

Implementasi Kebijakan Hukum untuk Meningkatkan Pengaturan dan Penertiban pada Jalan Nasional: Studi Kasus pada Ketertiban Lalu Lintas dan Mobilitas Masyarakat

Yunanda Raharjanto¹, Bram Hertasing², Febrianto Fatah Yogatama³

¹Politeknik Transportasi Darat Indonesia – Sekolah Tinggi Transportasi Darat
Jl. Setu No.89 Jawa Barat 17520, Indonesia

²Pusat Kebijakan Lalu Lintas, Angkutan dan Transportasi Perkotaan, Badan Kebijakan Transportasi
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta 10110, Indonesia

³Universitas Muhammadiyah Jakarta
Jl. K.H. Ahmad Dahlan Banten 15419, Indonesia

E-mail: yunanda.raharjanto@dephub.go.id

Diterima: 11 September 2023, disetujui: 27 November 2023, diterbitkan *online*: 29 Desember 2023

Abstrak

Penelitian ini mengkaji implementasi kebijakan hukum terkait kewenangan dalam pengaturan dan penertiban pada jalan nasional. Metode penelitian yang digunakan adalah hukum normatif atau doktrinal. Tujuan dari penelitian ini yaitu menghasilkan implementasi kebijakan hukum yang sesuai dengan aturan jalan Nasional sehingga terjadi ketertiban lalu lintas dan mobilitas yang aman dan selamat. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa secara yuridis, pemerintah pusat berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 memiliki kewenangan sebagai pengawas dan pengelola jalan nasional. Pemerintah daerah secara yuridis juga memiliki kewenangan dalam menegakkan ketertiban umum melalui lembaga terkait yang tercantum dalam peraturan daerah mengenai ketertiban umum. Penggunaan ruang manfaat dan ruang milik jalan di jalan nasional di luar fungsi lalu lintas perlu ditertibkan karena dampaknya yang signifikan terhadap timbulnya kemacetan. Implementasi regulasi dan koordinasi antarsektor sangat penting guna menertibkan lalu lintas dan mengelola jalan nasional sebagai salah satu upaya dalam mendukung mobilitas masyarakat yang aman dan nyaman.

Kata kunci: Implementasi Regulasi, Jalan Nasional, Kebijakan Hukum, Penertiban, Pemerintah Daerah, Pemerintah Pusat

Abstract

Implementation of Legal Policies to Enhance Regulation and Control on National Roads: A Case Study on Traffic Order and Community Mobility: This research examined the implementation of legal policies related to authority in regulating and controlling national roads. The research method used was normative or doctrinal law. The aim of this research is to produce the implementation of legal policies in accordance with national road regulations so that there is traffic order and safe and secure mobility. The results of this research indicate that legally, the central government, based on Government Regulation Number 38 of 2007, has the authority to supervise and manage national roads. Regional governments also legally have the authority to enforce public order through related institutions listed in regional regulations regarding public order. The use of useful space and road space on national roads outside of traffic functions needs to be controlled because of its significant impact on the emergence of traffic jams. Implementation of regulations and coordination between sectors is crucial to regulate traffic and manage national roads as an effort to support safe and comfortable community mobility.

Keywords: Central Government, Implementation of Regulations, Legal Policy, Local Government, National Road, Order

1. Pendahuluan

Jalan merupakan fasilitas utama lalu lintas darat yang berfungsi sebagai penghubung sekaligus sarana dan prasarana lalu lintas. Sebagai prasarana yang sangat penting dalam transportasi darat, jalan harus dibangun dengan spesifikasi tertentu dan diawasi fungsinya dalam lalu lintas guna menjamin keselamatan transportasi darat. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik tahun 2023, panjang jalan secara akumulasi nasional menunjukkan peningkatan sebesar 0,729% dibandingkan 3 tahun sebelumnya (2022–2020) atau naik 0,460% dibandingkan tahun 2021 [1]. Namun demikian, pertumbuhan pembangunan jalan perkotaan tidak sebesar angka pembangunan nasional. Jalan-jalan perkotaan khususnya di wilayah Jabodetabek tidak mengalami perkembangan signifikan karena keterbatasan lahan, tingginya kenaikan jumlah kendaraan bermotor, dan kegiatan masyarakat yang mengganggu lalu lintas seperti kegiatan perdagangan yang menempati ruang manfaat dan ruang milik jalan [2].

Wilayah dengan tarikan yang tinggi seperti pasar ataupun kawasan pusat perdagangan memiliki potensi permasalahan lalu lintas yang lebih tinggi karena jalan yang dilalui merupakan jalan dengan konektivitas utama seperti jalan nasional. Kewenangan terhadap pengelolaan jalan tercantum dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun

2004 tentang Jalan Pasal 14, 15, dan 16 yang memuat mengenai kewenangan penyelenggaraan jalan nasional sesuai dengan kewenangan yang telah ditentukan [3]. Peraturan tersebut menandakan adanya hirarki kewenangan dalam penyelenggaraan jalan.

Jalan nasional merupakan jalan yang menghubungkan antarpusat kegiatan nasional sehingga secara tingkat kegunaan akan jauh lebih tinggi dibandingkan dengan status jalan yang lain. Penanganan terhadap permasalahan jalan nasional khususnya masalah lalu lintas yang mengganggu perpindahan kendaraan seharusnya menjadi tanggung jawab dari pemerintah pusat. Namun demikian, kegiatan penertiban terhadap pelanggaran yang terjadi pada ruang manfaat dan ruang milik jalan khususnya pada jalan nasional masih mengalami kendala yuridis, yaitu belum adanya peraturan yang secara eksplisit mengatur mengenai penertiban gangguan pada ruang manfaat jalan berdasarkan perbedaan kewenangan jalan. Aturan yang masih bias pada penanganan permasalahan jalan nasional membuat belum efektifnya penanganan terhadap gangguan ruang manfaat jalan. Kebijakan publik harus bertendensi pada pemecahan masalah khususnya pada tingkat yuridis dan kondisi realita di lapangan [4].

Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan Antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi, dan Pemerintahan Daerah Kabupaten /Kota Pasal 2 ayat (4) menjelaskan mengenai Pembagian Kewenangan Perhubungan yang diberikan kepada pemerintah daerah [3]. Lampiran G Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 poin ke 24 menyatakan bahwa pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota memiliki tanggung jawab terhadap pengawasan dan pengendalian terhadap operasional selain lalu lintas di jalan provinsi dan jalan kabupaten/kota.

Kondisi penggunaan ruang manfaat jalan pada jalan nasional sebagai tempat perdagangan (biasanya terjadi pada pasar tumpah) secara eksplisit memberikan gambaran bahwa belum tertatanya sistem pengawasan dan pengendalian yang baik. Pusat kegiatan masyarakat atau *Central Bussiness District* (CBD) di Indonesia memiliki karakteristik yang harus dilewati arus utama seperti jalan nasional atau jalan arteri. Hal tersebut menyebabkan tingginya pergerakan lalu lintas dan tarikan perjalanan ditambah lagi dengan tingginya penggunaan ruang manfaat jalan dan ruang milik jalan sebagai lokasi perdagangan [5]. Beberapa kajian mengenai permasalahan pasar dan jalan nasional dapat dilihat dalam tabel 1.

Tabel 1. Kajian Terdahulu tentang Jalan Nasional

Penulis	Lokus	Permasalahan	Karakteristik Kawasan
Shania (2022)	Pasar Tegal Cangkring, Jembrana	Kemacetan yang disebabkan tingginya lalu lintas dan PKL yang berada di badan jalan	Pasar Utama Kabupaten, dilewati oleh angkutan umum utama dan angkutan barang
Prasetyo et al. (2018)	Pasar Singosari, Malang	PKL yang berada di badan jalan dan konflik lalu lintas dari dua arah	Kawasan <i>Central Bussiness District</i>
Liana & Praja (2016)	Ruas Jalan Mohammad Hatta – Mohammad Yamin, Solok	Kegiatan perdagangan pada badan jalan dan trotoar serta tingginya volume lalu lintas pada jam sibuk	Kawasan <i>Central Bussiness District</i>
Salsabila, 2022	Implementasi Kebijakan Pembangunan Jalan Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Pontianak	Penataan Ruang Kota dan Pengembalian Fungsi Jalan pada Kota Pontianak	Kawasan Perkotaan
Ahmad & Wafa (2023)	Dampak Implementasi Kebijakan <i>Face-Off</i> Jalan HOS Cokroaminoto terhadap Interaksi Ruang Terbuka Publik	Implementasi Kebijakan Baru yaitu <i>Face-Off</i> pada Jalan HOS Cokroaminoto	Kawasan <i>Central Bussiness District</i>

Sumber: [6] [7] [8] [9] [10]

2. Metodologi

2.1. Metode Pengumpulan Data

Penelitian ini berfokus pada hukum yuridis yang berkaitan dengan kewenangan pemerintah pusat dan daerah. Penelitian ini menggunakan jenis penelitian hukum normatif atau doktrinal. Penelitian yang menggunakan jenis hukum normatif merupakan penelitian hukum yang menganggap hukum sebagai blok bangunan dari sistem hukum, yang menyangkut asas, norma, aturan dan peraturan hukum, putusan pengadilan, perjanjian dan doktrin (doktrin) [11]. Fenomena penggunaan ruang manfaat jalan dan ruang milik jalan sebagai lapak pedagang maupun kegiatan pasar yang menggunakan hampir seluruh fungsi jalan membuat mobilitas masyarakat dan ketertiban lalu lintas terganggu. Hal tersebut tentunya melanggar Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan Pasal 52 ayat (2) poin a [12].

Adanya bias aturan terkait penertiban terhadap pelanggaran lalu lintas pada jalan nasional dan penegakan aturan terkait pengelolaan jalan menjadi fokus permasalahan yang perlu dikaji lebih mendalam. Aturan terhadap kewenangan penanganan pengendalian lalu lintas memang telah tercantum dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan berdasarkan tingkat kewenangan pemerintah. Peraturan tersebut tercantum bahwa masing-masing fungsi jalan merupakan tanggung jawab bagi setiap tingkat yang berbeda-beda [13]. Namun demikian penanganan dan pengendalian kewenangan terhadap pelanggaran ruang manfaat jalan dan ruang milik jalan seperti penggunaan jalan sebagai lapak atau pasar tumpah tidak termasuk dalam kewenangan perhubungan seperti yang tercantum dalam Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota [3].

2.2. Pengolahan Data

Metodologi pengolahan data yang digunakan adalah pendekatan Undang-Undang (hukum) yang melibatkan peninjauan semua Undang-Undang dan peraturan yang berkaitan dengan kendaraan roda tiga. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan konsep kebijakan publik di mana setiap langkah yang diambil merupakan proses pemecahan masalah dalam hukum. Pendekatan lain yaitu pendekatan konseptual (*conceptual approach*) yang digunakan dalam memahami konsep-konsep yang digunakan untuk memecahkan fenomena yang terjadi. Pada penelitian ini pendekatan konseptual akan difokuskan pada pemaknaan terhadap hukum yang sudah terbit sehingga telaah mengenai pasal-pasal terkait kebijakan jalan nasional bisa lebih terarah dan substantif.

2.3. Analisis Data

Analisis lain melalui pendekatan yang digunakan yaitu pendekatan konseptual (*conceptual approach*) yang digunakan dalam memahami konsep-konsep yang digunakan untuk memecahkan fenomena yang terjadi. Pada penelitian ini pendekatan konseptual akan difokuskan pada pemaknaan terhadap hukum yang sudah terbit sehingga telaah mengenai pasal-pasal terkait kebijakan jalan nasional bisa lebih terarah dan substantif.

2.4. Lokasi Survei

Lokasi survei dalam penelitian ini adalah Pasar Induk Cibitung Kabupaten Bekasi. Pasar tersebut disurvei secara langsung dengan menggunakan survei *Traffic Counting*, Kapasitas Jalan dan pengamatan secara kualitatif.

3. Hasil dan Pembahasan

Penggunaan ruang manfaat jalan dan ruang milik jalan sebagai sarana selain transportasi merupakan fenomena yang memiliki keterbukaan yuridis. Penggunaan jalan sebagai prasarana lalu lintas dan prasarana lalu lintas dijelaskan dalam Pasal 1 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ayat 6, 11, dan 12. Ayat 6 pada Pasal 1 menjelaskan bahwa prasarana lalu lintas dan angkutan jalan terdiri dari ruang lalu lintas, perlengkapan jalan, dan alat pengawasan dan pengamanan jalan [14]. Ayat 11 menjelaskan bahwa ruang lalu lintas merupakan ruang

yang digunakan untuk gerak pindah kendaraan, orang, dan/barang. Sedangkan pengertian jalan dijelaskan dalam ayat 12 yaitu seluruh bagian jalan yang berfungsi sebagai lalu lintas umum baik di atas permukaan tanah dan air selain rel dan kabel.

Aturan penggunaan jalan selain sebagai prasarana lalu lintas diatur dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan Pasal 52 [12]. Pasal tersebut mengatur tentang izin, rekomendasi, dan dispensasi terhadap penggunaan jalan di luar fungsinya sebagai prasarana lalu lintas. Ruang manfaat jalan dan ruang milik jalan menurut pasal 52 dapat digunakan selain sebagai prasarana lalu lintas dapat juga digunakan selain fungsi utamanya dengan syarat harus memiliki izin dan telah memenuhi standar rekomendasi teknis. Syarat yang harus dipenuhi dalam penggunaannya selain fungsi utamanya yaitu 1) Tidak mengganggu kelancaran, keselamatan pengguna jalan, dan tidak merusak konstruksi jalan 2) Sesuai dengan aturan perundangan yang berlaku 3) Sesuai pedoman yang telah ditetapkan oleh Menteri dan pedoman yang telah ditetapkan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

Pengendalian dan pengawasan terhadap penggunaan ruang manfaat dan ruang milik jalan di luar fungsinya dibebankan kepada instansi sesuai kewenangannya masing-masing. Pada jalan nasional, kewenangan tugas dan tanggung jawab dijelaskan pada Pasal 55 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 di mana jalan nasional dapat diberikan kepada gubernur sesuai dengan peraturan perundang-undangan [12]. Fleksibilitas aturan terkait pemanfaatan jalan seharusnya membuat kemudahan dalam hal pengaturan dan pengawasan terhadap penggunaan jalan khususnya pada tingkat daerah. Namun demikian, dalam hal terjaminnya keamanan dan ketertiban jalan perlu adanya kolaborasi antarinstansi khususnya pada tingkat daerah. Penggunaan ruang manfaat dan ruang milik jalan sebagai sarana perdagangan merupakan fenomena yang paling sering dijumpai dalam studi kasus permasalahan transportasi. Perlunya penertiban terhadap lapak pedagang guna mengembalikan fungsi keteraturan transportasi menjadi tugas dan tanggung jawab Satuan Polisi Pamong Praja atau Satpol PP. Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 2018 Tentang Satuan Polisi Pamong Praja Pasal 5 poin b menjelaskan bahwa tugas, fungsi, dan wewenang Satpol PP yaitu sebagai penyelenggara ketertiban umum dan ketenteraman [15].

Pelanggaran terhadap ketertiban umum seperti dampak kemacetan dan ketidakteraturan lalu lintas akibat faktor selain lalu lintas menjadi tugas Satpol PP. Permasalahan kemacetan akibat penggunaan ruang manfaat dan ruang milik jalan akan berdampak pada naiknya hambatan samping sehingga mengurangi lebar efektif jalan. Pasar Induk Cibitung Kabupaten Bekasi merupakan salah satu contoh lokasi permasalahan yang sesuai dengan permasalahan kajian penelitian ini. Lokasi pasar yang berada di sebelah jalan raya Teuku Umar yang merupakan jalan nasional. Penggunaan ruang manfaat dan ruang milik jalan yang berada di area sekitar pasar membuat lalu lintas di sekitar pasar terhambat sehingga timbul kemacetan. Hambatan samping yang tinggi akan mengurangi lebar jalur efektif pada jalan sehingga akan mengurangi ruang manuver dan kapasitas jalan [16].

Contoh kasus permasalahan pada jalan nasional terjadi pada ruas jalan di sekitar kawasan Pasar Induk Kabupaten Bekasi. Ketersediaan aturan merujuk pada Peraturan Daerah Kabupaten Bekasi Nomor 4 Tahun 2012 tentang Ketertiban Umum Pasal 3 poin (j.) memberikan larangan terhadap kegiatan yang dapat merusak ataupun mengganggu lalu lintas. Penggunaan ruang manfaat dan ruang milik jalan sebagai lapak pedagang yang terjadi pada jalan raya Teuku Umar seharusnya ditertibkan karena telah mengganggu kelancaran lalu lintas dan merusak prasarana jalan [17]. Kegiatan tersebut secara teknis juga akan mengurangi ketersediaan ruang berjalan kaki [18]. Kegiatan perdagangan pada badan jalan atau trotoar merupakan pelanggaran hukum yang menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 274 dengan pidana 1 tahun penjara atau denda 24 juta rupiah [14]. Sedangkan menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana menyatakan bahwa perusakan (vandalisme) terhadap fasilitas pelayanan publik dapat dipidana maksimal 3 tahun penjara atau denda golongan IV [19].

Penegakan hukum terhadap permasalahan tersebut sejatinya merupakan implementasi dari Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 2018 tentang Satuan Polisi Pamong Praja di mana sebagai tugas pokok dan fungsi Satpol PP yaitu menegakkan Perda atau Perkada dan memiliki tanggung jawab terhadap ketertiban umum [15]. Namun demikian, secara eksplisit aturan terhadap penertiban terhadap ketertiban umum di

jalan nasional belum tersedia di peraturan daerah Kabupaten Bekasi. Berbeda dengan Kabupaten Bekasi, Pemerintah Kota Bekasi melalui Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 11 Tahun 2015 tentang Penataan dan Pemberdayaan Pedagang Kaki Lima memberikan aturan yang eksplisit mengenai larangan jalan nasional [20].

Pasal 26 menjelaskan mengenai zona larangan utama dalam mendirikan atau penggunaan lokasi sebagai area perdagangan, yaitu prasarana pada sekitar jalan arteri (jalan nasional dan provinsi) dan kolektor serta kawasan lain yang ditetapkan peraturan perundang-undangan. Berdasarkan hal tersebut, pemerintah daerah melalui instansi penyelenggara penertiban umum memiliki kewajiban dalam menertibkan pelanggaran ketertiban umum seperti penggunaan jalan nasional sebagai area perdagangan. Namun demikian, kewenangan terhadap pengawasan, pengaturan, pembinaan, dan pembangunan terhadap jalan nasional menurut Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan Pasal 14 adalah milik pemerintah pusat [13]. Pembagian kewenangan tersebut sesuai dengan status jalan sehingga terdapat hilirisasi kewenangan terhadap pengelolaan jalan. Adanya kewenangan tersebut seharusnya menjadi bagian dari pemerintah pusat dalam menangani dan mengintegrasikan penataan dan penertiban jalan nasional guna mengembalikan fungsi jalan yang sebenarnya.

Pengaturan terhadap ruang manfaat jalan pada jalan nasional penting dilakukan guna mengembalikan fungsi jalan dan pergerakan lalu lintas [21]. Ruang manfaat jalan yang terbebas dari hambatan samping akan meningkatkan mobilitas masyarakat dengan penggunaan ruang yang efektif. Jalan nasional dengan pengaturan dan penataan yang baik juga akan mengurangi tingkat kecelakaan karena mengurangi konflik antarkendaraan maupun dengan aktivitas di luar lalu lintas seperti perdagangan. Penertiban ruang manfaat jalan pada jalan nasional mendukung sistem transportasi nasional di mana jalan nasional sebagai akses utama lintas wilayah strategis dapat memberikan keterbukaan dan kemudahan dalam pemerataan akses transportasi antarwilayah. Hal tersebut akan mendukung percepatan pendistribusian logistik maupun pergerakan manusia.

Tabel 2. Pembagian Kewenangan Jalan Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007

Pasal	Pemegang Kewenangan	Nama Jalan	Wewenang
Pasal 14	Pemerintah Pusat	Jalan Nasional	pengawasan, pengaturan, pembinaan, dan pembangunan
Pasal 15	Pemerintah Provinsi	Jalan Provinsi	pengawasan, pengaturan, pembinaan, dan pembangunan
Pasal 16	Pemerintah Kabupaten/Kota	Jalan Kabupaten/Jalan Lingkungan	pengawasan, pengaturan, pembinaan, dan pembangunan

Sumber: [3]

Pengaturan terhadap jalan nasional secara spesifik menjadi tanggung jawab dan wewenang pemerintah pusat melalui lembaga di bawahnya salah satunya adalah Badan Pengelola Transportasi Darat (BPTD) maupun Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ). Salah satu tugas dan fungsinya yaitu pengelolaan terhadap lalu lintas jalan nasional sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat [22]. Kepolisian selaku pemangku kepentingan penegakan hukum lalu lintas menurut Pasal 23 UU 22 Tahun 2023 memiliki kepentingan dalam mengatur dan memberikan penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas.

Jalan nasional sebagai jalan arteri menjadi salah satu tolok ukur tingkat perkembangan suatu wilayah. Pada studi kasus Pasar Cibitung seharusnya dapat menjadi objek integrasi kerja antara pemerintah pusat dan daerah. Pemerintah pusat dalam kasus ini dapat menjadi pengawas dan pengatur lalu lintas di jalan nasional sedangkan pemerintah daerah memiliki tugas dalam menertibkan pelanggaran ketertiban umum pada jalan nasional melalui Satpol PP. Perlunya pemerintah daerah dalam membuat regulasi yang memberikan aturan secara eksplisit terhadap penertiban dan larangan penggunaan ruang manfaat dan ruang milik jalan di luar fungsi lalu lintas.

Regulasi yang terpadu antara pemerintah pusat dan daerah akan mempermudah penegakan dalam penertiban jalan nasional. Peraturan atau regulasi terkait penertiban terhadap pelanggaran penggunaan ruang manfaat jalan yang dibuat oleh pemerintah daerah akan menguatkan legitimasi terhadap penertiban

yang dilakukan oleh Satpol PP dan Dinas Perhubungan sehingga mengurangi konflik antara pihak yang ditertibkan dengan aparat penegak hukum.

4. Kesimpulan

Penggunaan ruang manfaat dan ruang milik jalan nasional di luar fungsi lalu lintas merupakan bentuk pelanggaran yang seharusnya diselesaikan berdasarkan peraturan yang berlaku. Berdasarkan kajian di atas, penegakan aturan terhadap pelanggaran jalan nasional seperti penggunaan ruang manfaat dan ruang milik jalan sebagai area perdagangan dan kegiatan lainnya merupakan salah satu tanggung jawab yang melekat pada pemerintah pusat dan daerah terutama pengelolaan terhadap kegiatan yang menggunakan prasarana jalan merupakan tanggung jawab pemerintah daerah. Aturan mengenai tanggung jawab pengawasan jalan nasional berada pada kewenangan pemerintah pusat. Namun demikian, pemerintah pusat secara yuridis perlu melakukan integrasi kebijakan kepada pemerintah daerah dalam hal kegiatan-kegiatan yang menggunakan prasarana jalan sebagai pemangku kepentingan dalam penegakkan ketertiban umum dalam wilayahnya. Implementasi kebijakan yang seharusnya diambil berdasarkan analisis kajian hukum yang berlaku memuat kolaborasi antara pemerintah pusat yaitu memperkuat fungsi penyelenggara dan pengawas jalan nasional dan mengintegrasikan kepada pemerintah daerah selaku pemegang kepentingan terhadap penertiban umum yang didukung dengan penguatan regulasi.

Ucapan Terima Kasih

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Direktorat Pendidikan Tinggi, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia yang telah memberikan dukungan finansial melalui Beasiswa Bidik Misi tahun 2016-2020. Penulis juga diperkenankan menyampaikan ucapan terima kasih kepada sponsor penyedia dana penelitian.

Daftar Pustaka

- [1] Badan Pusat Statistik, *Statistik Indonesia 2023*. Jakarta, 2023.
- [2] H. Fadhli, M. E., & Widodo, "Analisis Pengurangan Kemacetan Berdasarkan Sistem Ganjil-Genap," *Jurnal Perencanaan Wilayah Dan Kota Institut Teknologi Sains Bandung*, vol. 2, no. 2, 2019.
- [3] Pemerintah Pusat, *Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 Tentang Pembagian Urusan Pemerintahan Antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi, Dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota*. Indonesia, 2007.
- [4] B. Luh, N., Astariyani, G., Aryani, N. M., & Hermanto, *Hukum Kebijakan Publik*. 2022.
- [5] S. B. Fisru, A. A., Tufail, D. N., Procyoniana, "Tinjauan Transportasi Kawasan Komersil (Studi Kasus Jalan Cihampelas Kota Bandung)," *Universitas Andi Djemma*, doi: 10.31227/osf.io/s9u2a.
- [6] I. Ahmad, N., & Wafa, "Dampak Implementasi Kebijakan Face-Off Jalan HOS Cokroaminoto terhadap Interaksi Ruang Terbuka Publik," *Jurnal Ilmu Sosial Dan Pendidikan (JISIP)*, vol. 7, no. 2, pp. 2598–9944, 2023, doi: <https://doi.org/10.58258/jisip>.
- [7] S. W. Liana, D. Y., & Praja, "Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Mohammad Hatta –M.Yamin Di Kota Solok," *Forum Studi Transportasi Perguruan Tinggi*, vol. 8, pp. 979–95721, 2016.
- [8] M. Z. Prasetyo, F., Hidayat, R., Sulistio, H., & Arifin, "Kajian Manajemen Lalu Lintas Sekitar Kawasan Pasar Singosari Kabupaten Malang. Universitas Brawijaya,," Universitas Brawijaya, 2018.
- [9] E. Salsabila, "Implementasi Kebijakan Pembangunan Jalan Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Pontiana," *In JPASDEV Journal of Public Administration and Sociology of Development*, vol. 3, no. 1, 2022.
- [10] N. L. A. Shania, "Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Kawasan Pasar Tegalcangkring Di Kabupaten Jembrana," PTDI-STTD, 2022.
- [11] J. Efendi, J., & Ibrahim, *Metode Penelitian Hukum: Normatif dan Empiris (Pertama)*. Prenandamedia Group, 2018.
- [12] Pemerintah Pusat, *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan*. Indonesia, 2006.
- [13] Pemerintah Pusat, *Undang - Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang - Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan*. Indonesia, 2022.
- [14] M. Transportation, "Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan." 2009.
- [15] Pemerintah Pusat, *No Title Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 2018 Tentang Satuan Polisi Pamong Praja*. Indonesia, 2018.
- [16] J. Zhang, M. Ye, Z. Guo, C.-Y. Yen, and H. J. Chao, "CFR-RL: Traffic Engineering With Reinforcement Learning in SDN," *IEEE Journal on Selected Areas in Communications*, vol. 38, no. 10, pp. 2249–2259, Oct. 2020, doi: 10.1109/JSAC.2020.3000371.
- [17] Kabupaten Bekasi, *Peraturan Daerah Kabupaten Bekasi Nomor 4 Tahun 2012 tentang Ketertiban Umum*. Indonesia, 2012.
- [18] Zegger, *Data Collection and Analysis Charlie Zegeer How-to-Develop a Pedestrian Safety Action Plan*. 2011.
- [19] PEMERINTAH PUSAT, *Undang - Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang - Undang Hukum Pidana*. Indonesia, 2023.
- [20] Peraturan Daerah Kota Bekasi, *Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 11 Tahun 2015 tentang Penataan dan Pemberdayaan Pedagang Kaki Lima*. Indonesia, 2015.
- [21] A. A. Ouallane, A. Bahnasse, A. Bakali, and M. Talea, "Overview of Road Traffic Management Solutions based on IoT and AI," *Procedia Comput Sci*, vol. 198, pp. 518–523, 2022, doi: 10.1016/j.procs.2021.12.279.
- [22] Kementerian Perhubungan, *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat*. Indonesia, 2016.