

## ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS MELALUI PERANAN TANGGUNG JAWAB PENYELENGGARA JALAN DALAM REKAYASA LALU LINTAS

Trisna Agus Brata<sup>1</sup>, Subroto Rindang Arie Setyawan<sup>2</sup>, Ziyada Wulan Wulida<sup>3</sup>, Igun Nahan<sup>4</sup>, Ali Mustofa<sup>5</sup>

[trisna@stihsa-bjm.ac.id](mailto:trisna@stihsa-bjm.ac.id), Sekolah Tinggi Ilmu Hukum Sultan Adam<sup>1</sup>

[subroto@stihsa-bjm.ac.id](mailto:subroto@stihsa-bjm.ac.id), Sekolah Tinggi Ilmu Hukum Sultan Adam<sup>2</sup>

[ziyada@stihsa-bjm.ac.id](mailto:ziyada@stihsa-bjm.ac.id), Sekolah Tinggi Ilmu Hukum Sultan Adam<sup>3</sup>

[igun@stihsa-bjm.ac.id](mailto:igun@stihsa-bjm.ac.id), Sekolah Tinggi Ilmu Hukum Sultan Adam<sup>4</sup>

---

### ABSTRACT

*Transportation or transportation is an important field of activity in the life of society, where transportation plays a role in infrastructure and economic development. If transportation providers do not function as expected, transportation problems can hinder the fulfillment of community needs and also affect the country's economy. This can be understood because transportation is the lifeblood of society and the state. Therefore, factors that hinder the transportation process need to be minimized. This study aims to analyze and assess the impact of traffic through the role of road management responsibility in traffic engineering. In this study, an analysis of various traffic and road transport laws related to traffic impact analysis (Andalalin) is conducted. The method used in this study is prescriptive with a normative approach. The data used are secondary data obtained through literature study. The Regulation of Traffic Impact Analysis is regulated in articles 99 and 100 of Law Number 22 of 2009 concerning Traffic and Road Transportation related to the obligation to conduct Traffic Impact Analysis (Andalalin). If the practice of road infrastructure development is carried out without an Andalalin document, the location or IMB issued is not valid. Responsibility in traffic accidents due to traffic management and engineering not accompanied by Andalalin lies with the government, technically represented by the Ministry of Public Works and the Ministry of Transportation, Provincial Transportation Agencies, District/City Transportation Agencies, and the Police. If these agencies cause death due to negligence, they are subject to Article 359 of the Criminal Code, and if they cause serious injury, they are subject to Article 360 paragraph (1) of the Criminal Code. Meanwhile, if it is done in the course of duties or work, it is subject to Article 361 of the Criminal Code.*

**Keywords:** Responsibility, Road Management, Traffic Impact

### ABSTRAK

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang penting dalam kehidupan masyarakat, yang mana transfortasi ini berperan dalam pembangunan infrastruktur dan ekonomi. Apabila penyelenggara transfortasi tidak berjalan seperti diharapkan, maka permasalahan transfortasi dapat menghambat pemenuhan kebutuhan masyarakat namun dapat juga mempengaruhi ekonomi negara. Hal ini dapat dipahami karena transfortasi merupakan urat nadi kehidupan dalam bermasyarakat dan bernegara. Sehingga perlu diminimalisir faktor yang menyebabkan proses penyelenggaraan transfortasi terhambat. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan mengkaji dampak lalu lintas melalui peranan tanggung jawab penyelenggaraan jalan dalam rekayasa lalu lintas. Dalam penelitian ini dilakukan analisis terhadap berbagai

ketentuan hukum lalu lintas dan angkutan jalan terkait analisis dampak lalu lintas (Andalalin). Metode yang digunakan dalam penelitian ini bersifat preskriptif dengan pendekatan normatif. Data yang digunakan adalah data sekunder, yang diperoleh melalui studi pustaka. Pengaturan Analisis Dampak Lalu Lintas diatur dalam ketentuan pasal 99 dan pasal 100 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berkaitan kewajiban dilakukan Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin). Jika praktik pembangunan infrastruktur jalan dilaksanakan tanpa dokumen Andalalin menjadikan lokasi atau IMB diterbitkan tidak sah. Pertanggungjawaban dalam kecelakaan lalu lintas akibat manajemen dan rekayasa lalu lintas tidak dilengkapi Andalalin adalah pemerintah yang secara teknis diwakili oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Kementerian Perhubungan, Dinas Perhubungan Provinsi, Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota, dan POLRI. Apabila instansi tersebut karena kelalaian menyebabkan orang mati dikenakan pasal 359 KUHP dan apabila menyebabkan orang luka berat dikenakan pasal 360 ayat (1) KUHP. Sedangkan apabila dilakukan dalam menjalankan jabatan atau pekerjaan dikenakan pasal 361 KUHP.

**Kata Kunci:** Tanggung Jawab, Penyelenggara Jalan, Dampak Lalu Lintas

## PENDAHULUAN

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang penting dalam kehidupan masyarakat, yang mana transfortasi ini berperan dalam pembangunan infrastruktur dan ekonomi. Dengan begitu pentingnya transfortasi, seharusnya diikuti juga dengan pengembangan sistem transformasi terpadu yang mempu mewujudkan tersedianya jasa transfortasi yang serasi sesuai tingkat kebutuhan lalu lintas. Serta sistem transfortasi yang terselenggara dengan tertib, aman, nyaman, teratur dan lancar. Untuk mewujudkan hal tersebut harus diperhatikan terkait teknis sarana kendaraan, disamping unsur-unsur lain seperti: pengendara, kondisi jalan dan lingkungan. Namun apabila penyelenggara transfortasi tidak berjalan seperti yang diharapkan, maka permasalahan transportasi tidak hanya menghambat pemenuhan kebutuhan masyarakat namun dapat juga mempengaruhi ekonomi negara.

Hal ini dapat dipahami karena transfortasi merupakan urat nadi kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Untuk menjaga sistem transfortasi yang seimbang antara jumlah dan kebutuhan, jaminan keselamatan dan keamanan dalam berlalu lintas dan angkutan jalan, perlu pengelolaan sistem transfortasi dengan manajemen dan rekayasa lalu lintas yang tepat guna, serta regulasi transfortasi yang menjamin adanya keadilan dan kepastian hukum.

Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih baik tentang pengaturan analisis dampak lalu lintas dan pertanggung jawaban penyelenggaraan jalan terhadap kecelakaan disebabkan tidak terlengkapnya analisis dampak lalu lintas. Serta berguna

sebagai bahan evaluasi pengendalian dampak lalu lintas yang dapat memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas karena kelalaian melengkapi Andalalin.

Dalam penelitian ini akan dilakukan analisis terhadap berbagai ketentuan hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin), dengan menggunakan metode *deskriptif analisis* dan pendekatan *normatif*, akan dikaji secara *komprehensif* regulasi yang ada, tantangan yang dihadapi serta kemungkinan solusi untuk mengoptimalkan pengaturan terkait Analisis Dampak Lalu Lintas melalui peranan tanggung jawab penyelenggara jalan. Tujuan utama dari penelitian ini adalah untuk menganalisis dan mengkaji pengaturan Analisis Dampak Lalu Lintas dalam sistem perizinan guna terwujudnya keamanan dan keselamatan. Selain itu tujuan lainnya adalah untuk mengetahui pertanggungjawaban penyelenggaraan jalan terhadap kecelakaan disebabkan tidak dilengkapinya Analisis Dampak Lalu Lintas dan hak-hak korban kecelakaan lalu lintas yang disebabkan kelalaian penyelenggaraan jalan melengkapi persyaratan Analisis Dampak Lalu Lintas.

## METODE PENELITIAN

### Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian *normatif*, yaitu penelitian yang bertolak pada suatu proses guna mendapatkan kaidah hukum, prinsip-prinsip hukum dan doktrin-doktrin hukum untuk memberikan jawaban atau isu hukum yang dihadapi sehingga diperoleh argumentasi, teori atau konsep baru sebagai preskripsi dalam menyelesaikan masalah.

### Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) untuk menelaah peraturan dan regulasi berkaitan dengan isu hukum yang diteliti dan pendekatan konsep (*conceptual approach*) untuk memahami norma yang ada dalam Undang-Undang. Pendekatan perundang-undangan merupakan pendekatan terhadap norma-norma yang termuat dalam peraturan perundang-undangan yang mengatur sesuai dengan judul pada jurnal ini, sedangkan pendekatan konseptual merupakan pendekatan yang mengacu pada pendapat dan doktrin dalam ilmu hukum guna memperoleh ide-ide yang melahirkan konsep-konsep hukum dan prinsip-prinsip hukum yang relevan dengan pokok bahasan. (Ratna Sari, et al., 2021).

### Sifat Penelitian

Penelitian ini bersifat *preskriptif*, yaitu suatu penelitian yang bertujuan untuk mendapatkan saran-saran mengenai apa yang harus dilakukan mengenai masalah-masalah tertentu. Menurut Peter Mahmud Marzuki penelitian ini dimaksudkan untuk memberikan argumentasi terhadap hasil penelitian yang dilakukan. (Peter Mahmud Marzuki, 2009)

### **Sumber Bahan Hukum**

Ada dua bagian dari bahan hukum yaitu bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, yaitu :

Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang bersifat mengikat, Undang-Undang Dasar negara Republik Indonesia Tahun 1945; Kitab Undang-Undang Hukum Pidana; Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan; Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas; Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 75 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas; Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 55 Tahun 2017 tentang Perizinan dan Nonperizinan Pembangunan Perumahan Bagi Masyarakat Berpenghasilan Rendah di Daerah.

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum berupa buku-buku teks, jurnal hukum dan pendapat ahli hukum yang relevan dengan pokok bahasan. Bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti kamus hukum dan ensiklopedia.

### **Teknik Pengumpulan dan Pengolahan Bahan Hukum**

Bahan-bahan hukum yang dipergunakan dalam penelitian ini dikumpulkan melalui studi pustaka yaitu penelitian dengan cara memeriksa, penandaan, rekonstruksi dan sistematika.

### **Analisa Bahan Hukum**

Bahan-bahan hukum yang telah diolah kemudian dianalisis secara kualitatif, yaitu penganalisaan tanpa menggunakan angka-angka melainkan membuat kesimpulan atas hasil penafsiran terhadap aturan hukum yang relevan dengan pokok bahasan yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti kamus hukum dan ensiklopedia.

### **Teknik Pengumpulan dan Pengolahan Bahan Hukum**

Bahan-bahan hukum yang dipergunakan dalam penelitian ini dikumpulkan melalui studi pustaka yaitu penelitian dengan cara memeriksa, penandaan, rekonstruksi dan sistematika.

### **Analisa Bahan Hukum**

Bahan-bahan hukum yang telah diolah kemudian dianalisis secara kualitatif, yaitu penganalisaan tanpa menggunakan angka-angka melainkan membuat kesimpulan atas hasil penafsiran terhadap aturan hukum yang relevan dengan pokok bahasan.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Hasil**

Hasil yang diperoleh mengenai analisis dampak lalu lintas melalui peran tanggung jawab penyelenggara jalan dalam rekayasa lalu lintas ditemukan bahwa dalam hal ini masih terdapat pengabaian analisis dampak lalu lintas dalam penerbitan perizinan berisiko dimana hal ini dapat sangat membahayakan bagi pengguna jalan.

Pengaturan analisis dampak lalu lintas tercantum dalam ketentuan pasal 99 sampai pasal 100 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang pada dasarnya setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman dan infrastruktur yang menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan “wajib” dilakukan andalalin

Selain itu terdapat juga dasar hukum yang membebaskan Andalalin untuk beberapa jenis bangunan, misalnya pada Peraturan menteri Perhubungan Nomor PM 75 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Andalalin dan Perubahannya yang mengatakan bahwa pembangunan perumahan untuk masyarakat berpenghasilan rendah (MBR) dibebaskan dari perijinan Andalalin, sebagaimana ketentuan pasal 9 Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 55 Tahun 2017.

Pihak patut bertanggung jawab dalam kecelakaan lalu lintas akibat manajemen dan rekayasa lalu lintas tidak dilengkapi Andalalin adalah pemerintah yang secara teknis diwakili Kementerian Pekerjaan Umum dan Kementerian Perhubungan beserta jajaran untuk jalan nasional, Dinas Perhubungan Provinsi beserta jajaran untuk jalan provinsi, Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota beserta jajaran untuk jalan kabupaten/ kota, dan POLRI beserta jajaran untuk tugas rekayasa dan manajemen jalan umum. Apabila instansi ini menyalahi kewenangan maka menurut Pasal 359 KUHP karena lalai menyebabkan orang mati diancam pidana penjara paling lama 5 tahun; Pasal 360 ayat (1) KUHP karena lalai menyebabkan orang luka berat diancam pidana penjara selamanya-lamanya 1 tahun; Pasal 361 KUHP karena kejahatan yang dilakukan dalam menjalankan jabatan/pekerjaan dapat pidana dengan tambahan sepertiga atau mencabut hak pekerjaan. Keterlibatan pelaku menurut Pasal 55 KUHP dapat dibedakan atas: orang yang melakukan (*pleger*), orang yang menyuruh melakukan (*doen pleger*), orang yang turut melakukan (*mede pleger*), dan orang yang dengan pemberian upah (*uitlokker*).

Manfaat dari penelitian ini adalah memberikan sumbangan pemikiran dan bahan kajian berkaitan dengan tanggung jawab penyelenggara jalan yang lalaui melengkapi persyaratan

Andalalin pada manajemen dan rekayasa lalu lintas serta bahan informasi mengenai hak-hak korban kecelakaan lalu lintas yang disebabkan kelalaian penyelenggara jalan melengkapi persyaratan Andalalin pada manajemen dan rekayasa lalu lintas dan menuntut tanggung jawab pihak yang bertanggung jawab dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas tersebut.

## Pembahasan

### A. Pengaturan Andalalin Dalam Sistem Perizinan Guna Terwujudnya Keamanan dan Keselamatan

Idealnya keberadaan transportasi yang aman dan lancar mampu mempengaruhi seluruh aspek kehidupan, memperkuat persatuan dan kesatuan serta memperlancar pemerataan hasil pembangunan dan niaga. Dengan kata lain, keberadaan transportasi mempunyai fungsi dan peran sesuai dengan tujuan dari pembangunan nasional, yaitu membentuk masyarakat yang adil dan makmur baik secara *materiil* maupun *spiritual* berdasarkan Pancasila dan UUD 1945.

Pada dasarnya ada 4 (empat) komponen transportasi, yaitu: pemakai jasa (*user*), *operator* (pemilik), *regulator* (pemerintah), dan perangkat hukum (*law enforcement*). (Setijowarno, Abadi, & Sudaryono, 2005) Berdasarkan komponen ini dibutuhkan sinergitas semua komponen guna mewujudkan sistem transportasi yang aman, tertib, lancar dan ekonomis. Untuk itu diberlakukan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan agar penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai harapan, sejalan kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, dan harmoni dengan undang-undang lain. Kebaradaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan relatif berbeda dibandingkan dengan undang-undang lalu-lintas sebelumnya, seperti adanya inovasi-inovasi baru dalam pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan; pelaksanaan lalu lintas dan angkutan dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, badan hukum dan masyarakat; serta penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan diatur bukan dominasi urusan pemerintah saja tetapi juga elemen masyarakat.

Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan diatur dalam Pasal 9 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa penyelenggaraan dilaksanakan sesuai tugas pokok dan fungsi setiap instansi yaitu: 1) Urusan pemerintahan di bidang jalan oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan; 2) Urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan; 3) Urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri lalu lintas dan angkutan jalan oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang industri; 4) Urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi lalu lintas dan angkutan jalan oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi; dan 5) Urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas oleh Kepolisian.

Pasal 1 angka 29 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan manajemen dan rekayasa lalu lintas serangkaian usaha dan

kegiatan meliputi: perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Kegiatan manajemen rekayasa dan lalu lintas dalam Pasal 2 Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 menyatakan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas merupakan tanggung jawab: 1) Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan untuk jalan nasional; 2. Menteri yang bertanggung jawab di bidang jalan untuk jalan nasional; 3) Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk jalan nasional, provinsi, kabupaten/kota, desa; 4) Gubernur untuk jalan provinsi; 5) Bupati untuk jalan kabupaten dan jalan desa; dan 6) Walikota untuk jalan kota.

Demikian dalam Pasal 93 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur manajemen dan rekayasa lalu lintas meliputi kegiatan: perencanaan, pengaturan, perekayasaan, pemberdayaan, dan pengawasan. Dalam Pasal 94 ayat (1) huruf g diatur kegiatan perencanaan meliputi inventarisasi dan analisis dampak lalu lintas (Andalalin). Berdasarkan pengertiannya, Andalalin adalah kajian mengenai dampak lalu lintas dari suatu kegiatan dan/atau usaha tertentu yang hasilnya dituangkan berbentuk dokumen Andalalin atau perencanaan pengaturan lalu lintas. Pengaturan Andalalin lebih lanjut dalam Pasal 99 sampai Pasal 100 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada dasarnya setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan ‘wajib’ dilakukan Andalalin. Andalalin sekurang-kurangnya memuat: 1) analisis bangkitan dan tarikan lalu lintas dan angkutan jalan; 2) simulasi kinerja lalu lintas tanpa dan dengan pengembangan; 3) rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak; 4) tanggung jawab Pemerintah dan pengembang dalam penanganan dampak; dan 5) rencana pemantauan dan evaluasi. Hasil Andalalin adalah salah suatu syarat pengembang mendapatkan izin Pemerintah (Pemerintah Daerah) menurut perundang-undangan. Andalalin dilakukan oleh lembaga konsultan yang memiliki tenaga ahli bersertifikat dan hasil Andalalin harus mendapatkan persetujuan dari instansi terkait di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. wewenang Andalalin berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjadi kewenangan Menteri Perhubungan, Menteri Pekerjaan Umum, Kepala Kepolisian Republik Indonesia, Gubernur, Bupati/Walikota. Dalam penegakan hukum tersebut, peran pejabat di atas adalah penting dan strategis, oleh karena di tangan mereka lahir keputusan perizinan bisa diberikan atau tidak.

Berbagai motif sistem perizinan menyentuh aspek-aspek kehidupan warga karena direlasikan dengan kegiatan yang diamanahkan Pasal 39 Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan menegaskan keputusan badan atau pejabat pemerintahan berbentuk izin jika diterbitkan persetujuan sebelum kegiatan dilaksanakan; kegiatan dilaksanakan merupakan kegiatan perlu perhatian khusus atau memenuhi ketentuan perundang-undangan. Formulasi kegiatan ini memberikan negasi bahwa aktifitas yang dilaksanakan perlu dikontrol lewat sistem perizinan dalam dirinya membawa potensi timbulnya ketidaktertiban atau gangguan atas hak asasi manusia bisa mengurangi kesejahteraan warga. Karena itu perundang-

undangan mewajibkan izin diterbitkan sebelum kegiatan dilaksanakan agar potensi ketidaktertiban dapat dicegah. Misalnya, kontrol kegiatan melalui sistem perizinan berkaitan fungsi instrumental izin sebagai bagian sarana hukum administrasi tertuju pada praktisnya. Hal ini berbeda dengan penggunaan sarana hukum pidana tertuju pada penghukuman (penegakan), atau penggunaan sarana hukum perdata tertuju pada memulihkan kerugian yang timbul. Dalam optik hukum administrasi menekankan fungsi sistem perizinan terutama fungsi prevensi umum untuk mencegah pelanggaran hak asasi manusia (pencegahan). Fungsi *preventif* sistem perizinan diharap mampu mengatasi gangguan ketidaktertiban aktifitas yang dilaksanakan. Karakter izin sebagai instrumen terkait dengan fungsi pemerintahan meliputi fungsi pengaturan, pelayanan, pembangunan, pemberdayaan, perlindungan seperti ditegaskan Pasal 1 angka (2). Semua fungsi itu harus dijalankan dalam kerangka tidak bertentangan dengan hukum tertulis (asas legalitas) dan asas umum pemerintahan yang baik (AUPB). Karena itu pengabaian Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berdampak pada keabsahan perizinan yang diterbitkan.

Dasar pemerintah dalam melaksanakan fungsinya melalui ketetapan yang diterbitkan haruslah tunduk kepada ketentuan peraturan perundang-undangan yang mendasari keputusan. Keterikatan dengan hal tersebut maka tidak sekedar terikat kepada aspek kompetensi (wewenang) dan substansi yang ditetapkan dalam hukum positif, tetapi organ pemerintah terikat prosedur yang berlaku bagi pembuatan keputusan. Doktrin hukum keabsahan secara positif ditegaskan dalam Pasal 52 Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan bahwa syarat sahnya keputusan yaitu: 1) Ditetapkan pejabat yang berwenang; 2) Dibuat sesuai prosedur; 3) Substansi yang sesuai dengan objek keputusan. Adapun sahnya keputusan didasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan dan asas urusan pemerintahan yang baik (AUPB).

Peran pemerintah sebagai penyelenggara haruslah teliti terhadap pembangunan infrastruktur jalan dan tidak lupa melengkapi Andalalin. Ketentuan Pasal 22 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa jalan dioperasikan harus memenuhi persyaratan laik fungsi jalan secara teknis dan administratif. Penyelenggara jalan wajib melaksanakan uji kelaikan fungsi jalan sebelum pengoperasian jalan dan melakukan uji kelaikan fungsi jalan yang sudah beroperasi berkala dalam jangka waktu paling lama 10 tahun dan/atau sesuai dengan kebutuhan. Uji kelaikan fungsi jalan dilakukan oleh Tim Uji Laik Fungsi Jalan yang terdiri unsur penyelenggara jalan, instansi bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, dan POLRI. Selanjutnya hasil uji kelaikan fungsi Jalan wajib dipublikasikan dan ditindaklanjuti oleh penyelenggara jalan, instansi di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, dan POLRI yang dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Kebijakan menetapkan hasil Andalalin menjadi suatu syarat pengembang atau pembangun untuk mendapat Izin Lokasi dan IMB terkait dengan prosedur. Penerbitan Izin Lokasi atau IMB tanpa dokumen Andalalin berdampak kepada cacat yuridis penerbitan keputusan izin. Keputusan yang bertentangan dengan peraturan perundang-perundangan bersifat prosedur merupakan keputusan cacat bentuknya (*vorm gebreken*). Hal itu berkaitan dengan

persiapan, terjadinya susunan atau pengumuman keputusan. Secara substansi doktrin hukum mewajibkan agar perundang-undangan menetapkan tujuan hukum, misalnya Pasal 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menetapkan substansi sebagai tujuan hendak dicapai penetapan kebijakan Andalalin. Tujuan ini mencakup terwujud pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa, serta terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa.

Secara khusus tujuan ingin dicapai dalam pemenuhan kewajiban Andalalin adalah:

1. Memprediksi dampak yang ditimbulkan suatu pembangunan kawasan;
2. Menentukan bentuk peningkatan/perbaikan yang diperlukan untuk mengakomodasi perubahan yang terjadi akibat perkembangan baru;
3. Menyelaraskan keputusan mengenai tata guna lahan dengan kondisi lalu lintas, jumlah dan lokasi akses serta *alternatif* peningkatan/perbaikan;
4. Mengidentifikasi masalah yang dapat memengaruhi putusan pengembang dalam meneruskan proyek yang diusulkan; serta
5. Pengabaian ketentuan prosedural melalui kebijakan yang mengesampingkan dokumen Andalalin dalam penerbitan Izin Lokasi atau IMB menyodorkan risiko tercapai tujuan materiil bagi terwujud kesejahteraan masyarakat lewat kebijakan lalu lintas. Keputusan yang bertentangan dengan peraturan bersifat material dan substansial adalah keputusan cacat isinya (*inhouds gebreken*).

Argumentasi di atas menegaskan jika praktik pembangunan infrastruktur jalan dilaksanakan tanpa dokumen Andalalin menjadikan Izin Lokasi atau IMB diterbitkan tidak sah. Alasan Peraturan Daerah mengatur Izin Lokasi tidak menyertakan dokumen Andalalin sebagai syarat permohonan izin tidak sendirinya menyingkirkan berlakunya kewajiban yang ditetapkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011. Prinsip hukum penormaan berjenjang tidak membuka peluang Peraturan Daerah mengesampingkan ketentuan Undang-Undang dan Peraturan Pemerintah.

Di lain sisi, ketentuan imperatif kewajiban dokumen Andalalin sebagai syarat penerbitan Izin Lokasi dan IMB dapat dipenuhi sehingga tujuan kesejahteraan masyarakat melalui kebijakan lalu lintas setidaknya dapat didekati. Keberadaan Andalalin berfungsi untuk menganalisa kondisi lalu lintas pada saat ini dan dalam waktu hingga 5 (lima) tahun ke depan khusus untuk merencanakan rekayasa lalu lintas dari dampak pembangunan infrastruktur jalan. Hal ini dilakukan untuk memastikan mobilitas dan aktivitas yang berlangsung pada area sekitarnya berjalan lancar dan aman. Secara umum pelaksanaan Andalalin melalui sistem Perizinan Lokasi dan IMB belum sepenuhnya mampu mendukung agar terwujud kesejahteraan umum seperti amanah konstitusi. Adapun izin sebagai norma penutup dari serangkaian kebijakan umum peraturan perundang-undangan merupakan instrumen penting dalam mewujudkan kesejahteraan *in concreto*. Sistem perizinan sebagai bagian sistem perlindungan hak asasi manusia dan potensi

timbul ketidaktertiban, ketidaknyamanan, dan gangguan terhadap kebahagiaan hidup masyarakat secara prosedural dan substantif masih sering kali diabaikan, sehingga meninggalkan masalah hukum terhadap keabsahan perizinan.

Izin (Andalalin) sebagai keputusan sepihak dari penguasa (pejabat pemberi izin), tidaklah boleh bertentangan dengan prinsip legalitas yang penormaannya berjenjang sebagai hukum tertulis (*written rules*). Ketentuan hukum *imperatif* Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 serta Peraturan Pemerintah Nomor 30 tahun 2021 yang mengikat organ pemerintah untuk tidak melanggar prinsip keabsahan bertindak (*wetmatigheid van bestuur*). Dalam kontruksi ini organ pemerintah bertindak otomatis menurut peraturan perundang-undangan. Disadari prinsip *wetmatigheid van bestuur* dalam upaya mencapai kesejateraan masyarakat yang tidak memadai, sehingga terbuka peluang organ pemerintah menempuh kebijakan diskresi (*rechmatigheid van bestuur*) untuk mewujudkan kesejahteraan masyarakat sebagaimana amanah konstitusi UUD 1945 dan/atau Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Demikian penguatan integrasi Andalalin dalam sistem perizinan dalam rangka terwujudnya keamanan dan keselamatan pengguna jalan umum merupakan bagian dari izin pembangunan infrastruktur jalan sebagai keputusan organ pemerintah yang tidak boleh bertentangan dengan prinsip legalitas yang penormaannya sebagai hukum tertulis (*written rules*).

Kegiatan Andalalin dilaksanakan menurut Pasal 99 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyatakan bahwa rencana pembangunan yang akan menyebabkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas wajib dilakukan analisis dampak lalu lintas (Andalalin). Selain itu ada dasar hukum yang membebaskan Andalalin untuk beberapa jenis bangunan. Misalnya, pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 75 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Andalalin dan Perubahannya yang menyatakan bahwa pembangunan perumahan untuk masyarakat berpenghasilan rendah (MBR) dibebaskan dari perijinan Andalalin seperti ketentuan Pasal 9 Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 55 Tahun 2017. Sementara untuk pembangunan properti tentu menimbulkan ketidaknyamanan bagi masyarakat sekitarnya. Misalnya, timbul kebisingan, debu, kemacetan, dan bahkan rawan kecelakaan lalu lintas. Untuk menghindari hal yang tidak diinginkan terutama terkait gangguan lalu lintas dan angkutan jalan, maka Andalalin menjadi suatu solusi permasalahan tersebut. Apa lagi jika skala pembangunan properti cukup luas, tentu diperlukan Andalalin sebagai suatu syarat keluar izin pembangunan (Izin Lokasi dan IMB). Dengan adanya Andalalin, maka segala hal berkaitan dengan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dapat diatur secara tepat dan sesuai dengan presedur peraturan perundang-undangan yang berlaku.

## **B. Pertanggungjawaban Penyelenggara Jalan Terhadap Kecelakaan Disebabkan Tidak Dilengkapinya Persyaratan Andalalin**

Seiring meningkatnya pembangunan nasional, meningkat pula kebutuhan lalu lintas dan mobilitas masyarakat. Lalu lintas dan angkutan jalan berperan besar mendukung pembangunan

dan integrasi nasional. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, lalu lintas dan angkutan jalan potensi dan perannya dikembangkan untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan. Pada dasarnya keamanan dan keselamatan pengguna jalan merupakan tugas Negara untuk melindunginya, dimana penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan harus teliti dan serius memberikan pelayanan publik sesuai amanah konstitusi khusus Pasal 34 ayat (3) UUD 1945 dan undang-undang khusus Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka meningkatkan pelayanan di bidang keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

Prasarana jalan raya merupakan kebutuhan utama penunjang kegiatan perjalanan pengguna jasa moda transportasi darat. Banyaknya kendaraan yang berlalu lintas membuat jalan umum semakin padat, terutama kendaraan bermotor yang tidak diimbangi dengan adanya penambahan ruas jalan dan fasilitas penunjang lalu lintas angkutan jalan sebagaimana termuat dalam pertimbangan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang sesuai dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, dan akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Salah satu ekses negatif fenomena di atas yang memberikan dampak terhadap bertambahnya kepadatan kendaraan di jalan umum raya serta kemacetan dan resiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Hal tersebut menjadi kontra produktif dengan tujuan pembangunan nasional, karena kemacetan dan kecelakaan lalu lintas bisa menyebabkan biaya ekonomi tinggi (pemborosan), baik untuk konsumsi bahan bakar dan perawatan kendaraan serta biaya pengobatan dan perawatan korban kecelakaan lalu lintas serta perbaikan kendaraan atau segala hal terlibat dalam kecelakaan. Padahal ketentuan Pasal 1 butir 30 dan Pasal 31 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa keamanan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas; dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh faktor manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.

Kerusakan dan perubahan fisik jalan pasti terjadinya, oleh karena setiap benda atau fasilitas yang dipakai dimungkinkan rusak dan perubahan fisik tidak diinginkan, tetapi kerusakan dan perubahan fisik (gangguan lalu lintas) yang terjadi tersebut apabila tidak segera diperbaiki dan dicarikaan pemecahan solusinya maka akan memberikan dampak tidak baik terhadap ambang batas resiko bahaya berkendara di jalan umum. Semestinya jalan umum yang mengalami kerusakan dan perubahan fisik tersebut mesti ditindaklanjuti sedemikian rupa dengan pemeliharaan dan perbaikan serta rekayasa dan manajemen lalu lintas (melibatkan Andalalin), sehingga pengguna jalan merasa aman dan nyaman dalam menggunakan fasilitas jalan umum tersebut.

Peran pemerintah sebagai penyelenggara haruslah teliti terhadap pembangunan infrastruktur jalan dan tidak lupa melengkapi Andalalin. Ketentuan Pasal 22 Undang-Undang

Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa jalan dioperasikan harus memenuhi persyaratan laik fungsi jalan secara teknis dan administratif. Dipertegas dalam Pasal 23 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan dalam menyelenggarakan preservasi jalan atau peningkatan kapasitas jalan wajib menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan. Dalam penyelenggara ini berkoordinasi dengan kementerian dan jajarannya di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan dan Kepolisian serta Pemerintahan Daerah. Kemudian dalam dan Pasal 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan terjadi kecelakaan lalu lintas. Dalam hal belum dapat diperbaiki jalan yang rusak, maka penyelenggara diwajibkan memberikan tanda atau rambu (peringatan agar berhati-hati kepada pengguna jalan) untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Kita dapat mencermati angka kecelakaan lalu lintas yang setiap tahun cenderung meningkat. Hal tersebut bisa jadi disebabkan oleh buruknya infrastruktur jalan dan tidak ada (kurang cermat) dalam menyusun Andalalin saat perencanaan (perhitungan) dan pembangunan infrastruktur jalan. Salah satu kewajiban penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan adalah memperbaiki dan meningkatkan kualitas jalan serta menyertakan manajemen dan rekayasa lalu lintas dan angkutan jalan. Hal tersebut dilakukan untuk menghindari terjadi kecelakaan lalu lintas yang merugikan pengguna jalan. Dalam rumusan Pasal 1 butir 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

Dalam hal terjadi kecelakaan di jalan umum yang patut diduga disebabkan kondisi jalan kurang baik (rusak), mengacu pada Pasal 1 butir 33 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyatakan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas dan penggunaan angkutan yang bebas hambatan dan kemacetan di Jalan. Maka kerusakan atas jalan yang bisa berupa retak-retak (*cracking*), jalan bergelombang (*corrugation*), kerusakan berupa alur cekungan arah melebar dan memanjang jalan sekitar roda kendaraan (*rutting*), genangan aspal di permukaan (*bleeding*), dan jalan berlobang (*pothole*), atau bahkan karena pembangunan yang direncanakan terkait manajemen dan rekayasa lalu lintas (Andalalin) tidak dipenuhi oleh pengembang. Mengingat jalan harus diperhatikan oleh penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan seperti amanah Pasal 24 ayat (3) bahwa penyelenggara jalan wajib segera dan patut memperbaiki jalan rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas; dalam hal belum dapat dilakukan perbaikan penyelenggara jalan wajib memberi tanda atau rambu pada jalan rusak untuk mencegah kecelakaan lalu lintas. Juga ketentuan Pasal 240 huruf b bahwa korban kecelakaan lalu lintas berhak mendapat ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadi kecelakaan lalu lintas. Demikian penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan apabila melakukan perbuatan

melanggar ketentuan tersebut dapat diancam dengan Pasal 273 karena kelalaianya tidak segera melakukan perbaikan jalan yang rusak, mengakibatkan terjadi kecelakaan lalu lintas dapat dimintakan pertanggungjawaban pidana.

Oleh sebab itu organ pemerintah (Pemerintah Daerah) wajib memperhatikan tugas dan fungsinya sebagai penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan, dan didasari ketentuan Pasal 18 huruf f jo. Pasal 24 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa uji kelaikan fungsi Jalan sesuai dengan standar keamanan dan keselamatan berlalu lintas, kemudian apabila dalam memperbaiki jalan rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas, atau dalam hal belum dapat dilakukan perbaikan jalan rusak, maka wajib untuk memberikan tanda atau rambu pada jalan rusak untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas. Sedangkan korban kecelakaan lalu lintas dapat menuntut pertanggungjawaban pemerintah (Pemerintah Daerah) didasari Pasal 240 huruf b Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa korban kecelakaan lalu lintas berhak untuk mendapat ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab terhadap terjadinya kecelakaan. Demikian kerugian akibat kecelakaan akan lebih besar apabila suatu kondisi jalan tidak (belum) memenuhi Andalalin. Dampak kecelakaan akan dirasakan pengguna jalan yaitu orang yang menggunakan jalan untuk berlalu lintas (Pasal 1 butir 27 UU LLAJ).

Selanjutnya apabila penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan melakukan perbuatan yang memenuhi unsur-unsur dari Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa oleh karena ada kelalaian penyelenggara yang tidak segera melakukan perbaikan (manajemen dan rekayasa lalu lintas), yang ikut berkontribusi dalam terjadi kecelakaan lalu lintas maka terhadap penyelenggara tersebut dapat dimintakan tanggung jawab atas dasar kelalaian (*culpa*). Dalam hal ini pemerintah yang teknisnya diwakili Menteri Negara di bidang jalan dan transportasi untuk jalan nasional dan Pemerintahan Daerah melalui Dinas Perhubungan untuk jalan Provinsi dan Kabupaten/Kota, serta Kepolisian untuk jalan nasional/ provinsi/ kabupaten/ kota/ desa yang dapat dikatakan lalai (*culpa*) ataupun melawan hukum dalam menyelenggarakan kewajiban sebagai penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan dapat dimintakan tanggung jawabnya baik secara perdata, pidana dan administrasi. (Sulistyorini, 2015)

Untuk penyelesaian hukum administrasi dapat diajukan ke Pengadilan Tata Usaha Negara untuk menjatuhkan pembatalan keputusan perizinan yang dikeluarkan pejabat berwenang; penyelesaian hukum perdata umumnya ditujukan untuk memulihkan kerugian yang timbul; dan penyelesaian hukum pidana dalam perspektif KUHP sebagai legi generali ada menjamin terlaksana akuntabilitas pejabat (pemberi izin) dalam proses penerbitan izin dalam Pasal 423 yang menyatakan seorang pejabat yang dengan maksud untuk menguntungkan diri sendiri atau orang lain secara melawan hukum dengan menyalahgunakan kekuasaan diancam pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun, dan bagi pemohon perizinan yang terbukti menyalahi peraturan perundangan dapat dikenakan sanksi pidana 6 (enam) bulan.

Dalam hal pertanggungjawaban pidana dari penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan umumnya dikaitkan dengan adanya unsur kelalaian, seperti disebutkan “penyelenggara jalan yang tidak segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas”. Pelanggaran hukum dengan tuntutan adanya unsur kelalaian, maka unsur kelalaian merupakan rumus delik yang harus dibuktikan. Unsur kelalaian ini dapat diungkapkan dari kronologis kejadian dan kesaksian tertentu, misalnya melalui penyidikan untuk mengungkap fakta dalam persidangan dimana unsur kelalaian akan dapat dibuktikan atau tidak. Di sinilah kelemahan (kesulitan) pengguna jalan yang merasa dirugikan karena adanya unsur kelalaian penyelenggara jalan yang tentunya akan kesulitan membuktikan karena berkaitan erat dengan teknis dan ilmu pengetahuan serta teknologi. Pertanggungjawaban pidana dalam istilah asing disebut dengan *teorekenbaardheid* atau *criminal responsibility* yang menjurus kepada pemidanaan pelaku dengan maksud untuk menentukan apakah seorang terdakwa atau tersangka dipertanggungjawabkan atas suatu tindakan pidana yang terjadi atau tidak. (Nur Fuady, et al., 2023)

Pihak yang bertanggung jawab jika terjadi kecelakaan diakibatkan penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan tidak melengkapi Andalalin yaitu pemerintah selaku penyelenggara yang secara teknis menjadi tugas pokok Dirjen Bina Marga dapat dimintai pertanggungjawaban sesuai amanat Pasal 34 ayat (3) UUD 1945 bahwa Negara bertanggung jawab atas penyediaan fasilitas pelayanan umum yang layak, atau Pemda yang berwenang memberikan izin usaha, izin lokasi dan izin pembangunan infrastruktur yang menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dengan mensyaratkan diantaranya adanya AMDAL dan Andalalin pada PP Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, atau badan hukum sebagai subjek hukum menurut Pasal 359 KUHP bahwa barang siapa karena kekhilafanya menyebabkan orang mati, dipidana dengan pidana penjara aling lama 5 tahun, atau pidana kurungan selama-lamanya 1 tahun; dan Pasal 360 ayat (1) bahwa barang siapa karena kekhilafanya menyebabkan orang luka berat, dipidana dengan pidana penjara selamanya-lamanya 1 tahun. Dalam undang-undang ini juga diatur kejahatan yang dijalankan oleh jabatan dalam Pasal 361 yaitu, kejahatan yang dilakukan dalam menjalankan jabatan/pekerjaan, maka pidana itu boleh ditambah sepertiganya, dan dapat dijatuhan pencabutan hak melakukan pekerjaan, yang dipergunakan untuk menjalankan kejahatan itu, dan hakim dapat memerintahkan pengumuman keputusannya. Sedangkan menurut Pasal 55 KUHP bahwa pelaku tindak pidana dibedakan atas: Orang yang melakukan (*pleger*), Orang yang menyuruh melakukan (*doen pleger*), Orang yang turut melakukan (*mede pleger*), dan Orang yang dengan pemberian upah (*uitlokker*).

## KESIMPULAN

Pengaturan analisis dampak lalu lintas diatur dalam ketentuan pasal 99 sampai pasal 100 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang pada dasarnya setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman dan infrastruktur yang menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran lalu lintas, dan angkutan

jalan wajib dilakukan andalalin. Kecuali terhadap beberapa bangunan yang dikecualikan sebagaimana dalam ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 75 Tahun 2015 yang menyatakan bahwa pembangunan perumahan untuk masyarakat berpenghasilan rendah (MBR) dibebaskan dari perijinan Andalalin.

Dalam hal terjadi pengabaian Andalalin dalam penerbitan perizinan berisiko tidak tercapai tujuan pengaturan, dimana keputusan yang tidak memenuhi prosedur adalah cacat bentuk (*vorm gebreken*) dan keputusan tidak sesuai substansi adalah cacat isi (*inhouds gebreken*). Jika pembangunan infrastuktur tidak dilengkapi Andalalin menjadikan Izin Lokasi atau IMB-nya tidak sah, karena mengingkari kewajiban dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 jo. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 atau Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021.

Adapun untuk penyelesaian hukum administrasi dapat melalui Pengadilan TUN untuk pembatalan keputusan perizinan dari pejabat berwenang; penyelesaian hukum perdata dapat melalui pengadilan umum untuk memulihkan kerugian; dan penyelesaian hukum pidana menurut perspektif KUHP sebagai *legi generali* yang mengatur mengenai akuntabilitas pejabat pemberi izin yang berdasarkan Pasal 423 bahwa pejabat yang dengan maksud menguntungkan diri sendiri atau orang lain secara melawan hukum dengan menyalahgunakan kekuasaan dapat pidana penjara paling lama 6 tahun, dan pemohon perizinan yang menyalahi peraturan dapat dikenakan sanksi pidana 6 bulan.

Pertanggungjawaban dalam kecelakaan lalu lintas akibat manajemen dan rekayasa lalu lintas tidak dilengkapi Andalalin adalah pemerintah yang secara teknis diwakili oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Kementerian Perhubungan beserta jajaran untuk jalan nasional, Dinas Perhubungan Provinsi beserta jajaran untuk jalan provinsi, Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota beserta jajaran untuk jalan kabupaten/ kota, dan POLRI beserta jajaran untuk tugas rekayasa dan manajemen jalan umum. Selanjutnya apabila instansi tersebut menyalahi kewenangan maka menurut Pasal 359 KUHP karena kelalaian menyebabkan orang mati dapat dipidana penjara paling lama 5 tahun; Pasal 360 ayat (1) KUHP karena kelalaian menyebabkan orang luka berat dapat dipidana penjara selamanya-lamanya 1 tahun. Pasal 361 KUHP karena kejahatan yang dilakukan dalam menjalankan jabatan atau pekerjaan dapat pidana dengan ditambahkan sepertiga atau mencabut hak melakukan pekerjaan. Sedangkan keterlibatan pelaku menurut Pasal 55 KUHP dapat dibedakan atas: orang yang melakukan (*pleger*), orang yang menyuruh melakukan (*doen pleger*), orang yang turut melakukan (*mede pleger*), dan orang yang dengan pemberian upah (*uitlokker*).

## **DAFTAR PUSTAKA**

### ***Buku***

- Nur Fuady, M. I., N. H., Asman, Suyanto, Ayu, R. K., & M. M. (2023). *Hukum Di Indonesia*. Jakarta Selatan: PT Galiono Digdaya Kawthar.  
Pater Mahmud Marzuki. (2009). *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.

- Ratna Sari, M. Y., Husain, Amalia, M., Ridwan, M., Jumaah, S. H., Septiani, R., . . . Wahid, S. H. (2021). *Metodologi Penelitian Hukum*. Nuta Media: Yogyakarta.
- Setijowarno, D., Abadi, T., & Sudaryono. (2005). *Fakta Kebijakan Transportasi Publik di Indonesia*. Jakarta: Universitas Katolik Soegijapratana.

**Jurnal**

- Sulistyorini, R. (2015). Berapa Rupiah Terbuang Percuma Akibat Kemacetan Ditinjau dari Pemborosan Bahan Bakar. . *Jurnal Kelitbang*, 1-16.

**Undang-Undang**

Undang-Undang Dasar negara Republik Indonesia Tahun 1945

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

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

Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan

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

Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 75 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas

Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 55 Tahun 2017 tentang Perizinan dan Nonperizinan Pembangunan Perumahan Bagi Masyarakat Berpenghasilan Rendah di Daerah.