



Kompus  
Merdeka  
BERKUALITAS BERKEMAJUAN



# NASKAH Akademik

Peraturan Daerah Kabupaten  
Karawang Tentang Pengelola-  
an Terminal Tipe C, Angkutan  
Umum, Angkutan Barang, dan  
Pengelolaan Perparkiran

2025



Fakultas Hukum Unsika



## KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadirat Allah SWT, atas perkenan-Nya maka Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Karawang tentang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir di Kabupaten Karawang dapat diselesaikan.

Penyusun ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu hingga tersusunnya naskah akademik ini, khususnya kepada Pemerintah Kabupaten Karawang atas kepercayaan penyusunan naskah akademik ini kepada Fakultas Hukum Universitas Singaperbangsa Karawang. Kami menyadari bahwa naskah akademik ini masih banyak kekurangan, oleh karena itu Penyusun memohon kiranya agar diberikan masukan- masukan agar dalam penyusunan naskah akademik yang mendatang menjadi jauh lebih baik.

Penyusun berharap semoga naskah akademik ini dapat dipergunakan sebagai acuan atau referensi dalam penyusunan dan pembahasan Peraturan Daerah Kabupaten Karawang tentang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir.

Karawang, Juli 2025

Tim Penyusun

## DAFTAR ISI

### KATA PENGANTAR

### DAFTAR ISI

#### BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi Masalah.....	6
C. Tujuan dan Kegunaan.....	7
D. Metode Penelitian.....	8

#### BAB II KAJIAN TEORITIS DAN PRAKTIK EMPIRIS

A. Kajian Teoritis.....	13
B. Kajian Terhadap Asas Terkait dengan Penyusunan Norma.....	48
C. Kajian Terhadap Praktik Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang Dan Pengelolaan Parkir, Serta Permasalahan yang Dihadapi Masyarakat.....	63
D. Kajian Terhadap Implikasi Penerapan Sistem Baru yang akan Diatur Dalam Peraturan Daerah Terhadap Aspek Kehidupan Masyarakat dan Dampaknya Terhadap Aspek Beban Keuangan Daerah.....	79
..	

#### BAB III EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANGAN-UNDANGAN TERKAIT

A. Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945.....	88
B. Undang-Undang Republik Indonesia .....	

1. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia 4444), sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856)..... 89
2. 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 5025), sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856)..... 91
3. 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 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856)..... 95

4.	Undang-Undang Nomor Nomor 10 Tahun 2023 tentang Provinsi Jawa Barat (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 57, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6866).....	100
5.	Undang-Undang Nomor 114 Tahun 2024 Kabupaten Karawang Di Provinsi Jawa Barat (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 300, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 7051).....	100
C. Peraturan Pemerintah		
1.	Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4655).....	100
2.	Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak Lalu Lintas serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5397) .....	102
3.	Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317).....	103
3.	Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5468) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara	104

	Republik Indonesia Nomor 6642).....	
4.	Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642) .....	107
<b>D. Peraturan Menteri</b>		
1.	Perturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 25 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Angkutan Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 306);.....	110
2.	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 1987).....	111
 <b>BAB IV LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS</b>		
A.	Landasan Filosofis .....	119
B.	Landasan Sosiologis .....	123
C.	Landasan Yuridis .....	124
 <b>BAB V JANGKAUAN ARAH PENGATURAN DAN RUANG LINGKUP MATERI MUATAN PERATURAN DAERAH TENTANG PENGELOLAAN TERMINAL TIPE C ANGKUTAN UMUM, ANGKUTAN BARANG DAN PENGELOLAAN PARKIR</b>		
A.	Jangkauan Arah Pengaturan .....	131
B.	Materi yang Akan di Atur.....	132

**BAB VI PENUTUP**

A. Kesimpulan .....	134
B. Saran .....	135

**DAFTAR PUSTAKA**

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Pengembangan terhadap pusat kegiatan untuk mendukung kelancaran aktivitas masyarakat berupa fasilitas umum yang memadai dan menyediakan sarana dan prasarana yang dibutuhkan oleh masyarakat. Kian pesat perkembangan yang ada maka sejalan dengan kebutuhan pada sistem sarana dan prasana terhadap transportasi yang menjadi elemen penting, sehingga perlu perencanaan dan penataan terhadap keberlangsungan guna mendukung mobilitas saat ini. Mobilitas masyarakat menggunakan transportasi umum menjadi tanggung jawab pemerintah sebagai penyelenggara yang melibatkan berbagai sektor swasta di bidang sarana dan prasarana transportasi.

Infrastruktur pada sistem transportasi dimaksud untuk meningkatkan pelayanan mobilitas masyarakat dan sumber daya lainnya agar berdampak pada pertumbuhan ekonomi daerah. Disisi lain, dampak positif terhadap pengelolaan sistem transportasi yang baik akan menciptakan peluang kegiatan lain seperti perdagangan antar wilayah, mengurangi kesenjangan antar wilayah, serta menumbuhkan potensi ekonomi antar daerah. Agar penyelenggaraan sarana dan prasarana harus memiliki arah dan tujuan yang jelas dimana mengacu pada asas manfaat, keterpaduan, kepentingan umum, keseimbangan, kesadaran hukum, dan usaha bersama dan keluarga. Tujuan pengelolaan pada sistem transportasi untuk kebutuhan manusia akan mobilisasi, termasuk barang dan/atau jasa dengan

memperhatikan aspek keselamatan, keamanan, efektif dan efisien. Hal ini harus mampu mewujudkan keterpaduan layanan dan menjangkau seluruh pelosok wilayah dalam rangka menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas, sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan wilayah dengan biaya terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Peranan Pemerintah dalam pengelolaan infrastruktur pada sektor transportasi berupa terminal, angkutan umum, angkutan barang dan pengelolaan parkir mengharuskan adanya pengaturan hukum yang mutlak, yang mana menurut pembagian kewenangan Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah berdasarkan tabel 1.1 dalam pembagian kewenangan urusan pemerintah bidang perhubungan berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang, sebagai berikut:

**Tabel 1.1 Kewenangan Pemerintahan**

<b>Sub Urusan</b>	<b>Pemerintah Pusat</b>	<b>Daerah Provinsi</b>	<b>Daerah Kabupaten/Kota</b>
Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Pengelolaan terminal penumpang tipe A	Pengelolaan terminal penumpang tipe B	Pengelolaan terminal penumpang tipe C
	Penyelenggaraan	Penyediaan	Penerbitan izin

	terminal barang untuk umum	angkutan umum untuk jasa angkutan	penyelenggaraan dan pembangunan fasilitas parkir
	Persetujuan penyelenggaraan terminal barang untuk kepentingan sendiri	orangan/atau barang antar kota dalam 1 (satu) Daerah Provinsi	Penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam Daerah kabupaten/kota
	Penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antar Daerah kabupaten/kota antar Daerah provinsi serta lintas batas negara		Penetapan kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan perkotaan dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota.

Pembagian kewenangan dalam pembangunan infrastruktur daerah yang dilakukan oleh pemerintah daerah berupa pengelolaan terminal tipe C, angkutan umum, angkutan barang, dan pengelolaan perpustakaan merupakan kewenangan yang diberikan oleh Undang-Undang dalam menjalankan otomominya. Pendirian terminal yang merupakan kewenangan pemerintah daerah terkait pengelolaan terminal tipe C dalam lingkup Kabupaten/Kota guna untuk menunjang kelancaran perpindahan orang dan/atau barang serta keterpaduan intramoda dan antarmoda, di tempat yang dibangun dan diselenggarakan dengan fungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan atau pedesaan. Hal tersebut sebagaimana juga dijelaskan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan juga diubah beberapa Pasal melalui Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelegaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Fasilitas umum lainnya dalam pengelolaan transportasi juga melingkupi penyediaan parkir dalam hal mempertimbangkan penetapan lokasi fasilitas parkir berupa rencana umum tata ruang, analisis dampak lalu lintas, kemudahan bagi pengguna jasa, kelestarian dan perizinan terhadap penyelenggara perpikiran.

Kondisi faktual yang ada di Kabupaten Karawang terhadap infrastruktur transportasi terkait penyediaan terminal yang ada di Kabupaten Karawang berada diantaranya di Terminal Klari yang merupakan klasifikasi terminal tipe A yang melayani kendaraan untuk angkutan antar kota antar provinsi (AKAP) serta angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP) hingga angkutan pedesaan, namun pengelolaan tersebut masih menjadi kewenangan Pemerintah Kabupaten, jika dilihat berdasarkan kewenangan yang diberikan oleh Undang-Undang terminal tipe A merupakan kewenangan dari Pemerintah Pusat dalam hal ini tingkatan Kementerian. Sedangkan terminal Cikapmek dan Tanjungpura belum dapat diklasifikasikan sebagai terminal tipe C, mengingat penyediaan terhadap terminal tipe C di Kabupaten Karawang belum terbangun. Permasalahan lainnya pembangunan terminal tipe C yang belum tersedia lahannya. Hal ini berimbas pada belum terhubungnya antarmoda, pertumbuhan ekonomi yang kian pesat juga menuntut ruang gerak masyarakat di sektor ekonomi, sehingga perlu diantisipasi terhadap pertumbuhan dengan adanya interkoneksi antarmoda yang berbasis

angkutan massal di Kabupaten Karawang. Disisi lain, angkutan umum yang ada belum semuanya terhubung antar moda transportasi yang satu dengan yang lain, sehingga menghambat mobilisasi masyarakat untuk melakukan perpindahan dalam menunjang aktifitas sehari-hari.<sup>1</sup>

Dalam penyediaan dan pengelolaan parkir kondisi aktualnya di Kabupaten Karawang mengalami tantangan yang kompleks di masyarakat. Mengingat pengelolaan parkir yang hingga kini tidak tertata dengan menjamurnya petugas parkir yang tidak memiliki izin dari pemerintah daerah. Meskipun Kabupaten Karawang telah memiliki aturan Daerah Nomor 3 Tahun 2018 tentang Penyediaan Perpajakan, sejak tahun 2018 hingga kini fenomena yang muncul juga belum dapat mengatasi permasalahan yang terjadi. Sehingga dari kondisi tersebut pengelolaan perparkiran di Kabupaten Karawang belum optimal dan penetapan tarif parkir yang dikelola *off street*/ruang milik jalan juga hingga kini tidak adanya satu tarif parkir yang baku.

Padahal pengelolaan terhadap infrastruktur tersebut memiliki potensi yang dapat memberikan efek berganda bagi Kabupaten Karawang. Adanya pengelolaan terminal tipe C, angkutan umum, angkutan barang, dan pengelolaan perparkiran akan memberikan penghasilan yang berkontribusi pada Pendapatan Asli Daerah (PAD) melalui penetapan retribusi yang memanfaatkan fasilitas pemerintah daerah. Hal ini juga memberikan dampak bagi masyarakat terhadap fasilitas yang

---

<sup>1</sup> Dinas Perhubungan Kabupaten Karawang, *Rencana Strategis (Renstra) Tahun 2021-2026 Dinas Perhubungan Kabupaten Karawang Tahun 2024*.

dibangun dengan pemungutan retribusi sebagai penyediaan dan kehadiran pemerintah memenuhi pelayanan yang dibutuhkan masyarakat.

Berdasarkan uraian di atas, Pemerintah Kabupaten Karawang memandang perlu untuk melakukan suatu kajian awal yang bersifat indikatif untuk mengidentifikasi permasalahan dan tantangan dalam penyelenggaraan transportasi, khususnya di bidang lalu lintas dan angkutan jalan di wilayah Kabupaten Karawang. Hasil kajian ini akan menjadi bahan masukan bagi penyusunan Peraturan Daerah Kabupaten Karawang tentang **Pengelolaan Terminal Tipe C, Angkutan Umum, Angkutan Barang, dan Pengelolaan Perkariran** yang bersifat lokalitas, sesuai dengan potensi dan permasalahan yang dihadapi di Kabupaten Karawang dengan tetap memperhatikan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi sesuai dengan kewenangannya untuk menyusun peraturan daerah berdasar pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar 1945 yang mengatur “Pemerintah daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan”.

## **B. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan uraian yang telah dikemukakan diatas, maka identifikasi masalah dalam Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Tentang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir adalah sebagai berikut:

1. Permasalahan apa sajakah yang dihadapi Pemerintah Daerah dalam mengatur Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan

Pengelolaan Parkir ?

2. Mengapa diperlukan Rancangan Peraturan Daerah tentang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir ?
3. Apa yang menjadi pertimbangan filosofis, sosiologis, dan yuridis pembentukan Rancangan Peraturan Daerah tentang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir ?
4. Apa yang menjadi sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan, dan arah pengaturan Rancangan Peraturan Daerah tentang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir ?

### **C. Tujuan dan Kegunaan**

Adapun tujuan dan kegunaan dari kegiatan penyusunan naskah akademis ini adalah :

1. Merumuskan permasalahan yang dihadapi dalam pembentukan Rancangan Peraturan Daerah tentang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir.
2. Merumuskan permasalahan hukum yang dihadapi sebagai alasan pembentukan rancangan peraturan daerah tentang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir.
3. Merumuskan dasar pertimbangan filosofis, sosiologis dan yuridis pembentukan rancangan peraturan daerah tentang Pengelolaan Terminal Tipe

C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir.

4. Merumuskan sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan dan arah pengaturan rancangan peraturan daerah tentang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir.

Adapun kegunaan penyusunan naskah akademis ini dapat dipergunakan sebagai acuan atau referensi dalam penyusunan dan pembahasan rancangan peraturan daerah tentang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir.

#### **D. Metode Penelitian**

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pendekatan yuridis normatif dan yuridis empiris. Yuridis normatif dilakukan melalui studi pustaka yang menelaah, terutama data sekunder yang berupa peraturan perundang-undangan, dokumen hukum, hasil penelitian, hasil pengkajian, dan referensi lainnya. Metode yuridis normatif dilengkapi dengan wawancara, diskusi (*focus group discussion*), dan rapat dengar pendapat. Metode yuridis empiris atau sosiolegal adalah penelitian yang diawali dengan penelitian normatif atau penelaahan terhadap peraturan perundang-undangan yang dilanjutkan dengan observasi yang mendalam untuk mendapatkan data faktor nonhukum seperti gejala-gejala dalam masyarakat yang terkait dan yang berpengaruh terhadap peraturan perundang-undangan yang diteliti.

Sifat penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif, yaitu suatu

penelitian yang menghasilkan data deskriptif yang berupa ucapan atau tulisan dan perilaku yang dapat diamati dari orang/ subjek itu sendiri. Penelitian deskriptif adalah suatu penelitian dengan memberikan data seteliti mungkin tentang manusia atau gejala lainnya, maksudnya adalah untuk mempertegas dan dapat membantu di dalam memperkuat teori-teori baru,<sup>2</sup> artinya penelitian akan dibahas dalam bentuk paparan yang diuraikan dengan kata-kata secara cermat dan seteliti mungkin berdasarkan pasal-pasal hukum yang dipergunakan dalam metode penelitian ini.

Dalam naskah akademik ini, untuk memperoleh data yang diperlukan penyusun menggunakan data-data dari bahan pustaka dan hasil survey lapangan. Menurut Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, data sekunder, antara lain mencakup dokumen-dokumen resmi, buku-buku, hasil-hasil penelitian yang berwujud laporan, buku harian, dan seterusnya.<sup>3</sup> Data sekunder dalam naskah akademik ini diperoleh melalui studi kepustakaan yakni dengan mempelajari buku-buku, peraturan perundangan, dan semua bentuk tulisan yang berhubungan dengan objek penelitian.

Adapun data sekunder yang digunakan dalam penulisan naskah akademik ini diperoleh dari bahan-bahan sebagai berikut:

1. Bahan Hukum Primer

---

<sup>2</sup> Hadi, Sutrisno, *Metode Penelitian*, Yogyakarta : Andi Offset, 1992, hal. 13

<sup>3</sup> Soerjono Soekanto, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta : Raja Grafindo Persada, 2001, hal. 6.

Bahan-bahan yang mengikat terdiri dari:

1. Pasal 18 ayat (6), Pasal 27 ayat (2) dan Pasal 28 ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;  
Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah-daerah Kabupaten dalam Lingkungan Propinsi Djawa Barat (Berita Negara Tahun 1950), sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1968 tentang Pembentukan Kabupaten Karawang dan Kabupaten Subang dengan Mengubah Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah-daerah Kabupaten dalam Lingkungan Propinsi Djawa Barat (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1968 Nomor 31, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2851);  
Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 140 Tambahan Lembaran Negara Nomor 5059) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573).  
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); sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 183, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6398); sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 143, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6801);

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 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);  
Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2019 Tentang Sumber Daya Air (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 190);  
Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 32);  
Perturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan Nomor: P.68/Menlhk/Setjen/Kum.1/8/2016 tentang Baku Mutu Air Limbah Domestik (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 1323);  
Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 04/PRT/M/2017 tentang Penyelenggaraan Sistem Pengelolaan Air Limbah Domestik (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 456).

## 2. Bahan Hukum Sekunder

Bahan-bahan hukum yang memberikan penjelasan-penjelasan mengenai bahan hukum yang terdiri dari buku-buku, artikel yang terkait dengan pelayanan perhubungan dan transportasi di Indonesia.

## 3. Bahan Hukum Tersier

Berupa kamus/ensiklopedi hukum dan kamus/ ensiklopedi lainnya, untuk menunjang pemaknaan terhadap bahan hukum primer dan sekunder.

Adapun data hukum primer sebagai penunjuang atau melengkapi penelitian dalam naskah akademik. Data primer diperoleh antara lain melalui wawancara

dengan pejabat terkait. Data-data ini dikumpulkan, diklasifikasi, dan dianalisis secara kualitatif untuk menjawab masalah yang diajukan. Data sekunder dikumpulkan melalui studi kepustakaan (*library research*), studi melalui media internet (*online research*), sementara data primer melalui studi lapangan dilakukan dengan teknik wawancara. Data yang telah dikumpulkan, diklasifikasi dan dianalisis secara kualitatif untuk menjawab identifikasi masalah yang diajukan, termasuk menarik asas-asas, dan merumuskan ruang lingkup pengaturan dan konsep awal rancangan peraturan daerah tentang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir.

## **BAB II**

### **KAJIAN TEORITIS DAN PRAKTIK EMPIRIS**

#### **A. Kajian Teoritis**

##### **1. Pendelegasian Aturan Pelaksanaan dalam Pembentukan Peraturan**

Suatu peraturan perundang-undangan hanya dapat dicabut dan dinyatakan tidak berlaku oleh peraturan perundang-undangan yang tingkatannya sama atau lebih tinggi. Pencabutan peraturan perundang-undangan dengan peraturan perundang-undangan yang tingkatannya lebih tinggi itu dilakukan jika peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi itu dimaksudkan untuk menampung kembali seluruh atau sebagian materi peraturan perundang-undangan lebih rendah yang dicabut itu.

Jika ada peraturan perundang-undangan lama yang tidak diperlukan lagi dan diganti dengan peraturan perundang-undangan baru, peraturan perundang-undangan yang baru harus secara tegas mencabut peraturan perundang-undangan yang tidak diperlukan itu. Jika materi dalam peraturan perundang-undangan baru menyebabkan perlunya penggantian seluruh atau sebagian materi dalam peraturan perundang-undangan lama, di dalam peraturan perundang-undangan baru harus secara tegas diatur mengenai pencabutan seluruh atau pencabutan sebagian peraturan perundang-undangan.

Demikian yang disebut dalam pencabutan perundang-undangan berbeda dengan pengertian perubahan peraturan perundang-undangan sehingga

pencabutan peraturan perundang-undangan tidak merupakan bagian dari perubahan peraturan perundang-undangan. Demi kepastian hukum, pencabutan peraturan perundang-undangan hendaknya tidak dirumuskan secara umum, tetapi menyebutkan dengan tegas peraturan perundang-undangan mana yang dicabut.

Untuk dapat dilaksanakan di tataran yang lebih teknis, Undang-Undang masih perlu dijabarkan lebih rinci. Melalui penjabaran ini kemudian dikenal konsep “*Delegated Legislation*”. Terdapat beberapa referensi yang dapat dirujuk untuk mendefinisikan istilah ini.

*“Delegated Legislation is a term which covers the vast amount of legislation made by government agencies and the Governor-General under authority of Acts of Parliaments, which delegate this power to agencies. This tipe of legislation is also known as Subordinate Legislation or, since 2005, Legislative Instruments. Within the broad area of delegated Legislation the following more specific terms are sometimes used: Regulation the most common form of delegated legislation. Used for legislation of general application emanating from a government department. Published in the Statutory Rules series until 2004 and in the Select Legislative Instrument series :*

- a. *Rule:*
- b. *Ordinance:*
- c. *By-law:*

Sebagaimana dikutip dari situs parlemen Inggris mengenai pengertian “*delegated legislation*”. *Delegated or secondary legislation is usually concerned with detailed changes to the law made under powers from an existing Act of Parliament. Statutory instruments form the majority of delegated legislation but it can also include Rules or Codes of Practice.* Dari dua definisi ini dapat disimpulkan, bahwa produk legislasi atau Undang-

Undang tentu saja dibuat oleh lembaga legislative, namun di luar itu juga diakui adanya aturan hukum yang dibuat selain oleh lembaga legislasi. Aturan hukum yang dibuat oleh selain lembaga legislasi ini juga diakui keberadaannya sebagai bagian dari produk perundang-undangan. Dasar dibentuknya aturan selain oleh lembaga legislasi ini berasal dari peraturan yang dibuat oleh badan legislasi itu sendiri. Siapakah badan selain badan legislasi yang dapat membuat produk perundang-undangan itu bahwa badan eksekutif yang dengan kekuasaan pemerintahannya kemudian menjadi badan paling legitimate untuk mendapat pendelegasian pembentukan peraturan.

Peraturan yang dibuat itu tidak lain dan tidak bukan ditujukan untuk kepentingan menerjemahkan lebih rinci produk legislasi agar dapat diimplementasikan dalam kehidupan bernegara. Kata legislation berasal dari dua kata bahasa latin, yaitu legis yang berarti hukum dan latum yang berarti membuat. Hal ini sesuai dengan pernyataan V.D. Mahajan sebagai berikut :  
*“The term ‘legislation’ is derived from two Latin word, legis meaning law and latum meaning to make, put or set. Etymologically, legislation means the making or the setting of law”.*

Menurut Salmond, legislasi adalah sumber hukum, berwujud aturan hukum yang dikeluarkan oleh lembaga yang berwenang. Menurut Gray, legislasi berarti “pernyataan formal dari badan legislative” (According to Salmond: “Legislation is that source of law which consists in the declaration of legal rules by a competent authority.” According to Gray, legislation means

“*the formal utterances of the legislative organs of the society*”). Menurut Salmond, terdapat dua jenis legislasi, yaitu legislasi utama (*supreme legislation*) dan legislasi delegasian (*subordinate legislation*). Legislasi utama ditetapkan oleh lembaga pemegang kedaulatan dalam negara. Legislasi utama ini tidak dapat dicabut, dihilangkan atau dikontrol oleh lembaga legislatif lain. Di lain pihak, legislasi delegasian merupakan produk dari lembaga lain di luar lembaga pemegang kedaulatan. Keberadaan dan keabsahan dari legislasi delegasian ini tergantung kepada lembaga yang mempunyai wewenang lebih tinggi Pembentukan Undang-Undang (legislasi) di Indonesia dilaksanakan oleh Dewan Perwakilan Rakyat bersama-sama dengan Presiden.

Hal ini sesuai dengan Ketentuan Pasal 20 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 menyatakan bahwa:

- a. Dewan Perwakilan Rakyat mempunyai kekuasaan membentuk undang-undang.
- b. Setiap rancangan undang-undang dibahas oleh Dewan Perwakilan Rakyat dan Presiden untuk mendapat persetujuan bersama.
- c. Jika rancangan undang-undang itu tidak mendapatkan persetujuan bersama, rancangan undang-undang itu tidak boleh diajukan lagi dalam persidangan Dewan Perwakilan Rakyat masa itu.
- d. Presiden mengesahkan Rancangan Undang-undang yang telah disetujui bersama untuk menjadi undang-undang, dalam hal rancangan undang-undang yang telah disetujui bersama tersebut tidak disahkan oleh Presiden

dalam waktu tiga puluh hari semenjak rancangan undang-undang tersebut disetujui, rancangan undang-undang tersebut sah menjadi undang-undang dan wajib diundangkan.

Konsep awal pembagian kekuasaan dimaksudkan bahwa lembaga legislatif adalah lembaga pembentuk undang-undang, lembaga eksekutif adalah lembaga pelaksana Undang-Undang, dan lembaga judisial adalah lembaga yang menegakkan Undang-Undang terhadap pelanggar undang-undang. Dalam perjalanan waktu selanjutnya ternyata pembagian tersebut tidak dapat dilaksanakan secara tepat "*There is only a hazy borderline between legislation and administration, and the assumption that they are two fundamentally different form of power is misleading*".

Lembaga legislatif, misalnya, tidak dapat memprediksikan secara tepat kebutuhan perundang-undangan masyarakat yang begitu cepat berubah. Kenyataan ini membawa akibat kepada banyaknya undang-undang yang memberikan delegasi kepada pemerintah (*executive*) untuk menjabarkan lebih lanjut terhadap isi Undang-Undang yang tidak futuristik tersebut.

V.D. Mahayan yang menyatakan:

*Modern legislation is becoming highly technical and it is too much to expect that the ordinary members of Parliament will appreciate all the implications of modern legislation. Except a few experts in certain lines, the other members of Parliament are bound to bungle if they attempt to do the impossible. Under the circumstances, it is considered safe to approve of general principles of legislation and leave the details to the ministries concerned.*

Senada dengan V. D Dahajan M.P Jain, menyatakan:

*The truth is that the legislature would be subjected to an impossible load of work if it were to endeavour to enact legislation by itself complete in all detail. It is therefore advisable to free the legislature from the task of enacting detail so that it may concentrate on the essential principles and policies underlying a bill. Also, if a law were to contain all the detail, it would become very prolix and cumbersome, and the common man might find it difficult to understand. Further, as most of the present day legislation pertains to socio-economic matters, the details inevitably tend to become technical and complex and only professional experts specialized in the subject-matter can work them out, rather than the legislators who are generalist and not specialist.*

Menurut MP Jain, badan legislatif tidak mungkin melaksanakan pembentukan undang-undang secara komplit dan detail paling tidak dikarenakan tiga hal, yaitu:

- a. lembaga legislatif pekerjaannya sudah terlalu banyak;
- b. Undang-Undang yang terlalu detail justru akan membingungkan rakyat pembacanya (penggunanya), dan;
- c. pada saat ini dimana kemajuan di bidang sosial ekonomi begitu pesat, maka hanya mereka yang tergolong kelompok ahli saja yang mampu memahami permasalahan secara detail.

Ketidakmungkinan lembaga legislatif dalam merumuskan Undang-Undang yang futuristik inilah yang menyebabkan adanya kecenderungan pendelegasian pengaturan lebih lanjut Undang-Undang *supreme legislation* kedalam peraturan bawahan subordinate legislation. Keadaan yang demikian kemudian telah memunculkan konsep *delegated legislation*. Dalam sejarah ketatanegaraan dunia, pendelegasian wewenang pengaturan Undang-Undang kepada peraturan yang lebih bawah ternyata tidak terjadi pada Abad 19 atau

Abad 20-an, dimana kemajuan dibidang sosial-ekonomi maju begitu pesat. Abad 19 ini oleh A.V. Dicey disebut Periode kolektifisme (*The Period of Collectivism*) yang dikatakan oleh Sir William Wade sebagai symptom of new era. Pendelegasian kekuasaan pembentukan Undang-Undang kepada peraturan yang lebih bawah telah terjadi sejak abad 16, yaitu pada masa Pemerintahan Raja Inggris Henry.

Menurut M.P Jain, terminologi '*delegated legislation*' adalah "*used to denote:*

- a. *the subsidiary legislation itself made by the administration in pursuance of the power delegated to it by the legislature, and*
- b. *the exercise of the power by the agency.*

Produk hukum dari badan legislatif adalah Undang-Undang (*act of Parliament; Law*), sedangkan produk hukum yang timbul dari *delegated legislation* di tiap-tiap negara berbeda, misalnya: *regulation, rule, regulations, order, notification*, dan *bye-law*. Hal ini sesuai dengan pandangan Sir William Wade bahwa "*Parliament follows no particular policy in choosing the forms of delegated legislation; and there is a wide range of varieties and nomenclature. An Act may empower an authority to make regulation, rules or byelaws, to make order, or to give direction*".

Pendelegasian wewenang legislasi (*delegated legislation*) oleh badan legislatif melalui Undang-Undang di Indonesia juga tidak tertata dengan baik.

Walaupun sejak Tahun 1966 telah diatur tentang Tata Urut Peraturan

Perundang-undangan, ternyata di dalam praktek hal tersebut tidak pernah dilaksanakan secara konsisten, misalnya tidak semua TAP MPR dijabarkan dengan Undang-Undang. Ketetapan MPR di bidang legislatif dijabarkan ke dalam Undang-Undang, sedangkan Ketetapan MPR di bidang eksekutif dijabarkan ke dalam Keputusan Presiden. Selain itu, Keppres tentang Repelita dilaksanakan dengan Undang-Undang tiap-tiap tahun.

Alasan adanya *delegated legislation* ini memang dibutuhkan sebagai peraturan pelaksana dari suatu Undang-Undang. Namun dasarnya tidak hanya sampai disitu, dalam tulisan Prof. Hermann Punder bahkan dibahas cukup komprehensif mengenai *Democratic Legitimation of Delegated Legislation*. Dalam tulisan ini beliau membandingkan *delegated legislation* di tiga negara yakni, Amerika, Inggris dan Jerman. *Delegated legislation* adalah hal yang juga demokratis dan mutlak adanya mengingat pemerintah yang berkuasa juga merupakan pilihan rakyat yang dilaksanakan melalui pemilu. Dengan demikian legitimasi yang diberikan kepada pemerintah sebenarnya telah cukup kuat sebagai dasar bagi pemerintah untuk membuat aturan pelaksana dimana itu semua ditujukan untuk mengatur masyarakat.

Dalam konteks hukum Indonesia, produk legislasinya adalah Undang-Undang yang dibuat oleh DPR bersama dengan Presiden. Kemudian sebagai *delegated legislation* adalah peraturan di bawah undang-undang, dimana diatur dalam konstitusi Indonesia UUD NRI 1945 pasal 5 ayat (2), “Presiden menetapkan peraturan pemerintah untuk menjalankan undang-undang

sebagaimana mestinya”. Kemudian dengan dasar hubungan antara pemerintah pusat dengan pemerintah daerah, pemerintah daerah dalam rangka mewujudkan otonomi dalam kerangka NKRI juga diberikan delegasi untuk membuat peraturan. “Pemerintah Daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan- peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan”.

Selanjutnya Prof. Maria Farida dalam bukunya membahas *delegated legislation* dengan istilah peraturan pelaksana (*verordnung*) yang disejajarkan juga dengan aturan otonom (*autonome satzung*). Peraturan pelaksana dan peraturan otonom ini merupakan peraturan-peraturan yang terletak di bawah Undang-Undang yang berfungsi menyelenggarakan ketentuan-ketentuan dalam undang-undang. Pembeda dari peraturan pelaksana (*verordnung*) dan (*autonome satzung*) terletak pada sumber wewenangnya. Peraturan pelaksana bersumber dari kewenangan delegasi sedangkan peraturan otonom bersumber dari kewenangan atribusi. Contoh dari atribusi kewenangan dalam pembentukan peraturan perundang-undangan diantaranya adalah sebagaimana diatur dalam pasal 22 ayat (1) mengenai kewenangan membentuk Perpu yang diberikan kepada Presiden jika terjadi ihwal kegentingan yang memaksa. Contoh lainnya adalah Pasal 154 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah yang memberikan kewenangan kepada, Pemerintah Daerah untuk membentuk Perda yang dalam memberikan sanksi dibatasi dengan maksimal 6 bulan pidana kurungan dan maksimal denda

Rp.50.000.000,-. Sedangkan delegasi kewenangan diartikan sebagai pelimpahan kewenangan membentuk peraturan perundang-undangan yang dilakukan oleh peraturan yang lebih tinggi kepada peraturan yang lebih rendah baik dinyatakan dengan tegas maupun tindakan. Kemudian di pasal 7 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 menyebutkan jenis dan hierarkhi peraturan perundang-undangan dikatakan, Jenis dan hierarkhi peraturan perundang-undangan adalah sebagai berikut:

- a. UUD NKRI 1945;
- b. Undang-Undang/Perppu;
- c. Peraturan Pemerintah;
- d. Peraturan Presiden;
- e. Peraturan Daerah.

Selanjutnya, di Pasal 7 ayat (4) disebutkan bahwa peraturan perundang-undangan selain sebagaimana disebutkan dalam pasal 7 ayat (1) tetap diakui keberadaannya mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang diperintahkan oleh peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi. Frasa sepanjang diperintahkan oleh peraturan yang lebih tinggi mengandung arti bahwa yang dikatakan sebagai peraturan perundang-undangan bukan saja sebagaimana yang disebutkan diatas, namun termasuk juga Peraturan yang dikeluarkan oleh MPR dan DPR, DPD, MK, MA, BPK, Gubernur BI, Menteri, Kepala Bidang dst. yang dibentuk oleh Undang-Undang atau Pemerintah atas perintah

Undang-Undang. Hierarki didasarkan pada asas bahwa peraturan perundang-undangan yang lebih rendah tidak boleh bertentangan dengan peraturan yang lebih tinggi. Asas ini sebenarnya juga bermakna untuk menjaga konsistensi substansi suatu aturan hukum sehingga mampu menjamin adanya satu lajur kepastian hukum yang menghindari tumpang tindih aturan.

## **2. Desentralisasi dalam Penyelenggaraan Pemerintahan**

Negara Indonesia merupakan Negara Kesatuan yang menganut atas desentralisasi. Desentralisasi itu sendiri sebenarnya mengandung dua pengertian utama, yaitu, Desentralisasi merupakan pembentukan daerah otonom dan penyerahan wewenang tertentu kepadanya oleh pemerintah pusat, desentralisasi dapat pula berarti penyerahan wewenang tertentu kepada daerah otonom yang telah dibentuk oleh pemerintah pusat. Dalam penyelenggaraan pemerintahan, dengan memberikan kesempatan dan keleluasaan kepada daerah untuk menyelenggarakan Otonomi Daerah.<sup>4</sup>

Menurut Jimly Asshiddiqie pada prinsipnya, kebijakan otonomi daerah dilakukan dengan mendesentralisasikan kewenangan-kewenangan yang selama ini tersentralisasi ditangan pemerintah pusat. Dalam proses desentralisasi itu, kekuasaan pemerintah pusat dialihkan dari tingkat pusat ke pemerintahan daerah sebagaimana mestinya, sehingga terwujud pergeseran

---

<sup>4</sup> Ateng Syariuddin, Asas-asas Pemerintahan Yang Layak Pegangan Bagi Pengabdian Kepala Daerah, dalam Himpunan Makalah Asas-asas Umum Pemerintahan Yang Baik (A.A.U.P.B), Bandung, Citra Aditya Bakti, 1994, hlm, 17.

kekuasaan dari pusat ke daerah kabupaten dan kota diseluruh Indonesia. Jika dalam kondisi semula arus kekuasaan pemerintahan bergerak dari daerah ke tingkat pusat, maka diidealkan bahwa sejak diterapkannya kebijakan otonomi daerah itu, arus dinamika kekuasaan bergerak sebaliknya, yaitu dari pusat ke daerah. kebijakan otonomi dan desentralisasi kewenangan ini dinilai sangat penting terutama untuk menjamin agar proses integrasi nasional dapat dipelihara dengan sebaik-baiknya.<sup>5</sup>

Dengan demikian dapat dijelaskan bahwa ruh dari kebijakan otonomi daerah adalah desentralisasi kewenangan, dan bicara mengenai desentralisasi merupakan salah satu bentuk dari pemindahan tanggung jawab, wewenang dan sumber-sumber daya (dana, personil,dll.) dari pemerintah pusat ke level pemerintahan daerah. Dasar dari pemikiran yang demikian, tidak lain bahwa dengan desentralisasi dapat memindahkan proses pengambilan keputusan ke tingkat pemerintahan yang lebih dekat dengan masyarakat. karena merekalah yang akan merasakan langsung pengaruh program pelayanan yang dirancang, dan kemudian dilaksanakan oleh pemerintah.<sup>6</sup>

Mahfud MD dalam hal ini telah mengemukakan pendapatnya bahwa Desentralisasi merupakan penyerahan wewenang dari pemerintah pusat kepada pemerintah daerah untuk mengatur dan mengurus dan daerah mulai dari

---

<sup>5</sup> Ibid

<sup>6</sup> Prasojo, Eko, irfan Ridwan, et.al, Desentralisasi dan Pemerintahan Daerah;Antara Model Demokrasi Lokal & Efisiensi Struktural, FISIP UI, Depok, 2006, hlm.18.

kebijakan, perencanaan sampai pada implementasi dan pembiayaan dalam rangka demokrasi. sedangkan otonomi adalah wewenang yang dimiliki oleh daerah untuk mengurus rumah tangganya sendiri sesuai dengan dan dalam angka desentralisasi.

Pendapat senada juga telah ditemukan oleh bryan & white yang menyatakan bahwasannya daerah akan mempunyai kemampuan yang kecil saja jika semata-mata ditugaskan untuk mengikuti kebijakan pusat. jika disertai tanggung jawab dan sumber daya, kemampuan badan-badan lokal akan meningkat. Disamping itu, asas demokrasi dapat terwujud di daerah dengan adanya kesempatan rakyat untuk ikut serta dalam pemerintahan dan pembangunan serta pemerintah daerah daerah wajib bertanggungjawab kepada tingkat pemerintahan yang lebih tinggi.

Soepomo mengemukakan bahwa masalah sentralisasi atau desentralisasi pemerintahan tergantung dari masa, tempat dan urusan yang bersangkutan. Selanjutnya ditegaskan bahwa urusan yang akan di tangani pusat dan yang akan diserahkan kepada pemerintah daerah, baik daerah besar maupun daerah kecil, akan bergantung dengan waktu, tempat dan urusan yang bersangkutan. Soepomo menegaskan pula bahwa kekuasaan dalam Negara Kesatuan tidak berarti pemerintah akan menarik segala kepentingan masyarakat ke dirinya untuk di pelihara sendiri. Dari aspek lain, M. Yamin menyatakan bahwa dengan sendirinya dalam Negara yang terdiri atas pulau-pulau yang begitu besar,

banyak urusan pemerintah yang harus diserahkan ke pemerintah daerah. Menurutnya hendaklah kekuasaan pusat tidak bertumpuk-tumpuk sehingga kekuasaan daerah menjadi kosong.<sup>7</sup>

Otonomi daerah tidak semerta-merta diterapkan di Indonesia, melainkan sudah tentu terdapat alasan dan tujuan yang jelas. Tujuan dari otonomi daerah di Indonesia adalah sebagai berikut:

a. Meningkatkan Pelayanan Umum

Dengan otonomi daerah diharapkan pelayanan umum lembaga pemerintah di masing-masing daerah dapat ditekankan kemaksimalan pelayanannya. Dengan pelayanan yang maksimal diharapkan masyarakat merasakan secara langsung manfaat otonomi daerah.

b. Meningkatkan Kesejahteraan Rakyat

Dengan pelayanan yang memadai diharapkan kesejahteraan masyarakat pada daerah otonom bisa dipercepat. Tingkat kesejahteraan masyarakat menunjukkan bagaimana daerah otonom bisa menggunakan hak dan wewenangnya secara bijak dan tepat sasaran.

c. Meningkatkan Daya Saing Daerah

Dengan tujuan untuk meningkatkan daya saing daerah diharapkan dapat

---

<sup>7</sup> Koesworo, E., Otonomi Daerah, Untuk Demokrasi dan Kemandirian Rakyat, Yayasan Pariba, Jakarta, 2001, hal. 75-76.

dilaksanakan dengan maksimal. Meningkatnya daya saing daerah harus memperhatikan bentuk keanekaragaman dan kekhususan daerah tertentu dan tetap mengacu pada kebinekaan “Bineka Tunggal Ika“ walaupun berbeda- beda tetapi satu jua.

Disamping itu tujuan lain dari adanya pemberian otonomi daerah menurut Marwadi Rauf dikutip dari tulisan Gede Pantja Astawa menjelaskan bahwasannya hal tersebut ditunjukkan untuk mewujudkan demokratisasi. Sejak tahun 1998, demokratisasi di Indonesia juga menghasilkan demokratisasi pada tingkat pemerintahan daerah. Selanjutnya dijelaskan otonomi daerah dimaksudkan untuk mengembangkan kemandirian daerah yang tidak menjadikannya sebagai kemerdekaan.<sup>8</sup>

Selanjutnya didalam UUD 1945 terdapat 2 (dua) nilai dasar yang dikembangkan mengenai pelaksanaan otonomi daerah dan desentralisasi, dua nilai dasar tersebut yaitu:

- a. Nilai Dasar Desentralisasi Teritorial Pemerintah diwajibkan untuk melaksanakan politik dekonsentrasi dan desentralisasi dalam bidang ketatanegaraan.
- b. Nilai Dasar Unitaris Indonesia tidak memiliki kesatuan pemerintah lain

---

<sup>8</sup> Gede Pantja Astawa dan Inna Junaenah, Indeks Otonomi Daerah: Tawaran Titik Temu Negara Hukum dan Pembangunan di Aras Lokal, (Kumpulan Pemikiran), Rosda-PSKN-HTN FH Unpad, Bandung, 2011, hlm.531.

yang memiliki sifat negara, maksudnya kedaulatan berada berada ditangan rakyat, negara Kesatuan Republik Indonesia tidak akan terbagi dengan kesatuan- kesatuan pemerintahan.

Konsep demokrasi atau kerakyatan adalah keterlibatan rakyat dalam penyelenggaraan pemerintahan, baik ditingkat pusat maupun di tingkat Daerah. Menurut dasar kedaulatan rakyat, hak rakyat untuk menentukan nasibnya tidak hanya ada pada pucuk pemerintahan negeri, melainkan juga pada tiap tempat, di kota, di desa dan di daerah. Konsep demokrasi dalam penyelenggaraan pemerintahan negara telah memberikan ruang kepada rakyat atau kelompok rakyat untuk mengatur dan mengurus kepentingannya dengan cara membuat dan menjalankan peraturan sendiri. Rakyat atau kelompok rakyat diberi kebebasan dalam rangka menentukan nasibnya.

Dalam hubungannya dengan pemerintahan di Daerah prinsip demokrasi tidak boleh disederhanakan hanya berkaitan dengan pengambilan keputusan dan penyelenggaraan pemerintah yang melibatkan peran serta rakyat atau masyarakat.<sup>9</sup> Kebebasan daerah dalam penyelenggaraan pemerintahannya termasuk didalamnya mengatur dan menurus sumber-sumber daya yang terdapat di Daerah, sebagai perwujudan dari prinsip demokrasi sebagaimana tercantum dalam Undang-Undang No.23 Tahun 2004 tidak dalam

---

<sup>9</sup> Mauhammad fauzan, Hukum Pemerintahan Daerah, kajian Tentang Hubungan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Daerah, Stain Press, cetakan Kedua, Purwokerto, 2010, hlm.18.

pengertian bebas mutlak, karena masih harus memperhatikan aspek lainnya seperti pemerataan keanekaragaman daerah dan yang lebih penting lagi kebebasan itu masih harus tetap dalam koridor hukum nasional Indonesia.<sup>10</sup>

Negara kesatuan adalah bentuk kenegaraan yang paling kokoh dibandingkan dengan federal atau konfederasi, dalam negara kesatuan baik persatuan (*union*) maupun kesatuan (*unity*), yang dalam perspektif susunan negara maka negara kesatuan bukan negara yang tersusun dari beberapa negara melainkan hanya negara tunggal.

Dalam negara kesatuan hanya ada satu pemerintahan yaitu pemerintahan pusat yang mempunyai kekuasaan atau wewenang tertinggi dalam segala lapangan pemerintahan, pemerintahan pusat inilah yang pada tingkat akhir dan tertinggi dapat memutuskan segala sesuatu dalam negara tersebut.

Menurut Pasal 1 ayat (1) : Negara Indonesia ialah Negara Kesatuan, yang berbentuk Republik. Ayat (1) menandakan bahwa susunan negara yang berbentuk sebagai negara kesatuan (*unitary state*) dengan bentuk pemerintahan republik dipertahankan, sehingga negara ini lazim dikenal dengan istilah Negara Kesatuan Republik Indonesia (selanjutnya disebut NKRI).

Pandangan Moh. Kusnardi dan Harmaily Ibrahim menyebutkan perbedaan

---

<sup>10</sup> Muhammad Fauzan, Ibid, hlm.20.

negara kesatuan dengan negara federal, yaitu:<sup>11</sup>

- a. Pada negara federal, negara-negara bagian memiliki kewenangan untuk membuat Undang-Undang Dasar-nya sendiri (*pouviour constituent*) dan dapat menentukan bentuk organisasinya masing-masing dalam batas-batas yang tidak bertentangan dengan konstitusi negara federal. Sedangkan dalam negara kesatuan, pembuatan Undang-undang Dasar hanya berada di pusat dan pemerintah daerah tidak mempunyai kewenangan tersebut
- b. Dalam negara federal wewenang membuat Undang-Undang ditentukan secara terperinci, sedangkan wewenang lainnya ada pada negara-negara bagian (*reside power*), sedangkan dalam negara kesatuan wewenang secara terperinci ada pada propinsi-propinsi sedangkan *residu power* nya ada pada pemerintah pusat. Bangunan negara kesatuan (*unitaris*), hanya ada satu kekuasaan yang berwenang untuk membuat undang-undang yang berlaku di negara tersebut, yakni pemerintah pusat (*central government*) atau lembaga legislatif pusat, sedangkan pemerintah daerah (*local government*) dan DPRD hanya melaksanakan atau menyesuaikan dengan undang-undang dari pemerintah pusat tersebut. Sehingga kalau ada kewenangan pembentukan peraturan perundang-

---

<sup>11</sup> Moh.Kusnardi dan Harmaily Ibrahim, Hukum Tata Negara Indonesia, Pusat Studi Hukum Tata Negara Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jakarta, 1981, hlm.169.

undangan di tingkat daerah, itu merupakan kewenangan yang bersumber pada distribusi maupun atribusi kewenangan dari pusat.<sup>12</sup>

Sehubungan dengan itu, maka dikenal adanya model negara kesatuan yang ditinjau dari asas penyelenggaraan pemerintahan, yaitu: (1) negara kesatuan dengan asas sentralisasi, artinya segala sesuatu dalam negara langsung diatur dan diurus oleh pemerintah pusat dan daerah hanya tinggal melaksanakan apa yang telah diinstruksikan oleh pemerintah pusat; (2) negara kesatuan dengan asas desentralisasi, dalam arti bahwa daerah-daerah diberikan kesempatan dan kekuasaan untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri (daerah otonom). Berdasarkan kelaziman negara yang berbentuk kesatuan pemegang otoritas pemerintahan bertumpu di pusat pemerintahan, dan kewenangan yang diberikan pusat kepada daerah biasanya sangat terbatas (berkarakter sentralistis).<sup>13</sup> Menurut Bagir Manan secara umum sentralisasi mengandung berbagai kebaikan, yaitu:<sup>14</sup>

1. sentralisasi meletakkan dasar kesatuan politik masyarakat (*de politieke eenheid van de gemeenschap*).
2. sentralisasi dapat merupakan alat untuk memperkokoh perasaan persatuan (perasaan setia kawan) (*versterking van het*

---

<sup>12</sup> Bagir Manan, 1994, Hubungan Antara Pemerintah Pusat dan Daerah Menurut UUD 1945, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, hal. 38.

<sup>13</sup> Ni'matul Huda, Problematika Pembatalan Peraturan Daerah, FH UII Press, Yogyakarta, 2010, hal.1.

<sup>14</sup> Bagir Manan, Hubungan Loc.Cit.

*saamhorigheidgovoel*).

3. sentralisasi mendorong kesatuan pelaksanaan hukum (*de eenheid van rechtsbedeling*).
4. sentralisasi membawa pada penggalangan kekuatan (*bundeling van krachten*);
5. Kelemahan asas sentralisasi dalam desain hubungan pusat dan daerah dalam negara kesatuan, yaitu:
  - a. Mengakibatkan birokrasi merajalela dengan segala keuntungan dan kerugian yang melekat.
  - b. Karena urusan negara semakin kompleks, sebagai akibat diterapkannya paham *welfare state*, tugas, wewenang dan tanggungjawab pemerintah pusat menjadi semakin berat. Hal ini mengingat urusan-urusan pemerintahan yang bersifat daerah harus ditangani juga secara terpusat, hal ini berarti menghambat efisiensi dan efektifitas penyelenggaraan pemerintahan secara umum.
  - c. Pengambilan keputusan untuk masalah-masalah yang bersifat daerah menjadi sulit untuk segera dipecahkan, karena harus selalu menunggu kebijaksanaan dan keputusan dari pusat.
  - d. Pengambilan keputusan cenderung diseragamkan tanpa mengindahkan karakteristik, kondisi dan kemampuan daerah, serta menafikan prinsip partisipasi.

- e. Terhambatnya proses demokratisasi dan pemencaran kekuasaan (prinsip negara hukum), hal ini mengingat kebebasan daerah untuk menentukan kebijaksanaan sendiri sesuai dengan keinginan rakyat masing-masing menjadi terhambat.
- f. Daerah tidak memiliki alternatif pilihan atau tidak memiliki kreatifitas sendiri, kecuali hanya menerima seluruh kebijaksanaan dan keputusan dari pusat.

Disamping itu, suatu negara kesatuan dikatakan menganut asas desentralisasi apabila wewenang yang mengatur dan mengurus penyelenggaraan pemerintahan tidak semata-mata dilakukan oleh pemerintah pusat (*central government*) melainkan juga oleh satuan-satuan pemerintahan tingkat lebih rendah yang mandiri (*zelstanding*) ataupun bersifat otonom (teritorial maupun fungsional). Sehingga desentralisasi bukan sekedar pemencaran wewenang (*spreading van bevoegheids*) tetapi mengandung juga pembagian kekuasaan (*scheiding van machten*) untuk mengatur dan mengurus penyelenggaraan pemerintahan negara antara pemerintah pusat dengan pemerintah daerah. Esensi desentralisasi adalah proses pengotonomian atau proses penyerahan kepada atau membiarkan satuan pemerintahan yang lebih rendah mengatur dan mengurus urusan pemerintahan tertentu sebagai urusan rumah tangganya (otonomi).<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> Ibid., hlm.53-54

Pada umumnya ada beberapa dasar pemilihan sistem otonomi dalam negara kesatuan, yaitu:<sup>16</sup>

- a. Dorongan efisiensi dan efektifitas pengaturan dan penyelenggaraan pemerintahan.

Dengan kewenangan mengatur dan mengurus sendiri bidang-bidang pemerintahan tertentu yang menjadi urusan rumah tangga daerah, pembuatan aturan dapat dilakukan secara efisien dan cepat. Selain dapat dibentuk secara efisien, cepat dan mudah, juga lebih efektif karena lebih konkrit dengan jangkauan terbatas sehingga mudah menerapkannya. Selain karena teritorial yang terbatas, juga dimungkinkan pelaksanaan fungsi pelayanan disesuaikan secara nyata dengan keadaan dan kebutuhan masyarakat setempat.

- b. Sebagai bagian dari pelaksanaan fungsi sistem negara kesejahteraan (*welfare state*).

Negara atau pemerintah bertanggungjawab mewujudkan dan menjamin kesejahteraan umum, kemakmuran dan kesejahteraan sosial bagi seluruh rakyat. Fungsi pelayanan akan berjalan dengan baik kalau satuan pemerintahan didekatkan dengan masyarakat yang dilayani dan disertai

---

<sup>16</sup> I Gde Pantja Astawa, Problematika Hukum Otonomi Daerah di Indonesia, Alumni, Bandung, 2008, hlm.26-27

kebebasan untuk mengatur dan menentukan macam dan cara pelayanan yang tepat bagi lingkungan masyarakat bersangkutan.

- c. Sebagai bagian dari proses demokratisasi penyelenggaraan pemerintahan. Desentralisasi sebagai esensi otonomi dengan demokratisasi merupakan hal yang sangat terkait, partisipasi masyarakat melalui sistem perwakilan seperti pemilihan pimpinan daerah. Pemilihan kepala daerah secara langsung oleh rakyat merupakan salah satu jalan agar tujuan mensejahterakan rakyat dapat terwujud.
- d. Sebagai cara memelihara kesinambungan budaya dan sejarah pemerintahan yang telah ada. Sistem otonomi dipilih agar budaya dan pemerintahan asli dapat terpelihara dengan baik, sekalipun saat ini telah dipilih satu kesatuan yang lebih besar dibentuk. Semisal Pasal 18B Undang-Undang Dasar 1945 yang mengatur: (1) Negara mengakui dan menghormati satuan-satuan pemerintahan daerah yang bersifat khusus dan bersifat istimewa; (2) Negara mengakui dan menghormati kesatuan-kesatuan masyarakat hukum adat beserta hak-hak tradisionalnya sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia. otonomi dan otonomi, Dalam negara kesatuan seharusnya otonomi daerah atau pemerintahan daerah seharusnya mendapat perhatian yang tidak kalah penting dalam pembaharuan hukum menuju format ideal yang

berkeadilan, misalnya otonomi daerah harus menjadi poin penting dalam menyusun dan mengamandemen UUD 1945.

Sejarah ketatanegaraan Republik Indonesia sudah sejak semula meletakkan otonomi daerah sebagai salah satu sendi penting penyelenggaraan pemerintahan negara kesatuan, apalagi jika negara kesatuan tersebut memiliki wilayah negara yang luas dan masyarakat bangsanya bersifat majemuk.

Secara etimologis, otonomi diartikan sebagai pemerintahan sendiri (*auto= sendiri, dan nomos= pemerintahan*), dalam bahasa Yunani otonomi berasal dari kata *autos* sendiri dan *nemein*=menyerahkan atau memberikan, yang berarti *kekuatan mengatur sendiri*. Sehingga secara maknawi (*begrijf*) otonomi mengandung pengertian kemandirian dan kebebasan mengatur dan mengurus diri sendiri (*rumah tangga daerahnya sendiri: penulis*).<sup>17</sup>

Pandangan lain, konsep otonomi berasal dari penggalan dua kata bahasa Yunani, yakni *autos* berarti sendiri dan *nomos* berarti undang-undang, otonomi bermakna membuat peraturan perundang-undangan sendiri (*zelwetgeving*), namun dalam perkembangannya konsepsi otonomi daerah selain mengandung arti *zelwetgeving* (membuat Peraturan Daerah), juga utamanya mencakup *zelfbestuur* (pemerintahan sendiri). C.W. Van der Pot memahami konsep otonomi daerah sebagai *eigenhuisholding* (menjalankan rumah tangganya sendiri).<sup>18</sup>

---

<sup>17</sup> I Gde Pantja Astawa, Op.Cit., hlm.52-53

<sup>18</sup> HM. Laica Marzuki, Berjalan-jalan di Ranah Hukum: Pikiran Pikiran Lepas,

Lebih dari itu, otonomi daerah merupakan dasar memperluas pelaksanaan demokrasi dan instrumen mewujudkan kesejahteraan umum, tidak kalah penting otonomi daerah merupakan cara memelihara negara kesatuan.<sup>19</sup> Otonomi ditentukan berdasarkan teritorial atau berdasarkan fungsi. Esensi otonomi adalah kemandirian dan kebebasan mengatur dan mengurus sendiri kepentingan masyarakat yang menjadi fungsi pemerintahan sebagai urusan rumah tangga sendiri dalam satu ikatan negara kesatuan, otonomi senantiasa memerlukan kemandirian dan kebebasan mengatur bukan suatu bentuk kebebasan sebuah satuan pemerintahan yang merdeka (*zelfstandigheid*, bukan *onafhankelijkheid*).<sup>20</sup>

Artinya daerah tidak memiliki kedaulatan sendiri tetapi kedaulatan tetap berada pada kekuasaan pemerintah dan tidak terbagi ke pemerintah daerah. Pemerintah daerah merupakan lembaga pelaksana kedaulatan yang menjadi kekuasaan pemerintahan pusat. Latar belakang perlunya asas desentralisasi sebagai desain pembagian kewenangan pusat dan daerah dalam negara kesatuan, yaitu: Prinsip negara hukum. Dalam negara hukum dikenal pemencaran atau pembagian kekuasaan dalam garis vertikal, dan daerah merupakan bentuk garis vertikal. Pembagian kekuasaan dilakukan untuk

---

Konstitusi Press, Jakarta, 2005, hlm.125

<sup>19</sup> Bagir Manan, Menyongsong Fajar Otonomi Daerah, Pusat Studi Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta, 2005, hlm.21.

<sup>20</sup> Hestu Cipto Handoyo, Op.Cit., hlm.139-14.

melakukan pemencaran tugas sebagai berikut:<sup>21</sup>

1. kewenangan dalam penyelenggaraan negara dan pemerintahan, sehingga keberadaan daerah (otonomi) dalam negara kesatuan merupakan pelaksanaan prinsip negara hukum tersebut.
2. Prinsip demokrasi. Partisipasi masyarakat dalam berbagai aspek penyelenggaraan pemerintahan sangat diperlukan, oleh sebab itu keterlibatan masyarakat dalam pemerintahan merupakan keharusan, sehingga desentralisasi merupakan bentuk partisipasi masyarakat dalam penyelenggaraan pemerintahan daerah.
3. Prinsip *welfare state*, dalam negara kesejahteraan fungsi negara adalah sebagai pelayan masyarakat (*public services*) untuk mewujudkan kesejahteraan umum warganya. Fungsi ini tidak dapat berjalan baik jika digunakan desain sentralistik, karena masyarakat akan terhambat memperoleh pelayanan. Dalam arti bahwa otonomi daerah dan pemekaran daerah adalah solusi terbaik penyelenggaraan *welfare state* guna pelayanan kesejahteraan.
4. Prinsip kebhinekaan. Dalam negara yang komposisi masyarakatnya demikian beragam, tidaklah mungkin untuk melakukan penyeragaman (*uniformitas*) kebijaksanaan dan keputusan-keputusan politik, prinsip kebhinekaan merupakan wadah untuk menampung keanekaragaman

---

<sup>21</sup> HM. Laica Marzuki, Op.Cit., hlm.123

tersebut. Konsep otonomi yang berkeadilan bagi daerah merupakan representasi prinsip kebhinekaan.

5. Konsep otonomi daerah yang seluas-luasnya (otonomi luas) merupakan bagian esensial atau esensi utama dari pemerintahan desentralisasi, pemerintahan desentralisasi merupakan *species* dari sistem negara kesatuan yang lebih genus. Tidak hanya Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945 saja yang menyatakan Indonesia adalah negara kesatuan, Pasal 18 UUD 1945 juga menegaskan bahwa negara Indonesia adalah negara kesatuan sebab Undang-Undang Dasar 1945 tidak membenarkan pemberlakuan sistem pemerintahan negara berdasarkan asas sentralisasi, juga tidak mengenal sistem pemerintahan federal. Intinya bahwa konsep otonomi hanya dapat diterapkan dalam sistem pemerintahan berdasarkan sistem desentralisasi, dengan garis bawah yang harus ditebalkan bahwa pemerintahan desentralisasi merupakan bagian dari negara kesatuan.

### **3. Pengelolaan Terminal**

#### **a. Sistem Transportasi**

Transportasi secara terminologi diartikan membawa atau mengangkut sesuatu dari tempat satu ke tempat lain atau berpindah dari tempat semula ke tempat lain. Definisi lain menjelaskan istilah transportasi merupakan upaya pemindahan orang atau barang dari lokasi

asal ke lokasi tujuan atas keperluan tertentu dengan menggunakan alat tertentu. Sehingga dari beberapa pengertiannya transportasi ialah upaya dan proses perpindahan suatu obyek baik manusia atau benda dalam waktu tertentu yang menggunakan alat atau kendaraan dari tempat semula menuju ke tempat tujuan.

Perpindahan yang membawa manusia atau benda tertentu menjadi kebutuhan akan sistem transportasi yang merupakan kegiatan tata guna lahan yang terdiri dari pola kegiatan sosial, ekonomi, budaya dan lain-lain. Adanya sarana dan prasarana transportasi disuatu daerah akan meningkatkan aksesibilitas (daya jangkau) daerah yang bersangkutan, pada akhirnya akan mempengaruhi aktivitas daerah tersebut. Selain itu dampak lain dari daerah yang memiliki aksesibilitas semakin cepat perkembangannya karena adanya permintaan akan minat masyarakat akan kebutuhan transportasi. Sistem transportasi memiliki keterkaitan yang tidak bisa berdiri sendiri, mengingat perpindahan subyek atau obyek juga melibatkan struktur Kota yang di dalamnya berkaitan dengan hubungan Tata Ruang Kota dan Transportasi serta pengaruh guna lahan terhadap pergerakan.

Kebijakan perencanaan tata ruang kota dan wilayah erat kaitannya dengan kebijakan transportasi, pada studi tentang transportasi Menheim menggagaskan tentang sistem aktivitas, sistem pergerakan dan sistem

transportasi. Karakter pelaku, pada perencanaan profil permintaan sering menjadi bagian dari populasi dalam sistem aktivitas. Dalam perencanaan transportasi permintaan sering dimanifestasikan dengan zona kebangkitan (*generation*) atau tarikan (*attraction*) yang mengarah pada guna lahan yang merepresentasikan bagian dari aktivitas populasi *folk, work, and place* menurut gagasan Patrick Geddes. Ruang menjadi tempat di atas lahan kota, sedangkan transportasi sebagai jaringan yang menghubungkan kegiatan satu dengan kegiatan yang lainnya. Akses transportasi yang memiliki ruang yang baik maka kegiatan menjadi menarik dan lebih berkembang. Lalu lintas pada hakikatnya merupakan kegiatan transportasi yang menghubungkan dua atau lebih lokasi guna lahan atas adanya permintaan akan perpindahan dan dalam arti yang lebih luas dapat mengubah nilai ekonomi orang atau barang akibat kebutuhan dan aktivitas perpindahan tersebut.

Pengaruh guna lahan terhadap pergerakan sebagai kebutuhan manusia melakukan perjalanan diantara dua tata guna lahan dengan menggunakan sistem transportasi. Sebab hampir semua kegiatan dan interaksi memerlukan perjalanan dan oleh sebab itu menghasilkan pergerakan arus lalu lintas. Karakter dan tempat guna lahan mempengaruhi pergerakan penduduk. Transportasi bagian integral dari hampir seluruh kegiatan manusia. Hal ini menunjukkan bahwa jangkuan

dan lokasi memiliki hubungan erat dengan pola gaya hidup masyarakat dari kegiatan produktifitasnya dan perpindahan barang serta pelayanan yang tersedia. Ketersediaan transportasi berdampak positif pada kegiatan ekonomi dan pembangunan. Bukanya hanya sekedar perpindahan manusia atau barang, namun membantu menghubungkan lokasi sumber daya yang memiliki potensi optimal baik dari produksi dan distribusinya. Akan tetapi, transportasi juga memiliki hubungan yang berpengaruh baik dan buruk pada sektor lingkungan. Dampak negatif terhadap lingkungan perlu menjadi perhatian tidak hanya karena memainkan peran penting adanya transportasi, namun menjaga keseimbangan lingkungan secara alamiah juga dibutuhkan.

b. Terminal

Berdasarkan Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, “terminal merupakan prasarana transportasi jalan untuk barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan satu wujud simpul jaringan transportasi”. Senada dengan UU No 14 Tahun 1992, dalam Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 Tentang angkutan jalan umum, “terminal adalah sarana transportasi untuk keperluan memuat dan menurunkan orang atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan satu simpul jaringan transportasi”. Berdasarkan

kedua terminology diatas, terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi. Terminal juga dapat disebut sebagai fasilitas pelayanan untuk angkutan umum. Pada hakekatnya terminal merupakan simpul dalam sistem jaringan perangkutan jalan yang terdiri atas terminal penumpang dan terminal barang.

Terminal merupakan titik simpul dari berbagai sarana (moda) angkutan yang berfungsi sebagai titik perpindahan penumpang dari satu sarana angkutan ke sarana angkutan lainnya dan sebagai tempat pengaturan, pergerakan kendaraan maupun penumpang, dan merupakan titik awal maupun titik akhir perjalanan orang untuk melakukan perjalanan. Di samping itu, terminal merupakan prasarana angkutan jalan dan sebagai sumber pembangkit dan penarik angkutan (bangkitan lalu lintas).

Menurut Adisasmita definisi terminal tempat berkumpulnya para penumpang yang akan bepergian dengan menggunakan bus atau para penumpang yang datang dan dapat pula merupakan tempat persinggahan". Sesuai dengan fungsinya terminal berperan menunjang tersedianya jasa transportasi yang sesuai dengan kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan aman, cepat, tepat, teratur dan biaya yang terjangkau masyarakat, pengelolaan terminal harus mampu menyesuaikan dengan perkembangan yang ada, terkendali dan terarah (coach terminal) dalam hal ini:

perencanaan, infrastruktur, system management dan informasi, lingkungan dan kerjasama serta pengaturan berbagai kepentingan yang aktif dalam kawasan terminal. Berdasarkan fungsinya maka terminal memiliki ciri sebagai berikut:

- 1) Terminal Utama (Tipe A) Terminal ini memiliki ciri-ciri sebagai berikut: Berfungsi sebagai alat pengatur yang bersifat melayani arus angkutan penumpang jarak jauh dengan volume tinggi, Melayani kendaraan lebih besar atau sama dengan 40 penumpang/kendaraan, Melayani minimal 50 kendaraan/jam.
- 2) Terminal Madya (Tipe B) Terminal ini memiliki ciri-ciri sebagai berikut: Berfungsi sebagai alat penyalur angkutan yang bersifat arus penumpang untuk jarak sedang, melayani kendaraan lebih besar atau sama dengan 20 penumpang/kendaraan. Melayani 25 sampai dengan 50 kendaraan/jam. 3)
- 3) Terminal Cabang (Tipe C), Terminal ini memiliki ciri-ciri sebagai berikut: Berfungsi sebagai penyalur angkutan yang bersifat melayani angkutan penumpang jarak pendek, melayani kendaraan lebih besar atau sama dengan 10 penumpang/kendaraan, melayani 25 kendaraan/jam.

Terminal menjadi tempat dimana moda transportasi digunakan oleh penumpang untuk berpindah atau berpergian, bahkan bisa dijadikan tempat

transit atau persinggahan untuk menuju tempat tujuan terakhir.

#### **4. Penyelenggaraan Angkutan Umum dan Barang**

Transportasi darat salah satunya merupakan sarana angkutan umum yang memegang peranan penting dalam menunjang aktifitas dan mobilitas masyarakat akibat pertumbuhan jumlah penduduk dan meningkatnya taraf hidup sosial ekonomi, sehingga angkutan umum ini harus dipertahankan keberadaannya. Menurut Wardani, angkutan umum adalah sarana untuk memindahkan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan tujuan untuk membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ke tempat tujuan dengan dipungut biaya. Angkutan umum dan barang tidak dapat dilepaskan dari adanya penawaran dan permintaan, sehingga keterkaitan dengan transportasi juga faktor dari akibat pertumbuhan ekonomi, maka mobilitas seseorang meningkat dan kebutuhan pergerakannya pun menjadi meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang tersedia.

Peranan angkutan umum dan barang meliputi:

- a. Menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat yaitu aman, cepat, murah, dan nyaman.
- b. Membuka lapangan kerja.
- c. Pengurangan volume lalu lintas kendaraan pribadi.

Transportasi umum penumpang berperan dalam melayani pergerakan

masyarakat untuk memenuhi kegiatannya sehari-hari. Peranan lain angkutan umum adalah pengembangan suatu wilayah, pengendalian lalu lintas dan penghematan energi

## **5. Penyelenggaraan Perparkiran**

Definisi dari parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara. Termasuk dalam pengertian parkir adalah setiap kendaraan yang berhenti pada tempat-tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan rambu ataupun tidak, serta tidak semata-mata untuk menaikkan dan atau menurunkan barang dan atau orang. Berbeda dengan definisi berhenti, adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan untuk sementara dengan pengemudi tidak meninggalkan kendaraannya.<sup>22</sup> Parkir menjadi kebutuhan yang diinginkan bagi pemilik kendaraan untuk menempatkan kendaraannya dimana tempat tersebut mudah dicapai. Kemudahan yang diinginkan tersebut salah satunya adalah parkir di badan jalan. Akan tetapi tidak selalu parkir di badan jalan diizinkan, karena kondisi arus lalu lintas yang tidak memungkinkan. Penyediaan tempat-tempat di pinggir jalan pada lokasi jalan tertentu baik di badan jalan maupun dengan menggunakan sebagian dari jalan raya mengakibatkan turunnya kapasitas jalan, terhambatnya arus lalu lintas dan penggunaan jalan menjadi tidak baik.

Kebijakan parkir terdiri dari tiga aspek yang secara umum telah diterapkan

---

<sup>22</sup> Rinda Hesti Kusumaningtyas, "Evaluasi dan Perancangan Sistem Informasi Lahan Parkir", Jurnal Sistem Informasi, Vol. 9, No. 1 Februari 2016, hlm 17.

di kota-kota besar, yaitu kebijakan parkir dengan pembatasan wilayah, pembatasan dengan tarif, dan pembatasan dengan waktu. Pertama, kebijakan parkir dengan pembatasan wilayah, yaitu pembatasan wilayah parkir pada beberapa ruas jalan yang ramai. Pada sistem jaringan jalan raya, bahwa jalan yang mempunyai masalah besar adalah jalan utama atau jalan alteri. Pada umumnya jalan utama memiliki kegiatan yang relatif lebih ramai dibandingkan jalan raya yang relatif kecil. Wilayah-wilayah yang dilalui dengan jalan utama perlu diterapkan kebijakan parkir dengan pembatasan wilayah. Kedua kebijakan pembatasan parkir dengan tarif, kegiatan lalu lintas di kota-kota besar sering menimbulkan masalah yang sulit untuk diatasi. Yang tidak asing lagi permasalahan di kota-kota besar adalah kemacetan. Pada umumnya semakin mendekati pusat kota, maka kepadatan lalu lintas (traffic jam) akan semakin memprihatinkan. Untuk itu Pemerintah Kota sering merumuskan suatu kebijakan untuk mengatasi kemacetan dengan penetapan harga tarif parkir yang tinggi bagi kendaraan yang akan dan sedang parkir. Dengan harga parkir yang tinggi diharapkan banyak pengguna kendaraan pribadi berpaling menggunakan transportasi umum. Ketiga, kebijakan pembatasan parkir dengan waktu, pembatasan parkir dengan waktu pada suatu wilayah tertentu dikarenakan alasan kelancaran lalu lintas, dikarenakan pada jam sibuk lalu lintas menjadi padat dan jika ditambah adanya parkir di bahu jalan akan membuat lalu lintas menjadi macet. Kebijakan pembatasan waktu parkir biasanya diwujudkan dengan penetapan tarif progresif menurut

lamanya waktu parkir. Dan pembatasan waktu di jam tertentu kendaraan tidak boleh memarkirkan kendaraannya.<sup>23</sup>

## **B. Kajian Terhadap Asas Terkait Dengan Penyusunan Norma**

Dalam rangka penyusunan Raperda tentang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir, perlu mempertimbangkan berbagai teori dan hukum positif yang mengatur tentang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir di Indonesia.

Gustav Radbuch<sup>24</sup>, seorang ilmuan hukum memberikan pendapat tentang hukum, beliau menyatakan bahwa; “hukum memiliki *asas-asas dasar dan juga tujuan dalam dirinya*. Ketiga asas dasar tersebut adalah; Kepastian Hukum (*Rechtssicherheit*), Keadilan (*Gerechtigkeit*), dan Kegunaan (*Zweckmassigkeit*). Asas atau tujuan pertama adalah Kepastian Hukum yang sering dimaknai sebagai suatu keadaan dimana telah pastinya hukum karena telah adanya kekuatan yang pasti bagi hukum yang bersangkutan. Ini merupakan sebuah perlindungan yustisiabel terhadap tindakan sewenang-wenang, yang berarti bahwa seseorang akan dapat memperoleh sesuatu yang diharapkan dalam keadaan tertentu<sup>25</sup>. Terkait kepastian hukum, Lord Lloyd<sup>25</sup>, memberikan penjelasannya sebagai berikut:

*“Law seems to require a certain minimum degree of regularity and certainty, for without that it would be impossible to assert that what was operating in a given territory amounted to a legal system”*.

Hukum dalam paradigma positivistik mengharuskan adanya “keteraturan”

---

<sup>23</sup> Dit. BSLLAK, *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*, Dit BSLLAK, Jakarta; 1998, hlm 26-31.

<sup>24</sup> Gustav Radbruch dalam Sajipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, CV. Rajawali, Jakarta, 1982, hlm 19.

<sup>25</sup> Sudikno, *Bab-bab Tentang Penemuan Hukum*, PT. Citra Aditya bakti, Bandung, 1993, hlm 2.

(*regularity*) dan “kepastian” (*certainty*) guna menyokong bekerjanya sistem hukum dengan baik dan lancar. Sehingga tujuan kepastian hukum mutlak untuk dicapai agar dapat melindungi kepentingan umum (yang mencakup juga kepentingan pribadi) yang akan berfungsi sebagai motor utama penegakan ketertiban masyarakat (*order*), menegakkan kepercayaan warga negara kepada penguasa (pemerintah), dan menegakkan wibawa penguasa (pemerintah) di hadapan pandangan warga negara.<sup>26</sup>

Untuk itulah hukum sangat diperlukan dalam kehidupan masyarakat. Namun demikian tidak dapat dielakan adanya kenyataan bahwa dalam masyarakat terdapat varian kepentingan sehingga hal ini bisa menutup kemungkinan timbulnya gesekan pertentangan diantara kepentingan-kepentingan itu. Pada hakikatnya gesekan dan pertentangan bisa diatasi jika semua peraturan yang diberlakukan dikembalikan lagi kepada konsep awal yaitu pada *general norm*. Organ-organ yang menerapkan hukum harus dilembagakan sesuai dengan tatanan hukum, sebaliknya tatanan hukum yang mengatur organ-organ itu harus mengikuti hukum yang diberlakukan.

Hukum sebagai sarana pembangunan maupun sebagai sarana pembaharuan masyarakat tetap memperhatikan, memelihara dan mempertahankan ketertiban sebagai fungsi klasik dari hukum. Ini dimaksudkan agar selama perkembangan dan perubahan terjadi, ketertiban dan keteraturan tetap terpelihara.<sup>27</sup> Untuk itu salah

---

<sup>26</sup> A. Ridwan Halim, *Evaluasi Kuliah Filsafat Hukum*, Ghalia Indonesia Jakarta, 1987, hlm 166.

<sup>27</sup> Rusli K. Iskandar, *Normafikasi Hukum Administrasi Negara dalam Dimensi-Dimensi*

satu unsur yang dimiliki oleh negara hukum adalah asas legalitas yang terimplementasi dalam bentuk adanya peraturan perundang-undangan. Dengan demikian, keberadaan peraturan perundang-undangan sangatlah penting dalam mewujudkan konsep atau gagasan hukum.<sup>28</sup>

Secara sederhana pengertian *rechtsstaat* adalah negara menempatkan hukum sebagai dasar kekuasaan negara dan penyelenggaraan kekuasaan tersebut dalam segala bentuknya dilakukan di bawah kekuasaan hukum. Dalam *rechtsstaat* maka ikatan antara negara dan hukum tidaklah berlangsung dalam kaitan yang lepas atau pun bersifat kebetulan, melainkan ikatan yang hakiki.<sup>29</sup> Dalam Negara hukum, hukum ditempatkan sebagai aturan main dalam penyelenggaraan kenegaraan, pemerintahan dan kenegaraan, sementara tujuan hukum itu sendiri antara lain “...opgelegd om de samenleving vreedzaam, rechtvaardig, en doelmatig te ordenen” (diletakkan untuk menata masyarakat yang damai, adil dan bermakna). Artinya sasaran dari Negara hukum adalah terciptanya kegiatan kenegaraan, pemerintahan dan kemasyarakatan yang bertumpu pada keadilan, kedamaian, dan kemanfaatan atau kebermaknaan. Dalam negara hukum, eksistensi hukum dijadikan sebagai instrument dalam menata kehidupan kenegaraan, pemerintahan dan kemasyarakatan.<sup>30</sup>

---

*Pemikiran Hukum Administrasi Negara*, UII Press, Yogyakarta, 2001, hlm 185.

<sup>28</sup> Haeruman Jayadi, *Kedudukan dan Materi Muatan Peraturan Mahkamah Konstitusi Berdasarkan Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan*, Program Pasca Sarjana Unpad, Bandung, 2009, hlm 71.

<sup>29</sup> Abdul Latief, *Hukum dan Peraturan Kebijaksanaan (beleidsregel) Pada Pemerintah Daerah*, UII Press, Yogyakarta, 2006, hlm 15.

<sup>30</sup> Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*, PT. Rajagrafindo, Jakarta, 2006, hlm 20

Hugo Krabbe berpendapat bahwa negara seharusnya negara hukum (*rechtsstaat*) dan setiap tindakan negara harus didasarkan pada hukum atau harus dapat dipertanggungjawabkan pada hukum. Kalau diperhatikan lebih jauh kebelakang, konsep kedaulatan yang didasarkan pada hukum ini adalah suatu reaksi atas prinsip ajaran kedaulatan negara. Menurut teori kedaulatan negara, segala sesuatu dijalankan dalam setiap kebijaksanaan negara, karena negara diberi kekuasaan yang tidak terbatas. Para penganut paham ini beranggapan bahwa hukum itu tidak lain dari kemauan negara yang dikonkretkan. Dalam perkembangan selanjutnya para ahli menganggap bahwa paham kedaulatan negara tidak sesuai dengan kenyataan. Akhirnya mereka berpaling ke supremasi hukum sebagai pemegang kedaulatan tertinggi.<sup>31</sup>

Oleh karena itu, Hans Kelsen terkait dengan fungsi dasar dari negara atau kekuasaan dalam suatu negara mengemukakan:<sup>32</sup>

*“As we have seen, there are not three but two basic function of the state: creation and application (execution) of law, and these function are not coordinated but sub-and supra-ordinated. Further, it is not possible to define boundary line separating these function from each other, since the distinction between creation and application of law- under lying the dualism of legislative and executive power (in the broadest sense)- has only a relative character, most act of state being at the same time law creating and law applying acts.*

Fungsi dasar dari negara bukannya tiga melainkan dua: pembentukan dan

---

<sup>31</sup> Donald A. Rumokoy, *Perkembangan Tipe Negara Hukum dan Peranan Hukum Administrasi Negara*, petikan dari buku *Dimensi-dimensi Hukum Administrasi Negara*, UII Press, Yogyakarta, 2001, hlm 2

<sup>32</sup> Hans Kelsen, *General Theory of Law and State*, New York and Russel, 1973, hlm 269-270.

penerapan (pelaksanaan) hukum, dan fungsi-fungsi ini bukan dikoordinasikan melainkan disusun secara berjenjang (super ordinasi dan sub ordinasi). Selanjutnya, tidak mungkin untuk menentukan batas-batas yang memisahkan fungsi-fungsi ini satu sama lain, karena perbedaan antara pembentukan dan penerapan hukum yang mendasari dualisme kekuasaan legislatif dan eksekutif (dalam arti luas)- hanya bersifat relatif; sebagian besar tindakan negara secara bersamaan merupakan tindakan-tindakan membentuk dan menerapkan hukum).

Dari apa yang dikemukakan oleh Hans Kelsen tersebut diatas, sebenarnya hanya ada dua fungsi (bukan organ atau alat perlengkapan negara) kekuasaan yang ada dalam suatu negara yaitu fungsi pembentukan hukum dan penerapan hukum. Kedua fungsi tersebut tidak dalam posisi yang sederajat artinya adalah kedua fungsi kekuasaan tersebut ada yang berkedudukan sub-ordinasi dan ada yang berkedudukan sebagai super-ordinasi. Yang dimaksud dengan fungsi kekuasaan yang berkedudukan super-ordinasi adalah fungsi kekuasaan negara dalam pembentukan hukum, sedangkan yang memiliki kedudukan sub-ordinasi adalah fungsi kekuasaan Negara dalam penerapan hukum. Alasan sederhananya adalah bahwa tidak mungkin untuk melaksanakan atau menerapkan hukum apabila belum ada hukum yang akan diterapkan artinya adalah fungsi pembentukan hukum harus terlebih dahulu berjalan (ada hukum yang telah dibentuk oleh organ yang mengemban fungsi pembentukan hukum) baru kemudian fungsi penerapan hukum dapat dilaksanakan oleh organ yang mengemban fungsi penerapan hukum.

Pembentukan hukum merupakan awal dari bergulirnya proses pengaturan

kehidupan bersama, merupakan momentum yang memisahkan keadaan tanpa hukum dengan keadaan yang diatur oleh hukum. Ia merupakan pemisah antara dunia sosial dan dunia hukum, sejak saat itu kejadian dalam masyarakat pun mulai ditundukkan pada tatanan hukum. Lebih lanjut dikatakan bahwa pembuatan hukum meliputi bahan dan struktur. Bahan menunjuk kepada isi, sedangkan struktur menunjuk pada sekalian kelengkapan organisatoris yang memungkinkan hukum itu dibuat. Tanpa wadah struktur tertentu, pembuatan hukum belum tentu bisa dijalankan. Pengadaan struktur menyangkut penyusunan suatu organisasi yang akan mengatur kelembagaan dan mekanisme kerja.<sup>33</sup>

Untuk itulah dalam pembentukan peraturan perundang-undangan hendaknya melibatkan masyarakat, selain membantu pemerintah dalam mempertimbangkan awal dalam perancangan peraturan, juga berfungsi memasyarakatkan peraturan tersebut lebih dahulu sebelum peraturan itu diberlakukan. Artinya, tidak menimbulkan banyak protes dari mereka yang terkena peraturan itu.<sup>34</sup> Kaidah hukum dikatakan memiliki keberlakuan faktual jika kaidah itu dalam kenyataan sungguh-sungguh di dalam masyarakat nyata-nyata dipatuhi oleh masyarakat dan pemerintah/pejabat. Ini berarti kaidah hukum itu efektif karena ia berhasil mempengaruhi para warga dan pemerintah. Dalam perspektif sosiologi hukum, maka hukum itu tampil sebagai *das sein-sollen*, yakni kenyataan sosiologikal

---

<sup>33</sup> Yohanes Golot Tuba Helan, *Implementasi Prinsip Demokrasi dalam Pembentukan Peraturan Daerah di Era Otonomi Daerah*, Disertasi Program Pascasarjana Unpad, Bandung, 2006, hlm 35.

<sup>34</sup> Ibid, hlm 71.

(perilaku sosial yang sungguh-sungguh yang terjadi dalam kenyataan masyarakat riil yang mengacu keharusan normatif (kaidah)).<sup>35</sup>

Berkenaan dengan pembentukan peraturan, Montesquieu dalam “*L’esperit des Louis*” mengemukakan sejumlah persyaratan yang harus dipenuhi dalam pembentukan peraturan perundang-undangan, yaitu:<sup>36</sup>

1. Gaya penuturannya hendaknya padat dan sederhana, mengandung arti bahwa pengutaraan dengan menggunakan ungkapan kebesaran dan retorik hanya merupakan tambahan yang menyesatkan dan mubazir;
2. Istilah-istilah yang dipilih hendaknya bersifat mutlak dan relatif, sehingga memperkecil kemungkinan munculnya perbedaan pendapat yang individual;
3. Hukum hendaknya membatasi diri pada hal-hal yang riil dan aktual dengan menghindari hal-hal yang bersifat metaforis dan hipotesis;
4. Hukum hendaknya tidak dirumuskan dalam bahasa yang tinggi, karena ditujukan kepada rakyat yang memiliki tingkat kecerdasan rata-rata, bahasa hukum tidak untuk latihan penggunaan logika, melainkan hanya penalaran sederhana yang bisa dipahami oleh orang rata-rata;
5. Hukum hendaknya tidak merancukan pokok masalah dengan pengecualian, pembatasan atau perubahan, gunakan semua itu jika benar-benar diperlukan;
6. Hukum hendaknya tidak bersifat debatable (argumentatif), di mana bahaya

---

<sup>35</sup> Ibid, hlm 123

<sup>36</sup> Lihat Hamid S. Attamimi sebagaimana dikutip dari Sumali, *Kekuasaan Eksekutif di Bidang Peraturan Pengganti Undang-Undang (Perppu)*, UMM Press, Malang, 2002, hlm 124-125.

memerinci alasan-alasan yang akan menimbulkan konflik.

Pembentukan norma hukum dapat dilakukan dengan dua cara yang berbeda, yaitu *pertama* norma yang lebih tinggi dapat menentukan organ dan prosedur pembentukan dan isi dari norma yang lebih rendah; *kedua*, menentukan sendiri prosedur pembentukan serta isi dari norma yang lebih rendah tersebut atas kebijaksanaannya sendiri. Suatu norma yang lebih tinggi sekurang-kurangnya menentukan organ yang membuat norma yang lebih rendah. Suatu norma yang pembentukannya sama sekali tidak ditentukan oleh suatu norma lain.

Dalam UUD 1945 sebagai peraturan perundang-undangan tertinggi dalam Negara (*staatsgrundgesetz*) disebutkan pada Pasal 18 ayat (6) bahwa “Pemerintahan Daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan”. Sejalan dengan uraian tersebut di atas maka tidak semua urusan pemerintahan diatur dan diurus oleh pemerintah pusat, tetapi dapat diserahkan untuk diatur atau dilaksanakan atas bantuan satuan-satuan pemerintahan yang lebih rendah dalam bentuk otonomi dan tugas pembantuan. Urusan pemerintahan yang telah diserahkan dan menjadi urusan rumah tangga daerah diikuti atau disertai dengan pemberian kewenangan, sehingga daerah dapat berwenang mengatur dan mengurus urusan pemerintahan dengan cara membentuk peraturan perundang-undangan sendiri (*legislatieve bevoegheid, legislative power*).<sup>37</sup> Peraturan yang dibuat oleh daerah itu berlaku

---

<sup>37</sup> Lendy Siar, *Pengaturan dan Pelaksanaan Pengawasan Preventif terhadap Peraturan Daerah*, Tesis Program Pascasarjana Unpad, Bandung, hlm 43.

untuk masing-masing wilayah/teritorial. Peraturan daerah sebagai peraturan perundang-undangan mengikat setiap orang (badan) atau bersifat umum dan tidak mengidentifikasi individu tertentu. Dengan kata lain perda berlaku bagi setiap subjek hukum yang memenuhi unsur-unsur yang terkandung dalam ketentuan mengenai suatu pola tingkah laku.<sup>38</sup> Dalam rangka menyusun perda kiranya perlu juga memperhatikan asas hukum. Hal ini karena asas hukum merupakan sesuatu yang menjadi dasar, prinsip, patokan, acuan atau tumpuan umum untuk berpikir atau berpendapat dalam menyusun, merumuskan, menemukan dan membentuk ketentuan-ketentuan dan peraturan-peraturan hukum. Dengan kata lain, peraturan hukum itu lahir tidak dengan sendirinya. Ia lahir dilatarbelakangi oleh filosofi tertentu, yang lazim dinamakan dengan asas hukum. Peraturan hukum tidak lain merupakan konkretisasi dari asas hukum.

Peraturan daerah sebagai bentuk peraturan perundang-undangan merupakan peng- ejewantahan dari beberapa sendi ketatanegaraan berdasarkan UUD 1945, seperti:<sup>39</sup>

1. Sendi Negara berdasarkan atas hukum dan Negara berkonstitusi.
2. Sendi kerakyatan yang dipimpin oleh hikmat kebijaksanaan dalam permusyawaratan/perwakilan.
3. Sendi kesejahteraan umum dan keadilan sosial bagi seluruh rakyat.

Asas hukum ini merupakan “jantungnya” peraturan hukum. Hal ini

---

<sup>38</sup> Ibid, hlm 48

<sup>39</sup> Ibid, hlm 49.

dikarenakan asas hukum merupakan landasan yang paling luas bagi lahirnya suatu peraturan hukum. Ini berarti, bahwa peraturan-peraturan hukum itu pada akhirnya bisa dikembalikan kepada asas tersebut. Kecuali disebut landasan, asas hukum layaknya disebut sebagai alasan bagi lahirnya peraturan hukum atau merupakan *ratio legis* dari peraturan hukum. Asas hukum tidak akan habis kekuatannya dengan melahirkan suatu peraturan hukum, melainkan akan tetap saja ada dan akan melahirkan peraturan-peraturan selanjutnya.<sup>40</sup>

Dalam pembentukan suatu Perda yang baik perlu memperhatikan asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan, baik secara formal dan secara materiil, yaitu:<sup>41</sup>

1. Asas-asas formal:
  - a. Asas kejelasan tujuan dalam pembentukan peraturan perundang-undangan (*het beginsel van de duidelijk doelstelling*);
  - b. Asas yang menentukan kewenangan lembaga atau organ yang berhak membentuk dan menerima delegasi pembentukan peraturan perundang-undangan (*het beginsel van het juiste organ*);
  - c. Asas kemungkinan pelaksanaan atau penegakan atas peraturan yang di bentuk (*het beginsel van de voorbaarheid*);
  - d. Asas konsensus atau kesepakatan antara pemerintah dengan rakyat (*het beginsel van de consensus*).

---

<sup>40</sup> Sajipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, Alumni, Bandung, 1986, hlm 85.

<sup>41</sup> Lendy

e. Asas keperluan yang mendesak (*het nood zakelijk heids beginsel*).

2. Asas-asas materiil

a. Asas peristilahan dan sistematik yang jelas (*het beginsel van duidelijk terminology en duidelijk systematiek*);

b. Asas dapat diketahui dan dikenali suatu peraturan oleh setiap orang (*het beginsel van de kenbaarheid*);

c. Asas kepastian hukum (*het rechtszakerheids beginsel*);

d. Asas perlakuan yang sama terhadap hukum (*het rechtsgelijkheids beginsel*);

e. Asas perlakuan khusus terhadap keadaan tertentu (*het beginsel van de individuale rechts bedeling*).

Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah diubah dengan UU Cipta Kerja mengatur asas-asas pembentukan peraturan daerah dan asas-asas materi muatan peraturan daerah. Pengaturan yang sama dilakukan juga dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana diubah dengan Undang- Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan. Asas-asas pembentukan peraturan daerah dimaksud, yakni: kejelasan tujuan, kelembagaan

atau organ pembentuk yang tepat, kesesuaian antara jenis dan materi muatan, dapat dilaksanakan, kedayagunaan dan kehasilgunaan, kejelasan rumusan dan keterbukaan.

1. Asas Kejelasan Tujuan

Dengan “**asas kejelasan tujuan**”, maka setiap pembentukan peraturan perundang-undangan harus mempunyai tujuan yang jelas yang hendak dicapai.

2. Asas Kelembagaan atau Pejabat Pembentuk yang tepat

Berdasarkan “**asas kelembagaan atau pejabat pembentuk yang tepat**”, maka setiap jenis peraturan perundang-undangan harus dibuat oleh lembaga negara atau pejabat pembentuk peraturan perundang-undangan yang berwenang. Peraturan perundang-undangan tersebut dapat dibatalkan atau batal demi hukum apabila dibuat oleh lembaga negara atau pejabat yang tidak berwenang.

3. Asas Kesesuaian antara Jenis, Hierarki, dan Materi Muatan.

Yang dimaksud dengan “**asas kesesuaian antara jenis, hierarki, dan materi muatan**” adalah bahwa dalam pembentukan peraturan perundang-undangan harus benar-benar memperhatikan materi muatan yang tepat sesuai dengan jenis dan hierarki peraturan perundang-undangan.

4. Asas dapat Dilaksanakan

Yang dimaksud dengan “**asas dapat dilaksanakan**” adalah bahwa setiap pembentukan peraturan perundang-undangan harus memperhitungkan

efektivitas peraturan perundang-undangan tersebut di dalam masyarakat, baik secara filosofis, sosiologis, maupun yuridis.

5. Asas Kedayagunaan dan Keberhasilgunaan

Yang dimaksud dengan “**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

Dengan “**asas kejelasan rumusan**”, maka setiap peraturan perundang-undangan harus memenuhi persyaratan teknis penyusunan peraturan perundang-undangan, sistematika, pilihan kata atau istilah, serta bahasa hukum yang jelas dan mudah dimengerti, sehingga tidak menimbulkan berbagai macam interpretasi dalam pelaksanaannya.

7. Asas Keterbukaan

Berdasarkan “**asas keterbukaan**”, maka dalam pembentukan peraturan perundang-undangan mulai dari perencanaan, penyusunan, pembahasan, pengesahan atau penetapan, dan pengundangan bersifat transparan dan terbuka. Dengan demikian, seluruh lapisan masyarakat mempunyai kesempatan yang seluasluasnya untuk memberikan masukan dalam pembentukan peraturan perundang-undangan.

Kemudian, berkaitan dengan materi muatan peraturan perundang-undangan yang bersangkutan, ketentuan dalam Pasal 6 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12

Tahun 2011 menentukan bahwa materi muatan peraturan perundang-undangan juga harus mencerminkan asas:

1. Asas Pengayoman
2. Asas Kemanusiaan
3. Ass Kebahagiaaan
4. Asas Kekeluargaan
5. Asas Kenusantaraan
6. Asas Bhineka Tunggal Ika
7. Asas Keadilan
8. Asas Kesamaan Kedudukan dalam Hukum dan Pemerintahan
9. Asas Ketertiban dan Kepastian Hukum
10. Asas Keseimbangan, Kecerassian, dan Keselarasan

Yang dimaksud dengan “**asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan**” adalah bahwa setiap materi muatan peraturan perundang-undangan harus mencerminkan keseimbangan, keserasian, dan keselarasan, antara kepentingan individu, masyarakat dan kepentingan bangsa dan negara.

Pentingnya asas-asas hukum dalam pembentukan perundang-undangan adalah untuk dapat melihat “benang merah” dari sistem hukum positif yang ditelusuri dan di teliti. Asas-asas hukum ini dapat dijadikan sebagai patokan bagi pembentukan undang- undang agar tidak melenceng dari cita hukum (*rechtsidee*) yang telah disepakati bersama. Namun secara teoritis asas-asas hukum bukanlah

aturan hukum (*rechtsregel*), sebab asas- asas hukum tidak dapat diterapkan secara langsung terhadap suatu peristiwa konkrit dengan menganggapnya sebagai bagian dari norma hukum. Namun demikian, asas-asas hukum tetap diperlukan dalam pembentukan peraturan perundang-undangan karena hukum tidak akan dapat dimengerti tanpa asas-asas hukum<sup>41</sup>. Sebagaimana halnya pembentukan produk hukum, maka hendaknya persoalan pengaturan jalan di tetapkan dalam bentuk Peraturan Daerah Kabupaten Karawang.

Pengaturan dalam bentuk Perda atas Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir yang ada di Kabupaten Karawang harus berpijak pada acuan teoritik maupun acuan formal asas-asas perundang-undangan yang berfungsi menjadi acuan paradigmatic dalam penyusunan dan pembahasan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Karawang.

Sehingga Perda yang akan disusun nanti memperhatikan asas hukum yang sesuai dengan ketentuan-ketentuan hukum, berdaya guna dan tepat guna, dapat dilaksanakan dan dipertahankan, adanya saling kesesuaian di antara aneka hukum yang relevan, kesederhanaan dalam konstruksi naskah ketentuan hukumnya, jelas naskah peraturan hukumnya, dan juga dapat diterima oleh semua pihak ketentuan hukumnya. Perda tentang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir hendaknya dalam implementasinya lebih efektif.

Sehingga pada akhirnya dalam melaksanakan dan mengatur sektor perhubungan mampu memberikan keadilan bagi pihak-pihak yang

berkepentingan, memberikan kepastian, dalam arti kepastian hukum, bahwa dengan berlakunya peraturan itu akan jelas batas-batas hak (*recht, right*) dan kewajiban (*plicht, duty*) semua pihak terkait dalam sesuatu hubungan hukum serta memberikan manfaat yang jelas bagi yang berkepentingan dengan kehadiran peraturan tersebut.

### **C. Kajian Terhadap Praktek Penyelenggaraan, Kondisi Yang Ada Serta Permasalahan yang Dihadapi**

Penyelenggaraan sarana dan prasarana pada sektor transportasi di Kabupaten Karawang memiliki potensi terhadap ruang pelayanan publik untuk menyediakan dan menjamin perpindahan atau mobilisasi orang atau barang. Kabupaten Karawang sendiri memiliki panjang jalan menurut tingkat kewenangnya mencapai 1,798 KM, hal ini berdasarkan data Karawang Dalam Angka (BPS) Tahun 2022-2024.<sup>42</sup> Dengan ruas panjang jalan tersebut termasuk di dalamnya meliputi jenis permukaan jalan berupa aspal dan beton, kerikil, dan tanah. Sejauh ini kondisi teraktual berdasarkan data masih di dominasi oleh jenis permukaan jalan beraspal, hal ini berkorelasi dengan potensi fasilitas umum yang dapat disediakan oleh Pemerintah Daerah terhadap fasilitas transportasi berupa Terminal, angkutan umum, angkutan barang dan pengelolaan perpajakan.

Penyediaan pengelolaan terminal yang menjadi kewenangan Kabupaten

---

<sup>42</sup> Badan Pusat Statistik, *Kabupaten Karawang Dalam Angka 2025*, BPS Kabupaten Karawang Vol. 29, 2025, hlm 274.

Karawang dengan tipe C menjadi tanggungjawab Pemerintah Daerah untuk memfasilitasi simpul terminal guna pengangkutan penumpang yang melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan atau perdesaan serta dapat dipadukan dengan simpul moda transportasi lainnya. Pemerintah Kabupaten Karawang dalam penyusunan kebijakan perlu mengeluarkan kebijakan berupa Peraturan Daerah (Perda). Adapun kebijakan dalam peraturan perundangan-undangan Kabupaten Karawang memiliki Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Perhubungan telah mengalami perubahan. Seiring dengan perubahan kebutuhan masyarakat dan peraturan perundangan-undangan, beberapa ketentuan yang mengatur mengenai Pengelolaan Terminal Tipe C, Angkutan Umum, Angkutan Barang Dan Pengelolaan Perparkiran, alhasil perlu dilakukan evaluasi terhadap Peraturan Daerah tersebut.

Beberapa ketentuan dalam Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perparkiran sebagaimana termuat dalam matriks evaluasi sebagai berikut:

No	Pengaturan	Evaluasi	Rekomendasi
1.	<p style="text-align: center;"><b>Paragraf 3</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Lokasi</b></p> <p><b>Pasal 53:</b></p> <p>(1) Penetapan lokasi Terminal dilakukan dengan memperhatikan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. tingkat aksesibilitas pengguna jasa angkutan;</li> <li>b. kesesuaian lahan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi, dan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten;</li> <li>c. kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau kinerjajaringan Jalan, jaringan Trayek, dan jaringan lintas;</li> <li>d. kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau pusatkegiatan;</li> <li>e. keserasian dan keseimbangan dengan kegiatan lain;</li> <li>f. permintaan angkutan;</li> <li>g. kelayakan teknis, finansial, dan ekonomi;</li> </ul>	<p>Disesuaikan pada Pasal 13 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan</p>	<p>Diubah pada Pasal 53 ayat (2)</p>

No	Pengaturan	Evaluasi	Rekomendasi
	<p>h. keamanan dan keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan; dan/atau;</p> <p>i. kelestarian lingkungan hidup.</p> <p>(2)Setiap lahan yang telah ditetapkan sebagai rencana lokasi pembangunan Terminal, diberikan atau dipasang tanda batas peruntukan yang jelas dengan patok rencana Terminal.</p>		
2.	<p style="text-align: center;"><b>Paragraf 4</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Tipe Terminal</b></p> <p><b>Pasal 54:</b></p> <p>Tipe Terminal penumpang yaitu terminal penumpang tipe C, yang berfungsi melayani Kendaraan bermotor umum untuk angkutan perdesaan.</p>	<p>Disesuaikan pada Pasal 24 ayat (6) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan</p>	<p>Diubah pada Pasal 54</p>
3.	<p style="text-align: center;"><b>Paragraf 5</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Pembangunan Terminal</b></p> <p><b>Pasal 55:</b></p> <p>(1) Pembangunan Terminal dilakukan oleh Pemerintah Daerah.</p> <p>(2) Pembangunan Terminal sebagaimana dimaksud pada</p>	<p>Disesuaikan pada Pasal 7 <i>jo</i> Pasal 12 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan</p> <p>Disesuaikan pada Pasal 31 <i>jo</i> Pasal 32 Peraturan</p>	<p>Diubah pada Pasal 55</p>

No	Pengaturan	Evaluasi	Rekomendasi
	<p>ayat (1), dapat mengikutsertakan Badan dengan tetap mengutamakan fungsi Terminal.</p> <p>(3) Pembangunan Terminal diawali dengan studi kelayakan yang mempertimbangkan:</p> <p>a. rencana tata ruang wilayah daerah;</p> <p>b. rancang bangun Terminal;</p> <p>c. Andalalin; dan</p> <p>d. Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) atau Upaya Pengelolaan Lingkungan Hidup/Upaya Pemantauan Lingkungan Hidup (UKL/UPL).</p>	<p>Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan</p>	
4.	<p style="text-align: center;"><b>Paragraf 6</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Fasilitas Terminal</b></p> <p><b>Pasal 56:</b></p> <p>(1) Fasilitas Terminal penumpang terdiri dari fasilitas utama dan fasilitas penunjang.</p> <p>(2) Fasilitas utama sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri dari:</p>	<p>Disesuaikan pada Pasal 39 <i>jo</i> Pasal 40 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan</p> <p>Disesuaikan pada Pasal 42 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal</p>	<p>Diubah pada Pasal 56 dan ditambahkan sesuai dengan Pasal 41 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang</p>

No	Pengaturan	Evaluasi	Rekomendasi
	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Jalur pemberangkatan Kendaraan umum;</li> <li>b. jalur kedatangan Kendaraan umum;</li> <li>c. tempat parkir Kendaraan umum selama menunggu keberangkatan, termasuk di dalamnya tempat tunggu dan tempat istirahat Kendaraan umum;</li> <li>d. bangunan kantor Terminal;</li> <li>e. ruang tunggu penumpang;</li> <li>f. rambu-rambu dan papan informasi yang sekurang-kurangnya memuat petunjuk jurusan, tarif penumpang dan jadwal perjalanan;</li> <li>g. pelataran parkir Kendaraan pengantar dan/ atau taksi;</li> <li>h. fasilitas untuk penyandang cacat (difable), manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil (tempat khusus ibu menyusui) dan orang sakit;</li> <li>i. pos keamanan;</li> <li>j. ruang terbuka rujau; dan</li> </ul>	Penumpang Angkutan Jalan	Angkutan Jalan

No	Pengaturan	Evaluasi	Rekomendasi
	<p>k. Mushola.</p> <p>(3) Fasilitas penunjang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa:</p> <p>a. kamar kecil/toilet;</p> <p>b. kios/kantin;</p> <p>c. ruang pengobatan;</p> <p>d. ruang informasi dan pengaduan;</p> <p>e. sarana dan prasarana kebersihan.</p>		
5.	<p><b>Pasal 57:</b></p> <p>Kios/kantin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 56 ayat (3) huruf b disediakan bagi pedagang usaha mikro, kecil dan/atau menengah.</p>	<p>Disesuaikan pada Pasal 30 ayat (3), ayat (4), ayat (5), dan ayat (6) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan</p>	<p>Diubah pada Pasal 57</p>
6.	<p><b>Pasal 58:</b></p> <p>Setiap pengguna fasilitas Terminal dilarang mendirikan bangunan baru, merenovasi, memugar dan/atau mengubah bentuk bangunan di lingkungan Terminal.</p>	<p>Disesuaikan pada 52 ayat (1), ayat (2), ayat (3), ayat (6), ayat (7), dan ayat (8) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan</p>	<p>Diubah pada Pasal 58</p>

No	Pengaturan	Evaluasi	Rekomendasi
7.	<p style="text-align: center;"><b>Paragraf 8</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Tata Tertib Terminal</b></p> <p><b>Pasal 60</b></p> <p>Setiap orang yang berada di Terminal harus tunduk pada petunjuk dan ketentuan dari pengelola Terminal dalam hal menjaga keamanan, ketertiban, kebersihan dan kesehatan, di lingkungan Terminal serta ketentuan perundang-undangan.</p> <p><b>Pasal 61</b></p> <p>(1) Setiap Kendaraan bermotor umum dalam Trayek wajib singgah di Terminal yang sudah ditentukan, kecuali ditetapkan lain dalam izin Trayek.</p> <p>(2) Setiap Kendaraan bermotor umum dalam Trayek tetap dan teratur maupun Trayek insidental wajib singgah di Terminal yang sudah ditetapkan.</p> <p>(3) Setiap Kendaraan bermotor umum dalam Trayek tetap dan teratur maupun Trayek insidental yang masuk Terminal wajib berhenti di tempat yang telah disediakan</p>	<p>Pengaturan dalam Pasal 60, Pasal 61 dan Pasal 62 perlu disesuaikan dengan mengacu pada Pasal 36, Pasal 38 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang</p>	<p>Diubah pada Pasal 61 dan Pasal 62</p>

No	Pengaturan	Evaluasi	Rekomendasi
	<p>sesuai dengan jurusannya.</p> <p><b>Pasal 62</b></p> <p>Setiap Kendaraan bermotor umum dalam Trayek tetap, wajib masuk Terminal sesuai dengan Iziri Trayknya.</p>		
8.	<p><b>Paragraf 7</b></p> <p><b>Agen Jasa Angkutan</b></p> <p><b>Pasal 122</b></p> <p>(1) Agen jasa angkutan terdiri dari agen penjualan karcis penumpang Kendaraan bermotor umum dan agen jasa angkutan barang</p> <p>(2) Agen penjualan karcis penumpang Kendaraan bermotor umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa bagian dari perusahaan angkutan atau pihak lain yang telah menjalin kerjasama dengan perusahaan angkutan.</p> <p>(3) Agen jasa angkutan barang sebagaimana dimaksud pada ayat ( 1) berfungsi sebagai tempat penerimaan dan pengiriman barang serta agen ekspedisi muatan angkutan barang.</p>	<p>Adapun dalam Peraturan Daerah ini belum memuat norma terkait Angkutan Barang yang mana mengacu pada <b>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan</b>. Subtansi yang diatur dalam Permenhub tersebut berkaitan dengan jenis angkutan barang yang terdapat pada Pasal 2 ayat (1) menyatakan bahwa “Angkutan Barang dengan menggunakan Kendaraan Bermotor harus menggunakan Mobil Barang”. Lebih lanjut diatur dalam ayat (3) bahwa “Angkutan Barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:</p>	<p>Muatan norma tentang Angkutan Barang disesuaikan berdasarkan kewenangan pemerintah daerah berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan</p>

No	Pengaturan	Evaluasi	Rekomendasi
	<p><b>Pasal 123</b></p> <p>(1) Agen penjualan karcis penumpang Kendaraan bermotor umum hanya berfungsi sebagai tempat penjualan karcis.</p> <p>(2) Agen penjualan karcis penumpang Kendaraan bermotor umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilarang digunakan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.</p> <p><b>Pasal 124</b></p> <p>(1) Agen jasa angkutan barang, wajib menyediakan tempat penyimpanan dan bongkar muat.</p> <p>(2) Agen jasa angkutan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bertanggung jawab terhadap prosedur penanganan barang selama barang tersebut belum dimuat ke dalam mobil barang</p> <p><b>Pasal 125</b></p> <p>(1) Pendirian agen jasa angkutan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124 ayat (1) wajib mendapat rekomendasi dari</p>	<p>a. Angkutan Barang Umum; dan</p> <p>b. Angkutan Barang Khusus.</p>	

No	Pengaturan	Evaluasi	Rekomendasi
	<p>Dinas dalam penentuan lokasi, dan mendapat izin dari Bupati.</p> <p>(2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara, persyaratan, rekomendasi dan perizinan pendirian agen jasa angkutan diatur dengan Peraturan Bupati.</p>		
9.	<b>Peraturan Daerah Kabupaten Karawang Nomor 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perpajakan</b>		
	<p>Mengingat:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;</li> <li>2. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah-daerah Nomor 14 Tahun 1950 tentang daerah Kabupaten dalam Djawa Barat (Berita Negara Tahun diubah dengan Undang Lingkungan Propinsi Djawa Barat (Berita Negara Tahun 1950), sebagaimana telah diubah Undang Nomor 4 Tahun 1968 tentang</li> </ol>	<p>Bahwa dasar hukum mengingat memuat: dasar kewenangan pembentukan peraturan perundang undangan dan peraturan perundang undangan yang memerintahkan pembentukan peraturan perundang-undangan. Selain itu berdasarkan butir 39 Lampiran II UU 12/2011, dasar pembentukan peraturan daerah yaitu Pasal 18 ayat (6), UU Pembentukan Daerah dan UU Pemerintahan Daerah.</p> <p>Bahwa berdasarkan hal</p>	diubah

No	Pengaturan	Evaluasi	Rekomendasi
	<p>Kabupaten Purwakarta dan Kabupaten Nomor 4 Tahun 1968 tentang Pembentukan Kabupaten Subang dengan Mengubah Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah-daerah Undang Nomor 14 Tahun 1950 daerah Kabupaten dalam Djawa Barat (Lembaran Negara Lingkungan Propins Djawa Barat (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1968 Nomor 31, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2851);</p> <p>3. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia 4444);</p> <p>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 5025);</p> <p>5. Undang-Undang Nomor 23</p>	<p>tersebut, terkait dengan dasar hukum Perda No. 3/2018 tentang Penyelenggaraan Perparkiran terdapat beberapa perubahan peraturan perundang-undangan yang sudah tidak sesuai dan dicabut. Sehingga perlu disesuaikan dengan dasar hukum yang terbaru.</p>	

No	Pengaturan	Evaluasi	Rekomendasi
	<p>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);</p> <p>6. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Republik Indonesia Nomor 4655);</p> <p>7. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak Lalu Lintas serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas (Lembaran Negara Republik Indonesia</p>		

No	Pengaturan	Evaluasi	Rekomendasi
	<p>Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5397);</p> <p>8. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594);</p> <p>9. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5468);</p> <p>10. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317);</p> <p>11. Peraturan Daerah Kabupaten Karawang Nomor 15 Tahun 2012 tentang Kelas Jalan,</p>		

No	Pengaturan	Evaluasi	Rekomendasi
	<p>Pengamanan, dan Perlengkapan Jalan Kabupaten (Lembaran Daerah Kabupaten Karawang Nomor 15 Tahun 2015);</p> <p>12. Peraturan Daerah Kabupaten Karawang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Retribusi Jasa Umum (Lembaran Daerah Kabupaten Karawang Tahun 2012 Nomor 2) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Kabupaten Karawang Nomor 6 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Kabupaten Karawang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Retribusi Jasa Umum (Lembaran Daerah Kabupaten Karawang Tahun 2016 Nomor 6);</p> <p>13. Peraturan Daerah Kabupaten Karawang Nomor 17 Tahun 2016 tentang Jalan (Lembaran Daerah Kabupaten Karawang Tahun 2016 Nomor 17)</p>		
10.	<p style="text-align: center;"><b>BAB IV</b></p> <p style="text-align: center;"><b>KETENTUAN PERIZINAN</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Bagian Kesatu</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Kewajiban Izin</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Pasal 17</b></p>	Bahwa nomra ini mengacu pada Paragraf 2 Perizinan Pasal 101 yang sebagaimana sudah dicabut melalui Pasal 61 Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021	Diubah

No	Pengaturan	Evaluasi	Rekomendasi
	<p>(1)Setiap orang atau Badan yang menyelenggarakan fasilitas parkir wajib memiliki izin.</p> <p>(2)Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan oleh Bupati.</p> <p>(3)Bupati dapat mendelegasikan kewenangan pemberian izin sebagaimana dimaksud pada ayat (2) kepada kepala PD atau pejabat lain yang ditunjuk oleh Bupati.</p>	<p>tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.</p>	

Berdasarkan hasil evaluasi sebagaimana matriks tersebut di atas, terdapat beberapa hal yang dapat disimpulkan yaitu:

1. Perlu adanya penyesuaian dasar hukum yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
2. Perlu adanya penyesuaian materi muatan dengan ketentuan terbaru diantaranya yaitu Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang Undang, Peraturan Pemerintah dan Peraturan Menteri sebagai teknis pelaksanaan Undang-Undang.

Kondisi secara aktual lainnya yang dihadapi adanya minat yang kurang dari masyarakat terhadap angkutan umum yang hal ini juga tidak terlepas dari fasilitas

terminal yang kurang memadai terkait keterhubungan antar moda dengan pusat kegiatan ekonomi dan aktivitas masyarakat. Kurang optimalnya kualitas pelayanan angkutan umum dan minimnya angkutan umum menjadi efek berganda yang berdampak pada semakin rendah minat masyarakat hingga enggan untuk menggunakan jasa angkutan umum. Di sisi lain, munculnya perkembangan teknologi sebagai solusi mobilisasi dan aktivitas masyarakat menambah daya tarik menggunakan jasa angkutan umum oleh masyarakat bukan menjadi prioritas utama.

#### **D. Kajian Terhadap Implikasi Sistem Baru Yang Akan Diatur Dalam Peraturan Daerah Terhadap Aspek Kehidupan Masyarakat dan Dampaknya Terhadap Aspek Beban Keuangan**

##### **1. Implikasi**

Rancangan peraturan daerah tentang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir ini merupakan salah satu upaya hukum yang memberikan dasar hukum dan prosedur bagi pemerintah Kabupaten Karawang dalam mengatur Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir. Dalam menjawab permasalahan tentang pengaturan Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir maka implikasi dari diaturnya Peraturan Daerah tentang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir diharapkan dapat:

- a. Subtansi hukum mengenai pengaturan Peraturan Daerah tentang

Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir perlu dilakukan penyesuaian dengan peraturan perundang-undangan yang baru agar tidak terjadi kekosongan hukum atau tumpang tindih regulasi.

- b. Sebagai acuan yang baku bagi Pemerintah Daerah Kabupaten Karawang dalam Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir.
- c. Meningkatkan potensi pendapatan asli daerah (PAD) dengan adanya retribusi penyelenggaraan terhadap fasilitas milik Pemerintah Daerah melalui Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir.
- d. Pelaksanaan tugas dan kewajiban Pemerintah Daerah dalam melaksanakan kewenangannya, akan menimbulkan implikasi dalam kehidupan masyarakat dan berdampak secara langsung terhadap keuangan daerah.

## **2. Dampak Keuangan**

Dengan adanya peraturan daerah tentang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir Karawang, tentunya Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) akan terbebani karena Pemerintah Daerah berdasarkan peraturan daerah tersebut, akan mengucurkan dananya antara lain:

- a. Untuk menyusun dan membuat peraturan daerah untuk menyusun Peraturan Bupati;

- b. Menyelenggarakan sosialisasi; dan
- c. Pembiayaan lainnya yang merupakan implikasi dari adanya peraturan daerah ini.

Namun demikian berbagai pengeluaran APBD akibat munculnya Peraturan Daerah tentang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir akan efisien dan efektif apabila dihubungkan dengan dampak positif bagi masyarakat mendapatkan jaminan perlindungan hukum terhadap fenomena yang muncul dari adanya penyelenggaraan pemungutan kepada masyarakat yang tidak memiliki dasar atau bahkan izin (legalitas) dari Pemerintah Daerah..

### **BAB III**

#### **EVALUASI ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN**

Dalam proses pembentukan Rancangan Peraturan Daerah (Raperda) penting untuk dilakukan evaluasi dan analisis peraturan perundang-undangan terkait guna meminimalisir perbedaan paradigma terhadap hukum diberbagai peraturan perundang-undangan yang berlaku. Selain itu juga bertujuan untuk mengurangi permasalahan yang dapat muncul atas penerapannya.

Oleh karena Perda secara hierarki peraturan perundang-undangan sebagaimana disebutkan dalam UU No. 12 Tahun 2011 sebagaimana diubah oleh Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2019 Sebagaimana diubah yang keduanya oleh Undang- Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2022 adalah peraturan yang memiliki derajat paling bawah, maka dalam proses mengevaluasi dan menganalisis peraturan perundang- undangan terkait, tentunya akan merujuk pada Pasal 7 ayat (1) UU No. 12 Tahun 2011, sebagai landasan normatif tata urutan peraturan perundang-undangan, yakni:

- A. UUD Tahun 1945
- B. Ketetapan MPR
- C. UU/Perpu
- D. Peraturan Pemerintah
- E. Peraturan Presiden
- F. Peraturan Daerah Provinsi

## G. Peraturan Daerah Kab/Kota

Apabila didasarkan pada teori Hans Kelsen tentang hierarki norma hukum (*stufentheorie*),<sup>43</sup> yakni norma hukum itu berjenjang dan berlapis-lapis, dimana keberlakuan suatu norma hukum itu bersumber dan berdasar pada norma hukum yang lebih tinggi derajat di atasnya,<sup>44</sup> maka pembentukan Perda dianggap valid atau sah jika tidak bertentangan dengan aturan yang berada di atasnya, dan harus dibentuk berdasarkan perintah aturan yang di atasnya, dalam hal ini harus tunduk kepada ketentuan hierarki peraturan perundang-undangan. Sebaliknya, jika bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang ada di atasnya maka Perda dapat dibatalkan

Berikut diuraikan masing peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar hukum pembentukan Peraturan Daerah.

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 4444), sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan

---

<sup>43</sup> Maria Farida Indarti, *Perundang-Undangan: Jenis, Fungsi dan Materi Muatan*, PT. Kanisius, Yogyakarta, 2020, hlm 43.

<sup>44</sup> Erdin Tahir, *Analisis Keberlakuan Peraturan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia dalam Sistem Peraturan Perundang-Undangan di Indoensia*, Jurnal Holrev, Vol 3, No. 2 September 2019, hlm 174.

- Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
3. 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 5025), sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
  4. 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 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
  5. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2023 tentang Provinsi Jawa Barat (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 57, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6866);

6. Undang-Undang Nomor 114 Tahun 2024 Kabupaten Karawang Di Provinsi Jawa Barat (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 300, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 7051);
7. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Republik Indonesia Nomor 4655);
8. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak Lalu Lintas serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5397);
9. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317);
10. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5468) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
11. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan

Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);

12. Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);

13. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 25 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Angkutan Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 306);

14. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 304) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 25 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Angkutan Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 648);

15. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 1987);
16. Peraturan Daerah Kabupaten Karawang Nomor 15 Tahun 2012 tentang Kelas Jalan, Pengamanan, dan Perlengkapan Jalan Kabupaten (Lembaran Daerah Kabupaten Karawang Nomor 15 Tahun 2015);
17. Peraturan Daerah Kabupaten Karawang Nomor 14 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kabupaten Karawang (Lembaran Daerah Kabupaten Karawang Tahun 2016 Nomor 14) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Daerah Kabupaten Karawang Nomor 11 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Kabupaten Karawang Nomor 14 Tahun 2016 Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kabupaten Karawang (Lembaran Daerah Kabupaten Karawang Tahun 2021 Nomor 11);
18. Peraturan Daerah Kabupaten Karawang Nomor 2 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Perhubungan (Lembaran Daerah Kabupaten Karawang Tahun 2020 Nomor 2).
19. Peraturan Daerah Kabupaten Karawang Nomor 17 Tahun 2023 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (Lembaran Daerah Kabupaten Karawang Tahun 2023 Nomor 17, Tambahan Lembaran Dearah Kabupaten Karawang Nomor 15).

## A. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Undang Undang Dasar merupakan hukum tertinggi (*supreme law*) yang harus ditaati baik oleh rakyat maupun oleh alat-alt perlengkapan negara.<sup>45</sup> UUD bukan saja mengatur tugas dan kewenangan setiap lembaga negara, akan tetapi memberikan landasan konstitusional dalam pembentukan peraturan perundang-undangan. Artinya, setiap peraturan perundang-undangan yang bertentangan dengan UUD maka peraturan tersebut akan dibatalkan atau batal demi hukum.

Undang Undang Dasar sebagai landasan konstitusional berbangsa dan bernegara telah mengatur secara jelas terkait dengan jaminan memperoleh pekerjaan. Hal ini sebagaimana disebut dalam ketentuan Pasal 18 Ayat (6) UUD 1945, selengkapnya mengatur:

*“Pemerintahan daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan- peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan.”*

Berdasarkan Pasal 18 Ayat 6 tersebut diatas pemerintahan daerah berhak membentuk peraturan daerah dalam rangka pelaksanaan otonomi daerah dan tugas pembantuan. Dasar kewenangan pembentukan peraturan daerah ini merupakan dasar konstitusional yang dimiliki oleh Pemerintahan Daerah (Pemerintah Daerah dan DPRD). Secara konstitusional tujuan utama dari pembentukan peraturan daerah adalah untuk melaksanakan otonomi daerah dan tugas pembantuan.

---

<sup>45</sup> Miriam Budiardjo, *Dasar-dasar Ilmu Politik*, PT. Gramedia, Jakarta, 2012, hlm 184

Otonomi daerah adalah hak, wewenang, dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Selain hak, otonomi daerah juga merupakan gambaran dari kewajiban pemerintahan daerah untuk mengurus dan mengatur sendiri urusan pemerintahannya. Dengan demikian Pemerintah Daerah Kabupaten Karawang memiliki kewenangan dalam membentuk dan menetapkan Rancangan Peraturan Daerah tentang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir.

## **B. Undang-Undang**

Undang-undang yang akan dievaluasi dan dikaji berkaitan dengan Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir Karawang adalah sebagai berikut:

### **1. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang**

Peraturan perundang-undang ini memuat mengenai fasilitas umum berupa jalan sebagai salah satu prasarana transportasi yang 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.

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.

Pemerintah mempunyai hak dan kewajiban menyelenggarakan jalan sebagaimana tercantum dalam aturan ini diantaranya Pasal 1 angka 4 yang menyatakan: “Jalan adalah prasarana perhubungan 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 Iori, dan jalan kabel.” Berdasarkan ketentuan tersebut jalan sebagai prasarana perhubungan 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.

Lebih lanjut pada Pasal 5 ayat (1) yang menyatakan bahwa jalan sebagai bagian prasarana perhubungan 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 diantara 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. Pasal 62 ayat (1) yang menyatakan bahwa masyarakat sebagai pengguna jalan berhak memberikan masukan kepada penyelenggaran jalan dalam rangka pengaturan pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan, berperan serta dalam penyelenggaraan jalan, memperoleh manfaat atas penyelenggaraan jalan sesuai dengan standar pelayanan minimal yang ditetapkan, memperoleh informasi mengenai penyelenggaraan jalan, memperoleh ganti kerugian yang layak akibat kesalahan dalam pembangunan jalan, dan mengajukan gugatan kepada pembangunan jalan.

- 2. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang**

Beberapa ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang relevan dikemukakan terkait dengan Rancangan Peraturan Daerah ini terdapat Pasal 1 diantaranya

3. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
13. Terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.
15. Parkir adalah keadaan Kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya.
16. Berhenti adalah keadaan Kendaraan tidak bergerak untuk sementara dan tidak ditinggalkan pengemudinya.
17. Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan.
18. Marka Jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan Jalan atau di atas permukaan Jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus Lalu Lintas dan membatasi daerah kepentingan Lalu Lintas.

19. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur Lalu Lintas orang dan/atau Kendaraan di persimpangan atau pada ruas Jalan.

Adapun bab yang juga diatur dalam perundang-undang ini mengenai Fasilitas Parkir yang terdapat pada Pasal 43 yaitu:

- (1) Penyediaan fasilitas Parkir untuk umum hanya dapat diselenggarakan di luar Ruang Milik Jalan sesuai dengan izin yang diberikan.
- (2) Penyelenggaraan fasilitas Parkir di luar Ruang Milik Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan oleh perseorangan warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia berupa:
  - a. usaha khusus perparkiran; atau
  - b. penunjang usaha pokok.
- (3) Fasilitas Parkir di dalam Ruang Milik Jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai Pengguna Jasa fasilitas Parkir, perizinan, persyaratan, dan tata cara penyelenggaraan fasilitas dan Parkir untuk umum diatur dengan peraturan pemerintah.

Pasal 33 ayat (1) bahwa untuk menunjang kelancaran perpindahan orang dan/atau barang serta keterpaduan intramoda dan antarmoda di tempat tertentu, dapat dibangun dan diselenggarakan Terminal. Terminal yang

maksud ialah terminal penumpang dan/atau terminal barang. Diperkuat dengan Pasal 36 bahwa setiap Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek wajib singgah di Terminal yang sudah ditentukan, kecuali ditetapkan lain dalam izin trayek.

Fasilitas terminal menurut Pasal 38 ayat (1) setiap penyelenggara Terminal wajib menyediakan fasilitas Terminal yang keselamatan dan keamanan, dan pada ayat (2) meliputi fasilitas utama dan fasilitas penunjang.

Pasal 44 Penetapan lokasi dan pembangunan fasilitas Parkir untuk umum dilakukan oleh Pemerintah Daerah dengan memperhatikan:

- a. rencana umum tata ruang;
- b. analisis dampak lalu lintas; dan
- c. kemudahan bagi Pengguna Jasa.

Pasal 106 ayat (1) bahwa Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.

Pasal 120 bahwa Parkir Kendaraan di Jalan dilakukan secara sejajar atau membentuk sudut menurut arah Lalu Lintas.

Pasal 121 ayat (1) bahwa Setiap Pengemudi Kendaraan Bermotor wajib memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya, atau isyarat lain pada saat berhenti atau Parkir dalam keadaan darurat di Jalan. (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak berlaku untuk Pengemudi Sepeda Motor tanpa kereta samping.

Pada bab angkutan yang mana juga memiliki keterkaitan dengan rancangan peraturan daerah ini terdapat pada Pasal 139 ayat (3) bahwa Pemerintah Daerah kabupaten/kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah kabupaten/kota. Adapun jenis angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum menurut Pasal 140 terdiri dari:

- a. angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek; dan
- b. angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek.

Jaringan trayek perkotaan menurut Pasal 146 ayat (2) ditetapkan oleh bupati untuk kawasan perkotaan yang berada dalam wilayah kabupaten/kota.

Tanggung jawab penyelenggara angkutan oleh Pemerintah Daerah diwajibkan meliputi:

- a. memberikan jaminan kepada Pengguna Jasa angkutan umum untuk mendapatkan pelayanan;
- b. memberikan perlindungan kepada Perusahaan Angkutan Umum dengan menjaga keseimbangan antara penyediaan dan permintaan angkutan umum; dan
- c. melakukan pemantauan dan pengevaluasian terhadap angkutan orang dan barang.

**3. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah**

## **Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang**

Penyelenggaraan otonomi daerah merupakan salah satu amanat reformasi. Otonomi adalah tatanan yang bersangkutan dengan cara-cara membagi wewenang, tugas, dan tanggung jawab mengatur dan mengurus urusan pemerintahan antara pusat dan daerah. Salah satu penjelmaan pembagian wewenang tersebut yaitu, daerah-daerah akan memiliki sejumlah urusan pemerintahan baik atas dasar penyerahan atau pengakuan ataupun yang dibiarkan sebagai urusan rumah tangga daerah. Bagi pemerintah daerah, penyelenggaraan otonomi daerah merupakan peluang sekaligus kesempatan untuk memajukan daerah.

Keterkaitan antara UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, sebagaimana telah diubah menjadi Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang perihal pada proses penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Karawang tentang jalannya pemerintahan daerah yang pada prinsipnya mengatur mengenai pembentukan Peraturan Daerah antara lain sebagai berikut:

Pada Pasal 11 ayat (1) menyatakan bahwa:

“Urusan pemerintahan konkuren sebagaimana di maksud dalam Pasal 9 ayat (3) yang menjadi kewenangan Daerah terdiri atas Urusan Pemerintahan Wajib dan Urusan Pemerintahan Pilihan”.

Pasal 12 ayat (2) menyatakan:

“Urusan Pemerintahan Wajib yang tidak berkaitan dengan Pelayanan Dasar, meliputi:

- a. Tenaga Kerja;
- b. Pemberdayaan Perempuan Dan Pelindungan Anak;
- c. Pangan;
- d. Pertanahan;
- e. Lingkungan Hidup;
- f. Administrasi Kependudukan Dan Pencatatan Sipil;
- g. Pemberdayaan Masyarakat dan Desa;
- h. Pengendalian Penduduk dan Keluarga Berencana
- i. Perhubungan;
- j. Komunikasi dan Informatika;
- k. Koperasi, Usaha Kecil, dan Menengah
- l. Penanaman Modal;
- m. Kepemudaan dan Olah Raga;
- n. Statistik;
- o. Persandian;
- p. Kebudayaan;
- q. Perpustakaan; dan
- r. Kearsipan.

Pasal 236 menyatakan bahwa :

- (1) Untuk menyelenggarakan Otonomi Daerah dan Tugas Pembantuan, Daerah membentuk Perda.
- (2) Perda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibentuk oleh DPRD dengan persetujuan bersama Kepala Daerah.
- (3) Perda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat materi muatan:
  - a. Penyelenggaraan Otonomi Daerah dan Tugas Pembantuan; dan
  - b. Penjabaran lebih lanjut ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi.
- (4) Selain materi muatan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) Perda dapat memuat materi muatan lokal sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 268 menyatakan bahwa :

- (1) Perda dapat memuat ketentuan tentang pembebanan biaya paksaan penegakan/pelaksanaan Perda seluruhnya atau sebagian kepada pelanggar sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
- (2) Perda dapat memuat ancaman pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau pidana denda paling banyak Rp. 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah)
- (3) Perda dapat memuat ancaman pidana kurungan atau pidana denda selain sebagaimana dimaksud pada ayat (2) sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

- (4) Selain sanksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Perda dapat memuat ancaman sanksi yang bersifat mengembalikan pada keadaan semula dan sanksi administratif.
- (5) Sanksi administratif yang dimaksud pada (4) berupa :
- a. Teguran lisan;
  - b. Teguran tertulis;
  - c. Penghentian sementara kegiatan;
  - d. Penghentian tetap kegiatan;
  - e. Pencabutan sementara izin;
  - f. Pencabutan tetap izin;
  - g. Denda administratif; dan/atau
  - h. Sanksi administratif lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah, Kepala Daerah, dan DPRD selalu penyelenggara pemerintahan daerah dalam pembuatan Peraturan Daerah (Perda) sebagai dasar hukum bagi daerah untuk menyelenggarakan otonomi daerah sesuai dengan kondisi dan aspirasi yang ada di masyarakat. Dengan demikian Peraturan Daerah (Perda) tidaklah boleh bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi tingkatannya sesuai dengan hierarki perundang-undangan.

#### **4. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2023 tentang Provinsi Jawa Barat**

Di dalam Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2023 tentang Propinsi Jawa Barat mengatur mengenai pembentukan daerah-daerah dalam lingkungan provinsi Jawa Barat. UU ini menjadi Dasar dibentuknya Kabupaten Karawang dan memiliki kewenangan mengatur urusan rumah tangganya sendiri sesuai dengan desentralisasi sebagaimana yang disebutkan dalam Pasal 3 mengenai wilayah Kabupaten Karawang yang berada pada Provinsi Jawa Barat. Aturan yang juga diatur ialah berkaitan dengan cakupan wilayah, batas daerah, ibu kota kabupaten, dan karakteristik Kabupaten Karawang.

#### **5. Undang-Undang Nomor 114 Tahun 2024 tentang Kabupaten Karawang di Provinsi Jawa Barat**

Di dalam Undang-Undang Nomor 114 Tahun 2024 tentang Kabupaten Karawang Di Provinsi Jawa Barat diselenggarakan secara berkelanjutan dalam satu kesatuan wilayah dengan memperhatikan karakteristik daerah untuk mencapai kesejahteraan masyarakat Kabupaten Karawang di Provinsi Jawa Barat

### **C. Peraturan Pemerintah**

#### **1. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan**

Peraturan ini merupakan peraturan pelaksana dari Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Penyelenggaraan jalan umum dilakukan dengan mengutamakan pembangunan jaringan jalan di pusat-pusat produksi serta jalan-jalan yang menghubungkan pusat-pusat produksi dengan daerah pemasaran,

agar meghubungkan jala-jalan yang dapat menjangkau seluruh daerah. Kaitan peraturan pemerintah ini yang mana mengatur status jalan pada tingkatan daerah yang terdiri dari:

- a. jalan kolektor primer yang tidak termasuk jalan nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 huruf b dan jalan provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27;
- b. jalan lokal primer yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat desa, antaribukota kecamatan, ibukota kecamatan dengan desa, dan antardesa;
- c. jalan sekunder yang tidak termasuk jalan provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 huruf d dan jalan sekunder dalam kota; dan
- d. jalan strategis kabupaten.

Kewenangan yang diberikan kepada pemerintah daerah meliputi penyelenggaraan jalan provinsi, jalan kabupaten/kota, dan jalan desa. Khusus untuk kabupaten terhadap penyelenggaraan jalan kabupaten/kota dan jalan desa. Berdasarkan Pasal 72 ayat (6) rencana umum jangka panjang jaringan jalan kabupaten/kota ditentukan melalui keputusan bupati dan Rencana umum jangka menengah jaringan jalan kabupaten juga ditetapkan melalui keputusan Bupati, hal ini bahwa pemerintah daerah harus membuat perencanaan yang terintegrasi dengan perencanaan pembangunan jalan secara nasional.

## **2. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak Lalu Lintas serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas**

Peraturan Pelaksana Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Ini didalamnya mengatur tentang kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas merupakan tanggung jawab salah satunya pemerintah daerah. Perencanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas yang dilakukan oleh bupati harus setelah mendapatkan rekomendasi dari instansi terkait. pada Pasal 10 yang mengatur Inventarisasi dan analisis kebutuhan angkutan orang dan barang merupakan kewenangan pemerintah daerah meliputi:

- a. asal dan tujuan perjalanan orang dan/atau barang dalam kabupaten;
- b. bangkitan dan tarikan dalam kabupaten;
- c. pemilahan moda dalam kabupaten; dan
- d. pembebanan lalu lintas di wilayah kabupaten

Adapun kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan yang terdapat pada Pasal 25 ayat (1) menyebutkan bahwa kebijakan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dilakukan oleh Bupati meliputi:

- a. perintah, larangan, peringatan, dan/atau petunjuk yang bersifat umum di semua ruas jalan kabupaten dan jalan desa; dan
- b. perintah, larangan, peringatan, dan/atau petunjuk yang berlaku pada masing-masing ruas jalan kabupaten dan jalan desa ditetapkan oleh bupati.

Pada ayat (2) menyebutkan bahwa Ketentuan lebih lanjut mengenai perintah, larangan, peringatan, dan/atau petunjuk yang bersifat umum di semua ruas jalan kabupaten dan jalan desa diatur dengan peraturan daerah kabupaten. Pemberdayaan diatur dalam peraturan ini juga meliputi pemberian:

- a. arahan;
- b. bimbingan;
- c. penyuluhan;
- d. pelatihan; dan
- e. bantuan teknis

sedangkan untuk pengawasan yang menjadi kewenangan bupati berupa pemantauan dan analisis terhadap efektivitas pelaksanaan kebijakan untuk jalan kabupaten dan jalan desa.

## **2. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan**

Peraturan Pelaksana Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Ini didalamnya mengatur tentang kendaraan bermotor yang mana peruntukannya terkait peraturan daerah adalah klasifikasi kendaraan guna pengangkutan umum dan angkutan barang. Bab II pada Pasal 2 memuat jenis dan fungsi kendaraan yang terdiri dari kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan umum dan barang disebutkan dalam Pasak 3 ayat (1) yang dimaksud kendaraan bermotor berdasarkan kelompok jenisnya adalah mobil penumpang dan mobil barang.

### **3. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan**

Peraturan Pelaksana Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Ketentuan didalamnya mengatur tentang jaringan lalu lintas dan angkutan jalan. Kewenangan yang diberikan oleh pemerintah daerah ialah mewajibkan mengembangkan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk menghubungkan semua wilayah daratan di seluruh wilayah dilakukan sesuai kebutuhan dengan berpedoman pada rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Peraturan ini berkaitan dengan penyediaan infrastruktur berupa Terminal untuk menunjang kelancaran perpindahan orang dan/atau barang serta keterpaduan intramoda dan antarmoda, di tempat tertentu dapat dibangun dan diselenggarakan Terminal. Terminal penumpang dan/atau Terminal barang merupakan bagian dari simpul Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai perwujudan dari rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang, serta perpindahan moda angkutan yang terpadu dan pengawasan angkutan diselenggarakan Terminal penumpang.

Terminal penumpang sesuai dengan kewenangan pemerintah daerah ialah Terminal penumpang tipe C yang fungsi utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan atau perdesaan. Dalam penetapan lokasi Terminal penumpang harus memperhatikan rencana kebutuhan Simpul Terminal. Lokasi terminal penumpang harus memperhatikan diantaranya:

- a. tingkat aksesibilitas pengguna jasa angkutan;
- b. kesesuaian lahan dengan rencana tata ruang wilayah nasional, rencana tata ruang wilayah provinsi, rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota;
- c. kesesuaian lahan dengan rencana pengembangan dan/atau kinerja jaringan jalan dan jaringan trayek;
- d. kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau pusat kegiatan;
- e. keserasian dan keseimbangan dengan kegiatan lain;
- f. permintaan angkutan; kelayakan teknis, finansial, dan ekonomi;
- g. keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan; dan
- h. kelestarian fungsi lingkungan hidup.

Adapun menurut Pasal 69 ayat (1) bahwa Setiap Penyelenggara Terminal penumpang wajib menyediakan fasilitas Terminal yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan. Fasilitas terminal yang dimaksud berupa fasilitas utama meliputi:

- a. jalur keberangkatan;
- b. jalur kedatangan;
- c. ruang tunggu penumpang, pengantar, dan/atau penjemput;

- d. tempat naik turun penumpang;
- e. tempat parkir kendaraan;
- f. fasilitas pengelolaan lingkungan hidup;
- g. perlengkapan jalan;
- h. media informasi;
- i. kantor penyelenggara Terminal; dan
- j. loket penjualan tiket.

Sedangkan untuk fasilitas penunjang meliputi:

- a. fasilitas penyandang cacat dan ibu hamil atau menyusui;
- b. pos kesehatan;
- c. fasilitas kesehatan;
- d. fasilitas peribadatan;
- e. pos polisi;
- f. alat pemadam kebakaran; dan
- g. fasilitas umum yang dimaksud yaitu:
  - 1) toilet;
  - 2) rumah makan;
  - 3) fasilitas telekomunikasi;
  - 4) tempat istirahat awak Kendaraan;
  - 5) fasilitas pereduksi pencemaran udara dan kebisingan;
  - 6) fasilitas pemantau kualitas udara dan gas buang;
  - 7) fasilitas kebersihan;

- 8) fasilitas perbaikan ringan Kendaraan umum;
- 9) fasilitas perdagangan, pertokoan; dan/atau
- 10) fasilitas penginapan.

Pemerintah daerah dalam penyediaan terminal juga memperhatikan kesediaan tempat kegiatan usaha mikro dan kecil paling sedikit 30% (tiga puluh persen), penyediaan tersebut dilaksanakan berdasarkan kebutuhan dengan memperhatikan persyaratan keselamatan dan keamanan.

#### **4. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan**

Amanat untuk menetapkan Peraturan Pemerintah tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dari ketentuan Pasal 55 dan Pasal 185 huruf b Undang-Undang tentang Cipta Kerja menjadi latar belakang terbitnya PP No. 30 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. 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.

Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menurut PP No. 30 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus memiliki analisis dampak lalu lintas bahwa setiap rencana

pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan wajib dilakukan analisis dampak Lalu Lintas. Dokumen analisis dampak Lalu Lintas terintegrasi dengan dokumen analisis mengenai dampak lingkungan hidup atau upaya pengelolaan lingkungan hidup dan upaya pemantauan lingkungan hidup.

PP No. 30 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa hasil analisis dampak Lalu Lintas yang terintegrasi dengan analisis mengenai dampak lingkungan hidup atau upaya pengelolaan lingkungan hidup dan upaya pemantauan lingkungan hidup dilaksanakan dalam rangka memenuhi Perizinan Berusaha dalam kegiatan pendirian bangunan. PP No. 30 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mencabut dan menyatakan tidak berlaku ketentuan ketentuan di bawah ini:

- a. Pasal 47, Pasal 48, Pasal 49, Pasal 50, Pasal 51, Pasal 52, Pasal 53, Pasal 54, Pasal 55, Pasal 56, Pasal 57, Pasal 58, dan Pasal 59 Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5221);
- b. Pasal 122, Pasal 123, Pasal 124, Pasa) 125, Pasal 127, Pasal 129, Pasal 130, Pasal 131, Pasal 133, Pasal 134, Pasal 140, Pasal 143, Pasal 160, Pasal 161,

- Pasal 172, dan Pasal 174 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317);
- c. Pasal 19, Pasal 20, Pasal 70, Pasal 73, Pasal 74, Pasal 77, Pasal 78, Pasal 79, Pasal 81, Pasal 86, dan Pasal 101 Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5468); dan
- d. Pasal 42, Pasal 65, Pasal 67, Pasal 68, Pasal 72, Pasal 78 ayat (1), Pasal 107, Pasal 108, Pasal 109, Pasal 110, Pasal 111, dan Pasal 120 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594).

Peraturan Pemerintah Nomor 30 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ditetapkan di Jakarta pada tanggal 2 Februari 2021 oleh Presiden Joko Widodo. Peraturan Pemerintah Nomor 30 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diundangkan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Yasonna H. Laoly di Jakarta pada tanggal 2 Februari 2021.

Agar setiap orang mengetahuinya. Peraturan Pemerintah Nomor 30 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ditempatkan pada Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor

40. Penjelasan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 30 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ditempatkan pada Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642.

Pertimbangan dalam PP No. 30 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah untuk melaksanakan ketentuan Pasal 55 dan Pasal 185 huruf b Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, perlu menetapkan Peraturan Pemerintah tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

#### **D. Peraturan Menteri**

##### **1. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 25 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Angkutan Jalan**

Peraturan Pelaksana Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Angkutan Jalan. Peraturan ini didalamnya mengatur tentang subsidi angkutan jalan oleh pemerintah daerah diberikan kepada angkutan penumpang umum dengan tarif kelas ekonomi pada trayek tertentu dan/ atau angkutan barang pada lintas tertentu. Ketentuan angkutan penumpang umum dengan tarif kelas ekonomi pada trayek tertentu terdapat pada Pasal 3 – Pasal 7 yang menerangkan biaya operasi dan subsidi yang

diberikan, sedangkan subsidi angkutan barang memiliki kriteria yang harus dipenuhi meliputi:

- a. menghubungkan wilayah tertinggal, terpencil, terluar, perbatasan, dan/atau wilayah lainnya yang karena pertimbangan aspek sosial ekonomi harus dilayani;
- b. kawasan yang belum berkembang dan tidak terdapat pelayanan Angkutan barang;
- c. mendorong pertumbuhan ekonomi;
- d. sebagai stabilisator pada suatu daerah tertentu dengan tarif Angkutan yang lebih rendah dari tarif yang berlaku;
- e. melayani perpindahan barang dari Angkutan laut perintis;
- f. melayani perkotaan; daerah transmigrasi dengan kawasan pemulihan daerah pasca bencana alam; dan/atau
- g. memberikan pelayanan Angkutan barang yang terjangkau oleh Masyarakat yang daya belinya masih rendah.

## **2. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan**

Peraturan Pelaksana Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Ketentuan di dalamnya mengenai perencanaan terminal penumpang meliputi:

- a. rencana lokasi dan kebutuhan Simpul Terminal Penumpang;
- b. penetapan Simpul dan Lokasi Terminal Penumpang; dan
- c. tipe dan kelas Terminal Penumpang

adapun kewenangan pemerintah daerah pada terminal tipe yang simpulnya harus memperhatikan yaitu:

- a. rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota;
- b. rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan nasional;
- c. rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi;
- d. rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota;
- e. rencana umum jaringan trayek;
- f. pengembangan jaringan trayek angkutan perkotaan dan/atau perdesaan;  
dan
- g. keterpaduan dan konektivitas dengan moda transportasi lainnya.

Simpul Terminal Penumpang tipe C memiliki kriteria berada pada pusat kegiatan lokal, terdapat pergerakan orang menurut asal tujuan dalam kota, dan berada pada lokasi yang memungkinkan perpindahan moda transportasi sesuai dengan kebutuhan. Evaluasi yang dapat dilakukan oleh pemerintah daerah paling sedikit 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun. Simpul transportasi harus memperhatikan keterpaduan antarmoda angkutan dan kemudahan akses

## **E. Peraturan Daerah**

### **1. Peraturan Daerah Kabupaten Karawang Nomor 15 Tahun 2012 tentang Kelas Jalan, Pengamanan, dan Perlengkapan Jalan Kabupaten**

Peraturan daerah Kabupaten Karawang ini guna untuk mengikuti perkembangan dan peningkatan ruas jalan di Kabupaten Karawang, dan untuk adanya kepentingan hukum baik mengenai alamat dan kepemilikan hak atas tanah dan bangunan maka dipandang perlu untuk menetapkan fungsi dan kelas jalan di Kabupaten Karawang, selain itu untuk melaksanakan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 55 Tahun 1999 tentang Penetapan Kelas Jalan di Pulau Jawa, maka dalam rangka keselamatan dan keamanan lalu lintas angkutan jalan perlu didukung dengan kondisi perlengkapan jalan yang dapat berfungsi sebagaimana mestinya dan kebutuhan transportasi lalu lintas dan angkutan jalan serta penetapan jalan sebagai sarana penghubung antar moda diperlukan dalam penanggulangan muatan lebih di Kabupaten Karawang.

Pembangunan jalan secara umum adalah sebagai berikut;

- a. pengoperasian jalan umum dilakukan setelah dinyatakan memenuhi persyaratan baik fungsi secara teknis dan administratif;
- b. penyelenggara jalan wajib memprioritaskan pemeliharaan, perawatan dan pemeriksaan jalan secara berkala untuk mempertahankan tingkat pelayanan jalan sesuai dengan standar pelayanan minimal yang ditetapkan;

- c. pembiayaan pembangunan jalan;
- d. dalam hal pemerintah daerah belum mampu membiayai pembangunan jalan yang menjadi tanggung jawabnya dapat melimpahkannya kepada pemerintah provinsi

Untuk keperluan mengatur lalu lintas kendaraan dan atau pejalan kaki dan sebagai peringatan, larangan, perintah atau petunjuk serta untuk menjaga keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas serta kemudahan bagi pemakai jalan, wajib dilengkapi yakni:

- a. Rambu-rambu lalu lintas;
- b. marka jalan;
- c. alat pemberi isyarat lalu lintas;
- d. alat penerangan jalan;
- e. alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan;
- f. alat pengawasan dan pengamanan jalan;
- g. fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki dan penyandang cacat; dan fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar badan jalan.

**2. Peraturan Daerah Kabupaten Karawang Nomor 14 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kabupaten Karawang sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Daerah Kabupaten Karawang Nomor 11 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Kabupaten Karawang**

## **Nomor 14 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kabupaten Karawang**

Pembentukan dan susunan perangkat daerah kabupaten Karawang dalam Peraturan Daerah ini mengenai perangkat daerah dan badan daerah sebagai bentuk perencanaan pembangunan daerah, pengembangan sumber daya manusia yang fungsinya sebagai penunjang dan pendidikan serta pelatihan di daerah. Dalam menetapkan susunan perangkat daerah juga wajib memperhatikan asas dalam penyelenggaraan otonomi dan perangkat dalam organisasi daerah.

Berdasarkan Pasal 6 menyatakan bahwa Dalam menetapkan susunan organisasi perangkat daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5, Bupati harus memperhatikan asas:

- a. intensitas urusan pemerintahan dan potensi daerah;
- b. efisiensi;
- c. efektivitas;
- d. pembagian habis tugas;
- e. rentang kendali;
- f. tata kerja yang jelas; dan
- g. fleksibilitas

Selanjutnya Pasal 17 ayat (1) menegaskan bahwa Dalam melaksanakan tugas, setiap pimpinan unit organisasi dan kelompok tenaga fungsional wajib menerapkan prinsip koordinasi, integrasi dan sinkronisasi baik dalam

lingkungan masing-masing maupun antar satuan organisasi di lingkungan Pemerintah Daerah serta instansi lain di Luar Pemerintah Daerah sesuai dengan tugas masing-masing.

**3. Peraturan Daerah Kabupaten Karawang Nomor 2 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Perhubungan.**

Peraturan Daerah Kabupaten Karawang ini mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan nasional sebagai bagian dari upaya mewujudkan kesejahteraan umum, selain itu penyelenggaraan perhubungan merupakan salah satu infrastruktur urat nadi perekonomian yang memiliki peranan penting dalam menunjang dan mendorong pertumbuhan serta pembangunan guna mewujudkan kesejahteraan masyarakat di Daerah, dan dalam rangka menyelenggarakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan Pemerintah Daerah bidang perhubungan berdasarkan ketentuan dalam Undang-Undang tentang pemerintahan daerah.

Peraturan daerah ini perlu dilakukan penyesuaian dengan peraturan terbaru mengingat dasar hukum yang dijadikan acuan sudah adanya perubahan menyesuaikan kebutuhan norma dan perkembangan masyarakat terkait moda transportasi, hal ini yang menjadi pertimbangan dalam perubahan terdapat pada Bab VI tentang Terminal dan Jasa Angkutan yang meliputi angkutan umum dan angkutan barang.

**4. Peraturan Daerah Kabupaten Karawang Nomor 17 Tahun 2023 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.**

Pengaturan yang termuat dalam Peraturan Daerah ini menjadi kewenangan pemerintah daerah dalam menetapkan Pajak Daerah dan Retribusi Daerah sebagai pendapatan daerah guna menjalankan penyelenggaraan pemerintahan. Adapun jenis-jenis pengenaan pajak yang dikenakan di Kabupaten Karawang diantaranya, yaitu:

- a. Makanan dan/atau Minuman;
- b. Tenaga Listrik;
- c. Jasa Perhotelan;
- d. Jasa Parkir; dan
- e. Jasa Kesenian dan Hiburan

Berdasarkan jenis pengenaan pajak di atas maka jasa parkir merupakan pajak yang dibebankan pembayarannya kepada konsumen akhir atas konsumsi barang dan/atau jasa tertentu (PBJT). Pasal 22 ayat (1) juga menyebutkan jenis pengenaan jasa parkir meliputi:

- a. penyediaan atau penyelenggaraan tempat parkir; dan/atau
- b. pelayanan memarkirkan kendaraan.

Adapun pengecualian terhadap jasa penyediaan dan penyelenggaraan tempat parkir disebutkan meliputi:

- a. Jasa tempat parkir yang diselenggarakan oleh Pemerintah dan Pemerintah Daerah;
- b. Jasa tempat parkir yang diselenggarakan oleh perkantoran yang hanya digunakan untuk karyawannya sendiri; dan

- c. Jasa tempat parkir yang diselenggarakan oleh kedutaan, konsulat, dan perwakilan negara asing dengan asas timbal balik.

Peraturan Daerah tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah dengan Rancangan Peraturan Daerah ini menjadi acuan dalam penyusunan norma hukum yang memberikan dasar terhadap pengenaan pajak yang diberikan kepada masyarakat oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Karawang.

## **BAB IV**

### **LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS**

#### **A. Landasan Filosofis**

Landasan 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 Keberadaan pemerintahan daerah sesuai dengan UUD NRI 1945 merupakan bagian dari penyelenggaraan negara. Negara sebagai organisasi tentunya selalu mempunyai tujuan sebagaimana dituangkan dalam alinea keempat pembukaan UUD NRI 1945 yang menyatakan: "Kemudian daripada itu, untuk membentuk suatu Pemerintahan Negara Republik Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial." Memperhatikan alinea keempat Pembukaan UUD NRI tersebut secara jelas dinyatakan bahwa negara ini dibentuk dengan tujuan untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat. Hal tersebut kiranya juga menjadi tujuan dibentuknya Pemerintahan daerah yang bertujuan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan, pelayanan, pemberdayaan, dan peran serta masyarakat, serta peningkatan daya saing daerah dengan memperhatikan prinsip demokrasi, pemerataan, keadilan, keistimewaan dan

kekhususan suatu daerah dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Landasan filosofis penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Karawang tentang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir berdasar pada Pancasila dan Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat tersebut dalam penyelenggaraan Pemerintahan Daerah dengan memperhatikan prinsip efisiensi dan efektivitas penyelenggaraan Pemerintahan Daerah, aspek-aspek hubungan antar susunan pemerintahan dan antar pemerintahan. daerah, potensi dan keanekaragaman daerah.

Untuk mewujudkan tujuan negara tersebut kiranya negara sebagai pemegang mandat dari rakyat bertanggungjawab untuk menyelenggarakan pelayanan publik, sebagai usaha pemenuhan hak-hak dasar rakyat. Dalam hal ini, posisi negara (termasuk pemerintah daerah) adalah sebagai pelayan masyarakat (*public service*) dari pengguna layanan. Sementara rakyat memiliki hak atas pelayanan publik dari negara antara lain hak untuk memperoleh layanan yang baik terhadap penyediaan infrastruktur di bidang pengelolaan Terminal, Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Perparkiran. Di sisi lain, termasuk di dalamnya pemenuhan aspek keamanan dan kenyamanan bagi masyarakat sebagai pengguna sehingga turut serta mendorong untuk memenuhi kewajiban yang berkaitan dengan pembebanan retribusi.

Pelayanan publik pada dasarnya ditujukan untuk mencapai tujuan negara yaitu untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat sebagaimana tercantum dalam

Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945. Seiring dengan tugas negara sebagaimana tersebut di atas, pemerintah menyediakan sarana dan prasarana yang memadai dan yang gilirannya dapat menunjang pertumbuhan ekonomi.

Dalam kaitannya dengan Raperda, maka landasan filosofis harus mencerminkan:

1. Sila Kelima, yaitu Keadilan Sosial Bagi Seluruh Rakyat Indonesia, merupakan bagian landasan filosofis Raperda, sehingga pelaksanaan kewenangan pemerintah daerah di bidang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Jalan sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang.
2. Pasal 18 ayat (1), (2), (3), (4), (6), dan (7) dan Pasal 28 H Undang-Undang Dasar 1945. Pasal 18 menyebutkan bahwa NKRI dibagi atas daerah-daerah Kabupaten dan Daerah Kabupaten itu mempunyai Pemerintahan Daerah, yang mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan. Gubernur, Bupati, dan Wali kota masing-masing sebagai kepala Pemerintahan Daerah Kabupaten, Kabupaten, dan Kota dipilih secara demokratis. Pemerintah Daerah menjalankan otonomi seluas-luasnya berdasarkan prinsip negara kesatuan, kecuali urusan pemerintahan yang oleh Undang-Undang ditentukan sebagai urusan

pemerintah pusat. Pemerintahan Daerah berhak menetapkan Peraturan Daerah dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan.

Penyusunan Peraturan Daerah tentang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir Karawang ini pada prinsipnya didasarkan pada asas-asas yang menjadi landasan filosofis penyusunan peraturan perundang-undangan pada umumnya yaitu diantaranya:

1. Asas Transparan, bahwa materi muatan peraturan daerah berfungsi untuk memberikan keterbukaan dalam penyelenggaraan pelayanan pada infrastruktur kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangan pada Fasilitas Umum di Daerah.
2. Asas Akuntabel, dimana peraturan daerah ini dimaksudkan untuk penyelenggaraan terhadap fasilitas umum dan pelayanan publik yang dapat dipertanggungjawabkan;
3. Asas Keadilan, dimana ketentuan-ketentuan dalam Peraturan Daerah ini adalah untuk memberikan keadilan secara proporsional bagi setiap warga masyarakat tanpa kecuali serta;
4. Asas ketertiban, dan kepastian hukum dimana salah satu tujuan utama dari peraturan daerah ini adalah untuk menciptakan ketertiban dalam masyarakat melalui jaminan adanya kepastian hukum.

## **B. Landasan Sosiologis**

Landasan sosiologis menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam berbagai aspek. Setiap norma hukum yang dituangkan dalam Undang-Undang harus memiliki landasan sosiologis. Oleh karena itu dalam konsideran harus dirumuskan dengan baik pertimbangan-pertimbangan yang bersifat empiris sehingga sesuatu gagasan normatif yang dituangkan dalam Undang-Undang harus benar-benar didasarkan atas kenyataan yang hidup dalam kesadaran hukum masyarakat, agar dapat dilaksanakan dengan sebaik-baiknya ditengah masyarakat hukum yang diaturnya.

Landasan sosiologis sesungguhnya menyangkut fakta empiris mengenai perkembangan masalah dan kebutuhan masyarakat dan negara, maka peraturan peraturan perundang-undangan (termasuk didalamnya peraturan daerah) memuat ketentuan-ketentuannya sesuai dengan keyakinan umum atau kesadaran hukum masyarakat. Hal ini penting agar perundang-undangan yang dibuat di taati oleh masyarakat, tidak menjadi huruf-huruf mati belaka. Landasan sosiologis merupakan pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa Peraturan Daerah Kabupaten Karawang tentang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir dibentuk untuk memenuhi kebutuhan masyarakat.

Kondisi saat ini di Kabupaten Karawang terhadap infrastruktur transportasi terkait penyediaan terminal yang ada di Kabupaten Karawang berada di Cikampek Klari dan terminal Tanjungpura yang belum dapat diklasifikasikan sebagai

terminal tipe C, mengingat penyediaan terhadap terminal tipe C di Kabupaten Karawang belum terbangun. Permasalahan lainnya pembangunan terminal tipe C yang belum tersedia lahannya. Hal ini berimbas pada belum terhubungnya antarmoda, pertumbuhan ekonomi yang kian pesat juga menuntut ruang gerak masyarakat di sektor ekonomi, sehingga perlu diantisipasi terhadap pertumbuhan dengan adanya interkoneksi antarmoda yang berbasis angkutan massal di Kabupaten Karawang. Disisi lain, angkutan umum yang ada belum semuanya terhubung antar moda transportasi yang satu dengan yang lain, sehingga menghambat mobilisasi masyarakat untuk melakukan perpindahan dalam menunjang aktifitas sehari-hari.

Pengelolaan terhadap infrastruktur tersebut memiliki potensi yang dapat memberikan efek berganda bagi Kabupaten Karawang. Adanya pengelolaan terminal tipe C, angkutan umum, angkutan barang, dan pengelolaan perpajakan akan memberikan penghasilan yang berkontribusi pada Pendapatan Asli Daerah (PAD) melalui penetapan retribusi yang memanfaatkan fasilitas pemerintah daerah. Hal ini juga memberikan dampak bagi masyarakat terhadap fasilitas yang dibangun dengan pemungutan retribusi sebagai penyediaan dan kehadiran pemerintah memenuhi pelayanan yang dibutuhkan masyarakat.

### **C. Landasan Yuridis**

Landasan yuridis dalam perumusan setiap undang-undang haruslah ditempatkan pada bagian Konsideran “Mengingat”. Dalam Konsideran mengingat ini harus disusun secara rinci dan tepat sebagai berikut:

1. Ketentuan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang dijadikan rujukan, termasuk penyebutan pasal dan ayat atau bagian tertentu dari Undang-Undang Dasar 1945 harus ditentukan secara cepat;
2. Undang-undang lain yang dijadikan rujukan dalam bentuk undang-undang yang bersangkutan, yang harus jelas disebutkan nomornya, judulnya, dan demikian pula nomor dan tahun Lembaran Negara dan Tambahan Lembaran Negara.

Penyebutan undang-undang dalam penulisan Konsideran “Mengingat” ini tidak disertai dengan penyebutan nomor pasal ataupun ayat. Penyebutan pasal dan ayat hanya berlaku untuk penyebutan nomor pasal undang-undang yang menjadi dasar hukumnya saja. Misalnya, mengingat Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan. Artinya, undang-undang itu dijadikan dasar yuridis dalam Konsideran mengingat itu sebagai suatu kesatuan sistem norma.

Landasan yuridis merupakan pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk dapat 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.

Landasan yuridis menyangkut persoalan hukum yang berkaitan dengan substansi atau materi yang diatur sehingga perlu dibentuk Peraturan Perundang-undangan yang baru. Beberapa persoalan hukum itu, antara lain, peraturan yang sudah ketinggalan sehingga tidak memadai lagi sebagai landasan normatif, disharmonisasi peraturan perundang-undangan.

Peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan landasan yuridis yang dapat dipertimbangkan untuk penyusunan Peraturan Daerah Kabupaten Karawang tentang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir, yaitu 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 4444), sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
3. 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 5025), sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
4. 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 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
  5. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2023 tentang Provinsi Jawa Barat (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 57, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6866);
  6. Undang-Undang Nomor 114 Tahun 2024 Kabupaten Karawang Di Provinsi Jawa Barat (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 300, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 7051);

7. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Republik Indonesia Nomor 4655);
8. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak Lalu Lintas serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5397);
9. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317);
10. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5468) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
11. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

- (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
12. Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
  13. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 25 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Angkutan Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 306);
  14. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 304) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 25 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Angkutan Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 648);
  15. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 1987);

16. Peraturan Daerah Kabupaten Karawang Nomor 15 Tahun 2012 tentang Kelas Jalan, Pengamanan, dan Perlengkapan Jalan Kabupaten (Lembaran Daerah Kabupaten Karawang Nomor 15 Tahun 2015);
17. Peraturan Daerah Kabupaten Karawang Nomor 14 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kabupaten Karawang (Lembaran Daerah Kabupaten Karawang Tahun 2016 Nomor 14) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Daerah Kabupaten Karawang Nomor 11 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Kabupaten Karawang Nomor 14 Tahun 2016 Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kabupaten Karawang (Lembaran Daerah Kabupaten Karawang Tahun 2021 Nomor 11);
18. Peraturan Daerah Kabupaten Karawang Nomor 2 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Perhubungan (Lembaran Daerah Kabupaten Karawang Tahun 2020 Nomor 2).

## **BAB V**

# **JANGKAUAN ARAH PENGATURAN RUANG LINGKUP MATERI MUATAN PERATURAN DAERAH TENTANG PENGELOLAAN TERIMANL TIPE C ANGKUTAN UMUMN, ANGKUTAN BARANG DAN PENGELOLAAN PARKIR**

### **A. Jangkuan Arah Pengaturan**

Jangkauan arah pengaturan dalam Peraturan Daerah Kabupaten Karawang tentang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir yang merupakan perwujudan sila ke lima Pancasila menyatakan bahwa Keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia, Pembukaan Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 mengamanatkan negara untuk melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia berdasarkan kemerdekaan dan perdamaian abadi, dan keadilan sosial, sesuai dengan kewenangan yang dimiliki oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Karawang.

Penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Karawang tentang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir dapat menjadi dasar hukum bagi Pemerintah Daerah Kabupaten Karawang dalam Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir di Daerah, sesuai dengan kewenangan

yang dimiliki melaksanakan tugas dan dalam rangka meningkatkan kesejahteraan rakyat serta meningkatkan pelayanan bagi masyarakat khususnya masyarakat Kabupaten Karawang dalam hal memenuhi kebutuhan atau pelayanan dasar yaitu lingkungan hidup yang bersih.

Peningkatan pelayanan dasar, sarana dan prasarana dalam rangka meningkatkan Kesehatan masyarakat diselenggarakan dengan mengintegrasikan semua komponen. Berdasarkan maksud tersebut maka perlu diatur dan ditetapkan dengan Peraturan Daerah Kabupaten Karawang tentang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir

## **B. Materi yang Akan Diatur**

Berikut garis besar materi muatan rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Karawang tentang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir, yaitu:

### **1. Sasaran**

Yang menjadi sasaran dari Peraturan ini adalah menjamin dan meningkatkan penyediaan fasilitas umum berkaitan moda transportasi yang terjangkau, pelayanan pada kepentingan umum dalam hal akses mobilitas yang tersedia, dan memberikan pemenuhan pada kebutuhan masyarakat terkait bidang transportasi.

### **2. Jangkuan Peraturan**

- a. Sebagai Subyek adalah Perangkat Daerah yang memiliki tugas dan fungsi dalam Pengelolaan dan Penataan terhadap fasilitas umum yang berkaitan

dengan Pengelolaan Terminal Tipe C, Angkutan Umum, Angkutan Barang, dan Pengelolaan Perparkiran di Kabupaten Karawang

- b. Sebagai Obyek adalah masyarakat umum, pelaku usaha bidang penyelenggaraan moda transportasi dan jasa penyediaan perparkiran serta *Stakeholder* lainnya pada wilayah Kabupaten Karawang.

### 3. Arah Pengaturan

Peraturan Daerah ini diarahkan pada terbentuknya mekanisme pengelolaan terkait penyediaan Terminal Tipe C, Angkutan Umum, Angkutan Barang, dan Pengelolaan Perparkiran yang tertata dan pelayanan dan pemenuhan fasilitas yang baik serta layanan dalam upaya peningkatan Pendapatan Daerah dalam bentuk retribusi.

Dalam Peraturan daerah ini akan diatur tentang:

- a. Ketentuan Umum;
- b. Tujuan, Asas, dan Ruang Lingkup;
- c. Pengelolaan Terminal Tipe C;
- d. Pengelolaan Angkutan Umum dan Angkutan Barang;
- e. Pengelolaan Parkir;
- f. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas;
- g. Pengaturan Transportasi;
- h. Sarana dan Prasarana Perparkiran;
- i. Ketentuan Peralihan; dan
- j. Ketentuan Penutup.

## **BAB VI**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

1. Sesuai dengan kajian yang telah dilakukan atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja dimana Peraturan Daerah memiliki kewenangan melakukan pengaturan penjabaran lebih lanjut ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi. Selain itu, Perda yang berlaku memuat materi sudah tidak sesuai lagi berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan muatan lokal yang harus disesuaikan dengan kondisi yang ada mengenai Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir dan fasilitas lainnya.
2. Terdapat berbagai perkembangan dan kebutuhan hukum dalam Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir yang belum dapat diakomodasi selain adanya perubahan dan perkembangan aturan yang lebih tinggi. Bahwa Rancangan Peraturan daerah tentang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir, memiliki keterkaitan dan sinkronisasi, baik dengan peraturan perundang-undangan yang kedudukannya lebih tinggi maupun dengan peraturan perundang-undangan yang kedudukannya sama.
3. Bahwa Rancangan Peraturan daerah tentang Pengelolaan Terminal Tipe C

Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir, selain ada keterkaitan dan sinkronisasi dengan peraturan perundang-undangan dipengaruhi oleh nilai filosofis, sosiologis dan yuridis sebagai dasar nilai-nilai kebenaran, kemasyarakatan dan hukum normatif.

4. Jangkauan, Arah Pengaturan, dan Ruang Lingkup Materi Muatan Rancangan Peraturan daerah tentang pengelolaan air limbah domestik, telah didasarkan pada metode pembentukan berdasarkan UU No. 12 Tahun 2011 Tentang Pembentukan. Peraturan perundang-undangan, yang memiliki daya atur, daya ikat, daya paksa dan daya sanksi yang disesuaikan dengan kondisi perilaku masyarakat, lingkungan dan kebutuhan hukum pada masyarakat

## **B. Saran**

1. Kepada Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten Karawang diharapkan segera menetapkan Peraturan Daerah Kabupaten Karawang tentang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir Karawang.
2. Berdasarkan masukan dari naskah akademik ini, hendaknya dapat dijadikan sebagai landasan filosofis, sosiologis dan yuridis atas penyusunan Peraturan Daerah Kabupaten Karawang tentang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan Barang dan Pengelolaan Parkir.
3. Kepada Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten Karawang agar memasukan dan memberikan prioritas Peraturan Daerah Kabupaten Karawang tentang Pengelolaan Terminal Tipe C Angkutan Umum, Angkutan

Barang dan Pengelolaan Parkir Karawang ini dalam Program Pembentukan Peraturan Daerah (Propemperda) untuk segera dapat dibahas bersama- sama dengan Pemerintah Daerah sesuai ketentuan perundang-undangan yang berlaku

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

Abdul Latief, *Hukum dan Peraturan Kebijaksanaan (beleidsregel) Pada Pemerintah Daerah*, UII Press, Yogyakarta, 2006.

Ateng Syariuddin, *Asas-asas Pemerintahan Yang Layak Pegangan Bagi Pengabdian Kepala Daerah, dalam Himpunan Makalah Asas-asas Umum Pemerintahan Yang Baik (A.A.U.P.B)*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994.

A. Ridwan Halim, *Evaluasi Kuliah Filsafat Hukum*, Ghalia Indonesia Jakarta, 1987.

Bagir Manan, *Hubungan Antara Pemerintah Pusat dan Daerah Menurut UUD 1945*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 1994,.

\_\_\_\_\_, *Menyongsong Fajar Otonomi Daerah*, Pusat Studi Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta, 2005.

Donald A. Rumokoy, *Perkembangan Tipe Negara Hukum dan Peranan Hukum Administrasi Negara*, petikan dari buku *Dimensi-dimensi Hukum Administrasi Negara*, UII Press, Yogyakarta, 2001.

Dinas Perhubungan Kabupaten Karawang, *Rencana Kerja Dinas Perhubungan Kabupaten Karawang Tahun 2024*.

Dit. BSLLAK, *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*, Dit BSLLAK, Jakarta; 1998.

Gede Pantja Astawa dan Inna Junaenah, *Indeks Otonomi Daerah: Tawaran Titik Temu Negara Hukum dan Pembangunan di Aras Lokal*, (Kumpulan Pemikiran), Rosda-PSKN-HTN FH Unpad, Bandung, 2011.

Hadi, Sutrisno, *Metode Penelitian*, Yogyakarta: Andi Offset, 1992.

Gustav Radbruch dalam Sajipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, CV. Rajawali, Jakarta, 1982.

Hans Kelsen, *General Theory of Law and State*, New York and Russel, 1973.

Haeruman Jayadi, *Kedudukan dan Materi Muatan Peraturan Mahkamah Konstitusi Berdasarkan Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan*, Program Pasca Sarjana Unpad, Bandung, 2009.

HM. Laica Marzuki, *Berjalan-jalan di Ranah Hukum: Pikiran Pikiran Lepas*, Konstitusi Press, Jakarta, 2005.

I Gde Pantja Astawa, *Problematika Hukum Otonomi Daerah di Indonesia*, Alumni, Bandung, 2008.

Lendy Siar, *Pengaturan dan Pelaksanaan Pengawasan Preventif terhadap Peraturan Daerah*, Tesis Program Pascasarjana Unpad, Bandung.

Koesworo, E., *Otonomi Daerah, Untuk Demokrasi dan Kemandirian Rakyat*, Yayasan Pariba, Jakarta, 2001.

Moh.Kusnardi dan Harmaily Ibrahim, *Hukum Tata Negara Indonesia*, Pusat Studi Hukum Tata Negara Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jakarta, 1981.

Muhammad fauzan, *Hukum Pemerintahan Daerah, kajian Tentang Hubungan*

*Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Daerah*, Stain Press, cetakan Kedua, Purwokerto, 2010.

Miriam Budiardjo, *Dasar-dasar Ilmu Politik*, PT. Gramedia, Jakarta, 2012.

Maria Farida Indarti, *Perundang-Undangan: Jenis, Fungsi dan Materi Muatan*, PT. Kanisius, Yogyakarta, 2020.

Ni'matul Huda, *Problematika Pembatalan Peraturan Daerah*, FH UII Press, Yogyakarta, 2010.

Prasojo, Eko, Irfan Ridwan, et.al, *Desentralisasi dan Pemerintahan Daerah; Antara Model Demokrasi Lokal & Efisiensi Struktural*, FISIP UI, Depok, 2006.

Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*, PT. Rajagrafindo, Jakarta, 2006.

Soerjono Soekanto, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta : Raja Grafindo Persada, 2001.

Sudikno, *Bab-bab Tentang Penemuan Hukum*, PT. Citra Aditya bakti, Bandung, 1993.

Sumali, *Kekuasaan Eksekutif di Bidang Peraturan Pengganti Undang-Undang(Perppu)*, UMM Press, Malang, 2002.

Rusli K. Iskandar, *Normafikasi Hukum Administrasi Negara dalam Dimensi-Dimensi Pemikiran Hukum Administrasi Negara*, UII Press, Yogyakarta, 2001.

Yohanes Golot Tuba Helan, *Implementasi Prinsip Demokrasi dalam Pembentukan Peraturan Daerah di Era Otonomi Daerah*, Disertasi Program Pascasarjana Unpad, Bandung, 2006.

## **Jurnal**

Badan Pusat Statistik, *Kabupaten Karawang Dalam Angka 2025*, BPS Kabupaten Karawang Vol. 29, 2025.

Erdin Tahir, *Analisis Keberlakuan Peraturan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia dalam Sistem Peraturan Perundang-Undangan di Indoensia*, Jurnal Holrev, Vol 3, No. 2 September 2019.

Rinda Hesti Kusumaningtyas, "Evaluasi dan Perancangan Sistem Informasi Lahan Parkir", Jurnal Sistem Informasi, Vol. 9, No. 1 Februari 2016.