 2015, hlm. 274-286.

Menurut Philipus M. Hadjon, atribusi merupakan wewenang yang melekat pada suatu jabatan. Dalam tinjauan Hukum Tata Negara, atribusi ditunjukkan dalam wewenang yang dimiliki oleh organ pemerintah dalam menjalankan pemerintahannya berdasarkan kewenangan yang ditunjuk oleh pembuat undang-undang. Kewenangan atribusi tersebut menunjukkan pada kewenangan asli atas dasar konstitusi.

Kewenangan atribusi hanya dimiliki oleh DPR, Presiden, dan DPD dalam hal pembentukan undang-undang. Hasil produk dari ketiga lembaga Negara tersebut adalah undang-undang, oleh karena materi yang diatur dalam undang-undang hanya terbatas pada hal-hal yang bersifat umum saja, maka diperlukan bentuk-bentuk peraturan perundang-undangan yang lebih rendah (*subordinate legislation*) sebagai peraturan pelaksana undang-undang yang bersangkutan.

Pemberian kewenangan untuk mengatur lebih lanjut mengenai teknis atau pelaksana dari undang-undang disebut dengan pemberian kewenangan delegasi. Proses pendelegasian kewenangan regulasi atau legislasi inilah yang disebut sebagai pendelegasian kewenangan legislative atau "*legislative delegation of rule making power*".²⁸

²⁸ Philipus M. Hadjon, dkk, *Hukum Administrasi Negara*, Gajah Mada University Press, Yogyakarta, 2005, hlm. 140.

Pengaturan pendelegasian kewenangan dapat dilakukan dengan 3 alternatif syarat, yaitu:²⁹

- a. Adanya perintah yang tegas mengenai subjek lembaga pelaksana yang diberi delegasi kewenangan dan bentuk peraturan pelaksana untuk menuangkan materi pengaturan yang didelegasikan;
- b. Adanya perintah yang tegas mengenai bentuk peraturan pelaksana untuk menuangkan materi pengaturan yang didelegasikan; atau
- c. Adanya perintah yang tegas mengenai pendelegasian kewenangan dari undang-undang atau lembaga pembentuk undang-undang kepada lembaga penerima delegasi kewenangan, tanpa penyebutan bentuk peraturan yang mendapat delegasi.

Berbeda halnya dengan kewenangan delegasi maupun atribusi. Kewenangan mandat merupakan pemberian, pelimpahan, atau pengalihan kewenangan oleh suatu organ pemerintahan kepada pihak lain untuk mengambil keputusan atas tanggungjawab sendiri. Apabila kewenangan yang dilimpahkan atau didelegasikan tersebut merupakan kewenangan untuk membentuk suatu peraturan perundang-undangan (*the power of rule-making atau lawmaking*), maka dengan terjadinya pendelegasian kewenangan tersebut akan mengakibatkan terjadi pula peralihan kewenangan untuk membentuk undang-undang sebagaimana mestinya. Selain atribusi dan delegasi, mandat merupakan salah satu sumber kewenangan. Mandat merupakan kewenangan yang diberikan

²⁹ *Ibid.*, hlm. 266.

oleh suatu organ pemerintahan kepada orang lain untuk atas nama atau tanggungjawabnya sendiri mengambil keputusan.³⁰

B. Pemerintah Daerah

Dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 Pasal 1 ayat (1) menyatakan bahwa Negara Indonesia adalah negara kesatuan yang berbentuk republik. Konsekuensi logis sebagai negara kesatuan adalah dibentuknya pemerintah Negara Indonesia sebagai pemerintah nasional dan kemudian membentuk daerah sesuai dengan ketentuan perundang-undangan. Kemudian dalam Pasal 18 ayat (2) dan ayat (5) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menyatakan bahwa Pemerintah Daerah berwenang untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan dan diberikan otonomi yang seluas-luasnya.

Sedangkan berdasarkan Undang-Undang Pemerintahan Daerah, Asas Otonomi merupakan prinsip dasar penyelenggaraan Pemerintahan Daerah berdasarkan Otonomi Daerah. Daerah sebagai satu kesatuan masyarakat hukum yang mempunyai otonomi berwenang mengatur dan mengurus Daerahnya sesuai aspirasi dan kepentingan masyarakatnya sepanjang tidak bertentangan dengan tatanan hukum nasional dan kepentingan umum.

³⁰ *Ibid.*, hlm. 264.

Adapun pemerintah daerah adalah kepala daerah dan wakil kepala daerah sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah yang menjamin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.³¹ Dalam urusan pemerintahan daerah, tentu keberadaan kepala daerah sangat dibutuhkan untuk menjadi wakil pemerintahan oleh pemerintah daerah dan DPRD menurut asas otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi seluas-luasnya dalam sistem dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.³²

Kemudian, berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah Pasal 1 Ayat (2) dan (3) yang menyebutkan bahwa:³³

“(2) Pemerintahan Daerah adalah penyelenggaraan urusan pemerintahan oleh pemerintah daerah dan dewan perwakilan rakyat daerah menurut asas otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi seluas-luasnya dalam sistem dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

(3) Pemerintah Daerah adalah kepala daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.”

Penjelasan konsep mengenai pemerintahan daerah dimulai dari pemikiran tentang pemisahan kekuasaan, pembagian kekuasaan atau urusan

³¹ Andi Pangerang Moenta & Syafaat Anugrah Pradana, *Pokok-Pokok Hukum Pemerintahan Daerah*, Rajawali Press, Depok, 2008, hlm. 26.

³² *Ibid.*

³³ Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah

pemerintahan negara. Menurut John Locke yang sebagaimana dikutip oleh SF Marbun dan Mahfud MD mengemukakan adanya tiga macam kekuasaan dalam negara yang harus diserahkan kepada badan yang masing-masing berdiri sendiri yaitu kekuasaan legislatif sebagai pembuat undang-undang, kekuasaan eksekutif sebagai pelaksana undang-undang, dan kekuasaan federatif sebagai keamaan dan hubungan luar negeri. Sedangkan menurut Montesquieu menyebutkan bahwa kekuasaan didalam suatu negara terbagi kedalam kekuasaan eksekutif, legislatif, serta yudikatif yang dalam hal ini untuk mengadili pelanggaran-pelanggaran bagi undang-undang.³⁴

Istilah wewenang atau kewenangan disejajarkan dengan “*authority*” dalam bahasa Inggris dan “*bevoegheid*” dalam bahasa Belanda. *Authority* dalam Black’s Law Dictionary diartikan sebagai “*Legal Power; a right to command or to act; the right and power of public officers to require obedience to their orders lawfully issued in sope of their public duties*” yang jika diartikan ke dalam Bahasa Indonesia berarti kewenangan atau wewenang adalah kekuasaan hukum; hak untuk memerintah atau bertindak; hak atau kekuasaan pejabat publik untuk mematuhi aturan hukum dalam lingkup melaksanakan kewajiban publik.³⁵

³⁴ SF Marbun dan Mahfud MD, *Pokok-Pokok Hukum Administrasi Negara*, Liberty, Yogyakarta, 2000, hlm. 42-44.

³⁵ Nur Basuki Winarno, *Penyalahgunaan Wewenang dan Tindak Pidana Korupsi*, Laksbang Mediatama, Yogyakarta, 2008, hlm. 65.

Urusan pemerintahan yang dilakukan oleh pemerintah daerah atau kewenangan pemerintah daerah berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah pada Pasal (9) yang menyebutkan bahwa:³⁶

- “(1) Urusan Pemerintahan terdiri atas urusan pemerintahan absolut, urusan pemerintahan konkuren, dan urusan pemerintahan umum.
- (2) Urusan pemerintahan absolut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah Urusan Pemerintahan yang sepenuhnya menjadi kewenangan Pemerintah Pusat.”
- (3) Urusan pemerintahan konkuren sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah Urusan Pemerintahan yang dibagi antara Pemerintah Pusat dan Daerah provinsi dan Daerah kabupaten/kota.
- (4) Urusan pemerintahan konkuren yang diserahkan ke Daerah menjadi dasar pelaksanaan Otonomi Daerah.
- (5) Urusan pemerintahan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Presiden sebagai kepala pemerintahan.”

Selain itu terdapat urusan pemerintahan wajib yang berkaitan dengan pelayanan dasar dan urusan pemerintah yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar yang dimana dalam hal ini menjadi tugas dari Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota yang disebutkan di dalam “Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah” Pasal 12 Ayat (1) dan Ayat (2) yaitu:³⁷

- “(1) Urusan Pemerintahan Wajib yang berkaitan dengan Pelayanan Dasar meliputi:
 - a. pendidikan;
 - b. kesehatan;
 - c. pekerjaan umum dan penataan ruang;
 - d. perumahan rakyat dan kawasan permukiman;

³⁶ Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah, *op.cit.*,

³⁷ *Ibid.*

- e. ketenteraman, ketertiban umum, dan perlindungan masyarakat;
 - f. sosial.
- (2) Urusan Pemerintahan Wajib yang tidak berkaitan dengan Pelayanan Dasar meliputi:
- a. tenaga kerja;
 - b. pemberdayaan perempuan dan perlindungan anak;
 - c. pangan;
 - d. pertanahan;
 - e. lingkungan hidup;
 - f. administrasi kependudukan dan pencatatan sipil;
 - g. pemberdayaan masyarakat dan Desa;
 - h. pengendalian penduduk dan keluarga berencana;
 - i. perhubungan;
 - j. komunikasi dan informatika;
 - k. koperasi, usaha kecil, dan menengah;
 - l. penanaman modal;
 - m. kepemudaan dan olah raga;
 - n. statistik;
 - o. persandian;
 - p. kebudayaan;
 - q. perpustakaan;
 - r. kearsipan.”

Dalam penyelenggaraan pemerintahan daerah dikenal tiga asas pokok yang selama ini digunakan, diantaranya adalah asas desentralisasi, asas dekonsentrasi, asas tugas pembantuan. Perbedaan asas-asas dalam peraturan perundang-undangan yang mengatur pemerintahan daerah merupakan temuan pembentuk undang-undang. Konsitusi sendiri tidak mencantumkan asas-asas tersebut. Tujuan adanya asas ini tidak lain untuk menghindari kreasi-kreasi menyimpang dari makna dan tujuan pemerintahan daerah.³⁸

³⁸ Bagir Manan, *Menyongsong Fajar Otonomi Daerah*, Pusat Studi Hukum UII, Yogyakarta, 2005, hlm. 9.

Asas yang selalu terdapat dan dianut dalam organisasi bahkan dalam organisasi apapun adalah sentralisasi. Asas tersebut menentukan bahwa wewenang politik dan wewenang administrasi terdapat di puncak hierarki organisasi negara, dengan sentralisasi pembentukan kebijakan dilakukan oleh pemerintah, sedangkan pelaksanaannya oleh aparatur pemerintah dipuncak hierarki organisasi. Pengertian sentralisasi yang demikian apabila dilihat dari konsep statis. Dalam konsep dinamis, sentralisasi berarti pemusatan kekuasaan (wewenang), baik politik maupun administrasi di puncak hierarki organisasi.³⁹

1. Asas Desentralisasi

Menurut Bhenyamin Hoessain, desentralisasi adalah penyerahan wewenang oleh pemerintah kepada daerah otonom. Indikator adanya desentralisasi meliputi:⁴⁰

- (1) Adanya pembentukan daerah otonom
- (2) Penyerahan wewenang yang diserahkan adalah kewenangan mengatur dan mengurus dalam arti menetapkan dan melaksanakan kebijakan
- (3) Yang disertai wewenang adalah daerah otonom

³⁹ Bhenyamin Hoessain, *Perubahan Model, Pola dan Bentuk Pemerintahan Daerah: Dari Era Orde Baru ke Era Reformasi*, Departemen Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia, Jakarta, 2009. hlm. 169.

⁴⁰ *Ibid.*, hlm. 102.

(4) Hubungan daerah otonom dengan pemerintah pusat adalah hubungan antar organisasi bukan hubungan hierarkis namun koordinatif. Terdapat berbagai istilah desentralisasi.

Bhenyamin Hoessein berpendapat bahwa dianutnya desentralisasi dalam suatu negara tidak berarti ditinggalkannya asas sentralisasi, karena kedua asas tersebut tidak bersifat dikotomis, melainkan kontinum. Pada prinsipnya, tidak mungkin diselenggarakan desentralisasi tanpa sentralisasi. Sebab, desentralisasi tanpa sentralisasi, akan menghadirkan disintegrasi.⁴¹

Sentralisasi dan desentralisasi tidak boleh di tetapkan sebagai suatu proses satu arah dengan tujuan tunggal karena diantara keduanya adalah masalah perimbangan.⁴² Desentralisasi memperkenankan level kekuasaan pemerintahan yang lebih rendah atau dibawah dalam menentukan sejumlah isu yang langsung mereka perhatikan. Desentralisasi biasanya menyerahkan secara sistematis dan rasional pembagian kekuasaan, kewenangan dan tanggung jawab dari pusat kepada pinggiran, dari level atas pada level bawah, atau dari pemerintah pusat ke pemerintah daerah.⁴³

⁴¹ Ni'matul Huda, *Problematika Pembatalan Peraturan Daerah*, UII Press, Yogyakarta, 2010, hlm. 35.

⁴² Akhmad Khairuddin, *Fenomena Keadilan dalam Otonomi Daerah dalam Otonomi Daerah, Etnonasionalisme, dan Masa Depan Indonesia*, Yayasan Obor, Jakarta, 2010, hlm. 75.

⁴³ Ni'matul Huda, *Loc.cit.*

2. Asas Dekonsentrasi

Menurut Laica Marzuki, dekonsentrasi merupakan pelimpahan wewenang pemerintah pusat kepada daerah selaku wakil dan perangkat pusat di daerah. Rakyat tidak dibawa serta, dekonsentrasi berada di luar pengawasan (kontrol) badan perwakilan daerah (DPRD).⁴⁴ Dengan asas dekonsentrasi, pemerintah melalui aparatur pemerintahan dibawahnya seperti kementerian dan instansi vertikal yang tersebar di berbagai pelosok tanah air dan/atau presiden melimpahkan wewenang pemerintahan umum kepada wakil pemerintah. Wewenang yang dilimpahkan hanyalah wewenang untuk melaksanakan kebijakan. Dalam peraturan perundangundangan wewenang yang dilimpahkan adalah wewenang untuk mengurus (*bestuur*), sedangkan wewenang menetapkan kebijakan yang disebut dengan wewenang mengatur (*regeling*) tetap berada di tangan pemerintah.

Hubungan antara pihak yang dilimpahi wewenang adalah hubungan internal organisasi. Wewenang yang dilimpahkan selalu dirinci oleh pihak yang melimpahkan wewenang. Baik dalam sentralisasi maupun dekonsentrasi urusan pemerintahannya tetap ditangan pemerintah. Kedua

⁴⁴ Laica Marzuki, *Berjalan-jalan Di Ranah Hukum*, Konstitusi Press, Jakarta, 2005. hlm. 133.

asas tersebut dimaksudkan untuk menciptakan keseragaman penyelenggaraan pemerintahan.⁴⁵

3. Asas Tugas Pembantuan

Dalam sistem pemerintahan lokal disamping desentralisasi dan dekonsentrasi, diselenggarakan pula tugas pembantuan (*co-administration: co-government*) oleh pemerintah kepada daerah otonom. Berdasarkan asas ini, pemerintah menetapkan kebijakan makro, sedangkan daerah otonom membuat kebijakan mikro beserta implementasinya.⁴⁶

Menurut Bagir Manan, dikemukakan bahwa urusan rumah tangga dalam tugas pembantuan hanya mengenai tata cara penyelenggaraan urusan pemerintahan yang dibantu, sedangkan substansi tetap ada pada satuan pemerintahan yang dibantu.⁴⁷ Sehingga, pada dasarnya dalam otonomi atau tugas pembantuan, daerah sama-sama memiliki kebebasan mengatur dan melaksanakan urusan tersebut sepanjang tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan, kepentingan umum ataupun kesusilaan.

⁴⁵ Bhenyamin Hoessein, *Op.Cit.*, hal. 169.

⁴⁶ Sadu Wastiono, dkk, *Memahami Asas Tugas Pembantuan*, Fokus Media, Bandung, 2006. hlm. 19.

⁴⁷ Bagir Manan, *Op.Cit.*, hlm. 147.

C. Tinjauan Umum Lalu Lintas

Lalu Lintas di dalam “Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan didefinisikan sebagai gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan. Sedang Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung”.⁴⁸ Pemerintah mempunyai tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien melalui manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas. Tata cara berlalu lintas di jalan diatur dengan peraturan perundangan menyangkut arah lalu lintas, prioritas menggunakan jalan, lajur lalu lintas, jalur lalu lintas dan pengendalian arus di persimpangan.⁴⁹

Ada tiga komponen terjadinya lalu lintas yaitu manusia sebagai pengguna, kendaraan dan jalan yang saling berinteraksi dalam pergerakan kendaraan yang memenuhi persyaratan kelaikan dikemudikan oleh pengemudi mengikuti aturan lalu lintas yang ditetapkan berdasarkan peraturan perundangan yang menyangkut lalu lintas dan angkutan jalan melalui jalan yang memenuhi persyaratan.⁵⁰

⁴⁸ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁴⁹ Jimly Asshiddiqie & Ali Safa'at, *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum*, Sekjen dan Kepaniteraan MK RI. Jakarta, 2006, hlm. 13.

⁵⁰ Sinta Uli, *Pengangkutan Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport Angkutan Laut, Angkutan Darat dan Angkutan Udara*, USU Press, Medan, 2006, hlm. 20.

- a. Manusia sebagai pengguna dapat berperan sebagai pengemudi atau pejalan kaki yang dalam keadaan normal mempunyai kemampuan dan kesiagaan yang berbeda-beda (waktu reaksi, konsentrasi dan lain-lain). Perbedaan-perbedaan tersebut masih dipengaruhi oleh keadaan fisik dan psikologi, umur serta jenis kelamin dan pengaruh-pengaruh luar seperti cuaca, penerangan/lampu jalan dan tata ruang.
- b. Kendaraan digunakan oleh pengemudi mempunyai karakteristik yang berkaitan dengan kecepatan, percepatan, perlambatan, dimensi dan muatan yang membutuhkan ruang lalu lintas yang secukupnya untuk bisa bermanuver dalam lalu lintas
- c. Jalan merupakan lintasan yang direncanakan untuk dilalui kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor, termasuk pejalan kaki. Jalan tersebut direncanakan untuk mampu mengalirkan aliran lalu lintas dengan lancar dan mampu mendukung beban muatan sumbu kendaraan serta aman, sehingga dapat meredam angka kecelakaan lalu-lintas.

Berdasarkan pasal 25 “Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 disebutkan bahwa untuk keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas serta kemudahan bagi pemakai jalan wajib dilengkapi dengan”:⁵¹

- a. “Rambu Jalan
- b. Marka Jalan
- c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas
- d. Alat Pengendali dan Alat Pengamanan Pemakai Jalan
- e. Alat Pengawasan dan Pengamanan Jalan
- f. Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Yang Berada di Jalan dan di Luar Jalan.”

Menurut Subekti lalu lintas adalah segala penggunaan jalan umum dengan suatu alat pengangkut. Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peranan yang sangat penting dalam mendukung pembangunan nasional sebagai upaya untuk memajukan kesejahteraan umum sebagaimana

⁵¹ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

diamanatkan oleh “Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk menciptakan keamanan, ketertiban, dan kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pambangan ilmu pengetahuan, serta mengurangi tingkat angka kecelakaan.”⁵²

Lalu lintas sejatinya adalah kegiatan lalu-lalang atau gerak kendaraan orang atau hewan dijalanan. Masalah yang dihadapi dalam perlalulintasan adalah keseimbangan antara kapasitas jaringan jalan dengan banyaknya kendaraan dan orang yang berlalu-lalang menggunakan jalan tersebut. Jika kapasitas jaringan jalan sudah hampir jenuh, apalagi terlampaui, maka yang terjadi adalah kemacetan lalu lintas. Persoalan ini sering diracukan sebagai persoalan angkutan.⁵³

Disebutkan pada “Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 7 Ayat (1) dan Ayat (2) bahwa”:⁵⁴

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

⁵² Subekti, *Kamus Hukum*, Pradanya Paramita, Jakarta, 1983, hlm. 74.

⁵³ Suwardjoko P. Warpani, *Pengelolaan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*, Institute Teknologi Bandung, Bandung, 2002, hlm. 1.

⁵⁴ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, *op.cit.*,

“(2) Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat dilaksanakan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi instansi masing-masing meliputi:

a. urusan pemerintahan di bidang Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan;

b. urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

c. urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang industri;

d. urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi; dan

e. urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.”

Pembagian urusan Pemerintahan bidang perhubungan sub urusan

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah disebutkan:⁵⁵

“(1) Pemerintah Pusat yaitu pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jalan nasional.

(2) Daerah Provinsi yaitu pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jalan provinsi.

(3) Daerah Kabupaten/ Kota yaitu pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jalan kabupaten/kota.”

Adapun terkait kewenangan mengenai “Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) di Kota Makassar berdasarkan Peraturan Walikota Makassar

⁵⁵ Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah, *op.cit.*,

Nomor 96 Tahun 2016 Tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Pasal (2) Ayat (1) menyebutkan bahwa”:⁵⁶

“Dinas Perhubungan merupakan unsur pelaksana Urusan Pemerintahan di bidang perhubungan yang menjadi kewenangan Daerah.”

Terkait susunan organisasi Dinas Perhubungan Pada Pasal (3) Ayat (1) Huruf (c) Bidang Lalu Lintas terdiri atas tiga bagian yaitu:⁵⁷

“(c) Bidang Lalu Lintas, terdiri atas:

1. Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan;
2. Seksi Analisis Lingkungan Lalu Lintas dan Sertifikasi;
3. Seksi Monitoring dan Pengolahan Data Lalu Lintas.”

D. Tinjauan Umum Jalur Sepeda

Jalur lintasan sepeda adalah jalur yang khusus diperuntukkan untuk lalu lintas khusus pengguna sepeda yang dipisah dari lalu lintas kendaraan bermotor untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas pengguna sepeda. Secara garis besar, desain jalur lintasan sepeda dibedakan menjadi dua yaitu:⁵⁸

1. Jalur khusus sepeda, dimana jalur sepeda dipisah secara fisik dari jalur lalu lintas kendaraan bermotor
2. Jalur sepeda sebagai bagian jalur lalu lintas yang hanya dipisah dengan marka jalan atau warna jalan yang berbeda.

⁵⁶ Peraturan Walikota Makassar Nomor 96 Tahun 2016 Tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan

⁵⁷ *Ibid.*,

⁵⁸ Executive Summary Penyusunan Rencana Induk Jalur Sepeda Kota Malang Tahun 2014.

Menurut Khisty dan Lall, jalan sepeda merupakan jejak, lintasan, atau bagian jalan raya atau bahu, trotoar, atau cara–cara lainnya yang secara khusus dimarkai dan diperuntukkan bagi penggunaan sepeda.⁵⁹ Fasilitas jalur sepeda dapat berupa marka, rambu dan kerb sebagai pembatas jalur, menurut (Khisty, dan Lall. 2006), rancangan lajur sepeda adalah lajur yang terdapat di jalan yang khusus digunakan oleh sepeda. Lajur ini dipisahkan dari lalu lintas kendaraan bermotor dengan pemarkaan keras terhadap jalan. Jalur sepeda biasanya ditempatkan di jalan yang tingkat penggunaan sepedanya sedang hingga tinggi dan pemisahan sepeda dari lalu lintas kendaraan bermotor dapat dilakukan.⁶⁰

Sedangkan pengertian lajur sepeda berdasarkan pada “Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2020 Tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan Pasal 1 Ayat (6) yang menyebutkan bahwa”:⁶¹

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

Adapun aturan terkait pengadaan lajur sepeda telah diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pada Pasal (45) Ayat (1) dan Ayat (2):⁶²

⁵⁹ Khisty, C. J., dan Lall, B. K., *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi*. Erlangga, Jakarta, 2006.

⁶⁰ *Ibid.*

⁶¹ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2020 Tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan

⁶² Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, *op.cit.*,

“(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.”

Terkait fasilitas pendukung yang dimaksud dapat dilihat pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2020 Tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan Pasal 11:⁶³

“(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:

- a. keselamatan;
- b. kenyamanan dan ruang bebas gerak individu; dan
- c. kelancaran lalu lintas.

⁶³ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2020 Tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan

(5) Lajur Sepeda dan/ atau Jalur yang dapat digunakan bersama-sama dengan pejalan kaki dimaksud pada ayat (2) harus keselamatan pejalan kaki dengan kapasitas yang se bagaimana memperhatikan memadai.

(6) Kapasitas memadai sebagaimana dimaksud pada ayat (5) harus dapat menampung sejumlah pejalan kaki dan Sepeda.”

Terkhusus di Kota Makassar sendiri yang berkewenangan terkait pengadaan jalur sepeda berdasarkan Peraturan Walikota Makassar Nomor 96 Tahun 2016 Tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Pasal 15 Ayat (3) menyebutkan bahwa:⁶⁴

“(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 pelayanan 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;

⁶⁴ Peraturan Walikota Makassar Nomor 96 Tahun 2016 Tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan

- 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 alternatif pemecahannya;
- m. mempelajari, memahami dan melaksanakan peraturan perundangundangan 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.”