

LAPORAN AKHIR
PENYUSUNAN NASKAH AKADEMIK
RANCANGAN PERATURAN DAERAH
KOTA SALATIGA
TENTANG
PERENCANAAN JALAN

DISUSUN OLEH
FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS SEBELAS
MARET SURAKARTA
KERJASAMA
PEMERINTAH KOTA SALATIGA
DAN
FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS SEBELAS
MARET SURAKARTA
TAHUN 2016

DAFTAR ISI

HALAMAN	I
DAFTAR ISI	II
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	2
B. Identifikasi Masalah.....	3
C. Tujuan dan Kegunaan.....	3
D. Metode Penyusunan.....	4
BAB II KAJIAN TEORITIS DAN PRAKTIK EMPIRIS	7
A. Pengertian dan Peranan Asas Hukum.	10
B. Asas-asas Dalam Peraturan Daerah di Bidang Pengadaan Jalan.....	11
C. Prasarana Jalan Dan Pembangunan Wilayah.	12
D. Standarisasi Pelayanan Jalan..	13
E. Pelayanan Jalan.	14
F. Komponen Jalan.	17
G. Materi Muatan Peraturan Daerah.	21
H. Urgensi Harmonisasi Peraturan Daerah dengan Peraturan Perundang-undangan Lain.	23
I. Kajian Terhadap Praktik Penyelenggaraan Dan Permasalahan Yang Ada.	26
J. Kajian terhadap implikasi penerapan sistem baru terhadap aspek kehidupan masyarakat dan dampaknya terhadap aspek beban keuangan daerah.	29
BAB III EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT	31
A. Analisis Relevansi dan Korelasi terhadap UUD 1945,	32
B. Analisis Relevansi dan Korelasi dengan Undang-Undang terkait.	33
C. Analisis Relevansi dan Korelasi dengan Peraturan Pelaksana terkait. . .	35
BAB IV LANDASAN FILOSOFIS, YURIDIS DAN SOSIOLOGIS	38
A. Landasan Filosofis.	38

B. Landasan Yuridis.	39
C. Landasan Sosiologis.	42
BAB V JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN DAN RUANG LINGKUP MATERI MUATAN	44
A. Sasaran yang Akan Diwujudkan	44
B. Arah dan Jangkauan Pengaturan,	44
C. Ruang Lingkup dan Materi Muatan,	45
BAB VI PENUTUP	49
A. Kesimpulan.	49
B. Saran.	50
DAFTAR PUSTAKA	51

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pasal 34 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menyebutkan bahwa Negara bertanggung jawab atas penyediaan fasilitas pelayanan kesehatan dan fasilitas pelayanan umum yang layak. Dalam hal fasilitas pelayanan umum yang layak salah satu indikatornya adalah tersedianya prasarana jalan yang memadai. Indikator jalan yang memadai sebagai fasilitas pelayanan umum dikarenakan jalan adalah penopang dan tolak ukur dari fasilitas umum yang lainnya.

Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan melalui fasilitas pelayanan umum sebagaimana diamanatkan oleh Pasal 34 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Jalan sebagai prasarana transportasi darat meliputi segala bagian jalan, karena semua pusat kegiatan beserta wilayah pengaruhnya membentuk satuan wilayah pengembangan. Pusat pengembangan dimaksud dihubungkan dalam satu hubungan hierarkis dalam bentuk jaringan jalan yang menunjukkan struktur tertentu. Dengan struktur tersebut, bagian jaringan jalan akan memegang peranan masing-masing sesuai dengan hierarkinya.

Dilihat dari aspek sumber daya (*resources*), jalan sebagai salah satu prasarana transportasi yang merupakan urat nadi kehidupan masyarakat yang mempunyai peranan penting dalam usaha pengembangan kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Dalam kerangka tersebut, jalan mempunyai peranan untuk mewujudkan sasaran pembangunan sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan di bidang jalan, yaitu UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan dalam Pasal 5 ayat (1) yang menyatakan bahwa : "jalan sebagai bagian prasarana transportasi mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan, serta dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat".

Dari aspek ekonomi, jalan sebagai modal sosial masyarakat merupakan katalisator di antara proses produksi, pasar, dan konsumen akhir. Dari aspek sosial budaya, keberadaan jalan membuka cakrawala masyarakat yang dapat menjadi wahana perubahan sosial, membangun toleransi, dan mencairkan sekat budaya.

Dari aspek politik, keberadaan jalan menghubungkan dan mengikat antar daerah, sedangkan dari aspek pertahanan dan keamanan, keberadaan jalan memberikan akses dan mobilitas dalam penyelenggaraan sistem pertahanan dan keamanan.

Dari aspek lingkungan, jalan merupakan bagian unsur dari lingkungan hidup, karena jalan merupakan ruang dengan semua benda, daya, keadaan, dan makhluk hidup, termasuk manusia dan

perilakunya, yang mempengaruhi kelangsungan perikehidupan dan kesejahteraan manusia serta makhluk hidup lain. Keberadaan jalan diperlukan untuk mendukung pembangunan berkelanjutan, yaitu ramah lingkungan, udara tidak tercemar akibat pembuangan emisi yang melampaui baku mutu udara, penghematan penggunaan bahan bakar.

Dari aspek kewenangan dapat diuraikan bahwa jalan sebagai bagian dari ruang wajib dikelola sesuai dengan peruntukannya. UU No.23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah yang telah diubah beberapa kali, terakhir Undang Undang No. 9 Tahun 2015 pada intinya memberikan kewenangan yang luas, nyata dan bertanggung jawab kepada Daerah, sehingga ada peluang dan kebebasan bagi Daerah untuk lebih leluasa mengatur dan melaksanakan kewenangannya atas prakarsa sendiri, sesuai dengan kepentingan masyarakat setempat dan potensi setiap Daerah. Kewenangan Pemerintah Daerah dilaksanakan secara luas, utuh dan bulat yang meliputi perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, pengendalian, dan evaluasi pada semua aspek pemerintahan.

B. Identifikasi Masalah.

1. Bagaimanakah kaidah Perencanaan Jalan?
2. Apakah urgensi penyusunan regulasi mengenai Perencanaan Jalan?
3. Apa yang menjadi pertimbangan atau landasan filosofis, sosiologis, yuridis dari pembentukan rancangan peraturan daerah mengenai perencanaan jalan di Kota Salatiga?

4. Apa sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan, dan arah pengaturan dalam rancangan peraturan daerah mengenai perencanaan jalan di Kota Salatiga?

C. Tujuan dan Kegunaan Penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kota Salatiga tentang Perencanaan Jalan

1. Tujuan

Naskah Akademik ini disusun untuk merumuskan pokok-pokok pikiran yang akan menjadi bahan dan dasar bagi penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Kota Salatiga tentang Jalan berdasarkan amanat Undang-undang No. 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan wajib dilakukan secara demokratis, aspiratif, akomodatif, partisipatif, dan kolaboratif.

2. Kegunaan.

Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kota Salatiga tentang Perencanaan Jalan ini diharapkan berguna :

a. Bagi Pemerintah Kota Salatiga :

- 1) Dapat memberikan pemahaman kepada pengambil kebijakan tentang Perencanaan Jalan Kota Salatiga dan tata cara penerapannya.
- 2) Dapat memberikan kerangka hukum (*legal framework*) bagi perumusan ketentuan dan pasal-pasal dari Raperda tentang Jalan.

b. Secara umum:

- 1) Instrumen hukum untuk mengurangi kemacetan lalu lintas pada kawasan tertentu;
- 2) Menghemat (efisiensi) penggunaan waktu tempuh perjalanan;

c. Bagi Masyarakat.

- 1) Diharapkan akan mengubah perilaku pengguna kendaraan bermotor dalam berlalu lintas, antara lain dalam hal mengatur waktu perjalanan dan penentuan alternatif jalan yang akan dilalui;
- 2) Mengurangi stress pengemudi akibat kemacetan lalu lintas yang parah;

D. Metode Penelitian

Metode penelitian dalam Rancangan Peraturan Daerah Kota Salatiga tentang Perencanaan Jalan ini, yaitu sebagai berikut:

1. Kajian Yuridis Normatif

Kajian yuridis normatif atau penelitian hukum normatif disebut juga penelitian doktrinal. Pada penelitian hukum jenis ini hukum dikonsepsikan sebagai apa yang tertulis dalam peraturan perundang-undangan (*law in books*) atau hukum dikonsepsikan sebagai kaidah atau norma yang merupakan patokan berperilaku manusia yang dianggap pantas.

Oleh karena itu, pertama, sebagai sumber datanya hanyalah data sekunder, yang terdiri dari :

- a. Bahan hukum primer, bahan-bahan hukum yang mengikat yaitu Peraturan Perundang-undangan. Adapun peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan pengadaan jalan adalah Undang-Undang Dasar 1945, Undang-undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir Undang-Undang No. 9 Tahun 2015, dan Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan.
- b. Bahan Hukum Sekunder, yaitu bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti rancangan undang-undang, hasil-hasil penelitian, atau pendapat pakar hukum, makalah-makalah, jurnal ilmiah, dan hasil-hasil penelitian.
- c. Bahan Hukum Tersier, yaitu bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, seperti kamus (hukum), ensiklopedia, kamus artikel-artikel pada koran/surat kabar dan majalah-majalah.

Kedua, karena penelitian hukum normatif sepenuhnya menggunakan data sekunder (bahan kepustakaan), penyusunan kerangka teoretis yang bersifat tentatif (skema) dapat ditinggalkan, tetapi penyusunan kerangka konseptual mutlak diperlukan. Di dalam menyusun kerangka konseptual, dapat dipergunakan perumusan-perumusan yang terdapat di dalam peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar penelitian.

Ketiga, dalam penelitian hukum normatif tidak diperlukan hipotesis, walaupun ada, hanya hipotesis kerja.

Keempat, konsekuensi dari (hanya) menggunakan data sekunder, maka pada penelitian hukum normatif tidak diperlukan sampling, karena data sekunder (sebagai sumber utamanya) memiliki bobot dan kualitas tersendiri yang tidak bisa diganti dengan data jenis lainnya. Biasanya penyajian data dilakukan sekaligus dengan analisisnya.

2. Kajian Yuridis Sosiologis

Pada kajian hukum atau penelitian hukum yang sosiologis, hukum dikonsepsikan sebagai pranata sosial yang secara riil dikaitkan dengan variabel-variabel sosial yang lain. Apabila hukum sebagai gejala sosial yang empiris sifatnya, dikaji sebagai variabel bebas/sebab (*independent variable*) yang menimbulkan pengaruh dan akibat pada berbagai aspek kehidupan sosial, kajian itu merupakan kajian hukum yang sosiologis (*socio-legal research*).

Namun, jika hukum dikaji sebagai variabel tergantung/akibat (*dependent variable*) yang timbul sebagai hasil dari berbagai kekuatan dalam proses sosial, kajian itu merupakan kajian sosiologi hukum (*sociology of law*).

Perbedaan antara penelitian hukum normatif dengan penelitian hukum sosiologis, dapat diuraikan karakteristik yang dimiliki oleh penelitian hukum sosiologis :¹

¹ Amiruddin dan Zainal Asikin, Pengantar Metode Penelitian Hukum, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2006, hlm. 133-134.

- a. Seperti halnya pada penelitian hukum normatif yang (hanya) menggunakan bahan kepustakaan sebagai data sekundernya, maka penelitian hukum yang sosiologis, juga menggunakan data sekunder sebagai data awalnya, yang kemudian dilanjutkan dengan data primer atau data lapangan. Dengan demikian, penelitian hukum yang sosiologis tetap bertumpu pada premis normatif, berbeda dengan penelitian ilmu sosial yang hendak mengkaji hukum, di mana hukum “ditempatkan” sebagai *dependent variable*, oleh karena itu, premis sosiallah yang menjadi tumpuannya.
- b. Definisi operasionalnya dapat diambil dari peraturan perundang-undangan, khususnya terhadap penelitian yang hendak meneliti efektivitas suatu undang-undang.
- c. Hipotesis kadang-kadang diperlukan, misalnya penelitian yang ingin mencari hubungan (korelasi) antara berbagai gejala atau variabel.
- d. Akibat dari jenis datanya (data sekunder dan data primer), maka alat pengumpul datanya terdiri dari studi dokumen, pengamatan (observasi), dan wawancara (*interview*). Pada penelitian hukum sosiologis selalu diawali dengan studi dokumen, sedangkan pengamatan (observasi) digunakan pada penelitian yang hendak mencatat atau mendeskripsikan perilaku (hukum) masyarakat. Wawancara (*interview*) digunakan pada penelitian yang

mengetahui misalnya, persepsi, kepercayaan, motivasi, informasi yang sangat pribadi sifatnya.

- e. Penetapan sampling harus dilakukan, terutama jika hendak meneliti perilaku (hukum) warga masyarakat. Dalam penarikan sampel, hendaknya diperhatikan sifat atau ciri-ciri populasi.
- f. Pengolahan datanya dapat dilakukan baik secara kualitatif dan/atau kuantitatif.

Akhirnya, kegunaan penelitian hukum sosiologis adalah untuk mengetahui bagaimana hukum itu dilaksanakan termasuk proses penegakan hukum (*law enforcement*). Karena penelitian jenis ini dapat mengungkapkan permasalahan-permasalahan yang ada di balik pelaksanaan dan penegakan hukum.

Disamping itu, hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan dalam penyusunan suatu peraturan perundang-undangan. Maka kajian hukum yang sosiologis sangat berguna dalam rangka penyusunan suatu peraturan perundang-undangan yang akan mengaturnya, bahwa setiap norma hukum yang dituangkan dalam perundangundangan haruslah mencerminkan tuntutan kebutuhan dengan realitas kesadaran hukum masyarakat.

3. Kajian Yuridis Filosofis

Setiap masyarakat selalu mempunyai *rechtsidee* yakni apa yang masyarakat harapkan dari hukum, misalnya hukum diharapkan untuk menjamin adanya keadilan, kemanfaatan dan ketertiban

maupun kesejahteraan. Cita hukum atau *rechtsidee* tumbuh dalam sistem nilai masyarakat tentang baik dan buruk, pandangan mereka mengenai hubungan individual dan kemasyarakatan dan lain sebagainya termasuk pandangan tentang dunia gaib. Semua ini bersifat filosofis, artinya menyangkut pandangan mengenai inti atau hakikat sesuatu. Hukum diharapkan mencerminkan sistem nilai baik sebagai sarana yang melindungi nilai-nilai maupun sebagai sarana mewujudkannya dalam tingkah laku masyarakat.²

Menurut **Rudolf Stammier**, cita hukum adalah konstruksi pikiran yang merupakan keharusan untuk mengarahkan hukum pada cita-cita yang diinginkan masyarakat. Selanjutnya **Gustav Radbruch** seorang ahli filsafat hukum seperti Stammler dari aliran NeoKantian menyatakan bahwa cita hukum berfungsi sebagai tolok ukur yang bersifat regulatif dan konstruktif. Tanpa cita hukum, hukum akan kehilangan maknanya.³

Dalam pembentukan peraturan perundang-undangan proses terwujudnya nilai-nilai yang terkandung cita hukum ke dalam norma hukum tergantung pada tingkat kesadaran dan penghayatan akan nilai-nilai tersebut oleh para pembentuk peraturan perundang-undangan. Tiadanya kesadaran akan nilai-nilai tersebut dapat terjadi kesenjangan antara cita hukum dan norma hukum yang dibuat.

² Bagir Manan, 1992, *Dasar-dasar Perundang-undangan Indonesia*, Jakarta, hlm. 17

³ *Ibid*, hlm 19

4. Kajian Yuridis Komparasi (Penelitian Perbandingan Hukum)

Dalam kajian komparasi atau penelitian perbandingan hukum, acapkali yang diperbandingkan adalah sistem hukum masyarakat yang satu dengan sistem hukum masyarakat yang lain, sistem hukum negara yang satu dengan sistem hukum negara lainnya.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui persamaan dan perbedaan masing-masing sistem hukum yang diteliti. Sebagaimana dikemukakan oleh **D. Kokkini-latridou** yang menyatakan:

"No matter how systematically it is carried out, research cannot be described as being 'comparative' if it does not give an 'explanation' of the similarities and differences".⁴

Pendapat **D. Kokkini-latridou** dapat diartikan bahwa: "Bagaimanapun sistematisnya hal itu dilakukan, suatu penelitian tidak dapat dikatakan sebagai 'perbandingan' jika penelitian tersebut tidak memberikan penjelasan tentang persamaan-persamaan dan perbedaan-perbedaan". Jika ditemukan persamaan dari masing-masing sistem hukum tersebut, dapat dijadikan dasar unifikasi sistem hukum.

⁴ Johannes Gunawan, 2003, Perbandingan Hukum Kontrak, Materi Kuliah Universitas Katolik Parahyangan, Program Pascasarjana, Program Studi Magister Ilmu Hukum.

BAB II

KAJIAN TEORITIS DAN PRAKTIK EMPIRIS

A. Pengertian dan Peranan Asas Hukum

Dalam ilmu hukum yang dimaksud dengan asas adalah pikiran dasar yang umum dan abstrak, atau merupakan latar belakang peraturan konkrit yang terdapat di dalam dan di belakang setiap sistem hukum yang terjelma dalam peraturan perundang-undangan dan putusan hakim, yang merupakan hukum positif dan dapat ditemukan dengan mencari sifat-sifat atau ciri-ciri yang umum dalam peraturan konkrit tersebut.⁵

Lebih lanjut, beberapa pakar memberikan pengertian asas hukum, seperti **Paul Scholten** yang memberikan pengertian asas hukum sebagai berikut :

“Asas hukum adalah pikiran-pikiran dasar, yang terdapat di dalam dan di belakang sistem hukum, masing-masing dirumuskan dalam aturan-aturan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim, yang berkenaan dengannya dimana ketentuan-ketentuan dan keputusan-keputusan individual dapat dipandang sebagai penjabarannya”.⁶

Kemudian **Satjipto Rahardjo**, mengartikan asas hukum sebagai suatu hal yang dianggap oleh masyarakat hukum yang bersangkutan sebagai *basic truth* atau kebenaran asasi, sebab melalui asas-asas

⁵ Sudikno Mertokusumo, *Penemuan Hukum: Sebuah Pengantar*, Liberty, Yogyakarta, 1996, hal. 5. 2 Istilah asas dan prinsip seringkali digunakan secara bergantian. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia kata “prinsip” diartikan sebagai dasar atau asas.

⁶ J.J.H. Bruggink, *Refleksi Tentang Hukum*, Alih Bahasa oleh Arief Sidharta, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1996, hlm. 119-120.

hukum itulah pertimbangan etis dan sosial masyarakat masuk ke dalam hukum. Dengan demikian, asas hukum menjadi semacam sumber untuk menghidupi tata hukumnya dengan nilai-nilai etis, moral, dan sosial masyarakatnya.⁷ Asas-asas hukum berfungsi untuk menafsirkan aturan-aturan hukum dan juga memberikan pedoman bagi suatu perilaku. Asas hukum pun menjelaskan dan menjustifikasi norma-norma hukum, dimana di dalamnya terkandung nilai-nilai ideologis tertib hukum.⁸

Smits, memberikan pandangannya bahwa asas hukum memiliki 3 (tiga) fungsi, yaitu : *Pertama*, asas-asas hukum memberikan keterjalinan dari aturan-aturan hukum yang tersebar; *Kedua*, asas-asas hukum dapat difungsikan untuk mencari pemecahan atas masalah-masalah baru yang muncul dan membuka bidang-bidang liputan masalah baru. Dari kedua fungsi tersebut, diturunkan fungsi *ketiga*, bahwa asas-asas dalam hal-hal demikian dapat dipergunakan untuk “menulis ulang” bahan-bahan ajaran hukum yang ada sedemikian rupa, sehingga dapat dimunculkan solusi terhadap persoalan-persoalan baru yang berkembang.⁹

Merujuk pada uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa asas-asas hukum bertujuan untuk memberikan arahan yang layak/pantas menurut hukum (*rechtmatic*) dalam hal menggunakan atau

⁷ Satjipto Raharjo, *Peranan Dan Kedudukan Asas-asas Hukum Dalam Kerangka Hukum Nasional (Pembahasan Terhadap Makalah Sunaryati Hartono)*, Seminar dan Lokakarya Ketentuan Umum Peraturan Perundang-undangan, Jakarta, 19-20 Oktober 1988, tanpa halaman.

⁸ R.J. Jue, *Grondbeginselen van het recht*, Groningen, 1980, hlm. 63.

⁹ J.M. Smits, *Het vertrouwensbeginsel en de contractuele gebondenheid*, diss, RUL 1995, Arnhem, 1995, hlm. 68-69.

menerapkan aturan-aturan hukum. Asas hukum berfungsi sebagai pedoman atau arahan orientasi berdasarkan mana hukum dapat dijalankan. Asas-asas hukum tersebut tidak saja akan berguna sebagai pedoman ketika menghadapi kasus-kasus sulit, tetapi juga dalam hal menerapkan aturan.

B. Asas-Asas Peraturan Perundang-undangan dibidang Jalan

Penyelenggaraan jalan berdasarkan pada asas kemanfaatan, keamanan dan keselamatan, keserasian, keselarasan dan keseimbangan, keadilan, transparansi dan akuntabilitas, keberdayagunaan dan keberhasilgunaan, serta kebersamaan dan kemitraan.

1. Asas kemanfaatan, berkenaan dengan semua kegiatan penyelenggaraan jalan yang dapat memberikan nilai tambah yang sebesar-besarnya, baik bagi pemangku kepentingan (stakeholders) maupun bagi kepentingan nasional dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.
2. Asas keamanan, berkenaan dengan semua kegiatan penyelenggaraan jalan yang harus memenuhi persyaratan keteknikan jalan, sedangkan asas keselamatan berkenaan dengan kondisi permukaan jalan dan kondisi geometrik jalan.
3. Asas keserasian, penyelenggaraan jalan berkenaan dengan keharmonisan lingkungan sekitarnya; asas keselarasan penyelenggaraan jalan berkenaan dengan keterpaduan sektor lain;

dan asas keseimbangan penyelenggaraan jalan berkenaan dengan keseimbangan antarwilayah dan pengurangan kesenjangan sosial.

4. Asas keadilan, berkenaan dengan penyelenggaraan jalan termasuk jalan tol yang harus memberikan perlakuan yang sama terhadap semua pihak dan tidak mengarah kepada pemberian keuntungan terhadap pihak-pihak tertentu dengan cara atau alasan apapun.
5. Asas transparansi, berkenaan dengan penyelenggaraan jalan yang prosesnya dapat diketahui masyarakat dan asas akuntabilitas berkenaan dengan hasil penyelenggaraan jalan yang dapat dipertanggungjawabkan kepada masyarakat.
6. Asas keberdayagunaan, berkenaan dengan penyelenggaraan jalan yang harus dilaksanakan berlandaskan pemanfaatan sumberdaya dan ruang yang optimal dan asas keberhasilgunaan berkenaan dengan pencapaian hasil sesuai dengan sasaran.
7. Asas kebersamaan dan kemitraan, berkenaan dengan penyelenggaraan jalan yang melibatkan peran serta pemangku kepentingan melalui suatu hubungan kerja yang harmonis, setara, timbal balik, dan sinergis.

C. Prasarana Jalan dan Pembangunan Wilayah

Jalan berfungsi menjamin distribusi jasa dan barang, baik dalam lingkup wilayah, regional, nasional dan internasional. Keberadaan jalan sangat penting dalam pertumbuhan ekonomi suatu wilayah atau negara. Data menunjukkan adanya korelasi yang baik antara investasi

infrastruktur dengan pertumbuhan ekonomi. Banyak negara yang menggunakan alokasi anggaran pembangunan infrastruktur sebagai indikator stimulus pertumbuhan ekonomi.

Pada tahun 2013, anggaran biaya infrastruktur Indonesia mencapai 4,72% dari GDP atau senilai 438,1 triliun rupiah. Pemerintah saat ini terus berusaha untuk mendorong pertumbuhan ekonomi nasional dengan meningkatkan anggaran biaya infrastruktur. Alokasi anggaran biaya infrastruktur sebesar 4,72% GDP dirasa masih rendah jika dibandingkan dengan China maupun India. China mengalokasikan anggaran biaya infrastrukturnya hingga 9-11% dari GDP pada tahun 2005 dan India lebih dari 7% dari GDP pada tahun 2009.

Guna mendukung distribusi jasa dan barang, jalan mempunyai peran yang sangat penting. Distribusi barang di Indonesia, hampir 90% (berdasarkan berat) dilakukan dengan moda transportasi jalan atau menggunakan jalan sebagai prasarannya. Jalan berperan penting dalam distribusi barang dan jasa karena memiliki beberapa keunggulan, tersedia setiap saat dan melayani angkutan dari pintu ke pintu (*door to door service*).

D. Standarisasi Pelayanan Jalan

Standardisasi adalah proses mengembangkan dan menerapkan standar teknis. Standardisasi **dapat** membantu untuk memaksimalkan kompatibilitas, interoperabilitas, keamanan, pengurangan, atau kualitas. Dalam ilmu-ilmu sosial, termasuk ekonomi, ide standardisasi

merupakan upaya solutif untuk masalah koordinasi, sehingga semua pihak mendapatkan keuntungan bersama.

Standar, atau lengkapnya standar teknis, adalah suatu norma atau persyaratan yang biasanya berupa suatu dokumen formal yang menciptakan kriteria, metode, proses, dan praktik rekayasa atau teknis yang seragam. Sebuah standar, dapat dikembangkan dengan cara sendiri-sendiri atau unilateral, misalnya oleh suatu perusahaan, organisasi, militer, dan lain-lain. Contoh standar perusahaan adalah Standar Operating Procedure (SOP). Setiap negara memiliki badan standardisasi dan biasanya memiliki lebih banyak keragaman standar. Standar-standar ini dapat menjadi suatu keharusan jika diadopsi oleh suatu pemerintahan, kontrak bisnis, dan lain-lain. Agar standar memperoleh keberterimaan yang luas antara para *stakeholder*, maka standar dirumuskan dengan memenuhi *WTO Code of good practice* (Strategi BSN 2006-2009), yaitu:

- *Openness* (keterbukaan), artinya bagi agar semua stakeholder yang berkepentingan dapat berpartisipasi dalam pengembangan standar;
- *Transparency* (transparansi), artinya agar semua stakeholder yang berkepentingan dapat mengikuti perkembangan standar mulai dari tahap pemrograman dan perumusan sampai ke tahap penetapannya. Dapat dengan mudah memperoleh semua informasi yang berkaitan dengan pengembangan standar;

- *Consensus and impartiality* (konsensus dan tidak memihak), artinya tidak memihak dan konsensus agar semua stakeholder dapat menyalurkan kepentingannya dan diperlakukan secara adil;
- *Effectiveness and relevance*, artinya agar dapat memfasilitasi perdagangan karena memperhatikan kebutuhan pasar dan tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
- *Coherence*, artinya dengan pengembangan standar internasional agar perkembangan pasar negara kita tidak terisolasi dari perkembangan pasar global dan memperlancar perdagangan internasional; dan
- *Development dimension* (berdimensi pembangunan), artinya agar memperhatikan kepentingan publik dan kepentingan nasional dalam meningkatkan daya saing perekonomian nasional.

E. Pelayanan Jalan

Pelayanan jalan meliputi aspek pelayanan jaringan yang memberi kemudahan capaian atau konektivitas (aksesibilitas) dan aspek teknis jalan yang menjamin efisiensi serta keselamatan berlalu lintas. Aspek pelayanan jaringan dapat ditunjukkan dengan beberapa indikator, diantaranya adalah kerapatan jaringan yang dinyatakan dalam satuan km (panjang jalan) per km² (luas wilayah) atau km (panjang jalan) per 1.000 jiwa penduduk wilayah yang bersangkutan.

Semakin tinggi kerapatan jalan pada suatu wilayah, maka semakin baik pelayanan jaringan jalan pada wilayah yang bersangkutan

atau semakin mudah menjangkau setiap titik pada wilayah yang bersangkutan, harapannya semakin tinggi efisiensi serta produktivitas.

Untuk memberi gambaran yang lebih nyata tentang pelayanan jaringan jalan pada suatu wilayah, berikut perbandingan kerapatan jaringan jalan di beberapa pulau di Indonesia, kerapatan jaringan jalan di Pulau Jawa mencapai $0,754\text{km/km}^2$ dibandingkan dengan Pulau Papua yang hanya mencapai $0,031\text{km/km}^2$. Tinggi rendahnya kerapatan jaringan jalan menunjukkan mudah atau tidaknya wilayah yang bersangkutan dijangkau (akses), yang juga menunjukkan potensi atau peluang berkembangnya perekonomian di wilayah yang bersangkutan.

Aspek teknis jalan berhubungan dengan efisiensi dan keselamatan lalu lintas. Aspek teknis meliputi komponen struktural dan fungsional. Komponen struktural berhubungan dengan daya dukung jalan terhadap beban lalu lintas yang melintas di atasnya. Berbagai jenis struktur perkerasan jalan (*flexible pavement* atau *rigid pavement*) didesain untuk mendukung muatan sumbu terberat kendaraan yang ditetapkan, sehingga jalan tetap pada kondisi mantap dalam melayani beban lalu lintas yang direncanakan. Komponen fungsional berhubungan dengan kemampuan jalan melayani lalu lintas sesuai dengan fungsinya sebagai jalan primer atau sekunder.

Jalan menurut sistem dibagi dalam sistem jaringan primer dan sistem jaringan sekunder. Sistem jaringan primer meliputi:

a. Jalan Arteri Primer

b. Jalan Kolektor Primer

c. Jalan Lokal.

Sistem jaringan sekunder meliputi:

a. Jalan Arteri Sekunder

b. Jalan Kolektor Sekunder

c. Jalan Lingkungan.

Sistem jaringan primer merupakan jaringan jalan yang menghubungkan kota dengan kota. Sistem jaringan sekunder merupakan jaringan jalan yang menghubungkan kawasan dengan kawasan dalam sebuah kota. Masing-masing sistem jaringan memiliki standar atau spesifikasi teknis yang berbeda sesuai dengan fungsinya secara hirarkhis, jalan arteri primer memiliki standar atau spesifikasi teknis lebih tinggi dibandingkan dengan jalan kolektor primer. Hal ini karena jalan arteri primer berperan menghubungkan pusat-pusat kegiatan nasional (PKN) sebagai pusat-pusat pertumbuhan ekonomi nasional.

Menurut status, jalan dibedakan menjadi jalan nasional, jalan provinsi dan jalan kabupaten/kota. Perbedaan status jalan, membedakan yang kewenangan dan bertanggung jawab dalam pengaturan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan jalan. Jalan nasional di bawah kewenangan dan tanggung jawab Pemerintah Pusat, sementara jalan provinsi di bawah kewenangan dan tanggung jawab Pemerintah Provinsi. Jalan kabupaten/kota di bawah kewenangan dan tanggung jawab Pemerintah Kabupaten/Kota. Data statistik

menunjukkan bahwa jalan-jalan nasional pada umumnya memiliki kondisi yang lebih baik dibandingkan jalan provinsi. Demikian pula kondisi jalan provinsi lebih baik dibandingkan jalan kabupaten/kota. Keadaan ini tentu menjadi tantangan bagi Pemerintah Daerah Provinsi dan Kabupaten/Kota untuk terus meningkatkan kemampuannya, baik dari sisi sumber daya manusia maupun kemampuan keuangannya untuk dapat meningkatkan jalan secara kuantitas maupun kualitasnya.

Hal ini sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia No: 01/PRT/M/2014 Tentang Standar Pelayanan Minimal Bidang Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang, penyediaan jalan untuk melayani kebutuhan masyarakat dengan indikator:

- a. Persentase tingkat kondisi jalan provinsi baik dan sedang.
- b. Persentase terhubungnya pusat-pusat kegiatan dan pusatproduksi (konektivitas) di wilayah provinsi.

Menurut Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, pemerintah daerah memiliki kewenangan dan tanggung jawab pengaturan jalan. Pengaturan jalan secara umum meliputi:

- a. pembentukan peraturan perundang-undangan sesuai dengan kewenangannya;
- b. perumusan kebijakan perencanaan;
- c. pengendalian penyelenggaraan jalan secara makro; dan
- d. penetapan norma, standar, kriteria, dan pedoman pengaturan jalan.

Sesuai dengan butir d di atas, lingkup pengaturan meliputi persyaratan teknis jalan dan kriteria perencanaan teknis jalan yang

diberlakukan untuk baik jalan provinsi, jalan kabupaten, dan jalan kota. Lingkup persyaratan teknis jalan sebagaimana dimaksud di atas meliputi:

- a. kecepatan rencana;
- b. lebar badan jalan;
- c. kapasitas jalan;
- d. jalan masuk;
- e. persimpangan sebidang dan fasilitas berputar balik;
- f. bangunan pelengkap jalan;
- g. perlengkapan jalan;
- h. penggunaan jalan sesuai dengan fungsinya; dan
- i. ketidak terputusan jalan.

Lingkup Kriteria Perencanaan Teknis Jalan meliputi:

- a. fungsi jalan;
- b. kelas jalan;
- c. bagian-bagian jalan;
- d. dimensi jalan;
- e. muatan sumbu terberat, volume lalu lintas, dan kapasitas jalan;
- f. persyaratan geometrik jalan;
- g. Konstruksi jalan;
- h. konstruksi bangunan pelengkap jalan;
- i. perlengkapan jalan;
- j. kelestarian lingkungan hidup; dan
- k. ruang bebas.

F. Komponen Jalan

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

Ruang jalan meliputi ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan. Ruang manfaat jalan meliputi badan jalan, saluran tepi jalan, dan ambang pengamatannya. Ruang milik jalan meliputi ruang manfaat jalan dan sejalur tanah tertentu di luar ruang manfaat jalan. Ruang pengawasan jalan merupakan ruang tertentu di luar ruang milik jalan yang ada di bawah pengawasan penyelenggara jalan. Ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan ditetapkan dan diatur sedemikian rupa untuk keperluan peningkatan jalan di kemudian hari, dan perawatan jalan serta ruang bagi saluran listrik, telepon, pedestrian dan drainase. Batas ruang manfaat jalan, ruang milik jalan dan ruang pengawasan jalan ditetapkan sesuai dengan fungsi jalan.

Persyaratan teknis atau standar jalan berkepentingan untuk menetapkan geometrik dari bagian jalan agar efisiensi dan keselamatan jalan dipenuhi. Elemen utama geometrik desain meliputi:

- a. potongan melintang termasuk jarak pandang;

- b. alinyemen horizontal (jari-jari lengkung minimum, lengkung peralihan, super elevasi);
- c. alinyemen vertikal (kelandaian maksimum, panjang tanjakan maksimum); dan
- d. fasilitas parkir.

Elemen geometrik desain jalan tergantung pada beberapa faktor, meliputi hubungan antara dimensi dan geometrik sesuai dengan jenis kendaraan dan karakteristik pengguna jalan. Faktor utama berhubungan dengan kendaraan dan karakteristik pengguna jalan, kekesatan jalan, waktu reaksi dan jarak pandang pengguna jalan. Faktor operasional jalan berhubungan dengan volume lalu lintas, kecepatan, kapasitas, kepadatan. Kapasitas jalan merupakan faktor penting untuk jalan perkotaan, sementara faktor keselamatan penting untuk jalan antar kota.

Ditinjau dari sisi ekonomi, standar geometrik desain jalan tergantung pada tipe medan, yang dibedakan atas: 1) medan datar; 2) medan bukit; dan 3) medan gunung. Kecepatan rencana sebagai salah satu kriteria perencanaan adalah kecepatan kendaraan yang mendasari perencanaan teknis jalan. Kecepatan rencana ditetapkan dengan mempertimbangkan:

- a. Sistem jaringan jalan, terdiri atas:
 - 1. sistem jaringan jalan primer; dan
 - 2. sistem jaringan jalan sekunder.
- b. Lalu lintas Harian Rata-rata Tahunan (LHRT);

- c. Spesifikasi penyediaan prasarana; dan
- d. Tipe medan (topografi) jalan.

Bagian jalan yang penting diperhatikan dan menjadi obyek spesifikasi adalah potongan melintang jalan yang meliputi:

- a. jalur lalu lintas;
- b. bahu jalan;
- c. median;
- d. pemisah jalur;
- e. jalan masuk;
- f. persimpangan sebidang; dan
- g. fasilitas berputar balik.

Jalur lalu lintas adalah lebar jalan yang diperkeras dan ruang dimana kendaraan bergerak, lebar jalur lalu lintas tergantung pada lebar lajur dan jumlah lajur. Lebar lajur tergantung pada ukuran kendaraan dan ruang bebas di kiri dan kanan kendaraan. Lebar lajur dapat bervariasi mulai 3,00 meter hingga 3,60 meter tergantung pada fungsi jalan. Jumlah lajur ditetapkan berdasarkan volume lalu lintas pada tahun rencana. Potongan melintang badan jalan harus membentuk "*crown*", miring ke arah tepi kiri dan kanan jalan agar air yang ada di badan jalan segera mengalir meninggalkan badan jalan menuju saluran drainase memanjang di kiri dan kanan jalan.

Bahu jalan, bagian jalan yang berada antara tepi luar jalur lalu lintas dan tepi dalam saluran drainase memanjang jalan. Bahu jalan dibuat untuk melindungi perkerasan jalan, mengamankan kebebasan

samping dan menyediakan tempat berhenti sementara, parkir kendaraan dan pejalan kaki.

Bahu jalan juga berfungsi untuk menempatkan rambu jalan, meningkatkan keselamatan, dan kenyamanan bagi pengguna jalan. Bahu jalan harus diperkeras agar mampu mendukung beban kendaraan, dapat digunakan setiap saat tidak tergantung pada musim. Muka perkerasan bahu jalan harus rata dengan muka perkerasan lajur lalu lintas dan diberi kemiringan melintang untuk menyalurkan air hujan yang mengalir melalui permukaan bahu. Pada kondisi keterbatasan ruang milik jalan dalam sistem jaringan jalan sekunder, lebar bahu jalan dapat dimanfaatkan untuk trotoar.

Median, median digunakan pada jalan, berfungsi untuk memisahkan arus lalu lintas yang berlawanan arah. Median meliputi 2 jenis: a) median yang ditinggikan; dan b) median yang direndahkan. Median jalan terdiri atas: a) marka garis tepi; b) jalur tepian (atau disebut juga bahu dalam); dan c) bagian tengah median (yang ditinggikan atau direndahkan). Median diperlukan untuk jalan dengan lalu lintas yang padat guna mencegah kendaraan berputar balik dan menyeberang, yang dapat mengganggu kelancaran lalu lintas.

Pemisah jalur, pemisah jalur digunakan untuk memisahkan arus lalu lintas searah yang berbeda kecepatan rencananya atau berbeda kecepatan operasionalnya atau berbeda peruntukan jenis kendaraan yang diizinkan beroperasinya atau berbeda kelas fungsinya.

Pemisah jalur terdiri atas: a) marka garis tepi; b) jalur tepian; dan c) bagian bangunan pemisah jalur yang ditinggikan.

Jalan masuk, jalan masuk berwujud bukaan dari jalur samping ke jalan arteri atau kolektor. Pada jalan arteri dan kolektor, untuk memfasilitasi jalan masuk dari jalan lokal, jalan lingkungan, stasiun pengisian bahan-bakar umum (SPBU), pemberhentian bus, stasiun kereta api, tempat istirahat, harus dilengkapi dengan jalur samping. Khusus untuk jalan masuk dari tempat istirahat, dapat langsung masuk ke jalan arteri atau kolektor dengan dilengkapi lajur perlambatan dan lajur percepatan. Jalur samping merupakan jalur yang sejajar dengan jalur lalu lintas utama (yaitu jalur jalan arteri atau kolektor) terletak disamping kiri dan atau kanan jalan dan dibatasi oleh jalur pemisah.

Persimpangan sebidang, persimpangan sebidang dapat merupakan pertemuan dua ruas jalan atau lebih dengan hirarki fungsi yang sama atau berbeda satu tingkat. Jarak antar persimpangan sebidang dibatasi sekurang-kurangnya tiga kilometer pada jalan arteri primer. Hal ini dimaksud agar kelancaran lalu lintas di jalan arteri primer tetap terjaga. Pembatasan ini berlaku pula untuk jalan kolektor primer dengan batasan yang lebih longgar.

Untuk mempertahankan kecepatan operasional dan keseimbangan kapasitas pada ruas jalan dan pada persimpangan, baik pada persimpangan jalan arteri dengan jalan arteri maupun pada jalan arteri dengan jalan kolektor, jumlah lajur jalan pada pendekatan persimpangan dapat ditambah dan persimpangan diatur dengan alat

pengatur lalu lintas yang memadai. Pengaturan lalu lintas dapat berupa pengaturan prioritas, atau pengaturan dengan bundaran, atau pengaturan dengan alat pemberi isyarat lalu lintas.

Fasilitas berputar balik, fasilitas berputar balik (*U-Turn*) harus dilengkapi dengan:

- a. lajur perlambatan pada lajur pendekat masuk;
- b. radius putar yang memadai untuk semua jenis kendaraan sesuai dengan kelas penggunaan jalan; dan
- c. lajur percepatan untuk bergabung dengan jalur utama.

G. Urgensi Harmonisasi Peraturan Daerah dengan Peraturan Perundang-undangan Lain.

Harmonisasi peraturan perundang-undangan adalah proses yang diarahkan untuk menuju keselerasan dan keserasian antara satu peraturan perundang-undangan dengan peraturan perundang-undangan lainnya sehingga tidak terjadi tumpang tindih, inkonsistensi atau konflik/perselisihan dalam pengaturan. Dalam kaitannya dengan sistem asas hierarki peraturan perundang-undangan sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya maka proses tersebut mencakup harmonisasi semua peraturan perundang-undangan termasuk Perda baik secara vertikal maupun horisontal.

Dalam Undang-undang No. 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan terdapat rambu-rambu yang mengarahkan pada pentingnya harmonisasi peraturan perundang-

undangan untuk semua jenis peraturan perundang-undangan termasuk Perda.

Bab II, Pasal 5 Undang-undang No. 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan menyebutkan bahwa :

”Dalam membentuk Peraturan Perundang-undangan harus berdasarkan pada asas Pembentukan Peraturan Perundang-undangan yang baik yang meliputi :

1. Asas kejelasan tujuan adalah bahwa setiap Pembentukan Peraturan Perundang-undangan harus mempunyai tujuan yang jelas yang hendak dicapai.
2. Asas kelembagaan atau organ pembentuk yang tepat adalah bahwa setiap jenis Peraturan Perundang-undangan harus dibuat oleh lembaga/pejabat Pembentuk Peraturan Perundang-undangan yang berwenang. Peraturan Perundang-undangan tersebut dapat dibatalkan atau batal demi hukum, apabila dibuat oleh lembaga/pejabat yang tidak berwenang.
3. Asas kesesuaian antara jenis dan materi muatan, adalah bahwa dalam Pembentukan Peraturan Perundang-undangan harus benar-benar memperhatikan materi muatan yang tepat dengan jenis Peraturan Perundang-undangannya.
4. Asas dapat dilaksanakan, adalah bahwa setiap Pembentukan Peraturan Perundang-undangan harus memperhitungkan efektifitas Peraturan Perundang-undangan tersebut di dalam masyarakat, baik secara filosofis, yuridis maupun sosiologis.

5. Asas kedayagunaan dan kehasilgunaan, adalah bahwa setiap Peraturan Perundang-undangan dibuat karena memang benar-benar dibutuhkan dan bermanfaat dalam mengatur kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara.
6. Asas kejelasan rumusan, adalah bahwa setiap Peraturan Perundang-undangan harus memenuhi persyaratan teknis penyusunan Peraturan Perundang-undangan, sistematika dan pilihan kata atau terminologi, serta bahasa hukumnya jelas dan mudah dimengerti, sehingga tidak menimbulkan berbagai macam interpretasi dalam pelaksanaannya.
7. Asas keterbukaan, adalah bahwa dalam proses Pembentukan Peraturan Perundang-undangan mulai dari perencanaan, persiapan, penyusunan, dan pembahasan bersifat transparan dan terbuka. Dengan demikian seluruh lapisan masyarakat mempunyai kesempatan yang seluas-luasnya untuk memberikan masukan dalam proses pembuatan Peraturan Perundang-undangan.

Kemudian, Pasal 6 Undang-undang No. 12 Tahun 2011, disebutkan materi muatan peraturan perundang-undangan mengandung asas:

1. Asas pengayoman, adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus berfungsi memberikan perlindungan dalam rangka menciptakan ketentraman masyarakat.
2. Asas kemanusiaan, adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan perlindungan dan

penghormatan hak-hak asasi manusia serta harkat dan martabat setiap warga negara dan penduduk Indonesia secara proporsional.

3. Asas kebangsaan, adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan sifat dan watak bangsa Indonesia yang pluralistik (kebhinekaan) dengan tetap menjaga prinsip negara kesatuan Republik Indonesia.
4. Asas kekeluargaan, adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan musyawarah untuk mencapai mufakat dalam setiap pengambilan keputusan.
5. Asas kenusantaraan, adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan senantiasa memperhatikan kepentingan seluruh wilayah Indonesia dan materi muatan Peraturan Perundang-undangan yang dibuat di daerah merupakan bagian dari sistem hukum nasional yang berdasarkan Pancasila.
6. Asas bhinneka tunggal ika, adalah bahwa Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus memperhatikan keragaman penduduk, agama, suku dan golongan, kondisi khusus daerah, dan budaya khususnya yang menyangkut masalah-masalah sensitif dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara.
7. Asas keadilan, adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan keadilan secara proporsional bagi setiap warga negara tanpa kecuali.

8. Asas kesamaan kedudukan dalam hukum dan pemerintahan, adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan tidak boleh berisi hal-hal yang bersifat membedakan berdasarkan latar belakang, antara lain, agama, suku, ras, golongan, gender, atau status sosial.
9. Asas ketertiban dan kepastian hukum, adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus dapat menimbulkan ketertiban dalam masyarakat melalui jaminan adanya kepastian hukum.
10. Asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan, adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan keseimbangan, keserasian, dan keselarasan, antara kepentingan individu dan masyarakat dengan kepentingan bangsa dan negara.
11. Asas lain sesuai dengan bidang hukum Peraturan Perundang-undangan yang bersangkutan", antara lain:
 - a. Dalam Hukum Pidana, misalnya, asas legalitas, asas tiada hukuman tanpa kesalahan, asas pembinaan narapidana, dan asas praduga tak bersalah;
 - b. Dalam Hukum Perdata, misalnya, dalam hukum perjanjian, antara lain, asas kesepakatan, kebebasan berkontrak, dan iktikad baik.

H. Kajian Terhadap Praktik Penyelenggaraan dan Permasalahan yang ada

Berdasarkan wilayah administrasi Kota Salatiga memiliki daratan seluas 5.678.110 Ha yang terbagi dalam 4 (empat) Kecamatan 23 Kelurahan. Sesuai dengan Keputusan Walikota Salatiga No 621/564/2015, Pemerintah Kota Salatiga mempunyai kewenangan penanganan jalan sejumlah 748 ruas. Keseluruhan panjang jalan yang ada di Kota Salatiga yaitu 273,307 Km, terdiri dari jalan nasional 12,03 Km dan jalan kota 261,277 Km. Data statistik tahun 2014 menunjukkan dari panjang jalan tersebut 83,22% dalam kondisi baik.

Pendanaan merupakan salah satu persoalan penting dalam pembangunan jalan. Penetapan tahun 2014 sebagai tahun infrastruktur yang dibarengi dengan peningkatan alokai belanja untuk pembangunan infrastruktur telah memberikan daya dorong dalam pembangunan infrastruktur di Kota Salatiga.

Peningkatan belanja infrastruktur pada tahun 2014 telah membawa peningkatan terhadap rasio belanja modal Kota Salatiga menjadi 10 persen. Namun demikian dari peringkat secara nasional, peningkatan tersebut belum mampu menaikkan peringkat secara maksimal.

Indikator tersebut seringkali diukur melalui rasio belanja modal. Rasio Belanja Modal terhadap total Belanja Daerah mencerminkan porsi Belanja Daerah yang dibelanjakan untuk membiayai Belanja Modal. Realisasi Belanja Modal akan memiliki *multiplier effect* dalam

menggerakkan roda perekonomian daerah. Oleh karena itu, semakin tinggi angka rasionyadiharapkan akan semakin baik pengaruhnya terhadap pertumbuhan ekonomi. Sebaliknya, semakin rendah angkanya, semakin berkurang pengaruhnya terhadap pertumbuhan ekonomi.

Sesuai dengan visi pemerintahan yang tertuang dalam Nawa Cipta, di dalamnya menekankan pentingnya peran negara/pemerintah dalam melindungi bangsa dan keamanan WNI (butir pertama), membangun dari pinggiran dan desa (butir ke-tiga), meningkatkan kualitas hidup manusia (butir ke-lima) dan meningkatkan produktivitas dan daya saing bangsa (butir ke-enam), menempatkan prasarana jalan pada posisi yang sangat penting.

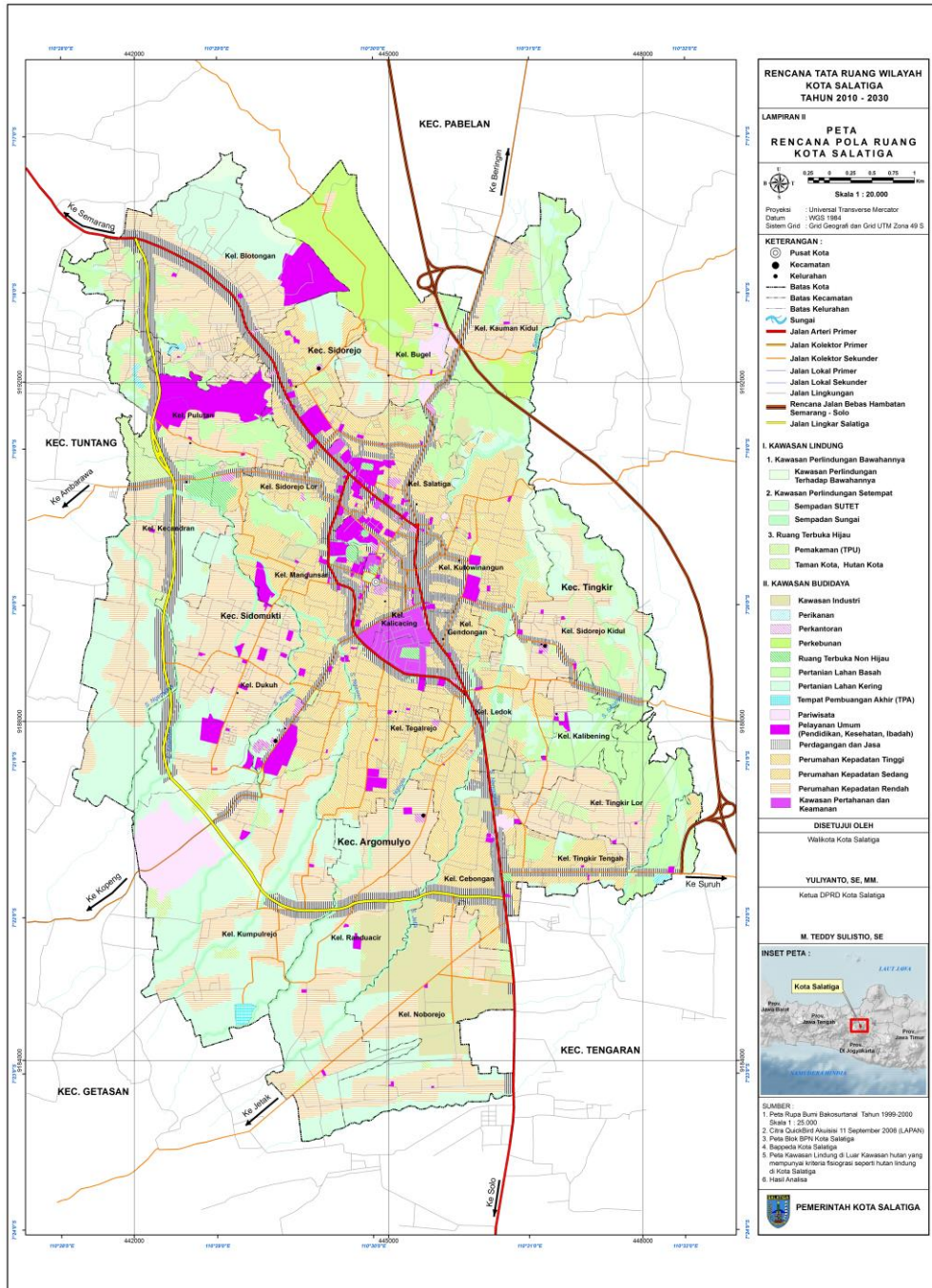
Infrastruktur jalan memiliki peran yang penting dalam mewujudkan keamanan negara, pembangunan daerah pedesaan, meningkatkan kualitas hidup masyarakat dan meningkatkan daya saing nasional. Untuk menjamin terwujudnya jalan yang efisien dan efektif guna menjawab tujuan sebagaimana visi pemerintah, maka diperlukan kriteria kuantitas dan kualitas atau standar dan menjadi acuan serta merupakan bagian yang tidak terpisahkan dalam proses perencanaan, penganggaran, pelaksanaan, pelaporan dan pertanggung jawaban sesuai tanggung jawab dan kewenangan dari institusi yang terlibat.

Secara empiris di Kota Salatiga pada saat ini belum memiliki satu standar bagi perwujudan kondisi jalan yang tidak saja aman, nyaman, efektif, efisien, tertib, lancar, ramah lingkungan namun juga

ekonomis. Standarisasi tersebut sangat diperlukan untuk mendorong sekaligus panduan kebijakan pembangunan jalan di Kota Salatiga yang berkualitas. Standarisasi tersebut setidaknya mencakup:

- a. kecepatan rencana;
- b. lebar badan jalan;
- c. kapasitas jalan;
- d. jalan masuk;
- e. persimpangan sebidang dan fasilitas berputar balik;
- f. bangunan pelengkap jalan;
- g. perlengkapan jalan;
- h. penggunaan jalan sesuai dengan fungsinya; dan
- i. ketidakterputusan jalan.

Berikut adalah peta pola ruang Kota Salatiga:



I. Kajian terhadap Implikasi Penerapan Sistem Baru terhadap Aspek Kehidupan Masyarakat dan Dampaknya terhadap Aspek Beban Keuangan Daerah

Penyelenggaraan Perencanaan Jalan bertujuan untuk memberikan arahan dan pedoman kepada pihak yang terlibat dalam penyelenggaraan jalan, menyangkut kegiatan pengaturan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan jalan agar diperoleh suatu keseragaman dalam definisi, hirarki sistem jaringan jalan yang jelas serta syarat standar pelayanan minimal jalan, sehingga menghasilkan jalan yang:

- a. efektif dan efisien,
- b. aman dan nyaman,
- c. selamat, tertib dan lancar,
- d. ramah lingkungan.

Dalam skala atau dimensi yang lebih luas keberadaan Peraturan Daerah tentang standarisasi jalan di Kota Salatiga akan memberikan dampak positif berupa:

- a. Sebagai dasar kebijakan manajemen pembangunan infrastruktur khususnya jalan yang lebih berkualitas.
- b. Sebagai dasar peningkatan efektifitas dan efisiensi pemanfaatan belanja daerah untuk pembangunan jalan.
- c. Meningkatkan dan mendorong pertumbuhan ekonomi serta pemerataan pembangunan di Kota Salatiga.

- d. Meningkatkan efektifitas dan efisiensi sistem transportasi di Pulau Jawa.
- e. Mengurangi disparitas pembangunan antar wilayah di Kota Salatiga.
- f. Mendorong peningkatan kesejahteraan masyarakat Kota Salatiga.

BAB III
EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN
PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT

Sebagai salah satu jenis peraturan perundang-undangan tingkat daerah, maka peraturan daerah menduduki posisi yang lebih tinggi bila dibandingkan dengan jenis peraturan perundang-undangan tingkat daerah yang lainnya, seperti peraturan kepala daerah dan keputusan kepala daerah. Argumentasi seperti ini dilandasi oleh alasan sebagai berikut:

1. Ditinjau dari aspek organ pembentukannya, peraturan daerah dibentuk oleh Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) dengan persetujuan bersama Kepala Daerah. Dua organ daerah inilah yang disebut pemerintahan daerah yang menyelenggarakan urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi yang seluas-luasnya.¹⁰

Oleh sebab itu secara prinsipil peraturan daerah itu dibentuk oleh organ daerah yang diberi kewenangan atribusi oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Hal ini nampak jelas tercantum dalam ketentuan Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang menyatakan bahwa pemerintahan daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan.

¹⁰ Pasal 1 angka 2 dan 3 Undang-Undang No.10 Tahun 2004 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undanga

2. Ditinjau dari aspek substansinya, peraturan daerah itu dibentuk dan dilaksanakan untuk mengatur dan mengurus kewenangan-kewenangan otonomi dan tugas pembantuan. Kewenangan-kewenangan otonomi dan tugas pembantuan tersebut berasal dari pemerintah yang lebih tinggi tingkatnya. Lain daripada itu kewenangan otonomi dan tugas pembantuan itu merupakan manifestasi dari prinsip pemencaran kekuasaan.

Oleh sebab itulah sangat wajar dan masuk akal, jikalau substansi dari peraturan daerah pada hakikatnya merupakan pelaksanaan norma hukum dari jenis peraturan perundang-undangan tingkat pusat yang di pancarkan sampai tingkat daerah. Sehingga norma-norma hukum yang terdapat dalam peraturan kepala daerah dan/atau keputusan kepala daerah tidak boleh melanggar norma hukum yang terdapat di dalam peraturan daerah.

Bertitik tolak dari pengertian tersebut, maka materi muatan peraturan daerah (baik provinsi ataupun kabupaten/kota) pada hakekatnya tidak lain adalah mengatur urusan-urusan pemerintahan yang telah diserahkan kepada daerah, kecuali urusan-urusan pemerintahan yang secara kodrati tetap menjadi urusan pemerintah pusat, seperti politik luar negeri, pertahanan, keamanan, yustisi, moneter dan fiskal nasional, dan agama.¹¹

Berdasarkan pemaparan tersebut, DPRD Kota Salatiga mengajukan Rancangan Peraturan Daerah (Raperda) tentang Penataan

¹¹ Pasal 7 Peraturan Pemerintah No.38 Tahun 2007 tentang, Pembagian Urusan Pemerintah Antara Pemerintah, Pemerintah Daerah Provinsi dan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota.

Perumahan dan Kawasan Permukiman yang telah masuk dalam Program Legislasi Daerah (Prolegda) tahun 2016. Hasil kajian terhadap peraturan perundang-undangan terkait yang memuat kondisi hukum yang ada, keterkaitan undang-undang dan peraturan daerah baru dengan peraturan perundang-undangan lain, harmonisasi secara vertikal dan horizontal, antara lain adalah sebagai berikut:

A. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menyebutkan bahwa pemerintah daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan. Sesuai dengan penjelasan pasal 18 ayat (6) tersebut, pemerintah kota Salatiga yang diberi otonomi daerah oleh pemerintah pusat dalam mengatur Perencanaan Jalan berwenang untuk membuat peraturan daerah kota Salatiga tentang Perencanaan Jalan.

Pasal 34 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menyebutkan bahwa Negara bertanggung jawab atas penyediaan fasilitas pelayanan kesehatan dan fasilitas pelayanan umum yang layak. Dalam hal fasilitas pelayanan umum yang layak salah satu indikatornya adalah tersedianya prasarana jalan yang memadai. Jalan sebagai prasarana transportasi darat meliputi segala bagian jalan, karena semua pusat kegiatan beserta wilayah pengaruhnya membentuk satuan wilayah pengembangan. Pusat pengembangan dimaksud dihubungkan dalam satu hubungan

hierarkis dalam bentuk jaringan jalan yang menunjukkan struktur tertentu. Dengan struktur tersebut, bagian jaringan jalan akan memegang peranan masing-masing sesuai dengan hierarkinya.

B. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan

Dalam Pasal 3 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan menyebutkan bahwa Pengaturan penyelenggaraan jalan bertujuan untuk:

1. Mewujudkan ketertiban dan kepastian hukum dalam penyelenggaraan jalan;
2. Mewujudkan peran masyarakat dalam penyelenggaraan jalan;
3. Mewujudkan peran penyelenggara jalan secara optimal dalam pemberian layanan kepada masyarakat;
4. Mewujudkan pelayanan jalan yang andal dan prima serta berpihak pada kepentingan masyarakat;
5. Mewujudkan sistem jaringan jalan yang berdaya guna dan berhasil guna untuk mendukung terselenggaranya sistem transportasi yang terpadu; dan
6. Mewujudkan perusahaan jalan tol yang transparan dan terbuka.

Sesuai dengan tujuan pengaturan penyelenggaraan jalan itulah maka dirasa perlu adanya peraturan daerah yang mengatur tentang Perencanaan Jalan agar memudahkan pemerintah kota Salatiga dalam mengimplementasikan tujuan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

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

Pasal 1 angka 12 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 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. Sehingga dapat dilihat disini bahwa ada keterkaitan yang erat antara jalan dengan lalu lintas dan angkutan jalan. Jalan merupakan prasarana dari lalu lintas dan angkutan jalan, sehingga Perencanaan Jalan diperlukan untuk mengatur hubungan keduanya.

Penyelenggaraan di bidang Jalan meliputi kegiatan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan prasarana Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf a Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, yaitu:

1. inventarisasi tingkat pelayanan Jalan dan permasalahannya;

2. penyusunan rencana dan program pelaksanaannya serta penetapan tingkat pelayanan Jalan yang diinginkan;
3. perencanaan, pembangunan, dan optimalisasi pemanfaatan ruas Jalan;
4. perbaikan geometrik ruas Jalan dan/atau persimpangan Jalan;
5. penetapan kelas Jalan pada setiap ruas Jalan;
6. uji kelaikan fungsi Jalan sesuai dengan standar keamanan dan keselamatan berlalu lintas; dan
7. pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang prasarana Jalan.

D. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan

Selaras dengan materi muatan Raperda berdasarkan Pasal 14 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 yang menyebutkan bahwa 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 perundang-undangan yang lebih tinggi. Sehingga, dalam membuat peraturan daerah yang mengatur tentang penyelenggaraan jalan, pemerintah kota Salatiga haruslah melihat aturan yang ada di Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan

E. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkatan Jalan

Dalam Pasal 1 angka 2 Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkatan Jalan disebutkan bahwa kendaraan adalah suatu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor. Untuk menopang kendaraan dalam bermobilisasi di jalan kota Salatiga, maka diperlukan adanya Perencanaan Jalan kota Salatiga yang dituangkan dalam bentuk peraturan daerah agar mendapatkan kekuatan hukum dari segi legal formal.

F. Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana Dan Lalu Lintas Jalan

Dalam Pasal 1 angka 1 Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana Dan Lalu Lintas Jalan disebutkan bahwa jalur adalah bagian dari jalan yang dipergunakan untuk lalu lintas kendaraan. Sedangkan di angka 2 disebutkan bahwa lajur adalah bagian jalur yang memanjang, dengan atau tanpa marka jalan, yang memiliki lebar cukup untuk satu kendaraan bermotor yang sedang berjalan, selain sepeda motor. Adanya criteria jalur dan lajur pada jalan, harus benar-benar diperhatikan dalam pengadaan jalan kota Salatiga. Oleh karenanya dengan dibentuk peraturan daerah kota Salatiga tentang Perencanaan Jalan kota salatiga dapat memfasilitasi aturan legal formal pengadaan jalan dengan segala criteria jalan.

G. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan

Pasal 1 angka 5 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan menyebutkan bahwa penyelenggaraan jalan adalah kegiatan yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan. Pasal 1 angka 6 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan menyebutkan bahwa pengaturan jalan adalah kegiatan perumusan kebijakan perencanaan, penyusunan perencanaan umum, dan penyusunan peraturan perundang-undangan jalan. Pasal 1 angka 7 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan menyebutkan bahwa pembinaan jalan adalah kegiatan penyusunan pedoman dan standar teknis, pelayanan, pemberdayaan sumber daya manusia, serta penelitian dan pengembangan jalan. Pasal 1 angka 8 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan menyebutkan bahwa pembangunan jalan adalah kegiatan pemrograman dan penganggaran, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, serta pengoperasian dan pemeliharaan jalan.

Kemudian dalam Pasal 1 angka 9 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan menyebutkan bahwa pengawasan jalan adalah kegiatan yang dilakukan untuk mewujudkan tertib pengaturan, pembinaan, dan pembangunan jalan. Pasal 1 angka 10 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan menyebutkan bahwa penyelenggara jalan adalah pihak yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan sesuai dengan kewenangannya. Dengan banyaknya kegiatan yang daitur dalam pengadaan jalan, maka peraturan

pemerintah nomor 34 tahun 2006 tentang jalan perlu diturunkan dalam bentuk peraturan daerah bagi kota Salatiga untuk membantu pelaksanaan implementasi kegiatan yang berkaitan dengan pengadaan jalan di kota salatiga.

H. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

Dalam penjelasan umum Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan disebutkan bahwa Kendaraan merupakan sebagian unsur pokok dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang bertujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas, pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Di samping itu, kedudukan dan peranan Kendaraan sebagai sarana transportasi yang memiliki peran di dalam kegiatan sosial ekonomi masyarakat, dan juga menyangkut hajat hidup seluruh lapisan masyarakat, terutama yang menyangkut perwujudan keseimbangan perkembangan antar daerah dan pemerataan hasil-hasil pembangunan secara nasional, serta untuk mendukung kegiatan ekonomi, meningkatkan persatuan dan kesatuan bangsa, dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional menuju masyarakat Indonesia yang adil dan makmur berdasarkan Pancasila. Untuk mendukung pengimplementasian

dari penjelasan umum peraturan pemerintah nomor 55 tahun 2012 tentang kendaraan di kota salatiga, bahwa kendaraan berbagai macam bentuk dan kriterianya, mulai dari bentuk, panjang, tinggi dan muatan yang sudah diatur dalam peraturan pemerintah ini, maka diperlukan suatu payung hukum turunan dalam bentuk peraturan daerah di kota salatiga, yakni peraturan daerah kota salatiga tentang Perencanaan Jalan kota salatiga.

I. Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi, dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota

Pembagian urusan pemerintahan berdasarkan kriteria eksternalitas, akuntabilitas, dan efisiensi dengan memperhatikan keserasian hubungan antar tingkatan dan/atau susunan pemerintahan. Sehingga dalam penusunan peraturan daerah kota salatiga tentang penyelenggaraan jalan, hendaknya menyelaraskan dengan peraturan perundang-undangan yang telah mengatur terlebih dahulu.

BAB IV

LANDASAN FILOSOFIS, YURIDIS DAN SOSIOLOGIS

A. Landasan Filosofis.

Landasan filosofis merupakan pertimbangan atau alasan yang 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. Landasan filosofis dari suatu perundang-undangan adalah pandangan masyarakat terhadap suatu peraturan yang diharapkan dapat menciptakan keadilan, ketertiban, dan kesejahteraan di semua kalangan. Hukum juga diharapkan mencerminkan nilai-nilai yang tumbuh dan dirasa adil dalam masyarakat.

Pancasila berfungsi sebagai pedoman dan juga sekaligus tolak ukur dalam mencapai tujuan-tujuan masyarakat, yang dirumuskan dalam suatu peraturan perundang-undangan. Maria Farida dalam bukunya Ilmu Perundang-undangan mengatakan bahwa peraturan perundang-undangan harus mencerminkan nilai-nilai (cita hukum) yang terkandung dalam Pancasila. Dalam bukunya juga dijelaskan, menurut Rudolf Stamler (1856-1939), cita hukum ialah konstruksi pikiran yang merupakan keharusan untuk mengarahkan hukum pada cita-cita yang diinginkan masyarakat. Cita hukum berfungsi sebagai bintang pemandu (*leitstern*) bagi tercapainya cita-cita masyarakat. Meski merupakan titik akhir yang

tidak mungkin tercapai, namun cita hukum memberikan manfaat karena mengandung dua sisi yaitu dengan cita hukum kita dapat menguji hukum positif yang berlaku dan cita hukum kita dapat mengarahkan hukum positif yang berlaku dan cita hukum kita dapat mengarahkan hukum positif sebagai usaha dengan sanksi pemaksa menuju sesuatu yang adil (*zwangversuch zum richtigen*)¹².

Dalam pembentukan peraturan perundang-undangan, proses terwujudnya nilai yang terkandung dalam cita hukum ke dalam norma hukum tergantung kepada tingkat kesadaran dan penghayatan akan nilai tersebut oleh pembentuk peraturan perundang-undangan. Ketidaksadaran akan nilai-nilai tersebut dapat menjadi kesenjangan antara cita hukum dan norma hukum yang dibuat.

Cita hukum yang dimaksud disini adalah Pancasila yang sekaligus menjadi norma fundamental negara yang merupakan kesepakatan bersama kita dalam Negara Kesatuan Republik Indonesia. Maka, peraturan perundang-undangan yang akan dibuat, hendaknya diwarnai dan diberikan nilai-nilai yang terkandung dalam cita hukum tersebut.

Dengan demikian yang menjadi dasar filosofis dari Rancangan Peraturan Daerah Kota Salatiga tentang Perencanaan Jalan adalah pandangan hidup bangsa Indonesia yang telah dirumuskan dalam butir-butir Pancasila. Nilai Pancasila ini dijabarkan dalam hukum yang dapat menunjukkan nilai-nilai keadilan, ketertiban dan kesejahteraan. Dalam hal ini, jalan yang merupakan salah satu prasarana transportasi menjadi

¹² Maria Farida Indrati S., *Ilmu Perundang-undangan (2) , Proses dan Teknik Penyusunan*, Kanisius, 2007, hal 237

unsur penting dalam pengembangan kehidupan berbangsa dan bernegara, pembinaan persatuan dan kesatuan bangsa dan mempunyai peranan penting dalam mendukung bidang ekonomi, sosial, budaya dan lingkungan serta untuk memajukan kesejahteraan umum.

B. Landasan Yuridis.

Landasan yuridis tidak dapat dilepaskan dalam penyusunan suatu peraturan perundang-undangan karena adanya pondasi ketatanegaraan Negara Indonesia yang bersendikan atas hukum. Sesuai Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Negara Indonesia adalah negara hukum, bukan berdasarkan atas kekuasaan (*machstaat*). Oleh karena itu, setiap produk peraturan perundang-undangan yang dibuat harus memenuhi tata cara yang ditetapkan oleh Undang-Undang dengan memenuhi asas yang terdapat dalam nafas negara hukum.

Landasan yuridis merupakan pertimbangan atau alasan yang 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.

Dengan demikian apabila diterapkan maka landasan yuridis adalah landasan hukum (*yuridische gelding*) yang menjadi dasar kewenangan (*bevoegdheid* atau *competentie*) pembuatan peraturan perundang-

undangan. Dasar hukum kewenangan membentuk peraturan perundang-undangan sangat diperlukan. Tanpa disebutkan dalam peraturan perundang-undangan sebagai landasan yuridis formal, seorang pejabat atau suatu lembaga atau badan tidak berwenang (*onbevoegdheid*) mengeluarkan peraturan. Misalnya, Pasal 20 ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang memberikan kewenangan kepada Dewan Perwakilan Rakyat untuk membentuk Undang-Undang atau pada ketentuan Pasal 5 ayat (2) yang memberikan dasar hukum kewenangan kepada Presiden dalam menetapkan Peraturan Pemerintah untuk menjalankan Undang-Undang.

Dengan demikian jenis peraturan perundang-undangan serta lembaga atau badan yang berwenang membentuknya harus mempunyai landasan formal secara tegas dalam peraturan perundang-undangan. Tanpa landasan formal yang jelas, maka prinsip negara berdasar atas hukum akan menjadi goyah. Oleh karena itu, dasar yuridis sangat penting dalam pemuatan peraturan perundang-undangan yang ditandai dengan adanya kewenangan untuk pembuat peraturan perundang-undangan, adanya kesesuaian bentuk atau jenis peraturan perundang-undangan dengan materi yang diatur, mengikuti tata cara atau prosedur tertentu, dan tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi tingkatannya. Muatan-muatan tersebut menjadi penting agar terjadi keselarasan dalam setiap jenjang peraturan perundang-undangan seperti yang telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan.

Selain menentukan dasar kewenangan landasan yuridis, yang menjadi dasar keberadaan atau pengakuan dari suatu jenis peraturan perundang-undangan adalah landasan yuridis material. Landasan ini menunjuk kepada materi muatan tertentu yang harus dimuat dalam suatu peraturan perundang-undangan tertentu. Pembentuk peraturan menghendaki bahwa sesuatu materi tertentu hendaknya diatur dalam suatu peraturan perundang-undangan tertentu pula.

Dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 disebutkan adanya materi-materi tertentu yang harus diatur dalam Undang-Undang. Isi atau substansi suatu peraturan perundang-undangan harus sesuai dengan wadahnya atau jenis peraturan perundang-undangan. Selain itu, isi suatu peraturan perundang-undangan tidak boleh bertentangan dengan isi peraturan perundang-undangan yang derajatnya lebih tinggi.

Berkenaan dengan landasan yuridis inilah maka penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Kota Salatiga tentang Perencanaan Jalan perlu memperhatikan hukum-hukum positif yang berlaku, sehingga substansi dari pengaturan rancangan peraturan daerah ini nantinya tidak akan bertentangan dengan peraturan yang telah dibuat. Pengkajian naskah akademik rancangan peraturan daerah ini memiliki beberapa landasan yuridis, baik ketentuan yang berkaitan langsung maupun yang tidak langsung dengan Perencanaan Jalan. Landasan yuridisnya adalah sebagai berikut:

1. Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4444);
3. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4725);
4. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
5. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5234);
6. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 58, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5679);

7. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 60, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3529);
8. Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalulintas Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 60, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3529);
9. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4655);
10. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317);

C. Landasan Sosiologis.

Hukum yang dituangkan dalam bentuk peraturan perundang-undangan diharapkan menjadi panutan dan mencerminkan tuntutan dari masyarakat. Artinya dalam pembentukan peraturan perundang-undangan seyogyanya sesuai dengan realitas kebutuhan serta kesadaran hukum masyarakat. Perumusan konsideran mengenai kesadaran hukum dari masyarakat yang akan terdampak haruslah menjadi perhatian yang serius dalam perumusannya. Sehingga gagasan normatif yang dituangkan dalam bentuk peraturan perundang-undangan didasarkan atas kenyataan yang hidup dalam kesadaran masyarakat.

Suatu peraturan perundang-undangan dikatakan telah mempunyai landasan sosiologis (*sociologische grondslag*) adalah ketika ketentuan-ketentuan yang dibuat sesuai dengan kesadaran hukum masyarakat. Karena landasan sosiologis peraturan perundang-undangan adalah landasan atau dasar yang berkaitan dengan kondisi atau kenyataan yang hidup dalam masyarakat yang terdampak peraturan perundang-undangan tersebut.

Kondisi ini dapat berupa kebutuhan atau tuntutan yang dihadapi oleh masyarakat, kecenderungan dan harapan masyarakat. Dengan memperhatikan kondisi semacam ini peraturan perundang-undangan diharapkan dapat diterima oleh masyarakat dan mempunyai daya laku secara efektif. Secara sosiologis tujuan dibentuknya Peraturan Daerah Kota Salatiga tentang Perencanaan Jalan adalah:

dalam rangka mewujudkan peranan penting jalan dalam mendorong perkembangan kehidupan bangsa dan menjamin masyarakat untuk memperoleh kemudahan dan keselamatan dalam menggunakan jalan, maka perlu pengaturan standarisasi jalan;

1. Menciptakan salah satu kebutuhan manusia yaitu jalan dalam rangka mendorong perkembangan kehidupan bangsa;
2. Untuk menjamin masyarakat memperoleh kemudahan dan keselamatan dalam menggunakan jalan; dan
3. Menyediakan dan memberikan kenyamanan bagi masyarakat melalui Perencanaan Jalan yang berbasis pada keswadayaan masyarakat yang nantinya menjadi kesatuan fungsional dalam wujud tata ruang

fisik, kehidupan ekonomi dan sosial budaya yang mampu menjamin kelestarian lingkungan hidup

BAB V
JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN DAN RUANG LINGKUP MATERI
MUATAN

A. Sasaran yang Akan Diwujudkan.

Pembentukan Peraturan Daerah tentang Standarisasi Jalan pada Ruas Jalan di Kota Salatiga ini ditujukan untuk memberikan pedoman dan payung hukum bagi pemerintah Kota Salatiga dalam penyelenggaraan tugas memberikan Perencanaan Jalan bagi masyarakat agar aman dan memberikan manfaat. Sasaran pembentukan peraturan daerah ini adalah agar dapat dijadikan dasar dan pedoman dalam:

1. Melakukan kajian dalam rangka unifikasi hukum di bidang penyelenggaraan tugas Perencanaan Jalan yang selaras dengan perkembangan kebutuhan dan esensi dari penyelenggaraan otonomi daerah
2. Penyempurnaan hukum nasional yang sesuai dengan perkembangan kebutuhan penyelenggaraan Perencanaan Jalan sebagai bagian dari sistem penyelenggaraan pembangunan nasional yang bertujuan untuk menciptakan keselarasan peraturan perundang-undangan yang sesuai dengan aspirasi masyarakat yang ada

B. Arah dan Jangkauan Pengaturan.

Pembentukan Peraturan Daerah Kota Salatiga tentang Perencanaan Jalan diarahkan agar dapat menjamin hak segala warga

negara untuk pengembangan kehidupan berbangsa dan bernegara, pembinaan persatuan dan kesatuan bangsa. Selain itu, Perencanaan Jalan mempunyai peranan penting dalam mendukung bidang ekonomi, sosial, budaya dan lingkungan serta untuk memajukan kesejahteraan umum di Kota Salatiga. Adapun tujuan pembentukan Peraturan Daerah ini adalah:

1. Memberikan perlindungan kepada masyarakat berupa kepastian hukum dalam hal Perencanaan Jalan
2. Menyelaraskan peraturan perundang-undangan yang sudah ada
3. Menjamin terselenggaranya pemenuhan kebutuhan hak masyarakat
4. Menghargai budaya lokal
5. Membangun partisipasi dan kemitraan publik serta swasta

C. Ruang Lingkup dan Materi Muatan.

Ruang lingkup pembentukan Peraturan Daerah Kota Salatiga tentang Perencanaan Jalan ini adalah:

- (1) Melakukan analisis terhadap rumusan hasil review terhadap peraturan perundang-undangan mengenai penyelenggaraan Perencanaan Jalan dengan memperhatikan:
 - a. Aspek pemberdayaan dan peningkatan peran serta masyarakat dalam Pengelolaan standarisasi jalan di Kota Salatiga
 - b. Mendorong peran pemerintah Kota Salatiga untuk menjamin terselenggaranya pemenuhan kebutuhan hak masyarakat
 - c. Pengembangan mekanisme pengelola Perencanaan Jalan yang dilakukan oleh pemerintah ataupun swasta

- (2) Melakukan analisis dalam upaya sinkronisasi dan harmonisasi pengaturan mengenai jalan di Kota Salatiga
- (3) Materi muatan yang berkaitan mengenai ketentuan umum dari pengaturan Perencanaan Jalan yang berkaitan mengenai pengertian kata dan frasa yang ada di dalam peraturan ini adalah sebagai berikut:
1. Daerah adalah Kota Salatiga
 2. Pemerintah Daerah adalah Walikota sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.
 3. Walikota adalah Walikota Salatiga.
 4. Satuan Kerja Perangkat Daerah yang selanjutnya disingkat SKPD adalah Satuan Kerja Perangkat Daerah Kota Salatiga.
 5. Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.
 6. Jalan Umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum
 7. Jalan kolektor primer adalah jalan yang menghubungkan secara berdaya guna antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan wilayah, atau antara pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lokal.

8. Jalan kolektor sekunder adalah jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga.
9. Jalan Kota adalah jalan yang berada di bawah kewenangan Pemerintah Daerah Provinsi, meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan jalan umum dalam system jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antarpusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antarpersil, serta menghubungkan antarpusat permukiman yang berada di dalam kota
10. Standarisasi Jalan adalah ketentuan yang berisi persyaratan teknis jalan yang harus dipenuhi oleh suatu ruas jalan agar jalan dapat berfungsi secara optimal memenuhi fungsi, keselamatan dan keamanan jalan
11. Penyelenggaraan jalan adalah kegiatan yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan.
12. Pengaturan jalan adalah kegiatan perumusan kebijakan perencanaan, penyusunan perencanaan umum, dan penyusunan peraturan perundang-undangan jalan
13. Pembinaan jalan adalah kegiatan penyusunan pedoman dan standar teknis, pelayanan, pemberdayaan sumber daya manusia, serta penelitian dan pengembangan jalan

14. Pembangunan jalan adalah kegiatan pemrograman dan penganggaran, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, serta pengoperasian dan pemeliharaan jalan
15. Pengawasan jalan adalah kegiatan yang dilakukan untuk mewujudkan tertib pengaturan, pembinaan, dan pembangunan jalan
16. Penyelenggara Jalan adalah SKPD yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan
17. Ruang Milik Jalan yang selanjutnya disebut Rumija adalah sejalar tanah tertentu di luar ruang manfaat jalan yang masih menjadi bagian dari ruang milik jalan yang dibatasi oleh tanda batas ruang milik jalan yang dimaksudkan untuk memenuhi persyaratan keluasan keamanan penggunaan jalan antara lain untuk keperluan pelebaran ruang manfaat jalan pada masa yang akan datang
18. Ruang Manfaat Jalan yang selanjutnya disebut Rumaja adalah suatu ruang yang dimanfaatkan untuk konstruksi jalan dan terdiri atas badan jalan, saluran tepi jalan, serta ambang pengamanannya
19. Ruang pengawasan jalan yang selanjutnya disebut Ruwasja adalah ruang tertentu di luar ruang milik jalan yang penggunaannya ada di bawah pengawasan penyelenggara jalan
20. Persyaratan Teknis Jalan adalah ketentuan teknis yang harus dipenuhi oleh suatu ruas jalan agar jalan dapat berfungsi secara optimal memenuhi Standar Pelayanan Minimal Jalan dalam melayani lalu lintas dan angkutan jalan

21. Kriteria Perencanaan Teknis Jalan adalah ketentuan teknis jalan yang harus dipenuhi dalam suatu perencanaan teknis jalan
22. Prosedur Pelaksanaan Perencanaan Teknis Jalan adalah tahapan dan ketentuan pelaksanaan perencanaan teknis jalan yang harus diikuti oleh para perencana jalan
23. Keselamatan Jalan adalah pemenuhan fisik elemen jalan terhadap persyaratan teknis jalan dan kondisi lingkungan jalan yang menghindarkan atau tidak menjadi sebab terjadinya kecelakaan lalu lintas

Selanjutnya mengenai materi muatan yang dirumuskan dalam Peraturan Daerah Kota Salatiga tentang Perencanaan Jalan berisikan ketentuan-ketentuan pokok sebagai berikut:

1. Penyelenggaraan Perencanaan Jalan merupakan tanggung jawab dan wewenang Pemerintah dan Pemerintah Daerah, yang dilaksanakan secara terencana, terpadu, terkoordinasi, dan menyeluruh
2. Penyelenggaraan Perencanaan Jalan dilaksanakan dengan memperhatikan hak masyarakat yang antara lain mendapatkan pengembangan kehidupan berbangsa dan bernegara, pembinaan persatuan dan kesatuan bangsa. serta mendukung bidang ekonomi, sosial, budaya dan lingkungan dan untuk memajukan kesejahteraan umum

3. Pengawasan terhadap seluruh kegiatan Perencanaan Jalan dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, dan masyarakat agar tidak terjadi penyimpangan dalam penggunaan dana Perencanaan Jalan
4. Penyelenggaraan Perencanaan Jalan tetap memperhatikan lingkungan hidup

Adapun ketentuan mengenai sanksi dalam peraturan ini adalah tindak pidana pelanggaran dengan ancaman pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).

Dengan materi muatan sebagaimana tersebut di atas, Peraturan Daerah Kota Salatiga tentang Perencanaan Jalan diharapkan dapat dijadikan landasan hukum yang kuat dalam penyelenggaraan Perencanaan Jalan sehingga penyelenggaraannya dapat dilaksanakan secara terencana, sistematis, koorndinasi, dan terpadu.

BAB VI

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan pemaparan sebagaimana pada bab-bab sebelumnya maka dapat disimpulkan beberapa hal, antara lain:

1. Rancangan Peraturan Daerah tentang Perencanaan Jalan yang akan dibentuk di Kota Salatiga melalui naskah akademik ini merupakan upaya untuk menciptakan kepastian hukum mengenai persyaratan teknis Perencanaan Jalan yang aturannya secara khusus dalam peraturan daerah ini.
2. Dalam rancangan Peraturan Daerah tentang Perencanaan Jalan ditentukan kriteria perencanaan teknis Perencanaan Jalan berupa:
(a) fungsi jalan; (b) kelas jalan; (c) bagian-bagian jalan; (d) dimensi jalan; (e) muatan sumbu terberat, volume lalu lintas dan kapasitas jalan; (f) persyaratan geometrik jalan; (g) konstruksi jalan; (h) konstruksi bangunan pelengkap jalan; (i) perlengkapan jalan; (j) kelestarian lingkungan hidup; dan (k) ruang bebas
3. Pertimbangan pembentukan naskah akademik Rancangan Peraturan Daerah tentang Perencanaan Jalan adalah adanya kesinambungan peraturan yang bersumber dari Pancasila sebagai cita hukum yang dijabarkan dalam hukum yang dapat menunjukkan nilai-nilai keadilan, ketertiban dan kesejahteraan. Dalam hal ini, jalan yang merupakan salah satu prasarana transportasi menjadi unsur penting dalam pengembangan kehidupan berbangsa dan

bernegara, pembinaan persatuan dan kesatuan bangsa dan mempunyai peranan penting dalam mendukung sosial, ekonomi, budaya, dan lingkungan serta memajukan kesejahteraan umum.

4. Sasaran yang diwujudkan adalah penyempurnaan hukum nasional yang sesuai dengan perkembangan kebutuhan penyelenggaraan standarisasi jalan dengan ruang lingkup pengaturan dan materi muatannya berupa aspek pemberdayaan dan peningkatan peran serta masyarakat, mengoptimalkan peran pemerintah Kota Salatiga menjamin terselenggaranya pemenuhan kebutuhan hak masyarakat dan pengembangan mekanisme melalui pengelolaan yang dilakukan antara pemerintah dan swasta

B. Saran

Untuk mendukung realisasi rencana pembentukan Peraturan Daerah Kota Salatiga tentang Perencanaan Jalan, berikut ini beberapa hal yang patut diagendakan, antara lain:

1. Mengingat materi muatan dalam Rancangan Peraturan Daerah ini cenderung sifatnya teknis namun juga masih diperlukan penyusunan klausul lanjutan yang fungsinya untuk mengkomunikasikan dan lebih mendetil lagi untuk dipahami oleh para pihak yang berkepentingan dengan implementasi Peraturan Daerah ini, sehingga tidak menimbulkan kesulitan pada tataran praktis dan implementasi di lapangan

2. Agar proses pembentukan Peraturan Daerah ini lebih mendapatkan justifikasi sosial sebagai bagian dari sukses pembentukan yang mendukung pelaksanaan, maka sosialisasi intensif pra dan pasca pembentukan Peraturan Daerah tentang Perencanaan Jalan ini harus dilakukan secara efektif dan tepat sasaran, yakni dilakukan konsultasi publik secara terus-menerus, intens, dan berkelanjutan
3. Agar implementasi Peraturan Daerah ini kelak dapat berlangsung efektif, maka dalam tataran pelaksanaan harus diwarnai dengan komitmen dan konsistensi serta rasa memiliki dari basis sosial masyarakat sebagai wujud kebersamaan dalam kerangka visi-misi Kota Salatiga dan RPJMD.
4. Agar dilakukan penguatan struktur pada stakeholder yang akan menangani Perencanaan Jalan agar penyelenggaraan Peraturan Daerah ini dapat berlangsung secara efektif, terpadu, tersistematis, terarah, dan terkoordinasi

DAFTAR PUSTAKA

Amiruddin dan Zainal Asikin, Pengantar Metode Penelitian Hukum, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2006, hlm. 133-134.

Bagir Manan, 1992, Dasar-dasar Perundang-undangan Indonesia, Jakarta

J.M. Smits, *Het vertrouwensbeginsel en de contractuele gebondenheid*,
diss, RUL 1995, Arnhem, 1995

J.J.H. Bruggink, *Refleksi Tentang Hukum*, Alih Bahasa oleh Arief Sidharta, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1996.

Jaja Zakaria, Perjanjian Penghindaran Pajak Berganda, Serta Penerapannya di Indonesia, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2005.

Lothar Gundling, Public Participation in Environmental Decision, lihat Koesnadi

Hardjasoemantri, Hukum Tata Lingkungan, Gadjah Mada University Press.

Maria Farida Indristi S. Ilmu Perundang-Undangan. Proses dan Teknik Pembentukannya

Marihot P. Siahaan, Pajak Daerah & Retribusi Daerah, PT. Rajagrafindo Persada, Jakarta, 2006

Rachmanto Surahmat, Persetujuan Penghindaran Pajak Berganda, Sebuah Pengantar, PT. Gramedia Pustaka Utama bekerja sama dengan Prasetio Utomo, 2005.

Satjipto Raharjo, *Peranan Dan Kedudukan Asas-asas Hukum Dalam Kerangka Hukum Nasional (Pembahasan Terhadap Makalah Sunaryati Hartono)*, Seminar dan Lokakarya Ketentuan Umum Peraturan Perundang-undangan, Jakarta, 19-20 Oktober 1988, tanpa halaman

Sudikno Mertokusumo, Penemuan Hukum: Sebuah Pengantar, Liberty, Yogyakarta, 1996.

Lampiran



WALIKOTA SALATIGA

R A N C A N G A N
PERATURAN DAERAH KOTA SALATIGA
NOMOR TAHUN 2016
TENTANG
PERENCANAAN JALAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

WALIKOTA SALATIGA,

- Menimbang: a. bahwa jalan sebagai salah satu prasarana transportasi merupakan unsur penting dalam pengembangan kehidupan berbangsa dan bernegara, pembinaan persatuan dan kesatuan bangsa dan mempunyai peranan penting dalam

mendukung bidang ekonomi, sosial, budaya dan lingkungan serta untuk memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

- b. bahwa dalam rangka mewujudkan peranan penting jalan dalam mendorong perkembangan kehidupan bangsa dan menjamin masyarakat untuk memperoleh kemudahan dan keselamatan dalam menggunakan jalan, maka perlu pengaturan standarisasi jalan;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b dan huruf c perlu membentuk Peraturan Daerah tentang Standarisasi Jalan Kolektor Primer Dan Sekunder Pada Ruas Jalan Di Provinsi Jawa Tengah;

Mengingat:

- 1. Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- 2. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4444);
- 3. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang (Lembaran Negara Republik

- Indonesia Tahun 2007 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4725);
4. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
 5. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5234);
 6. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 58, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5679);
 7. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993

- tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 60, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3529);
8. Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalulintas Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 60, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3529);
 9. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4655);
 10. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317);

Dengan Persetujuan Bersama

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT DAERAH KOTA SALATIGA

dan

WALIKOTA SALATIGA

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN DAERAH TENTANG STANDARISASI
PADA RUAS JALAN DI KOTA SALATIGA.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Daerah ini yang dimaksud dengan:

1. Daerah adalah Kota Salatiga.
2. Pemerintah Daerah adalah Walikota sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.
3. Walikota adalah Walikota Salatiga.
4. Satuan Kerja Perangkat Daerah yang selanjutnya disingkat SKPD adalah Satuan Kerja Perangkat Daerah Kota Salatiga.
5. Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.
6. Jalan Umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum.
7. Jalan kolektor primer adalah jalan yang menghubungkan secara berdaya guna antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan

lokal, antarpusat kegiatan wilayah, atau antara pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lokal.

8. Jalan kolektor sekunder adalah jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga.
9. Jalan Kota adalah jalan yang berada di bawah kewenangan Pemerintah Daerah Provinsi, meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan jalan umum dalam system jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antarpusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antarpersil, serta menghubungkan antarpusat permukiman yang berada di dalam kota
10. Standarisasi Jalan adalah ketentuan yang berisi persyaratan teknis jalan yang harus dipenuhi oleh suatu ruas jalan agar jalan dapat berfungsi secara optimal memenuhi fungsi, keselamatan dan keamanan jalan.
11. Penyelenggaraan jalan adalah kegiatan yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan.
12. Pengaturan jalan adalah kegiatan perumusan kebijakan perencanaan, penyusunan perencanaan umum, dan penyusunan peraturan perundang-undangan jalan.
13. Pembinaan jalan adalah kegiatan penyusunan pedoman dan standar teknis, pelayanan, pemberdayaan sumber daya manusia, serta penelitian dan pengembangan jalan.

14. Pembangunan jalan adalah kegiatan pemrograman dan penganggaran, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, serta pengoperasian dan pemeliharaan jalan.
15. Pengawasan jalan adalah kegiatan yang dilakukan untuk mewujudkan tertib pengaturan, pembinaan, dan pembangunan jalan.
16. Penyelenggara Jalan adalah SKPD yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan.
17. Ruang Milik Jalan yang selanjutnya disebut Rumija adalah sejalur tanah tertentu di luar ruang manfaat jalan yang masih menjadi bagian dari ruang milik jalan yang dibatasi oleh tanda batas ruang milik jalan yang dimaksudkan untuk memenuhi persyaratan keluasan keamanan penggunaan jalan antara lain untuk keperluan pelebaran ruang manfaat jalan pada masa yang akan datang.
18. Ruang Manfaat Jalan yang selanjutnya disebut Rumaja adalah suatu ruang yang dimanfaatkan untuk konstruksi jalan dan terdiri atas badan jalan, saluran tepi jalan, serta ambang pengamanannya.
19. Ruang pengawasan jalan yang selanjutnya disebut Ruwasja adalah ruang tertentu di luar ruang milik jalan yang penggunaannya ada di bawah pengawasan penyelenggara jalan.
20. Persyaratan Teknis Jalan adalah ketentuan teknis yang harus dipenuhi oleh suatu ruas jalan agar jalan dapat berfungsi secara optimal memenuhi Standar Pelayanan Minimal Jalan dalam melayani lalu lintas dan angkutan jalan.

21. Kriteria Perencanaan Teknis Jalan adalah ketentuan teknis jalan yang harus dipenuhi dalam suatu perencanaan teknis jalan.
22. Prosedur Pelaksanaan Perencanaan Teknis Jalan adalah tahapan dan ketentuan pelaksanaan perencanaan teknis jalan yang harus diikuti oleh para perencana jalan.
23. Keselamatan Jalan adalah pemenuhan fisik elemen jalan terhadap persyaratan teknis jalan dan kondisi lingkungan jalan yang menghindarkan atau tidak menjadi sebab terjadinya kecelakaan lalu lintas.

BAB II

ASAS, TUJUAN, DAN RUANG LINGKUP

Bagian Kesatu

Asas

Pasal 2

Penyelenggaraan Perencanaan Jalan dilaksanakan berdasarkan asas :

- a. transparan;
- b. akuntabel;
- c. partisipatif;
- d. bermanfaat;
- e. efisien dan efektif;
- f. keseimbangan;
- g. keterpaduan; dan

Bagian Kedua

Tujuan

Pasal 3

Penyelenggaraan Perencanaan Jalan bertujuan untuk memberikan arahan dan pedoman kepada pihak yang terlibat dalam penyelenggaraan jalan, menyangkut kegiatan pengaturan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan jalan agar diperoleh suatu keseragaman dalam definisi, hirarki sistem jaringan jalan yang jelas serta syarat standar pelayanan minimal jalan, sehingga menghasilkan jalan yang:

- e. efektif dan efisien,
- f. aman dan nyaman,
- g. selamat, tertib dan lancar,
- h. ramah lingkungan.

Bagian Ketiga

Ruang Lingkup

Pasal 4

- (1) Ruang lingkup standarisasi jalan meliputi Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan yang diberlakukan untuk jalan kota.
- (2) Persyaratan Teknis Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi :
 - a. kecepatan rencana;

- b. lebar badan jalan;
 - c. kapasitas jalan;
 - d. jalan masuk;
 - e. persimpangan sebidang dan fasilitas berputar balik;
 - f. bangunan pelengkap jalan;
 - g. perlengkapan jalan;
 - h. penggunaan jalan sesuai dengan fungsinya; dan
 - i. ketidak terputusan jalan.
- (3) Kriteria Perencanaan Teknis Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
- a. fungsi jalan;
 - b. kelas jalan;
 - c. bagian-bagian jalan;
 - d. dimensi jalan;
 - e. muatan sumbu terberat, volume lalu lintas, dan kapasitas jalan;
 - f. persyaratan geometrik jalan;
 - g. Konstruksi jalan;
 - h. konstruksi bangunan pelengkap jalan;
 - i. perlengkapan jalan;
 - j. kelestarian lingkungan hidup; dan
 - k. ruang bebas.

BAB III

PERSYARATAN TEKNIS JALAN

Bagian Kesatu

Kecepatan Rencana

Pasal 5

- (1) Kecepatan rencana (*Design Speed*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf a merupakan kecepatan kendaraan yang mendasari perencanaan teknis jalan.
- (2) Kecepatan rencana ditetapkan dengan mempertimbangkan:
 - a. Sistem jaringan jalan, terdiri atas :
 1. sistem jaringan jalan primer; dan
 2. sistem jaringan jalan sekunder.
 - b. Lalu lintas Harian Rata-Rata Tahunan;
 - c. Spesifikasi penyediaan prasarana; dan
 - d. Tipe medan (*topografi*) jalan, terdiri atas :
 1. medan datar;
 2. medan bukit; dan
 3. medan gunung.
- (3) Kecepatan rencana dibatasi oleh batas paling rendah dan batas paling tinggi sesuai Kriteria Perencanaan Teknis Jalan dan ketentuan sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Daerah ini.
- (4) Pemilihan kecepatan rencana diupayakan mendekati batas paling tinggi dengan mempertimbangkan aspek keselamatan, ekonomi, dan lingkungan.

- (5) Batas paling rendah kecepatan rencana dipilih pada keadaan dimana terdapat kendala topografi dan tataguna lahan atau kendala lain yang tidak dapat dielakkan.
- (6) Kecepatan rencana pada satu ruas jalan harus seragam sepanjang ruas jalan, kecuali pada ruas jalan dengan kecepatan rencana 60 (enam puluh) km/jam atau lebih terdapat segmen yang sulit untuk memenuhi kecepatan rencana tersebut, maka kecepatan rencana pada segmen tersebut dapat diturunkan paling besar 20 (dua puluh) km/jam.
- (7) Penurunan kecepatan rencana harus seizin Penyelenggara Jalan.

Bagian Kedua

Lebar Badan Jalan

Pasal 6

Lebar badan jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 4 ayat (2) huruf b meliputi:

- a. jalur lalu lintas;
- b. bahu Jalan;
- c. median; dan
- d. pemisah jalur.

Pasal 7

- (1) Jalur lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 huruf a dapat terdiri dari satu atau lebih lajur jalan.

- (2) Lebar paling kecil untuk satu lajur jalan 3,5 (tiga koma lima) meter.
- (3) Lebar satu lajur jalan kecil untuk kendaraan bermotor roda dua paling sedikit 1,5 (satu koma lima) meter.
- (4) Lebar lajur lalu lintas untuk jalan raya diukur dari sisi dalam marka membujur garis tepi jalan (garis menerus) atau sumbu marka garis membujur pembagi lajur (garis terputus-putus) ke sisi dalam marka membujur garis menerus atau ke sumbu marka membujur garis terputus-putus.
- (5) Lebar lajur lalu lintas untuk jalan sedang dan jalan kecil diukur dari sumbu marka membujur ke sumbu marka membujur.

Pasal 8

- (1) Bahu jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 huruf b harus diperkeras.
- (2) Lebar bahu jalan paling kecil 2 (dua) meter.
- (3) Bahu jalan pada jalan raya, pada jalan sedang, dan pada jalan kecil harus diperkeras dengan paling sedikit perkerasan tanpa penutup.
- (4) Lebar bahu jalan untuk jalan lingkungan paling sedikit 0,5 (nol koma lima) meter, seluruhnya harus diperkeras dengan paling sedikit perkerasan tanpa penutup.
- (5) Muka perkerasan bahu jalan harus rata dengan muka perkerasan lajur lalu lintas dan diberi kemiringan melintang untuk menyalurkan air hujan yang mengalir melalui permukaan bahu.

Pasal 9

- (1) Median sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 huruf c digunakan pada jalan raya, berfungsi untuk memisahkan arus lalu lintas yang berlawanan arah.
- (2) Median sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi 2 jenis:
 - a. median yang ditinggikan; dan
 - b. median yang direndahkan.
- (3) Median jalan terdiri atas:
 - a. marka garis tepi;
 - b. jalur tepian atau disebut juga bahu dalam; dan
 - c. bagian tengah median yang ditinggikan atau direndahkan.
- (4) Lebar median jalan ditetapkan 1,5 (satu koma lima) meter.
- (5) Lebar median diukur sesuai dengan jarak antara sisi dalam marka garis tepi.

Pasal 10

- (1) Pemisah jalur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 huruf d digunakan untuk memisahkan arus lalu lintas searah yang berbeda kecepatan rencananya atau berbeda kecepatan operasionalnya atau berbeda peruntukan jenis kendaraan yang diizinkan beroperasinya atau berbeda kelas fungsi jalannya.
- (2) Pemisah jalur sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a. marka garis tepi;

- b. jalur tepian; dan
 - c. bagian bangunan pemisah jalur yang ditinggikan.
- (3) Lebar pemisah lajur diukur sesuai dengan jarak antara sisi dalam marka garis tepi.
- (4) Lebar jalur pemisah paling kecil ditetapkan:
- a. 1 (satu) meter untuk jalur pemisah tanpa rambu; dan
 - b. 2 (dua) meter untuk jalur pemisah yang dilengkapi rambu.

Pasal 11

- (1) Lebar badan jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat 2 huruf b harus sesuai dengan konfigurasi lebar jalur lalu lintas dan lebar bahu jalan.
- (2) Pada kondisi keterbatasan Rumija dalam sistem jaringan jalan sekunder, lebar bahu jalan dapat dimanfaatkan untuk trotoar, sesuai ketentuan dalam Lampir yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Daerah ini.
- (3) Ketentuan mengenai konfigurasi lebar jalur lalu lintas, bahu jalan, serta ilustrasi konfigurasi badan jalan sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Daerah ini.

Bagian Ketiga

Kapasitas Jalan

Pasal 12

- (1) Kapasitas jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf c untuk suatu ruas jalan dinyatakan oleh tingkat pelayanan yang merupakan rasio antara volume lalu lintas terhadap kapasitas jalan yang selanjutnya disebut RVK dan ditetapkan sebagai berikut:
 - a. RVK untuk jalan arteri dan kolektor paling tinggi 0,85 (nol koma delapan lima); dan
 - b. RVK untuk jalan lokal dan lingkungan $\leq 0,9$ (nol koma Sembilan).
- (2) Nilai kapasitas jalan ditetapkan berdasarkan manual tentang kapasitas jalan yang berlaku untuk Indonesia.
- (3) Penetapan tingkat pelayanan perlu dikoordinasikan dengan Pembina penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan sesuai status jalannya.

Bagian Keempat

Jalan Masuk

Pasal 13

- (1) Jalan masuk sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf d berwujud bukaan dari jalur samping ke jalan arteri atau kolektor.
- (2) Pada jalan arteri dan kolektor, untuk memfasilitasi jalan masuk dari jalan lokal, jalan lingkungan, stasiun pengisian bahan-bakar umum (SPBU), pemberhentian bus, stasiun kereta api, tempat istirahat, harus dilengkapi dengan jalur samping.
- (3) Khusus untuk jalan masuk dari tempat istirahat, dapat langsung masuk ke jalan arteri atau kolektor dengan dilengkapi lajur perlambatan dan lajur percepatan.

- (4) Jalur samping sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalur yang sejajar dengan jalur lalu lintas utama (yaitu jalur Jalan arteri atau kolektor) terletak disamping kiri dan atau kanan jalan dan dibatasi oleh jalur pemisah.
- a. Jarak antarbuakaan dari jalur samping ke jalan arteri primer dibatasi sekurang–kurangnya 1 (satu) kilometer dan pada jalan arteri sekunder sekurang-kurangnya 0,5 (nol koma lima) kilometer;
 - b. Jarak antarbuakaan dari jalur samping ke jalan kolektor primer dibatasi sekurang–kurangnya 0,5 (nol koma lima) kilometer dan pada Jalan kolektor sekunder sekurang-kurangnya 0,25 (nol koma dua lima) kilometer;
 - c. Jalur samping beserta jarak antar buakaan dari jalur samping ke jalan utama pada jalan baru dan jalan yang ditingkatkan wajib dilaksanakan.
- (5) Jalur samping beserta jarak antar buakaan dari jalur samping ke jalan utama pada jalan eksisting agar diupayakan untuk dilaksanakan tergantung kondisi permasalahan lalu lintas dan ketersediaan sumberdaya.

Bagian Kelima

Persimpangan Sebidang dan Fasilitas Berputar Balik

Pasal 14

- (1) Persimpangan sebidang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf e dapat merupakan pertemuan dua ruas jalan atau lebih dengan hirarki fungsi yang sama atau berbeda satu tingkat.
- (2) Jarak antarpersimpangan sebidang dibatasi sebagai berikut:
 - a. pada jalan arteri primer sekurang-kurangnya 3 (tiga) kilometer; dan
 - b. pada jalan arteri sekunder sekurang-kurangnya 1 (satu) kilometer.
- (3) Pembatasan jarak antarpersimpangan pada jalan arteri primer hanya berlaku pada jalan baru.
- (4) Untuk mempertahankan kecepatan operasional dan keseimbangan kapasitas pada ruas jalan dan pada persimpangan, baik pada persimpangan jalan arteri dengan jalan arteri maupun pada jalan arteri dengan jalan kolektor, jumlah lajur jalan pada pendekatan persimpangan dapat ditambah dan persimpangan diatur dengan alat pengatur lalu lintas yang memadai.
- (5) Lebar lajur pendekatan persimpangan dapat diperkecil paling sedikit 2,75 (dua koma tujuh lima) meter.
- (6) Pengaturan lalu lintas dapat berupa pengaturan prioritas, atau pengaturan dengan bundaran, atau pengaturan dengan alat pemberi isyarat lalu lintas.
- (7) Fasilitas berputar balik harus dilengkapi dengan:
 - a. lajur perlambatan pada lajur pendekatan masuk;

- b. radius putar yang memadai untuk semua jenis kendaraan sesuai dengan kelas penggunaan jalan; dan
- c. lajur percepatan untuk bergabung dengan jalur utama.

Bagian Keenam

Bangunan Pelengkap Jalan

Pasal 15

Bangunan pelengkap jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf f mencakup bangunan pelengkap Jalan yang berfungsi sebagai:

- a. jalur lalu lintas;
- b. pendukung konstruksi jalan; dan
- c. fasilitas lalu lintas dan fasilitas pendukung pengguna jalan.

Paragraf 1

Bangunan pelengkap Jalan yang berfungsi sebagai jalur lalu lintas

Pasal 16

Bangunan pelengkap jalan yang berfungsi sebagai jalur lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 huruf a mencakup:

- a. jembatan;
- b. lintas atas;
- c. lintas bawah;
- d. jalan layang; dan
- e. terowongan.

Pasal 17

- (1) Jembatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 huruf a harus dilengkapi dengan:
 - a. sistem drainase; dan
 - b. ruang untuk menempatkan utilitas.
- (2) Dalam hal bahu jalan tidak diadakan, harus disediakan lajur tepian dengan perkerasan yang berpenutup di kiri dan kanan jalur lalu lintas paling sedikit 0,5 (nol koma lima) meter.
- (3) Di kedua sisi jalur lalu lintas harus disediakan trotoar sebagai fasilitas bagi pejalan kaki dan petugas pemelihara dengan lebar paling sedikit 0,5 (nol koma lima) meter.
- (4) Lebar jalur lalu lintas pada jembatan harus sama dengan lebar jalur lalu lintas pada bagian ruas jalan di luar jembatan.
- (5) Khusus untuk fungsi jalan arteri, lebar badan jalan pada jembatan harus sama dengan lebar badan jalan pada bagian ruas jalan di luar jembatan.
- (6) Tinggi ruang bebas vertikal jembatan keatas paling rendah adalah 5,1 (lima koma satu) meter, dan tinggi ruang bebas vertikal jembatan kebawah paling rendah 1 (satu) meter dari bagian terbawah bangunan jembatan.
- (7) Ruwasja untuk jembatan di hulu dan dihilir paling sedikit 100 (seratus) meter atau ditentukan berdasarkan sifat dan morfologi sungai (5 kelokan).

- (8) Ruang bebas vertikal dan horizontal di bawah jembatan untuk lalu lintas navigasi disesuaikan dengan peraturan perundang-undangan.
- (9) Pada saat pengoperasian jalan, kendaraan dilarang berhenti di atas jembatan.
- (10) Permukaan jalan pendekat dan lantai jembatan harus direncanakan dan dipelihara sedemikian sehingga tidak menyebabkan ketidak-rataan.

Pasal 18

- (1) Lintas atas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 huruf b harus dilengkapi dengan:
 - a. sistem drainase; dan
 - b. tempat pemasangan utilitas.
- (2) Dalam hal bahu jalan tidak diadakan, maka harus disediakan lajur tepian di kiri dan kanan jalur lalu lintas paling sedikit 0,5 (nol koma lima) meter.
- (3) Di kedua sisi badan jalan lintas atas, harus disediakan trotoar untuk pejalan kaki dalam keadaan darurat dan untuk akses bagi petugas pemeliharaan dengan lebar paling kecil 0,5 (nol koma lima) meter.
- (4) Lebar badan jalan lintas atas paling sedikit 8 (delapan) meter.
- (5) Tinggi ruang bebas vertikal lintas atas paling rendah 5,1 (nol koma lima satu) meter dari permukaan perkerasan jalan.

Pasal 19

- (1) Lintas bawah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 huruf c harus dilengkapi dengan:
 - a. sistem drainase;
 - b. tempat pemasangan utilitas;
 - c. sistem penerangan jalan umum; dan
 - d. fasilitas untuk keadaan darurat.
- (2) Fasilitas untuk keadaan darurat wajib diadakan pada lintas bawah dengan panjang paling sedikit 500 (lima ratus) meter.
- (3) Fasilitas untuk keadaan darurat mencakup:
 - a. fasilitas pintu darurat dengan jalur evakuasi;
 - b. fasilitas pemadam kebakaran; dan
 - c. fasilitas air/hidran.
- (4) Dalam hal bahu jalan tidak diadakan, maka harus disediakan lajur tepian di kanan kiri jalur lalu lintas paling sedikit 0,5 (nol koma lima) meter.
- (5) Lebar trotoar paling kecil yang harus disediakan di kedua sisi badan jalan untuk pejalan kaki dalam keadaan darurat dan untuk akses bagi petugas pemeliharaan adalah 0,5 (nol koma lima) meter.
- (6) Lebar badan jalan lintas bawah paling sedikit 8 (delapan) meter.
- (7) Tinggi ruang bebas vertikal lintas bawah paling rendah 5,1 (lima koma satu) meter dari permukaan perkerasan jalan.

Pasal 20

- (1) Jalan layang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 huruf d harus dilengkapi dengan:
 - a. sistem drainase; dan
 - b. tempat pemasangan utilitas.
- (2) Dalam hal bahu jalan tidak diadakan, harus disediakan lajur tepian di kiri dan kanan jalur lalu lintas paling sedikit 0,5 (nol koma lima) meter.
- (3) Di kedua sisi badan jalan pada jalan layang, harus disediakan trotoar untuk pejalan kaki dalam keadaan darurat dan untuk akses bagi petugas pemeliharaan dengan lebar paling sedikit 0,5 (nol koma lima) meter.
- (4) Lebar badan jalan pada jalan layang sekurang-kurangnya 8 (delapan) meter.
- (5) Tinggi ruang bebas vertikal jalan layang paling rendah 5,1 (lima koma satu) meter dari permukaan perkerasan jalan.

Pasal 21

- (1) Terowongan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 huruf e harus dilengkapi dengan:
 - a. sistem drainase;
 - b. tempat pemasangan utilitas;
 - c. sistem aliran udara buatan;
 - d. sistem penerangan jalan umum; dan
 - e. fasilitas untuk keadaan darurat.

- (2) Kelandaian jalur lalu lintas di dalam terowongan maksimum 3% (tiga persen).
- (3) Terowongan dapat dibangun untuk masing-masing arah lalu lintas.
- (4) Sistem aliran udara buatan harus diadakan pada terowongan:
 - a. dengan panjang paling sedikit 300 (tiga ratus) meter dan lalu lintas harian rata-rata tahunan \geq 6000 (enam ribu) kendaraan/hari atau 75% (tujuh puluh lima persen) kapasitas jalan (pilih yang paling kecil);
 - b. dengan panjang 1000 (seribu) meter atau lebih; atau
 - c. sistem aliran udara buatan pada terowongan dengan lalu lintas harian rata-rata tahunan $<$ 6000 (enam ribu) kendaraan per hari, dapat tidak dilengkapi.
- (5) Fasilitas untuk keadaan darurat mencakup;
 - a. fasilitas pintu darurat dan jalur evakuasi;
 - b. fasilitas pemadam kebakaran; dan
 - c. fasilitas air/hidran.
- (6) Perencanaan bangunan terowongan harus memperhatikan kebutuhan ruang minimum yang harus disediakan untuk semua fasilitas dan unsur arsitektur yang memadai.
- (7) Dalam hal bahu jalan tidak diadakan, harus disediakan lajur tepian di kiri dan kanan jalur lalu lintas paling sedikit 0,5 (nol koma lima) meter.

- (8) Di kedua sisi badan jalan, harus disediakan trotoar untuk pejalan kaki dalam keadaan darurat dan untuk akses bagi petugas pemeliharaan dengan lebar paling kecil 0,5 (nol koma lima) meter.
- (9) Lebar badan jalan di dalam terowongan sekurang-kurangnya 8 (delapan) meter.
- (10) Tinggi ruang bebas vertikal di dalam terowongan paling rendah 5,1 (lima koma satu) meter dari permukaan perkerasan jalan.
- (11) Panjang jalan keluar terowongan sampai ke persimpangan jalan paling sedikit 300 (tiga ratus) meter, digunakan untuk penempatan rambu lalu lintas yang diperlukan.

Paragraf 2

Bangunan Pelengkap Jalan Sebagai Pendukung Konstruksi Jalan

Pasal 22

Bangunan pelengkap jalan sebagai pendukung konstruksi jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 huruf b melingkupi:

- a. saluran tepi jalan.
- b. gorong-gorong; dan
- c. dinding penahan tanah.

Pasal 23

- (1) Saluran tepi jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 huruf a merupakan saluran untuk menampung dan mengalirkan air hujan atau air yang ada di permukaan jalan, bahu jalan, dan jalur lainnya

serta air dari drainase di bawah muka jalan, di sepanjang koridor jalan.

- (2) Saluran tepi jalan dapat dibuat dari galian tanah biasa atau diperkeras dan/atau dibuat dari bahan yang awet serta mudah dipelihara, sesuai dengan kebutuhan fungsi pengaliran.
- (3) Saluran tepi jalan harus dalam bentuk tertutup jika digunakan pada Jalan di wilayah perkotaan yang berpotensi dilalui pejalan kaki.
- (4) Dimensi saluran tepi jalan harus mampu mengalirkan debit air permukaan maksimum dengan periode ulang:
 - a. paling sedikit 10 (sepuluh) tahunan untuk jalan arteri dan kolektor; dan
 - b. paling sedikit 5 (lima) tahunan untuk jalan lokal dan lingkungan.
- (5) Dalam hal tertentu saluran tepi Jalan dapat juga berfungsi sebagai saluran lingkungan dengan izin dari Penyelenggara Jalan.

Pasal 24

- (1) Gorong-gorong sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 huruf b merupakan saluran air di bawah permukaan jalan berfungsi mengalirkan air dengan cara memotong badan jalan secara melintang.
- (2) Gorong-gorong harus dibangun dengan konstruksi yang awet dan harus direncanakan untuk melayani paling sedikit 20 (dua puluh) tahun, serta mudah dipelihara secara rutin.

- (3) Konstruksi kepala gorong-gorong harus berbentuk sedemikian sehingga tidak menjadi objek penyebab kecelakaan.
- (4) Gorong-gorong harus mampu mengalirkan debit air paling besar, sesuai dengan luas daerah tangkapan air hujan:
 - a. untuk tangkapan air hujan pada Rumija, periode hujan rencana yang diperhitungkan untuk dialirkan melalui gorong-gorong adalah:
 1. paling sedikit 10 (sepuluh) tahunan untuk jalan arteri dan kolektor; dan
 2. paling sedikit 5 (lima) tahunan untuk jalan lokal dan lingkungan.
 - b. untuk air yang dialirkan melalui drainase lingkungan/saluran alam, maka periode ulang hujan rencana yang diperhitungkan adalah 25 (dua puluh lima) tahunan.

Pasal 25

- (1) Dinding penahan tanah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 huruf c merupakan bangunan konstruksi untuk menahan beban tanah ke arah horisontal dan vertikal.
- (2) Dinding penahan tanah dapat digunakan untuk menyokong badan jalan yang berada di lereng atau di bawah permukaan jalan.
- (3) Dinding penahan tanah harus mampu menahan gaya vertikal dan horizontal yang menjadi bebannya, sesuai dengan pertimbangan mekanika tanah dan geoteknik.

- (4) Dinding penahan tanah harus dibangun dengan konstruksi yang awet dan mudah dipelihara serta dengan faktor keamanan yang memadai.
- (5) Dinding penahan tanah harus dilengkapi sistem drainase.
- (6) Bagian sisi terluar dinding penahan tanah harus berada dalam atau pada batas Rumija.

Paragraf 3

Bangunan Pelengkap Jalan Sebagai Fasilitas Lalu Lintas dan Fasilitas Pendukung Pengguna Jalan

Pasal 26

Bangunan pelengkap jalan sebagai fasilitas lalu lintas dan fasilitas pendukung pengguna jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 huruf c meliputi:

- a. jembatan penyeberangan pejalan kaki;
- b. terowongan penyeberangan pejalan kaki;
- c. pulau jalan;
- d. trotoar;
- e. tempat parkir dibadan jalan; dan
- f. teluk bus yang dilengkapi halte.

Pasal 27

- (1) Jembatan penyeberangan pejalan kaki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 huruf a merupakan bangunan jembatan yang

diperuntukkan untuk menyeberang pejalan kaki dari satu sisi jalan ke sisi jalan yang lainnya.

- (2) Jembatan penyeberang pejalan kaki harus dibangun dengan konstruksi yang kuat dan mudah dipelihara.
- (3) Jembatan penyeberangan pejalan kaki memiliki lebar paling sedikit 2 (dua) meter dan kelandaian tangga paling besar 20° (dua puluh derajat).
- (4) Jembatan penyeberangan pejalan kaki harus dilengkapi dengan pagar yang memadai.
- (5) Pada bagian tengah tangga jembatan penyeberangan pejalan kaki harus dilengkapi bagian rata yang dapat digunakan sebagai fasilitas untuk kursi roda bagi penyandang cacat.
- (6) Lokasi dan bangunan jembatan penyeberang pejalan kaki harus sesuai dengan kebutuhan pejalan kaki dan estetika.

Pasal 28

- (1) Terowongan penyeberangan pejalan kaki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 huruf b merupakan bangunan terowongan melintang dibawah permukaan Jalan diperuntukkan bagi pejalan kaki yang menyeberang dari satu sisi jalan ke sisi jalan yang lainnya.
- (2) Terowongan penyeberang pejalan kaki harus dibangun dengan konstruksi yang kuat dan mudah dipelihara.

- (3) Lebar paling kecil terowongan penyeberangan pejalan kaki adalah 2,5 (dua koma lima) meter dengan kelandaian tangga paling besar 20° (dua puluh derajat).
- (4) Tinggi paling rendah terowongan penyeberangan pejalan kaki adalah 3 (tiga) meter.
- (5) Terowongan penyeberangan pejalan kaki harus dilengkapi dengan penerangan yang memadai.
- (6) Terowongan penyeberang pejalan kaki harus mempertimbangkan fasilitas sistem aliran udara sesuai dengan kebutuhan.

Pasal 29

- (1) Pulau jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 huruf c merupakan bangunan di jalur lalu lintas yang ditinggikan yang tidak dilalui oleh kendaraan bermotor, berfungsi sebagai kanal, memisahkan, dan mengarahkan arus lalu lintas.
- (2) Pulau jalan harus dibangun dengan konstruksi yang awet dan mudah dipelihara.
- (3) Sisi luar bangunan pulau jalan diharuskan menggunakan kerb.
- (4) Bagian dari pulau jalan terdiri atas marka garis, marka *chevron*, lajur tepian, dan bangunan yang ditinggikan.
- (5) Pulau jalan dapat dimanfaatkan untuk ruang hijau dan fasilitas lainnya yang mempunyai nilai estetika sepanjang tidak mengganggu fungsi Jalan.

Pasal 30

- (1) Trotoar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 huruf d merupakan bangunan yang ditinggikan sepanjang tepi jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas pejalan kaki.
- (2) Trotoar harus dirancang dengan memperhatikan :
 - a. aksesibilitas bagi penyandang cacat;
 - b. adanya kebutuhan untuk pejalan kaki; dan
 - c. unsur estetika yang memadai.
- (3) Trotoar harus dibangun dengan konstruksi yang kuat dan mudah dalam pemeliharaan.
- (4) Bagian atas trotoar harus lebih tinggi dari jalur lalu lintas.
- (5) Bagian sisi dalam trotoar harus diberi kerb.
- (6) Trotoar ditempatkan dalam Rumaja atau dalam Rumija, tergantung dari ruang yang tersedia.
- (7) Pada akses ke persil, ketinggian/kelandaian trotoar bagian tengah tidak boleh diturunkan. Kelandaian boleh dilakukan kearah melintang trotoar searah kendaraan masuk pada awal akses atau akhir akses.

Pasal 31

- (1) Tempat parkir di badan jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 huruf e merupakan bangunan pelengkap jalan yang berfungsi sebagai fasilitas untuk kendaraan berhenti di luar badan jalan.
- (2) Pengaturan tempat parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 32

- (1) Teluk bus yang dilengkapi halte sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 huruf f merupakan bangunan di sisi jalan berbentuk teluk yang dilengkapi tempat berteduh, diluar jalur lalu lintas, diperuntukkan bagi bus untuk berhenti sementara menurunkan dan menaikkan penumpang, dan menunggu calon penumpang bus.
- (2) Ruas Jalan yang dilewati trayek angkutan umum dapat dilengkapi teluk bus yang dilengkapi halte.
- (3) Jarak antara teluk bus yang dilengkapi halte, disepanjang koridor jalan yang potensi penggunaannya cukup banyak, paling dekat 500 (lima ratus) meter.
- (4) Fasilitas trotoar yang melintas teluk bus yang dilengkapi halte, harus tetap ada dan menerus.
- (5) Perkerasan jalan di dalam teluk bus harus lebih kuat 1,5 (satu koma lima) kali dari perkerasan pada jalur lalu lintas.

Bagian Ketujuh

Perlengkapan Jalan

Pasal 33

- (1) Jalan wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan.

- (2) Perlengkapan jalan pada pembangunan jalan baru dan peningkatan jalan lama dilaksanakan oleh Penyelenggara Jalan dengan berpedoman pada ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Perlengkapan jalan terdiri atas:
- a. perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan, dan
 - b. perlengkapan jalan yang tidak berkaitan langsung dengan pengguna jalan.

Pasal 34

- (1) Perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 ayat (3) huruf a meliputi:
- a. perlengkapan jalan wajib; dan
 - b. perlengkapan jalan tidak wajib.
- (2) Perlengkapan jalan wajib sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi:
- a. aturan perintah dan larangan yang dinyatakan dengan rambu jalan, marka Jalan dan alat pemberi isyarat lalu lintas;
 - b. petunjuk dan peringatan yang dinyatakan dengan rambu dan tanda-tanda lain; dan/atau
 - c. fasilitas pejalan kaki di jalan yang telah ditentukan.
- (3) Perlengkapan jalan tidak wajib sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b adalah lampu penerangan jalan umum, kecuali menjadi wajib pada tempat sebagai berikut:

- a. persimpangan;
 - b. tempat yang banyak pejalan kaki;
 - c. tempat parkir; dan
 - d. daerah dengan jarak pandang yang terbatas.
- (4) Tiang penerangan Jalan Umum dipasang di sisi luar badan Jalan dan/atau pada bagian tengah median jalan.
- (5) Ketentuan teknis perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan baik wajib maupun tidak wajib berpedoman pada ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 35

Perlengkapan jalan yang tidak berkaitan langsung dengan pengguna jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 ayat (3) huruf b meliputi:

- a. patok pengarah;
- b. pagar pengaman;
- c. patok kilometer dan patok hektometer;
- d. patok rumija;
- e. pagar jalan;
- f. peredam silau; dan
- g. tempat istirahat.

Pasal 36

- (1) Patok pengarah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 huruf a berfungsi untuk memberi petunjuk arah yang aman dan batas jalur jalan yang bisa digunakan sebagai pelayanan bagi lalu lintas.
- (2) Patok pengarah dipasang pada sisi luar badan jalan.
- (3) Patok pengarah yang terbuat dari logam yang jika tertabrak oleh kendaraan yang hilang kendali tidak membahayakan kendaraan tersebut.
- (4) Patok pengarah pada bagian ujungnya harus dilengkapi dengan bahan bersifat reflektif.

Pasal 37

- (1) Pagar pengaman sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 huruf b berfungsi untuk melindungi daerah atau bagian jalan yang membahayakan bagi lalu lintas, digunakan pada daerah seperti adanya:
 - a. jurang atau lereng dengan kedalaman lebih dari 5 (lima) meter;
 - b. tikungan pada bagian luar jalan dengan radius tikungan lebih dari 30 (tiga puluh) meter; dan
 - c. bangunan pelengkap jalan tertentu.
- (2) Pagar pengaman secara fisik bisa berupa:
 - a. pagar rel yang bersifat lentur (*guardrail*);
 - b. pagar kabel (*wire rope*); dan
 - c. pagar beton yang bersifat kaku seperti beton penghalang lalu lintas (*concrete barrier/jersey barrier*).

- (3) Pagar pengaman dipasang pada tepi luar badan jalan dengan jarak paling dekat 0,6 (nol koma enam) meter dari marka tepi jalan.
- (4) Pemilihan jenis pagar pengaman harus mempertimbangkan:
 - a. kecepatan rencana;
 - b. ruang yang tersedia untuk mengakomodasikan defleksi pagar saat terjadi tabrakan;
 - c. memiliki kekuatan yang bisa menahan laju kendaraan yang hilang kendali;
 - d. dapat mengurangi dampak tabrakan tanpa menimbulkan kecelakaan yang lebih parah;
 - e. dapat mengarahkan kembali kendaraan yang hilang kendali ke jalur lalu lintas dengan baik.
- (5) Pagar pengaman dilengkapi dengan tanda dari bahan bersifat reflektif dengan warna sesuai dengan warna patok pengarah pada sisi yang sama.

Pasal 38

- (1) Patok kilometer sebagaimana dimaksud pada Pasal 35 huruf c adalah patok yang menginformasikan panjang jalan dan/atau jarak dari kota atau simpul tertentu.
- (2) Patok kilometer dipasang disisi luar badan jalan diluar saluran tepi atau diambang pengaman ruang manfaat jalan. Bila dipasang pada median jalan maka jarak dari marka tepi jalan paling dekat 0,6 (nol

koma enam) meter, di sepanjang koridor jalan pada setiap jarak 1 (satu) kilometer.

- (3) Patok kilometer secara fisik bisa berupa kolom beton atau papan rambu.
- (4) Patok kilometer dilengkapi warna dasar dan tulisan yang bisa terbaca dengan jelas.
- (5) Diantara patok kilometer harus dipasang patok hektometer yang berjarak setiap 100 (seratus) meter.

Pasal 39

- (1) Patok Rumija sebagaimana dimaksud pada Pasal 35 huruf d adalah patok pembatas antara lahan milik Jalan yang dikuasai Penyelenggara Jalan atas nama negara dengan lahan di luar Rumija.
- (2) Patok Rumija dipasang dikedua sisi Jalan sepanjang koridor jalan, setiap jarak 50 (lima puluh) meter.
- (3) Patok Rumija secara fisik bisa berupa patok beton atau patok besi, diberi warna dasar dan tulisan mengenai status Rumija yang bisa dibaca dengan jelas.

Pasal 40

- (1) Pagar jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 huruf e berfungsi untuk melindungi bangunan atau daerah tertentu seperti:

- a. bangunan pelengkap jalan;
 - b. jalur pejalan kaki; dan
 - c. daerah tertentu yang bisa membahayakan lalu lintas.
- (2) Pagar jalan dipasang sesuai dengan kebutuhan dan harus seizin Penyelenggara Jalan.

Pasal 41

- (1) Bangunan peredam silau sebagaimana dimaksud pada Pasal 35 huruf f berfungsi untuk melindungi atau menghalangi mata pengemudi dari kesilauan terhadap sinar lampu kendaraan yang berlawanan arah.
- (2) Peredam silau dipasang pada:
- a. jalan raya;
 - b. jalan yang berpotensi menimbulkan silau bagi pengemudi.
- (3) Peredam silau dipasang dibagian tengah dari median.

Pasal 42

- (1) Tempat istirahat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 huruf g merupakan fasilitas yang disediakan untuk pengguna jalan arteri primer.
- (2) Tempat istirahat harus diadakan pada jalan arteri apabila dalam 25 (dua puluh lima) kilometer tidak terdapat tempat perhentian atau permukiman atau tempat umum yang lain yang dapat dipakai istirahat.

- (3) Tempat istirahat paling sedikit dilengkapi dengan jalan masuk dan jalan keluar ke jalan arteri, fasilitas tempat parkir yang memadai untuk semua jenis kendaraan, dan fasilitas umum.
- (4) Tempat istirahat harus berada di luar Rumaja.

Bagian Kedelapan

Penggunaan Jalan Sesuai dengan Fungsinya

Pasal 43

- (1) Penggunaan jalan untuk lalu lintas dan angkutan umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf h harus sesuai dengan fungsi jalan.
- (2) Penggunaan jalan untuk lalu lintas dan angkutan jalan diatur dan dilaksanakan oleh penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan sesuai dengan kewenangannya.

Bagian Kesembilan

Ketidak terputusan Jalan

Pasal 44

- (1) Ketidak terputusan jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf i dalam setiap jaringan jalan baik dalam sistem primer maupun sekunder adalah keterhubungan antar pusat kegiatan pada tingkat Nasional sampai dengan tingkat lokal dan mencapai persil secara berkesinambungan.

- (2) Jalan arteri primer atau jalan kolektor primer yang memasuki wilayah perkotaan harus tidak terputus.
- (3) Penyelenggara Jalan wajib memprioritaskan terwujudnya ketidak terputusan jalan sesuai dengan kewenangannya.

BAB IV

KRITERIA PERENCANAAN TEKNIS JALAN

Bagian Kesatu

Umum

Pasal 45

- (1) Tahapan perencanaan teknis jalan meliputi:
 - a. Perencanaan Teknis Awal, yang melingkupi:
 1. perencanaan beberapa alternatif alinemen jalan yang akan dibangun; dan
 2. pertimbangan teknis, ekonomis, lingkungan, dan keselamatan yang melatar belakangi konsep perencanaan;
 - b. Kajian kelayakan jalan (*Feasibility study*), yang melingkupi:
 1. kajian kelayakan teknis dan kajian kelayakan finansial untuk setiap alternatif alinemen jalan keluaran perencanaan teknis awal; dan
 2. menetapkan pilihan alternatif yang paling layak baik secara teknis maupun finansial, serta keselamatan lalu lintas jalan;
 - c. Perencanaan Teknis Akhir (*Final Engineering Design*), terdiri dari:

1. desain pendahuluan, yang diawali dengan pelengkapan data
 2. pendukung untuk perencanaan termasuk tinjauan lapangan untuk
 3. penetapan alinemen Jalan yang final untuk alternatif alinemen
 4. terpilih hasil kajian kelayakan jalan;
 - a. perencanaan teknis rinci (*Detail Engineering Design*);
 - b. audit keselamatan jalan (AKJ); dan
 - c. perencanaan teknis akhir.
- (2) Setiap perencanaan teknis jalan baik yang dilakukan perorangan maupun oleh Badan Hukum termasuk Pemerintah Daerah harus mengacu kepada persyaratan teknis Jalan dan memenuhi Kriteria Perencanaan Teknis Jalan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai prosedur detail tentang pelaksanaan perencanaan teknis jalan diatur dengan Peraturan Gubernur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Bagian Kedua

Fungsi Jalan

Pasal 46

Fungsi jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (3) huruf a terdiri atas:

- a. jalan arteri;
- b. jalan kolektor;

- c. jalan lokal;
- d. jalan lingkungan.

Bagian Ketiga

Kelas Jalan

Pasal 47

- (1) Kelas jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (3) huruf b dibagi atas:
 - a. spesifikasi penyediaan prasarana jalan; dan
 - b. penggunaan jalan yang ditetapkan berdasarkan fungsi dan intensitas lalu lintas guna kepentingan pengaturan penggunaan jalan dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.
- (2) Spesifikasi penyediaan prasarana jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a terdiri atas:
 - a. jalan raya, yaitu jalan umum untuk lalu lintas secara menerus dengan pengendalian jalan masuk secara terbatas dan dilengkapi dengan median, serta lebar dan jumlah jalur sesuai ketentuan sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Daerah Ini;
 - b. jalan sedang, yaitu jalan umum dengan lalu lintas jarak sedang dengan pengendalian jalan masuk tidak dibatasi, serta lebar dan jumlah jalur sesuai ketentuan sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Daerah Ini; dan

- c. jalan kecil, yaitu jalan umum untuk melayani lalu lintas setempat, dengan lebar dan jumlah jalur sesuai ketentuan sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Daerah Ini.
- (3) Penggunaan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b terdiri atas:
- a. jalan kelas I yaitu jalan arteri dan kolektor, dapat dilalui kendaraan bermotor dengan lebar paling besar 2,5 (dua koma lima) meter, panjang paling besar 18 (delapan belas) meter, tinggi paling besar 4,2 (empat koma dua) meter, dan muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton;
 - b. jalan kelas II, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan lebar paling besar 2,5 (dua koma lima) meter, panjang paling besar 12 (dua belas) meter, tinggi paling besar 4,2 (empat koma dua) meter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton;
 - c. jalan kelas III, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan lebar paling besar 2,1 (dua koma satu) meter, panjang paling besar 9 (sembilan) meter, tinggi paling besar 3,5 (tiga koma lima) meter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton; dan
 - d. jalan kelas khusus, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan lebar paling besar 2,5 (dua koma lima) meter, panjang paling besar 18 (delapan belas) meter, tinggi paling

besar 4,2 (empat koma dua) meter, dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 (sepuluh) ton.

Bagian Keempat

Bagian-bagian Jalan

Pasal 48

Bagian-bagian jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (3) huruf c terdiri dari:

- a. Rumaja;
- b. Rumija; dan
- c. Ruwasja.

Pasal 49

- (1) Rumaja sebagaimana dimaksud dalam Pasal 48 huruf a meliputi badan jalan, saluran tepi jalan untuk drainase permukaan, talud timbunan atau talud galian dan ambang pengaman jalan yang dibatasi oleh tinggi dan kedalaman tertentu dari muka perkerasan.
- (2) Rumaja sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diperuntukan bagi perkerasan jalan, median, jalur pemisah jalan, bahu jalan, trotoar, saluran tepi dan gorong-gorong, lereng tepi badan Jalan, bangunan pelengkap jalan, dan perlengkapan jalan, yang tidak boleh dimanfaatkan untuk prasarana perkotaan atau keperluan utilitas atau yang lainnya tanpa izin tertulis dari Penyelenggara Jalan.

- (3) Ambang pengaman jalan yang dimaksudkan pada ayat (1) berupa bidang tanah dan/atau konstruksi bangunan pengaman yang berada di antara tepi badan jalan dan batas Rumaja yang hanya diperuntukkan bagi pengamanan konstruksi jalan, paling kecil 1 (satu) meter.
- (4) Tinggi ruang bebas bagi semua kelas jalan yang sebidang dengan tanah paling rendah 5 (lima) meter, serta kedalaman paling rendah 1,5 (satu koma lima) meter dari muka perkerasan jalan.
- (5) Tinggi ruang bebas bagi semua jalan arteri dan kolektor pada lintas atas, lintas bawah, jalan layang, dan terowongan paling rendah 5 (lima) meter, serta kedalaman ruang bebas sesuai dengan kebutuhan pengamanan konstruksi.
- (6) Rumaja di bawah kolong jalan layang dapat dimanfaatkan untuk parkir kendaraan, ruang terbuka hijau, lapangan olahraga, dan kantor pengoperasian jalan, dengan syarat tidak mengganggu keselamatan, kelancaran lalu lintas, dan keamanan konstruksi.
- (7) Pemanfaatan Rumaja di bawah jalan layang sebagaimana dimaksud pada ayat (6) wajib memperoleh izin dari Gubernur.
- (8) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara memperoleh izin sebagaimana dimaksud pada ayat (7) diatur dengan Peraturan Gubernur.

Pasal 50

- (1) Rumija sebagaimana dimaksud dalam Pasal 48 huruf b merupakan ruang sepanjang jalan, dibatasi oleh lebar yang ditetapkan oleh Penyelenggara Jalan dan menjadi milik negara.
- (2) Rumija sebagaimana dimaksud pada ayat (1), harus memiliki lebar minimal sesuai kelas penyediaan prasarana sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Daerah Ini, dikuasai oleh Penyelenggara Jalan dengan suatu hak tertentu sesuai dengan peraturan perundang-undangan, diberi tanda patok Rumija sebagai batas yang ditetapkan oleh Penyelenggara Jalan.
- (3) Rumija sebagaimana dimaksud pada ayat (1), memiliki lebar paling sedikit sesuai ketentuan sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Daerah Ini.
- (4) Rumija sebagaimana dimaksud pada ayat (1), selain digunakan untuk ruang manfaat jalan, bisa dimanfaatkan untuk;
 - a. pelebaran jalan atau penambahan lajur lalu lintas di masa yang akan datang;
 - b. kebutuhan ruang untuk pengamanan jalan;
 - c. ruang terbuka hijau yang berfungsi sebagai lansekap jalan;
 - d. kebutuhan ruang untuk penempatan utilitas.
- (5) Bangunan utilitas dapat ditempatkan di dalam Rumija namun sekurang-kurangnya pada batas terluar ruang manfaat jalan sesuai dengan pedoman pemanfaatan ruang jalan yang berlaku.

Pasal 51

- (1) Ruwasja sebagaimana dimaksud dalam Pasal 48 huruf c merupakan ruang tertentu di luar Rumija, dibatasi oleh lebar dan tinggi tertentu, penggunaannya ada di bawah pengawasan Penyelenggara Jalan.
- (2) Ruwasja diperuntukkan bagi pemenuhan pandangan bebas pengemudi, ruang bebas bagi kendaraan yang mengalami hilang kendali, dan pengamanan konstruksi jalan serta pengamanan fungsi jalan.
- (3) Ruwasja sebagaimana dimaksud pada ayat (2), pada daerah bagian jalan yang menikung ditentukan oleh lebar daerah kebebasan samping jalan.
- (4) Ruwasja sebagaimana dimaksud pada ayat (2), pada Jalan yang melalui terowongan dan lintas bawah harus memiliki lebar yang disesuaikan dengan kebutuhan pengamanan konstruksi.
- (5) Lebar Ruwasja sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan dari sisi luar Rumija dengan lebar paling sedikit sesuai ketentuan sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Daerah Ini
- (6) Dalam hal lebar Rumija terbatas, lebar Ruwasja sebagaimana dimaksud pada ayat (5) dapat ditentukan dari tepi luar badan jalan paling sedikit dengan ukuran sesuai ketentuan sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Daerah Ini

Bagian Kelima

Dimensi Jalan

Pasal 52

- (1) Dimensi jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (3) huruf d untuk setiap perencanaan teknis jalan harus ditetapkan sesuai dengan kelas jalan.
- (2) Dimensi jalan terdiri dari badan jalan yang didalamnya memuat jalur lalu lintas, bahu jalan, median, dan jalur pemisah jika diperlukan.
- (3) Dimensi jalan ditetapkan berdasarkan:
 - a. lalu lintas harian rata-rata tahunan yang direncanakan; dan
 - b. kelas jalan.
- (4) Lebar badan jalan ditetapkan sesuai dengan kebutuhan, dengan lebar paling kecil serta konfigurasinya diatur dalam BAB III tentang Persyaratan Teknis Jalan.

Bagian Keenam

Muatan Sumbu Terberat, volume lalu lintas, dan kapasitas jalan

Pasal 53

Muatan sumbu terberat, volume lalu lintas, dan kapasitas jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (3) huruf e untuk setiap perencanaan teknis jalan harus ditetapkan.

Pasal 54

- (1) Volume lalu lintas rencana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53, dibedakan untuk perencanaan geometrik jalan dan untuk perencanaan perkerasan jalan.
- (2) Volume lalu lintas rencana untuk perencanaan geometrik jalan meliputi:
 - a. volume lalu lintas harian rata-rata tahunan rencana yang dihitung berdasarkan lalu lintas harian rata-rata saat ini yang diproyeksikan ke masa yang akan datang sesuai dengan usia rencana dan faktor pertumbuhan lalu lintas; dan
 - b. volume lalu lintas jam perencanaan yang dihitung berdasarkan volume lalu lintas harian rata-rata tahunan rencana dikalikan dengan faktor jam sibuk (faktor K).
- (3) Faktor K dan faktor pertumbuhan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) ditetapkan oleh Gubernur berdasarkan kondisi pertumbuhan lalu lintas.
- (4) Volume lalu lintas rencana untuk perencanaan perkerasan jalan meliputi:
 - a. jumlah kumulatif lalu lintas kendaraan yang dalam satuan lintasan ekuivalen sumbu as tunggal 8,16 (delapan koma enam belas) ton (*18 Kip Single Axle Load*) yang diperkirakan akan menggunakan Jalan tersebut selama usia perencanaannya;

- b. jumlah kumulatif lalu lintas kendaraan dinyatakan dalam jumlah kumulatif satuan kerusakan perkerasan oleh berat beban kendaraan yang melalui Jalan tersebut;
- c. satuan kerusakan perkerasan oleh kendaraan (*vehicle damaging factor*) ditetapkan berdasarkan kondisi lalu lintas aktual yang diukur langsung dan dinyatakan dalam satuan lintasan ekuivalen sumbu as tunggal 8,16 (delapan koma enam belas) ton (*18 Kip Single Axle Load*); dan
- d. jika *vehicle damaging factor* tidak ditetapkan berdasarkan lalu lintas aktual, satuan kerusakan perkerasan oleh berat beban kendaraan ditetapkan sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan disetujui oleh Penyelenggara Jalan.

Pasal 55

- (1) Kapasitas jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 adalah kemampuan Jalan untuk melayani lalu lintas selama usia pelayanan dengan tingkat pelayanan yang tidak melampaui batas RVK pada akhir usia pelayanannya.
- (2) Pada saat RVK suatu ruas jalan sudah mencapai batas tingkat pelayanan sampai dengan 100 (seratus) jam dalam setahun 1,14% (satu koma empat belas persen) dari waktu pelayanan atau rata-rata 16 (enam belas) menit dalam satu hari, maka kapasitas ruas jalan tersebut harus ditingkatkan.
- (3) Usia rencana tingkat pelayanan ditentukan:

- a. paling sedikit 10 (sepuluh) tahun untuk jalan arteri dan kolektor;
 - b. paling sedikit 5 (lima) tahun untuk Jalan lokal dan jalan lingkungan.
- (4) Pelaksanaan konstruksi jalan untuk pencapaian tingkat pelayanan dapat dilakukan secara bertahap.
 - (5) Tingkat pelayanan dievaluasi paling lama setiap 5 (lima) tahun.
 - (6) Tata cara perhitungan tingkat pelayanan jalan rencana mengacu kepada manual mengenai kapasitas jalan.

Bagian Ketujuh

Persyaratan Geometrik Jalan

Pasal 56

- (1) Persyaratan Geometrik jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (3) huruf f untuk setiap perencanaan Jalan harus mengikuti kaidah geometrik jalan yang berasaskan keselamatan lalu lintas.
- (2) Elemen perencanaan geometrik jalan yang meliputi alinemen horizontal, alinemen vertikal, dan potongan melintang jalan diatur sesuai ketentuan sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Daerah Ini.
- (3) Pengecualian ketentuan elemen perencanaan geometrik jalan dapat dilakukan dengan membuktikan bahwa pengecualian tersebut mampu memberikan keselamatan bagi pengguna jalan dan atas persetujuan dari Penyelenggara Jalan.

Bagian Kedelapan

Konstruksi Jalan

Pasal 57

- (1) Konstruksi jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (3) huruf g harus diperhitungkan untuk mampu melayani beban lalu lintas rencana sebagaimana diatur dalam Pasal 52.
- (2) Konstruksi perkerasan terdiri dari lapis penopang, tanah dasar, lapis pondasi, lapis penutup.
- (3) Perencanaan konstruksi jalan mengacu kepada pedoman perencanaan perkerasan jalan yang berlaku.

Bagian Kesembilan

Konstruksi Bangunan Pelengkap Jalan

Pasal 58

- (1) Konstruksi bangunan pelengkap jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (3) huruf h harus direncanakan mengikuti kaidah teknis yang memadai dan memenuhi Persyaratan Teknis Jalan.
- (2) Konstruksi jembatan harus direncanakan paling singkat 50 (lima puluh) tahun.
- (3) Jembatan harus direncanakan berdasarkan beban aksi dan beban tetap, beban mati tambahan, beban lalu lintas, aksi lingkungan, aksi-aksi lainnya.

- (4) Dalam hal tidak terdapat saluran alam atau saluran buatan pada medan datar, maka jarak antar gorong-gorong paling jauh 300 (tiga ratus) meter.

Bagian Kesepuluh

Perlengkapan Jalan

Pasal 59

- (1) Perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (3) huruf i harus direncanakan sesuai dengan ketentuan yang berlaku, dengan prioritas mewujudkan keselamatan lalu lintas.
- (2) Setiap Jalan wajib memenuhi ketentuan perlengkapan jalan.

Bagian Kesebelas

Kelestarian Lingkungan Hidup

Pasal 60

- (1) Kelestarian lingkungan hidup sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (3) huruf j wajib dipertimbangkan untuk setiap Perencanaan Teknis Jalan.
- (2) Setiap perencanaan teknis Jalan harus dilengkapi dengan dokumen Analisa Mengenai Dampak Lingkungan Hidup (AMDAL) atau Upaya Pengelolaan Lingkungan Hidup (UKL) atau Upaya Pemantauan Lingkungan Hidup (UPL) atau Surat Pernyataan Kesanggupan Pengelolaan dan Pemantauan Lingkungan Hidup (SPPL) sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

- (3) Integrasi pertimbangan lingkungan dilakukan dengan memasukkan rekomendasi lingkungan yang terdapat di dalam AMDAL/UKL/UPL/SPPL sebagaimana dimaksud pada ayat (2) ke dalam Perencanaan Teknis Rinci.

Bagian Keduabelas

Ruang Bebas

Pasal 61

- (1) Ruang bebas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (3) huruf k adalah ruang yang dikosongkan dari segala bentuk bangunan atau penghalang atau bentuk muka tanah yang dapat mencederai berat pengguna jalan atau memperparah luka akibat kecelakaan kendaraan yang keluar dari badan jalan.
- (2) Ruang bebas diukur mulai dari batas terluar badan jalan sampai dengan batas luar Ruwasja.
- (3) Penyelenggara Jalan harus mengusahakan tersedianya ruang bebas.

BAB V

TANGGUNGJAWAB PEMERINTAH DAERAH

Pasal 62

- (1) Pemerintah Daerah bertanggungjawab terhadap pembangunan jalan sesuai dengan Standarisasi Jalan sebagaimana diatur dalam Peraturan Daerah ini.

- (2) Pelaksanaan pembangunan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling lama 10 (sepuluh) tahun dihitung sejak Peraturan Daerah ini diundangkan.
- (3) Untuk melaksanakan pembangunan, dan pemeliharaan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) Pemerintah Daerah wajib menganggarkan dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah setiap tahun anggaran sesuai kemampuan keuangan Daerah.
- (4) Pemerintah Daerah dapat menerima penyerahan jalan oleh Pemerintah Kabupaten/Kota sesuai kewenangannya sepanjang jalan dimaksud memenuhi Standarisasi Jalan sebagaimana diatur dalam Peraturan Daerah ini.

BAB VI

KETENTUAN PENYIDIKAN

Pasal 63

- (1) Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil tertentu di lingkungan Pemerintah Daerah diberi wewenang khusus sebagai penyidik terhadap pelanggaran Peraturan Daerah ini.
- (2) Wewenang penyidik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. menerima, mencari, mengumpulkan dan meneliti keterangan atau laporan berkenaan dengan tindak pidana di bidang penyelenggaraan jalan;
 - b. meneliti, mencari dan mengumpulkan keterangan mengenai orang pribadi atau badan tentang kebenaran perbuatan yang

dilakukan sehubungan dengan tindak pidana di bidang penyelenggaraan jalan;

- c. meminta keterangan dan barang bukti dari orang pribadi atau badan sehubungan dengan tindak pidana di bidang penyelenggaraan jalan;
- d. memeriksa buku-buku, catatan-catatan dan dokumen-dokumen lain berkenaan dengan tindak pidana di bidang penyelenggaraan jalan;
- e. melakukan penggeledahan untuk mendapatkan barang bukti, pembukuan, pencatatan dan dokumen-dokumen lain serta melakukan penyitaan terhadap barang bukti tersebut;
- f. meminta bantuan tenaga ahli dalam rangka pelaksanaan tugas penyidikan tindak pidana di bidang penyelenggaraan jalan;
- g. menyuruh berhenti dan/atau melarang seseorang meninggalkan ruangan atau tempat pada saat pemeriksaan sedang berlangsung dan memeriksa identitas orang atau dokumen yang dibawa sebagaimana dimaksud pada huruf e;
- h. memotret seseorang yang berkaitan dengan tindak pidana di bidang penyelenggaraan jalan;
- i. memanggil orang untuk didengar keterangannya dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi;
- j. menghentikan penyidikan; dan
- k. melakukan tindakan lain yang perlu untuk kelancaran penyidikan tindak pidana di bidang penyelenggaraan jalan menurut hukum

yang dapat dipertanggung jawabkan.

- (3) Penyidik sebagaimana dimaksud pada ayat (1), memberitahukan dimulainya penyidikan dan menyampaikan hasil penyidikannya kepada Penuntut Umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB VI

KETENTUAN PIDANA

Pasal 64

- (1) Setiap orang yang melanggar ketentuan dalam Pasal 49 ayat (7) diancam pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp. 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).
- (2) Tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1), adalah pelanggaran.

BAB VII

KETENTUAN PENUTUP

Pasal 65

Peraturan Walikota sebagai pelaksanaan dari Peraturan Daerah ini ditetapkan paling lama 1 (satu) tahun terhitung sejak Peraturan Daerah ini diundangkan.

Pasal 66

Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan, pengundangan
Peraturan Daerah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Daerah
Kota Salatiga.

Ditetapkan di Salatiga
pada tanggal
WALIKOTA SALATIGA

YULIYANTO

Diundangkan di Salatiga
pada tanggal
SEKRETARIS DAERAH KOTA SALATIGA,

AGUS RUDIANTO

LEMBARAN DAERAH KOTA SALATIGA TAHUN 2015 NOMOR

PENJELASAN
ATAS
PERATURAN DAERAH KOTA SALATIGA
NOMOR TAHUN 2016
TENTANG
PERENCANAAN JALAN

I. UMUM

Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menegaskan bahwa tujuan Pemerintahan Negara Kesatuan Republik Indonesia, antara lain, adalah memajukan kesejahteraan umum. Oleh karena itu, bumi dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat sebagaimana tercantum dalam Pasal 33 ayat (3). Disamping itu, negara bertanggungjawab atas penyediaan fasilitas umum yang layak seperti jalan yang harus diatur dengan undang-undang sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 34 ayat (3) dan ayat (4).

Jalan sebagai salah satu prasarana transportasi merupakan unsur penting dalam pengembangan kehidupan berbangsa dan bernegara, dalam pembinaan persatuan dan kesatuan bangsa, wilayah negara, dan fungsi masyarakat serta dalam memajukan kesejahteraan umum sebagaimana dimaksud dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Di

samping itu jalan sebagai bagian sistem transportasi nasional mempunyai peranan penting terutama dalam mendukung bidang ekonomi, sosial dan budaya serta lingkungan dan dikembangkan melalui pendekatan pengembangan wilayah agar tercapai keseimbangan dan pemerataan pembangunan antar daerah, membentuk dan memperkuat kesatuan nasional untuk memantapkan pertahanan dan keamanan nasional, serta membentuk struktur ruang dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional.

Sesuai dengan kewenangan penyelenggaraannya, jalan diklasifikasikan menjadi jalan nasional, jalan provinsi dan jalan kabupaten/kota.

Yang termasuk jalan kota di Kota Salatiga adalah seluruh jalan yang berada di Kota Salatiga yang pengelolaannya di bawah Pemerintah Daerah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Realita menunjukkan bahwa angka kecelakaan lalu lintas masih tinggi, hal ini disebabkan oleh beberapa faktor antara lain belum terpenuhinya pembangunan jalan sesuai standar jalan sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Perencanaan Teknis Jalan.

Berkenaan dengan itu, maka perlu pengaturan standarisasi jalan yang dituangkan dalam Peraturan Daerah.

Peraturan Daerah ini mengatur mengenai Standarisasi Jalan Kolektor Primer dan Sekunder, yang tujuannya untuk memberikan arahan dan pedoman kepada pihak yang terlibat dalam penyelenggaraan jalan, menyangkut kegiatan pengaturan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan jalan agar diperoleh suatu keseragaman dalam definisi, hirarki sistem jaringan jalan yang jelas serta syarat standar pelayanan minimal jalan, sehingga menghasilkan jalan yang:

- a. efektif dan efisien,
- b. aman dan nyaman,
- c. selamat, tertib dan lancar,
- d. ramah lingkungan.

Disamping itu juga memberikan dasar hukum pelaksanaan pembangunan jalan paling lama 10 (sepuluh) tahun yang dibebankan pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Kota Salatiga baik untuk pembangunan dan perawatan jalan.

II. PASAL DEMI PASAL

Pasal 1

Cukup jelas.

Pasal 2

Huruf a

Yang dimaksud dengan "asas transparan" adalah keterbukaan dalam penyelenggaraan standarisasi jalan kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang

benar, jelas, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi dalam penyelenggaraan jalan.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “asas akuntabel” adalah penyelenggaraan standarisasi jalan yang dapat dipertanggungjawabkan.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “asas partisipatif” adalah pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, pengawasan, pelaksanaan dan pelaporan atas persoalan di lapangan yang terkait dengan penyelenggaraan jalan.

Huruf d

Yang dimaksud dengan “asas bermanfaat” adalah semua kegiatan penyelenggaraan standarisasi jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan keselamatan dan kesejahteraan masyarakat.

Huruf e

Yang dimaksud dengan “asas efisien dan efektif” adalah pelayanan dalam standarisasi jalan yang dilakukan oleh Penyelenggara Jalan secara berdaya guna dan berhasil guna.

Huruf f

Yang dimaksud dengan "asas keseimbangan" adalah penyelenggaraan standarisasi jalan yang harus dilaksanakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban masyarakat dan Penyelenggara Jalan.

Huruf g

Yang dimaksud dengan "asas keterpaduan" adalah penyelenggaraan standarisasi jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan saling bergantung kewenangan dan tanggung jawab Penyelenggara Jalan.

Pasal 3

Cukup jelas.

Pasal 4

Cukup jelas.

Pasal 5

Cukup jelas.

Pasal 6

Cukup jelas.

Pasal 7

Cukup jelas.

Pasal 8

Cukup jelas.

Pasal 9

Cukup jelas.

Pasal 10

Cukup jelas.

Pasal 11

Cukup jelas.

Pasal 12

Cukup jelas.

Pasal 13

Cukup jelas.

Pasal 14

Cukup jelas.

Pasal 15

Cukup jelas.

Pasal 16

Cukup jelas.

Pasal 17

Cukup jelas.

Pasal 18

Cukup jelas.

Pasal 19

Cukup jelas.

Pasal 20

Cukup jelas.

Pasal 21

Cukup jelas.

Pasal 22

Cukup jelas.

Pasal 23

Cukup jelas.

Pasal 24

Cukup jelas.

Pasal 25

Cukup jelas.

Pasal 26

Cukup jelas.

Pasal 27

Cukup jelas.

Pasal 28

Cukup jelas.

Pasal 29

Cukup jelas.

Pasal 30

Cukup jelas.

Pasal 31

Cukup jelas.

Pasal 32

Cukup jelas.

Pasal 33

Cukup jelas.

Pasal 34

Cukup jelas.

Pasal 35

Cukup jelas.

Pasal 36

Cukup jelas.

Pasal 37

Cukup jelas.

Pasal 38

Cukup jelas.

Pasal 39

Cukup jelas.

Pasal 40

Cukup jelas.

Pasal 41

Cukup jelas.

Pasal 42

Cukup jelas.

Pasal 43

Cukup jelas.

Pasal 44

Cukup jelas.

Pasal 45

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan “peraturan perundang-undangan” adalah pedoman perencanaan teknis jalan yang ditetapkan oleh Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang Pekerjaan Umum.

Pasal 46

Cukup jelas.

Pasal 47

Cukup jelas.

Pasal 48

Cukup jelas.

Pasal 49

Cukup jelas.

Pasal 50

Cukup jelas.

Pasal 51

Cukup jelas.

Pasal 52

Cukup jelas.

Pasal 53

Cukup jelas.

Pasal 54

Cukup jelas.

Pasal 55

Cukup jelas.

Pasal 56

Cukup jelas.

Pasal 57

Cukup jelas.

Pasal 58

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan “beban aksi dan beban tetap” adalah berat sendiri.

Yang dimaksud dengan “beban mati tambahan” adalah utilitas, pengaruh penyusutan, dan rangka.

Yang dimaksud dengan “beban lalu lintas” adalah beban lajur “D”, pembebanan truk “T”, pembebanan untuk pejalan kaki, beban tumbukan pada penyangga jembatan.

Yang dimaksud dengan “aksi lingkungan” adalah penurunan, temperatur, aliran air, benda hanyutan, beban angin, pengaruh gempa, dan lain-lain.

Yang dimaksud dengan “aksi-aksi lainnya” adalah gesekan pada perletakan, pengaruh getaran, beban pelaksanaan.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 59

Cukup jelas.

Pasal 60

Cukup jelas.

Pasal 61

Cukup jelas.

Pasal 62

Cukup jelas.

Pasal 63

Cukup jelas.

Pasal 64

Cukup jelas.

Pasal 65

Cukup jelas.

Pasal 66

Cukup jelas.

TAMBAHAN LEMBARAN DAERAH KOTA SALATIGA NOMOR

.....

