**JURNAL ILMU HUKUM**

**IMPLIKASI PENARIKAN KEWENANGAN PEMERINTAH DAERAH DALAM BIDANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN MELALUI UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DALAM PERSPEKTIF**

**OTONOMI DAERAH**

**Alexander Pangemanan**

**ABSTRAK**

Pemberian otonomi yang seluas-luasnya kepada Daerah diarahkan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan, pemberdayaan, dan peran serta masyarakat. Berdasarkan Pasal 12 ayat (2) huruf i Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, dinyatakan bahwa urusan pemerintahan di bidang perhubungan (Urusan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) merupakan salah satu dari 31 (tiga puluh satu) urusan pemerintahan yang bersifat wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar yang harus dilaksanakan oleh Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota. Namun melalui Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa sejumlah urusan Pemerintah Daerah di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ditarik kembali oleh Pemerintah (Pusat) dan direduksi menjadi kewenangan Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) yakni mengenai urusan Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas yang sebagaimana diatur dalam Pasal 5 ayat (3) huruf e Undang-Undang No. 22 Tahun 2009. Hal itu menyulitkan Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota untuk mengatur dan menata transfortasi perkotaannya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implikasi penarikan kewenangan pemerintah daerah dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan melalui Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, secara praktis mengakibatkan Dinas Perhubungan atau Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) Provinsi dan Kabupaten/Kota di seluruh Indonesia, tidak memiliki kewenangan untuk melakukan pembinaan transportasi di daerahnya.

Kata Kunci: Implikasi, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Otonomi Daerah.

**PENDAHULUAN**

Berdasarkan Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945 menyatakan bahwa “Negara Indonesia adalah negara kesatuan yang berbentuk republik.” Konsekuensi logis sebagai Negara kesatuan adalah dibentuknya pemerintah Negara Indonesia sebagai pemerintah nasional untuk pertama kalinya dan kemudian pemerintah nasional tersebutlah yang kemudian membentuk Daerah sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan. Lebih lanjut Pasal 18 ayat (2) dan ayat (5) Undang-Undang Dasar Negara 1945 menyatakan bahwa Pemerintahan Daerah berwenang untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut Asas Otonomi dan Tugas Pembantuan dan diberikan otonomi yang seluas-luasnya.

Pemberian otonomi yang seluas-luasnya kepada Daerah diarahkan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan, pemberdayaan, dan peran serta masyarakat. Di samping itu melalui otonomi luas, dalam lingkungan strategis globalisasi, Daerah diharapkan mampu meningkatkan daya saing dengan memperhatikan prinsip demokrasi, pemerataan, keadilan, keistimewaan dan kekhususan serta potensi dan keanekaragaman Daerah dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Penyelenggaraan otonomi daerah menekankan pentingnya prinsip-prinsip demokrasi, peningkatan peran serta masyarakat, dan pemerataan keadilan dengan memperhitungkan berbagai aspek yang berkenaan dengan potensi dan keanekaragaman antar Daerah. Pelaksanaan otonomi daerah itu diwujudkan dengan pengaturan, pembagian, dan pemanfaatan sumber daya masing-masing serta perimbangan keuangan Pusat dan Daerah, sesuai prinsip-prinsip demokrasi, peran serta masyarakat, pemerataan dan keadilan, serta potensi dan keanekaragaman antar Daerah.

Pada prinsipnya, kebijakan otonomi daerah dilakukan dengan mendesentralisasikan kewenangan-kewenangan yang selama ini tersentralisasi di tangan pemerintah pusat. Dalam proses desentralisasi itu, kekuasaan pemerintah pusat dialihkan dari tingkat pusat ke Pemerintahan Daerah sebagaimana mestinya, sehingga terwujud pergeseran kekuasaan dari pusat ke daerah Kabupaten/Kota di seluruh Indonesia. Jika dalam kondisi semula arus kekuasaan pemerintahan bergerak dari Daerah ke tingkat Pusat, maka diidealkan bahwa sejak diterapkannya kebijakan otonomi daerah itu, arus dinamika kekuasaan akan bergerak sebaliknya, yaitu dari pusat ke daerah.[[1]](#footnote-1)

Berdasarkan Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, bahwa urusan pemerintahan di bidang perhubungan (di antaranya: urusan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) merupakan salah satu dari 31 (tiga puluh satu) urusan pemerintahan yang bersifat wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar yang harus dilaksanakan oleh Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota, sebagaimana diatur dan/atau ditetapkan dalam Pasal 12 ayat (2) huruf i Undang-Undang No. 23 Tahun 2014. Pelimpahan urusan tersebut menimbulkan konsekwensi yang secara tidak langsung mempereteli kewenangan salah satu elemen (sub sistem) dalam tubuh organisasi Kementerian Perhubungan, di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, yaitu Direktorat Lalu Lintas Angkutan Jalan (Dit. LLAJ), sebagai institusi penyelenggara urusan pemerintahan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya dalam hal pembinaan transportasi jalan raya. Dimana tugas dan tanggungjawab yang menjadi kewajibannya, antara lain; rekayasa teknik (*traffic engineering*), rekayasa manajemen (*traffic managament*), rekayasa regulasi (*traffic regulation*) dan penegakan hukum lalu lintas di jalan (*traffic of law*), khususnya terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh angkutan umum. Kesemuanya itu dimaksudkan untuk mencapai sistem pelayanan transportasi jalan raya yang memenuhi standar pelayanan minimal keselamatan transportasi nasional.

Namun melalui Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa sejumlah urusan Pemerintah Daerah di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ditarik kembali oleh Pemerintah (Pusat) dan direduksi menjadi kewenangan Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) yakni mengenai urusan Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas yang sebagaimana diatur dalam Pasal 5 ayat (3) huruf e Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, yang mana merupakan pokok acuan bagi instansi/aparatur perhubungan dalam melaksanakan tugas dan tanggungjawab yang menjadi kewajibannya itu.

Hal itu menyulitkan Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota untuk mengatur dan menata transfortasi perkotaannya. Apalagi melalui Undang-Undang tersebut sistem penyelenggaraan dan pembinaan transfortasi jalan raya dikotak-kotak berdasarkan kekuasaan administratif jalan. Selain itu melalui Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tersebut, Pemerintah tidak hanya menarik kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan, melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, tapi juga sejumlah urusan yang bersifat teknis yang memerlukan keahlian khusus (kualifikasi dan kompetensi) dalam penanganannya, seperti penanganan masalah kecelakaan lalu lintas, rekayasa teknik, rekayasa manajemen dan rekayasa regulasi transfortasi, ikut ditarik. Artinya mulai dari urusan perencanaan, pembuatan/pembangunan, hingga dengan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan menjadi kewenangan Polri.

**IDENTIFIKASI MASALAH**

Berdasarkan latar belakang di atas, peneliti mengidentifikasikan permasalahnnya sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaturan hukum mengenai penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?
2. Bagaimana implikasi penarikan kewenangan pemerintah daerah dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan melalui Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dalam perspektif Otonomi Daerah?
3. Bagaimana efektivitas penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dalam mendukung pembangunan ekonomi di Provinsi Jawa Barat?

**METODE PENELITIAN**

Spesifikasi penelitian yang digunakan dalam melakukan penelitian ini adalah deskriftif analitis, yaitu suatu metode penelitian yang dimaksudkan untuk menggambarkan mengenai fakta-fakta berupa data dengan bahan hukum primer dalam bentuk peraturan Perundang-undangan yang terkait dan bahan hukum sekunder berupa doktrin-doktrin atau pendapat para pakar hukum mengenai perhubungan darat (lalu lintas dan angkutan jalan darat) dan otonomi daerah serta bahan tersier yaitu bibliografi, kamus besar bahasa Indonesia, dan kamus hokum.

Metode pendekatan yang digunakan dalam peneltian adalah metode pendekatan yuridis normatif, yaitu menetapkan standar atau norma tertentu terhadap suatu fenomena dengan mengkaji data skunder.

Berkenaan dengan pendekatan yuridis normatif yang digunakan, maka penelitian yang dilakukan melalui dua tahap yaitu studi kepustakaan dan penelitian lapangan yang hanya bersifat penunjang. Penelitian kepustakaan *(library research)* adalah suatu penelitian yang dilakukan untuk mempelajari, mengkaji dan menganalisis data sekunder yang berupa bahan hukum primer, sekunder dan tersier. Bahan hukum primer sebagai bahan hukum yang diperoleh langsung dari berbagai peraturan perundang-undangan mulai dari UUD 1945 hingga ketentuan hukum yang bersifat teknis yang berkaitan erat dengan lalu lintas dan angkutan jalan.

Studi kepustakaan juga meliputi bahan-bahan hukum sekunder berupa literatur, karya ilmiah, makalah, hasil penelitian, loka karya, bahan kuliah yang berkaitan dengan materi yang diteliti. Untuk melengkapi dan menjelaskan materi bahan-bahan hukum primer dan sekunder, digunakan bahan tersier. Penelitian lapangan *(field research)* ini dimaksudkan untuk mendapat data primer, tetapi diperlukan hanya untuk menunjang dan melengkapi data sekunder dalam data kepustakaan.

Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu: a) Studi dokumen, b) Observasi, dan c) Wawancara. Sesuai dengan metode pendekatan yang diterapkan, maka data yang diperoleh data penelitian ini dianalisis secara yuridis kualitatif, yaitu mengkualifikasikan dan mengklasifikasikan masalah-masalah secara sistematis kemudian dianalisis secara kualitatif dengan tidak menggunakan rumus-rumus matematis dan angka-angka statistik.

**HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

1. **Pengaturan Hukum Mengenai Penyelenggaraan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Untuk mendukung ketersediaan moda transportasi dalam Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dari segi peraturan maka diundangkanlah Undang-Undang 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan. Undang-Undang ini cukup berbeda dengan undang-undang mengenai lalu lintas sebelumnya. Perbedaan-perbedaan mendasar yang sangat mencolok terlihat dengan adanya inovasi-inovasi baru yang banyak menimbulkan pro dan kontra di dalam masyarakat. Literatur ini saya tujukan untuk membantu menggali khasanah ilmu yang tersirat dan tersurat dalam Undang-Undang 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan. Keberadaan literatur yang jarang sekali membahas mengenai lalu lintas membuat saya tergugah menuangkan tulisan mengenai Hukum lalu lintas dan Jalan. Semoga tulisan ini dapat bermanfaat baik untuk mahasiswa, kalangan akademisi, praktisi maupun para pekerja teknis yang berkaitan dengan bidang hukum lalu lintas dan jalan.

Dengan diterbitkannya UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai pengganti UU No. 14 Tahun 1992, diharapkan dapat diterapkan secara baik dan merata serta dapat diketahui oleh Publik pengguna moda transportasi yang merupakan bagian dari Lalu lintas. Undang-undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui:

* 1. Kegiatan gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang di jalan;
  2. Kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
  3. Kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, pendidikan berlalu lintas, manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta penegakan hukum lalu lintas dan Angkutan jalan.

Penyelenggara lalu lintas dan anggkutan jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh pemerintah, pemerintah daerah, badan hukum, dan atau masyarakat yang dilaksanakan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi instansi masing- masing meliputi:

1. urusan pemerintahan di bidang jalan, oleh kementrian negara yang bertangung jawab di bidang jalan.
2. urusan pemerintah di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementrian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.
3. urusan pemerintah di bidang pengembangan industri lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementrian negara yang bertanggung jawab di bidang industri.
4. urusan pemerintah di bidang pengembangan teknologi lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementrian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi, dan
5. urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalulintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh kepolisian negara republik indonesia.

Penyelenggaraan di bidang jalan meliputi kegiatan pengaturan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan prasarana jalan, yaitu

1. invetarisasi tingkat pelayanan jalan dan permasalahannya;
2. penyusun rencana dan proggram pelaksanaannya serta penetapan tingkat pelayanan jalan yang di inginkan;
3. perencanaan, pembangunan, danoptimalisai pemamfaatan jalan;
4. perbaikan geometri ruas jalan dan/atauy persimpangan jalan;
5. penetapan kelas jalan pada setiap ruas jalan;
6. uji kelaikan fungsi jalan sesuai dengan setandar keamanan dan keselamatan berlalu lintas; dan
7. pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang prasarana jalan.

Penyelenggaraan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, meliputi

* 1. penetapan rencana umum lalu lintas angkutan jalan;
  2. manajemen dan rekayasa lalu lintas;
  3. persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor;
  4. perizinan angkutan umum;
  5. pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan;
  6. pembinaan sumber daya manusia penyelenggara sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan; dan

1. penyidikan terhadap pelanggaran perizinan angkutan umum, persyaratan teknis dan kelaikan jalan kendaraan bermotor yang memerlukan keahlian dan/ atau peralatan khusus yang di laksanakan sesuai dengan ketentuan undang- undang.

Penyelenggaraan di bidang industri meliputi:

* 1. penyusunan rencana dan perogram pelaksanaan pengembangan industri Kendaraan Bermotor;
  2. pengembangan industri perlengkapan Kendaraan Bermotor yang menjamin Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
  3. pengembangan industri perlengkapan Jalan yang menjamin Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Penyelenggaraan di bidang pengembangan teknologi, meliputi:

* 1. penyusunan rencana dan program pelaksanaan pengembangan teknologi Kendaraan Bermotor;
  2. pengembangan teknologi perlengkapan Kendaraan Bermotor yang menjamin Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
  3. pengembangan teknologi perlengkapan Jalan yang menjamin Ketertiban dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Penyelenggaraan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, meliputi:

* + 1. pengujian dan penerbitan Surat Izin Mengedara Kendaraan Bermotor
    2. pelaksanaan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor,
    3. pengumpulan, pemantauan, pengolahan, dan penyajian data Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
    4. pengelolaan pusat pengendalian Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
    5. pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli Lalu Lintas;
    6. penegakan hukum yang meliputi penindakan pelanggaran dan penanganan Kecelakaan Lalu Lintas;
    7. pendidikan berlalu lintas;
    8. pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas; dan
    9. pelaksanaan manajemen operasional Lalu Lintas.

Penyelaenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilakukan secara terkoordinasi dengan dilakukan oleh forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertugas melakukan koordinasi antarinstansi penyelenggara yang memerlukan koordinasi antarinstansi penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan dan menyelesaikan masalah Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Keanggotaan forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdiri atas unsur pembina, penyelenggara, akademisi, dan masyarakat.

1. **Implikasi Penarikan Kewenangan Pemerintah Daerah Dalam Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Melalui Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dalam Perspektif Otonomi Daerah**

Berdasarkan Pasal 9 Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, bahwa urusan pemerintahan di bidang perhubungan (di antaranya: urusan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) merupakan salah satu dari 31 (tiga puluh satu) urusan pemerintahan yang bersifat wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar yang harus dilaksanakan oleh Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota, sebagaimana diatur dan/atau ditetapkan dalam Pasal 12 ayat (2) huruf i Undang-Undang No. 23 Tahun 2014. Pelimpahan urusan tersebut menimbulkan konsekwensi yang secara tidak langsung mempereteli kewenangan salah satu elemen (sub sistem) dalam tubuh organisasi Kementerian Perhubungan, di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, yaitu Direktorat Lalu Lintas Angkutan Jalan (Dit. LLAJ), sebagai institusi penyelenggara urusan pemerintahan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya dalam hal pembinaan transportasi jalan raya. Dimana tugas dan tanggungjawab yang menjadi kewajibannya, antara lain; rekayasa teknik (*traffic engineering*), rekayasa manajemen (*traffic managament*), rekayasa regulasi (*traffic regulation*) dan penegakan hukum lalu lintas di jalan (*traffic of law*), khususnya terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh angkutan umum. Kesemuanya itu dimaksudkan untuk mencapai sistem pelayanan transportasi jalan raya yang memenuhi standar pelayanan minimal keselamatan transportasi nasional.

Namun melalui Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sejumlah besar urusan pemerintahan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, yang diserahkan pemerintah kepada Pemerintahan Provinsi dan Pemerintahan Kabupaten/Kota sebagai konsekuensi diberlakukannya otonomi daerah, sebagaimana diatur dan ditetapkan dalam Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, yang selanjutnya secara rinci (implisit dan eksplisit) diperjelas dengan peraturan pelaksanaannya yaitu PP No. 38 Tahun 2007, ditarik kembali oleh pemerintah dan direduksi menjadi kewenangan Kepolisian Republik Indonesia (Polri). Hal itu menyulitkan Pemerintahan Provinsi dan Pemerintahan Kabupaten/Kota, untuk mengatur dan menata (memanage) transfortasi perkotaannya. Apalagi melalui undang-undang tersebut sistem penyelenggaraan dan pembinaan transfortasi jalan raya dikotak-kotakan berdasarkan kekuasaan administrasi jalan.

Melalui Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tersebut, pemerintah tidak hanya menarik kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan untuk melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, tetapi juga sejumlah urusan bersifat teknis yang memerlukan keahlian khusus (kualifikasi dan kompetensi) dalam penanganannya, seperti penanganan masalah kecelakaan lalu lintas, rekayasa teknik, rekayasa manajemen, dan regulasi transportasi (*traffic engineering, traffic management, and traffic regulation*), ikut ditarik. Artinya mulai dari urusan perencanaan, pembuatan/pembangunan, hingga dengan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan, seperti: rambu lalu lintas, alat pemberi isyarat lalu lintas, lampu tiga warna, marka jalan baik dipermukaan jalan maupun di atas permukaan jalan, pagar pengaman jalan, cermin tikungan, pita penggaduh, dan lain-lain, menjadi kewenangan Polri.

Dengan adanya kewenangan ini, kini polri bukan hanya sebagai pelaksana penegak hukum lalu lintas jalan (*traffic of law*), tapi juga berwenang melakukan rekayasa manajemen dan rekayasa regulasi transportasi (*traffic management and traffic regulation*). Sedang dilain pihak, dengan diberlakukannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tersebut, maka praktis Dinas Perhubungan atau Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) Provinsi dan Kabupaten/Kota di seluruh Indonesia, tidak memiliki kewenangan untuk melakukan pembinaan transportasi di daerahnya, sebagaimana kewenangan yang pernah diberikan oleh 3 (tiga) undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan sebelumnya yaitu Undang-Undang No. 7 Tahun 1951 tentang Lalu Lintas Djalan, Undang-Undang No. 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya, dan Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dengan demikian adanya penarikan sejumlah urusan pemerintah di bidang perhubungan tersebut, membuktikan bahwa pemerintah pada dasarnya setengah hati menyerahkan urusan pemerintahan kepada pemerintahan daerah, yang di dalamnya mengalir dan menyerap anggaran pendapatan dan belanja daerah (APBN) yang besar.

1. **Efektivitas Penyelenggaraan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Dalam Mendukung Pembangunan Ekonomi di Provinsi Jawa Barat**

Menurut R. Otje Salman, efektivitas hukum ialah kesadaran hukum berkaitan dengan validitas atau menyangkut masalah mengenai ketentuan tersebut benar-benar berfungsi dengan semestinya dalam masyarakat, sehingga hukum dapat menciptakan pola-pola baru di dalam masyarakat yang mendukung terciptanya suatu kondisi yang dapat menunjang pembangunan di berbagai sektor.[[2]](#footnote-2)

Efektivitas hukum adalah daya kerja hukum dalam mengatur dan memaksa masyarakat untuk taat terhadap hukum.[[3]](#footnote-3) Dalam hal ini efektivitas hukum adalah kemampuan atau daya kerja Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dimaksudkan sebagai salah satu instrumen untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.

Setelah berjalan selama kurang lebih 7 (tujuh) tahun sejak diundangkan, ternyata Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 belum efektif berlaku di dalam masyarakat. Hal ini dibuktikan dengan belum tercapainya tujuan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, sebagaimana dicantumkan dalam Pasal 3, yang menyatakan bahwa tujuan diselenggarakannya lalu lintas dan angkutan jalan adalah:

* + 1. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
    2. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa, dan
    3. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 masih dikatakan tidak efektif, hal ini tampak dari masih banyaknya terjadi pelanggaran berlalu lintas dan tingginya angka kecelakaan lalu lintas, sehingga penyelenggaraan jalan yang aman, selamat tertib dan lancar masih belum tercapai. Di samping itu, walaupun Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, sudah mempunyai peraturan pelaksanaan, yakni Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan sebagaimana diperintahkan dalam undang-undang tersebut.

Bahwa peraturan pelaksanaan tersebut, dianggap telat diberlakukan oleh pemerintah, sehingga mengakibatkan menghambat penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Apabila melihat pada ketentuan penutup sebagaimana diatur dalam Pasal 320 yang menyatakan bahwa: “Peraturan pelaksanaan undang-undang ini harus ditetapkan paling lama 1 (satu) tahun sejak undang-undang ini mulai berlaku”. Yang mana diketahui bahwa Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 ditetapkan pada tanggal 22 Juni 2009, hal ini berarti paling lama sampai dengan tanggal 22 Juni 2010, harus sudah dibuat peraturan pelaksanaan undang-undang tersebut dengan Peraturan Pemerintah. Meskipun dalam Pasal 324 disebutkan bahwa:

“Pada saat undang-undang ini mulai berlaku, semua peraturan pelaksanaan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan undang-undang ini.”

Selain permasalahan undang-undang atau hukum itu sendiri, efektivitas peraturan perundang-undangan juga ditentukan oleh aparat penegak hukum, yaitu mereka yang bekerja di bidang kehakiman, kejaksaan, kepolisian, kepengacaraan dan pemasyarakatan. Penegakan hukum *(law enforcement)* dalam arti luas adalah melingkupi pelaksanaan dan penerapan hukum terhadap setiap pelanggaran atau penyimpangan hukum yang dilakukan oleh subjek hukum, dalam arti sempit penegakan hukum adalah kegiatan penindakan terhadap setiap pelanggaran atau penyimpangan terhadap peraturan perundang-undangan.[[4]](#footnote-4)

Dewasa ini, kualitas penegak hukum mendapat sorotan yang sangat tajam, karena aparat penegak hukum itulah yang berperan utama atas kerusakan hukum di Indonesia. Sebagus apapun kualitas hukum atau peraturan perundang-undangan, apabila mental dan perilaku aparat penegak hukumnya rusak, maka hukum yang ditegakkan ibarat menegakkan benang basah. Dengan tidak mengesampingkan keberhasilan penegakkan hukum di bidang-bidang lain, yang seringkali dikatakan bahwa penegak hukum hanya mampu menegakkan hukum terhadap mereka yang lemah, miskin, bodoh, tidak berduit dan tidak berpangkat.

Sesuai dengan konsep hukum progresif yang dimunculkan oleh Satjipto Raharjo dalam hal penegakan hukum diperlukan para penegak hukum yang kreatif, tidak hanya berpikir tekstual normatif tetapi juga kontekstual empiris, menjadikan hukum sebagai teknologi yang bernurani serta menempatkan manusia (perilaku penegak hukum) sebagai penentu kualitas penegak hukum, sehingga dapat terwujud supremasi hukum.

Dengan memahami, memaknai dan mewujudkan konsep hukum progresif dapat digunakan untuk membenahi aparatur penegak hukum di Indonesia yang lebih komprehensif berlandaskan komitmen dan moralitas yang tinggi. Sikap angkuh dan arogan polisi lalu lintas, yang mengandalkan kekuasaan bukan cara yang tepat demi tegaknya peraturan di jalan raya, tetapi sikap yang baik, sopan dan rendah hati serta tidak tebang pilih yang sangat diharapkan oleh masyarakat demi tegaknya peraturan, sehingga ketertiban, keamanan, keselamatan dan kelancaran lalu lintas dapat tercipta.

Efektivitas suatu undang-undang juga ditentukan oleh budaya hukum masyarakat, terutama faktor nilai, sikap serta pandangan masyarakat. Perilaku dan praktek hukum atau disebut dengan budaya hukum bangsa Indonesia, ditentukan oleh nilai-nilai tertentu yang menjadi acuan mempraktekkan hukumnya, dalam hal ini adalah kehidupan sosial masyarakat yang bersumbu pada nilai-nilai kolekif dan komunal.

Dalam mencapai tujuan tersebut, pemerintah beserta masyarakat daerah harus secara bersama-sama mengambil inisiatif pembangunan daerah. Oleh karena itu, pemerintah beserta masyarakat daerah dengan menggunakan sumber daya yang ada di daerah harus mampu menaksir potensi sumber daya yang diperlukan untuk merancang dan membangun perekonomian daerah. Pemerataan pembangunan wilayah harus memperhatikan masalah dan potensi yang ada di wilayah, sehingga diharapkan akan terjadi spesialisasi dalam proses pembangunan dengan keunggulan komparatif yang dimiliki masing-masing wilayah.[[5]](#footnote-5)

Dalam menjalankan roda pemerintahan, sangat disadari adanya keterbatasan dan hambatan yang dibentuk dari lingkungan pemerintahan daerah tersebut berada. Keterbatasan sumber daya alam dan kemampuan sumber daya manusia yang berbeda-beda akan sangat mempengaruhi keberhasilan pemerintah daerah dalam upaya memakmurkan rakyatnya. Begitu juga keterbatasan sumber-sumber keuangan daerah maupun penguasaan teknologi oleh manusia pendukungnya juga akan mempengaruhi tingkat keberhasilan suatu pemerintahan di daerah. Kemampuan seluruh sumber daya manusia beserta seluruh sistem politik lokal yang melingkupinya akan sangat berpengaruh terhadap keberhasilan melaksanakan pembangunan daerah, guna mencapai kesejahteraan rakyat.

Ketersediaan infrastruktur merupakan salah satu faktor pendorong produktivitas daerah. Pembangunan ekonomi membutuhkan dukungan sarana transportasi dan ketersediaan jaringan listrik yang memadai. Jawa Barat dilayani oleh jaringan jalan sepanjang 24.607 km. Jika dilihat dari sisi kuantitas, ketersediaan jaringan jalan di Jawa Barat untuk mendukung transportasi darat cukup memadai. Hal ini terlihat dari indikator kerapatan jalan, yang menunjukkan rasio panjang jalan dalam kilometer terhadap luas wilayah dalam kilometer persegi, dan dinyatakan dalam persen.

Berdasarkan asumsi terdapat korelasi antara tingkat kerapatan jalan dan tingkat pendapatan perkapita dalam suatu perekonomian, dengan menggunakan data 33 provinsi terlihat hubungan positif antara PDRB per kapita dan tingkat kerapatan jalan. Semakin tinggi pendapatan per kapita wilayah kerapatan jalannya cenderung tinggi pula. Provinsi-provinsi yang posisinya di bawah kurva linier tersebut berarti mengalami defisiensi infrastruktur jalan. Dengan menggunakan ukuran ini terlihat bahwa posisi Jawa Barat relative baik dibandingkan provinsi lain di Indonesia karena Jawa Barat tidak mengalami defisiensi infrastruktur jalan. Ketersediaan jaringan jalan bukan menjadi permasalahan utama bagi Jawa Barat, namun ke depannya pembangunan infrastruktur perlu ditingkatkan lagi.

Seiring dengan perkembangan dan perubahan penataan sistem pemerintahan negara yang berorientasi pada otonomi daerah, melalui peran penting jalan dalam membentuk struktur wilayah, serta dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan, seperti pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya, pertumbuhan ekonomi dan perwujudan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia, diperlukan penyelenggaraan jalan secara terpadu dan bersinergi antarsektor, antardaerah dan juga antarpemerintah serta masyarakat termasuk dunia usaha. Penyelenggaraan jalan sebagai salah satu bagian penyelenggaraan prasarana transportasi, pada hakikatnya dimaksudkan untuk mewujudkan perkembangan antar daerah yang seimbang dan pemerataan hasil pembangunan.

Dari aspek sosial budaya, keberadaan jalan membuka cakrawala masyarakat yang dapat menjadi wahana perubahan sosial, membangun toleransi dan mencairkan sekat budaya. Dari aspek lingkungan, keberadaan jalan diperlukan untuk mendukung pembangunan berkelanjutan. Dari aspek politik, keberadaan jalan menghubungkan dan mengikat antardaerah, sedangkan dari aspek pertahanan dan keamanan, keberadaan jalan memberikan akses dan mobilitas dalam penyelenggaraan sistem pertahanan dan keamanan.

Agar diperoleh suatu hasil penyelenggaraan jalan yang memberikan pelayanan yang optimal, diperlukan penyelenggaraan jalan secara terpadu dan bersinergi antarsektor, antardaerah dan juga antarpemerintah serta masyarakat termasuk dunia usaha, sehingga mempercepat pembanguan di segala bidang. Tersebarnya lokasi baik sumber alam, tempat produksi, pasar maupun konsumen akhir, menuntut diikutinya pola efisiensi dalam menghubungkan tempat-tempat tersebut. Penyelenggaraan jalan dilakukan berdasarkan pada asas kemanfaatan, keamanan dan keselamatan, keserasian, keselarasan dan keseimbangan, keadilan, transparansi dan akuntabilitas, keberdayagunaan dan keberhasilgunaan serta kebersamaan dan kemitraan sebagaimana disebutkan dalam Pasal 2 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, niscaya akan dapat mewujudkan pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya, meningkatkan pembangunan ekonomi dan perkembangaan antarwilayah yang seimbang, sehingga tercipta keadilan bagi seluruh rakyat Indonesia. Dengan penyelenggaraan jalan yang baik, maka tidak akan terjadi kesenjangan ekonomi yang mencolok antara satu daerah dengan daerah lain.

**PENUTUP**

1. **Kesimpulan**

Berdasarkan uraian yang telah dilakukan berdasarkan permasalahan dan pembahasan, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan Pasal 7 ayat (1) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dinyatakan bahwa Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat. Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud pada Pasal 7 ayat (1) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 dilaksanakan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi instansi masing-masing.
2. Melalui Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sejumlah besar urusan pemerintahan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, yang diserahkan pemerintah kepada Pemerintahan Provinsi dan Pemerintahan Kabupaten/Kota sebagai konsekuensi diberlakukannya otonomi daerah, sebagaimana diatur dan ditetapkan dalam Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, ditarik kembali oleh pemerintah dan direduksi menjadi kewenangan Kepolisian Republik Indonesia (Polri). Seperti kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan untuk melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, menjadi kewenangan Polri. Dengan adanya kewenangan ini, kini polri bukan hanya sebagai pelaksana penegak hukum lalu lintas jalan (*traffic of law*), tapi juga berwenang melakukan rekayasa manajemen dan rekayasa regulasi transportasi (*traffic management and traffic regulation*). Sedang dilain pihak, dengan diberlakukannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tersebut, maka praktis Dinas Perhubungan atau Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) Provinsi dan Kabupaten/Kota di seluruh Indonesia, tidak memiliki kewenangan untuk melakukan pembinaan transportasi di daerahnya
3. Efektivitas penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan darat dalam mendukung pembangunan ekonomi di Provinsi Jawa Barat terkait dengan peran vital dan fungsi strategis jalan sebagai sarana penghubung antara satu wilayah dengan wilayah lain. Apabila penyelenggaraan jalan dilakukan dengan baik, maka kegiatan ekonomi produksi, konsumsi dan distribusi barang atau jasa, baik dalam Provinsi atau antara Provinsi juga berjalan lancar, sehingga tercapai pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya, pertumbuhan ekonomi dan perkembangan wilayah yang seimbang.
4. **Saran**

Berdasarkan kesimpulan yang telah diuraikan, maka penulis dapat memberikan saran sebagai berikut:

1. Kepada pemerintah perlu ditingkatkan sosialisasi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam pergaulan hidup masyarakat, agar masyarakat paham dan mengerti aturan lalu lintas.
2. Perlu dilakukannya revisi terhadap peraturan perundang-undangan tentang lalu lintas dan angkutan jalan oleh pemerintah, dengan mempertimbangkan segi urusan pemerintah, dalam hal ini urusan pemerintah daerah dalam bidang lalu lintas angkutan jalan yang merupakan urusan pemerintahan yang bersifat wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar yang harus dilaksanakan oleh Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota, berdasarkan Pasal 12 ayat (2) huruf i Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerag, serta sebagai konsekuensi dilaksanakannya otonomi daerah.
3. Bagi Pemerintah Provinsi Jawa Barat hendaknya memaksimalkan peran, fungsi dan potensi jalan guna pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah Provinsi Jawa Barat dengan arif dan bijaksana mereview kembali peraturan-peraturan daerah tentang penataan jalan, perparkiran dan sebagainya, sehingga dapat ikut megupayakan ketertiban, keamanan, keselamatan dan kenyamanan berlalu lintas.

**DAFTAR PUSTAKA**

1. **Sumber Buku**

Jimly Asshiddiqie, *Otonomi Daerah dan Parlemen Di Daerah*, www.legalitas.org, Sabtu, 24 November 2012, makalah disampaikan dalam “*Lokakarya tentang Peraturan Daerah dan Budget Bagi Anggota DPRD se-Propinsi (baru) Banten*” yang diselenggarakan oleh Institute for the Advancement of Strategies and Sciences (IASS), di Anyer, Banten, 2 Oktober 2000.

R. Otje Salman. *Beberapa Aspek Sosiologi Hukum.* Alumni, Bandung, 1989.

Zainudin Ali, M.A. *Sosiologi Hukum*. Sinar Grafika, Jakarta, 2009.

Sabian Utsman. *Dasar-Dasar Sosiologi Hukum*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2009.

Rudy Badrudin, *Ekonomika Otonomi Daerah*, UPP STIM YKPN, Yogyakarta, 2012.

Abbas Salim, *Manajemen Transportasi,* Raja Grafindo, Jakarta, 2006.

Abubakar Iskandar, *Menuju Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Yang Tertib*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta, 1995.

Misdyanti dan Kartasapoetra, *Fungsi Pemerintah Daerah dalam Pembuatan Peraturan Daerah,* Bumi Aksara, Jakarta, 1993.

1. **Peraturan Perundang-Undangan**

Undang-Undang Dasar 1945 (amandemen ke empat).

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

Peraturan Daerah Provinsi Jawa Barat Nomor 3 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

Peraturan Gubernur Jawa Barat Nomor 40 tahun 2009 tentang Tugas Pokok, Fungsi, Rincian Tugas Unit dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat.

1. **Sumber Lain**

Ateng Syafrudin, *Menuju Penyelenggaraan Pemerintahan Negara yang Bersih dan Bertanggung Jawab*, Jurnal Pro Justisia Edisi IV, Universitas Parahyangan, Bandung, 2000.

1. Jimly Asshiddiqie, *Otonomi Daerah dan Parlemen Di Daerah*, www.legalitas.org, Sabtu, 24 November 2012, makalah disampaikan dalam “*Lokakarya tentang Peraturan Daerah dan Budget Bagi Anggota DPRD se-Propinsi (baru) Banten*” yang diselenggarakan oleh Institute for the Advancement of Strategies and Sciences (IASS), di Anyer, Banten, 2 Oktober 2000, hlm. 7. [↑](#footnote-ref-1)
2. R. Otje Salman. *Beberapa Aspek Sosiologi Hukum.* Alumni, Bandung, 1989, hlm. 68-69. [↑](#footnote-ref-2)
3. Zainudin Ali, M.A. *Sosiologi Hukum*. Sinar Grafika, Jakarta, 2009, hlm. 62 [↑](#footnote-ref-3)
4. Sabian Utsman. *Dasar-Dasar Sosiologi Hukum*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2009, hlm. 243. [↑](#footnote-ref-4)
5. Rudy Badrudin, *Ekonomika Otonomi Daerah*, UPP STIM YKPN, Yogyakarta, 2012, hlm. 5. [↑](#footnote-ref-5)