



LAPORAN AKHIR

EVALUASI NA DAN RAPERDA TENTANG PERHUBUNGAN KOTA SEMARANG



2023

DINAS PERHUBUNGAN KOTA SEMARANG

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena atas berkat dan anugerah-Nya, kami dapat menyelesaikan Laporan Akhir “**EVALUASI NA DAN RAPERDA TENTANG PERHUBUNGAN KOTA SEMARANG**”.

Kota Semarang sebagai ibukota Provinsi Jawa Tengah dan salah satu kota metropolitan dengan kompleksitas persoalan perhubungan. Selain itu, Kota Semarang merupakan salah satu simpul transportasi yang memegang peran penting dalam pertumbuhan ekonomi nasional. Terlebih dengan Pembangunan infrastruktur prasarana lalu lintas dan angkutan jalan berdampak positif dan negatif bagi Kota Semarang sehingga membutuhkan perhatian untuk keselamatan masyarakat dan kelancaran perpindahan orang dan barang.

Pemerintah Kota Semarang khususnya Dinas Perhubungan Kota Semarang, menghadapi permasalahan dalam bidang perhubungan. Oleh karena itu, Pemerintah Kota Semarang telah menyusun Naskah Akademik dan Rancangan Peraturan Daerah dalam bidang perhubungan. Namun, dengan adanya perubahan peraturan perundang-undangan dan perubahan dalam metode penyusunan peraturan perundang-undangan dengan metode *omnibus law*, maka penyusunan Naskah Akademik dan raperda yang telah disusun perlu dievaluasi dan disusun ulang.

Untuk menyusun kajian ini, Tim Penyusun telah dibantu dan mendapat dukungan dari banyak pihak dan para pemangku kepentingan. Oleh karena itu, kami mengucapkan terima kasih kepada semua pihak termasuk pemangku kepentingan yang telah bekerjasama, mendukung, dan membantu penyelesaian Laporan Akhir ini, yaitu:

1. Walikota Kota Semarang;
2. Sekretaris Daerah (SETDA) Kota Semarang beserta jajaran;
3. Kepala Dinas Perhubungan Semarang beserta tim teknis;
4. Kepala beserta jajaran pada setiap Perangkat Daerah yang telah terlibat secara aktif dan mendukung penyusunan kajian ini; dan
5. Bapak Ibu para pemangku kepentingan dan masyarakat yang banyak mendukung dalam memberi informasi maupun data yang kami butuhkan.

Kami menyadari bahwa laporan ini masih memiliki kekurangan sehingga kritik dan saran yang berguna akan sangat kami terima dengan tangan terbuka demi kesempurnaan dalam penyusunan kajian ini yang akan digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam pelaksanaan tugas dan fungsi Dinas Perhubungan Kota Semarang.

Tim Penyusun

DAFTAR ISI

Halaman Judul	i
Kata Pengantar	ii
Daftar Isi	iv
Daftar Tabel	v
Daftar Gambar	
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	I – 1
B. Identifikasi Masalah	I – 8
C. Tujuan dan Kegunaan Penyusunan Naskah Akademik	I – 9
D. Metode	I – 9
BAB III KAJIAN TEORITIK DAN PRAKTIK EMPIRIS	
A. Kajian Teoritik	II- 1
1. Kewenangan Pemerintah Daerah dalam Bidang Perhubungan	II- 1
2. Urusan Wajib dan Pelayanan Publik	II- 18
B. Kajian Terhadap Asas/Prinsip Yang Terkait Dengan Penyusunan Norma	II- 22
C. Kajian terhadap praktik penyelenggaraan, kondisi yang ada, serta permasalahan yang dihadapi masyarakat	II- 53
D. Kajian terhadap implikasi penerapan sistem baru yang akan diatur dalam Undang-Undang atau Peraturan Daerah terhadap aspek kehidupan masyarakat dan dampaknya terhadap aspek beban keuangan negara	II- 77
BAB III EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT	
A. Undang-Undang Dasar 1945	III- 1
B. Produk Hukum yang Harus Dibentuk Pemerintah Daerah	III- 2
C. Peraturan Terkait Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	III- 15
D. Peraturan Perhubungan Daerah Lain	III- 31
BAB IV LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS DAN YURIDIS	
A. Landasan Filosofis	IV- 1
B. Landasan Sosiologis	IV- 4
C. Landasan Yuridis	IV- 7
BAB V JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN DAN RUANG LINGKUP MATERI MUATAN	

	A. Sasaran yang Akan diwujudkan, Arah dan Jangkauan Pengaturan	V-	1
	B. Materi Rancangan Peraturan Daerah	V-	5
BAB VI	PENUTUP		
	A. Kesimpulan	VI-	1
	B. Saran	VI-	2
LAMPIRAN RAPERDA PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN			
DAFTAR PUSTAKA			

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Kewenangan Pemerintah Daerah	II-	3
Tabel 2.2	Pembagian Urusan Bidang Perhubungan	II-	10
Tabel 2.3	Ketentuan Pembentukan Produk Hukum Daerah Menurut UU No.23 Tahun 2014	II-	28
Tabel 2.4	Ketentuan Pembentukan Perda dan NA	II-	36

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Pemerintah dalam menjalankan fungsi Pemerintahan di segala bidang selalu berupaya untuk mengakomodasi kepentingan masyarakat. Salah satu bidang yang menjadi tugas Pemerintah adalah bidang perhubungan. Bidang perhubungan menjadi salah satu pendorong dan memiliki arti penting dalam pembangunan perekonomian negara ini karena berkaitan dengan aksesibilitas dan pergerakan masyarakat maupun barang untuk mencapai kesejahteraan masyarakat. Oleh karena itu, bidang perhubungan merupakan salah satu bidang yang perlu mendapat perhatian Pemerintah.

Menurut data *Logistics Performance Index (LPI) 2023* yang dirilis Bank Dunia termuat data bahwa Indonesia menempati peringkat ke-63 dari total 139 negara yang dikaji dengan skor LPI 3,0. Catatan tersebut mengalami penurunan 17 peringkat dibandingkan pada 2018 saat Indonesia menduduki urutan ke-46 dengan skor LPI 3,15. Adapun, kinerja LPI dihitung berdasarkan enam dimensi, yakni *customs, infrastructure, international shipments, logistics competence and quality, timelines, dan tracking and tracing* (Lorenzo Anugrah Mahardhika, *Bisnis.com*, 30 April 2023). Salah satu fungsi bidang perhubungan dalam mendukung LPI Indonesia adalah kelancara transportasi logistik.

Berbagai upaya dilakukan Pemerintah dengan Pembangunan infrastruktur untuk kelancaran transportasi logistik diharapkan akan mendukung peringkat LPI tampaknya belum cukup mampu mendongkrak ke posisi naik dari peringkat semula pada tahun 2018. Namun di sisi lain Indonesia membanggakan sebagai satu-satunya negara di Asia Tenggara yang masuk ke dalam 20 besar negara dengan performa pelabuhan terbaik sebagaimana disampaikan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi (Menko Marves), Luhut Binsar Pandjaitan (28 Desember 2022,

menpan.go.id). Pemingkatan tersebut berdasar data dari *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD) rata-rata pergerakan kapal kontainer dari 1.000 GT ke atas dalam waktu semester I tahun 2022. Indonesia berada di peringkat 9 di bawah negara Kanada, Australia, Rusia, Amerika Serikat, Jerman, Yunani, Prancis dan Italia. Rata-rata kedatangan kapal kontainer berdasarkan data dari UNCTAD, Indonesia berada di atas rata-rata pelabuhan yang ada di dunia. Perbaikan selama 6 tahun telah membuahkan hasil yang sebelumnya, yang sebelumnya *dwelling time* pelabuhan di Indonesia masih satu minggu, sekarang sudah bisa 2-2,5 hari.

Persoalan di tingkat Nasional tidak jauh berbeda dengan persoalan yang dihadapi oleh Pemerintah Daerah Kota Semarang. Pemerintah Kota Semarang selalu berupa melakukan pembenahan dalam bidang transportasi atau bidang perhubungan. Pada tahun 2019 Kota Semarang memperoleh apresiasi dari Pemerintah Pusat dengan berhasil meraih penghargaan tertinggi dalam ajang Indonesia *Road Safety Award* (IRSA) 2019 kategori *Excellent City*. Pada tanggal 1 Agustus 2023, Kota Semarang mendapat penghargaan sebagai kota paling berkelanjutan dalam bidang Penataan Ruang dan Infrastruktur yang diselenggarakan oleh Universitas Indonesia *Green City Metric* di Balai Sidang Universitas Indonesia (UI) Depok.

Upaya yang dilakukan Pemerintah Kota Semarang tidak dapat dilepaskan dari kewenangan sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan. Kewenangan Pemerintah Daerah telah diatur di dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang. Berdasarkan ketentuan Pasal 12 ayat (2) huruf i Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014, bidang perhubungan merupakan salah satu urusan pemerintahan wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar. Berdasarkan ketentuan Pasal 15 Undang- Undang Nomor

23 Tahun 2014, pembagian urusan pemerintahan konkuren antara Pemerintah Pusat dan Daerah Provinsi serta Daerah Kabupaten/Kota tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Undang-Undang ini, yang salah satunya adalah bidang perhubungan. Kewenangan Pemerintah Daerah sebagaimana diatur di dalam Undang- Undang Nomor 23 Tahun 2014 tersebut berkaitan pula dengan ketentuan sebagaimana diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang dan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan sebagaimana telah telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

Salah satu tugas Pemerintah Daerah adalah mengatur lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di wilayah kewenangannya tak terkecuali Pemerintah Kota Semarang. Lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana didefinisikan di dalam Pasal 1 angka (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 adalah:

Satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.

Berdasarkan ketentuan Pasal 6 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009:

Urusan pemerintah kabupaten/kota dalam melakukan pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi:

- a. penetapan sasaran dan arah kebijakan sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota yang jaringannya berada di wilayah kabupaten/kota;
- b. pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, dan izin kepada perusahaan angkutan umum di kabupaten/kota; dan
- c. pengawasan terhadap pelaksanaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota.

Ketentuan tugas dan kewenangan Pemerintah Kabupaten/Kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tersebut terkait dengan semua ketentuan sebagaimana diatur di dalam undang-undangan tersebut beserta semua peraturan pelaksanaannya. Ketentuan tugas dan kewenangan Pemerintah Kabupaten/Kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tersebut terkait pula dengan Lampiran O Pembagian Urusan Pemerintahan Bidang Perhubungan pada sub urusan angka 1 Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) yang pada kewenangan Pemerintah Kabupaten/Kota memuat 16 (enam belas) kewenangan Pemerintah Kabupaten/Kota dalam bidang perhubungan sub urusan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ).

Kewenangan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota dalam bidang perhubungan berkaitan pula dengan bidang pekerjaan umum dan tata ruang khususnya sub urusan jalan yang telah diatur di dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan beserta peraturan pelaksanaannya. Pasal 16 ayat (2) ayat (3) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 mengatur:

- a. Ayat (2): Wewenang Pemerintah Daerah kota dalam Penyelenggaraan Jalan meliputi Penyelenggaraan Jalan kota serta pengaturan Jalan desa dan pembinaan Jalan desa dalam wilayah kota.
- b. Ayat (3): Wewenang Penyelenggaraan Jalan kabupaten dan Jalan kota sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan Jalan kabupaten/kota.

Salah satu kewenangan pembinaan jalan Kota sebagaimana diatur di dalam Pasal 27 huruf b Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004: “pembinaan jalan kota meliputi: pemberian izin, rekomendasi, dispensasi dan pertimbangan pemanfaatan ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan”.

Untuk menjalankan tugas dan kewenangan tersebut, Pemerintah Kota Semarang telah menerbitkan peraturan daerah yang memuat kebijakan dalam bidang perhubungan sebagai bagian dari perencanaan

pembangunan. Kebijakan umum yang ditempuh Pemerintah Kota Semarang dalam kerangka pembangunan, termasuk bidang perhubungan sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 6 Tahun 2010 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Kota Semarang Tahun 2005-2025. Perencanaan pembangunan bidang perhubungan di Kota Semarang disusun antara lain dengan melihat potensi Kota Semarang sebagai ibukota Provinsi Jawa Tengah dan sebagai simpul transportasi yang memiliki fasilitas pelabuhan, bandara, stasiun kereta api, dan terminal angkutan jalan. Dengan demikian, aktivitas kawasan transportasi di kota Semarang terdiri dari transportasi laut, darat dan udara. Kawasan untuk aktivitas transportasi laut berlokasi di sekitar Pelabuhan Tanjung Emas yang termasuk dalam Kecamatan Semarang Utara. Transportasi darat terdiri dari Bus dan Kereta Api, terminal utama bus terdapat di Terboyo (Kecamatan Genuk) dan Mangkang (Kecamatan Tugu). Stasiun kereta api dipusatkan di Tawang dan Poncol (Semarang Utara), sedangkan aktivitas transportasi udara hanya di Bandar Udara Ahmad Yani (Semarang Barat). Di dalam Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 6 Tahun 2021 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2021-2026 pada Lampiran antara lain dimuat tentang rencana pembangunan Light Rail Transit (LRT) bertujuan untuk mengatasi kemacetan lalu lintas di Kota Semarang dan reaktivasi tram. Dengan demikian Pemerintah Kota Semarang akan menambah kegiatan pembangunan dalam bidang perkeretaapian sehingga hal ini perlu diwadahi dalam Rancangan Peraturan Daerah bidang perhubungan ini.

Selain itu, Pemerintah Kota Semarang menghadapi berbagai persoalan yang menjadi tugas dan kewenangan Pemerintah Kota Semarang sebagaimana telah diuraikan di atas. Persoalan lain yang seringkali dihadapi antara lain ketaatan atas pelaksanaan uji emisi kendaraan bermotor, kerawanan lalu lintas pada titik-titik pertemuan antara jalan dengan jalur rel kereta api yang seringkali menimbulkan masalah terjadinya kecelakaan sebagai akibat tidak adanya pintu pelintasan kereta api atau ketidakhati-hatian pengguna jalan, dan penyelenggaraan parkir.

Berdasarkan data pada Daop 4 PT KAI tercatat bahwa angka kecelakaan di pelintasan sebidang di wilayah Daop 4 Semarang cukup tinggi (Kompas.com). Pada periode 2022, angka kecelakaan mencapai 54 kejadian. Manager Humas KAI Daop 4 Semarang, Ixfan Hendri Wintoko mengatakan, di wilayahnya terdapat 342 pelintasan sebidang. Dari jumlah itu, 171 di antaranya tidak dijaga. Di wilayah Daop 4 terdapat 342 perlintasan sebidang yang diantaranya 171 titik dijaga dan 171 titik tidak dijaga. Angka kecelakaan pada tahun 2022 sejumlah 54 kecelakaan dan pada tahun 2023 hingga pertengahan tahun sudah terjadi 28 kecelakaan di wilayah Daop 4 Semarang.

Persoalan lainnya adalah aksesibilitas bagi pejalan kaki yang aman dan nyaman termasuk bagi disabilitas perlu mendapat perhatian pula. Persoalan penegakan hukum yang melibatkan lebih dari satu instansi akan menimbulkan persoalan di lapangan apabila tidak ada koordinasi yang baik dan terarah. Beberapa hal tersebut merupakan gambaran singkat persoalan yang dihadapi dalam konteks lalu lintas dan angkutan jalan. Di sisi yang lain, hingga saat ini Kota Semarang belum memiliki Peraturan Daerah yang mengatur bidang lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana diamanatkan di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan untuk melaksanakan kewenangan sebagaimana diatur di dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014. Hingga saat ini Pemerintah Kota Semarang baru memiliki Peraturan Daerah yang mengatur tentang pajak daerah dan retribusi daerah yang berkaitan dengan lalu lintas dan angkutan jalan, yaitu perparkiran, izin trayek, uji emisi, dan terminal. Dengan demikian, peraturan daerah yang ada masih sebatas pajak dan retribusi dalam rangka pengelolaan pendapatan daerah. Di sisi lain, persoalan yang berkaitan dengan lalu lintas dan angkutan jalan yang dihadapi oleh Pemerintah Kota Semarang tidak cukup diatasi hanya dengan mendasarkan pada peraturan perundang-undangan yang telah disusun oleh Pemerintah Pusat. Potensi Kota Semarang sebagai kota metropolitan membawa konsekuensi pada persoalan yang kompleks dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka Pemerintah Kota Semarang memandang perlu untuk menyusun Peraturan Daerah Kota Semarang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesuai dengan potensi dan permasalahan yang dihadapi oleh Pemerintah Kota Semarang sebagai pelaksanaan kewenangannya dan mendasarkan pada Peraturan Perundang-undangan sebagaimana diuraikan di atas. Kewenangan untuk menyusun peraturan daerah tersebut sesuai dengan Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar 1945 yang mengatur: “Pemerintahan daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan”. Pelaksanaan otonomi dan tugas pembantuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar 1945 tersebut tentu saja dalam kajian ini khusus untuk bidang perhubungan yang telah diatur di dalam peraturan perundang-undangan sebagaimana telah diuraikan di atas.

Untuk penyusunan Rancangan Peraturan Daerah tersebut, maka membutuhkan Naskah Akademik sebagai kajian ilmiah sebagai dasar dikeluarkannya suatu Rancangan Peraturan Daerah sebagaimana diatur di dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan perundang-undangan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 dan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022.

Kota Semarang sebagai ibukota Provinsi Jawa Tengah dan salah satu kota metropolitan dengan kompleksitas persoalan perhubungan. Selain itu, Kota Semarang merupakan salah satu simpul transportasi yang memegang peran penting dalam pertumbuhan ekonomi nasional. Terlebih dengan Pembangunan infrastruktur prasarana lalu lintas dan angkutan jalan berdampak positif dan negatif bagi Kota Semarang sehingga membutuhkan perhatian untuk keselamatan masyarakat dan kelancaran perpindahan orang dan barang. Dalam rangka melindungi masyarakat dan mendukung pertumbuhan ekonomi Kota Semarang, maka Pemerintah Kota Semarang, dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Semarang sebagai Organisasi Perangkat Daerah yang menyelenggarakan urusan

pemerintahan bidang perhubungan, maka telah menyusun Naskah Akademik dan Raperda Perhubungan.

Namun, dengan melihat dinamika peraturan perundang-undangan yang berkembang saat ini pasca diundangkannya Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang beserta peraturan pelaksanaannya dan perkembangan peraturan perundang-undangan bidang perhubungan, maka hasil kajian berupa Naskah Akademik dan Raperda Perhubungan yang telah disusun perlu ditinjau kembali atau dievaluasi dengan menyesuaikan pada peraturan perundang-undangan dan kondisi masyarakat saat ini.

Untuk melakukan kegiatan penyesuaian atas dokumen Naskah Akademik dan Raperda tentang Perhubungan Kota Semarang tersebut, maka Dinas Perhubungan perlu melaksanakan kegiatan **“EVALUASI NASKAH AKADEMIK DAN RAPERDA TENTANG PERHUBUNGAN KOTA SEMARANG”**.

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Identifikasi masalah memuat rumusan mengenai masalah apa yang akan ditemukan dan diuraikan dalam Naskah Akademik ini. Sesuai dengan latar belakang masalah yang telah diuraikan dan sesuai dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 dan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022, maka identifikasi masalah dalam Naskah Akademik ini mencakup 4 (empat) pokok masalah, yaitu:

- 1) Permasalahan apa yang dihadapi Pemerintah Kota Semarang dan bagaimana permasalahan tersebut dapat diatasi?
- 2) Mengapa Pemerintah Kota Semarang perlu menyusun Rancangan Peraturan Daerah ini sebagai dasar pemecahan masalah yang dihadapinya?
- 3) Apa yang menjadi pertimbangan atau landasan filosofis, sosiologis, yuridis dalam pembentukan Rancangan Peraturan Daerah ini?

- 4) Apa sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan, dan arah pengaturan dalam Rancangan Peraturan Daerah ini?

C. TUJUAN DAN KEGUNAAN KEGIATAN PENYUSUNAN NASKAH AKADEMIK

Sesuai dengan ruang lingkup identifikasi masalah yang dikemukakan di atas, tujuan penyusunan Naskah Akademik dirumuskan sebagai berikut:

- 1) Merumuskan permasalahan yang dihadapi Pemerintah Kota Semarang dan cara mengatasi permasalahan tersebut.
- 2) Merumuskan permasalahan hukum yang dihadapi Pemerintah Kota Semarang sebagai alasan pembentukan Rancangan Peraturan Daerah sebagai dasar hukum penyelesaian atau solusi permasalahan dalam bidang perhubungan ini.
- 3) Merumuskan pertimbangan atau landasan filosofis, sosiologis, yuridis pembentukan Rancangan Peraturan Daerah ini.
- 4) Merumuskan sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan, dan arah pengaturan dalam Rancangan Peraturan Daerah ini.

Adapun kegunaan penyusunan Naskah Akademik ini adalah sebagai acuan atau referensi penyusunan dan pembahasan Rancangan Peraturan Daerah ini beserta peraturan pelaksanaannya.

D. METODE

Penyusunan Naskah Akademik pada dasarnya merupakan suatu kegiatan penelitian sehingga digunakan metode penyusunan Naskah Akademik yang berbasiskan metode penelitian hukum dan metode penelitian dalam bidang terkait dalam penyusunan Naskah Akademik ini, yaitu bidang perhubungan. Untuk mendukung penyusunan Naskah Akademik yang komprehensif sehingga bisa dijadikan rujukan penyusunan Rancangan Peraturan Daerah ini diperlukan metode

penelitian. Metode penelitian ini secara sistematis diharapkan akan mendapatkan data yang sah (valid) sehingga setelah dianalisis mampu menghasilkan *output* yang realistis dan bisa dipertanggungjawabkan. Sebagai karya akademik ada beberapa langkah dalam menyusun naskah ini yang didasarkan pada kaidah-kaidah keilmuan dan memiliki kerangka pikir yang logis dan sistematis. Kerangka pikir merupakan bentuk rangkuman pemahaman dari keseluruhan kegiatan dalam bentuk alur pemikiran. Kegiatan yang akan dilakukan adalah kajian untuk menyusun naskah akademik.

Naskah akademik ini menggunakan penelitian hukum. Menurut Peter Mahmud (2014) penelitian hukum merupakan suatu kegiatan *know-how* dalam ilmu hukum, bukan sekedar *know-about* sehingga penelitian hukum dilakukan untuk memecahkan masalah/isu hukum. Sebagaimana dikemukakan Cohen (dalam Peter Mahmud, 2014) bahwa kegiatan penelitian hukum merupakan proses menemukan hukum yang berlaku dalam kegiatan hidup masyarakat. Menurut Peter Mahmud (2014) akan tetapi dalam hal ini bukan sekedar menerapkan aturan yang ada, melainkan juga menciptakan hukum untuk mengatasi masalah yang dihadapi. Dasar dari penciptaan hukum semacam itu adalah prinsip hukum yang pada dasarnya merupakan prinsip moral. Masih menurut Peter Mahmud (2014) penelitian hukum memberikan preskripsi apa yang seyogyanya. Dua aspek penelitian hukum menurutnya meliputi untuk keperluan praktik hukum dan untuk kegiatan akademis. Penelitian hukum yang digunakan dalam tulisan ini adalah untuk keperluan praktik hukum berupa penyusunan Naskah Akademik Peraturan Daerah.

Untuk penyusunan Naskah Akademik ini menggunakan penelitian hukum normatif (Peter Mahmud, 2014; Soerjono Soekanto, 1985,1995), yaitu memberikan preskripsi apa yang seyogyanya yang merupakan penelitian asas-asas hukum, sistematisa hukum, sinkronisasi hukum, dan perbandingan hukum. Pendekatan yang akan digunakan dalam penelitian hukum ini menggunakan salah satu pendekatan yaitu perundang-undang

(Peter Mahmud, 2014) akan tetapi juga didukung oleh bahan non hukum (Peter Mahmud, 2014; Soerjono Soekanto, 1985,1995).

Langkah-langkah dalam penelitian hukum menurut Peter Mahmud (2014) meliputi:

- a. Mengidentifikasi fakta hukum dan mengeliminasi hal-hal yang tidak relevan untuk menetapkan isu hukum yang hendak dipecahkan;
- b. Pengumpulan bahan-bahan Hukum (sekiranya dipandang mempunyai relevansi juga bahan-bahan non-hukum);
- c. Melakukan telaah atas isu hukum berdasarkan bahan-bahan yang telah dikumpulkan;
- d. Menarik kesimpulan dalam bentuk argumentasi yang menjawab isu hukum;
- e. Memberikan preskripsi berdasarkan argumentasi yang telah dibangun di dalam kesimpulan.

Kegiatan penelitian ini terdiri dari:

1. Pengumpulan data

Sebagai penelitian hukum, maka data yang dibutuhkan Naskah Akademik ini adalah data sekunder yang diperoleh dengan studi kepustakaan dengan menelaah data terutama Peraturan Perundang-undangan atau dokumen hukum lainnya yang berkaitan dengan naskah akademik ini. Selain itu untuk kebutuhan data primer, dalam memperoleh data dilengkapi dengan wawancara, diskusi (*focus group discussion*), dan rapat dengar pendapat sesuai materi yang akan diatur dalam peraturan daerah ini. Selain itu penyusunan Naskah Akademik ini didukung dengan kegiatan Rapat Koordinasi atau konsultasi atau dialog dengan Perangkat Daerah terkait dengan dihadiri oleh Tim Teknis, maka diharapkan data dapat diperoleh secara komprehensif.

Data sekunder yang dibutuhkan meliputi bahan hukum dan didukung bahan non hukum khususnya berkaitan dengan perhubungan yang menjadi tugas dan tanggung jawab perangkat daerah. Dengan dilakukannya proses ini diharapkan Naskah Akademik dan Rancangan

Peraturan Daerah dapat mengakomodasi kebutuhan yang ada sehingga diharapkan Peraturan Daerah akan dapat diimplementasikan.

Data sekunder (Peter Mahmud, 2014; dan Soerjono Soekanto, 1985,1995) yang digunakan meliputi:

a. bahan hukum primer yaitu merupakan bahan hukum yang bersifat autoritatif artinya mempunyai otoritas, yang dalam penelitian ini digunakan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan penelitian. Bahan hukum primer yang digunakan antara lain:

- 1) Norma atau kaedah dasar, yaitu Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 khususnya alinea keempat;
- 2) Peraturan Dasar yaitu batang tubuh Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945 khususnya Pasal 18 dan Pasal 28H;
- 3) Peraturan Perundang-undangan antara lain Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023; dan peraturan perundang-undangan yang terkait dengan Naskah Akademik ini beserta peraturan pelaksanaannya masing-masing terutama bidang perhubungan. Peraturan perundang-undangan tersebut secara lengkap diuraikan dalam bab tersendiri.

b. Bahan hukum sekunder yang berkaitan erat dengan Naskah Akademik ini terutama data sekunder yang dimiliki oleh semua perangkat daerah di Kota Semarang yang terkait penyusunan Naskah Akademik ini.

2. Teknik pengolahan dan analisis data

Data yang sudah terkumpul diolah untuk kemudian dilakukan pengelompokan berdasarkan jenis data hukum, data bidang perhubungan, baik berupa data kualitatif dan kuantitatif. Namun demikian, karena Naskah Akademik lebih menekankan pada penelitian

hukum, maka analisis menekankan pada teori dan asas hukum. Data yang sudah diolah dan dianalisis disajikan secara kualitatif dalam bentuk laporan lengkap dan akan menjadi acuan dasar substansi/materi yang akan diatur dalam Rancangan Peraturan Daerah ini.

3. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan Naskah Akademik ini mendasarkan pada ketentuan sebagaimana diatur di dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 dan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 khususnya pada bagian Lampiran I dan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah khususnya pada Lampiran II yang memberi pedoman tentang penyusunan Naskah Akademik. Penyusunan produk hukum di Kota Semarang juga berpedoman pada Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 4 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pembentukan Produk Hukum Daerah. Sistematika Naskah Akademik ini terdiri dari:

BAB I PENDAHULUAN

BAB II KAJIAN TEORETIS DAN PRAKTIK EMPIRIS

BAB III EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT

BAB IV LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS

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

BAB VI PENUTUP

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN: RAPERDA

BAB 2

KAJIAN TEORITIK DAN PRAKTIK EMPIRIS

A. KAJIAN TEORITIK

1. KEWENANGAN PEMERINTAH DAERAH DALAM BIDANG PERHUBUNGAN

Istilah kewenangan sering disebut dengan *authority*, *gezag* atau yuridiksi sedangkan wewenang disebut *competence* atau *bevoegdheid* (S.F.Marbun, 1997). Menurut S.F Marbun (1997) kewenangan adalah kekuasaan yang diformalkan baik terhadap segolongan tertentu maupun kekuasaan terhadap sesuatu bidang pemerintahan tertentu secara bulat yang berasal dari kekuasaan legislatif sedangkan wewenang hanya mengenai sesuatu bidang tertentu saja. Jadi, kewenangan merupakan kumpulan dari wewenang-wewenang (*rechtbevoegdheden*). Wewenang adalah kemampuan untuk melakukan suatu tindakan hukum publik atau secara yuridis wewenang adalah kemampuan kemampuan bertindak yang diberikan oleh undang-undang yang berlaku untuk melakukan hubungan-hubungan hukum (S.F.Marbun, 1997). Sifat wewenang pemerintahan antara lain *expressimplied*, jelas maksud dan tujuannya, terikat pada waktu tertentu dan tunduk pada batasan-batasan hukum tertulis dan hukum tidak tertulis (Indroharto dalam S.F Marbun, 1997). Isinya dapat bersifat umum (abstrak), konkrit, fakultatif, dan terikat (Indroharto dalam S.F Marbun, 1997).

Atribusi, delegasi dan mandat merupakan sumber wewenang yang sangat penting bagi suatu negara hukum-demokratis sebab sesuai salah satu asas hukum negara hukum-demokratis, setiap tindakan pemerintah harus berdasarkan atas hukum yang lazim disebut dengan asas legalitas atau *rechtmatigheid van bestuur* (S.F.Marbun, 1997). Konsekuensi dari asas tersebut, maka setiap tindakan badan/pejabat

tata usaha negara harus berdasarkan undang-undang formal sebagai manifestasi atas pengakuan dan penghargaan kedaulatan rakyat (S.F.Marbun, 1997). Atribusi adalah pemberian suatu wewenang (baru) oleh rakyat melalui wakilnya di parlemen kepada Pemerintah, di mana wewenang tersebut sebelumnya tidak dimiliki oleh Pemerintah (S.F.Marbun, 1997). Dengan adanya pemberian wewenang ini, maka tindakan Pemerintah menjadi sah dan secara yuridis mempunyai kekuatan mengikat umum (S.F.Marbun, 1997). Pemberian wewenang ini dituangkan dalam peraturan perundang-undangan yang bersumber dari MPR berupa undang-undang dasar dan Ketetapan MPR, yang bersumber dari DPR bersama Pemerintah dalam bentuk undang-undang, dan yang bersumber dari DPRD dan Pemerintah Daerah dalam bentuk peraturan daerah (S.F.Marbun, 1997). Delegasi dan mandat adalah terjadinya pelimpahan wewenang dari suatu badan/pejabat tata usaha negara yang satu kepada badan/pejabat tata usaha negara yang lainnya dalam lingkungan pemerintahan (eksekutif) (S.F.Marbun, 1997). Wewenang yang dilimpahkan tersebut diperoleh badan/pejabat tata usaha negara berdasarkan wewenang atributif (S.F.Marbun, 1997). Badan/pejabat tata usaha negara yang melimpahkan wewenang delegasi disebut delegans dan yang menerimanya disebut delegataris sedangkan badan/pejabat tata usaha negara yang melimpahkan mandat disebut mandans dan yang menerimanya disebut mandataris (S.F.Marbun, 1997). Perbedaan antara delegasi dengan mandat terletak pada prosedur pelimpahannya, tanggung jawab dan tanggung gugat serta kemungkinan dipergunakannya kembali wewenang tersebut (S.F.Marbun, 1997).

Wewenang Pemerintah Daerah diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 merupakan dasar hukum bagi Pemerintah Daerah dalam menjalankan urusan yang menjadi kewenangan Pemerintah Daerah

baik yang merupakan wewenang atribusi maupun delegasi. Secara rinci ketentuan tersebut diuraikan di bawah ini.

Tabel 2. 1 Kewenangan Pemerintah Daerah

No.	Pasal	Isi Ketentuan
1.	Pasal 1 angka 3, angka 6, angka 7, angka 8, angka 9, angka 11, angka 14, angka 15, dan angka 16	<p>Pemerintah Daerah adalah kepala daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.</p> <p>Otonomi Daerah adalah hak, wewenang, dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri Urusan Pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia.</p> <p>Asas Otonomi adalah prinsip dasar penyelenggaraan Pemerintahan Daerah berdasarkan Otonomi Daerah.</p> <p>Desentralisasi adalah penyerahan Urusan Pemerintahan oleh Pemerintah Pusat kepada daerah otonom berdasarkan Asas Otonomi.</p> <p>Dekonsentrasi adalah pelimpahan sebagian Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Pemerintah Pusat kepada gubernur sebagai wakil Pemerintah Pusat, kepada instansi vertikal di wilayah tertentu, dan/atau kepada gubernur dan bupati/wali kota sebagai penanggung jawab urusan pemerintahan umum.</p> <p>Tugas Pembantuan adalah penugasan dari Pemerintah Pusat kepada daerah otonom untuk melaksanakan sebagian Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Pemerintah Pusat atau dari Pemerintah Daerah provinsi kepada Daerah kabupaten/kota untuk melaksanakan sebagian Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah provinsi.</p> <p>Urusan Pemerintahan Wajib adalah Urusan Pemerintahan yang wajib diselenggarakan oleh semua Daerah.</p> <p>Urusan Pemerintahan Pilihan adalah Urusan pemerintahan yang wajib diselenggarakan oleh Daerah sesuai dengan potensi yang dimiliki Daerah.</p> <p>Pelayanan Dasar adalah pelayanan publik untuk memenuhi kebutuhan dasar warga negara.</p>
	Pasal 9	<p>(1) Urusan Pemerintahan terdiri atas urusan pemerintahan absolut, urusan pemerintahan konkuren, dan urusan pemerintahan umum.</p> <p>(2) Urusan pemerintahan absolut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah Urusan Pemerintahan</p>

No.	Pasal	Isi Ketentuan
		<p>yang sepenuhnya menjadi kewenangan Pemerintah Pusat.</p> <p>(3) Urusan pemerintahan konkuren sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah Urusan Pemerintahan yang dibagi antara Pemerintah Pusat dan Daerah provinsi dan Daerah kabupaten/kota.</p> <p>(4) Urusan pemerintahan konkuren yang diserahkan ke Daerah menjadi dasar pelaksanaan Otonomi Daerah.</p> <p>(5) Urusan pemerintahan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Presiden sebagai kepala pemerintahan.</p>
2.	Pasal 11	<p>(1) Urusan pemerintahan konkuren sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (3) yang menjadi kewenangan Daerah terdiri atas Urusan Pemerintahan Wajib dan Urusan Pemerintahan Pilihan.</p> <p>(2) Urusan Pemerintahan Wajib sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas Urusan Pemerintahan yang berkaitan dengan Pelayanan Dasar dan Urusan Pemerintahan yang tidak berkaitan dengan Pelayanan Dasar.</p> <p>(3) Urusan Pemerintahan Wajib yang berkaitan dengan Pelayanan Dasar sebagaimana dimaksud pada ayat (2) adalah Urusan Pemerintahan Wajib yang sebagian substansinya merupakan Pelayanan Dasar.</p>
3.	Pasal 12	<p>(1) Urusan Pemerintahan Wajib yang berkaitan dengan Pelayanan Dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (2) meliputi:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. pendidikan; b. kesehatan; c. pekerjaan umum dan penataan ruang; d. perumahan rakyat dan kawasan permukiman; e. ketenteraman, ketertiban umum, dan perlindungan masyarakat; dan f. sosial. <p>(2) Urusan Pemerintahan Wajib yang tidak berkaitan dengan Pelayanan Dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (2) meliputi:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. tenaga kerja; b. pemberdayaan perempuan dan perlindungan anak; c. pangan; d. pertanahan; e. lingkungan hidup;

No.	Pasal	Isi Ketentuan
		<ul style="list-style-type: none"> 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; dan r. kearsipan. <p>(3) Urusan Pemerintahan Pilihan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (1) meliputi:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. kelautan dan perikanan; b. pariwisata; c. pertanian; d. kehutanan; e. energi dan sumber daya mineral; f. perdagangan; g. perindustrian; dan h. transmigrasi.
4.	Pasal 13	<p>(1) Pembagian urusan pemerintahan konkuren antara Pemerintah Pusat dan Daerah provinsi serta Daerah kabupaten/kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (3) didasarkan pada prinsip akuntabilitas, efisiensi, dan eksternalitas, serta kepentingan strategis nasional.</p> <p>(2) Berdasarkan prinsip sebagaimana dimaksud pada ayat (1) kriteria Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Pemerintah Pusat adalah:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Urusan Pemerintahan yang lokasinya lintas Daerah provinsi atau lintas negara; b. Urusan Pemerintahan yang penggunaannya lintas Daerah provinsi atau lintas negara; c. Urusan Pemerintahan yang manfaat atau dampak negatifnya lintas Daerah provinsi atau lintas negara; d. Urusan Pemerintahan yang penggunaan sumber dayanya lebih efisien apabila dilakukan oleh Pemerintah Pusat; dan/atau

No.	Pasal	Isi Ketentuan
		<p>e. Urusan Pemerintahan yang peranannya strategis bagi kepentingan nasional.</p> <p>(3) Berdasarkan prinsip sebagaimana dimaksud pada ayat (1) kriteria Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah provinsi adalah:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Urusan Pemerintahan yang lokasinya lintas Daerah kabupaten/kota; b. Urusan Pemerintahan yang penggunaannya lintas Daerah kabupaten/kota; c. Urusan Pemerintahan yang manfaat atau dampak negatifnya lintas Daerah kabupaten/kota; dan/atau d. Urusan Pemerintahan yang penggunaan sumber dayanya lebih efisien apabila dilakukan oleh Daerah Provinsi. <p>(4) Berdasarkan prinsip sebagaimana dimaksud pada ayat (1) kriteria Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah kabupaten/kota adalah:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Urusan Pemerintahan yang lokasinya dalam Daerah kabupaten/kota; b. Urusan Pemerintahan yang penggunaannya dalam Daerah kabupaten/kota; c. Urusan Pemerintahan yang manfaat atau dampak negatifnya hanya dalam Daerah kabupaten/kota; dan/atau d. Urusan Pemerintahan yang penggunaan sumber dayanya lebih efisien apabila dilakukan oleh Daerah kabupaten/kota. <p><i>Penjelasan</i></p> <p><i>Ayat (1)</i></p> <p><i>Yang dimaksud dengan “prinsip akuntabilitas” dalam ketentuan ini adalah penanggungjawab penyelenggaraan suatu Urusan Pemerintahan ditentukan berdasarkan kedekatannya dengan luas, besaran, dan jangkauan dampak yang ditimbulkan oleh penyelenggaraan suatu Urusan Pemerintahan.</i></p> <p><i>Yang dimaksud dengan “prinsip efisiensi” dalam ketentuan ini adalah penyelenggara suatu Urusan Pemerintahan ditentukan berdasarkan perbandingan tingkat daya guna yang paling tinggi yang dapat diperoleh.</i></p> <p><i>Yang dimaksud dengan “prinsip eksternalitas” dalam ketentuan ini adalah penyelenggara suatu Urusan Pemerintahan ditentukan berdasarkan luas, besaran, dan jangkauan dampak yang timbul akibat penyelenggaraan suatu Urusan Pemerintahan.</i></p>

No.	Pasal	Isi Ketentuan
		<p><i>Yang dimaksud dengan “prinsip kepentingan strategis nasional” dalam ketentuan ini adalah penyelenggara suatu Urusan Pemerintahan ditentukan berdasarkan pertimbangan dalam rangka menjaga keutuhan dan kesatuan bangsa, menjaga kedaulatan Negara, implementasi hubungan luar negeri, pencapaian program strategis nasional dan pertimbangan lain yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan.</i></p>
5.	Pasal 15	<p>(1) Pembagian urusan pemerintahan konkuren antara Pemerintah Pusat dan Daerah provinsi serta Daerah kabupaten/kota tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Undang-Undang ini.</p> <p>(2) Urusan pemerintahan konkuren yang tidak tercantum dalam Lampiran Undang-Undang ini menjadi kewenangan tiap tingkatan atau susunan pemerintahan yang penentuannya menggunakan prinsip dan kriteria pembagian urusan pemerintahan konkuren sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13.</p> <p>(3) Urusan pemerintahan konkuren sebagaimana dimaksud pada ayat (2) ditetapkan dengan peraturan presiden.</p> <p>(4) Perubahan terhadap pembagian urusan pemerintahan konkuren antara Pemerintah Pusat dan Daerah provinsi dan Daerah kabupaten/kota sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang tidak berakibat terhadap pengalihan urusan pemerintahan konkuren pada tingkatan atau susunan pemerintahan yang lain ditetapkan dengan peraturan pemerintah.</p> <p>(5) Perubahan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dapat dilakukan sepanjang tidak bertentangan dengan prinsip dan kriteria pembagian urusan pemerintahan konkuren sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13.</p> <p><i>Penjelasan</i></p> <p><i>Ayat (4)</i></p> <p><i>Yang dimaksud dengan “pengalihan urusan pemerintahan konkuren pada tingkatan atau susunan pemerintahan yang lain” dalam ketentuan ini adalah urusan pemerintahan konkuren yang menjadi kewenangan Pemerintah Pusat dialihkan menjadi urusan pemerintahan konkuren yang menjadi kewenangan Daerah provinsi atau Daerah kabupaten/kota dan sebaliknya, atau urusan pemerintahan konkuren yang menjadi kewenangan Daerah provinsi dialihkan menjadi urusan pemerintahan konkuren yang menjadi kewenangan Daerah kabupaten/kota atau sebaliknya.</i></p>

No.	Pasal	Isi Ketentuan
6.	Pasal 19	<p>(1) Urusan pemerintahan konkuren yang menjadi kewenangan Pemerintah Pusat diselenggarakan:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. sendiri oleh Pemerintah Pusat; b. dengan cara melimpahkan kepada gubernur sebagai wakil Pemerintah Pusat atau kepada Instansi Vertikal yang ada di Daerah berdasarkan asas Dekonsentrasi; atau c. dengan cara menugasi Daerah berdasarkan asas Tugas Pembantuan. <p>(2) Instansi Vertikal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dibentuk setelah mendapat persetujuan dari gubernur sebagai wakil Pemerintah Pusat.</p> <p>(3) Pembentukan Instansi Vertikal untuk melaksanakan urusan pemerintahan absolut dan pembentukan Instansi Vertikal oleh kementerian yang nomenklaturnya secara tegas disebutkan dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 tidak memerlukan persetujuan dari gubernur sebagai wakil Pemerintah Pusat sebagaimana dimaksud pada ayat (2).</p> <p>(4) Penugasan oleh Pemerintah Pusat kepada Daerah berdasarkan asas Tugas Pembantuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c ditetapkan dengan peraturan Menteri/kepala lembaga pemerintah nonkementerian.</p> <p>(5) Peraturan menteri/kepala lembaga pemerintah nonkementerian sebagaimana dimaksud pada ayat (4) ditetapkan setelah berkoordinasi dengan Menteri.</p> <p><i>Penjelasan</i> <i>Ayat (1)</i> <i>Huruf a</i> <i>Yang dimaksud dengan “diselenggarakan sendiri oleh Pemerintah Pusat” adalah apabila Urusan Pemerintahan Konkuren dilaksanakan langsung oleh kementerian atau lembaga pemerintah nonkementerian.</i></p>
7.	Pasal 20	<p>(1) Urusan pemerintahan konkuren yang menjadi kewenangan Daerah provinsi diselenggarakan:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. sendiri oleh Daerah provinsi; b. dengan cara menugasi Daerah kabupaten/kota berdasarkan asas Tugas Pembantuan; atau c. dengan cara menugasi Desa. <p>(2) Penugasan oleh Daerah provinsi kepada Daerah kabupaten/kota berdasarkan asas Tugas Pembantuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dan kepada Desa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c ditetapkan dengan Peraturan</p>

No.	Pasal	Isi Ketentuan
		<p>Gubernur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.</p> <p>(3) Urusan pemerintahan konkuren yang menjadi kewenangan Daerah kabupaten/kota diselenggarakan sendiri oleh Daerah kabupaten/kota atau dapat ditugaskan sebagian pelaksanaannya kepada Desa.</p> <p>(4) Penugasan oleh Daerah kabupaten/kota kepada Desa sebagaimana dimaksud pada ayat (3) ditetapkan dengan peraturan bupati/wali kota sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.</p> <p><i>Penjelasan</i></p> <p><i>Huruf c</i></p> <p><i>Yang dimaksud dengan “menugasi Desa” dalam ketentuan ini adalah pemberian tugas dari gubernur kepada Desa yang bukan merupakan penerapan asas Tugas Pembantuan, sehingga tugas yang diserahkan kepada Desa tidak menjadi kewenangan yang dikelola sendiri oleh pemerintah desa.</i></p> <p><i>Pemerintah desa bertanggung jawab kepada gubernur terhadap tugas yang diserahkan kepadanya.</i></p>

Di dalam Lampiran Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 pada huruf 0 Pembagian Urusan Pemerintahan Bidang Perhubungan dimuat ketentuan urusan pemerintahan bersifat konkuren antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah baik Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/ Kota sebagaimana dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 2.2. Pembagian Urusan Bidang Perhubungan

No.	Sub Urusan	Pemerintah	Pemda Provinsi	Pemda Kabupaten/Kota
1.	Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)	<ul style="list-style-type: none"> a. Penetapan rencana induk jaringan LLAJ Nasional b. Penyediaan perlengkapan jalan di jalan nasional. c. Pengelolaan terminal penumpang tipe A. d. Penyelenggaraan terminal barang untuk umum. e. Persetujuan penyelenggaraan terminal barang untuk kepentingan sendiri. f. Pelaksanaan uji tipe kendaraan bermotor. g. Penetapan lokasi dan pengoperasian atau penutupan alat penimbangan kendaraan bermotor. h. Pelaksanaan akreditasi unit pengujian berkala kendaraan bermotor. i. Penyelenggaraan akreditasi lembaga pendidikan mengemudi. j. Pelaksanaan kalibrasi alat pengujian berkala kendaraan bermotor. k. Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk 	<ul style="list-style-type: none"> a. Penetapan rencana induk jaringan LLAJ Provinsi. b. Penyediaan perlengkapan jalan di jalan provinsi. c. Pengelolaan terminal penumpang tipe B. d. Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan provinsi. e. Persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas untuk jalan provinsi. f. Audit dan inspeksi keselamatan LLAJ di jalan provinsi. g. Penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antar kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi. h. Penetapan kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan perkotaan yang melampaui batas 1 (satu) Daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi. i. Penetapan rencana umum jaringan trayek antarkota dalam Daerah provinsi dan perkotaan yang melampaui batas 1 (satu) Daerah 	<ul style="list-style-type: none"> a. Penetapan rencana induk jaringan LLAJ Kabupaten/Kota. b. Penyediaan perlengkapan jalan di jalan Kabupaten/Kota. c. Pengelolaan terminal penumpang tipe C. d. Penerbitan izin penyelenggaraan dan pembangunan fasilitas parkir. e. Pengujian berkala kendaraan bermotor. f. Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan kabupaten/kota. g. Persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas untuk jalan kabupaten/kota. h. Audit dan inspeksi keselamatan LLAJ di jalan kabupaten/kota. i. <i>Penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam Daerah kabupaten/kota.</i>

No.	Sub Urusan	Pemerintah	Pemda Provinsi	Pemda Kabupaten/Kota
		<p>jaringan jalan nasional.</p> <p>l. Persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas untuk jalan nasional.</p> <p>m. Audit dan inspeksi keselamatan LLAJ di jalan nasional.</p> <p>n. Penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antar Daerah kabupaten/kota antar Daerah provinsi serta lintas batas negara.</p> <p>o. Penetapan kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan perkotaan yang melampaui batas 1 (satu) Daerah provinsi dan lintas batas negara.</p> <p>p. Penetapan rencana umum jaringan trayek antarkota antarprovinsi dan perkotaan yang melampaui batas 1 (satu) Daerah provinsi dan lintas batas negara.</p> <p>q. Penetapan rencana umum jaringan trayek pedesaan yang melampaui 1 (satu) Daerah provinsi.</p> <p>r. Penetapan wilayah operasi angkutan orang dengan menggunakan taksi dalam kawasan perkotaan yang wilayah operasinya melampaui</p>	<p>kabupaten/kota</p> <p>j. Penetapan rencana umum jaringan trayek pedesaan yang melampaui 1 (satu) Daerah kabupaten dalam 1 (satu) Daerah provinsi.</p> <p>k. Penetapan wilayah operasi angkutan orang dengan menggunakan taksi dalam kawasan perkotaan yang wilayah operasinya melampaui Daerah kota/kabupaten dalam 1 (satu) Daerah provinsi.</p> <p>l. Penerbitan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek lintas Daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi.</p> <p>m. Penerbitan izin penyelenggaraan angkutan taksi yang wilayah operasinya melampaui lebih dari 1 (satu) Daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi.</p> <p>n. Penetapan tarif kelas ekonomi untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam Daerah provinsi serta angkutan perkotaan dan pedesaan yang melampaui 1 (satu) Daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi</p>	<p>j. Penetapan kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan perkotaan dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota.</p> <p>k. Penetapan rencana umum jaringan trayek perkotaan dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota.</p> <p>l. Penetapan rencana umum jaringan trayek pedesaan yang menghubungkan 1 (satu) Daerah kabupaten.</p> <p>m. Penetapan wilayah operasi angkutan orang dengan menggunakan taksi dalam kawasan perkotaan yang wilayah operasinya berada dalam Daerah kabupaten/kota.</p> <p>n. Penerbitan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek pedesaan dan perkotaan dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota.</p> <p>o. Penerbitan izin penyelenggaraan taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam Daerah kabupaten/kota.</p>

No.	Sub Urusan	Pemerintah	Pemda Provinsi	Pemda Kabupaten/Kota
		<p>Daerah provinsi.</p> <p>s. Penerbitan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek lintas negara dan trayek lintas Daerah provinsi.</p> <p>t. Penerbitan izin penyelenggaraan angkutan tidak dalam trayek yang melayani:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) angkutan taksi yang wilayah operasinya melampaui 1 (satu) Daerah provinsi; 2) angkutan dengan tujuan tertentu; dan 3) angkutan pariwisata. <p>u. Penerbitan izin penyelenggaraan angkutan barang khusus.</p> <p>v. Penetapan tarif kelas ekonomi untuk angkutan orang yang melayani trayek antar kota antar Daerah provinsi, angkutan perkotaan dan angkutan perdesaan yang wilayah pelayanannya melampaui Daerah provinsi.</p>		<p><i>p. Penetapan tarif kelas ekonomi untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam Daerah kabupaten serta angkutan perkotaan dan perdesaan yang wilayah pelayanannya dalam Daerah kabupaten/kota.</i></p>
2.	Pelayaran	<p>a. Penerbitan izin usaha angkutan laut bagi badan usaha yang melakukan kegiatan pada lintas pelabuhan antar-Daerah provinsi dan internasional.</p> <p>b. Penerbitan izin trayek</p>	<p>a. Penerbitan izin usaha angkutan laut bagi badan usaha yang berdomisili dalam wilayah dan beroperasi pada lintas pelabuhan antar-Daerah kabupaten/ kota dalam wilayah</p>	<p>a. Penerbitan izin usaha angkutan laut bagi badan usaha yang berdomisili dalam Daerah kabupaten/kota dan beroperasi pada lintas</p>

No.	Sub Urusan	Pemerintah	Pemda Provinsi	Pemda Kabupaten/Kota
		<p>penyelenggaraan angkutan sungai dan danau untuk kapal yang melayani trayek antarDaerah provinsi dan/atau antarnegara.</p> <p>c. Penetapan lintas penyeberangan dan persetujuan pengoperasian kapal yang terletak pada jaringan jalan nasional, jaringan jalur kereta api nasional, dan/atau antar negara atau lintas penyeberangan antar negara dan/atau antarDaerah provinsi.</p> <p>d. Penetapan lintas penyeberangan dan persetujuan pengoperasian untuk kapal yang melayani penyeberangan antarDaerah provinsi dan/atau antar negara.</p> <p>e. Penerbitan izin usaha jasa terkait berupa pengelolaan kapal, perantara jual beli dan/atau sewa kapal, keagenan kapal dan awak kapal.</p> <p>f. Penetapan tarif angkutan laut dalam negeri untuk penumpang kelas ekonomi.</p> <p>g. Penetapan tarif angkutan penyeberangan penumpang kelas ekonomi dan kendaraan beserta muatannya pada lintas penyeberangan antar negara dan</p>	<p>Daerah provinsi.</p> <p>b. Penerbitan izin usaha angkutan laut pelayaran rakyat bagi orang perorangan atau badan usaha yang berdomisili dan yang beroperasi pada lintas pelabuhan antarDaerah kabupaten/kota dalam Daerah provinsi, pelabuhan antar-Daerah provinsi, dan Pelabuhan internasional.</p> <p>c. Penerbitan izin trayek penyelenggaraan angkutan sungai dan danau untuk kapal yang melayani trayek antar-Daerah kabupaten/kota dalam Daerah provinsi yang bersangkutan.</p> <p>d. Penetapan lintas penyeberangan dan persetujuan pengoperasian kapal antar-Daerah kabupaten/kota dalam Daerah provinsi yang terletak pada jaringan jalan provinsi dan/atau jaringan jalur kereta api provinsi.</p> <p>e. Penetapan lintas penyeberangan dan persetujuan pengoperasian untuk kapal yang melayani penyeberangan lintas pelabuhan antar-Daerah</p>	<p>pelabuhan di Daerah kabupaten/kota.</p> <p>b. Penerbitan izin usaha angkutan laut pelayaran rakyat bagi orang perorangan atau badan usaha yang berdomisili dan yang beroperasi pada lintas pelabuhan dalam Daerah kabupaten/kota.</p> <p>c. Penerbitan izin usaha penyelenggaraan angkutan sungai dan danau sesuai dengan domisili orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha.</p> <p>d. Penerbitan izin trayek penyelenggaraan angkutan sungai dan danau untuk kapal yang melayani trayek dalam Daerah kabupaten/kota yang bersangkutan.</p> <p>e. Penerbitan izin usaha penyelenggaraan angkutan penyeberangan sesuai dengan domisili badan usaha.</p> <p>f. Penetapan lintas penyeberangan dan persetujuan pengoperasian</p>

No.	Sub Urusan	Pemerintah	Pemda Provinsi	Pemda Kabupaten/Kota
		<p>antarDaerah provinsi.</p> <p>h. Penetapan lokasi pelabuhan.</p> <p>i. Penetapan rencana induk dan DLKR/DLKP pelabuhan utama, dan pelabuhan pengumpul.</p> <p>j. Pembangunan, penerbitan izin pembangunan dan pengoperasian pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul.</p> <p>k. Pembangunan dan penerbitan izin pelabuhan sungai dan danau yang melayani trayek antarnegara dan/atau antar-Daerah provinsi</p> <p>l. Penerbitan izin lokasi, membangun dan mengoperasikan terminal khusus.</p> <p>m. Penerbitan izin usaha badan usaha pelabuhan di pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul.</p> <p>n. Penerbitan izin pengembangan pelabuhan untuk pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul.</p> <p>o. Penerbitan izin pengoperasian pelabuhan selama 24 jam untuk pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul.</p> <p>p. Penerbitan izin pekerjaan</p>	<p>kabupaten/kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi.</p> <p>f. Penerbitan izin usaha jasa terkait berupa bongkar muat barang, jasa pengurusan transportasi, angkutan perairan pelabuhan, penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut, tally mandiri, dan depo peti kemas</p> <p>g. Penetapan tarif angkutan penyeberangan penumpang kelas ekonomi dan kendaraan beserta muatannya pada lintas penyeberangan antarDaerah kabupaten/kota dalam Daerah provinsi.</p> <p>h. Penetapan rencana induk dan DLKR/DLKP pelabuhan pengumpan regional.</p> <p>i. Pembangunan, penerbitan izin pembangunan dan pengoperasian pelabuhan pengumpan regional.</p> <p>j. Pembangunan dan penerbitan izin pelabuhan sungai dan danau yang melayani trayek lintas Daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi.</p> <p>k. Penerbitan izin usaha badan usaha pelabuhan di pelabuhan</p>	<p>kapal dalam Daerah kabupaten/kota yang terletak pada jaringan jalan kabupaten/kota dan/atau jaringan jalur kereta api kabupaten/kota.</p> <p>g. Penetapan lintas penyeberangan dan persetujuan pengoperasian untuk kapal yang melayani penyeberangan dalam Daerah kabupaten/kota.</p> <p>h. Penerbitan izin usaha jasa terkait dengan perawatan dan perbaikan kapal.</p> <p>i. Penetapan tarif angkutan penyeberangan penumpang kelas ekonomi dan kendaraan beserta muatannya pada lintas penyeberangan dalam Daerah kabupaten/kota.</p> <p>j. Penetapan rencana induk dan DLKR/DLKP pelabuhan pengumpan lokal.</p> <p>k. Penetapan rencana induk dan DLKR/DLKP untuk pelabuhan sungai dan danau.</p> <p>l. Pembangunan, penerbitan izin pembangunan dan pengoperasian pelabuhan</p>

No.	Sub Urusan	Pemerintah	Pemda Provinsi	Pemda Kabupaten/Kota
		<p>pengerukan di wilayah perairan pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul.</p> <p>q. Penerbitan izin pekerjaan reklamasi di wilayah perairan pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul.</p> <p>r. Penerbitan izin pengelolaan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) di dalam DLKR/DLKP pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul.</p> <p>s. Penyelenggaraan keselamatan dan keamanan pelayaran.</p> <p>t. Penyelenggaraan perlindungan lingkungan maritim.</p>	<p>pengumpan regional.</p> <p>l. Penerbitan izin pengembangan pelabuhan untuk pelabuhan pengumpan regional.</p> <p>m. Penerbitan izin pengoperasian pelabuhan selama 24 jam untuk pelabuhan pengumpan regional.</p> <p>n. Penerbitan izin pekerjaan pengerukan di wilayah perairan pelabuhan pengumpan regional.</p> <p>o. Penerbitan izin reklamasi di wilayah perairan pelabuhan pengumpan regional.</p> <p>p. Penerbitan izin pengelolaan terminal untuk kepentingan sendiri (TUKS) di dalam DLKR/DLKP pelabuhan pengumpan regional.</p>	<p>pengumpan lokal.</p> <p>m. Pembangunan dan penerbitan izin pembangunan dan pengoperasian pelabuhan sungai dan danau.</p> <p>n. Penerbitan izin usaha badan usaha pelabuhan di pelabuhan pengumpul lokal.</p> <p>o. Penerbitan izin pengembangan pelabuhan untuk pelabuhan pengumpan lokal.</p> <p>p. Penerbitan izin pengoperasian Pelabuhan selama 24 jam untuk pelabuhan pengumpan lokal.</p> <p>q. Penerbitan izin pekerjaan pengerukan di wilayah perairan pelabuhan pengumpan lokal.</p> <p>r. Penerbitan izin reklamasi di wilayah perairan pelabuhan pengumpan lokal.</p> <p>s. Penerbitan izin pengelolaan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) di dalam DLKR/DLKP pelabuhan pengumpan</p>

No.	Sub Urusan	Pemerintah	Pemda Provinsi	Pemda Kabupaten/Kota
				lokal.
3.	Penerbangan	Pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan penerbangan sipil.	----	Penerbitan izin mendirikan bangunan tempat pendaratan dan lepas landas helikopter.
4.		<ul style="list-style-type: none"> a. Penetapan rencana induk perkeretaapian nasional. b. Penerbitan izin usaha, izin pembangunan dan izin operasi prasarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya melintasi batas Daerah provinsi c. Penetapan jaringan jalur kereta api yang jaringannya melebihi wilayah 1 (satu) Daerah provinsi. d. Pengujian prasarana perkeretaapian. e. Penetapan kelas stasiun untuk stasiun pada jaringan jalur kereta api nasional. f. Penerbitan izin usaha dan izin operasi sarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya melintasi batas Daerah provinsi. g. Pengujian sarana perkeretaapian. h. Penetapan jaringan pelayanan perkeretaapian pada jaringan jalur perkeretaapian nasional i. Penetapan pedoman tarif angkutan orang dan tarif 	<ul style="list-style-type: none"> a. Penetapan rencana induk perkeretaapian provinsi. b. Penerbitan izin usaha, izin pembangunan dan izin operasi prasarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya melintasi batas Daerah kabupaten/kota. c. Penetapan jaringan jalur kereta api yang jaringannya melebihi wilayah 1 (satu) Daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi. d. Penetapan kelas stasiun untuk stasiun pada jaringan jalur kereta api provinsi. e. Penerbitan izin operasi sarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya melintasi batas Daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi. f. Penetapan jaringan pelayanan perkeretaapian pada jaringan jalur perkeretaapian provinsi. g. Penerbitan izin pengadaan atau pembangunan perkeretaapian khusus, izin operasi, dan 	<ul style="list-style-type: none"> a. Penetapan rencana induk perkeretaapian kabupaten/kota. b. Penerbitan izin usaha, izin pembangunan dan izin operasi prasarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota. c. Penetapan jaringan jalur kereta api yang jaringannya dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota. d. Penetapan kelas stasiun untuk stasiun pada jaringan jalur kereta api kabupaten/kota. e. Penerbitan izin operasi sarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya melintasi batas dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota. f. Penetapan jaringan pelayanan perkeretaapian pada jaringan jalur perkeretaapian

No.	Sub Urusan	Pemerintah	Pemda Provinsi	Pemda Kabupaten/Kota
		<p>angkutan barang.</p> <p>j. Akreditasi badan hukum atau lembaga pengujian prasarana dan sarana perkeretaapian.</p> <p>k. Sertifikasi tenaga perawatan prasarana dan sarana perkeretaapian.</p> <p>l. Penerbitan izin pengadaan atau pembangunan perkeretapiian khusus, izin operasi, dan penetapan jalur kereta api khusus yang jaringannya melebihi 1 (satu) Daerah provinsi dan batas wilayah negara.</p>	<p>penetapan jalur kereta api khusus yang jaringannya melebihi 1 (satu) Daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi.</p>	<p>kabupaten/kota.</p> <p>g. Penerbitan izin pengadaan atau pembangunan perkeretapiian khusus, izin operasi, dan penetapan jalur kereta api khusus yang jaringannya dalam Daerah kabupaten/kota</p>

Sesuai ketentuan Pasal 176 angka 10 Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022, di antara Pasal 402 dan 403 disisipkan 1 (satu) pasal yakni Pasal 402A yang memuat ketentuan:

Pembagian urusan pemerintahan konkuren antara Pemerintah Pusat dan Daerah Provinsi serta Daerah Kabupaten/Kota sebagaimana tercantum dalam Lampiran Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah harus dibaca dan dimaknai sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang ini.

2. URUSAN WAJIB DAN PELAYANAN PUBLIK

Sistem pemerintahan daerah dengan asas desentralisasi mengalami perubahan seiring tuntutan masyarakat Indonesia yang menghendaki adanya perubahan secara fundamental. Perubahan ini tentu saja akan selalu diiringi pula terjadinya perubahan dalam bidang hukum khususnya hukum tertulis yang sering disebut sebagai peraturan perundang-undangan. Perubahan perundang-undangan tersebut mulai dari Konstitusi negara, yaitu Undang-Undang Dasar 1945 dan akhirnya berimplikasi pada peraturan perundang-undangan di bawahnya. Salah satu yang terkena implikasi atas perubahan paradigma tersebut adalah peraturan perundang-undangan dalam bidang tata pemerintahan. Salah satu peraturan perundang-undangan yang cepat mengalami perubahan adalah pengaturan kewenangan pemerintahan daerah. Terhitung sejak reformasi pada tahun 1987, Undang-Undang Pemerintahan Daerah telah mengalami pergantian tiga kali dan terakhir adalah Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014.

Philipus M.Hadjon dkk (2005) mengemukakan: desentralisasi mengandung makna bahwa wewenang untuk mengatur dan mengurus urusan pemerintahan tidak semata-mata dilaksanakan oleh Pemerintah Pusat, melainkan dilakukan juga oleh satuan-satuan pemerintahan yang lebih rendah, baik dalam satuan territorial maupun fungsional. Satuan-satuan pemerintahan yang lebih rendah disertai

dan dibiarkan mengatur dan mengurus sendiri sebagian urusan pemerintahan. Berdasarkan pendapat Philipus M.Hadjon dkk tersebut, maka terlihat bahwa desentralisasi mengandung beberapa hal penting:

- a. wewenang untuk mengatur dan mengurus urusan pemerintahan tidak semata-mata dilaksanakan oleh Pemerintah Pusat;
- b. wewenang untuk mengatur dan mengurus urusan pemerintahan dilakukan juga oleh satuan-satuan pemerintahan yang lebih rendah, baik dalam satuan territorial maupun fungsional; dan
- c. satuan-satuan pemerintahan yang lebih rendah disertai dan dibiarkan mengatur dan mengurus sendiri sebagian urusan pemerintahan.

Philipus M.Hadjon dkk (2005) mengemukakan: Penyerahan kepada atau membiarkan satuan pemerintahan yang lebih rendah mengatur dan mengurus urusan pemerintahan tertentu itu dapat bersifat penuh atau tidak penuh. Penuh, kalau penyerahan atau membiarkan mencakup wewenang untuk mengatur dan mengurus baik mengenai asas-asas maupun mengenai cara menjalankannya (wewenang mengatur mengurus asas dan cara menjalankannya). Tidak penuh, kalau hanya terbatas untuk mengatur dan mengurus cara menjalankannya. Penyerahan otonomi adalah otonomi sedangkan tidak penuh adalah tugas pembantuan (*medebewind*). Berdasarkan pada pendapat Philipus M.Hadjon dkk tersebut, terlihat bahwa penyerahan wewenang dapat bersifat penuh atau tidak penuh dengan melihat pada batas kewenangan yang diberikan oleh pemerintahan yang lebih tinggi kepada pemerintahan yang lebih rendah. Kewenangan yang diberikan bersifat penuh maka disebut dengan otonomi sedangkan yang tidak penuh disebut dengan tugas pembantuan (*medebewind*). Jika merujuk pada pendapat Philipus M.Hadjon dkk tersebut dan dikaitkan dengan Undang-Undang No.23 Tahun 2014, maka terlihat bahwa Pemerintah Daerah menjalankan fungsi otonomi dan fungsi pembantuan (*medebewind*). Hal ini terlihat secara tegas termuat di dalam Pasal 1 angka (2) yang mendefinisikan 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. Tugas dan kewenangan Pemerintah Daerah tersebut diatur dalam pembagian urusan konkuren sebagaimana diatur antara lain di dalam Pasa 15 ayat (1) Undang-Undang No.23 Tahun 2014.

Pembagian urusan pemerintahan konkuren antara Pemerintah Pusat dan Daerah Provinsi serta Daerah Kabupaten/Kota yang tercantum dalam Lampiran tersebut antara lain mengatur tentang urusan wajib yang menjadi kewenangan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota merupakan pelaksanaan dari Negara untuk memberikan pelayanan publik sebagai konsekuensi negara hukum modern. S.F Marbun (1997) mengemukakan: “konsepsi negara hukum modern menempatkan peranan negara pada posisi yang kuat dan besar yang dalam berbagai literatur disebut dengan istilah *welfare state* (negara kesejahteraan) atau *social service state* (negara memberi pelayanan kepada masyarakat) atau negara melakukan tugas *public service*, atau menurut Lemaire *bestuurszorg* (negara berfungsi menyelenggarakan kesejahteraan umum) atau *welvaarsstaat* atau *verzorgingsstaat* atau menurut AM Donner disebut *social rechstaat* atau oleh Gwendolen M Carter dan John H Herz disebut dengan istilah “Pemerintahan Raksasa yang Aktif”. Jika merujuk pada Undang-Undang Dasar 1945, disebutkan di dalam Pasal 1 ayat (3) Negara Indonesia adalah negara hukum. Ketentuan Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar 1945 ini Indonesia sebagai negara hukum dan hal ini sesuai dengan ajaran negara hukum yang dikemukakan oleh Krabbe (CST Kansil, 2005), yaitu, negara bertujuan menyelenggarakan ketertiban hukum dengan berdasarkan dan berpedoman pada hukum. Di dalam negara hukum, hak-hak rakyat dijamin seluruhnya oleh negara sebaliknya rakyat berkewajiban pula mematuhi seluruh

peraturan yang dikeluarkan oleh Pemerintah. Namun, apabila melihat pada bagian Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 pada alinea 4 disebutkan antara lain bahwa negara bertujuan antara lain memajukan kesejahteraan umum. Dengan demikian, jika melihat pada Konstitusi Negara Indonesia, yaitu Undang-Undang Dasar 1945, meskipun secara tegas bahwa Indonesia memilih negara hukum dan bukan negara kesejahteraan akan Negara Indonesia memiliki salah satu tujuan yang ingin dicapai adalah memajukan kesejahteraan umum.

Untuk memajukan kesejahteraan umum tersebut salah satu upaya yang dilakukan adalah dengan menjalankan pelayanan publik. Pelayanan publik berarti penyelenggaraan kepentingan warga oleh Pemerintah baik secara langsung atau oleh pihak swasta yang memperoleh pelimpahan wewenang (mandat atau delegasi) dalam rangka memenuhi kebutuhan warga masyarakatnya (S.F. Marbun, 2013). Pengertian pelayanan public dapat ditinjau dari aspek ekonomi, politik, sosial budaya dan hukum (S.F. Marbun, 2013). Pelayanan publik dari aspek hukum adalah suatu kewajiban yang diberikan oleh konstitusi kepada Pemerintah untuk memenuhi hak-hak dasar warga negara atau penduduk atas suatu pelayanan sedangkan bagi warga negara pelayanan publik itu merupakan suatu hak yang dapat dituntutnya dari Pemerintah. Dengan demikian, kewajiban dan hak tersebut karena ditentukan dalam konstitusi (asas legalitas) (S.F. Marbun, 2013). Pelayanan publik telah diatur di dalam Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik. Pelayanan publik menurut Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa, dan/atau pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik. Oleh S.F Marbun dikemukakan bahwa rumusan pelayanan publik tersebut lebih menggambarkan aspek yang bersifat administratif daripada yang bersifat yuridis yang memuat jaminan hak masyarakat

atas pelayanan publik yang harus diberikan oleh penyelenggara pelayanan publik (S.F Marbun, 2013).

B. KAJIAN TERHADAP ASAS/PRINSIP YANG TERKAIT DENGAN PENYUSUNAN NORMA

Dalam kehidupan di masyarakat, kaedah yang berlaku adalah kaedah agama, kaedah sosial, dan kaedah hukum. Kaedah hukum memiliki ciri-ciri khusus yang berbeda dengan kaidah-kaidah sosial dan kaidah agama sebagaimana dikemukakan oleh Soerjono Soekanto (Lily Rasjidi, 1993), antara lain hukum bertujuan untuk menciptakan keseimbangan di antara kepentingan-kepentingan yang terdapat dalam masyarakat dan mengatur perbuatan manusia secara lahiriah. Sejalan dengan pendapat Soerjono Soekanto, Sudikno Mertokusumo (2010) mengemukakan bahwa kaedah hukum lazimnya diartikan sebagai peraturan hidup yang menentukan bagaimana manusia itu seyogyanya berperilaku, bersikap di dalam masyarakat agar kepentingannya dan kepentingan orang lain terlindungi. Masih menurut Sudikno Mertokusumo (2010), fungsi kaedah hukum pada hakekatnya adalah untuk melindungi kepentingan manusia atau kelompok manusia dan tujuan kaedah hukum tidak lain adalah ketertiban masyarakat.

Peter Mahmud Marzuki (2012) mengemukakan: “moral merupakan dasar berpijak dari hukum dan hukum harus mencerminkan moral”. Masih menurut Peter Mahmud Marzuki (2012): “Moral dalam hal ini berkaitan dengan pemeliharaan fungsi ekstensial hidup bermasyarakat, yaitu berkaitan dengan tingkah laku lahiriah manusia dalam rangka hidup bermasyarakat, sebagai contoh tidak melakukan pembalakan hutan merupakan perbuatan bermoral karena dapat menghindarkan dari bahaya banjir. Sebaliknya, apabila terdapat aturan hukum yang membolehkan adanya penebangan hutan yang tidak sesuai dengan karakter hutan tersebut, maka aturan hukum tersebut tidak bermoral”.

Tujuan hukum menurut Peter Mahmud Marzuki (2012): “untuk menciptakan damai sejahtera dalam hidup bermasyarakat”. Tujuan hukum menurut Ulpianus (dalam Peter Mahmud Marzuki, 2012): “*iuris procepta sunt haec honeste vivere, alterum non-locare, suum cuique tribuere*” (perintah hukum adalah hidup jujur, tidak merugikan sesama manusia, dan setiap orang mendapat bagiannya). Demikian pula halnya menurut Bellefroid (dalam Peter Mahmud Marzuki, 2012):

Het recht beoogt de geestelijke, zedelijke en stoffelijke behoeften der gemeenschap op passende wijze te bevredigen of ook: de persoonlijkheid der mensen in het gemeenschapsleven te volmaken, d.w.z. de gemeenschap zo te ordenen, dat de persoon zijn geestelijke, zedelijke, en lichamelijke vermogens daarin ontplooien en tot hun hoogste ontwikkeling brengen.

(hukum berusaha untuk memenuhi kebutuhan jasmani, kejiwaan, dan rohani masyarakat sesuai dengan keadaan masyarakatnya, atau juag meningkatkan kepribadian individu dalam hidup bermasyarakat. Dengan demikian, apabila dikatakan bahwa masyarakat dalam keadaan tertib berarti setiap orang di dalam masyarakat tersebut dapat mengembangkan keadaannya baik secara jasmani, pikiran maupun rohaninya.)

Berpegang pada pendapat yang dikemukakan oleh beberapa ahli hukum tersebut, terlihat bahwa hukum memiliki fungsi dan tujuan yang tidak bisa dilepaskan dari kehidupan masyarakat. Demikian pula halnya dengan kegiatan pembentukan peraturan perundang-undangan sebagai salah satu kaedah hukum yang tertulis yang berlaku di masyarakat sudah selayaknya memperhatikan fungsi dan tujuan hukum tersebut bukan sebaliknya masyarakat untuk hukum. Namun saat ini hampir di semua belahan dunia di setiap negara dihadapkan pada kondisi berada pada hukum modern yang berasal dari Barat. Menurut Satjipto Rahardjo (2007), sifat hukum modern adalah “rasional dan formal” sehingga seringkali mengabaikan “keadilan” yang berarti juga kebahagiaan masyarakat diabaikan, yang seharusnya tidak demikian, hukum hendaknya memberi kebahagiaan bagi rakyat dan bangsanya. Salah satu cara untuk mencapai tujuan yang membahagiakan masyarakat atau warga negaranya adalah memperhatikan kultur dan hati nurani masyarakatnya Satjipto Rahardjo (2007). Seperti halnya pendapat Plato dalam bukunya “*The Laws*” (Satjipto Rahardjo, 2012; M.Khoiril Anam, 2007) dikemukakan bahwa keadilan harus dijalankan atas dasar norma-norma tertulis.

Peter Mahmud Marzuki (2012) mengemukakan tentang antinomi antara kepastian hukum hukum dan keadilan: Dalam banyak literatur klasik dikemukakan antinomi antara kepastian hukum hukum dan keadilan, yaitu keduanya tidak dapat diwujudkan sekaligus dalam situasi yang bersamaan, oleh karenanya hukum bersifat kompromi, dengan mengorbankan keadilan untuk mencapai kepastian hukum.

Oleh karena itu, menurut Peter Mahmud Marzuki (2012):

Dalam menghadapi antinomi tersebut, peran penerapan hukum sangat diperlukan. Peranan tersebut akan terlihat pada saat penerapan hukum dihadapkan pada persoalan konkret dan penerap hukum harus mampu menentukan pilihan yang harus dikorbankan keadilan ataukah kepastian hukum. Adapun yang menjadi acuan dalam pemilihan ini adalah moral.

Pinsip-prinsip tersebut di atas sebagaimana telah diuraikan hendaknya diperhatikan pula dalam pembentukan peraturan perundang-undangan sehingga cita keadilan dan kemanfaatan bagi masyarakat tercermin di dalam peraturan perundang-undangan yang dibentuk dan tidak hanya sekedar kepastian hukum semata. Masalah dalam ilmu pembentukan undang-undang (*wetgevingswetenschap*) adalah bagaimana merumuskan atau membentuk peraturan hukum atau mengatur kehidupan manusia atau masyarakat untuk waktu mendatang dalam kurun waktu tertentu (Satjipto Rahardjo, 2012). Namun demikian, nilai-nilai dasar dari hukum menurut Radbruch adalah keadilan, kegunaan, dan kepastian hukum (Satjipto Rahardjo, 2012) sudah sepantasnya mendapat perhatian dalam pembentukan peraturan perundang-undangan meskipun seringkali mengalami pasang surut atau pergeseran dalam pelaksanaannya karena adanya pengutamaan salah satu asas terutama kepastian hukum.

Pembuatan hukum yang baik menurut Montesquieu (Satjipto Rahardjo, 2012; M.Khoiril Anam, 2007) adalah:

- a. gaya hendaknya padat dan sederhana, kalimat-kalimat yang muluk dan retorik hanya merupakan hal yang berlebihan dan menyesatkan;
- b. istilah-istilah yang dipilih, hendaknya sedapat mungkin bersifat mutlak dan tidak relatif sehingga mempersempit kemungkinan adanya perbedaan pendapat;
- c. hendaknya membatasi diri pada hal-hal yang aktual, menghindari perumpamaan atau bersifat hipotesis;

- d. hendaknya jangan rumit, sebab dibuat untuk orang kebanyakan, jangan membenamkan orang pada persoalan logika tetapi sekedar bisa dijangkau oleh penalaran orang kebanyakan;
- e. janganlah masalah pokok yang dikemukakan dikaburkan oleh penggunaan pengecualian, pembatasan atau modifikasi, kecuali memang benar-benar diperlukan;
- f. jangan berupa penalaran (argumentatif), berbahaya sekali memberikan alasan yang rinci tentang masalah yang diatur sebab akan membuka pintu perdebatan;
- g. di atas semua itu, isinya hendaknya dipikirkan secara masak terlebih dahulu serta janganlah membingungkan pemikiran serta rasa keadilan biasa dan bagaimana umumnya sesuatu itu berjalan secara alami; sebab hukum yang lemah tidak perlu dan tidak adil akan menyebabkan keseluruhan sistem perundang-undangan menjadi ambruk dan merusak kewibawaan negara.

Berdasarkan pada pendapat-pendapat tersebut di atas, maka pembentukan peraturan perundang-undangan tidak dapat dilepaskan dari asas keadilan, akan tetapi dengan tetap memperhatikan asas manfaat dan asas kepastian hukum. Proses pembentukan peraturan perundang-undangan sudah seyogyanya selalu mengikuti hal-hal yang aktual yang terjadi di masyarakat sesuai dengan kultur masyarakatnya sehingga tujuan pencapaian kebahagiaan masyarakat akan tercapai bukan sebaliknya hukum untuk masyarakat yang artinya fungsi perlindungan kepentingan masyarakat akan dapat dicapai.

Dalam pembentukan produk hukum hendaknya juga berpijak pada asas keadilan, kepastian hukum, dan kemanfaatan. Selain itu, masih ada asas yang perlu diperhatikan, yaitu ada 5 (lima) asas hukum yang berlaku secara universal sebagaimana dikemukakan oleh Paul Scholten (Soedikno, 1996) yaitu asas kepribadian, asas persekutuan, asas kesamaan, asas kewibawaan, dan asas pemisahan baik dan buruk yang secara rinci dijelaskan sebagai berikut:

a. Asas kepribadian

Dalam asas kepribadian, manusia menginginkan adanya kebebasan individu. Dalam asas ini menunjuk pada pengakuan kepribadian manusia, bahwa manusia adalah subjek hukum, dapat menyanggah hak dan kewajiban.

b. Asas persekutuan

Dalam asas persekutuan yang dikehendaki adalah persatuan, kesatuan, cinta kasih, dan keutuhan masyarakat.

c. Asas kesamaan

Dalam asas kesamaan menghendaki adanya keadilan dalam arti setiap orang adalah sama di dalam hukum (*equality before the law*), setiap orang harus diperlakukan sama. Yang adil adalah apabila setiap orang memperoleh hak yang sama. Keadilan merupakan realisasi dari asas ini.

d. Asas kewibawaan

Dalam asas kewibawaan ini memperkirakan adanya ketidaksamaan.

e. Asas pemisahan baik dan buruk

Asas ini merupakan asas yang terkandung dalam keempat asas sebelumnya, yaitu memisahkan antara baik dan buruk.

Maria Farida Indrati (2012) mengutip ulang pendapat I.C. van der Vlies di dalam bukunya "*Het wetsbegrip en beginselen van behoorlijke regelgeving*" mengemukakan bahwa asas-asas dalam pembentukan peraturan negara yang baik (*beginnselen van behorlijke regelgeving*) dibagi atas asas-asas yang formal dan material. Asas-asas yang formal meliputi:

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

Asas-asas yang material meliputi:

- a. Asas tentang terminologi dan sistematika yang benar (*het beginnsel van duidelijke terminologi en duidelijke systematiek*);
- b. Asas tentang dapat dikenali (*het beginnsel van de kenbaarheid*);
- c. Asas perlakuan yang sama dalam hukum (*het rechtsgelijkheids beginnsel*);
- d. Asas kepastian hukum (*het rechtzekerheidsbeginnsel*);
- e. Asas pelaksanaan hukum sesuai keadaan individual (*het beginnsel van de individuele rechtsbedeling*).

Asas-asas pembuatan peraturan dikemukakan pula oleh A. Hamid S. Attamimi sebagaimana ditulis ulang oleh Maria Farida Indrati (2012) bahwa pembentukan peraturan perundang-undangan yang patut adalah sebagai berikut:

- a. Cita hukum Indonesia;
- b. Asas negara berdasar atas hukum dan asas pemerintahan berdasar sistem konstitusi;
- c. Asas-asas lainnya.

Dengan demikian, asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan Indonesia yang patut akan mengikuti pedoman dan bimbingan yang diberikan oleh:

1. Cita Hukum Indonesia yang tidak lain melainkan Pancasila (Sila-sila dalam hal tersebut berlaku sebagai Cita (*Idee*), yang berlaku sebagai “bintang pemandu”;
2. Norma Fundamental Negara yang juga tidak lain melainkan Pancasila (Sila-sila dalam hal tersebut berlaku sebagai Norma);
 - 1) Asas-asas Negara Berdasar Atas Hukum yang menempatkan Undang-Undang sebagai alat pengaturan yang khas berada dalam keutamaan hukum (*der primat des Rechts*);
 - 2) Asas-asas Pemerintahan Berdasar Sistem Konstitusi yang menempatkan Undang-Undang sebagai dasar dan batas penyelenggaraan kegiatan-kegiatan pemerintahan.

Masih menurut A.Hamid S.Attamimi sebagaimana ditulis ulang oleh Maria Farida Indrati (2012): selain asas-asas tersebut, dikemukakan pula bahwa asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang patut meliputi juga:

- a. Asas tujuan yang jelas;
- b. Asas perlunya pengaturan;
- c. Asas organ/lembaga dan materi muatan yang tepat;
- d. Asas dapatnya dilaksanakan;
- e. Asas dapatnya dikenali;
- f. Asas perlakuan yang sama dalam hukum;
- g. Asas kepastian hukum;
- h. Asas pelaksanaan hukum sesuai keadaan individual.

Selain asas-asas tersebut, A.Hamid S.Attamimi sebagaimana ditulis ulang oleh Maria Farida Indrati (2012) mengemukakan pula tentang pembagian asas yang formal dan asas yang material, yaitu:

Saat ini, pembentukan peraturan perundang-undangan di Indonesia diatur dalam Undang-undang No.12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undang sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 dan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 beserta peraturan pelaksanaannya. Berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tersebut antara lain diatur secara tegas bahwa ada perbedaan antara peraturan dengan keputusan. Selain ketentuan Undang-undang Nomor 12 Tahun 2011 sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 dan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022, pembentukan Peraturan Daerah juga berdasarkan pada Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah beserta peraturan pelaksanaannya. Beberapa ketentuan dari

Peraturan Perundang-undangan yang dapat digunakan sebagai dasar dalam pembuatan/penyusunan Peraturan Daerah adalah:

- a. Undang-Undang Dasar 1945 khususnya Pasal 18 ayat (6):
 ”Pemerintahan daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan. **)
- b. Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang.

Tabel 2.3 Ketentuan Pembentukan Produk Hukum Daerah Menurut UU No.23 Tahun 2014

No.	Pasal	Isi ketentuan
1.	1 angka 25 dan angka 26	25. Peraturan Daerah yang selanjutnya disebut Perda atau yang disebut dengan nama lain adalah Perda Provinsi dan Perda Kabupaten/Kota. 26. Peraturan Kepala Daerah yang selanjutnya disebut Perkada adalah peraturan gubernur dan peraturan bupati/wali kota.
2.	Pasal 236	(1) Untuk menyelenggarakan Otonomi Daerah dan Tugas Pembantuan, Daerah membentuk Perda. (2) Perda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibentuk oleh DPRD dengan persetujuan bersama kepala Daerah. (3) Perda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat materi muatan: a. penyelenggaraan Otonomi Daerah dan Tugas b. Pembantuan; dan c. penjabaran lebih lanjut ketentuan peraturan d. perundang-undangan yang lebih tinggi. (4) Selain materi muatan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) Perda dapat memuat materi muatan lokal sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
3.	Pasal 237	(1) Asas pembentukan dan materi muatan Perda berpedoman pada ketentuan peraturan perundang-undangan dan asas hukum yang tumbuh dan berkembang dalam masyarakat sepanjang tidak bertentangan dengan prinsip Negara Kesatuan Republik

No.	Pasal	Isi ketentuan
		<p>Indonesia.</p> <p>(2) Pembentukan Perda mencakup tahapan perencanaan, penyusunan, pembahasan, penetapan, dan pengundangan yang berpedoman pada ketentuan peraturan perundang-undangan.</p> <p>(3) Masyarakat berhak memberikan masukan secara lisan dan/atau tertulis dalam pembentukan Perda.</p> <p>(4) Pembentukan Perda sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan secara efektif dan efisien.</p>
4.	Pasal 238	<p>(1) Perda dapat memuat ketentuan tentang pembebanan biaya paksaan penegakan/pelaksanaan Perda seluruhnya atau sebagian kepada pelanggar sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.</p> <p>(2) Perda dapat memuat ancaman pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau pidana denda paling banyak Rp50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).</p> <p>(3) Perda dapat memuat ancaman pidana kurungan atau pidana denda selain sebagaimana dimaksud pada ayat (2) sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan (4) Selain sanksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Perda dapat memuat ancaman sanksi yang bersifat mengembalikan pada keadaan semula dan sanksi administratif.</p> <p>(4) Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (4) berupa:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. teguran lisan; b. teguran tertulis; c. penghentian sementara kegiatan; d. penghentian tetap kegiatan; e. pencabutan sementara izin; f. pencabutan tetap izin; g. denda administratif; dan/atau h. sanksi administratif lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
5.	Pasal 239	<p>(1) Perencanaan penyusunan Perda dilakukan dalam program pembentukan Perda.</p> <p>(2) Program pembentukan Perda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disusun oleh DPRD dan kepala daerah untuk jangka waktu 1 (satu) tahun berdasarkan skala prioritas pembentukan rancangan Perda.</p> <p>(3) Program pembentukan Perda sebagaimana dimaksud pada ayat (2) ditetapkan dengan keputusan DPRD.</p> <p>(4) Penyusunan dan penetapan program pembentukan Perda dilakukan setiap tahun sebelum penetapan rancangan Perda tentang APBD.</p>

No.	Pasal	Isi ketentuan
		<p>(5) Dalam program pembentukan Perda dapat dimuat daftar kumulatif terbuka yang terdiri atas:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. akibat putusan Mahkamah Agung; dan b. APBD <p>(6) Selain daftar kumulatif terbuka sebagaimana dimaksud pada ayat (5), dalam program pembentukan Perda Kabupaten/Kota dapat memuat daftar kumulatif terbuka mengenai:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. penataan Kecamatan; dan b. penataan Desa. <p>(7) Dalam keadaan tertentu, DPRD atau kepala daerah dapat mengajukan rancangan Perda di luar program pembentukan Perda karena alasan:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. mengatasi keadaan luar biasa, keadaan konflik, atau bencana alam; b. menindaklanjuti kerja sama dengan pihak lain; c. mengatasi keadaan tertentu lainnya yang memastikan adanya urgensi atas suatu rancangan Perda yang dapat disetujui bersama oleh alat kelengkapan DPRD yang khusus menangani bidang pembentukan Perda dan unit yang menangani bidang hukum pada Pemerintah Daerah; d. akibat pembatalan oleh Menteri untuk Perda Provinsi dan oleh gubernur sebagai wakil Pemerintah Pusat untuk Perda Kabupaten/Kota; dan e. perintah dari ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi setelah program pembentukan Perda ditetapkan.
6.	Pasal 240	<p>(1) Penyusunan rancangan Perda dilakukan berdasarkan program pembentukan Perda.</p> <p>(2) Penyusunan rancangan Perda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berasal dari DPRD atau kepala daerah.</p> <p>(3) Penyusunan rancangan Perda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) berpedoman pada ketentuan peraturan perundang-undangan</p>
7.	Pasal 241	<p>(1) Pembahasan rancangan Perda dilakukan oleh DPRD bersama kepala Daerah untuk mendapat persetujuan bersama.</p> <p>(2) Pembahasan bersama sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui tingkat pembicaraan.</p> <p>(3) Pembahasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) berpedoman pada ketentuan peraturan perundang-undangan.</p>
8.	Pasal 242	<p>(1) Rancangan Perda yang telah disetujui bersama oleh</p>

No.	Pasal	Isi ketentuan
		<p>DPRD dan kepala Daerah disampaikan oleh pimpinan DPRD kepada kepala daerah untuk ditetapkan menjadi Perda.</p> <p>(2) Penyampaian rancangan Perda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dalam jangka waktu paling lama 3 (tiga) Hari terhitung sejak tanggal persetujuan bersama.</p> <p>(3) Gubernur wajib menyampaikan rancangan Perda Provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) kepada Menteri paling lama 3 (tiga) Hari terhitung sejak menerima rancangan Perda Provinsi dari pimpinan DPRD provinsi untuk mendapatkan nomor register Perda.</p> <p>(4) Bupati/wali kota wajib menyampaikan rancangan Perda Kabupaten/Kota sebagaimana dimaksud pada ayat (2) kepada gubernur sebagai wakil Pemerintah Pusat paling lama 3 (tiga) Hari terhitung sejak menerima rancangan Perda kabupaten/kota dari pimpinan DPRD kabupaten/kota untuk mendapatkan nomor register Perda.</p> <p>(5) Menteri memberikan nomor register rancangan Perda Provinsi dan gubernur sebagai wakil Pemerintah Pusat memberikan nomor register rancangan Perda Kabupaten/Kota paling lama 7 (tujuh) Hari sejak rancangan Perda diterima.</p> <p>(6) Rancangan Perda yang telah mendapat nomor register sebagaimana dimaksud pada ayat (5) ditetapkan oleh kepala daerah dengan membubuhkan tanda tangan paling lama 30 (tiga puluh) Hari sejak rancangan Perda disetujui bersama oleh DPRD dan kepala Daerah.</p> <p>(7) Dalam hal kepala Daerah tidak menandatangani rancangan Perda yang telah mendapat nomor register sebagaimana dimaksud pada ayat (6), rancangan Perda tersebut sah menjadi Perda dan wajib diundangkan dalam lembaran daerah.</p> <p>(8) Rancangan Perda sebagaimana dimaksud pada ayat (7) dinyatakan sah dengan kalimat pengesahannya berbunyi, "Peraturan Daerah ini dinyatakan sah".</p> <p>(9) Pengesahan yang berbunyi sebagaimana dimaksud pada ayat (8) harus dibubuhkan pada halaman terakhir Perda sebelum pengundangan naskah Perda ke dalam lembaran daerah.</p>
9.	Pasal 243	<p>(1) Rancangan Perda yang belum mendapatkan nomor register sebagaimana dimaksud dalam Pasal 242 ayat (5) belum dapat ditetapkan kepala Daerah dan belum dapat diundangkan dalam lembaran daerah.</p> <p>(2) Gubernur sebagai wakil Pemerintah Pusat secara berkala menyampaikan laporan Perda Kabupaten/Kota yang telah mendapatkan nomor register kepada Menteri.</p>

No.	Pasal	Isi ketentuan
		(3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemberian nomor register Perda diatur dengan Peraturan Menteri.
10.	Pasal 244	<p>(1) Perda diundangkan dalam lembaran daerah.</p> <p>(2) Pengundangan Perda dalam lembaran daerah dilakukan oleh sekretaris Daerah.</p> <p>(3) Perda mulai berlaku dan mempunyai kekuatan mengikat pada tanggal diundangkan, kecuali ditentukan lain di dalam Perda yang bersangkutan.</p>
11.	Pasal 245 Dicabut dengan UU No.1 Tahun 2022 sepanjang mengatur tentang Pajak dan Retribusi Daerah	<p>(1) Rancangan Perda Provinsi yang mengatur tentang RPJPD, RPJMD, APBD, perubahan APBD, pertanggungjawaban pelaksanaan APBD, pajak daerah, retribusi daerah dan tata ruang daerah harus mendapat evaluasi Menteri sebelum ditetapkan oleh gubernur.</p> <p>(2) Menteri dalam melakukan evaluasi Rancangan Perda Provinsi tentang pajak daerah dan retribusi daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berkoordinasi dengan menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang keuangan dan untuk evaluasi ancangan Perda Provinsi tentang tata ruang daerah berkoordinasi dengan menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang tata ruang.</p> <p>(3) Rancangan Perda kabupaten/kota yang mengatur tentang RPJPD, RPJMD, APBD, perubahan APBD, pertanggungjawaban pelaksanaan APBD, pajak daerah, retribusi daerah, dan tata ruang daerah harus mendapat evaluasi gubernur sebagai wakil Pemerintah Pusat sebelum ditetapkan oleh bupati/wali kota.</p> <p>(4) Gubernur sebagai wakil Pemerintah Pusat dalam melakukan evaluasi rancangan Perda Kabupaten/Kota tentang pajak daerah dan retribusi daerah berkonsultasi dengan Menteri dan selanjutnya Menteri berkoordinasi dengan menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang keuangan, dan untuk evaluasi rancangan Perda Kabupaten/Kota tentang tata ruang daerah berkonsultasi dengan Menteri dan selanjutnya Menteri berkoordinasi dengan menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang tata ruang.</p> <p>(5) Hasil evaluasi rancangan Perda Provinsi dan rancangan Perda Kabupaten/Kota sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (3) jika disetujui diikuti dengan pemberian nomor register.</p>
12.	Pasal 246	<p>(1) Untuk melaksanakan Perda atau atas kuasa peraturan perundang-undangan, kepala daerah menetapkan Perkada.</p> <p>(2) Ketentuan mengenai asas pembentukan dan materi muatan, serta pembentukan Perda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 237 berlaku secara mutatis</p>

No.	Pasal	Isi ketentuan
		mutandis terhadap asas pembentukan dan materi muatan, serta pembentukan Perkada.
13.	Pasal 247	Perencanaan, penyusunan, dan penetapan Perkada berpedoman pada ketentuan peraturan perundang-undangan.
14.	Pasal 248	<p>(1) Perkada diundangkan dalam berita daerah.</p> <p>(2) Pengundangan Perkada sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh sekretaris daerah.</p> <p>(3) Perkada sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mulai berlaku dan mempunyai kekuatan mengikat pada tanggal diundangkan, kecuali ditentukan lain di dalam Perkada yang bersangkutan.</p>
15.	Pasal 249	<p>(1) Gubernur wajib menyampaikan Perda Provinsi dan peraturan gubernur kepada Menteri paling lama 7 (tujuh) Hari setelah ditetapkan.</p> <p>(2) Gubernur yang tidak menyampaikan Perda Provinsi dan peraturan gubernur kepada Menteri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenai sanksi administratif berupa teguran tertulis dari Menteri.</p> <p>(3) Bupati/wali kota wajib menyampaikan Perda Kabupaten/Kota dan peraturan bupati/wali kota kepada gubernur sebagai wakil Pemerintah Pusat paling lama 7 (tujuh) Hari setelah ditetapkan.</p> <p>(4) Bupati/wali kota yang tidak menyampaikan Perda Kabupaten/Kota dan peraturan bupati/wali kota kepada gubernur sebagai wakil Pemerintah Pusat sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dikenai sanksi administratif berupa teguran tertulis dari gubernur sebagai wakil Pemerintah Pusat.</p>
16.	Pasal 250 diubah dengan UU No.6 Tahun 2023 lihat Pasal 176 angka 2 Perpu No.2 Tahun 2022	Perda dan Perkada sebagaimana dimaksud dalam Pasal 249 ayat (1) dan ayat (3) dilarang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik, asas materi muatan peraturan perundang-undangan, dan putusan pengadilan.
17.	Pasal 251 diubah dengan UU No.6 Tahun 2023 lihat Pasal 176 angka 3 Perpu No.2 Tahun 2022	Agar tidak bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik, asas materi muatan peraturan perundang-undangan, dan putusan pengadilan, penJrusunan Perda dan Perkada berkoordinasi dengan kementerian yang membidangi urusan pemerintahan dalam negeri dan melibatkan ahli dan/atau instansi vertikal di daerah yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pembentukan peraturan perundang-undangan.

No.	Pasal	Isi ketentuan
18.	Pasal 252 diubah dengan Pasal 176 angka 4 UU No.11 Tahun 2020 dan dicabut dengan UU No.1 tahun 2022	<p>(1) Penyelenggara Pemerintahan Daerah provinsi atau kabupaten/kota yang masih memberlakukan Perda yang tidak sesuai dengan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 250 dikenai sanksi.</p> <p>(2) Sanksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa sanksi administratif.</p> <p>(3) Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dikenakan kepada kepala daerah dan anggota DPRD berupa tidak dibayarkan hak keuangan selama 3 (tiga) bulan yang diatur dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.</p> <p>(4) Dihapus.</p>
19.	Pasal 253	<p>(1) DPRD dan kepala Daerah wajib melakukan penyebarluasan sejak penyusunan program pembentukan Perda, penyusunan rancangan Perda, dan pembahasan rancangan Perda.</p> <p>(2) Penyebarluasan program pembentukan Perda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan bersama oleh DPRD dan kepala daerah yang dikoordinasikan oleh alat kelengkapan DPRD yang khusus menangani pembentukan Perda.</p> <p>(3) Penyebarluasan rancangan Perda yang berasal dari DPRD dilaksanakan oleh alat kelengkapan DPRD.</p> <p>(4) Penyebarluasan rancangan Perda yang berasal dari kepala daerah dilaksanakan oleh sekretaris daerah.</p> <p>(5) Penyebarluasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan untuk dapat memberikan informasi dan/atau memperoleh masukan masyarakat dan para pemangku kepentingan.</p>
20.	Pasal 254	<p>(1) Kepala daerah wajib menyebarluaskan Perda yang telah diundangkan dalam lembaran daerah dan Perkada yang telah diundangkan dalam berita daerah.</p> <p>(2) Kepala daerah yang tidak menyebarluaskan Perda dan Perkada yang telah diundangkan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenai sanksi administratif berupa teguran tertulis oleh Menteri untuk gubernur dan oleh gubernur sebagai wakil Pemerintah Pusat untuk bupati/wali kota.</p> <p>(3) Dalam hal teguran tertulis sebagaimana dimaksud pada ayat (2) telah disampaikan 2 (dua) kali berturut-turut dan tetap tidak dilaksanakan, kepala daerah diwajibkan mengikuti program pembinaan khusus pendalaman bidang pemerintahan yang dilaksanakan oleh Kementerian serta tugas dan kewenangannya dilaksanakan oleh wakil kepala daerah atau oleh pejabat yang ditunjuk.</p>
21.	Pasal 255	<p>(1) Satuan polisi pamong praja dibentuk untuk menegakkan Perda dan Perkada, menyelenggarakan ketertiban umum</p>

No.	Pasal	Isi ketentuan
		<p>dan ketenteraman, serta menyelenggarakan perlindungan masyarakat.</p> <p>(2) Satuan polisi pamong praja mempunyai kewenangan:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. melakukan tindakan penertiban non-yustisial terhadap warga masyarakat, aparatur, atau badan hukum yang melakukan pelanggaran atas Perda dan/atau Perkada; b. menindak warga masyarakat, aparatur, atau badan hukum yang mengganggu ketertiban umum dan ketenteraman masyarakat; c. melakukan tindakan penyelidikan terhadap warga masyarakat, aparatur, atau badan hukum yang diduga melakukan pelanggaran atas Perda dan/atau Perkada; dan d. melakukan tindakan administratif terhadap warga masyarakat, aparatur, atau badan hukum yang melakukan pelanggaran atas Perda dan/atau Perkada.
22.	Pasal 256	<ol style="list-style-type: none"> (1) Polisi pamong praja adalah jabatan fungsional pegawai negeri sipil yang penetapannya dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. (2) Polisi pamong praja diangkat dari pegawai negeri sipil yang memenuhi persyaratan. (3) Polisi pamong praja harus mengikuti pendidikan dan pelatihan teknis dan fungsional. (4) Pendidikan dan pelatihan teknis dan fungsional sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilakukan oleh Kementerian. (5) Kementerian dalam melakukan pendidikan dan pelatihan teknis dan fungsional sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dapat berkoordinasi dengan Kepolisian Republik Indonesia dan Kejaksaan Agung. (6) Polisi pamong praja yang memenuhi persyaratan dapat diangkat sebagai penyidik pegawai negeri sipil sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. (7) Ketentuan lebih lanjut mengenai satuan polisi pamong praja diatur dengan peraturan pemerintah.
23.	Pasal 257	<ol style="list-style-type: none"> (1) Penyidikan terhadap pelanggaran atas ketentuan Perda dilakukan oleh pejabat penyidik sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. (2) Selain pejabat penyidik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat ditunjuk penyidik pegawai negeri sipil yang diberi tugas untuk melakukan penyidikan terhadap pelanggaran atas ketentuan Perda sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. (3) Penyidik pegawai negeri sipil sebagaimana dimaksud

No.	Pasal	Isi ketentuan
		<p>pada ayat (2) menyampaikan hasil penyidikan kepada penuntut umum dan berkoordinasi dengan penyidik kepolisian setempat.</p> <p>(4) Penuntutan terhadap pelanggaran atas ketentuan Perda dilakukan oleh penuntut umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.</p>

- c. Undang-undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 dan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022.

Tabel 2.4 Ketentuan Pembentukan Perda dan NA

No.	Pasal	Isi ketentuan
1.	Pasal 1 angka (2) Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019	Peraturan Perundang-undangan adalah peraturan tertulis yang memuat norma hukum yang mengikat secara umum dan dibentuk atau ditetapkan oleh lembaga negara atau pejabat yang berwenang melalui prosedur yang ditetapkan dalam Peraturan Perundang-undangan.
2.	Pasal 1 angka (7) Undang Nomor 15 Tahun 2019	Peraturan Daerah Provinsi adalah Peraturan Perundang-undangan yang dibentuk oleh Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi dengan persetujuan bersama Gubernur.
3.	Pasal 1 angka (8) Undang Nomor 15 Tahun 2019	Peraturan Daerah Kabupaten/Kota adalah Peraturan Perundang-undangan yang dibentuk oleh Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten/Kota dengan persetujuan bersama Bupati/Walikota.
4.	Pasal 1 angka (10)	Program Legislasi Daerah yang selanjutnya disebut Prolegda adalah instrumen perencanaan program pembentukan Peraturan Daerah Provinsi atau Peraturan Daerah Kabupaten/Kota yang disusun secara terencana, terpadu, dan sistematis.
5.	Pasal 1 angka (11)	Naskah Akademik adalah naskah hasil penelitian atau pengkajian hukum dan hasil penelitian lainnya terhadap suatu masalah tertentu yang dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah mengenai pengaturan masalah tersebut dalam suatu Rancangan Undang-Undang, Rancangan Peraturan Daerah Provinsi, atau Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota sebagai solusi terhadap permasalahan dan kebutuhan hukum masyarakat.

No.	Pasal	Isi ketentuan
6.	Pasal 1 angka (12) Undang Nomor 15 Tahun 2019	Pengundangan adalah penempatan Peraturan Perundang-undangan dalam Lembaran Negara Republik Indonesia, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia, Berita Negara Republik Indonesia, Tambahan Berita Negara Republik Indonesia, Lembaran Daerah, Tambahan Lembaran Daerah, atau Berita Daerah.
7.	Pasal 1 angka (13) Undang Nomor 15 Tahun 2019	Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan adalah materi yang dimuat dalam Peraturan Perundang-undangan sesuai dengan jenis, fungsi, dan hierarki Peraturan Perundang-undangan.
8.	Pasal 2	Pancasila merupakan sumber segala sumber hukum negara.
9.	Pasal 3	(1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 merupakan hukum dasar dalam Peraturan Perundang-undangan. (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 ditempatkan dalam Lembaran Negara Republik Indonesia/ (3) Penempatan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dalam Lembaran Negara Republik Indonesia tidak merupakan dasar pemberlakuannya.
10.	Pasal 4	Peraturan Perundang-undangan yang diatur dalam Undang-Undang ini meliputi Undang-Undang dan Peraturan Perundang-undangan di bawahnya.
11.	Pasal 5 penjelasan huruf g diubah dengan UU No.13 Tahun 2022	Dalam membentuk Peraturan Perundang-undangan harus dilakukan berdasarkan pada asas Pembentukan Peraturan Perundang-undangan yang baik yang meliputi: a. kejelasan tujuan; b. kelembagaan atau pejabat pembentuk yang tepat; c. kesesuaian antara jenis, hierarki, dan materi muatan; d. dapat dilaksanakan; e. kedayagunaan dan kehasilgunaan; f. kejelasan rumusan; dan g. keterbukaan.
12.	Pasal 6	(1) Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan asas a. pengayoman; b. kemanusiaan; c. kebangsaan; d. kekeluargaan; e. kenusantaraan; f. bhinneka tunggal ika;

No.	Pasal	Isi ketentuan
		<p>g. keadilan;</p> <p>h. kesamaan kedudukan dalam hukum dan pemerintahan;</p> <p>i. ketertiban dan kepastian hukum; dan/atau.</p> <p>j. keseimbangan, keserasian, dan keselarasan.</p> <p>(2) Selain mencerminkan asas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Peraturan Perundang-undangan tertentu dapat berisi asas lain sesuai dengan bidang hukum Peraturan Perundang-undangan yang bersangkutan.</p>
13.	Pasal 7	<p>(1) Jenis dan hierarki Peraturan Perundang-undangan terdiri atas:</p> <p>a. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;</p> <p>b. Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat;</p> <p>c. Undang-Undang/Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang;</p> <p>d. Peraturan Pemerintah;</p> <p>e. Peraturan Presiden;</p> <p>f. Peraturan Daerah Provinsi; dan</p> <p>g. Peraturan Daerah Kabupaten/Kota</p> <p>(2) Kekuatan hukum Peraturan Perundang-undangan sesuai dengan hierarki sebagaimana dimaksud pada ayat (1).</p> <p><i>Penjelasan</i></p> <p><i>Ayat (1)</i></p> <p><i>Huruf a</i></p> <p><i>Cukup jelas.</i></p> <p><i>Huruf b</i></p> <p><i>Yang dimaksud dengan “Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat” adalah Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Sementara dan Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat yang masih berlaku sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 dan Pasal 4 Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia Nomor: I/MPR/2003 tentang Peninjauan Terhadap Materi dan Status Hukum Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Sementara dan Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Tahun 1960 sampai dengan Tahun 2002, tanggal 7 Agustus 2003.</i></p> <p><i>Huruf c</i></p> <p><i>Cukup jelas.</i></p> <p><i>Huruf d</i></p>

No.	Pasal	Isi ketentuan
		<p><i>Cukup jelas.</i></p> <p><i>Huruf e</i></p> <p><i>Cukup jelas.</i></p> <p><i>Huruf f</i></p> <p><i>Termasuk dalam Peraturan Daerah Provinsi adalah Qanun yang berlaku di Provinsi Aceh dan Peraturan Daerah Khusus (Perdasus) serta Peraturan Daerah Provinsi (Perdasi) yang berlaku di Provinsi Papua dan Provinsi Papua Barat.</i></p> <p><i>Huruf g</i></p> <p><i>Termasuk dalam Peraturan Daerah Kabupaten/ Kota adalah Qanun yang berlaku di Kabupaten/ Kota di Provinsi Aceh.</i></p>
14.	Pasal 8	<p>(1) Jenis Peraturan Perundang-undangan selain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) mencakup peraturan yang ditetapkan oleh Majelis Permusyawaratan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Daerah, Mahkamah Agung, Mahkamah Konstitusi, Badan Pemeriksa Keuangan, Komisi Yudisial, Bank Indonesia, Menteri, badan, lembaga, atau komisi yang setingkat yang dibentuk dengan Undang-Undang atau Pemerintah atas perintah Undang-Undang, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi, Gubernur, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten/Kota, Bupati/Walikota, Kepala Desa atau yang setingkat.</p> <p>(2) Peraturan Perundang-undangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diakui keberadaannya dan mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang diperintahkan oleh Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi atau dibentuk berdasarkan kewenangan.</p>
15.	Pasal 14	Materi muatan Peraturan Daerah Provinsi dan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota berisi materi muatan dalam rangka penyelenggaraan otonomi daerah dan tugas pembantuan serta menampung kondisi khusus daerah dan/ atau penjabaran lebih lanjut Peraturan Perundangundangan yang lebih tinggi.
16.	Pasal 15	<p>(1) Materi muatan mengenai ketentuan pidana hanya dapat dimuat dalam:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Undang-Undang; b. Peraturan Daerah Provinsi; atau c. Peraturan Daerah Kabupaten/Kota. <p>(2) Ketentuan pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dan huruf c berupa ancaman pidana kurungan</p>

No.	Pasal	Isi ketentuan
		<p>paling lama 6 (enam) bulan atau pidana denda paling banyak Rp50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).</p> <p>(3) Peraturan Daerah Provinsi dan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota dapat memuat ancaman pidana kurungan atau pidana denda selain sebagaimana dimaksud pada ayat (2) sesuai dengan yang diatur dalam Peraturan Perundang-undangan lainnya.</p>
17.	Pasal 39	Perencanaan penyusunan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota dilakukan dalam Prolegda Kabupaten/Kota.
18.	Pasal 40	Ketentuan mengenai perencanaan penyusunan Peraturan Daerah Provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 32 sampai dengan Pasal 38 berlaku secara mutatis mutandis terhadap perencanaan penyusunan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota.
19.	Pasal 41	Dalam Prolegda Kabupaten/Kota dapat dimuat daftar kumulatif terbuka mengenai pembentukan, pemekaran, dan penggabungan Kecamatan atau nama lainnya dan/atau pembentukan, pemekaran, dan penggabungan Desa atau nama lainnya.
20.	Pasal 32	<p>Perencanaan penyusunan Peraturan Daerah Provinsi dilakukan dalam Prolegda Provinsi.</p> <p><i>Penjelasan Pasal 32</i></p> <p><i>Ketentuan ini dimaksudkan untuk menjaga agar produk peraturan Daerah Provinsi tetap berada dalam kesatuan sistem hukum nasional.</i></p>
21.	Pasal 33	<p>(1) Prolegda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 32 memuat program pembentukan Peraturan Daerah Provinsi dengan judul Rancangan Peraturan Daerah Provinsi, materi yang diatur, dan keterkaitannya dengan Peraturan Perundang-undangan lainnya.</p> <p>(2) Materi yang diatur serta keterkaitannya dengan Peraturan Perundang-undangan lainnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan keterangan mengenai konsepsi Rancangan Peraturan Daerah Provinsi yang meliputi:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. latar belakang dan tujuan penyusunan; b. sasaran yang ingin diwujudkan; c. pokok pikiran, lingkup, atau objek yang akan diatur; dan d. jangkauan dan arah pengaturan. <p>(3) Materi yang diatur sebagaimana dimaksud pada ayat (2) yang telah melalui pengkajian dan penyelarasan dituangkan dalam Naskah Akademik.</p> <p><i>Penjelasan ayat (3)</i></p>

No.	Pasal	Isi ketentuan
		Yang dimaksud dengan “pengkajian dan penyelarasan” adalah proses untuk mengetahui keterkaitan materi yang akan diatur dengan Peraturan Perundang-undangan lainnya yang vertikal atau horizontal sehingga dapat mencegah tumpang tindih pengaturan atau kewenangan.
22.	Pasal 34	<p>(1) Penyusunan Prolegda Provinsi dilaksanakan oleh DPRD Provinsi dan Pemerintah Daerah Provinsi.</p> <p>(2) Prolegda Provinsi ditetapkan untuk jangka waktu 1 (satu) tahun berdasarkan skala prioritas pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi.</p> <p>(3) Penyusunan dan penetapan Prolegda Provinsi dilakukan setiap tahun sebelum penetapan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Provinsi.</p>
23.	Pasal 35	<p>Dalam penyusunan Prolegda Provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34 ayat (1), penyusunan daftar rancangan peraturan daerah provinsi didasarkan atas:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. perintah Peraturan Perundang-undangan lebih tinggi; b. rencana pembangunan daerah; c. penyelenggaraan otonomi daerah dan tugas pembantuan; dan d. aspirasi masyarakat daerah.
24.	Pasal 36	<p>(1) Penyusunan Prolegda Provinsi antara DPRD Provinsi dan Pemerintah Daerah Provinsi dikoordinasikan oleh DPRD Provinsi melalui alat kelengkapan DPRD Provinsi yang khusus menangani bidang legislasi.</p> <p>(2) Penyusunan Prolegda Provinsi di lingkungan DPRD Provinsi dikoordinasikan oleh alat kelengkapan DPRD Provinsi yang khusus menangani bidang legislasi.</p> <p>(3) Penyusunan Prolegda Provinsi di lingkungan Pemerintah Daerah Provinsi dikoordinasikan oleh biro hukum dan dapat mengikutsertakan instansi vertikal terkait.</p> <p>(4) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penyusunan Prolegda Provinsi di lingkungan DPRD Provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur dengan Peraturan DPRD Provinsi.</p> <p>(5) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penyusunan Prolegda Provinsi di lingkungan Pemerintah Daerah Provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diatur dengan Peraturan Gubernur.</p> <p><i>Penjelasan ayat (3)</i></p> <p>Yang dimaksud dengan “instansi vertikal terkait” antara lain instansi vertikal dari kementerian yang</p>

No.	Pasal	Isi ketentuan
		menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang hukum.
25.	Pasal 37	<p>(1) Hasil penyusunan Prolegda Provinsi antara DPRD Provinsi dan Pemerintah Daerah Provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 ayat (1) disepakati menjadi Prolegda Provinsi dan ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPRD Provinsi.</p> <p>(2) Prolegda Provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan Keputusan DPRD Provinsi.</p>
26.	Pasal 38	<p>(1) Dalam Prolegda Provinsi dapat dimuat daftar kumulatif terbuka yang terdiri atas:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. akibat putusan Mahkamah Agung; dan b. Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Provinsi. <p>(2) Dalam keadaan tertentu, DPRD Provinsi atau Gubernur dapat mengajukan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi di luar Prolegda Provinsi:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. untuk mengatasi keadaan luar biasa, keadaan konflik, atau bencana alam; b. akibat kerja sama dengan pihak lain; dan c. keadaan tertentu lainnya yang memastikan adanya urgensi atas suatu Rancangan Peraturan Daerah Provinsi yang dapat disetujui bersama oleh alat kelengkapan DPRD Provinsi yang khusus menangani bidang legislasi dan biro hukum.
27.	Pasal 56	<p>(1) Rancangan Peraturan Daerah Provinsi dapat berasal dari DPRD Provinsi atau Gubernur.</p> <p>(2) Rancangan Peraturan Daerah Provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disertai dengan penjelasan atau keterangan dan/atau Naskah Akademik.</p> <p>(3) Dalam hal Rancangan Peraturan Daerah Provinsi mengenai:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Provinsi; b. pencabutan Peraturan Daerah Provinsi; atau c. perubahan Peraturan Daerah Provinsi yang hanya terbatas mengubah beberapa materi, <p>disertai dengan keterangan yang memuat pokok pikiran dan materi muatan yang diatur.</p>
28.	Pasal 57	<p>(1) Penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Provinsi dilakukan sesuai dengan teknik penyusunan Naskah Akademik.</p> <p>(2) Ketentuan mengenai teknik penyusunan Naskah Akademik sebagaimana dimaksud pada ayat (1)</p>

No.	Pasal	Isi ketentuan
		tercantum dalam Lampiran I yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Undang-Undang ini.
29.	Pasal 58 diubah dengan UU No.13 tahun 2022	<p>(1) Pengharmonisasian, pembulatan, dan pemantapan konsepsi Rancangan Peraturan Daerah Provinsi dikoordinasikan oleh menteri atau kepala Lembaga yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan.</p> <p>(2) Pengharmonisasian, pembulatan, dan pemantapan konsepsi Rancangan Peraturarr Daerah Provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh instansi vertikal kementerian atau Lembaga yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan.</p>
30.	Pasal 59	Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penyusunan ancatangan Peraturan Daerah Provinsi yang berasal dari Gubernur diatur dengan Peraturan Presiden.
31.	Pasal 60	<p>(1) Rancangan Peraturan Daerah Provinsi dapat diajukan oleh anggota, komisi, gabungan komisi, atau alat kelengkapan DPRD Provinsi yang khusus menangani bidang legislasi.</p> <p>(2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara mempersiapkan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dalam Peraturan DPRD Provinsi.</p>
32.	Pasal 61	<p>(1) Rancangan Peraturan Daerah Provinsi yang telah disiapkan oleh DPRD Provinsi disampaikan dengan surat pimpinan DPRD Provinsi kepada Gubernur.</p> <p>(2) (2) Rancangan Peraturan Daerah yang telah disiapkan oleh Gubernur disampaikan dengan surat pengantar Gubernur kepada pimpinan DPRD Provinsi.</p>
33.	Pasal 62	Apabila dalam satu masa sidang DPRD Provinsi dan Gubernur menyampaikan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi mengenai materi yang sama, yang dibahas adalah ancatangan Peraturan Daerah Provinsi yang disampaikan oleh DPRD Provinsi dan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi yang disampaikan oleh Gubernur digunakan sebagai bahan untuk dipersandingkan.
34.	Pasal 63	Ketentuan mengenai penyusunan Peraturan Daerah Provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 56 sampai dengan Pasal 62 berlaku secara mutatis mutandis terhadap penyusunan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota.
35.	Pasal 64 diubah dengan UU No.13 Tahun 2022	(1) Penyusunan Rancangan Peraturan Perundangundangan dilakukan sesuai dengan teknik penyusunan Peraturan Perundang-undangan.

No.	Pasal	Isi ketentuan
		<p>(1a) Penyusunan Rancangan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat menggunakan metode omnibus.</p> <p>(1b) Metode omnibus sebagaimana dimaksud pada ayat (1a) merupakan metode penyusunan Peraturan Perundang-undangan dengan:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. memuat materi muatan baru; b. mengubah materi muatan yang memiliki keterkaitan dan/atau kebutuhan hukum yang diatur dalam berbagai Peraturan Perundang-undangan yang jenis dan hierarkinya sama; dan/atau c. mencabut Peraturan Perundang-undangan yang jenis dan hierarkinya sama, dengan menggabungkannya ke dalam satu Peraturan Perundang-undangan untuk mencapai tujuan tertentu. <p>(2) Ketentuan mengenai teknik penyusunan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tercantum dalam Lampiran II yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Undang-Undang ini.</p> <p>(3) Ketentuan mengenai perubahan terhadap teknik penyusunan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur dengan Peraturan Presiden.</p>
36.	Pasal 75	<p>(1) Pembahasan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi dilakukan oleh DPRD Provinsi bersama Gubernur.</p> <p>(2) Pembahasan bersama sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui tingkat-tingkat pembicaraan.</p> <p>(3) Tingkat-tingkat pembicaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan dalam rapat komisi/panitia/badan/alat kelengkapan DPRD Provinsi yang khusus menangani bidang legislasi dan rapat paripurna.</p> <p>(4) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pembahasan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi diatur dengan Peraturan DPRD Provinsi.</p>
37.	Pasal 76	<p>(1) Rancangan Peraturan Daerah Provinsi dapat ditarik kembali sebelum dibahas bersama oleh DPRD Provinsi dan Gubernur.</p> <p>(2) Rancangan Peraturan Daerah Provinsi yang sedang dibahas hanya dapat ditarik kembali berdasarkan persetujuan bersama DPRD Provinsi dan Gubernur.</p> <p>(3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penarikan kembali Rancangan Peraturan Daerah Provinsi diatur dengan Peraturan DPRD Provinsi.</p>

No.	Pasal	Isi ketentuan
38.	Pasal 77	Ketentuan mengenai pembahasan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 75 dan Pasal 76 berlaku secara mutatis mutandis terhadap pembahasan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota.
39.	Pasal 78 penjelasan diubah dengan UU No.13 Tahun 2022	<p>(1) Rancangan Peraturan Daerah Provinsi yang telah disetujui bersama oleh DPRD Provinsi dan Gubernur disampaikan oleh pimpinan DPRD Provinsi kepada Gubernur untuk ditetapkan menjadi Peraturan Daerah Provinsi.</p> <p>(2) Penyampaian Rancangan Peraturan Daerah Provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dalam jangka waktu paling lama 7 (tujuh) hari terhitung sejak tanggal persetujuan bersama.</p>
40.	Pasal 79	<p>(1) Rancangan Peraturan Daerah Provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 78 ditetapkan oleh Gubernur dengan membubuhkan tanda tangan dalam jangka waktu paling lama 30 (tiga puluh) hari sejak Rancangan Peraturan Daerah Provinsi tersebut disetujui bersama oleh DPRD Provinsi dan Gubernur.</p> <p>(2) Dalam hal Rancangan Peraturan Daerah Provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak ditandatangani oleh Gubernur dalam waktu paling lama 30 (tiga puluh) hari sejak Rancangan Peraturan Daerah Provinsi tersebut disetujui bersama, Rancangan Peraturan Daerah Provinsi tersebut sah menjadi Peraturan Daerah Provinsi dan wajib diundangkan.</p> <p>(3) Dalam hal sahnya Rancangan Peraturan Daerah Provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (2), kalimat pengesahannya berbunyi: Peraturan Daerah ini dinyatakan sah.</p> <p>(4) Kalimat pengesahan yang berbunyi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) harus dibubuhkan pada halaman terakhir Peraturan Daerah Provinsi sebelum pengundangan naskah Peraturan Daerah Provinsi dalam Lembaran Daerah.</p>
41.	Pasal 80	Ketentuan mengenai penetapan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 78 dan Pasal 79 berlaku secara mutatis mutandis terhadap penetapan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota.
42.	Pasal 81	<p>Agar setiap orang mengetahuinya, Peraturan perundang-undangan harus diundangkan dengan menempatkannya dalam:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Lembaran Negara Republik Indonesia; b. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia; c. Berita Negara Republik Indonesia; d. Tambahan Berita Negara Republik Indonesia;

No.	Pasal	Isi ketentuan
		e. Lembaran Daerah; f. Tambahan Lembaran Daerah; atau g. Berita Daerah. <i>Penjelasan:</i> Dengan diundangkannya Peraturan Perundang-undangan dalam lembaran resmi sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini, setiap orang dianggap telah mengetahuinya.
43.	Pasal 86	(1) Peraturan Perundang-undangan yang diundangkan dalam Lembaran Daerah adalah Peraturan Daerah Provinsi dan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota. (2) Peraturan Gubernur dan Peraturan Bupati/Walikota diundangkan dalam Berita Daerah. (3) Pengundangan Peraturan Perundang-undangan dalam Lembaran Daerah dan Berita Daerah sebagaimana Sekretaris Daerah.
44.	Pasal 87	Peraturan Perundang-undangan mulai berlaku dan mempunyai kekuatan mengikat pada tanggal diundangkan, kecuali ditentukan lain di dalam Peraturan Perundang-undangan yang bersangkutan. <i>Penjelasan:</i> Berlakunya Peraturan Perundang-undangan yang tidak sama dengan tanggal Pengundangan dimungkinkan untuk persiapan sarana dan prasarana serta kesiapan aparatur pelaksana Peraturan Perundang-undangan tersebut.
45.	Pasal 92	(1) Penyebarluasan Prolegda dilakukan oleh DPRD dan Pemerintah Daerah sejak penyusunan Prolegda, penyusunan Rancangan Peraturan Daerah, pembahasan Rancangan Peraturan Daerah, hingga Pengundangan Peraturan Daerah. (2) Penyebarluasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan untuk dapat memberikan informasi dan/atau memperoleh masukan masyarakat dan para pemangku kepentingan. <i>Penjelasan ayat (1):</i> Yang dimaksud dengan “penyebarluasan” adalah kegiatan menyampaikan informasi kepada masyarakat mengenai Prolegda, Rancangan Peraturan Daerah Provinsi, atau Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota yang sedang disusun, dibahas, dan yang telah diundangkan agar masyarakat dapat memberikan masukan atau tanggapan terhadap Peraturan Daerah tersebut atau memahami Peraturan Daerah Provinsi atau Peraturan Daerah Kabupaten/Kota yang telah diundangkan. Penyebarluasan Peraturan Perundang-undangan tersebut

No.	Pasal	Isi ketentuan
		dilakukan, misalnya, melalui media elektronik dan/atau media cetak.
46.	Pasal 93	<p>(1) Penyebarluasan Prolegda dilakukan bersama oleh DPRD dan Pemerintah Daerah Provinsi atau Kabupaten/Kota yang dikoordinasikan oleh alat kelengkapan DPRD yang khusus menangani bidang legislasi.</p> <p>(2) Penyebarluasan Rancangan Peraturan Daerah yang berasal dari DPRD dilaksanakan oleh alat kelengkapan DPRD.</p> <p>(3) Penyebarluasan Rancangan Peraturan Daerah yang berasal dari Gubernur atau Bupati/Walikota dilaksanakan oleh Sekretaris Daerah.</p>
47.	Pasal 94	Penyebarluasan Peraturan Daerah Provinsi atau Peraturan Daerah Kabupaten/Kota yang telah diundangkan dalam Lembaran Daerah dilakukan bersama oleh DPRD dan Pemerintah Daerah Provinsi atau Kabupaten/Kota.
48.	Pasal 95	Naskah Peraturan Perundang-undangan yang disebarluaskan harus merupakan salinan naskah yang telah diundangkan dalam Lembaran Negara Republik Indonesia, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia, Berita Negara Republik Indonesia, Tambahan Berita Negara Republik Indonesia, Lembaran Daerah, Tambahan Lembaran Daerah, dan Berita Daerah.
49.	Pasal 96 diubah dengan UU No.13 Tahun 2022	<p>(1) Masyarakat berhak memberikan masukan secara lisan dan/ atau tertulis dalam setiap tahapan Pembentukan Peraturan Perundang-undangan.</p> <p>(2) Pemberian masukan masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan secara daring dan/atau luring.</p> <p>(3) Masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan orang perseorangan atau kelompok orang yang terdampak langsung dan/atau mempunyai kepentingan atas materi muatan Rancangan Peraturan Perundang-undangan.</p> <p>(4) Untuk memudahkan masyarakat dalam memberikan masukan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), setiap Naskah Akademik dan/atau Rancangan Peraturan Perundang-undangan, dapat diakses dengan mudah oleh masyarakat.</p> <p>(5) Dalam melaksanakan hak sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pembentuk Peraturan Perundangundangan menginformasikan kepada masyarakat tentang Pembentukan Peraturan Perundangundangan.</p>

No.	Pasal	Isi ketentuan
		<p>(6) Untuk memenuhi hak sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pembentuk Peraturan Perundang-undangan dapat melakukan kegiatan konsultasi publik melalui:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. rapat dengar pendapat umum; b. kunjungan kerja; c. seminar, lokakarya, diskusi; dan/ atau d. kegiatan konsultasi publik lainnya. <p>(7) Hasil kegiatan konsultasi publik sebagaimana dimaksud pada ayat (6) menjadi bahan pertimbangan dalam perencanaan, penyusunan, dan pembahasan Rancangan Peraturan Perundang-undangan.</p> <p>(8) Pembentuk Peraturan Perundang-undangan dapat menjelaskan kepada masyarakat mengenai hasil pembahasan masukan masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (1).</p> <p>(9) Ketentuan lebih lanjut mengenai partisipasi masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sampai dengan ayat (8) diatur dalam Peraturan DPR, Peraturan DPD, dan Peraturan Presiden.</p>
50.	Pasal 97	<p>Teknik penyusunan dan/atau bentuk yang diatur dalam Undang-Undang ini berlaku secara mutatis mutandis bagi teknik penyusunan dan/atau bentuk Keputusan Presiden, Keputusan Pimpinan Majelis Permusyawaratan Rakyat, Keputusan Pimpinan DPR, Keputusan Pimpinan DPD, Keputusan Ketua Mahkamah Agung, Keputusan Ketua Mahkamah Konstitusi, Keputusan Ketua Komisi Yudisial, Keputusan Kepala Badan Pemeriksa Keuangan, Keputusan Gubernur Bank Indonesia, Keputusan Menteri, Keputusan Kepala Badan, Keputusan Kepala Lembaga, atau Keputusan Ketua Komisi yang setingkat, Keputusan Pimpinan DPRD Provinsi, Keputusan Gubernur, Keputusan Pimpinan DPRD Kabupaten/Kota, Keputusan Bupati/Walikota, Keputusan Kepala Desa atau yang setingkat.</p>
51.	Pasal 97A UU No.13 Tahun 2022	<p>Materi muatan yang diatur dalam Peraturan Perundang-undangan yang menggunakan metode omnibus hanya dapat diubah dan/atau dicabut dengan mengubah dan/ atau mencabut Peraturan Perundang-undangan tersebut.</p>
52.	Pasal 97B UU No.13 Tahun 2022	<ol style="list-style-type: none"> (1) Pembentukan Peraturan Perundang-undangan dapat dilakukan secara elektronik. (2) Pembubuhan tanda tangan dalam setiap tahapan Pembentukan Peraturan Perundang-undangan mulai dari perencanaan sampai dengan pengundangan dapat menggunakan tanda tangan elektronik. (3) Tanda tangan elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus tersertifikasi sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-undangan.

No.	Pasal	Isi ketentuan
		<p>(4) Peraturan Perundang-undangan yang dibentuk secara elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berkekuatan hukum sama dengan Peraturan Perundang-undangan yang dibentuk dalam bentuk cetak.</p> <p>(5) Peraturan Perundang-undangan yang ditandatangani dengan tanda tangan elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (2) berkekuatan hukum sama dengan Peraturan Perundang-undangan yang ditandatangani secara nonelektronik.</p> <p>(6) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara Pembentukan Peraturan Perundang-undangan secara elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dalam Peraturan DPR, Peraturan DPD, dan Peraturan Presiden.</p>
53.	97D UU No.13 Tahun 2022	Pengharmonisasian, pembulatan, dan pemantapan konsepsi Rancangan Peraturan Daerah Provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 dan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 63 berlaku mutatis mutandis terhadap pemantapan konsepsi rancangan peraturan kepala daerah Provinsi dan rancangan peraturan kepala daerah Kabupaten/ Kota.
54.	Pasal 98 diubah UU No.13 Tahun 2022	<p>(1) Setiap tahapan Pembentukan Peraturan Perundang-undangan mengikutsertakan Perancang Peraturan Perundang-undangan.</p> <p>(1a) Selain Perancang Peraturan Perundang-undangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pembentukan Peraturan Perundang-undangan dapat mengikutsertakan analis hukum sesuai dengan kebutuhan.</p> <p>(2) Ketentuan mengenai keikutsertaan dan pembinaan Perancang Peraturan Perundang-undangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Pemerintah.</p> <p><i>Penjelasan ayat (1)</i></p> <p>Yang dimaksud dengan “Perancang Peraturan perundang-undangan” adalah pegawai negeri sipil yang diberi tugas, tanggung jawab, wewenang, dan hak, secara penuh oleh pejabat yang berwenang untuk melakukan kegiatan menyusun Rancangan Peraturan Perundang-undangan dan/atau instrumen hukum lainnya sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-undangan.</p>
55.	Pasal 99 diubah UU	Selain Perancang Peraturan Perundang-undangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 98 ayat (1), tahapan pembentukan Undang-Undang, Peraturan Daerah

No.	Pasal	Isi ketentuan
	No.13 Tahun 2022	Provinsi, dan Peraturan Daerah Kabupaten/ Kota mengikutsertakan analisis legislatif dan tenaga ahli.
56.	Pasal 100	Semua Keputusan Presiden, Keputusan Menteri, Keputusan Gubernur, Keputusan Bupati/Walikota, atau keputusan pejabat lainnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 97 yang sifatnya mengatur, yang sudah ada sebelum Undang-Undang ini berlaku, harus dimaknai sebagai peraturan, sepanjang tidak bertentangan dengan Undang-Undang ini.
57.	Pasal 101	Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, semua Peraturan Perundang-undangan yang merupakan peraturan pelaksanaan dari Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 53, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4389), dinyatakan masih tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan dengan ketentuan dalam Undang-Undang ini.
58.	Pasal 102	Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 53, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4389), dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.
59.	Pasal 103	Peraturan pelaksanaan dari Undang-Undang ini harus ditetapkan paling lama 1 (satu) tahun terhitung sejak Undang-Undang ini diundangkan.
60.	Pasal 104	Undang-Undang ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.
61.	Lampiran I diubah dengan UU No.13 Tahun 2022	<p>TEKNIK PENYUSUNAN NASKAH AKADEMIK RANCANGAN UNDANG-UNDANG, RANCANGAN PERATURAN DAERAH PROVINSI, DAN RANCANGAN PERATURAN DAERAH KABUPATEN/KOTA:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Naskah Akademik adalah naskah hasil penelitian atau pengkajian hukum dan hasil penelitian lainnya terhadap suatu masalah tertentu yang dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah mengenai pengatura masalah tersebut dalam suatu Rancangan Undang-Undang, Rancangan Peraturan Daerah Provinsi, Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota, sebagai solusi terhadap permasalahan dan kebutuhan hukum masyarakat. 2. Sistematika Naskah Akademik adalah sebagai berikut: JUDUL KATA PENGANTAR DAFTAR ISI

No.	Pasal	Isi ketentuan
		BAB I PENDAHULUAN BAB II KAJIAN TEORETIS DAN PRAKTIK EMPIRIS BAB III EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANGUNDANGAN TERKAIT BAB IV LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS BAB V JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP MATERI MUATAN UNDANG-UNDANG, PERATURAN DAERAH PROVINSI, ATAU PERATURAN DAERAH KABUPATEN/KOTA BAB VI PENUTUP DAFTAR PUSTAKA LAMPIRAN: RANCANGAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Jika melihat pada ketentuan Pasal 59 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, maka terlihat bahwa ketentuan tersebut juga memerintahkan Peraturan Presiden yang mengatur mengenai tata cara mempersiapkan rancangan peraturan daerah yang berasal dari gubernur atau bupati/walikota. Ketentuan tersebut telah diatur di dalam Peraturan Presiden Nomor 87 Tahun 2014 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 76 Tahun 2021. Selain itu, ketentuan penyusunan produk hukum daerah berpedoman pula pada Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 120 Tahun 2018. Di dalam ketentuan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 mengatur produk hukum daerah berbentuk peraturan dan penetapan. Produk hukum daerah berbentuk peraturan terdiri atas:

- a. Perda;
- b. Perkada; dan
- c. Peraturan DPRD.

Di dalam Pasal 1 angka 4 Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 120 Tahun 2018 disebutkan bahwa Perda Provinsi atau nama lainnya dan Perda Kabupaten/Kota atau nama lainnya yang selanjutnya disebut Perda adalah peraturan perundang-undangan yang dibentuk oleh DPRD dengan persetujuan bersama kepala daerah. Di dalam Pasal 1 angka 5 Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 120 Tahun 2018 disebutkan bahwa Peraturan Kepala Daerah yang selanjutnya disebut Perkada adalah peraturan gubernur dan/atau peraturan bupati/wali kota. Di dalam Pasal 1 angka 7 Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 120 Tahun 2018 disebutkan bahwa Peraturan DPRD adalah peraturan yang ditetapkan oleh pimpinan DPRD provinsi dan pimpinan DPRD kabupaten/kota.

Selain mendasarkan pada peraturan perundang-undangan tersebut, pembentukan produk hukum daerah di Kota Semarang juga telah diatur di dalam Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 4 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pembentukan Produk Hukum Daerah. Di dalam Bab II diatur tentang bentuk produk hukum daerah, yaitu:

- a) Pasal 5 mengatur tentang produk hukum daerah berbentuk:
 - a. peraturan; dan
 - b. penetapan.

- b) Pasal 6: Produk hukum daerah berbentuk peraturan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 huruf a terdiri atas:
 - a. Perda;
 - b. Peraturan Walikota; dan
 - c. Peraturan DPRD.

- b) Pasal 7: Produk hukum daerah berbentuk penetapan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 huruf b terdiri atas:
 - a. keputusan Walikota;
 - b. keputusan DPRD;
 - c. keputusan Pimpinan DPRD; dan
 - d. keputusan Badan Kehormatan DPRD

Selain itu, pembentukan produk hukum di Kota Semarang juga berpedoman pada Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 4 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pembentukan Produk Hukum Daerah.

Pasal 5 Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 4 Tahun 2021:

Produk hukum daerah berbentuk:

- a. peraturan; dan
- b. penetapan.

Pasal 6 Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 4 Tahun 2021

Produk hukum daerah berbentuk peraturan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 huruf a terdiri atas:

- a. Perda;
- b. Peraturan Walikota; dan
- c. Peraturan DPRD.

Pasal 7 Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 4 Tahun 2021

Produk hukum daerah berbentuk penetapan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 huruf b terdiri atas:

- a. keputusan Walikota;
- b. keputusan DPRD;
- c. keputusan Pimpinan DPRD; dan
- d. keputusan Badan Kehormatan DPRD.

C. KAJIAN TERHADAP PRAKTIK PENYELENGGARAAN, KONDISI YANG ADA, SERTA IMPLIKASI DALAM PENERAPAN SISTEM BARU PADA RAPERDA

Berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan yang mengatur kewenangan Pemerintah Daerah dalam bidang perhubungan, maka terlihat bahwa Pemerintah Daerah memiliki wewenang dalam perhubungan darat (lalu lintas dan angkutan jalan), perkeretaapian, pelayaran dan perhubungan udara (khusus pemerintah kabupaten/kota).

Demikian halnya dengan Pemerintah Kota Semarang. Namun karena Kota Semarang tidak memiliki angkutan Sungai, danau dan laut, maka pemerintah Kota Semarang tidak menyelenggarakan bidang perhubungan sub urusan pelayaran. Akan tetapi pada waduk Jatibarang, terdapat kegiatan pariwisata air yang dikelola oleh Pemerintah Pusat sehingga Pemerintah Kota Semarang hanya sebatas pada menerima laporan masyarakat dan menjalankan koordinasi dengan Pemerintah Pusat. Demikian halnya perkeretaapian yang menjadi kewenangan Pemerintah Kota Semarang pun belum diselenggarakan. Sub urusan perkeretaapian yang diselenggarakan di Kota Semarang masih merupakan kewenangan Pemerintah Pusat dan BUMN yaitu PT Kereta Api Indonesia (PT KAI).

Namun demikian, sub urusan lalu lintas angkutan jalan semuanya terselenggara di Kota Semarang. Di bawah ini diuraikan beberapa aspek urusan lalu lintas angkutan jalan yang menjadi permasalahan di Kota Semarang.

1. Parkir.

Kota Semarang sebagai salah satu kota metropolitan di Indonesia masih menyimpan banyak permasalahan yang belum bisa terselesaikan. Salah satu permasalahan yang dihadapi Kota Semarang adalah permasalahan perparkiran yang semakin rumit. Hal ini terlihat masih banyaknya keluhan mengenai kondisi perparkiran di Kota Semarang yang semakin semrawut sebagaimana terungkap melalui surat pembaca. Lahan-lahan yang berada dipinggir jalan raya kini seringkali digunakan sebagai lokasi parkir motor maupun mobil, terutama di depan pasar tradisional seperti Pasar Johar, Pasar Bulu, Pasar Karangayu atau pusat jajan serba ada dan pusat oleh-oleh seperti di sepanjang jl Pandanaran. Akibatnya, kemacetan pun sering kali terjadi akibat berkurangnya luas badan jalan. Kemacetan itu menjadi lebih parah lagi pada saat jam-jam sibuk. Saat keberangkatan dan pulang kerja atau sekolah.

Meskipun hampir di sepanjang pinggir jalan raya yang dijadikan tempat parkir itu, terpasang rambu-rambu larangan parkir, tetapi tetap saja

berbagi kendaraan bermotor berjajar di sepanjang jalan itu. Para juru parkir juga tetap saja tidak mengindahkan rambu larangan tersebut. Akibatnya, para juru parkir sering menghentikan kendaraan yang sedang melaju di jalan raya secara sewenang-wenang. Hal itu demi memuluskan jalan bagi kendaraan yang diparkiri sehingga sering memacetkan arus lalu lintas di sekitar tempat itu. Bahkan, sering menimbulkan kecelakaan lalu lintas, karena di belakang kendaraan itu, belum siap untuk mengerem. Tata parkir di Kota Semarang yang amburadul, sangat mengganggu estetika kota. Apalagi kini hampir seluruh tempat keramaian seperti warung makan, tempat fotokopi, ATM, toko-toko, dan tempat ibadah dijadikan sebagai lahan parkir. Sebaiknya Pemerintah Kota Semarang segera membentuk peraturan tentang pembatasan lahan parkir komersial yang bertujuan untuk meminimalkan kemacetan, terutama di tempat yang awalnya padat arus lalu-lintas. Selain itu, untuk membangun *brain image* pada Pemerintah Kota, karena masyarakat manjadi mengerti bahwa lahan-lahan parkir komersial yang ada merupakan lahan resmi yang dikelola daerah. Hasilnya retribusi yang dibayarkan benar-benar masuk kedalam kas daerah. Tata Parkir di Kota Semarang pun menjadi jauh lebih rapi.

Untuk mewujudkan hal itu, dibutuhkan peran dari berbagai pihak terutama para pihak juru parkir. Pemerintah Kota Semarang sudah seharusnya untuk memulai dengan menata ulang para juru parkir yang ada di Kota Semarang yang jumlahnya kini sudah semakin banyak. Hal itu perlu diterapkan sebab justru juru parkir dadakan yang sering menimbulkan kemacetan maupun keresahan di masyarakat. Sebab, mereka terkesan memaksa untuk meminta uang bahkan sering memeras masyarakat agar bersedia membayar tarif parkir dalam jumlah yang lebih banyak yang tidak sesuai dengan ketentuan Peraturan Daerah perparkiran yang telah diundangkan. Untuk menanggulangi agar juru parkir dadakan tidak ada lagi atau minimal

supaya jumlahnya tidak terus bertambah, maka Pemerintah Kota Semarang perlu menerapkan manajemen perparkiran yang tegas.

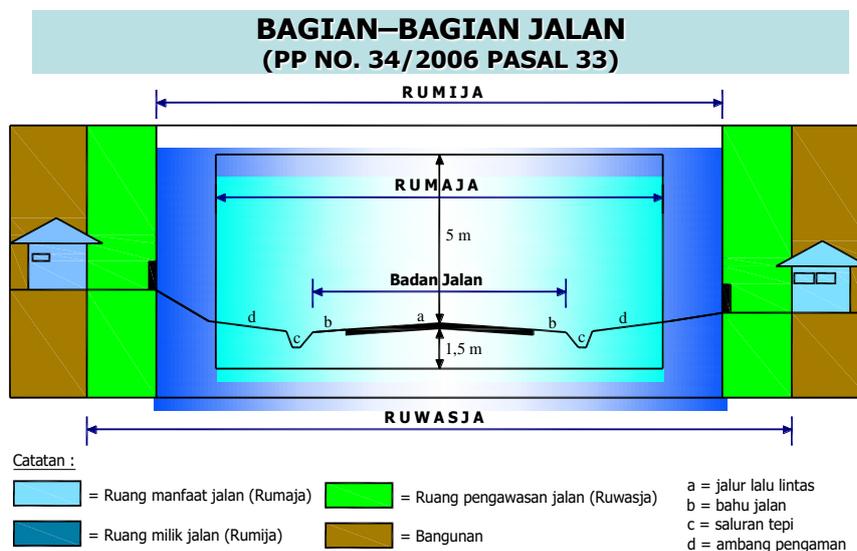
Pemerintah Kota Semarang melalui Satuan Polisi Pamong Praja dapat melakukan razia rutin untuk mengendalikan juru parkir. Pemerintah Kota Semarang juga diharapkan memberikan pelatihan kepada para juru parkir untuk menambah pengetahuan mereka tentang perparkiran baik menambah pengetahuan tentang arti rambu-rambu lalu-lintas dan peraturan lalu-lintas. Selain itu, Pemerintah Kota Semarang perlu memberikan insentif kepada juru parkir yang biasa melaksanakan tugasnya dengan benar dan memungut tarif parkir sesuai dengan ketentuan. Perlu diikuti juga dengan memberikan perlindungan kepada juru parkir resmi dari pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab yang bisa membahayakan keselamatan jiwa juru parkir tersebut. Perbaikan manajemen dengan ada kebijakan tersebut diharapkan bisa memperbaiki manajemen perparkiran di Kota Semarang. Harapannya estetika Kota Semarang bisa lebih terjaga dan kemacetan-kemacetan yang ditimbulkan akibat kesemrawutan dalam pengaturan kendaraan yang parkir di pingir jalan utama, bisa dihilangkan. Di samping itu, pemasukan daerah dari retribusi parkir bisa dimaksimalkan (cyber news, 02 Mei 2009).

Berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa parkir dibedakan menjadi 2 (dua) yaitu parkir on street dan parkir off street. Secara teoritis masing-masing jenis parkir adalah sebagai berikut ini,

- a. Parkir *on Street* adalah parkir di badan jalan artinya kendaraan dapat melakukan parkir di tepi jalan umum yaitu di ruang milik jalan (Rumija). Parkir ini dikenai retribusi jasa parkir umum.
- b. Parkir *off street* adalah parkir yang dilakukan di luar badan jalan yaitu di luar dari ruang milik jalan (Rumija). Lokasi parkir ini dapat berupa tempat khusus parkir misalnya gedung parkir, taman parkir ataupun fasilitas parkir tertentu. Pengelolaan parkir dapat dilakukan oleh pemerintah, badan usaha maupun perorangan. Pengguna

parkir off street dikenakan tarif parkir khusus yang dipungut oleh pemerintah sesuai peraturan daerah yang berlaku dan dapat dipungut oleh swasta sesuai tarif yang diatur oleh pengelola dan diwajibkan membayar pajak parkir kepada pemerintah setempat. Untuk memperjelas gambaran lokasi parkir *on street* maupun *off street* di bawah ini disampaikan tentang pengertian rumija berdasarkan Pasal 33 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006.

Gambar 2.1. Bagian-Bagian Jalan Umum



13

(Sumber : PP 34 Tahun 2006)

Lebar rumija bervariasi sesuai dengan kelas dan jenis jalan, sehingga perlu adanya peraturan pendukung bagi pelaksanaan pengaturan parkir di badan jalan (*on street parking*) sehingga diperoleh kejelasan bagi para pelaksana dan pengguna batas-batas bagi *on street parking* maupun *off street parking*.

Persoalan parkir di Kota Semarang merupakan masalah yang selalu timbul terutama persoalan parkir yang tidak sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Oleh karena itu, Dinas Perhubungan bersama dengan Polrestabes Kota Semarang secara rutin melaksanakan penertiban parkir tersebut untuk meningkatkan ketaatan masyarakat dan kelancaran lalu lintas di Kota Semarang.

2. Terminal

Terminal berasal dari kata *terminate* (berakhir). Terminal secara umum adalah tempat yang digunakan untuk pertukaran moda dari moda yang paling sederhana seperti pejalan kaki ke angkutan umum sampai dalam bentuk intermoda seperti moda angkutan jalan kereta api ataupun ke moda angkutan udara.

Terminal merupakan tempat dimana penumpang dapat mencapai alat angkutan umum yang diinginkan atau tempat berganti kendaraan. (R.W. Faulks, 1982). Terminal merupakan tempat dimana barang atau penumpang dapat bertemu dengan sistem transportasi untuk diangkut atau berpindah ke kendaraan lain. (David Steward, 1980).

Terminal adalah tempat kendaraan umum untuk berhenti, menurunkan/menaikkan penumpang dan tempat bagi penumpang untuk menunggu pemberangkatan ke tempat tujuan. Terminal diartikan pula sebagai tempat dimulainya serta berakhirnya suatu perjalanan dan tempat transit bagi penumpang untuk melanjutkan perjalanan. (Suwardjoko Warpani).

Menurut surat keputusan bersama Menteri Perhubungan, tahun 1976 mengenai terminal adalah sebagai berikut: "Prasarana untuk kepentingan angkutan jalan raya, guna mengatur keberangkatan, kedatangan dan berpangkalnya kendaraan bermotor umum serta memuat dan menurunkan orang atau barang."

Istilah yang dipergunakan untuk banyak makna, yang maksud utamanya adalah stasiun akhir. Dalam pengertian sama, digunakan bagi stasiun penghubung utama bis, kereta api, dan pesawat udara. (Ensiklopedia Indonesia, Ichtiar Baru-Hoeve, 1980).

Terminal merupakan istilah yang dipergunakan untuk banyak makna yang maksud utamanya adalah stasiun akhir. Dalam pengertian yang sama, digunakan bagi stasiun penghubung utama, bis, kereta api, pesawat terbang. Terminal sebagai prasarana simpul transportasi memiliki peranan yang sangat penting dalam menunjang sistem transportasi terutama

angkutan umum. Keberadaan terminal tidak saja terkait dengan fungsi untuk menaik atau menurunkan penumpang. Saat ini perkembangan fungsi terminal lebih mendalam lagi sebagai simpul transportasi terpadu. Dalam artian pada terminal ini terjadi proses perpindahan moda baik secara inter maupun antar moda transportasi.

Terkait dengan Otonomi Daerah, fungsi terminal dikelola oleh pemerintahan daerah masing-masing. Sejalan dengan itu terminal selain memiliki peranan dalam bidang transportasi dan sosial, juga sebagai fungsi ekonomi untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD). Perkembangan yang ada terminal juga sudah mengarah pada prospektif bisnis. Konsep penentuan lokasi terminal diharapkan dapat memberikan tingkat pelayanan yang tinggi kepada penumpang dan tingkat aksesibilitas yang tinggi bagi angkutan umum dari dan ke terminal. Letak terminal tidak hanya memusat di pusat kota saja seperti saat ini, melainkan terminal yang berada dalam satu koridor bersama yang dapat memberikan pelayanan bagi angkutan desa dan bus.

a. Terminal penumpang tipe A

Adalah terminal yang berfungsi untuk melayani kendaraan umum untuk Angkutan Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) dan atau angkutan lintas batas negara, Angkutan Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP), Angkutan Kota (Angkot), dan/atau Angkutan Pedesaan (Ades). Terminal tipe ini memiliki tingkat pelayanan 50 sampai dengan 100 kendaraan per jam.

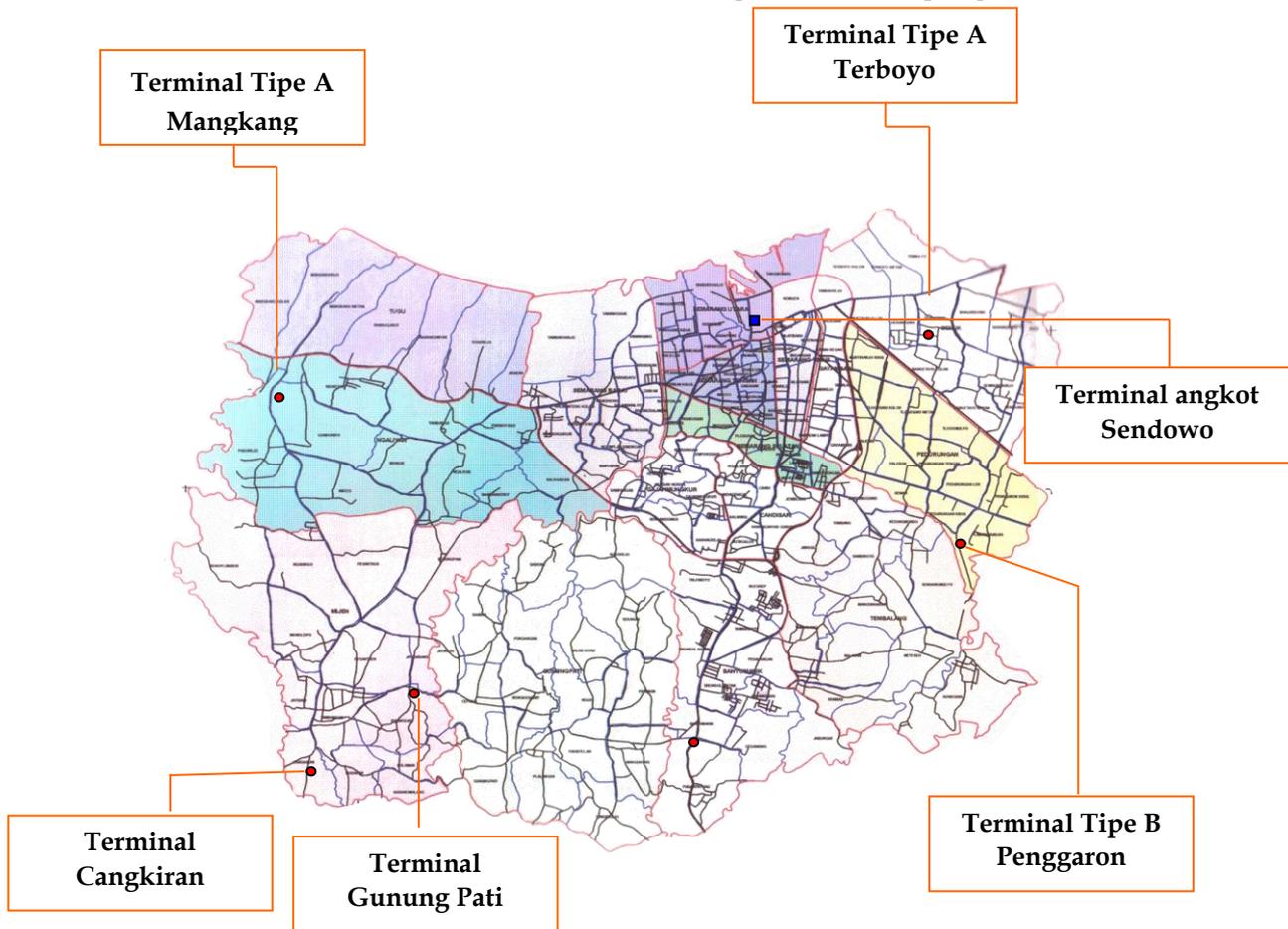
b. Terminal penumpang tipe B

Adalah terminal yang berfungsi untuk melayani kendaraan umum untuk angkutan Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP), Angkutan Kota (Angkot), dan/atau Angkutan Pedesaan (Ades). Terminal tipe B memiliki tingkat pelayanan 25 sampai dengan 50 kendaraan per jam.

c. Terminal penumpang tipe C

Adalah terminal yang berfungsi untuk melayani kendaraan umum untuk Angkutan Kota (Angkot), dan/atau Angkutan Pedesaan (Ades). Terminal tipe C memiliki tingkat pelayanan ≤ 25 kendaraan per jam.

Gambar 2.1 Terminal Angkutan Penumpang



3. Kendaraan

Pemerintah Kota Semarang memiliki tugas dan tanggung jawab untuk melakukan pengaturan dan pembinaan kendaraan bermotor untuk pencapaian tujuan penyelenggaraan transportasi jalan dan pembangunan nasional. Pengaturan dan pembinaan kendaraan bermotor tersebut tidak dapat dipisahkan dari sistem lalu lintas dan angkutan jalan yang secara keseluruhan merupakan bagian tidak terpisahkan dari sistem transportasi nasional.

Pengaturan kendaraan merupakan salah satu tanggung jawab Pemerintah Daerah, termasuk Pemerintah Kota Semarang. Untuk menjaga dan menjamin kelaikan kendaraan khususnya angkutan penumpang dan barang, maka dilakukan pengujian kendaraan bermotor. Pengujian Kendaraan Bermotor adalah suatu proses untuk menilai kelayakan sebuah

kendaraan angkutan umum dan angkutan barang, karena kendaraan merupakan sebagian unsur pokok dalam penyelenggaraan transportasi jalan yang bertujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat dan aman (UU no. 22 Tahun 2009).

Tugas dan tanggung jawab tersebut dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Semarang. yang bertanggung jawab di bidang pengujian kendaraan bermotor. Pengujian kendaraan bermotor merupakan kegiatan untuk menentukan persyaratan teknis dan kelaikan jalan. Kendaraan bermotor yang dimaksud yaitu mobil penumpang; mobil bus; mobil barang; kereta gandengan; kereta tempelan; kendaraan khusus, dan kendaraan umum. Namun karena keterbatasan sarana, prasarana dan sumber daya manusia (SDM), pengujian kendaraan bermotor hanya diwajibkan bagi kendaraan barang dan kendaraan penumpang umum.

Dalam proses pengujian itu setiap pemilik kendaraan diwajibkan membayar retribusi yang besarnya disesuaikan menurut jenis dengan jumlah berat yang diperbolehkan (JBB). Oleh karena itu pembayaran retribusi pengujian kendaraan tidak disamaratakan, melainkan dilakukan secara proporsional sesuai jenis dengan JBB masing-masing kendaraan bermotor sesuai Peraturan Daerah Kota.

4. Sistem ATCS

Sistem informasi yang telah dilakukan di Kota Semarang adalah memasang sistem ATCS (*Area Traffic Control System*) yaitu sistem pengendalian lalu lintas yang berbasis teknologi informasi pada suatu area yang bertujuan untuk mengoptimalkan kinerja jaringan jalan melalui optimasi dan koordinasi lampu lalu lintas di setiap persimpangan

Fungsi ATCS dalam upaya penataan lalu lintas adalah:

- a. Mengatur waktu sinyal di persimpangan secara reponsif dan terkoordinasi;

- b. Dalam keadaan tertentu dapat memberikan prioritas bagi kendaraan darurat;
- c. Menyampaikan informasi kondisi lalu lintas dan lintasan alternatif; dan
- d. Menyediakan rekaman data lalu lintas, rekaman kejadian kecelakaan dan kejadian di persimpangan.

Sedangkan manfaat sistem ATCS adalah:

- a. Terciptanya optimasi kinerja jaringan jalan
- b. Mewujudkan sistem lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat dan berwawasan lingkungan.
- c. Mengurangi tugas dan beban petugas dalam mengatur lalu lintas di persimpangan.

Sistem ini sudah dipasang di 14 titik simpang di Kota Semarang, untuk pengembangan ke depan tentunya sistem ATCS ini sebaiknya dipasang pada semua simpang yang ada namun tentunya membutuhkan biaya cukup tinggi sehingga perlu dilakukan secara bertahap dan sesuai dengan lokasi-lokasi yang mendesak.

5. Sarana dan Prasarana

Kapasitas jaringan jalan yang ada di Kota Semarang relatif cukup tinggi dengan banyaknya jaringan jalan utama memiliki lebar yang cukup besar. Lebar jalan utama Kota Semarang sendiri rata-rata memiliki empat lajur dengan ukuran lebar minimum 7-8 meter. Namun dilihat dari kondisi arus pergerakan transportasi perkotaan yang cukup tinggi, pelayanan kinerja transportasi hampir mendekati tingkat kejenuhan.

lihat pada kondisi itu, terdapat beberapa jaringan jalan yang masih mencukupi kapasitasnya. Namun, terdapat pula jaringan jalan yang memiliki kondisi pelayanan pada tingkat kejenuhan (*degree saturation/DS*) ($DS > 0,85$) yang ditandai dengan kemacetan di beberapa titik pada ruas jalan itu. Ruas jalan yang relatif mengalami titik jenuh, seperti Jl. Kaligawe, Jl. Majapahit, Jl. Siliwangi dan beberapa ruas jalan tengah kota yang

hampir seharian (12 jam mengalami ketersendatan lalu lintas). Selain itu jaringan yang ada relatif masih mencukupi tingkat kapasitas jaringan jalan yang ada, namun untuk kondisi tahun-tahun mendatang juga akan mengalami titik kejenuhan seperti Jl. Teuku Umar yang sewaktu-waktu mengalami kemacetan terutama pada waktu pagi dan sore hari.

6. Trayek di Kota Semarang

Transportasi merupakan salah satu aspek penunjang kemajuan bangsa terutama dalam kegiatan perekonomian negara yang tidak lepas dari pengaruh pertambahan jumlah penduduk. Perkembangan transportasi pada saat ini sangat pesat. Hal ini disebabkan oleh kemajuan teknologi dan taraf hidup masyarakat yang semakin meningkat. Salah satu sarana transportasi pada saat ini yang paling mudah didapatkan dan sering digunakan adalah angkutan kota.

Angkutan kota merupakan salah satu bentuk dari angkutan umum yang mempunyai fungsi sebagai sarana pergerakan manusia untuk berpindah dari suatu tempat ke tempat lain, yang juga merupakan sarana transportasi alternatif di dalam kota, terutama bagi masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Sehingga kebutuhan akan sarana dan prasarana ini sangat diperlukan di wilayah perkotaan, dalam hal ini termasuk kota Semarang. Angkutan kota diharapkan mampu menyediakan *aksesibilitas* yang baik bagi penggunaanya, hal ini dapat dilihat dari dua faktor yang menentukan tingkat tinggi rendahnya akses dari suatu tempat asal tujuan. Faktor tersebut adalah faktor waktu tempuh dan faktor biaya perjalanan. Dengan semakin kecilnya kedua faktor tersebut bila dibandingkan dengan penggunaan kendaraan pribadi, maka tingkat *aksesibilitas* dengan menggunakan angkutan kota menjadi semakin tinggi, sehingga diharapkan penggunaan moda kendaraan pribadi akan berkurang dan beralih ke moda angkutan kota.

Sesuai dengan amanat Pasal 3 Undang-undang No.22 Tahun 2009 yang secara tegas mengatur tentang tujuan diselenggarakannya lalu lintas dan angkutan jalan antara lain terwujudnya pelayanan lalu lintas dan

angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar untuk mendorong perekonomian nasional dan memajukan kesejahteraan umum serta terwujudnya etika berlalu lintas. Untuk mencapai tujuan penyelenggaraan transportasi jalan perlu dilakukan pembinaan yang mengarah kepada perwujudan jaringan transportasi jalan, dalam hal ini termasuk jaringan angkutan umum perkotaan.

Pelayanan angkutan orang dikelompokkan menurut wilayah pelayanan, operasi pelayanan dan perannya. Menurut wilayah pelayanan, angkutan penumpang dengan kendaraan umum, terdiri atas angkutan antar kota, angkutan kota, angkutan pedesaan, dan angkutan lintas batas negara. Menurut operasi pelayanannya, angkutan penumpang dengan kendaraan umum di atas dapat dilaksanakan dalam trayek tetap dan teratur dan tidak dalam trayek. Trayek tetap dan teratur biasanya dikaitkan dengan trayek antarkota antar provinsi (AKAP), trayek antarkota dalam provinsi (AKDP) dan trayek perkotaan maupun pedesaan. Untuk angkutan tidak dalam trayek biasanya merupakan angkutan paratransit.

Untuk wilayah pelayanan angkutan penumpang tidak dibatasi dengan wilayah, operasi, perannya melainkan diatur dalam peraturan lalu lintas yang terkait dengan pelayanan yang diberikan. Hampir semua jaringan jalan yang ada di Kota Semarang dapat dilalui atau digunakan untuk angkutan penumpang tersebut terutama dengan penggunaan angkutan pribadi. Pada jaringan pelayanan ini pengguna kendaraan pribadi tidak terlalu diperhatikan. Hal ini dikarenakan tingkat fleksibilitas jaringan pelayanan angkutan kendaraan pribadi ini masih relatif bebas belum mengikat. Lain halnya kondisi itu dengan pelayanan angkutan penumpang umum berdasarkan wilayah pelayanan. Dalam pengoperasiannya angkutan yang beroperasi di jalan perlu ijin untuk beroperasi, supaya menghindari terjadinya angkutan gelap maka dibuat suatu aturan yang disebut trayek. Trayek adalah teknik yang ditetapkan pemerintah untuk mengatur pola pelayanan angkutan umum.

Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum dapat dilaksanakan dengan trayek tetap dan teratur atau tidak dalam trayek. Dalam prakteknya

jenis angkutan dengan trayek tetap dan teratur (angkot, bus, kereta api) lebih dominan perannya dibandingkan dengan yang tidak dalam trayek (taksi, mobil sewaan, dan lain-lain). Hal ini terkait dengan efisiensi pelayanan dan kemampuan membayar (*ability to pay*) dari masyarakat.

Klasifikasi trayek kota adalah sebagai berikut.

- a. Trayek Utama yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan:
 - 1) mempunyai jadwal tetap;
 - 2) melayani antar kawasan utama, antara kawasan utama dan kawasan pendukung dengan ciri melakukan perjalanan ulang-alik secara tetap dengan pengangkutan yang bersifat massal;
 - 3) dilayani oleh mobil bus umum;
 - 4) pelayanan cepat dan/atau lambat;
 - 5) jarak pendek;
 - 6) melalui tempat-tempat yang ditetapkan hanya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang;
- b. Trayek Cabang yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan:
 - 1) mempunyai jadwal tetap;
 - 2) melayani antar kawasan pendukung dan antara kawasan pendukung dan kawasan pemukiman;
 - 3) dilayani oleh mobil bus umum;
 - 4) pelayanan cepat dan/atau lambat;
 - 5) jarak pendek;
 - 6) melalui tempat-tempat yang ditetapkan hanya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang;
- c. Trayek Ranting yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan:
 - 1) melayani angkutan dalam kawasan pemukiman;
 - 2) dilayani oleh mobil bus umum dan/atau mobil penumpang umum;
 - 3) pelayanan lambat;
 - 4) jarak pendek;
 - 5) melalui tempat-tempat yang ditetapkan hanya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang;
- d. Trayek Langsung yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan:

- 1) mempunyai jadwal tetap;
- 2) melayani angkutan antar kawasan secara tetap yang bersifat masal dan langsung;
- 3) dilayani oleh mobil bus umum;
- 4) pelayanan cepat;
- 5) jarak pendek;
- 6) melalui tempat-tempat yang ditetapkan hanya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.

Angkutan penumpang dengan kendaraan umum di Kota Semarang, terdiri dari angkutan antar kota, angkutan kota dan angkutan pedesaan. Pembagian wilayah pelayanan angkutan umum Kota Semarang terdiri dari:

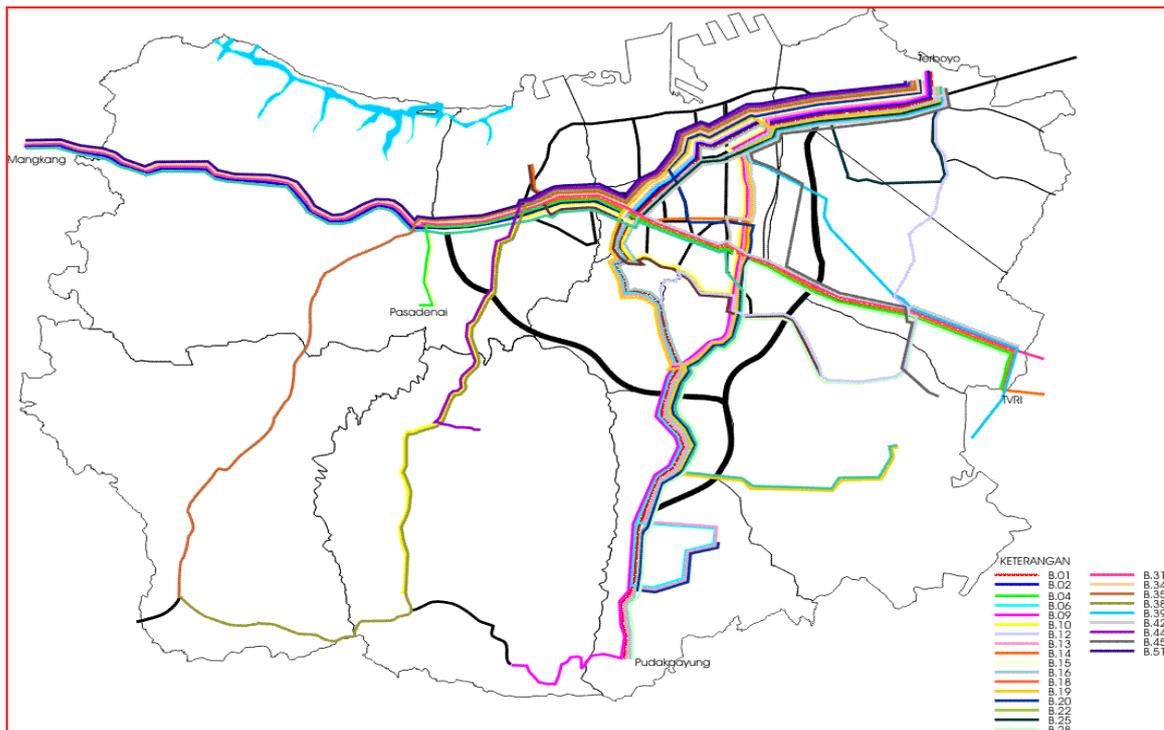
- a. Antar kota Antar Provinsi (AKAP): Seluruh Kota di Pulau Jawa dan Kota Besar di Pulau Sumatera, dan Pulau Bali;
- b. Antar kota Dalam Provinsi (AKDP): Seluruh Kota di Provinsi Jawa Tengah; dan
- c. Angkutan Kota : Melayani seluruh Kecamatan dan perbatasan

Sistem angkutan umum dalam Kota Semarang terbagi menjadi dua bagian, yaitu sistem pelayanan dalam trayek (misalnya, angkutan kota dan bus kota) dan sistem pelayanan tidak dalam trayek, yaitu taksi. Untuk angkutan umum antar kota pada umumnya dilayani oleh bus dan mobil penumpang lainnya. Pada pelayanan angkutan dalam trayek terdiri dari tiga tingkat pelayanan, yaitu:

- a. trayek utama yang dilayani oleh angkutan jenis bus yaitu trayek yang melayani jalan-jalan utama di Kota Semarang;
- b. trayek cabang yang dilayani oleh angkutan jenis Mobil Penumpang Umum (MPU);
- c. trayek ranting yang dilayani oleh angkutan jenis Mobil Penumpang Umum (MPU) yaitu trayek yang melayani angkutan kawasan-kawasan perumahan di Kota Semarang.

Kondisi trayek kendaraan angkutan penumpang umum bus yang melayani angkutan dalam kota di wilayah Kota Semarang terlihat dalam gambar di bawah ini.

Gambar 2.3 Jaringan trayek angkutan bus Kota Semarang



Sumber: Dinas Perhubungan Kota Semarang, 2023

Dalam melaksanakan pelayanan untuk masyarakat, maka Pemerintah Kota Semarang telah menyelenggarakan Bus Rapid Transit (BRT). Berdasarkan data litbang Kompas, 2023 dikemukakan:

- a. Pelayanan BRT Kota Semarang dimulai 18 September 2009 dengan koridor pertama di trayek Terminal Mangkang-Terminal Penggaron yang dilayani 20 bus. Meskipun awalnya mengalami hambatan dengan adanya pertentangan dengan pengusaha dan awak angkutan umum.
- b. Hasil penelitian dari Hasriwan Putra, pakar transportasi umum dari Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN), pada tahun 2019 menunjukkan bahwa biaya pembangunan BRT hanya Rp 10 miliar-

Rp 194 miliar per kilometer. Jumlah ini sepuluh kali lipat lebih kecil apabila dibandingkan dengan pembangunan transportasi berbasis rel, seperti *light rapid transit* (LRT) yang bisa mencapai Rp 1 triliun per kilometer.

- c. Pengembangan jaringan ini terus dilakukan hingga 2022. Kini, Trans Semarang telah memiliki delapan koridor utama dan empat koridor *feeder*. Jumlah busnya pun telah bertambah menjadi 259 unit atau sepuluh kali lipat lebih banyak daripada masa awal operasional. Sebanyak 82 unit bus dimiliki pemerintah dan 177 lainnya milik konsorsium PT Trans Semarang.
- d. Dengan topografi kota Semarang berupa perbukitan dengan jalan curam dan sempit, maka strategi yang diambil Trans Semarang adalah melalui koridor *feeder*. Berbeda dari koridor utama yang dilayani bus besar atau sedang, koridor ini menggunakan minibus berkapasitas 20 orang. Dimensi yang lebih kecil membuat angkutan koridor *feeder* dapat dengan lincah melintasi jalur yang sempit, berkelok, dan menanjak.
- e. Inovasi lain yang dilakukan adalah dengan penyederhanaan halte bus. Sebelumnya, halte dibuat dari konstruksi permanen yang membutuhkan ruang cukup besar. Kemudian, halte mulai disederhanakan dalam bentuk portabel yang lebih ringkas. Kini, sebagian besar halte Trans Semarang hadir dalam bentuk rambu yang sangat ringkas dan jauh lebih murah. Setidaknya 54 persen dari total 961 halte pemberhentian Trans Semarang merupakan rambu, sedangkan 27 persen dalam bentuk permanen dan 18 persen sisanya halte portable.
- f. Inovasi selanjutnya dilakukan Trans Semarang dengan semakin memudahkan penggunaannya dengan layanan aplikasi Trans Semarang yang dapat diunduh di *Google Play* ataupun *App Store* dan pembayaran secara digital dengan e-money dan e-wallet dengan memindai QRIS.

g. Dukungan komitmen Pemerintah Kota Semarang dalam mengoptimalkan layanan Trans Semarang juga diwujudkan melalui peningkatan anggaran. Pada tahun 2016, jumlah APBD Kota Semarang yang dikucurkan untuk operasionalisasi Trans Semarang adalah Rp 52 miliar. Pada tahun 2022, jumlah ini naik empat kali lipat menjadi Rp 213 miliar atau 89,4 persen dari total kebutuhan anggaran. Dukungan anggaran dari pemerintah seperti ini dapat menjadi faktor penentu keberhasilan layanan karena penyelenggaraan Trans Semarang menggunakan skema badan layanan umum (BLU) yang tidak berorientasi pada keuntungan. Semangat para pemangku kepentingan untuk terus membenahi Trans Semarang pada akhirnya dapat meyakinkan masyarakat untuk mulai beralih menggunakan transportasi umum. Pada awal kemunculannya tahun 2010, Trans Semarang hanya mampu mengangkut 369.000 penumpang atau sekitar 1.000 penumpang per hari. Selang sembilan tahun kemudian, yakni pada 2019, jumlahnya melonjak hingga 30 kali lipat menjadi 11,3 juta penumpang atau 30.900 penumpang per hari.

Pelayanan Trans Semarang semakin menunjukkan kepedulian pada disabilitas dengan menambah 1 unit armada microbus khusus disabilitas untuk Koridor VI Rute Universitas Diponegoro-Universitas Negeri Semarang. Armada tersebut dilengkapi sistem hidrolis dan tempat luas dibagian belakang untuk menampung kursi roda. Kapasitas penumpang di dalam armada microbus khusus disabilitas ini terdiri dari 1 penumpang di kursi depan, 10 penumpang di kursi tengah, dan 1 tempat untuk kursi roda dan juga menyediakan pembayaran non tunai khusus disabilitas yang dilengkapi dengan huruf braille (dishub, semarang.go.id, 2023).

7. ANDAL LALIN

Analisa Dampak Lalu-Lintas (ANDALL) merupakan suatu analisis mengenai pengaruh dari suatu pengembangan lahan terhadap sistem lalu-

lintas di sekitarnya. Pengaruh ini dapat diakibatkan oleh bangkitan lalu lintas (*trip generation*), oleh alihan lalu lintas (*diverted traffic*) dan keluar masuk kendaraan di kawasan tersebut. Dampak ini juga bersifat positif jika jarak maupun waktu tempuh menjadi lebih pendek atau jika jumlah perjalanan menjadi berkurang, dan dapat pula bersifat negatif apabila jarak maupun waktu tempuh menjadi meningkat dan kapasitas jaringan transportasi menjadi menurun.

Analisis Dampak Lalu-lintas mempunyai banyak ragam, tergantung pada kondisi setempat dan kebijakan yang diikuti. ANDALL dapat bersifat makroskopik apabila yang menjadi perhatian utama adalah unsur makro (*land use transport system*). Tetapi dapat pula bersifat rinci (*mikroskopik*), apabila yang menjadi perhatian utamanya adalah kinerja manajemen sistem lalu lintasnya. Kebijakan pengendalian dampak lalu lintas dapat berupa optimasi (*meminimalkan*) dampak yang terjadi, sampai penyesuaian prasarana jalan agar dampak lalu lintas yang diperkirakan terjadi dapat terimbangi.

ANDALL yang bersifat rinci (*mikroskopik*) digunakan untuk perencanaan berskala jangka pendek (5 tahun), sedangkan untuk perencanaan yang berskala waktu jangka panjang (25 tahun) ANDALL yang digunakan bersifat makroskopis. Diantara kedua kajian tersebut terdapat kajian berskala menengah dengan umur perencanaan sekitar 10 sampai dengan 20 tahun, yang memberikan kajian yang bersifat relatif rinci dengan tetap memperhatikan unsur-unsur makronya.

8. Lalu-Lintas

Transportasi angkutan jalan memiliki peranan strategis. Untuk meningkatkan peran itu transportasi angkutan jalan harus ditata secara terpadu dan selaras dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, tepat, teratur, lancar, dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat. Transportasi angkutan jalan yang mempunyai karakteristik dan keunggulan tersendiri perlu dikembangkan dan dimanfaatkan sehingga

mampu menjangkau seluruh wilayah pelosok daratan dengan mobilitas tinggi dan mampu memadukan moda transportasi lain.

Pengembangan sistem transportasi angkutan jalan yang ditata dalam satu kesatuan sistem dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendinamisasikan unsur-unsurnya, serta peraturan-peraturan, prosedur dan metode dalam rangka mencapai daya guna dan hasil guna. Untuk mencapai daya guna dan hasil guna tersebut setiap kendaraan bermotor yang berjalan di jalan raya harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Persyaratan ini sangat diperlukan karena dalam rangka menjaga keselamatan, keamanan, dan ketertiban bagi pengguna jalan lainnya.

Pembinaan transportasi angkutan jalan juga dapat mendukung pertahanan dan keamanan daerah. Oleh karena itu penyelenggaraan transportasi angkutan jalan perlu diselenggarakan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar mampu menjangkau dan memberikan pelayanan kepada masyarakat di berbagai daerah. Demikian pula harus memperhatikan kepentingan umum dan kemampuan masyarakat, kelestarian lingkungan, koordinasi antar sektor, dan/atau unsur terkait serta terciptanya keamanan dan ketertiban masyarakat, disamping aspek keselamatan.

Keselamatan merupakan suatu faktor yang mutlak yang dibutuhkan oleh setiap insan manusia di dunia ini. Tak terkecuali keselamatan di sektor transportasi. Pada saat ini keselamatan di sektor transportasi sudah harus mendapatkan perhatian yang lebih serius lagi karena sektor transportasi merupakan sektor yang sangat penting dan sudah merupakan suatu kebutuhan dalam kehidupan masyarakat terutama kehidupan masyarakat yang modern seperti sekarang ini.

Keselamatan lalu lintas adalah suatu bentuk usaha/cara untuk mencegah terjadinya kecelakaan yang berupa keamanan, kenyamanan, dan perekonomian dalam memindahkan muatan (orang maupun barang/hewan) dengan menggunakan alat angkut tertentu melalui media atau lintasan tertentu dari lokasi/tempat asal lokasi/tempat tujuan perjalanan. Sebagai bagian dari Sistem Transportasi Nasional,

keselamatan transportasi khususnya keselamatan lalu lintas angkutan darat memiliki peranan yang sangat penting berkaitan dengan distribusi penduduk, barang/hewan guna mendukung kelancaran kegiatan pemerintahan dan pembangunan. Pesatnya pertumbuhan penduduk dan meningkatnya kebutuhan pelayanan jasa transportasi menuntut adanya peningkatan unsur keselamatan yang bertindak sebagai pedoman dalam penyediaan jasa transportasi baik secara kuantitatif maupun kualitatif.

Di dalam keselamatan transportasi ada 3 faktor pendukung keselamatan transportasi yaitu meliputi manusia, kendaraan, infrastruktur. Ketiga faktor tersebut harus bersinergi dengan baik, agar keselamatan transportasi dapat terwujud.

Keselamatan transportasi jalan terkait erat dengan bidang rekayasa jalan raya (*highway engineering*) dan beberapa bidang lainnya. Sedikitnya ada lima aspek pokok dalam rekayasa jalan raya yang terkait dengan masalah keselamatan yaitu aspek perancangan, aspek perencanaan, aspek pelaksanaan, operasi dan pemeliharaan. Disamping itu, ada dua bidang rekayasa lainnya yang terkait yaitu rekayasa kendaraan dan material (*vehicle and material engineering*), dan beberapa bidang non rekayasa meliputi ekonomi, psikologi, kesehatan, hukum, pendidikan dan bidang sosial lainnya. Oleh karena itu, bidang keselamatan sesungguhnya merupakan gabungan dari beberapa disiplin ilmu, sehingga dalam upaya penyusunan strategi penanggulangan termasuk dalam melakukan kajian faktor penyebab kecelakaan hendaknya melibatkan beberapa bidang keahlian (*interdisciplinary skills*) yang akan saling mengisi.

Dalam sebuah peristiwa kecelakaan sekurang-kurangnya melibatkan lima faktor yang saling berinteraksi yaitu:

1. Pengemudi (User/human)
2. Jalan (Prasarana)
3. Kendaraan (Sarana)
4. Lingkungan

Beberapa penelitian menyatakan bahwa faktor pengemudi dan interaksinya dengan empat faktor lainnya telah teridentifikasi sebagai faktor paling dominan dalam memberikan kontribusi terhadap terjadinya kecelakaan. Kontribusi faktor ini kurang lebih sebesar 92%, dimana untuk pengemudi saja sebesar 64%, interaksi pengemudi dengan empat faktor lainnya 28%, dan sisanya 8% adalah akibat empat faktor lainnya (non-pengemudi). Berikut diberikan beberapa contoh kontribusi dari setiap faktor terhadap kecelakaan transportasi jalan.

Faktor pengemudi di antaranya adalah: kondisi kesehatan, emosi, kelelahan, kemampuan teknis mengemudi, pengaruh alkohol dan obat terlarang. Dalam tahun 2003, 17.013 orang di Amerika meninggal dalam kecelakaan; 40% dari keseluruhan kematian akibat kecelakaan adalah pengemudi dalam pengaruh alkohol. Dalam kecelakaan yang menyebabkan kematian (*fatal crashes*), prosentase tertinggi pengemudi dengan kandungan alkohol dalam darah sebesar 0,08g/dl atau lebih adalah pengendara sepeda motor (29%), diikuti pengemudi truk ringan (22%) dan pengemudi kendaraan ringan (sedan dll) (22%) kemudian truk berat (1%). Di Australia, korban kematian terbanyak (31%) adalah pengemudi dengan usia antara 17-25 tahun. Di Indonesia (Ditlantas Polri), jumlah kecelakaan terbesar (33%) melibatkan pengemudi dengan usia antara 22-30 tahun. Lebih dari 72% kecelakaan yang terjadi melibatkan pemakai jalan dengan pendidikan SMP dan SMU.

Faktor lalu lintas menyangkut besar kecilnya arus lalu lintas, kecepatan dan komposisi jenis kendaraan yang ada. Semakin tinggi arus lalu lintas, kecepatan dan komposisi jenis kendaraan semakin beragam, maka potensi terjadi kecelakaan semakin besar. Pada ruas jalan dengan arus lalu lintas rata-rata 6000 kendaraan/hari, apabila arus naik 2 kali lipat maka kecelakaan akan naik 65%, kenaikan 10% kecepatan telah menaikkan kecelakaan sebesar 27%. Di Australia kecelakaan tertinggi (41%) terjadi pada ruas jalan dengan batas kecepatan (*speed limit*) di atas 80 km/jam, 21% pada ruas jalan dengan batas kecepatan antara 60-79 km/jam, sisanya pada batas kecepatan yang lain. Penurunan kecepatan kendaraan

5 km/jam telah menurunkan tingkat kecelakaan dengan luka serius sebesar 27%, dan penurunan sebesar 40% apabila kecepatan rata-rata turun 10 km/jam. Di Swedia, 200 orang meninggal setiap tahun akibat kecelakaan pada ruas jalan dengan batas kecepatan 90 km/jam, 140 orang dan 120 orang meninggal pada ruas jalan dengan batas kecepatan masing-masing 70 km/jam dan 50 km/jam.

Faktor jalan berkaitan dengan kualitas jalan, dalam hal ini adalah kualitas fisik (memenuhi persyaratan teknis), kualitas kenyamanan/kerataan (*riding quality*) serta kelengkapan jalan dan pengaturannya (marka, median, rambu, lampu lalu lintas, dll). Di Australia, kecelakaan tertinggi (69%) terjadi pada ruas jalan dengan tanjakan/turunan sebesar 2,9% dan kecelakaan tertinggi terjadi pada ruas jalan dengan lebar lajur 3,3 m sampai dengan 3,4 m (34%). Di California, perbaikan tikungan dan tanjakan termasuk membangun lajur khusus tanjakan untuk kendaraan berat (*hill climbing lanes*) telah menurunkan angka kecelakaan di lokasi studi sebesar 50%, pelebaran bahu jalan menurunkan angka kecelakaan rata-rata 15%, selanjutnya, kanalisasi menggunakan pulau-pulau jalan telah menurunkan angka kecelakaan di persimpangan rata-rata sebesar 40%. Pemasangan median (pemisah jalur) dengan desain yang benar dan perawatan yang baik telah menurunkan angka kecelakaan sebesar 40%. Di Australia, pemasangan lampu pengatur lalu lintas di persimpangan telah menurunkan angka kecelakaan sebesar 32%, di California menurunkan angka kecelakaan 39%, di Detroit menurunkan angka kecelakaan 47%.

Faktor kendaraan menyangkut kualitas ataupun kelayakan kendaraan dan perlengkapannya (sabuk keselamatan, kantung udara, dll). Di Amerika, dalam tahun 2003, 14.903 nyawa telah diselamatkan karena menggunakan sabuk keselamatan saat terjadi kecelakaan. Faktor kendaraan dilaporkan memberikan kontribusi terbesar terjadinya kecelakaan di jalan tol di Indonesia (56%), ban pecah (53%) dan rem tidak berfungsi (20%) merupakan dua penyebab yang terbesar.

Faktor lingkungan seperti cuaca dan kondisi penerangan jalan juga berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan. Kontribusi faktor ini terhadap terjadinya kecelakaan berkisar antara 0-2%. Di Finlandia, perbaikan sistem penerangan jalan pada persimpangan tanpa lampu lalu lintas telah menurunkan angka kecelakaan sebesar 48% untuk persimpangan 3 kaki dan 15% pada persimpangan 4 kaki. Di California, pemasangan lampu penerangan jalan mengurangi angka kecelakaan sebesar 15%.

Upaya dalam meningkatkan keselamatan lalu lintas disuatu daerah adalah dengan metode *passive safety* yang bersifat kuratif dan *active safety* yang bersifat preventif adapun kedua metode adalah sebagai berikut di bawah ini,

a. *Passive safety (kuratif)*

Prinsip keselamatan pasif adalah “kecelakaan boleh terjadi, akan tetapi tingkat keparahan korban harus diminimalkan”. Tujuan keselamatan pasif bukan untuk mengurangi kejaian kecelakaan (*actove safety*) melainkan usaha untuk meminimalisir korban, dengan memfokuskan fisik kendaraan dan upaya penanganan korban.

b. *Active safety (preventif)*

Keselamatan aktif adalah upaya untuk mencegah terjadinya kecelakaan. Langkah ini agak sulit dilakukan karena melibatkan peran banyak pihak. Karena sifatnya pencegahan, maka pengetahuan tentang kecelakaan ini perlu disamakan terlebih dahulu, yakni meliputi sebab, anatomi kecelakaan, jenis-jenis luka, keparahan, perilaku, dan sebagainya. Identifikasi ini sangat diperlukan untuk penyusunan langkah yang lebih sistematis sebagai upaya pencegahan kecelakaan. Usaha inipun hasilnya tidak seketika tampak, namun memerlukan implementasi program program yang terus menerus dan diberlakukan secara konsisten. *Active safety* ini merupakan program jangka panjang yang harus dilengkapi dengan *pasif safety* yang cenderung mengatasi masalah kecelakaan dalam jangka pendek. *Active safety* cenderung memfokuskan pada edukasi manusia, mulai dari pendidikan berlalu

lintas bagi anak usia dini, pendidikan dan pengujian pengemudi, pendidikan masyarakat melalui kampanye yang terarah, riset mendalam tentang kecelakaan, pendataan dan perekaman kejadian kecelakaan, perencanaan infrastruktur yang selamat, koordinasi antar unsur terkait, perumusan regulasi dan peraturan yang cermat, penegakan hukum yang tegas dan diberlakukan konsisten, semuanya ini harus dilakukan secara terpadu, terarah dan berkelanjutan.

Pemerintah seharusnya memegang peran sentral dalam *active safety* ini, karena hanya pemerintahlah yang memiliki kekuatan dan sumber dana dalam menggalang unsur-unsur tersebut. Peran serta masyarakat tidak bisa dikesalkan karena kesadaran setiap merupakan kunci keberhasilan peningkatan keselamatan.

Baik *passive safety* maupun *active safety* keduanya berperan utama dalam penciptaan keselamatan transportasi, namun karena *passive safety* dan *active safety* melibatkan banyak pihak, maka kesulitan utama yang akan muncul adalah soal koordinasi dan pengorganisasian. Di sinilah perlunya suatu sistem pengelolaan sumber daya pembentuk keselamatan. Di banyak negara peran pejabat tinggi atau tertinggi negara sering diperlukan terutama dalam awal pengorganisasian. Di Malaysia peran Perdana Menteri merupakan kunci sukses keberhasilan penciptaan keselamatan yang semakin membaik di saat-saat ini.

9. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas

Manajemen dan rekayasa lalu lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas (PM No. 96 tahun 2015). Indikator manajemen dan rekayasa lalu lintas meliputi 8 hal yaitu :

- a. Prioritas angkutan massal
- b. Prioritas keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki

- c. Kemudahan bagi penyandang cacat
- d. Pemisahan dan pemilahan pergerakan arus lalu lintas
- e. Pemaduan berbagai moda angkutan
- f. Pengendalian lalu lintas pada persimpangan
- g. Pengendalian lalu lintas pada ruas jalan
- h. Perlindungan terhadap lingkungan.

D. KAJIAN TERHADAP IMPLIKASI PENERAPAN SISTEM BARU YANG AKAN DIATUR DALAM PERDA TERHADAP ASPEK KEHIDUPAN MASYARAKAT DAN DAMPAKNYA TERHADAP ASPEK BEBAN KEUANGAN NEGARA.

Penerapan dengan sistem baru yang akan diatur dalam rancangan peraturan daerah ini, maka akan berimplikasi pada keuangan khususnya Anggaran Dan Pendapatan Belanja Daerah (APBD) Kota Semarang baik dalam bentuk pendapatan maupun pembiayaan kegiatan penyelenggaraan perhubungan. Rancangan peraturan daerah ini tidak hanya memuat sub urusan perhubungan darat, yaitu lalu lintas dan angkutan jalan akan tetapi juga perkeretaapian, pelayaran dan perhubungan udara. Namun di sisi lain juga akan memberikan dampak pada Pembangunan Kota Semarang dalam bidang perhubungan dan kepentingan masyarakat serta adanya jaminan kepastian hukum dalam Pembangunan bidang perhubungan di Kota Semarang.

Pendapatan berupa pajak dan retribusi dilaksanakan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan. Namun dampak positif bagi masyarakat dan pelaku usaha adalah pertumbuhan perekonomian dan kegiatan perekonomian yang akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat dengan adanya Pembangunan bidang perhubungan di Kota Semarang akan menarik investor untuk berinvestasi di Kota Semarang dan daya tarik wisata di Kota Semarang karena didukung sistem transportasi yang rapi dan baik dalam mendukung kegiatan perekonomian Kota Semarang.

Selain pendapatan, di sisi lain dibutuhkan anggaran untuk bidang perhubungan antara lain:

- a. untuk penyusunan perencanaan berupa dokumen perencanaan (rencana induk ataupun rencana teknis lainnya) dan pengembangan bidang perhubungan Kota Semarang antara lain perencanaan perkeretaapian maupun pengembangan lalu lintas dan angkutan jalan sebagai dasar pertimbangan dalam penyusunan kebijakan pembangunan bidang perhubungan di Kota Semarang sesuai dengan kondisi Kota Semarang dan kebutuhan masyarakat serta sinkronisasi dengan arah kebijakan Pembangunan nasional;
- b. kebutuhan anggaran untuk melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum; dan
- c. kebutuhan anggaran untuk melaksanakan penataan parkir yang selalu menjadi permasalahan di Kota Semarang.

Di sisi lain, dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022, maka terjadi perubahan ketentuan pendapatan dalam bidang perhubungan, yaitu:

- a. Pasal 50: Jasa parkir merupakan salah satu objek Pajak Barang dan Jasa Tertentu (PBJT);
- b. Pasal 54: Jasa parkir sebagai objek Pajak Barang dan Jasa Tertentu (PBJT) meliputi penyediaan atau penyelenggaraan tempat parkir dan/atau pelayanan memarkirkan kendaraan (parkir valet);
- c. Pasal 88 ayat (1): jenis pelayanan bidang perhubungan yang merupakan objek Retribusi Jasa Umum adalah pelayanan parkir di tepi jalan umum dan pengendalian lalu lintas; dan
- d. Pasal 88 ayat (3): salah satu jenis penyediaan/pelayanan barang dan/atau jasa yang merupakan objek Retribusi Jasa Usaha adalah penyediaan tempat khusus parkir di luar badan jalan.

Dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tersebut, maka beberapa pendapatan yang ditiadakan adalah:

- a. Retribusi pelayanan terminal;
- b. Retribusi pelayanan pengujian kendaraan bermotor; dan
- c. Retribusi pelayanan izin trayek.

Semua jenis pendapatan yang berasal dari pajak daerah dan retribusi daerah dalam bidang perhubungan di Kota Semarang telah diatur di dalam Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 10 Tahun 20023 tentang Pajak daerah dan Retribusi Daerah.

Dengan demikian, rancangan peraturan daerah penyelenggaraan perhubungan yang sedang disusun ini berkaitan pula dengan peraturan yang mengatur tentang pendapatan daerah baik yang berasal dari pajak daerah maupun retribusi daerah dan dukungan iklim investasi daerah Kota Semarang. Dengan pengaturan perhubungan ini maka akan berimplikasi pada keuangan daerah maupun perekonomian Kota Semarang yang bertujuan untuk kesejahteraan rakyat.

BAB III

EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN

PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT

Pada bagian ini akan diuraikan evaluasi atas peraturan yang ada terutama yang berkaitan dengan dasar pembentukan peraturan daerah ini.

A. Undang-undang Dasar 1945

Dasar pembentukan Peraturan Daerah antara lain termuat di dalam Undang-Undang Dasar 1945. Undang-Undang Dasar 1945 mengatur kewenangan Pemerintahan Daerah termasuk kewenangan Pemerintah Daerah untuk membentuk peraturan daerah. Dasar kewenangan Pemerintah Daerah dalam membentuk peraturan daerah yang diatur di dalam Undang-Undang Dasar 1945 dapat dilihat di bawah ini.

Tabel 3.1. Ketentuan UUD 1945

No.	Pasal	Isi ketentuan
1.	Bab VI Pasal 18 Pemerintahan Daerah	<p>(1) Negara Kesatuan Republik Indonesia dibagi atas daerah-daerah provinsi dan daerah provinsi itu dibagi atas kabupaten dan kota, yang tiap-tiap provinsi, kabupaten, dan kota itu mempunyai pemerintahan daerah, yang diatur dengan undang-undang. **)</p> <p>(2) Pemerintahan daerah provinsi, daerah kabupaten, dan kota mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan. **)</p> <p>(3) Pemerintahan daerah provinsi, daerah kabupaten, dan kota memiliki Dewan Perwakilan Rakyat Daerah yang anggota-anggotanya dipilih melalui pemilihan umum. **)</p> <p>(4) Gubernur, Bupati, dan Walikota masing-masing sebagai kepala pemerintah daerah provinsi,</p>

No.	Pasal	Isi ketentuan
		<p>kabupaten, dan kota dipilih secara demokratis. **)</p> <p>(5) Pemerintahan daerah menjalankan otonomi seluas-luasnya, kecuali urusan pemerintahan yang oleh undang-undang ditentukan sebagai urusan Pemerintah Pusat. **)</p> <p>(6) Pemerintahan daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan. **)</p> <p>(7) Susunan dan tata cara penyelenggaraan pemerintahan daerah diatur dalam undang-undang. **)</p>
2.	Pasal 18 A	<p>(1) Hubungan wewenang antara pemerintah pusat dan pemerintahan daerah provinsi, kabupaten, dan kota, atau antara provinsi dan kabupaten dan kota, diatur dengan undang-undang dengan memperhatikan kekhususan dan keragaman daerah. **)</p> <p>(2) Hubungan keuangan, pelayanan umum, pemanfaatan sumber daya alam dan sumber daya lainnya antara pemerintah pusat dan pemerintahan daerah diatur dan dilaksanakan secara adil dan selaras berdasarkan undang-undang. **)</p>

B. Produk Hukum yang harus dibentuk oleh Pemerintah Daerah

Di bawah ini akan diuraikan peraturan pelaksanaan yang harus dibentuk oleh Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota. Perintah pembentukan Peraturan Daerah maupun Keputusan Kepala Daerah diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan beserta peraturan pelaksanaannya, yaitu:

1. Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda;
2. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas;

3. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
4. Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2012 Tentang Sumber Daya Manusia di Bidang Transportasi;
5. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan;
6. Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kendaraan
7. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
8. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan; dan
9. Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang merubah beberapa ketentuan pada Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012, Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 dan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014.

Tabel 3.2. Peraturan Pelaksanaan yang harus dibentuk oleh Pemerintah Daerah

No.	Pasal	Isi Ketentuan	Perintah Peraturan Pelaksanaan
Undang-Undang No.22 Tahun 2009			
1.	Pasal 27 ayat (2)	Ketentuan mengenai pemasangan perlengkapan Jalan pada jalan lingkungan tertentu diatur dengan peraturan daerah.	Perda Provinsi, Perda Kabup/Kota
2.	Pasal 39 ayat (3)	Lingkungan kerja Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan peraturan daerah kabupaten/kota, khusus Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta ditetapkan dengan Peraturan Daerah Provinsi.	Perda Kabup/Kota
3.	Pasal 63 ayat (2) dan (3)	(2) Ketentuan lebih lanjut mengenai jenis dan penggunaan Kendaraan Tidak Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan daerah kabupaten/kota. (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai jenis dan penggunaan Kendaraan Tidak Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang bersifat lintas kabupaten/kota diatur dengan peraturan daerah provinsi.	Perda Provinsi, Perda Kabup/Kota
4.	Pasal 95 ayat (1)	Penetapan kebijakan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 94 ayat (2) huruf a yang berupa perintah, larangan, peringatan, atau petunjuk diatur dengan: a. peraturan Menteri yang membidangi sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk jalan nasional; b. peraturan daerah provinsi untuk jalan provinsi; c. peraturan daerah kabupaten untuk jalan kabupaten dan jalan desa; atau	Peraturan Menteri, Perda Provinsi, Perda Kabup/Kota

No.	Pasal	Isi Ketentuan	Perintah Peraturan Pelaksanaan
		d. peraturan daerah kota untuk jalan kota.	
5.	Pasal 102 ayat (1)	Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan yang bersifat perintah, larangan, peringatan, atau petunjuk pada jaringan atau ruas Jalan pemasangannya harus diselesaikan paling lama 60 (enam puluh) hari sejak tanggal pemberlakuan peraturan Menteri yang membidangi sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau peraturan daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 95 ayat (1).	a. Peraturan Menteri Peraturan Daerah
6.	Pasal 146 ayat (2)	Kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh: a. Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk kawasan perkotaan yang melampaui batas wilayah provinsi; b. gubernur untuk kawasan perkotaan yang melampaui batas wilayah kabupaten/kota dalam satu provinsi; atau c. bupati/walikota untuk kawasan perkotaan yang berada dalam wilayah kabupaten/kota.	Ditetapkan Menteri, Gubernur, Bupati/Walikota
7.	Pasal 152 ayat (3)	Wilayah operasi dalam kawasan perkotaan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan jumlah maksimal kebutuhan taksi ditetapkan oleh: a. walikota untuk taksi yang wilayah operasinya berada dalam wilayah kota; b. bupati untuk taksi yang wilayah operasinya berada dalam wilayah kabupaten; c. gubernur untuk taksi yang wilayah operasinya melampaui wilayah kota atau wilayah kabupaten dalam 1 (satu) wilayah provinsi; atau	Ditetapkan Menteri/ Keputusan Menteri, Gubernur, Bupati/Walikota

No.	Pasal	Isi Ketentuan	Perintah Peraturan Pelaksanaan
		d. Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu lintas dan Angkutan Jalan untuk taksi yang wilayah operasinya melampaui wilayah provinsi.	
Peraturan Pemerintah No.32 Tahun 2011 (untuk melaksanakan ketentuan Pasal 93, Pasal 101, Pasal 102 ayat (3), Pasal 133 ayat (5), dan Pasal 136 ayat (3) Undang-Undang No.22 Tahun 2009)			
8.	Pasal 26 ayat (2)	<p>(1) Kebijakan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 yang dilakukan oleh walikota pada jaringan jalan kota meliputi:</p> <p>a. perintah, larangan, peringatan, dan/atau petunjuk yang bersifat umum di semua ruas jalan kota; dan</p> <p>b. perintah, larangan, peringatan, dan/atau petunjuk yang berlaku pada masing-masing ruas jalan kota ditetapkan oleh walikota.</p> <p>(2) Ketentuan lebih lanjut mengenai perintah, larangan, peringatan, dan/atau petunjuk yang bersifat umum di semua ruas jalan kota sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a diatur dengan peraturan daerah kota.</p>	Perda Kota
9.	Pasal 74	Pelaksanaan pembatasan ruang parkir sebagaimana dimaksud dalam Pasal 72 diatur dengan peraturan daerah.	Perda
10.	Pasal 83	(1) Pengaturan pelaksanaan pembatasan lalu lintas dengan pengenaan retribusi pengendalian lalu lintas pada kawasan, koridor, atau ruas jalan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 80 diatur dengan peraturan daerah.	Perda

No.	Pasal	Isi Ketentuan	Perintah Peraturan Pelaksanaan
		(2) Peraturan daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memuat: a. kawasan, koridor, atau ruas jalan tertentu yang diberlakukan pembatasan lalu lintas dengan pengenaan retribusi pengendalian lalu lintas; b. besaran retribusi pengendalian lalu lintas; c. tata cara pemungutan dan penggunaan retribusi pengendalian lalu lintas; dan d. pemanfaatan retribusi pengendalian lalu lintas.	
11.	Pasal 62 ayat (2)	(1) Pembatasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 60 ayat (2) huruf a sampai dengan huruf d dan huruf f wajib dinyatakan dengan rambu lalu lintas. (2) Pembatasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 60 ayat (2) huruf e ditetapkan dengan peraturan daerah.	Perda
Peraturan Pemerintah No.37 Tahun 2011 (untuk melaksanakan ketentuan Pasal 13 Undang-Undang No.22 Tahun 2009)			
12.		Penunjukkan keanggotaan Forum	Nasional/Provinsi/ Kabupaten/Kota Sesuai tingkatannya
Peraturan Pemerintah No.51 Tahun 2012 (untuk melaksanakan ketentuan Pasal 117 Undang-Undang No.23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Pasal 268 dan Pasal 338 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 255 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Pasal 381 sampai dengan Pasal 395 Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan)			
13.	Pasal 7 ayat (9)	Rencana sumber daya manusia ditetapkan dalam Peraturan Menteri, Peraturan gubernur, atau	Peraturan Menteri, Peraturan Gubernur,

No.	Pasal	Isi Ketentuan	Perintah Peraturan Pelaksanaan
		Peraturan bupati/walikota sesuai dengan kewenangannya.	Peraturan Bupati/Walikota
14.	Pasal 63	<p>(1) Rencana sumber daya manusia transportasi nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) huruf a harus sudah ditetapkan oleh Menteri paling lambat 2 (dua) tahun sejak Peraturan Pemerintah ini diundangkan.</p> <p>(2) Rencana sumber daya manusia transportasi provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) huruf b harus sudah ditetapkan oleh gubernur paling lambat 2 (dua) tahun sejak rencana sumber daya manusia transportasi nasional berlaku.</p> <p>(3) Rencana sumber daya manusia transportasi kabupaten/kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) huruf c harus sudah ditetapkan oleh bupati/walikota paling lambat 2 (dua) tahun sejak rencana sumber daya manusia transportasi provinsi berlaku.</p>	<p>a. Keputusan Menteri</p> <p>b. Keputusan Gubernur</p> <p>c. Keputusan Bupati/Walikota</p>
<p>Peraturan Pemerintah No.55 Tahun 2012 (untuk melaksanakan ketentuan Pasal 48 ayat (4), Pasal 50 ayat (4), Pasal 51 ayat (6), Pasal 56, Pasal 57 ayat (4), Pasal 59 ayat (6), Pasal 60 ayat (6), Pasal 61 ayat (4), dan Pasal 76 ayat (5) Undang-Undang No.22 Tahun 2009)</p>			
15.	Pasal 120	Ketentuan lebih lanjut mengenai jenis dan penggunaan Kendaraan Tidak Bermotor diatur dengan Peraturan Daerah.	PERDA
<p>Peraturan Pemerintah No.80 Tahun 2012 (untuk melaksanakan ketentuan Pasal 264, Pasal 265, Pasal 266, Pasal 267, Pasal 268, Pasal 269, Pasal 270, Pasal 271, dan Pasal 272 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 meskipun tidak diperintahkan harus diatur dengan PP)</p>			

No.	Pasal	Isi Ketentuan	Perintah Peraturan Pelaksanaan
			Pada PP ini tidak ada perintah bagi Daerah untuk membentuk produk hukum.
Peraturan Pemerintah No.79 Tahun 2013 (untuk melaksanakan ketentuan Pasal 18, Pasal 20 ayat (3), Pasal 21 ayat (5), Pasal 25 ayat (2), Pasal 42, Pasal 43 ayat (4), Pasal 46 ayat (2) Undang-Undang No.22 Tahun 2009)			
16.	Pasal 18 ayat (4)	<p>(1) Penetapan kelas jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 meliputi:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. jalan nasional dilakukan dengan keputusan menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang jalan setelah mendapat pertimbangan dari Menteri; b. jalan provinsi dilakukan dengan keputusan gubernur setelah mendapat pertimbangan dari menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang jalan; c. jalan kabupaten dan jalan desa dilakukan dengan keputusan bupati; dan d. jalan kota dilakukan dengan keputusan walikota. <p>(2) Penetapan kelas jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan teknis yang mempertimbangkan aspek keselamatan, struktur jalan, dan geometrik jalan.</p> <p>(3) Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dalam tata cara penetapan kelas jalan memperhatikan pedoman yang ditetapkan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang jalan.</p>	<ul style="list-style-type: none"> a. Peraturan Menteri PU b. Keputusan Menteri PU setelah mendapat pertimbangan Menteri Perhubungan c. Keputusan Gubernur setelah mendapat pertimbangan Menteri PU d. Keputusan Bupati/Keputusan Walikota

No.	Pasal	Isi Ketentuan	Perintah Peraturan Pelaksanaan
		(4) Ketentuan lebih lanjut mengenai penetapan kelas jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang jalan.	
17.	Pasal 24 ayat (3)	Perubahan batas kecepatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh: a. Menteri, untuk jalan nasional; b. gubernur, untuk jalan provinsi; c. bupati, untuk jalan kabupaten dan jalan desa; dan d. walikota, untuk jalan kota.	a. Keputusan Menteri b. Keputusan Gubernur c. Keputusan Bupati/Walikota
18.	Pasal 63 ayat (1)	Tipe dan kelas Terminal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 60 dan Pasal 62 ditetapkan oleh: a. Menteri, untuk Terminal tipe A; b. gubernur, untuk Terminal tipe B; c. bupati/walikota, untuk Terminal tipe C; dan d. gubernur, untuk Terminal tipe C Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.	a. Keputusan Menteri b. Keputusan Gubernur c. Keputusan Bupati/Walikota
19.	Pasal 65 ayat (2)	Simpul Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh: a. Menteri, untuk Simpul Terminal penumpang tipe A; b. gubernur, untuk Simpul Terminal penumpang tipe B; c. bupati/walikota, untuk Simpul Terminal penumpang tipe C; dan d. gubernur, untuk Simpul Terminal penumpang tipe C Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.	a. Keputusan Menteri b. Keputusan Gubernur c. Keputusan Bupati/Walikota

No.	Pasal	Isi Ketentuan	Perintah Peraturan Pelaksanaan
20.	Pasal 66	Lokasi Terminal penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 65 ditetapkan oleh: <ol style="list-style-type: none"> a. Menteri, untuk Terminal penumpang tipe A; b. gubernur, untuk Terminal penumpang tipe B; c. bupati/walikota, untuk Terminal penumpang tipe C; dan d. gubernur, untuk Terminal penumpang tipe C Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta. 	<ol style="list-style-type: none"> a. Keputusan Menteri b. Keputusan Gubernur c. Keputusan Bupati/Walikota
21.	Pasal 103 ayat (3) dan ayat (4)	<ol style="list-style-type: none"> (3) Formula perhitungan tarif sebagaimana dimaksud pada ayat (2) ditetapkan oleh Menteri. (4) Besaran tarif dihitung berdasarkan formula sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dan ditetapkan dengan: <ol style="list-style-type: none"> a. Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta untuk lokasi parkir di wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta; dan b. peraturan daerah kabupaten/kota untuk lokasi parkir di wilayah kabupaten/kota. 	<ol style="list-style-type: none"> a. Keputusan Menteri b. Peraturan Daerah
22.	Pasal 73 ayat (4)	Lingkungan kerja Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan peraturan daerah kabupaten/kota dan khusus Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta ditetapkan dengan peraturan daerah provinsi.	Peraturan Daerah
23.	Pasal 15	Rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ditetapkan dengan Peraturan Walikota setelah mendapat pertimbangan Gubernur dan Menteri.	Peraturan Walikota setelah mendapat pertimbangan Gubernur dan Menteri
24.	Pasal 100 ayat (5)	Lokasi fasilitas parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (4) ditetapkan oleh:	Keputusan Gubernur/ Bupati/ Walikota

No.	Pasal	Isi Ketentuan	Perintah Peraturan Pelaksanaan
		<ul style="list-style-type: none"> a. gubernur untuk lokasi parkir yang berada di wilayah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta; b. bupati untuk lokasi parkir yang berada di wilayah administrasi kabupaten; dan c. walikota untuk lokasi parkir yang berada di wilayah administrasi kota. 	
25.	Pasal 107 ayat (1)	<p>Lokasi fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 105 ditetapkan oleh:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. gubernur untuk jalan kota yang berada di wilayah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta; b. bupati untuk jalan kabupaten dan jalan desa; dan c. walikota untuk jalan kota. 	<ul style="list-style-type: none"> a. Keputusan Gubernur b. Keputusan Bupati/Walikota
<p>Peraturan Pemerintah No.74 Tahun 2014 untuk melaksanakan ketentuan Pasal 137 ayat (5), Pasal 150, Pasal 172, Pasal 185 ayat (2), Pasal 198 ayat (3), Pasal 242 ayat (3), dan Pasal 244 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009)</p>			
26.	Pasal 13	<ul style="list-style-type: none"> (1) Penggunaan Angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Tidak Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 yang wilayah operasinya dalam 1 (satu) kabupaten/kota diatur dengan peraturan daerah kabupaten/kota. (2) Penggunaan Angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Tidak Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang wilayah operasinya melampaui batas kabupaten/kota diatur dengan peraturan daerah provinsi. (3) Penggunaan Angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Tidak Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) yang wilayah operasinya melampaui batas provinsi diatur berdasarkan 	<ul style="list-style-type: none"> a. Peraturan Daerah Provinsi b. Peraturan Daerah Kabupaten/Kota c. Perjanjian Kerjasama antar Pemerintah Daerah Provinsi

No.	Pasal	Isi Ketentuan	Perintah Peraturan Pelaksanaan
		kesepakatan antara pemerintah provinsi yang berbatasan yang dituangkan dalam bentuk perjanjian kerjasama.	
27.	Pasal 5 ayat (4)	Pengecualian penggunaan Mobil Barang untuk Angkutan orang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sampai dengan ayat (3) ditetapkan oleh bupati atau walikota sesuai dengan wilayah administratifnya berdasarkan pertimbangan dari Forum Lalu Lintas Angkutan Jalan kabupaten/kota.	Keputusan Bupati/ Walikota berdasarkan pertimbangan dari Forum Lalu Lintas Angkutan Jalan kabupaten/kota.
28.	Pasal 8 ayat (4)	Pengecualian penggunaan Mobil Barang untuk Angkutan orang ditetapkan oleh gubernur atau bupati/walikota berdasarkan pertimbangan Kepolisian Negara Republik Indonesia.	Keputusan Gubernur/ Bupati/ Walikota berdasarkan pertimbangan Kepolisian Negara Republik Indonesia
29.	Pasal 31 ayat (4)	Klasifikasi kawasan perkotaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) ditetapkan oleh: <ul style="list-style-type: none"> a. Menteri, untuk kawasan perkotaan yang melampaui batas wilayah provinsi; b. gubernur, untuk kawasan perkotaan yang melampaui batas wilayah kabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi; dan c. bupati/walikota, untuk kawasan perkotaan yang berada dalam wilayah kabupaten/kota. 	<ul style="list-style-type: none"> a. Keputusan Menteri b. Keputusan Gubernur c. Keputusan Bupati/Walikota
30.	Pasal 35 ayat (2)	Rencana Umum Jaringan Trayek perkotaan yang berada dalam wilayah kabupaten/kota sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh bupati/walikota setelah mendapat persetujuan dari Menteri.	Keputusan Bupati/Walikota setelah mendapat persetujuan dari Menteri
Peraturan Pemerintah No.30 Tahun 2021			
31.		Tidak ada ketentuan pendelegasian wewenang kepada Pemerintah Daerah. Akan tetapi mengatur beberapa	

No.	Pasal	Isi Ketentuan	Perintah Peraturan Pelaksanaan
		tugas, tanggung jawab dan wewenang Pemerintah Daerah.	

Sumber: Undang-Undang No.22 Tahun 2009 dan Peraturan Pelaksanaannya

C. Peraturan Terkait dengan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan Antara Pemerintah Pusat Dan Pemerintahan Daerah.

No.	Pasal	Isi ketentuan
1.	Pasal 1 angka 21	Pajak Daerah, yang selanjutnya disebut Pajak, adalah kontribusi wajib kepada Daerah yang terutang oleh orang pribadi atau badan yang bersifat memaksa berdasarkan Undang-Undang, dengan tidak mendapatkan imbalan secara langsung dan digunakan untuk keperluan Daerah bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.
2.	Pasal 1 angka 22	Retribusi Daerah yang selanjutnya disebut Retribusi adalah pungutan Daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberikan oleh Pemerintah Daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan.
3.	Pasal 1 angka 42	Pajak Barang dan Jasa Tertentu yang selanjutnya disingkat PBJT adalah Pajak yang dibayarkan oleh konsumen akhir atas konsumsi barang dan/ atau jasa tertentu.
4.	Pasal 1 angka 48	Jasa Parkir adalah jasa penyediaan atau penyelenggaraan tempat parkir di luar badan jalan dan/atau pelayanan memarkirkan kendaraan untuk ditempatkan di area parkir, baik yang disediakan berkaitan dengan pokok usaha maupun yang disediakan sebagai suatu usaha, termasuk penyediaan tempat penitipan Kendaraan Bermotor.
5.	Pasal 1 angka 66	Jasa Umum adalah jasa yang disediakan atau diberikan oleh Pemerintah Daerah untuk tujuan kepentingan dan kemanfaatan umum serta dapat dinikmati oleh orang pribadi atau Badan.
6.	Pasal 1 angka 67	Jasa Usaha adalah jasa yang disediakan atau diberikan oleh Pemerintah Daerah yang dapat bersifat mencari keuntungan karena pada dasarnya dapat pula disediakan oleh sektor swasta.
7.	Pasal 50	Objek PBJT merupakan penjualan, penyerahan, dan/atau konsumsi barang dan jasa tertentu yang meliputi: a. Makanan dan/ atau Minuman; b. Tenaga Listrik; c. Jasa Perhotelan; d. Jasa Parkir ; dan e. Jasa Kesenian dan Hiburan.
8.	Pasal 54	(1) Jasa Parkir sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 huruf d meliputi:

No.	Pasal	Isi ketentuan
		<p>a. penyediaan atau penyelenggaraan tempat parkir; dan/atau</p> <p>b. pelayanan memarkirkan kendaraan (parker valet).</p> <p>(2) Yang dikecualikan dari jasa penyediaan tempat parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:</p> <p>a. jasa tempat parkir yang diselenggarakan oleh Pemerintah dan Pemerintah Daerah;</p> <p>b. jasa tempat parkir yang diselenggarakan oleh perkantoran yang hanya digunakan untuk karyawannya sendiri;</p> <p>c. jasa tempat parkir yang diselenggarakan oleh kedutaan, konsulat, dan perwakilan negara asing dengan asas timbal balik; dan</p> <p>d. jasa tempat parkir lainnya yang diatur dengan Perda.</p>
9.	Pasal 56	<p>(1) Subjek Pajak PBJT adalah konsumen barang dan jasa tertentu.</p> <p>(2) Wajib Pajak PBJT adalah orang pribadi atau Badan yang melakukan penjualan, penyerahan, dan/ atau konsumsi barang dan jasa tertentu.</p> <p><i>Penjelasan:</i></p> <p><i>Ayat (2) Penjualan atau penyerahan barang dan jasa tertentu oleh Wajib Pajak termasuk penyediaan akomodasi yang dipasarkan oleh pihak ketiga berupa tempat tinggal yang difungsikan sebagai hotel. Dalam kondisi dimaksud, yang menjadi Wajib Pajak PBJT adalah pemilik atau pihak yang menguasai tempat tinggal, yang menyerahkan jasa akomodasi kepada konsumen akhir, bukan penyedia jasa pemasaran atau pengelolaan melalui platform digital.</i></p>
10.	Pasal 57	<p>(1) Dasar pengenaan PBJT adalah jumlah yang dibayarkan oleh konsumen barang atau jasa tertentu.</p> <p>(2) Dalam hal tidak terdapat pembayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dasar pengenaan PBJT dihitung berdasarkan harga jual barang dan jasa sejenis yang berlaku di wilayah Daerah yang bersangkutan.</p>
11.	Pasal 58	<p>(1) Tarif PBJT ditetapkan paling tinggi sebesar 10% (sepuluh persen)</p> <p>(2) Khusus tarif PBJT atas jasa hiburan pada diskotek, karaoke, klub malam, bar, dan mandi</p>

No.	Pasal	Isi ketentuan
		<p>uap/spa ditetapkan paling rendah 40% (empat puluh persen) dan paling tinggi 75% (tujuh puluh lima persen).</p> <p>(3) Khusus tarif PBJT atas Tenaga Listrik untuk:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. konsumsi Tenaga Listrik dari sumber lain oleh industri, pertambangan minyak bumi dan gas alam, ditetapkan paling tinggi sebesar 3% (tiga persen); dan b. konsumsi Tenaga Listrik yang dihasilkan sendiri, ditetapkan paling tinggi 1,5% (satu koma lima persen). <p>(4) Tarif PBJT sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) ditetapkan dengan Perda.</p>
12.	Pasal 59	<p>(1) Besaran pokok PBJT yang terutang dihitung dengan cara mengalikan dasar pengenaan PBJT sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57 dengan tarif PBJT sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 ayat (4).</p> <p>(2) PBJT yang terutang dipungut di wilayah Daerah tempat penjualan, penyerahan, dan/ atau konsumsi barang dan jasa tertentu dilakukan.</p> <p>(3) Saat terutangnya PBJT dihitung sejak saat pembayaran/penyerahan/konsumsi barang dan jasa tertentu dilakukan</p>
13.	Pasal 88	<p>(1) Jenis pelayanan yang merupakan objek Retribusi Jasa Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 87 ayat (1) huruf a meliputi:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Pelayanan kesehatan; b. pelayanan kebersihan; c. <i>pelayanan parkir di tepi jalan umum;</i> d. pelayanan pasar; dan e. <i>pengendalian lalu lintas.</i> <p>(2) Jenis pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat tidak dipungut Retribusi apabila potensi penerimaannya kecil dan/atau dalam rangka pelaksanaan kebijakan nasional/daerah untuk memberikan pelayanan tersebut secara cuma-cuma.</p> <p>(3) Jenis penyediaan/pelayanan barang dan/atau jasa yang merupakan objek Retribusi Jasa Usaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 87 ayat (1) huruf b meliputi:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. penyediaan tempat kegiatan usaha berupa pasar grosir, pertokoan, dan tempat kegiatan usaha lainnya;

No.	Pasal	Isi ketentuan
		<p>b. penyediaan tempat pelelangan ikan, ternak, hasil bumi, dan hasil hutan termasuk fasilitas lainnya dalam lingkungan tempat pelelangan;</p> <p>c. penyediaan tempat khusus parkir di luar badan jalan;</p> <p>d. penyediaan tempat penginapan/pesanggrahan/vila;</p> <p>e. pelayanan rumah pemotongan hewan ternak;</p> <p>f. pelayanan jasa kepelabuhanan;</p> <p>g. pelayanan tempat rekreasi, pariwisata, dan olahraga;</p> <p>h. pelayanan penyeberangan orang atau barang dengan menggunakan kendaraan di air;</p> <p>i. penjualan hasil produksi usaha Pemerintah Daerah; dan</p> <p>j. pemanfaatan aset Daerah yang tidak mengganggu penyelenggaraan tugas dan fungsi organisasi perangkat Daerah dan/atau optimalisasi aset Daerah dengan tidak mengubah status kepemilikan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.</p> <p>(4) Jenis pelayanan pemberian izin yang merupakan objek Retribusi Perizinan Tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 87 ayat (1) huruf c meliputi:</p> <p>a. persetujuan bangunan gedung;</p> <p>b. penggunaan tenaga kerja asing; dan</p> <p>c. pengelolaan pertambangan rakyat.</p> <p>(5) Retribusi persetujuan bangunan gedung sebagaimana dimaksud pada ayat (4) huruf a merupakan pungutan atas penerbitan persetujuan bangunan gedung oleh Daerah.</p> <p>(6) Retribusi penggunaan tenaga kerja asing sebagaimana dimaksud pada ayat (4) huruf b merupakan dana kompensasi penggunaan tenaga kerja asing atas pengesahan rencana penggunaan tenaga kerja asing perpanjangan sesuai wilayah kerja tenaga kerja asing.</p> <p>(7) Retribusi pengelolaan pertambangan rakyat sebagaimana dimaksud pada ayat (4) huruf c merupakan pungutan Daerah berupa iuran pertambangan rakyat kepada pemegang izin pertambangan rakyat oleh Pemerintah Daerah dalam rangka menjalankan delegasi kewenangan Pemerintah di bidang pertambangan mineral dan batu bara.</p>

No.	Pasal	Isi ketentuan
		<p>(8) Penambahan jenis Retribusi selain jenis Retribusi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (3), dan ayat (4) ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah.</p> <p>(9) Ketentuan yang diatur dalam Peraturan Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (8) antara lain:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Objek Retribusi; b. Subjek dan Wajib Retribusi; c. Prinsip dan sasaran penetapan tarif Retribusi; dan d. Tata cara penghitungan Retribusi. <p><i>Penjelasan:</i> Ayat (8) Penambahan jenis Retribusi misalnya adalah pelayanan pengendalian perkebunan kelapa sawit.</p>
14.	Pasal 89	Ketentuan lebih lanjut mengenai Retribusi diatur dengan atau berdasarkan Peraturan Pemerintah.
15.	Pasal 90	Besaran Retribusi yang terutang dihitung berdasarkan perkalian antara tingkat penggunaan jasa dengan tarif Retribusi.
16.	Pasal 91	Tingkat penggunaan jasa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 merupakan jumlah penggunaan jasa yang dijadikan dasar alokasi beban biaya yang dipikul Pemerintah Daerah untuk penyelenggaraan jasa yang bersangkutan.
17.	Pasal 92	<p>(1) Tarif Retribusi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 merupakan nilai rupiah yang ditetapkan untuk menghitung besarnya Retribusi yang terutang.</p> <p>(2) Tarif Retribusi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat ditentukan seragam atau bervariasi menurut golongan sesuai dengan prinsip dan sasaran penetapan tarif Retribusi.</p>
18.	Pasal 93	<p>(1) Tarif Retribusi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 ditinjau kembali paling lama 3 (tiga) tahun sekali.</p> <p>(2) Peninjauan tarif Retribusi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan memperhatikan indeks harga dan perkembangan perekonomian, tanpa melakukan penambahan objek Retribusi.</p> <p>(3) Penetapan tarif Retribusi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) ditetapkan dengan Perkada.</p>

Jika merujuk pada Undang-Undang No.28 Tahun 2009 tersebut, maka bidang perhubungan dapat pula dipungut pajak daerah dan retribusi daerah yang merupakan kewenangan Pemerintah Kota.

2. Peraturan Perkeretaapian

Peraturan perkeretaapian yang berkaitan dengan jalan adalah yang mengatur tentang perpotongan dan persinggungan dengan jalur kereta api sebagaimana dapat dilihat di bawah ini, yaitu pada ketentuan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggara Perkeretaapian sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2017 dan Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 2021.

No	Undang-Undang No.23 Tahun 2007		PP No.56 Tahun 2017 sebagaimana diubah dengan PP No.6 Tahun 2017	
	Bab, Bagian, Pasal	Isi Ketentuan	Bab, Bagian, Pasal	Isi Ketentuan
1.	Judul Bab VII	Perpotongan dan Persinggungan Jalur Kereta Api dengan Bangunan Lain	Judul bab, bagian dan paragraf	BAB III: Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Perkeretaapian Bagian Kedua: Penyelenggaraan Prasarana Perkeretaapian Paragraf 2: Jalur Kereta Api
2.	Pasal 91	(1) Perpotongan antara jalur kereta api dan jalan dibuat tidak sebidang. (2) Pengecualian terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya dapat dilakukan dengan tetap menjamin keselamatan dan kelancaran perjalanan	Pasal 75	Perpotongan jalur kereta api dengan jalan dibuat tidak sebidang.
			Pasal 76	(1) Perpotongan tidak sebidang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 75 dapat di atas atau di bawah jalur kereta api. (2) Perpotongan tidak sebidang di atas jalur kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit harus memenuhi persyaratan:

No	Undang-Undang No.23 Tahun 2007		PP No.56 Tahun 2017 sebagaimana diubah dengan PP No.6 Tahun 2017	
	Bab, Bagian, Pasal	Isi Ketentuan	Bab, Bagian, Pasal	Isi Ketentuan
		<p>kereta api dan lalu lintas jalan.</p> <p><i>Penjelasan</i></p> <p><i>Ayat (1)</i></p> <p><i>Yang dimaksud dengan “jalan” adalah sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.</i></p> <p><i>Yang dimaksud dengan “tidak sebidang” adalah letak jalur kereta api tidak berpotongan secara horizontal dengan jalan, tetapi terletak di atas atau di bawah jalan.</i></p> <p><i>Perlindungan antara jalur kereta api dan jalan yang sebidang yang telah ada sebelum ditetapkan Undang-Undang ini diupayakan untuk dibuat tidak sebidang secara berangsur-angsur sesuai dengan kemampuan Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah.</i></p>		<p>a. di luar ruang bebas;</p> <p>b. tidak mengganggu pandangan bebas;</p> <p>c. tidak mengganggu stabilitas konstruksi jalan rel;</p> <p>d. sesuai rencana pengembangan jalur kereta api;</p> <p>e. tidak mengganggu fungsi saluran air; dan</p> <p>f. tidak mengganggu bangunan pelengkap lainnya.</p> <p>(3) Perpotongan tidak sebidang di bawah jalur kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit harus memenuhi persyaratan:</p> <p>a. konstruksi jalan rel harus sesuai dengan persyaratan jembatan kereta api;</p> <p>b. jalan yang berada di bawah jalur kereta api tidak mengganggu konstruksi jalan rel;</p> <p>c. ruang bebas jalan di bawah jalur kereta api sesuai dengan kelas jalan; dan</p> <p>d. dilengkapi alat pengaman konstruksi jembatan.</p>
			Pasal 78	Untuk melindungi keselamatan dan kelancaran pengoperasian kereta api pada perpotongan sebidang, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api.

No	Undang-Undang No.23 Tahun 2007		PP No.56 Tahun 2017 sebagaimana diubah dengan PP No.6 Tahun 2017	
	Bab, Bagian, Pasal	Isi Ketentuan	Bab, Bagian, Pasal	Isi Ketentuan
3.	Pasal 92	<p>(1) Pembangunan jalan, jalur kereta api khusus, terusan, saluran air dan/atau prasarana lain yang memerlukan persambungan, dan perpotongan dan/atau persinggungan dengan jalur kereta api umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 91 ayat (2) harus dilaksanakan dengan ketentuan untuk kepentingan umum dan tidak membahayakan keselamatan perjalanan kereta api.</p> <p>(2) Pembangunan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib mendapat izin dari pemilik prasarana perkeretaapian.</p> <p>(3) Pembangunan, pengoperasian, perawatan, dan keselamatan perpotongan antara jalur</p>	Pasal 74	Pembangunan jalan, jalur kereta api khusus, terusan, saluran air, dan/atau prasarana lain yang memerlukan persambungan, dan perpotongan dan/atau persinggungan dengan jalur kereta api umum harus dilaksanakan dengan ketentuan untuk kepentingan umum dan tidak membahayakan keselamatan perjalanan kereta api.
			Pasal 77	<p>(1) Perpotongan sebidang hanya dapat dilakukan apabila:</p> <ol style="list-style-type: none"> letak geografis yang tidak memungkinkan membangun perpotongan tidak sebidang; tidak membahayakan dan mengganggu kelancaran operasi kereta api dan lalu lintas jalan; dan pada jalur tunggal dengan frekuensi dan kecepatan kereta api rendah. <p>(2) Untuk menjamin keselamatan dan kelancaran perjalanan kereta api dan lalu lintas jalan, perpotongan sebidang harus memenuhi persyaratan:</p> <ol style="list-style-type: none"> memenuhi pandangan bebas masinis dan pengguna lalu lintas jalan; dilengkapi rambu-rambu lalu lintas jalan

No.	Undang-Undang No.23 Tahun 2007		PP No.56 Tahun 2017 sebagaimana diubah dengan PP No.6 Tahun 2017	
	Bab, Bagian, Pasal	Isi Ketentuan	Bab, Bagian, Pasal	Isi Ketentuan
		kereta api dan jalan menjadi tanggung jawab pemegang izin.		<p>dan peralatan persinyalan;</p> <p>c. dibatasi hanya pada jalan kelas III (tiga); dan memenuhi standar spesifikasi teknis perpotongan sebidang yang ditetapkan oleh Menteri.</p> <p>(3) Perpotongan sebidang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bersifat sementara dan harus dibuat menjadi perpotongan tidak sebidang apabila:</p> <p>a. salah satu persyaratan pada ayat (2) tidak dipenuhi;</p> <p>b. frekuensi dan kecepatan kereta api tinggi; dan/atau</p> <p>c. frekuensi dan kecepatan lalu lintas jalan tinggi.</p> <p><i>Ayat (1) Huruf c</i> <i>Frekuensi dan kecepatan kereta api rendah apabila selang waktu antar kereta api lebih dari 30 (tiga puluh) menit dan kecepatan kereta api tidak melebihi dari 60 km/jam.</i></p>
4.			Pasal 79 PP Perubahan (PP No.6 Tahun 2017)	<p>(1) Menteri, gubernur, atau bupati/walikota sesuai kewenangannya melakukan evaluasi secara berkala terhadap perpotongan sebidang.</p> <p>(2) Berdasarkan hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1),</p>

No .	Undang-Undang No.23 Tahun 2007		PP No.56 Tahun 2017 sebagaimana diubah dengan PP No.6 Tahun 2017	
	Bab, Bagian , Pasal	Isi Ketentuan	Bab, Bagian, Pasal	Isi Ketentuan
				<p>Menteri, menteri yang membidangi urusan jalan, gubernur, atau bupati/walikota dapat:</p> <p>a. menutup perpotongan sebidang; atau</p> <p>b. membangun perpotongan tidak sebidang.</p> <p>(3) Penutupan perpotongan sebidang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a meliputi perpotongan sebidang:</p> <p>a. tanpa izin; atau</p> <p>b. yang mengganggu keselamatan dan kelancaran perjalanan kereta api dan lalu lintas jalan.</p> <p>(4) Penutupan perpotongan sebidang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dilakukan dengan mempertimbangkan aksesibilitas masyarakat.</p> <p>(5) Pembangunan perpotongan tidak sebidang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b dilakukan untuk:</p> <p>a. jalan nasional dilakukan oleh menteri yang membidangi urusan jalan berdasarkan permintaan Menteri; dan</p> <p>b. jalan provinsi dan kabupaten/kota dapat dilakukan oleh Menteri berdasarkan</p>

No .	Undang-Undang No.23 Tahun 2007		PP No.56 Tahun 2017 sebagaimana diubah dengan PP No.6 Tahun 2017	
	Bab, Bagian , Pasal	Isi Ketentuan	Bab, Bagian, Pasal	Isi Ketentuan
				permintaan gubernur dan bupati/walikota.
5.			Pasal 80	<p>Pembangunan jalan yang memerlukan persinggungan dengan jalur kereta api harus memenuhi persyaratan:</p> <ol style="list-style-type: none"> di luar ruang manfaat jalur; tidak mengganggu pandangan bebas; tidak mengganggu stabilitas konstruksi jalan rel; memperhatikan rencana pengembangan jalur kereta api; tidak mengganggu fungsi saluran tepi; dan tidak mengganggu bangunan pelengkap lainnya. <p><i>Penjelasan</i> Yang dimaksud dengan "jalan" adalah jalan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.</p>
6.			Pasal 82	<p>Pembangunan terusan, saluran air, dan/atau prasarana lain yang memerlukan perpotongan dan/atau persinggungan dengan jalur kereta api harus memenuhi persyaratan:</p>

No .	Undang-Undang No.23 Tahun 2007		PP No.56 Tahun 2017 sebagaimana diubah dengan PP No.6 Tahun 2017	
	Bab, Bagian, Pasal	Isi Ketentuan	Bab, Bagian, Pasal	Isi Ketentuan
				<p>a. spesifikasi teknis perpotongan;</p> <p>b. tidak mengganggu konstruksi jalan rel;</p> <p>c. di luar ruang manfaat jalur kereta api;</p> <p>d. memperhatikan rencana pengembangan jalur kereta api;</p> <p>e. tidak mengganggu bangunan pelengkap lainnya; dan</p> <p>f. dilengkapi pengaman jalur kereta api.</p> <p><i>Penjelasan</i> Yang dimaksud dengan "terusan" adalah sungai buatan.</p> <p><i>Huruf f</i> Pengaman jalur kereta api dapat berupa jaring pengaman kabel dan portal.</p>
7.			Pasal 83	<p>(1) Pembangunan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 74 wajib mendapat izin dari pemilik prasarana perkeretaapian.</p> <p>(2) Pemilik prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sebelum memberikan izin harus terlebih dahulu mendapat persetujuan dari Menteri.</p> <p>(3) Pembangunan, pengoperasian, perawatan, dan keselamatan perpotongan antara jalur kereta api dan</p>

No .	Undang-Undang No.23 Tahun 2007		PP No.56 Tahun 2017 sebagaimana diubah dengan PP No.6 Tahun 2017	
	Bab, Bagian , Pasal	Isi Ketentuan	Bab, Bagian, Pasal	Isi Ketentuan
				jalan menjadi tanggung jawab pemegang izin
8.			Pasal 84	<p>Ketentuan lebih lanjut mengenai spesifikasi teknis dan persyaratan persambungan, perpotongan dan/atau persinggungan diatur dengan peraturan Menteri.</p> <p><i>Penjelasan:</i></p> <p><i>Spesifikasi teknis perpotongan dalam ketentuan ini meliputi pula mengenai pembangunan jalan, terusan, saluran air, dan/atau prasarana lain yang memerlukan perpotongan dan/atau persinggungan dengan jalur kereta api, dan pembangunan jalur kereta api khusus yang memerlukan persambungan, perpotongan dan/atau persinggungan dengan jalur kereta api</i></p>
9.			Pasal 351	<p>(1) Pembangunan jalur kereta api khusus yang memerlukan perpotongan dengan jalur kereta api umum, jalan, terusan, saluran air dan/atau prasarana lain dibuat tidak sebidang.</p> <p>(2) Dalam hal perpotongan dilakukan pada jalur kereta api khusus yang sudah ada, harus mendapatkan izin dari pemilik prasarana perkeretaapian khusus.</p> <p>(3) Penyelenggara perkeretaapian khusus wajib mengizinkan perpotongan tidak sebidang terhadap pembangunan jalur kereta api umum, jalan, terusan,</p>

No.	Undang-Undang No.23 Tahun 2007		PP No.56 Tahun 2017 sebagaimana diubah dengan PP No.6 Tahun 2017	
	Bab, Bagian, Pasal	Isi Ketentuan	Bab, Bagian, Pasal	Isi Ketentuan
				saluran air dan/atau prasarana lain untuk kepentingan umum.
10.	Pasal 93	Pemanfaatan tanah pada ruang milik jalur kereta api untuk perpotongan atau persinggungan dikenakan biaya oleh pemilik prasarana perkeretaapian.		
11.	Pasal 94	(1) Untuk keselamatan perjalanan kereta api dan pemakai jalan, perlintasan sebidang yang tidak mempunyai izin harus ditutup. (2) Penutupan perlintasan sebidang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah.		
12.	Pasal 95	Ketentuan lebih lanjut mengenai perpotongan dan persinggungan jalur kereta api dengan bangunan lain diatur dengan Peraturan Pemerintah.	Pasal 84	
13.	Judul Bab	Bab XVII Ketentuan Pidana		

No .	Undang-Undang No.23 Tahun 2007		PP No.56 Tahun 2017 sebagaimana diubah dengan PP No.6 Tahun 2017	
	Bab, Bagian , Pasal	Isi Ketentuan	Bab, Bagian, Pasal	Isi Ketentuan
14.	Pasal 200	Pemilik Prasarana Perkeretaapian yang memberi izin pembangunan jalan, jalur kereta api khusus, terusan, saluran air dan/atau prasarana lain yang memerlukan persambungan, dan perpotongan dan/atau persinggungan dengan jalur kereta api umum yang tidak memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 92 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp2.000.000.000,00 (dua milyar rupiah).		
15.	Pasal 201	Setiap orang yang membangun jalan, jalur kereta api khusus, terusan, saluran air, dan/atau prasarana lain yang menimbulkan atau memerlukan persambungan, perpotongan, atau persinggungan dengan jalan kereta api umum tanpa izin pemilik		

No .	Undang-Undang No.23 Tahun 2007		PP No.56 Tahun 2017 sebagaimana diubah dengan PP No.6 Tahun 2017	
	Bab, Bagian , Pasal	Isi Ketentuan	Bab, Bagian, Pasal	Isi Ketentuan
		prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 92 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu milyar rupiah).		

Berdasarkan ketentuan peraturan perkeretaapian tersebut, maka terlihat bahwa ada persyaratan yang harus dipenuhi jika akan menyelenggarakan pembangunan perpotongan dan/atau persinggungan dengan jalur kereta api. Selain itu, peraturan tersebut juga mengatur tentang kewenangan dan tanggung jawab Walikota yang berkaitan dengan perpotongan dan/atau persinggungan jalan dengan jalur kereta api, yaitu pada ketentuan Pasal 79 Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 sebagaimana telah diubah dengan 79 Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2017. Pada ketentuan tersebut termuat:

- a. Wali kota sesuai kewenangannya melakukan evaluasi secara berkala terhadap perpotongan sebidang.
- b. Berdasarkan hasil evaluasi tersebut Wali kota dapat menutup perpotongan sebidang atau membangun perpotongan tidak sebidang.
- c. Penutupan perpotongan sebidang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a meliputi perpotongan sebidang tanpa izin atau yang mengganggu keselamatan dan kelancaran perjalanan kereta api dan lalu lintas jalan.

- d. Penutupan perpotongan sebidang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dilakukan dengan mempertimbangkan aksesibilitas masyarakat.

D. Peraturan Bidang Perhubungan di Daerah Lain

Beberapa daerah telah membentuk produk hukum yang mengatur bidang perhubungan baik yang dibentuk oleh Pemerintah Provinsi maupun Pemerintah Kabupaten/Kota. Beberapa daerah yang telah menerbitkan produk hukum dalam bidang perhubungan, antara lain:

1. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah membentuk Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 5 Tahun 2012 tentang Perparkiran dan Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi. Peraturan pelaksanaan di bidang transportasi cukup banyak antara lain:
 - a) Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 120 Tahun 2012 tentang Biaya Parkir Pada Penyelenggaraan Fasilitas Parkir;
 - b) Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 181 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Unit Pengelola Perparkiran;
 - c) Peraturan Gubernur Nomor 66 Tahun 2013 tentang Pelaksanaan Asuransi Parkir pada Penyelenggaraan Perparkiran di Luar Ruang Milik Jalan;
 - d) Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 102 Tahun 2013 tentang Penyediaan Dan Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Di Luar Ruang Milik Jalan Untuk Umum Di Luar Badan Jalan;

- e) Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 66 Tahun 2013 tentang Pelaksanaan Asuransi Parkir pada Penyelenggaraan Perparkiran di Luar Ruang Milik Jalan;
- f) Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 179 Tahun 2013 tentang Tarif Layanan Parkir;
- g) Peraturan Gubernur Nomor 72 Tahun 2014 tentang Kerja Sama Penyelenggaraan Parkir;
- a) Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 37 Tahun 2016 tentang Pembentukan, Organisasi dan Tata Kerja Unit Pengelola Perparkiran;
- b) Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 149 Tahun 2016 tentang Pengendalian Lalu Lintas Jalan Berbayar Elektronik;
- c) Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 tentang Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil-Genap sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 dan Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 76 Tahun 2020; dan
- d) Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 54 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal;
- e) Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 31 Tahun 2017 tentang Tarif Layanan Parkir, Denda Pelanggaran Transaksi Dan Biaya Penderekan/Pemindahan Kendaraan Bermotor;
- f) Peraturan Gubernur Nomor 46 Tahun 2022 tentang Subsidi Layanan Angkutan Umum Transjakarta, Moda Raya Terpadu, dan Lintas Raya Terpadu;

- g) Peraturan Gubernur Nomor 2 Tahun 2024 tentang Standar Pelayanan Minimal Layanan Angkutan Umum Transjakarta;
 - h) Beberapa peraturan gubernur yang mengatur tentang pelayanan gratis transjakarta dan bus bagi masyarakat.
2. Pemerintah Kota Yogyakarta telah menerbitkan:
 - a) Peraturan Daerah Kota Yogyakarta Nomor 1 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
 - b) Peraturan Daerah Kota Yogyakarta Nomor 2 Tahun 2019 tentang Perparkiran
 3. Pemerintah Kota Surakarta telah menerbitkan Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Perhubungan.
 4. Pemerintah Kabupaten Lombok telah menerbitkan Peraturan Daerah Kabupaten Lombok Nomor 2 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Perhubungan;
 5. Pemerintah Kabupaten Brebes telah menerbitkan Peraturan Daerah Kabupaten Bogor Nomor 8 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Perhubungan;
 6. Pemerintah Kabupaten Bogor telah menerbitkan Peraturan Daerah Kabupaten Bogor Nomor 10 Tahun 2023 tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

BAB IV

LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS DAN YURIDIS

Sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 dan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 khususnya pada bagian pedoman teknik penyusunan peraturan perundang-undangan yang tercantum di dalam Lampiran II tentang Teknik Penyusunan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana disebutkan di dalam huruf B.3, maka Draft Peraturan Daerah perlu mencantumkan landasan filosofis, sosiologis, dan yuridis di dalam konsideransnya. Menurut Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 sebagaimana termuat di dalam Lampiran I yang berisikan tentang teknik penyusunan Naskah Akademik dan Lampiran II tentang Teknik Penyusunan Peraturan Perundang-undangan khususnya huruf B.3 angka (19) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022:

Pokok pikiran pada konsiderans Undang-Undang, Peraturan Daerah Provinsi, atau Peraturan Daerah Kabupaten/ Kota memuat unsur filosofis, sosiologis, dan yuridis yang menjadi pertimbangan dan alasan pembentukannya yang penulisannya ditempatkan secara berurutan dari filosofis, sosiologis, dan yuridis. Peraturan Perundang-undangan juga dapat memuat unsur filosofis, sosiologis, dan/ atau yuridis.

A. Landasan Filosofis

Menurut Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 sebagaimana termuat di dalam Lampiran I yang berisikan tentang teknik penyusunan Naskah Akademik dan Lampiran II tentang Teknik

Penyusunan Peraturan Perundang-undangan khususnya huruf B.3 angka (19) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022:

Unsur filosofis menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk mempertimbangkan pandangan hidup, kesadaran, dan cita hukum yang meliputi suasana kebatinan serta falsafah bangsa Indonesia yang bersumber dari Pancasila dan Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Unsur filosofis paling banyak terdiri dari 2 (dua) konsiderans, termasuk yang mengandung historis.

Landasan filosofis yang termuat di dalam Rancangan Peraturan Daerah Kota Semarang tentang Penyelenggaraan Perhubungan ini tentu saja berkaitan dengan kewenangan pemerintahan daerah, pelayanan publik, serta lalu lintas dan angkutan jalan. Landasan filosofis tersebut tercermin mulai dari konsiderans hingga batang tubuh peraturan daerah tersebut. Landasan Filosofis yang akan termuat di dalam peraturan daerah ini tidak dapat dilepaskan dari konsiderans ketentuan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan kewenangan Pemerintah Daerah Kota Semarang yaitu:

No	Peraturan Perundang-Undangan	Konsiderans
1.	Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada konsiderans huruf a	bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2.	Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian pada konsiderans huruf a	bahwa transportasi mempunyai peranan penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah dan pemersatu wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam rangka mewujudkan Wawasan Nusantara, serta memperkuat ketahanan nasional dalam usaha mencapai tujuan nasional

No	Peraturan Perundang-Undangan	Konsiderans
		berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
3.	Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada konsiderans huruf a dan huruf b	<p>a. bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan sangat luas dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan dengan Undang-Undang;</p> <p>b. bahwa dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, dan memperkuat kedaulatan negara;</p>
4.	Undang-Undang No.25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik pada konsiderans huruf a	bahwa negara berkewajiban melayani setiap warga negara dan penduduk untuk memenuhi hak dan kebutuhan dasarnya dalam kerangka pelayanan publik yang merupakan amanat Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
5.	Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah pada konsiderans huruf a	bahwa penyelenggaraan pemerintahan daerah diarahkan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan, pemberdayaan, dan peran serta masyarakat, serta peningkatan daya saing daerah dengan memperhatikan prinsip demokrasi, pemerataan, keadilan, dan kekhasan suatu daerah dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia;

Dengan mendasarkan pada peraturan perundang-undangan yang ada tersebut dan hasil kajian Naskah Akademik ini, maka landasan filosofis peraturan daerah ini terutama jika dikaitkan pada fungsi transportasi bagi Kota Semarang, adalah:

bahwa dalam rangka mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran pergerakan orang dan barang serta mendukung pertumbuhan ekonomi dan pengembangan wilayah untuk mencapai tujuan kesejahteraan rakyat, perlu penyelenggaraan perhubungan yang terencana, terprogram dan terkoneksi di wilayah Kota Semarang;

B. Landasan Sosiologis

Menurut Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 sebagaimana termuat di dalam Lampiran I yang berisikan tentang teknik penyusunan Naskah Akademik dan Lampiran II tentang Teknik Penyusunan Peraturan Perundang-undangan khususnya huruf B.3 angka (19) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022:

Unsur sosiologis menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam berbagai aspek. Unsur sosiologis paling banyak terdiri dari 2 (dua) konsiderans.

Landasan sosiologis peraturan daerah ini tidak dapat dilepaskan dari peraturan perundang-undangan yang terkait, yaitu:

No	Peraturan Perundang-Undangan	Konsiderans
1.	Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	<p>b. bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah;</p> <p>c. bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional</p>

No	Peraturan Perundang-Undangan	Konsiderans
		menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara;
2.	Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian pada konsiderans huruf b	bahwa perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi dalam sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik pengangkutan secara massal dan keunggulan tersendiri, yang tidak dapat dipisahkan dari moda transportasi lain, perlu dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung wilayah, baik nasional maupun internasional, untuk menunjang, mendorong, dan menggerakkan pembangunan nasional guna meningkatkan kesejahteraan rakyat
3.	Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada konsiderans huruf c dan huruf d	<p>b. bahwa pelayaran yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim, merupakan bagian dari system transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis;</p> <p>c. bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan pelayaran yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, otonomi daerah, dan akuntabilitas penyelenggara negara, dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan pelayaran demi kepentingan nasional;</p>
4.	Undang-Undang No.25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik pada konsiderans huruf b, huruf c, dan	b. bahwa membangun kepercayaan masyarakat atas pelayanan publik yang dilakukan penyelenggara pelayanan publik merupakan kegiatan yang harus dilakukan seiring dengan harapan dan tuntutan seluruh warga negara dan

No	Peraturan Perundang-Undangan	Konsiderans
	huruf d	<p>penduduk tentang peningkatan pelayanan publik;</p> <p>c. bahwa sebagai upaya untuk mempertegas hak dan kewajiban setiap warga negara dan penduduk serta terwujudnya tanggung jawab negara dan korporasi dalam penyelenggaraan pelayanan publik, diperlukan norma hukum yang memberi pengaturan secara jelas;</p> <p>d. bahwa sebagai upaya untuk meningkatkan kualitas dan menjamin penyediaan pelayanan publik sesuai dengan asas-asas umum pemerintahan dan korporasi yang baik serta untuk memberi perlindungan bagi setiap warga negara dan penduduk dari penyalahgunaan wewenang di dalam penyelenggaraan pelayanan publik, diperlukan pengaturan hukum yang mendukungnya;</p>
5.	Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah pada konsiderans huruf c	bahwa efisiensi dan efektivitas penyelenggaraan pemerintahan daerah perlu ditingkatkan dengan lebih memperhatikan aspek-aspek hubungan antara Pemerintah Pusat dengan daerah dan antardaerah, potensi dan keanekaragaman daerah, serta peluang dan tantangan persaingan global dalam kesatuan sistem penyelenggaraan pemerintahan negara;

Dengan mendasarkan pada peraturan perundang-undangan yang ada tersebut dan hasil kajian Naskah Akademik ini terutama pada Bab II, maka landasan sosiologis peraturan daerah ini adalah:

bahwa Kota Semarang merupakan salah satu simpul transportasi nasional memiliki peran penting dalam mendukung pembangunan perekonomian bangsa dan untuk menghadapi permasalahan perhubungan sehingga dibutuhkan upaya yang tepat dalam mengatasi permasalahan tersebut;

C. Landasan Yuridis

Menurut Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 sebagaimana termuat di dalam Lampiran I yang berisikan tentang teknik penyusunan Naskah Akademik dan Lampiran II tentang Teknik Penyusunan Peraturan Perundang-undangan khususnya huruf B.3 angka (19) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022:

Unsur yuridis menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk untuk mengatasi permasalahan hukum atau mengisi kekosongan hukum dengan mempertimbangkan aturan yang telah ada, yang akan diubah, atau yang akan dicabut guna menjamin kepastian hukum dan rasa keadilan masyarakat. Unsur yuridis paling banyak terdiri dari 2 (dua) konsiderans.

Dengan mendasarkan pada peraturan perundang-undangan dan hasil kajian Naskah Akademik ini khususnya pada Bab III, maka landasan yuridis peraturan daerah ini adalah:

bahwa berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 Tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang dan peraturan perundang-undangan di bidang perhubungan mengatur wewenang, tugas dan tanggung jawab Pemerintah Kabupaten/Kota dalam bidang perhubungan;

Secara rinci peraturan perundang-undangan yang dapat digunakan sebagai dasar dalam penyusunan peraturan daerah ini telah dipaparkan secara rinci di dalam Bab III.

Secara utuh Landasan Filosofis, Sosiologis, dan Yuridis Rancangan Peraturan Daerah ini adalah:

- a. bahwa dalam rangka mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran pergerakan

orang dan barang serta mendukung pertumbuhan ekonomi dan pengembangan wilayah untuk mencapai tujuan kesejahteraan rakyat, perlu penyelenggaraan perhubungan yang terencana, terprogram dan terkoneksi di wilayah Kota Semarang;

- b. bahwa Kota Semarang merupakan salah satu simpul transportasi nasional memiliki peran penting dalam mendukung pembangunan perekonomian bangsa dan untuk menghadapi permasalahan perhubungan sehingga dibutuhkan upaya yang tepat dalam mengatasi permasalahan tersebut;
- c. bahwa berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 Tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang dan peraturan perundang-undangan di bidang perhubungan mengatur wewenang, tugas dan tanggung jawab Pemerintah Kabupaten/Kota dalam bidang bidang perhubungan;
- d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, dan huruf c, maka perlu membentuk Peraturan Daerah Kota Semarang tentang Penyelenggaraan Perhubungan;

BAB V

JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, RUANG LINGKUP MATERI MUATAN

Dengan mendasarkan pada hasil kajian yang telah dilakukan, maka perlu disusun jangkauan, arah pengaturan dan ruang lingkup materi muatan Rancangan Peraturan Daerah ini. Jangkauan, arah pengaturan dan ruang lingkup materi muatan Rancangan Peraturan Daerah ini berpedoman pada ketentuan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 dan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022, yang secara rinci termuat di dalam bagian Lampiran I dan Lampiran II. Selain itu berpedoman pula pada Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 120 Tahun 2018 dan Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 4 Tahun 2021. Jangkauan, arah pengaturan dan ruang lingkup materi muatan Rancangan Peraturan Daerah ini secara rinci disusun sebagai berikut:

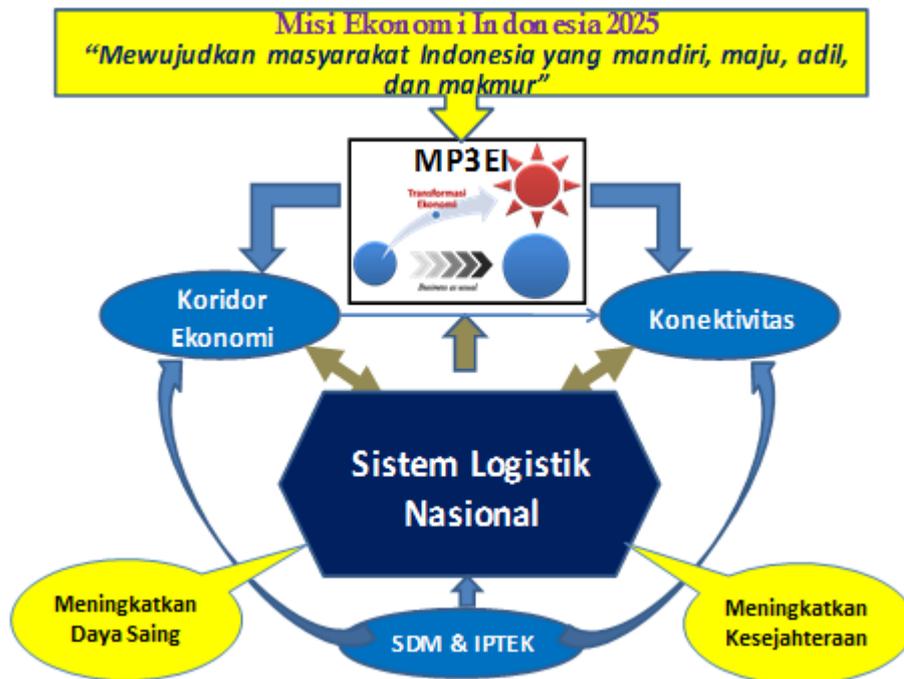
A. Sasaran yang akan diwujudkan, Arah dan Jangkauan Pengaturan

Pentingnya sistem transportasi untuk memindahkan barang sudah selayaknya dibarengi dengan pemenuhan kebutuhan moda pengangkutan dan peningkatan pelayanan yang memadai. Namun, kondisi sistem transportasi Indonesia perlu mendapatkan perhatian. Hal ini terlihat apabila merujuk data yang ada, yaitu

berdasarkan hasil survei *Logistic Performance Indeks* (LPI) oleh Bank Dunia. Untuk meningkatkan kinerja *performance* logistik Indonesia, maka Pemerintah telah menerbitkan Peraturan Presiden No.26 Tahun 2012 Tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional.

Di dalam Peraturan Presiden Nomor 26 Tahun 2012 khususnya pada bagian Lampirannya secara tegas disebutkan bahwa transportasi merupakan salah satu sistem yang turut berperan dalam pengembangan sistem logistik nasional. Sebagaimana termuat di dalam Lampiran tersebut dinyatakan: Sistem Logistik Nasional diharapkan dapat berperan dalam mencapai sasaran Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2010-2014, menunjang implementasi MP3EI, serta mewujudkan visi ekonomi Indonesia tahun 2025 (RPJPN) yaitu “Mewujudkan masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil, dan makmur” sehingga akan tercapai sasaran PDB perkapita sebesar 14.250-15.500 (empat belas ribu dua ratus lima puluh hingga lima belas ribu lima ratus) dolar Amerika pada tahun 2025, seperti pada Gambar di bawah ini.

Gambar
Peran Sislognas Dalam Pembangunan Ekonomi Nasional



Sumber: Lampiran Peraturan Presiden No.26 tahun 2012

Lampiran Peraturan Presiden Nomor 26 tahun 2012 tersebut secara tegas menyebutkan ruang lingkup komoditas yang dijadikan obyek dan aktivitas logistik dalam Cetak Biru Sistem Logistik Nasional ini adalah:

1. Logistik barang bukan penumpang dan tidak termasuk pos (antaran), karena pos sudah ditangani dan diatur secara khusus dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2009 tentang Pos.
2. Difokuskan pada logistik komoditas strategis dan komoditas ekspor, sehingga logistik bencana dan logistik militer (pertahanan keamanan) akan diatur secara terpisah.
3. Aktivitas logistik meliputi transportasi, pergudangan, dan distribusi tidak termasuk aktivitas pengadaan khususnya

barang pemerintah, karena diatur dan ditangani oleh Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah, dan kegiatan produksi yang ditangani oleh Kementerian atau Lembaga lain yang terkait.

Dengan melihat pada ketentuan sebagaimana termuat di dalam Peraturan Presiden Nomor 26 Tahun 2012 jelas menunjukkan bahwa sistem transportasi merupakan salah satu sistem yang perlu mendapat perhatian untuk mendukung pelaksanaan sistem logistik nasional yang telah disusun oleh Pemerintah. Untuk mendukung kelancaran pelaksanaan kebijakan sistem logistik nasional tersebut, maka pelayanan publik dalam bidang transportasi khususnya lalu lintas dan angkutan jalan terutama untuk angkutan barang perlu ditata oleh Pemerintah Kota Semarang sehingga mendukung tercapainya tujuan Sistem Logistik Nasional.

Pemerintah berupaya selalu melakukan pengembangan sistem transportasi dalam rangka peningkatan kinerja sistem logistik nasional untuk mendukung arah pengembangan perekonomian Negara Indonesia. Arah pengembangan perekonomian negara ditujukan untuk mencapai tujuan kesejahteraan rakyat. Arah pengembangan perekonomian ini dijabarkan di dalam Program Kerja Pemerintah Indonesia khususnya Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah.

B. Materi Rancangan Peraturan Daerah

1. Judul, Pembukaan, Konsiderans, Dasar Hukum, dan Diktum

Judul	:	PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN
Pembukaan	:	Frasa Dengan Rahmat Tuhan Yang Maha Esa
Konsiderans	:	<p>a. bahwa dalam rangka mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran pergerakan orang dan barang serta mendukung pertumbuhan ekonomi dan pengembangan wilayah untuk mencapai tujuan kesejahteraan rakyat, perlu penyelenggaraan perhubungan yang terencana, terprogram dan terkoneksi di wilayah Kota Semarang;</p> <p>b. bahwa Kota Semarang merupakan salah satu simpul transportasi nasional memiliki peran penting dalam mendukung pembangunan perekonomian bangsa dan untuk menghadapi permasalahan perhubungan sehingga dibutuhkan upaya yang tepat dalam mengatasi permasalahan tersebut;</p> <p>c. bahwa berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 Tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang dan peraturan perundang-undangan di bidang perhubungan mengatur wewenang, tugas dan tanggung jawab Pemerintah Kabupaten/Kota dalam bidang bidang perhubungan;</p> <p>d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, dan huruf c, maka perlu membentuk Peraturan Daerah Kota Semarang tentang Penyelenggaraan Perhubungan;</p>
Dasar Hukum	:	Peraturan perundang-undangan yang berkaitan yang diuraikan pada BAB III dan peraturan perundang-undangan yang berkaitan, yaitu:
Diktum	:	Dengan Persetujuan Bersama DEWAN PERWAKILAN RAKYAT DAERAH KOTA SEMARANG

	<p>dan WALIKOTA SEMARANG</p> <p>MEMUTUSKAN:</p> <p>Menetapkan : PERATURAN DAERAH TENTANG PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN.</p>
--	---

2. Batang Tubuh:

Menurut Undang-Undang No.12 Tahun 2011 khususnya pada Lampiran I tentang Teknik Penyusunan Naskah Akademik, disebutkan bahwa ruang lingkup materi peraturan pada dasarnya mencakup:

1. ketentuan umum memuat rumusan akademik mengenai pengertian istilah, dan frasa;
2. materi yang akan diatur;
3. ketentuan sanksi; dan
4. ketentuan peralihan.

Secara rinci masing-masing bagian tersebut dapat dijelaskan di bawah ini:

1. Ketentuan umum

Sesuai pedoman teknik penyusunan peraturan perundang-undangan sebagaimana termuat di dalam Lampiran II Undang-Undang No.12 Tahun 2011 pada Huruf C.1 angka (97) dan angka (98) disebutkan bahwa ketentuan umum dapat memuat lebih dari satu pasal dan ketentuan umum berisi:

- a. batasan pengertian atau definisi;
- b. singkatan atau akronim yang dituangkan dalam batasan pengertian atau definisi; dan/atau

- c. hal-hal lain yang bersifat umum yang berlaku bagi pasal atau beberapa pasal berikutnya antara lain ketentuan yang mencerminkan asas, maksud, dan tujuan tanpa dirumuskan tersendiri dalam pasal atau bab.

2. Materi yang akan diatur

Materi yang akan diatur di dalam Draft Peraturan Daerah ini terdiri dari:

BAB I	KETENTUAN UMUM
BAB II	KEWENANGAN
BAB III	PEMBINAAN DAN PENYELENGGARAAN LLAJ
BAB IV	JARINGAN LLAJ, MANAJEMEN KEBUTUHAN LALU LINTAS, DAN ANGKUTAN JALAN
BAB V	TERMINAL
BAB VI	PERPARKIRAN
BAB VII	PEMINDAHAN KENDARAAN
BAB VIII	PENGUJIAN BERKALA DAN PEMERIKSAAN KENDARAAN
BAB IX	PENANGGULANGAN KECELAKAAN LALU LINTAS
BAB X	MANAJEMEN DAN REKAYASA LALU LINTAS
BAB XI	ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS
BAB XII	ANGKUTAN
BAB XIII	PEMBINAAN PEMAKAI JALAN
BAB XIV	PEMERIKSAAN KENDARAAN BERMOTOR DI JALAN DAN PENINDAKAN PELANGGARAN LLAJ

BAB XV	BENGKEL
BAB XVI	SUMBER DAYA MANUSIA DI BIDANG PERHUBUNGAN
BAB XVII	PERKERETAAPIAN
BAB XVIII	PELAYARAN
BAB XIX	KERJASAMA, KEMITRAAN, DAN KOORDINASI
BAB XX	PERAN SERTA MASYARAKAT
BAB XXI	PENYELENGGARAAN SISTEM INFORMASI DAN KOMUNIKASI
BAB XXII	FORUM LLAJ
BAB XXIII	PENGAWASAN DAN PENGENDALIAN
BAB XXIV	KETENTUAN PENYIDIKAN
BAB XXV	KETENTUAN PIDANA
BAB XXVI	KETENTUAN PERALIHAN
BAB XXVII	KETENTUAN PENUTUP

3. Ketentuan sanksi

Sesuai pedoman teknik penyusunan peraturan perundang-undangan sebagaimana termuat di dalam Lampiran II Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 pada huruf C angka (64), angka (65), dan angka (66) disebutkan bahwa:

- a. Substansi yang berupa sanksi administratif atau sanksi keperdataan atas pelanggaran norma tersebut dirumuskan menjadi satu bagian (pasal) dengan norma yang memberikan sanksi administratif atau sanksi keperdataan.

- b. Jika norma yang memberikan sanksi administratif atau keperdataan terdapat lebih dari satu pasal, sanksi administratif atau sanksi keperdataan dirumuskan dalam pasal terakhir dari bagian (pasal) tersebut. Dengan demikian tidak merumuskan ketentuan sanksi yang sekaligus memuat sanksi pidana, sanksi perdata, dan sanksi administratif dalam satu bab.
- c. Sanksi administratif dapat berupa, antara lain, pencabutan izin, pembubaran, pengawasan, pemberhentian sementara, denda administratif, atau daya paksa polisional. Sanksi keperdataan dapat berupa, antara lain, ganti kerugian.

Ketentuan sanksi dalam suatu peraturan bersifat fakultatif. Namun demikian, khusus pencantuman ketentuan sanksi pidana harus memperhatikan ketentuan Pasal 15 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, yaitu pencantuman ketentuan pidana hanya diperbolehkan untuk Undang-Undang, Peraturan Daerah Provinsi, dan Peraturan Daerah Kota/Kabupaten.

4. Ketentuan peralihan (jika diperlukan)

Sesuai pedoman teknik penyusunan peraturan perundang-undangan sebagaimana termuat di dalam Lampiran II Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 pada huruf C.4. angka (127) disebutkan bahwa Ketentuan Peralihan memuat penyesuaian pengaturan tindakan hukum atau hubungan hukum yang sudah ada berdasarkan Peraturan Perundang-undangan yang lama terhadap Peraturan Perundang-undangan yang baru, yang bertujuan untuk:

- a. menghindari terjadinya kekosongan hukum;

- b. menjamin kepastian hukum;
- c. memberikan perlindungan hukum bagi pihak yang terkena dampak perubahan ketentuan Peraturan Perundang-undangan; dan
- d. mengatur hal-hal yang bersifat transisional atau bersifat sementara.

BAB VI

PENUTUP

A. SIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, maka dapat dipaparkan simpulan:

1. permasalahan perhubungan yang dihadapi oleh pemerintah Kota Semarang terdiri atas dua bagian, yaitu permasalahan dari aspek yuridis dan aspek teknis.
 - a. Permasalahan yang dihadapi Pemerintah Kota Semarang dari aspek yuridis adalah Pemerintah Kota Semarang belum memiliki produk hukum yang mengatur bidang perhubungan sesuai kewenangan yang dimilikinya. Jika merujuk pada ketentuan peraturan perundang-undangan yang diuraikan pada Bab III terutama tentang kewenangan Pemerintah Kabupaten/Kota, maka terlihat bahwa Pemerintah Kabupaten/Kota memiliki kewenangan di bidang perhubungan dan bahkan diberi amanat untuk membentuk produk hukum.
 - b. Demikian pula dari aspek teknis, persoalan yang dihadapi meliputi berbagai bidang perhubungan sebagaimana telah diuraikan pada Bab II, antara lain parkir, penyelenggaraan terminal, manajemen rekayasa lalu lintas, dan semua bidang perhubungan sebagaimana diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan beserta semua peraturan terkait terutama Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Persoalan teknis yang dihadapi meliputi: parkir,

terminal, kendaraan, sarana prasarana, dan trayek, bahkan penegakan hukum sanksi administratif. Demikian pula di dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian beserta peraturan pelaksanaannya juga mengamankan tanggung jawab Pemerintah Daerah antara lain perlintasan sebidang, perpotongan dan rencana induk perkeretaapian yang menjadi kewenangan pemerintah kabupaten/kota.

2. Mendasarkan pada persoalan yang dihadapi baik dari aspek yuridis maupun teknis, maka Pemerintah Kota Semarang memandang perlu membentuk Rancangan Peraturan Daerah Kota Semarang tentang Penyelenggaraan Perhubungan.
3. Landasan filosofis, sosiologis, yuridis pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kota Semarang tentang Penyelenggaraan Perhubungan tidak dapat dilepaskan dari landasan filosofis, sosiologis, yuridis yang termuat di dalam peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan tetap memperhatikan kekhasan Kota Semarang.
4. Sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan, dan arah pengaturan Rancangan Peraturan Daerah Kota Semarang tentang Penyelenggaraan Perhubungan meliputi berbagai aspek baik penyelenggaraan perhubungan secara teknis, sumber daya manusia, dan penegakan hukumnya.

B. SARAN

Berdasarkan pada hasil analisis yang telah dilakukan, maka Pemerintah Kota Semarang perlu menyusun Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan beserta peraturan pelaksanaannya sehingga dapat menjadi dasar yang kuat bagi Pemerintah Kota Semarang dalam melaksanakan tugas,

tanggung jawab dan kewenangan dalam bidang perhubungan khususnya pelaksanaan tugas dan tanggung jawab Dinas yang bertanggung jawab dalam bidang perhubungan. Selain itu, Peraturan Daerah ini akan menjadi dasar pembentukan peraturan pelaksanaan yang bersifat teknis operasional sebagai perintah/amanat peraturan perundang-undangan yang ditelaah diterbitkan Pemerintah Pusat.

DAFTAR PUSTAKA

- C.S.T. Kansil dan Christine S.T.Kansil, *Sistem Pemerintahan Indonesia*, Jakarta: PT Bumi Aksara, 2005.
- Helmi, *Hukum Perizinan Lingkungan Hidup*, Jakarta: Sinar Grafika, 2012
- Lili Rasjidi, *Filsafat Hukum, Apakah Hukum itu?* Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 1993.
- Maria Farida Indrati, *Ilmu Perundang-undangan Jilid I, Jenis, Fungsi, dan Materi Muatan*, Yogyakarta: Kanisius, 2012.
- M.Khoiril Anam, *The Spirit of Laws: Dasar-Dasar Ilmu Hukum dan Ilmu Politik Montesquieu* (terjemahan), Bandung: Nusa Media, 2007.
- Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, cetakan kesembilan, 2014.
- Peter Mahmud Marzuki, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2012.
- Philipus M.Hadjon, *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2005.
- Ridwan, Juniarso dan Achmad Sodik Sudrajat, 2009, *Hukum Administrasi Negara Dan Kebijakan Pelayanan Publik*, Bandung: Penerbit Nuansa
- Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, Bandung: Citra Aditya, 2012.
- , *Membedah Hukum Progresif*, Jakarta: PT Kompas Media Nusantara, 2007.
- S.F Marbun, *Peradilan Administrasi Negara dan Upaya Administrasi di Indonesia*, Yogyakarta: Liberty, 1997.
- , *Hukum Administrasi Negara II*, Yogyakarta, FH UII Press, 2013
- Soedikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka, 2010.
- Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: UI Press, 1986.
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta: PT Rajagrafindo Persada, 1995.
- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.
- Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun

2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang.

Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang.

Undang–Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang.

Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan Antara Pemerintah Pusat Dan Pemerintahan Daerah.

Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.

Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggara Perkeretaapian sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2017 dan Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 2021.

Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen Dan Rekayasa, Analisa Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum lalu lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tatacara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 2019 tentang Pengelolaan Keuangan Daerah.

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

Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Perkeretaapian.

Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah sebagaimana diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah.

Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 14 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kota Semarang sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 8 Tahun 2023 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 14 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kota Semarang.

Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 4 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pembentukan Produk Hukum Daerah.

Peraturan Walikota Semarang Nomor 115 Tahun 2016 tentang Pembentukan, Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas Dan Fungsi, Serta Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Dinas Terminal Pada Dinas Perhubungan Kota Semarang.

Peraturan Walikota Semarang Nomor 116 Tahun 2016 tentang Pembentukan, Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas Dan Fungsi, Serta Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Dinas Trans Semarang Pada Dinas Perhubungan Kota Semarang

Peraturan Walikota Semarang Nomor 106 Tahun 2021 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas Dan Fungsi, Serta Sistem Kerja Dinas Perhubungan Kota Semarang.