

**EFEKTIVITAS UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU
LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DALAM MENDUKUNG
PEMBANGUNAN EKONOMI DAN PENGEMBANGAN
WILAYAH KOTA SURAKARTA**
Anti Mayastuti

Dosen Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret (UNS)

Abstract

Traffic and road transport has a strategic role in supporting development and national integration as part of efforts to promote the general welfare, as mandated in the Constitution of the Republic of Indonesia Year 1945, so it requires a synergistic relationship (synergistic relationship) between the implementation of UU No. 22 Tahun 2009 on Traffic and Transportation with economic development and regional development especially in Surakarta. The Government is obliged to keep the roads safe, orderly and smooth, so as to encourage development in areas of the economy and industry, particularly in the areas of production, consumption and distribution of goods or services, either within or between Surakarta, with the ex-residency of Surakarta, in order to achieve equitable development and its results, economic growth and balanced development of the region.

Keywords: UU No. 22 Tahun 2009, traffic, roads, economic and regional development

A. PENDAHULUAN

1. Latar Belakang Masalah

Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah Negara Pancasila yang berdasarkan hukum, dengan ciri-ciri negara hukum di Indonesia adalah adanya supremasi hukum, adanya kedudukan yang sama dalam hukum dan terjaminnya hak-hak asasi manusia oleh undang-undang¹. Dalam konteks tersebut, keberadaan hukum di Indonesia bukan semata-mata untuk

¹ Yesmil Anwar & Adang, Pengantar Sosiologi Hukum, Grasindo, Jakarta, 2008, hlm.168.

mengatur kehidupan yang lebih baik, melainkan juga konsekuensi logisnya yaitu harus mampu membangun tata hukum nasional yang dapat mewujudkan fungsi-fungsi hukum dalam masyarakat bangsa kita.

Lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional perlu dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah,² sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Mengingat angka kecelakaan lalu lintas dari tahun ke tahun mengalami peningkatan secara signifikan, diperburuk dengan perilaku yang tidak patuh objek hukum itu sendiri, maka bisa dipahami jika dari tahun ke tahun makin meningkatnya kepadatan lalu lintas yang disebabkan oleh peningkatan mobilitas masyarakat didukung dengan mudahnya kepemilikan kendaraan bermotor serta perkembangan sarana dan prasarana lalu lintas yang lebih lambat dari pertumbuhan lalu lintas menyebabkan tingginya angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia. Hal ini mendorong pemerintah bersama dengan DPR menerbitkan Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Jalan merupakan salah satu sarana mewujudkan pemerataan pembangunan ekonomi dan hasil-hasilnya, sebagai salah satu subsistem

² Tertuang dalam Diktum a dan b Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

pembentuk sistem sosial, di samping subsistem hukum, pendidikan, agama, dan budaya.

2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian dapat diambil suatu permasalahan yang menjadi bahasan dalam tulisan ini adalah Bagaimana Efektivitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dalam mendukung Pembangunan Ekonomi dan Pengembangan Wilayah Kota Surakarta ?

B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode *sosiolegal* yaitu kajian terhadap hukum dengan menggunakan pendekatan ilmu hukum maupun ilmu sosial, artinya mendekati masalah hukum sesuai dengan kenyataan yang hidup dalam kehidupan praktis³. Adapun sifat penelitiannya deskriptif evaluatif yang memberikan gambaran secara sistematis terhadap obyek yang akan diteliti⁴. Penelitian ini pertama, mengidentifikasi adanya faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, kedua mengidentifikasi tingkat pelanggaran lalu lintas yang terjadi di Kota Surakarta, dan ketiga faktor kondisi dan kelayakan jalan yang memegang peran strategis dalam menunjang pertumbuhan perekonomian dan pengembangan wilayah. Ketiga faktor tersebut dikaji secara sistematis, supaya dapat berjalan secara sinergis, selanjutnya dilakukan kajian ilmiah yang sistemik, holistik dan futuristik yang

³ Sulistyowati Irianto dan Shidarta. *Metode Penelitian Hukum : Konstelasi dan Refleksi*. Jakarta. Yayasan

Obor Indonesia. 2009. Hlm.174

⁴ Bambang Sunggono. *Metodologi Penelitian Hukum*. Jakarta. Raja Grafindo Persada. 2005. Hlm.35

bertujuan untuk mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas di Kota Surakarta. Kedua, untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah Kota Surakarta.

Data primer diperoleh melalui wawancara dengan Unit Satlantas Kota Surakarta, Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah dan Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kota Surakarta. Data Sekunder diperoleh melalui studi pustaka dengan menginventarisasi peraturan perundang-undangan yang terkait dengan lalu lintas dan Angkutan Jalan yaitu Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 dan UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

Data yang diperoleh dianalisis secara kualitatif, dengan cara mendeskripsikan objek penelitian yaitu implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 di Kota Surakarta kemudian diproyeksikan pada standar norma-norma hukum/peraturan perundang-undangan yang berlaku dan berdasarkan teori-teori dalam Ilmu Hukum.

C. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

1. Efektivitas UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Hukum dan Undang-Undang tidak berdiri sendiri, ia tidak sepenuhnya otonom dan punya otoritas absolut. Apabila kita melihat kehidupan hukum suatu bangsa hanya dengan menggunakan tolok ukur undang-undang,

maka kita tidak akan memperoleh gambaran tentang keadaan hukum yang sebenarnya hanya dengan membaca peraturan perundang-undangnya saja, diperlukan potret kenyataan hukum yang hanya dapat dilihat melalui perilaku hukum sehari-hari.⁵ Apabila kita ingin benar-benar melihat bagaimana keadaan hukum lalu lintas Indonesia, sebaiknya kita berdiri di pinggir jalan dan jangan hanya membaca undang-undang lalu lintas saja.

Menurut R. Otje Salman, efektivitas hukum ialah kesadaran hukum berkaitan dengan validitas atau menyangkut masalah mengenai ketentuan tersebut benar-benar berfungsi dengan semestinya dalam masyarakat, sehingga hukum dapat menciptakan pola-pola baru di dalam masyarakat yang mendukung terciptanya suatu kondisi yang dapat menunjang pembangunan di berbagai sektor.⁶

Efektivitas hukum adalah daya kerja hukum dalam mengatur dan memaksa masyarakat untuk taat terhadap hukum⁷. Dalam hal ini efektivitas hukum adalah kemampuan atau daya kerja Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dimaksudkan sebagai salah satu instrumen untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.

Setelah berjalan selama kurang lebih 4 (empat) tahun sejak diundangkan, ternyata Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, belum efektif berlaku di dalam masyarakat. Hal ini

⁵ Satjipto Rahardjo. *Sisi-Sisi Lain dari Hukum di Indonesia*. Kompas, Jakarta, 2006, hlm. 95.

⁶ R.Otje Salman. *Beberapa Aspek Sosiologi Hukum*. Alumni, Bandung, 1989, hlm. 68-69.

⁷ Prof.Dr.H.Zainudin Ali, M.A.*Sosiologi Hukum*. Sinar Grafika, Jakarta, 2009, hlm.62

dibuktikan dengan belum tercapainya tujuan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, sebagaimana dicantumkan dalam Pasal 3, yang menyatakan bahwa tujuan diselenggarakannya lalu lintas dan angkutan jalan adalah:

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

Memang masih terlalu dini, dengan jangka waktu pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang baru berusia 4 (empat) tahun dikatakan tidak efektif, namun hal ini tampak dari masih banyaknya terjadi pelanggaran berlalu lintas dan tingginya angka kecelakaan lalu lintas, sehingga penyelenggaraan jalan yang aman, selamat tertib dan lancar masih belum tercapai.

Di samping itu, dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan belum mempunyai peraturan pelaksanaan, sebagaimana diperintahkan dalam undang-undang tersebut. Tidak adanya peraturan pelaksanaan dari undang-undang tersebut, akan mengganggu keserasian antara ketertiban dengan ketrentaman di bidang lalu lintas dan angkutan jalan raya yang sangat merugikan petugas maupun para pemakai jalan raya. Dengan tidak adanya peraturan pelaksanaan sebagaimana diperintahkan

oleh undang-undang, kadang-kadang diatasi dengan jalan mengeluarkan peraturan pelaksanaan yang derajatnya jauh lebih rendah dari apa yang diatur dalam undang-undang.⁸

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, di dalam beberapa pasalnya disebutkan perlunya diatur secara khusus dengan Peraturan Pemerintah mengenai beberapa hal, antara lain :

1. forum lalu lintas dan angkutan jalan (Pasal 13)
2. penyusunan dan penetapan rencana induk jaringan lalu lintas dan angkutan jalan (Pasal 18)
3. jalan kelas khusus (Pasal 19)
4. pengelompokan kelas jalan dan tata cara penetapan kelas jalan (Pasal 20)
5. batas kecepatan (Pasal 21)
6. perlengkapan jalan (Pasal 25)
7. organisasi dan tata kerja unit pengelola dana preservasi jalan (Pasal 32)
8. fungsi, klasifikasi, tipe, penetapan lokasi, fasilitas, lingkungan kerja, pembangunan dan pengoperasian terminal (Pasal 42)
9. pengguna jasa fasilitas parkir, perizinan, persyaratan dan tata cara penyelenggaraan fasilitas dan parkir untuk umum (Pasal 43)
10. pembangunan, pengelolaan, pemeliharaan, serta spesifikasi teknis fasilitas pendukung lalu lintas dan angkutan jalan (Pasal 46)
11. persyaratan teknis dan laik jalan (Pasal 48)
12. modifikasi dan uji tipe (Pasal 51)

⁸ Soerjono Soekanto. *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. 2013. Jakarta ; Rajawali Pers. Hlm 37

13. uji berkala (Pasal 56)
14. perlengkapan kendaraan bermotor (Pasal 57)
15. persyaratan dan tata cara penyelenggaraan bengkel umum (Pasal 60)
16. persyaratan keselamatan (Pasal 61)
17. kriteria dan tata cara pengenaan sanksi administratif (Pasal 76, Pasal 92)
18. pelaksanaan analisis dampak lalu lintas (Pasal 101)
19. kekuatan hukum alat pemberi isyarat lalu lintas, rambu lalu lintas dan/atau marka jalan (Pasal 102)
20. manajemen kebutuhan lalu lintas (Pasal 133)
21. kriteria dan tata cara pengenaan sanksi administratif (Pasal 136)
22. Mobil barang yang digunakan untuk angkutan orang (Pasal 137)
23. angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek (Pasal 150)
24. angkutan multimoda, persyaratan dan tata cara memperoleh izin (Pasal 165)
25. pengawasan muatan angkutan barang (Pasal 172)
26. pemberian subsidi angkutan penumpang umum (Pasal 185)
27. ganti kerugian (Pasal 192, Pasal 193)
28. standar pelayanan dan persaingan yang sehat (Pasal 198)
29. penetapan rencana umum nasional keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan dan kewajiban perusahaan angkutan umum membuat, melaksanakan dan menyempurnakan sistem manajemen keselamatan serta persyaratan alat pemberi informasi kecelakaan lalu lintas (Pasal 205)
30. pengawasan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan (Pasal 207)

31. pencegahan dan penanggulangan pencemaran lingkungan hidup di bidang lalu lintas dan angkutan jalan (Pasal 209)
32. tata cara, persyaratan dan prosedur penanganan ambang batas eemisi gas buang dan tingkat kebisingan yang diakibatkan oleh kendaraan bermotor (Pasal 210)
33. tata cara dan kriteria pengenaan sanksi administratif (Pasal 218, Pasal 244)
34. pengembangan industri prasarana lalu lintas dan angkutan jalan (Pasal 225)
35. pemberian perlakuan khusus di bidang lalu lintas dan angkutan jalan kepada penyandang cacat, manusia, usia lanjut, anak-anak, wanita hamil dan orang sakit (Pasal 242)
36. sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan (Pasal 252)
37. pengembangan sumber daya manusia di bidang lalu lintas dan angkutan jalan (Pasal 255)

Dalam ketentuan penutup Pasal 320 diatur *"peraturan pelaksanaan undang-undang ini harus ditetapkan paling lama 1 (satu) tahun sejak undang-undang ini mulai berlaku"*. Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 ditetapkan pada tanggal 22 Juni 2009, hal ini berarti paling lama sampai dengan tanggal 22 Juni 2010, harus sudah dibuat peraturan pelaksanaan undang-undang tersebut dengan Peraturan Pemerintah. Meskipun dalam Pasal 324 disebutkan *"pada saat undang-undang ini mulai berlaku, semua peraturan pelaksanaan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan undang-undang ini"*.

Selain permasalahan undang-undang atau hukum itu sendiri, efektivitas peraturan perundang-undangan juga ditentukan oleh aparat penegak hukum, yaitu mereka yang bekerja di bidang kehakiman, kejaksaan, kepolisian, kepengacaraan dan pemasyarakatan. Penegakan hukum (*law enforcement*) dalam arti luas adalah melingkupi pelaksanaan dan penerapan hukum terhadap setiap pelanggaran atau penyimpangan hukum yang dilakukan oleh subjek hukum, dalam arti sempit penegakan hukum adalah kegiatan penindakan terhadap setiap pelanggaran atau penyimpangan terhadap peraturan perundang-undangan.⁹ Dewasa ini, kualitas penegak hukum mendapat sorotan yang sangat tajam, karena aparat penegak hukum itulah yang berperan utama atas kerusakan hukum di Indonesia. Sebagus apapun kualitas hukum atau peraturan perundang-undangan, apabila mental dan perilaku aparat penegak hukumnya rusak, maka hukum yang ditegakkan ibarat menegakkan benang basah. Dengan tidak mengesampingkan keberhasilan penegakkan hukum di bidang-bidang lain, yang seringkali dikatakan bahwa penegak hukum hanya mampu menegakkan hukum terhadap mereka yang lemah, miskin, bodoh, tidak berduit dan tidak berpangkat.

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

⁹ Sabian Utsman. *Dasar-Dasar Sosiologi Hukum*. 2009. Yogyakarta, Pustaka Pelajar. hlm. 243.

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

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

Budaya hukum masyarakat Indonesia sangat majemuk (*plural society*), pandangan dan sikap masyarakat terhadap hukum juga sangat beragam, tetapi harapan masyarakat terhadap penegakan hukum sangat tinggi, untuk menciptakan kedamaian dan ketertiban hidup dalam masyarakat. Dukungan dan peran serta masyarakat dalam penegakan mutlak diperlukan untuk tercapainya supremasi hukum.

2. Korelasi antara Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan Pembangunan Ekonomi dan Pengembangan Wilayah Kota Surakarta

Setiap usaha pembangunan ekonomi mempunyai tujuan utama untuk meningkatkan jumlah dan jenis peluang kerja dalam usaha meningkatkan kesejahteraan masyarakat.¹⁰ Dalam mencapai tujuan tersebut, pemerintah beserta masyarakat daerah harus secara bersama-sama mengambil inisiatif pembangunan daerah. Oleh karena itu, pemerintah beserta masyarakat daerah dengan menggunakan sumber daya yang ada di daerah harus mampu menaksir potensi sumber daya yang diperlukan untuk merancang dan membangun perekonomian daerah. Pemerataan pembangunan wilayah harus memperhatikan masalah dan potensi yang ada di wilayah, sehingga diharapkan akan terjadi spesialisasi dalam proses pembangunan dengan keunggulan komparatif yang dimiliki masing-masing wilayah.¹¹

Dalam menjalankan roda pemerintahan, sangat disadari adanya keterbatasan dan hambatan yang dibentuk dari lingkungan pemerintahan daerah tersebut berada. Keterbatasan sumber daya alam dan kemampuan sumber daya manusia yang berbeda-beda akan sangat mempengaruhi keberhasilan pemerintah daerah dalam upaya memakmurkan rakyatnya. Begitu juga keterbatasan sumber-sumber keuangan daerah maupun penguasaan teknologi oleh manusia pendukungnya juga akan mempengaruhi tingkat keberhasilan suatu pemerintahan di daerah. Kemampuan seluruh sumber daya manusia

¹⁰ Sri Kusreni. *Pengaruh Perubahan Struktur Ekonomi terhadap Spesialisasi Sektoral dan Wilayah*. *Majalah Ekonomi* Vol. XIX No. 1, hlm. 20.

¹¹ Rudy Badrudin. *Ekonomika Otonomi Daerah*. Yogyakarta, UPP STIM YKPN. 2012. hlm. 5.

beserta seluruh sistem politik lokal yang melingkupinya akan sangat berpengaruh terhadap keberhasilan melaksanakan pembangunan daerah, guna mencapai kesejahteraan rakyat.

Kegiatan pemerintah daerah dalam melaksanakan pembangunan di antara dengan dibangunnya berbagai fasilitas publik seperti fasilitas jalan, jembatan, telekomunikasi, listrik, gedung sekolah, gedung rumah sakit, pasar dan berbagai fasilitas publik lainnya yang akan dimanfaatkan oleh masyarakat. Beberapa fasilitas publik tersebut akan memudahkan aksesibilitas masyarakat dalam melakukan aktivitas ekonomi. Di samping itu, masyarakat juga dapat memanfaatkan untuk aktivitas nonekonomi khususnya dalam melakukan aktivitas sosial kemasyarakatan di berbagai ruang publik yang tersedia.¹²

Sejalan dengan kondisi ekonomi nasional mengarah pada kondisi yang lebih baik, pertumbuhan ekonomi Kota Surakarta pada tahun 2011 mencapai 6,04 persen, secara agregat cukup dinamis, bila dibandingkan dengan pertumbuhan ekonomi Kota Surakarta pada tahun sebelumnya (2010) yang mencapai 5,94 persen. Pada 2012 pertumbuhan ekonomi kota Surakarta menempati peringkat kedua setelah Kabupaten Sragen.

Pertumbuhan ekonomi di Kota Surakarta tidak terlepas dengan pertumbuhan ekonomi di wilayah Eks Karesidenan Surakarta. Dari eks karesidenan Surakarta tahun 2011, hanya Kota Surakarta (6,04 persen) dan Kabupaten Sragen (6,56 persen) yang mengalami pertumbuhan ekonomi di atas pertumbuhan Jawa Tengah (6,01 persen) di antaranya kabupaten Boyolali 5,28

¹² Ibid hlm. 21.

persen, Kabupaten Klaten 1,96 persen, Kabupaten Sukoharjo 4,96 persen, Kabupaten Wonogiri 2,04 persen, dan Kabupaten Karanganyar 5,50 persen.

Pertumbuhan dan pembangunan ekonomi di Kota Surakarta sangat dipengaruhi oleh pertumbuhan ekonomi di luar wilayah Kota Surakarta terutama eks karesidenan Surakarta, karena daerah-daerah tersebut merupakan daerah penyangga perekonomian Kota Surakarta, sebagai pemasok bahan baku industri, dan juga banyak tenaga kerja yang didatangkan dari luar Kota Surakarta, sehingga tampak peran vital jalan sebagai salah satu bagian dari transportasi darat yang harus dimaksimalkan potensinya.

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

Peran strategis jalan diatur dalam Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 menyatakan bahwa *“jalan sebagai bagian sistem transportasi mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya,*

lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan serta dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat". Pasal 5 ayat (2), *"jalan sebagai prasarana distribusi barang dan jasa merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, bangsa dan negara"*. Pasal 5 ayat (3) *"jalan yang merupakan satu kesatuan sistem jaringan jalan menghubungkan dan mengikat seluruh wilayah Republik Indonesia"*.

Mengingat peran dan potensi vital jalan, pemerintah dan pemerintah daerah yang berwenang untuk menyelenggarakan jalan, yaitu melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan jalan. Oleh sebab itu, pemerintah dan pemerintah daerah wajib secara berkala mengadakan pembangunan dan pemeliharaan jalan secara berkala, karena menyangkut hajat hidup masyarakat. Tetapi seringkali kondisi jalan kurang mendapatkan perhatian serius dari pemerintah dan/atau pemerintah daerah, padahal kondisi jalan juga mempengaruhi tingginya angka kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan, misalnya kondisi jalan yang rusak dan berlubang.

Berdasarkan Penjelasan Umum Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004, jalan sebagai bagian sistem transportasi nasional mempunyai peranan penting terutama dalam mendukung ekonomi, sosial budaya, lingkungan, politik serta pertahanan dan keamanan. Dari aspek ekonomi, jalan sebagai modal sosial masyarakat merupakan katalisator di antara proses produksi, pasar dan konsumen akhir. Dari aspek sosial budaya, keberadaan jalan membuka cakrawala masyarakat yang dapat menjadi wahana perubahan sosial, membangun toleransi dan mencairkan sekat budaya. Dari aspek lingkungan,

keberadaan jalan diperlukan untuk mendukung pembangunan berkelanjutan. Dari aspek politik, keberadaan jalan menghubungkan dan mengikat antardaerah, sedangkan dari aspek pertahanan dan keamanan, keberadaan jalan memberikan akses dan mobilitas dalam penyelenggaraan sistem pertahanan dan keamanan.

Tingkat perkembangan antardaerah yang serasi dan seimbang merupakan perwujudan berbagai tujuan pembangunan. Tingkat perkembangan suatu daerah (wilayah dalam batasan administratif) akan dipengaruhi oleh satuan wilayah pengembangan yang bersangkutan. Pada prinsipnya, perkembangan semua satuan wilayah pengembangan perlu dikendalikan agar dicapai tingkat perkembangan antardaerah yang seimbang. Usaha pengendalian tersebut pada dasarnya merupakan salah satu langkah penyeimbangan dalam pengembangan wilayah yang dapat dilakukan secara langsung atau tidak langsung.

Agar diperoleh suatu hasil penyelenggaraan jalan yang memberikan pelayanan yang optimal, diperlukan penyelenggaraan jalan secara terpadu dan bersinergi antarsektor, antardaerah dan juga antarpemerintah serta masyarakat termasuk dunia usaha, sehingga mempercepat pembangunan di segala bidang. Tersebar nya lokasi baik sumber alam, tempat produksi, pasar maupun konsumen akhir, menuntut diikutinya pola efisiensi dalam menghubungkan tempat-tempat tersebut.

Penyelenggaraan jalan dilakukan berdasarkan pada asas kemanfaatan, keamanan dan keselamatan, keserasian, keselarasan dan

keseimbangan, keadilan, transparansi dan akuntabilitas, keberdayagunaan dan keberhasilgunaan serta kebersamaan dan kemitraan sebagaimana disebutkan dalam Pasal 2 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, niscaya akan dapat mewujudkan pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya, meningkatkan pembangunan ekonomi dan perkembangan antarwilayah yang seimbang, sehingga tercipta keadilan bagi seluruh rakyat Indonesia. Dengan penyelenggaraan jalan yang baik, maka tidak akan terjadi kesenjangan ekonomi yang mencolok antara satu daerah dengan daerah lain.

Beberapa upaya yang dilakukan oleh pemerintah daerah Kota Surakarta untuk meningkatkan laju pertumbuhan ekonomi adalah 1) mengeluarkan regulasi di bidang perijinan, di antaranya Surat Edaran Walikota Surakarta Nomor 974 dan Surat Edaran Walikota Surakarta Nomor 364 tentang Pelayanan satu atap, Surat Keputusan Walikota Surakarta Nomor 12 Tahun 2005 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pembebasan Pembayaran Retribusi Tanda Daftar Perusahaan, Izin Usaha Industri (IUI) dan Izin Usaha Perdagangan (IUP) bagi usaha kecil mikro di Kota Surakarta, 2) pembangunan sektor ekonomi di bidang Pasar Tradisional dan Pasar Modern 3) Pengadaan even-even di bidang perdagangan dan industri baik nasional maupun internasional.

Jalan sebagai prasarana distribusi barang dan jasa dalam bidang pembangunan ekonomi merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, bangsa dan negara yang merupakan satu kesatuan sistem jaringan jalan yang menghubungkan dan mengikat seluruh wilayah Republik Indonesia, sebagai salah satu instrument dan infrastruktur yang memperkokoh integrasi nasional.

D. PENUTUP

Kesimpulan

1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tidak efektif dalam rangka mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas di Kota Surakarta. Hal ini ditunjukkan dengan tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada kategori usia 17 s/d 26 tahun pada tahun 2010-2012 dan belum dibuatnya peraturan pelaksanaan dari UU tersebut.
2. Hubungan yang sinergis antara implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah khususnya di Kota Surakarta terkait dengan peran vital dan fungsi strategis jalan sebagai sarana penghubung antara satu wilayah dengan wilayah lain. Apabila penyelenggaraan jalan dilakukan dengan baik maka kegiatan ekonomi produksi, konsumsi dan distribusi barang atau jasa, baik dalam Kota Surakarta atau antara Kota Surakarta dengan wilayah eks-karesidenan Kota Surakarta juga berjalan lancar, sehingga tercapai pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya, pertumbuhan ekonomi dan perkembangan wilayah yang seimbang.

Saran

1. Mengingat masih belum sempurnanya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, maka diperlukan keberanian polisi lalu lintas khususnya Satlantas Kota Surakarta menjadi pelaku hukum yang arif dan kreatif untuk melakukan penafsiran hukum progresif dengan melakukan penegakan hukum lalu lintas dengan menampilkan sikap yang baik, sopan dan rendah

hati serta tidak tebang pilih, menjadi panutan dan contoh yang baik bagi masyarakat dalam berkendara.

2. Bagi Pemerintah Kota Surakarta hendaknya memaksimalkan peran, fungsi dan potensi jalan guna pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah Kota Surakarta dengan arif dan bijaksana mereview kembali peraturan-peraturan daerah tentang penataan jalan, perparkiran dan sebagainya, sehingga dapat ikut megupayakan ketertiban, keamanan, keselamatan dan kenyamanan berlalu lintas.
3. Bagi pemerintah, pemerintah provinsi, pemerintah daerah, kepala Kepolisian Republik Indonesia, hendaknya segera menyusun peraturan pelaksana sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, supaya UU tersebut dapat efektif berlakunya bagi masyarakat.

E. DAFTAR PUSTAKA

- Romli Atmasasmita. 2001. *Reformasi Hukum, Hak Asasi Manusia, dan Penegakan Hukum*. Bandung: Mandar Maju.
- R. Otje Salman. 1989. *Beberapa Aspek Sosiologi Hukum*. Bandung : Alumni.
- Rudy Badrudin. 2012. *Ekonomika Otonomi Daerah*. Yogyakarta, UPP STIM YKPN.
- Sabian Utsman. 2010. *Dasar-Dasar Sosiologi Hukum : Dilengkapi Proposal Penelitian Hukum (Legal Research)*. Yogyakarta. Pustaka Pelajar.

Satjipto Rahardjo. 2006. *Sisi-Sisi Lain dari Hukum di Indonesia*. Jakarta. Kompas.

Soerjono Soekanto. 2013. *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta. Rajawali Pers.

Yesmil Anwar & Adang. 2009. *Pengantar Sosiologi Hukum*. Jakarta. Gramedia Widiasarana Indonesia.

Zainuddin Ali. 2009. *Sosiologi Hukum*. Jakarta. Sinar Grafika.

Jurnal

Sri Kusreni. *Pengaruh Perubahan Struktur Ekonomi terhadap Spesialisasi Sektoral dan Wilayah dan Penyerapan Tenaga Kerja Sektoral untuk Daerah Perkotaan di Jawa Timur . Majalah Ekonomi Vol. XIX No. 1.*

Peraturan Perundang-Undangan

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

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.