NASKAH AKADEMIK

RANCANGAN PERATURAN DAERAH

TENTANG

PENYELENGGARAAN PENGGUNAAN JALAN UMUM DAN JALAN KHUSUS UNTUK ANGKUTAN HASIL PERTAMBANGAN DAN HASIL PERKEBUNAN



DEWAN PERWAKILAN RAKYAT DAERAH

PROVINSI SULAWESI TENGAH

2025

KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Allah SWT karena atas limpahan karunia Nya kami dapat menyelesaikan penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Penggunaan Jalan Umum Dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Pertambangan Dan Hasil Perkebunan.

Sektor pertambangan dan perkebunan memiliki peran strategis dalam mendukung pertumbuhan ekonomi daerah. Namun, aktivitas tersebut juga menimbulkan dapat membawa dampak negatif terhadap infrastruktur jalan, keselamatan pengguna jalan lain, serta lingkungan sekitar jika tidak terkelola secara baik. Oleh karena itu, diperlukan pengaturan yang komprehensif, proporsional, dan berkeadilan agar tercipta keseimbangan antara kepentingan pembangunan ekonomi dan keberlanjutan infrastruktur daerah.

Dalam proses penyusunan dan hasil akhirnya, naskah ini tentu memiliki banyak kekurangan yang kami harapkan dapat disempurnakan melalui adanya saran dan kritik yang bersifat membangun dari pembaca naskah ini. Penelitian ini dapat selesai terlaksana berkat jasa bantuan dari berbagai pihak, sehingga dengan segala kerendahan hati, kami menyampaikan penghargaan dan terima kasih setinggi tingginya kepada semua pihak yang telah terlibat dan bersedia memberikan waktu, energi, dan informasi dalam melakukan diskusi-diskusi substansial bersama Tim Penyusun selama proses penelitian dan penyusunan naskah Akademik ini. Semoga segala bantuan dan kerjasamanya menjadi nilai ibadah di sisi Allah SWT.

Palu, November 2025

Tim Penyusun

DAFTAR ISI

Halaman Pengesahan

Kata Pengantar i

Daftar Isi ii

Daftar Tabel iv

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang 1
B. Identifikasi masalah 6
C. Tujuan dan kegunaan 7
D. Metode penelitian 8

BAB II KAJIAN TEORITIS DAN PRAKTIK EMPIRIS 14

A. Kajian Teoritis 14
B. Kajian Asas Penyusunan Norma Peraturan Daerah 26
C. Kajian Praktik Penyelenggaraan, Kondisi
dan Permasalahan 37
D. Kajian Implikasi Penerapan Peraturan Daerah 48

BAB III EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG UNDANGAN TERKAIT 62

BAB IV LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS 113
A. Landasan Filosofis 113
B. Landasan Sosiologis 119
C. Landasan Yuridis 126

BAB V JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN DAN RUANG LINGKUPMATERI MUATAN PERATURAN DAERAH 144
A. Jangkauan 144
B. Arah Pengaturan 144
C. Ruang Lingkup Materi Muatan 145

BAB VI PENUTUP 152

A. Simpulan 152

B. Saran 154

DAFTAR PUSTAKA 155

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Produksi Perkebunan kelapa sawit dan kelapa di kabupaten/kota Provinsi Sulawesi Tengah pada Tahun 2023-2024 39
Tabel 2.Produksi Perkebunan Jarak dan Cengkeh di kabupaten/kota Provinsi Sulawesi Tengah pada Tahun 2023-2024 40
Tabel 3. Data Daftar Jaringan Ruas Jalan Provinsi Sulawesi Tengah 2024 41
Tabel 4. Rekapitulasi Perusahaan Yang Memiliki Ijin Perlintasan di Jalan Provinsi Sulawesi Tengah Tahun 2025 44
Tabel 5. Data Panjang Jalan Menurut Kewenangan Mengelola dan Kondisi Jalan di Provinsi Sulawesi Tengah (km), 2024 46
Tabel 6. Data Kondisi Jalan Provinsi Tahun 2024 46
Tabel 7. Data Realisasi Belanja Pemeliharaan Jalan 2023-2024 46
Tabel 8. Pagu indikatif belanja pemeliharaan rutin jalan Tahun 2024-2025 47

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Alinea Keempat Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD NRI 1945) termaktub tujuan nasional Negara Indonesia yaitu untuk melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial. Tujuan tersebut hendak diwujudkan melalui penyelenggaraan pemerintahan. Segala bentuk penyelenggaraan pemerintahan merupakan wujud manifestasi dari upaya untuk mencapai tujuan nasional. Penyelenggaraan pemerintahan tidak hanya dilakukan oleh pemerintah pusat namun juga pemerintah daerah.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah mengatur pembagian urusan pemerintahan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah. Dalam melaksanakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah, Kepala Daerah dan DPRD selaku penyelenggara pemerintahan Daerah membuat Peraturan Daerah sebagai dasar hukum bagi daerah untuk menyelenggarakan otonomi daerah sesuai kondisi dan aspirasi masyarakat serta kekhasan di daerah.[1]

Pembentukan Peraturan Daerah harus di dasarkan pada kebutuhan masyarakat. Peraturan tersebut dibuat dalam rangka menjamin kepastian hukum. Setiap daerah memiliki prioritas dalam pembentukan peraturan perundang-

[1] Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, diakses 22 Oktober 2025, https://peraturan.bpk.go.id/Download/28013/UU%20Nomor%2023%20Tahun%202014.pdf.

undangan. Daerah harus mampu menangkap aspirasi masyarakat sehingga apa yang menjadi kepentingan masyarakat dapat terakomodir.

Sektor transportasi dalam konteks pembangunan nasional memegang peran strategis dalam upaya mewujudkan kesejahteraan umum. Lalu lintas dan angkutan jalan merupakan bagian penting dalam sistem transportasi nasional. Lalu lintas dan angkutan jalan yang memadai menjadi penyokong dalam aktifitas perekonomian masyarakat, sosial, budaya, politik, lingkungan, pertahanan dan keamanan. Dari aspek ekonomi, keberadaan jalan yang memadai memungkinkan hasil pertanian, Perkebunan, pertambangan dan industri dapat terdistribusi secara efisien. Jalan juga memperlancar mobilitas tenaga kerja, meningkatkan akses Masyarakat terhadap lapangan kerja dan mendorong tumbuhnya kegiatan ekonomi baru yang membutuhkan prasarana jalan. Prasarana Jalan menjadi penentu keterhubungan antar wilayah mendukung pertumbuhan ekonomi dan pemeraatan pembangunan. Peningkatan kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang dan barang dari suatu daerah ke daerah lainnya menjadi cerminan bahwa transportasi memegang peranan penting dan strategis. Dapat dikatakan bahwa sistem transportasi yang baik memberikan efek berlapis (*multiplier effect)* terhadap pertumbuhan ekonomi rakyat. Dari aspek sosial dan buadaya, jalan berfungsi sebagai media integrasi sosial yang menghubungkan Masyarakat dari berbagai latar belakang suku, agama dan budaya. Jalan memfasilitasi mobilitas sosial Masyarakat untuk memperoleh akses Pendidikan, layanan Kesehatan serta kegiatan keagamaan dan kebudayaan. Dari aspek lingkungan, penyelenggaraan jalan yang berwawasan lingkungan menjadi salah satu tonggak terwujudnya penyelenggaran wilayah ruang yang berkelanjutan. Perencanaan jalan yang

memperhatikan aspek tata ruang mempu meminimalisir dampak negatif terhadap lingkungan. Penyelenggaraan jalan harus mengacu pada prinsip *sustainable development* atau Pembangunan berkelanjutan. Dari aspek pertahanan dan keamanan, penyelenggaraan jalan yang terpadu menjadi bagian dari strategi keamanan dan pertahanan nasional yang menjamin stabilitas dan integritas territorial.

Berdasarkan kondisi geologi dan topografi, wilayah Provinsi Sulawesi Tengah menjadi salah satu daerah yang kaya akan hasil pertambangan dan memiliki tanah yang subur sehingga sangat cocok untuk perkebunan. Provinsi Sulawesi Tengah memiliki wilayah pertambangan dan perkebunan yang tersebar di berbagai daerah kabupaten/kota. Dengan sebaran wilayah pertambangan dan perkebunan tersebut maka Provinsi Sulawesi Tengah menjadi salah satu daerah yang memiliki hasil pertambangan dan perkebunan yang cukup melimpah. Olehnya itu aktifitas pendistribusian hasil pertambangan dan Perkebunan menjadi pesat seiring dengan meningkatnya jumlah produksi pertambangan dan perkebunan.

Pendistribusian hasil pertambangan dan Perkebunan menggunakan kendaraan angkutan dengan daya muat yang besar. Kendaraan dengan muatan berat dan dimensi besar dapat menyebabkan kerusakan pada infrastruktur jalan terutama jika kendaraan angkutan tersebut *over dimension and over loading* (ODOL). Terhadap kendaraan dengan muatan berat dan dimensi luas yang melewati jalan umum dapat menimbulkan konflik kepentingan dengan masyarakat umum selaku pengguna jalan. Kendaraan pengangkut hasil perkebunan dan

pertambangan dapat menimbulkan beberapa dampak negatif terhadap prasarana jalan dan lingkungan jika pemanfaatannya tidak dikendalikan.

Pemerintah Daerah Provinsi sesuai dengan kewenangannya harus mengupayakan keadilan dan kemanfaatan dalam lalu lintas angkutan jalan. Pendistribusian hasil pertambangan dan Perkebunan yang tidak terkelola dan diatur dengan baik akan menimbulkan dampak negatif yang dapat dirasakan oleh Masyarakat. Angkutan hasil perkebunan dan pertambangan ini akan diangkut dan melintasi jalan umum maupun jalan khusus. Beberapa lokasi produksi dan lokasi pendistribusian berada tidak pada wilayah kabupaten/kota yang sama. Demikian pula dengan kendaraan pengangkut yang berasal dari luar provinsi yang melintas melewati jalan dan wilayah Provinsi Sulawesi Tengah menuju ke lokasi pendistribusian hasil pertambangan dan perkebunan pun melewati jalan umum. Beberapa komoditi tambang dan perkebunan yang diangkut juga membutuhkan perlakuan khusus dalam proses pengangkutannya agar tidak mencemari dan merusak lingkungan. Terhadap kondisi demikian diperlukan keterlibatan Pemerintah Daerah untuk mengarahkan aktifitas pemanfaatan jalan oleh masyarakat agar berjalan dengan lancar dan tidak mengganggu aktifitas pemanfaatan jalan untuk kepentingan masyarakat umum.

Pengaturan tentang lalu lintas dan angkutan jalan secara umum dapat ditemukan dalam beberapa peraturan perudang-undangan. Berdasarkan Pasal 1 Angka 1 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan (untuk selanjutnya disebut UU Nomor 22 tahun 2009), sistem transportasi ini dimaksud sebagai lalu lintas dan angkutan jalan. Salah satu unsur utama

sebagai vital dalam suatu sistem transportasi adalah jalan.[2] Pasal 1 Angka 4 Undang-Undang Nomor 38 tahun 2004 tentang Jalan menyebutkan bahwa jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapan nya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.[3] Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 mengenal adanya pengelompokan jalan yang terdiri atas Jalan Kelas I, Jalan Kelas II, Jalan Kelas III dan Jalan Kelas Khusus. Pengelompokan ini didasarkan pada fungsi dan intensitas lalu lintas serta daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat dan dimensi kendaraan bermotor. Berdasarkan pengelompokan tersebut maka jalan selain jalan kelas khusus merupakan jalan umum yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum. Jalan khusus merupakan jalan yang dibangun oleh instansi, badan usaha, perseorangan, atau kelompok masyarakat untuk kepentingan sendiri. Ketentuan mengenai jalan umum dan jalan khusus telah diatur secara umum dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 dan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006. Secara khusus, kondisi dan kekhasan daerah dan kebutuhan Masyarakat menghendaki adanya pembentukan peraturan yang lebih lanjut mengatur tentang penyelenggaran jalan umum dan jalan khusus bagi angkutan hasil pertambangan dan perkebunan.

Pemanfaatan jalan sesuai pengelompokan jalan harus diarahkan untuk mencapai keserasian, keselarasan, keseimbangan dalam pemanfaatan jalan,

[2] Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, diakses 5 Oktober 2025, https://peraturan.bpk.go.id/Details/38654/uu-no-22-tahun-2009.
[3] Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, diakses 15 Oktober 2025, https://peraturan.bpk.go.id/Download/30523/UU%20Nomor%2038%20Tahun%202004.pdf.

keamanan, ketertiban, keselamatan dalam penggunaan jalan, mencegah kerusakan lingkungan dan melestarikan fungsi lingkungan hidup. Apabila dalam pemanfaatan jalan secara potensial bertentangan dengan tujuan penyelenggaraan pemanfaatan jalan maka perlu dilakukan pembenahan atas pengaturan pemanfaatan jalan tersebut termasuk pemanfaatan jalan untuk angkutan hasil pertambangan dan hasil perkebunan. Pemanfaatan jalan yang tidak sesuai dengan tujuan pemanfaatannya tentu saja membawa dampak negatif terhadap masyarakat dan lingkungan.

Peraturan Daerah yang akan disusun ini secara yuridis untuk memberikan kepastian hukum dalam rangka memenuhi rasa keadilan dan kemanfaatan bagi semua lapisan masyarakat. Berdasarkan latar belakang tersebut, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi Sulawesi Tengah telah menginisiasi pembentukan Rancangan Peraturan Daerah tentang Pengaturan Penyelenggaraan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus untuk Angkutan Hasil Pertambangan dan Hasil Perkebunan. Pembentukan Rancangan Peraturan Daerah ini untuk mendukung pemenuhan kebutuhan hukum masyarakat atas penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang memadai dan berkelanjutan.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang dikemukakan di atas dan untuk memberikan landasan ilmiah bagi penyusunan naskah akademik dan rancangan Peraturan Daerah tentang penyelenggaraan penggunaan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil pertambangan dan hasil perkebunan kelapa sawit, maka masalah yang dapat identifikasi yakni:

1. Permasalahan apa yang dihadapi dalam penyelenggaraan penggunaan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil pertambangan dan hasil perkebunan di Provinsi Sulawesi Tengah?
2. Mengapa rancangan Perda Tentang penyelenggaraan penggunaan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil pertambangan dan hasil perkebunan diperlukan di Provinsi Sulawesi Tengah untuk mengatasi permasalahan yang ada?
3. Apa yang menjadi pertimbangan filosofis, sosiologis, yuridis pembentukan rancangan Perda Tentang penyelenggaraan penggunaan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil pertambangan dan hasil perkebunan di Provinsi Sulawesi Tengah?
4. Apa sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan, dan arah pengaturan rancangan Perda Tentang penyelenggaraan penggunaan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil pertambangan dan hasil perkebunan di Provinsi Sulawesi Tengah?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang diuraikan sebelumnya, adapun tujuan penyusunan naskah kajian ini yaitu:

1. Mengetahui permasalahan yang dihadapi dalam penyelenggaraan penggunaan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil pertambangan dan hasil perkebunan di Provinsi Sulawesi Tengah;
2. Mengetahui urgensi rancangan Perda Tentang penyelenggaraan penggunaan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil pertambangan dan hasil

perkebunan diperlukan di Provinsi Sulawesi Tengah sebagai Solusi dari permasalahan yang ada;

3. Mengetahui pertimbangan filosofis, sosiologis, yuridis pembentukan rancangan Perda Tentang penyelenggaraan penggunaan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil pertambangan dan hasil perkebunan di Provinsi Sulawesi Tengah;
4. Mengetahui sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan, dan arah pengaturan rancangan Perda Tentang penyelenggaraan penggunaan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil pertambangan dan hasil perkebunan di Provinsi Sulawesi Tengah?

Adapun kegunaan penyusunan Naskah Akademik ini sebagai acuan atau referensi penyusunan dan pembahasan Rancangan Peraturan Daerah Tentang penyelenggaraan penggunaan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil pertambangan dan hasil perkebunan di Provinsi Sulawesi Tengah.

D. Metodologi

Penyusunan Naskah Akademik ini menggunakan metode berbasis penelitian hukum baik melalui metode yuridis normatif dan metode yuridis empiris. Metode yuridis normatif akan bertumpu pada norma hukum tertulis berupa peraturan perindang-undangan yang relevan dengan pembentukan Ranperda ini serta kajian terhadap asas-asas hukum sedangkan metode empiris akan berfokus pada bagaimana hukum ini diterapkan dan berfungsi dalam masyarakat.[4] Kajian yuridis normatif fokus memandang hukum sebagai sistem yang terdiri dari seperangkat

[4] Yulia Audina Sukmawan dan Dwi Damayanti, "Metode Penelitian Hukum Normatif dan Empiris sebagai Strategi Penguatan Perspektif Kajian Ilmu Hukum," *Notary Law Journal* 4, no. 1 (2025): 120.

asas hukum, norma-norma hukum, aturan- aturan hukum.[5] Metode penelitian hukum yang digunakan dalam penyusunan naskah kajian ini melalui beberapa pendekatan yakni pendekatan konsep dan perundang-undangan. Penelitian ini juga menelaah hasil penelitian, hasil pengkajian, dan referensi lainnya.

Kajian Naskah Akademik dan Perancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan penggunaan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil pertambangan dan hasil perkebunan pada dasarnya akan menggunakan pendekatan normatif eksploratif dan normatif analitik. Kajian terhadap urgensi pembentukan rancangan Peraturan daerah tentang Penyelenggaraan penggunaan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil pertambangan dan hasil perkebunan ini akan dilakukan dengan terlebih dahulu menginventarisasi peraturan perundang-undangan terkait kemudian selanjutnya akan dilakukan pengujian terhadap asas-asas hukum umum dan khusus serta pengujian terhadap teori-teori hukum tentang pembentukan peraturan perundang-undangan, kewenangan pembentukan peraturan daerah, materi muatan peraturan daerah, perkebunan, perhubungan.

Berikut adalah bahan hukum primer yang relevan dengan Rancangan Peraturan Daerah Sulawesi Tengah tentang penyelenggaraan penggunaan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil pertambangan dan hasil perkebunan di Provinsi Sulawesi Tengah, antara lain:

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang–Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022

[5] Irwansyah, *Kajian Ilmu Hukum*, 1 ed. (Mitra Buana Media, 2020), 26.

tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan;

3. Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batu Bara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 4), sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2025 tentang Perubahan Keempat atas Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batu Bara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 29);
4. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2003 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 143);
5. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82), sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 143);
6. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244),

sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 58);

7. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2014 tentang Perkebunan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 308)
8. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40);
9. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 193) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40);
10. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40);

Metode Yuridis Normatif juga dilengkapi dengan menggunakan metode empirik yang didukung oleh data-data empirik sehingga penelitian ini secara kontekstual sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Metode empiris didasarkan

pada studi lapangan dengan menggunakan instrumen pengamatan (observasi) dan wawancara dengan sejumlah pihak yang berkepentingan (narasumber) dengan substansi pengaturan dalam Ranperda Provinsi Sulawesi Tengah tentang Penyelenggaraan Jalan Umum dan Jalan Khusus Bagi Angkutan Hasil Pertambangan dan Perkebunan. Setelah data primer dan bahan hukum dikumpulkan, selanjutnya dilakukan pengolahan data dan bahan hukum secara runtut dan sistematis.[6] Pengolahan data dalam penelitian hukum normatif-empiris umumnya dilakukan melalui tahap-tahap sebagai berikut: [7]

a. pemeriksaan data;
b. penandaan data,
c. klasifikasi, melakukan klasifikasi terhadap data dan bahan hukum yang telah terkumpul ke dalam permasalahan yang diteliti,
d. penyusunan/sistematisasi data,
e. validasi data,
f. analisis data.

Analisis data dalam naskah akademik ini dilakukan secara kualitatif dan bersifat deskriptif, evaluatif dan preskriptif. Selanjutnya dilakukan interpretasi untuk membangun suatu argumentasi hukum dan menyimpulkan hasil penelitian. Selanjutnya hasil penelitian baik empirik maupun normatif akan disajikan sebagai masukan dalam pembentukan Peraturan Daerah. Pengayaan dan koreksi terhadap naskah akademik dilakukan melalui diskusi akademik, *Focus Group Discussion* (FGD) dan konsultasi publik. Hal ini penting agar terjadi interaksi dengan

[6] Surahman, *Peraturan Daerah dan Eksistensi Masyarakat Adat di Indonesia* (PT. Nas Media Indonesia, 2023), 13.
[7] Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum* (UPT. Mataram University Press, 2020), 126, https://eprints.unram.ac.id/20305/1/Metode%20Penelitian%20Hukum.pdf.

pemangku kepentingan dan masyarakat. Sehingga diharapkan dengan adanya partisipasi masyarakat, maka peraturan daerah yang dihasilkan akan mencerminkan kenyataan sosial yang berlaku dalam masyarakat.

BAB II

KAJIAN TEORITIK DAN PRAKTIK EMPIRIS

A. Kajian Teoritik

1. Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan

Kata "perundang-undangan" merupakan terjemahan dari istilah "*wetgeving"* dalam Bahasa Belanda, gesetzgebung dalam Bahasa Jerman dan Legislation dalam Bahasa Inggris, yang mengandung arti:[8]

1. Proses pembentukan peraturan-peraturan negara dan jenis tertinggi yaitu Undang-Undang sampai terendah yang dihasilkan secara atribusi maupun delegasi dari kekuasaan perundang-undangan.
2. Keseluruhan produk peraturan-peraturan negara tersebut.

Bagir Manan dan Kuntana Magnar memberikan pengertian peraturan perundang-undangan ialah setiap putusan tertulis yang dibuat, ditetapkan dan dikeluarkan oleh lembaga atau pejabat yang mempunyai fungsi legislatif sesuai dengan tata cara yang berlaku.[9] Menurut Bagir Manan, apabila dikaitkan dengan isinya maka peraturan perundang-undangan merupakan keseluruhan kaidah hukum tertulis yang dibuat oleh lembaga yang berwenang yang berisi aturan tingkah laku yang bersifat abstrak dan mengikat secara umum.[10]

Secara umum fungsi peraturan perundang-undangan dibedakan fungsi internal dan fungsi eksternal. Fungsi internal peraturan perundang-undangan antara lain:[11]

---

[8] A. Hamid S. Attamimi dalam Suprin Na'a, "Kedudukan dan Fungsi Perda Sebagai Instrumen Pemerintahan Daerah Dalam Sistem Perundang-Undangan Nasional" (Universitas Padjajaran, 2009), 81.

[9] Bagir Manan dan Kuntana Magnar dalam Suprin Na'a, "Kedudukan dan Fungsi Perda Sebagai Instrumen Pemerintahan Daerah Dalam Sistem Perundang-Undangan Nasional."

[10] Zaka Firma Aditya dan M. Reza Winata, "Rekonstruksi Hierarki Peraturan Perundang-Undangan Di Indonesia," *Negara Hukum* 9, no. 1 (2018): 89, https://jurnal.dpr.go.id/index.php/hukum/article/view/976/pdf?csrt=7953638204591639452.

[11] Suprin Na'a, *Op.Cit,* 60–64.

1. Fungsi Penciptaan Hukum
2. Fungsi pembaharuan hukum
3. Fungsi integrasi Pluralisme hukum sistem hukum
4. Fungsi kepastian Hukum

Adapun fungsi eksternal peraturan perundang-undangan adalah keterkaitan peraturan perundang-undangan dengan lingkungan tempatnya berlaku antara lain:[12]

1. Fungsi Perubahan;
2. Fungsi Stabilisasi
3. Fungsi Kemudahan

Peraturan perundang-undangan sesuai dengan jenisnya maka peraturan periundang-undangan itu bertingkat-tingkat dan berkelompok-kelompok. Pemikiran ini sejalan dengan teori yang dikemukakan oleh Hans Kelsen yakni teori *Stufenbau des rechts* atau teori hierarki norma hukum dan Muridnya Hans Nawiaski dengan teorinya yakni *die lehre van stufenbauder rechtsnormen.* Kedua teori tersebut sama-sama berlandaskan pada pemikiran bahwa norma norma hukum itu berjenjang-jenjang namun Hans Kelsen tidak melakukan pengelompokan norma sebagaimana yang digagas oleh Hans Nawiasky. Menurut Kelsen, tatanan hukum merupakan suatu sistem yang tersusun secara berjenjang, di mana norma yang lebih rendah bersumber dan berdasar pada norma yang lebih tinggi, dan pada puncaknya terdapat norma dasar yang disebut *Grundnorm*

[12] Suprin Na'a, *Ibid,* 66.

sebagai sumber legitimasi dari keseluruhan sistem hukum. Hans Nawiasky membagi jenis norma berdasarkan kelompoknya sebagai berikut:[13]

a. *Staatsfundamentalnorm* atau norma fundamental negara;
b. *Staatsgerundgesetz* atau aturan dasar negara atau aturan pokok negara
c. *Formale gesetz* atau Undang-Undang biasa
d. *Verordnung* dan *autonome satzung* atau peraturan pelaksanaan dan peraturan otonomi

Pemikiran mengenai jenjang norma juga mengilhami Adolf Merkl yang mengemukakan bahwa hukum memiliki 2 (dua) wajah atau *das doppelte rechtssantlitz.* Suatu norma hukum ke atas ia bersumber dan berdasar pada norma di atasnya dan juga ke bawah juga norma tersebut menjadi dasar dan sumber bagi norma hukum di bawahnya.

Dalam praktik penyusunan hukum di Indonesia, teori ini menjadi pedoman untuk memastikan bahwa setiap produk hukum daerah termasuk Rancangan Peraturan Daerah (Ranperda) Penyelenggaraan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus untuk Angkutan Hasil Pertambangan dan Perkebunan dibentuk sesuai dengan hierarki dan asas-asas hukum yang berlaku. Artinya, Ranperda sebagai norma hukum daerah harus bersumber pada peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi.

2. Hakikat Peraturan Daerah Dalam Penyelenggaraan Otonomi Daerah

Peraturan Daerah dan otonomi daerah merupakan 2 (dua) konsep yang sangat berkaitan erat. Otonomi secara sederhana berarti memiliki aturan sendiri. Otonomi berasal Bahasa Latin yaitu "*Autho*" yang berarti sendiri dan "*nomos*"

[13] Maria Farida Indrati, *Ilmu Perundang-Undangan: Jenis, Fungsi dan Materi Muatan* (Kanisius, 2010), 27.

yang berarti aturan.[14] Kehadiran Peraturan Daerah sebagai bagian dari peraturan perundang-undangan merupakan suatu ciri dari daerah otonom. Pasal 236 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 ditentukan bahwa "Untuk menyelenggarakan Otonomi Daerah dan Tugas Pembantuan, Daerah membentuk Perda".

Menurut Bagir Manan, penyelenggaraan otonomi daerah dilaksanakan karena 4 (empat) alasan yaitu[15] 1) tuntutan negara hukum; 2) tuntutan negara kesejahteraan; 3) tuntutan demokrasi; 4) tuntutan kebhinnekaan. Adapun makna dari keempat tuntutan tersebut sebagai berikut: Pertama, tuntutan negara hukum maksudnya Republik Indonesia merupakan negara yang berdasar atas hukum (*rechtstaat*). Salah satu ciri negara hukum adalah pembagian kekuasaan. Kedua, tuntutan negara kesejahteraan. Maksudnya negara hukum kesejahteraan merupakan negara yang fokus pada upaya untuk mewujudkan kesejahteraan Masyarakat. Hal ini sejalan dengan tujuan negara sebagaimana termaktub pada Alinea keempat bahwa "…untuk membentuk suatu Pemerintah Negara Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan **kesejahteraan umum**". Pemberian otonomi kepada daerah tidak lain dari pada upaya untuk mendekatkan pelayanan dan pemberdayaan kepada Masyarakat. Ketiga, Tuntutan Demokrasi maksudnya "Kerakyatan yang dipimpin oleh hikmat kebijaksanaan dalam permusyawaratan/perwakilan (sila ke-4 Pancasila)". Kedaulatan rakyat merupakan demokrasi. Kerakyatan menghendaki partisipasi. Keempat, Tuntutan Kebhinekaan. Negara Indonesia memiliki Masyarakat pluralistik yang secara sosial, ekonomi, dan budaya

[14] Surahman, "Peraturan Daerah Sebagai Sarana Mewujudkan Pemerintahan Yang Bersih Dalam Penyelenggaraan Otonomi Daerah" (Disertasi, Universitas Muslim Indonesia, 2013), 173.
[15] *Ibid,* 174.

mempunyai sifat dan kebutuhan yang berbeda-beda. Untuk mewujudkan keadilan tidaklah mungkin untuk memaksakan keseragaman. Daerah otonom merupakan sarana mewadahi perbedaan sesuai dengan prinsip "Bhinneka Tunggal Ika".[16]

Keberadaan otonomi daerah menjadi landasan pembentukan Perda untuk menyelenggarakan pemerintahan daerah. Berdasarkan Pasal 1 angka 6 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 merumuskan otonomi daerah adalah hak, wewenang, dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri Urusan Pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia. Otonomi daerah dalam konteks negara kesatuan merupakan Upaya menjamin integrasi nasional. Oleh karena setiap daerah punya kesempatan yang sama untuk mengatur sendiri daerahnya sesuai dengan kewenangan daerah baik secara substansi maupun cara-cara menyelenggarakan pemerintahannya.[17]

Otonomi Daerah memberikan ruang kepada pemerintah daerah untuk tugas-tugas mengatur dan mengurus. Penyelenggaraan tugas-tugas mengatur dan mengurus dalam Pelaksanaan pemerintahan daerah melahirkan Peraturan Daerah. Peraturan Daerah memiliki kedudukan sebagai landasan hukum yang memberi wewenang kepada penyelenggara pemerintahan daerah sekaligus menjadi tolok ukur dari urusan pemerintahan yang didistribusikan ke daerah. Peraturan Daerah mengatur bagaimana melaksanakan suatu urusan pemerintahan yang tekah ditetapkan sebagai wewenang daerah.

---

[16] *Ibid*, 175–183.

[17] Jazim Hamidi dkk., *Teori dan Hukum Perancangan Perda*, cetakan I (Universitas Brawijaya Press, 2012), 6, https://www.google.com/books?hl=id&lr=&id=D12wDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR1&dq=teori+peraturan+daerah&ots=9wSb_d_LET&sig=_mCt5WUYEM07mdqLjG5Rbp7xmHI.

Pada hakikatnya Peraturan daerah merupakan wujud konkret dari kewenangan daerah untuk mengatur dan mengurus sendiri daerahnya. Peraturan daerah sebagai peraturan yang dibentuk untuk melaksanakan peraturan perundang-undangan di atasnya menrupakan sarana hukum yang menjembatani kepentingan nasional dengan kebutuhan Masyarakat di daerah. Selain itu Peraturan Daerah menjadi instrumen pelaksana otonomi daerah yang menampung kondisi dan keberagaman suatu daerah.

Untuk membentuk Perda yang dapat mewujudkan tujuan penyelenggaraan otonomi daerah, maka Perda itu harus dibentuk harus dibentuk sesuai atau di atas landasan peraturan perundang-undangan. Menurut Pantja Astawa sebagaimana yang dikutip Suprin Na'a agar tercapai peraturan perundang-undangan yang baik, setiap peraturan perundang-undangan harus memiliki landasan-landasan sebagai berikut:[18]

> Pertama, landasan filosofis (*filosofische gelding)* yaitu suatu peraturan perundang-undangam dikatakan mempunyai landasan filosofis apabila rumusannya atau norma-normanya mendapatkan pembenaran secara filosofis;
>
> Kedua, landasan sosiologis (*sosiologische gelding)* yaitu apabila ketentuan-ketentuannya sesuai dengan keyakinan umum atau kesadaran masyarakat;
>
> Ketiga, landasan yuridis (*Juridische gelding*) yaitu suatu peraturan perundang-undangan mempunyai dasar hukum atau legalitas terutama pada peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi;

[18] Pantja Astawa dalam Surahman, *Op.Cit,* 30.

Keempat, landasan politis (*politische gelding)* yaitu apabila sejalan dengan garis kebijakan politik pemerintah secara menyeluruh;

Kelima, landasan ekonomis (*economische gelding)* yang terkait dengan pelestarian lingkungan hidup dan kesejahteraan masyarakat secara ekonomis. Peraturan Daerah yang dibentuk berlandaskan pada landasan-landasan tersebut di atas akan memiliki keberlakuan hukum. Menurut Von Savigny sebagaimana yang dikutip oleh Lili Rasyidi bahwa keberlakuan hukum itu meliputi:[19]

1. Keberlakuan faktual, yakni keberlakuan sosial atau keberlakuan empirik;
2. Keberlakuan yuridikal atau yang disebut juga keberlakuan formal atau normatif;
3. Keberlakuan moral.

Peraturan Daerah berfungsi sebagai penjabaran lebih lanjut dari peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi dan menampung kondisi khusus daerah. Menurut Bagir Manan Peraturan Daerah sebagai perwujudan desentralisasi, peraturan perundang-undangan tingkat daerah merupakan pengejawantahan beberapa sendi ketatanegaraan berdasarkan Pancasila dan UUD 1945, antara lain:[20]

1. Sendi berdasarkan atas hukum dan negara berkonstitusi khususnya prinsip pembagian dan pembatasan kekuasaan Dimana kewenangan yang diberikan kepada daerah untuk mengatur dan mengurus Sebagian urusan pemerintahan yang menjadi urusan rumah tanggannya merupakan cara membagi kekuasaan pemerintahan yang lebih tinnggi tingkatannya;

[19] *Ibid,* 30.
[20] Bagir Manan dalam Surahman, "Peraturan Daerah Sebagai Sarana Mewujudkan Pemerintahan Yang Bersih Dalam Penyelenggaraan Otonomi Daerah," 77–78.

2. Sendi kerakyatan yang dipimpin oleh hikmat kebijaksanaan dalam permusyawaratan/perwakilan. Peraturan Daerah dibentuk oleh Dewan Perwakilan Rakyat Daerah sebagai representasi rakyat Bersama-sama dengan Kepala Daerah;
3. Sendi kesejahteraan umum dan keadilan sosial bagi seluruh rakyat. Penyelenggaraan pemerintahan daerah berorientasi pada pelayanan umum. Satuan pemerintahan daerah dipandang sebagai ujung tombaj untuk mewujudkan kesejahteraan masyarakat;

Peraturan Daerah merupakan salah satu jenis Peraturan Perundang-undangan berdasarkan ketentuan Pasal 7 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011. Olehnya, Peraturan Daerah merupakan bagian dari sistem hukum nasional yang berdasarkan Pancasila. Hakikat Peraturan Daerah sebagai sarana yang menampung kondisi khusus daerah karena Peraturan Daerah hanya berlaku dalam wilayah hukum daerah Dimana Peraturan Daerah itu bentuk. Masalah yang diatur dalam suatu Peraturan Daerah harus melibatkan peran serta masyarakat karena masyarakat merupakan pihak yang pealing memahami kebutuhannya dan keadaan daerahnya.

3. Fungsi Peraturan Daerah Dalam mewujudkan Penyelenggaraan Otonomi Daerah

Tugas-tugas pemerintahan yang sangat luas dalam untuk mewujudkan kesejahteraan rakyat, memberi wewenang kepada daerah untuk mengatur dan mengurus dalam rangka mempercepat tercapainya tujuan nasional. Sebagai Upaya untuk mempercepat tercapainya tujuan nasional Sebagian dari urusan pemerintahan itu diserahkan kepada daerah melalui pemberian otonomi. Urusan-

urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah perlu diatur atau ditetapkan dengan Peraturan Daerah. Peraturan Daerah dapat berupa Peraturan Daerah tentang Penetapan urusan yang akan dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah, Peraturan Daerah tentang pembentukan organisasi perangkat daerah yang akan melaksanakan urusan pemerintahan yang menjadi wewenang pemerintah daerah, Peraturan Daerah tentang penyelenggaraan urusan pemerintahan yang menjadi wewenang pemerintah daerah, Peraturan Daerah tentang kebijakan Pembangunan Daerah yang termuat dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJP) Daerah, Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJM) Daerah dan Rencana Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (R APBD) setiap tahun.[21]

Peraturan Daerah sebagai norma pemerintahan daerah yang mendasari penyelenggaraan pemerintahan daerah mengintegrasikan nilai-nilai atau prinsip-prinsip penyelenggaraan pemerintahan ke dalam Peraturan Daerah. Penyelenggaraan pemerintahan daerah harus melibatkan semua pihak baik pemerintah, swasta dan masyarakat sehingga tercipta keterpaduan dalam pengambilan Keputusan termasuk dalam pembentukan Peraturan Daerah. Sinergitas antara Pemerintah, Swasta dan masyarakat akan menjadikan Peraturan Daerah sebagai instrumen Pemerintahan Daerah yang mampu mewujudkan kesejahteran umum. Peraturan Daerah menentukan peran para pihak dan dalam penerapannya membentuk komitmen di antara para pemangku kepentingan dalam penyelenggaraan pemerintahan daerah upaya untuk mewujudkan tujuan otonomi. Upaya untuk mendayagunakan Peraturan Daerah akan menuntun penyelenggaran untuk bertindak sesuai ketentuan yang ditetapkan dalam Peraturan Daerah. Untuk

[21] Surahman, "Peraturan Daerah Sebagai Sarana Mewujudkan Pemerintahan Yang Bersih Dalam Penyelenggaraan Otonomi Daerah," 261–62.

itu Peraturan Daerah menyiapkan cara/prosedur yang dijadikan pedoman dan/atau acuan yang akan menuntun aparatur pemerintahan daerah dalam penyelenggaraan pemerintahan.[22] Peraturan Daerah mempunyai fungsi sebagai berikut:[23]

1) Sebagai instrumen kebijakan untuk melaksanakan otonomi daerah dan tugas pembantuan;
2) Sebagai penjabaran lebih lanjut dari peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi;
3) Sebagai penampung kekhususan dan keragaman daerah serta penyalur aspirasi masyarakat di daerah

Upaya mewujudkan kesejahteran umum, pemerintah diberi wewenang untuk menyelenggarakan urusan pemerintahan yang luas dan dituntut untuk bersikap aktif dalam penyelenggaraan pemerintahan. Keaktifan pemerintah dapat berupa wewenang bebas dalam menjalankan urusannya. Kebebasan pemerintah harus dimaknai sebagai kebebasan untuk menentukan atau mengambil keputusan yang terbaik bagi kepentingan umum. Namun, dalam melaksanakan kebebasan tersebut perlu ada norma yang mengendalikan pemerintah dalam rangka menjamin perlindungan terhadap kepentingan masyarakat. Demikian pula dalam pola hubungan antara pemerintah, masyarakat dan pelaku usaha dengan kepentingan yang berbeda-beda berpotensi menciptakan konflik kepentingan yang juga perlu diatur dalam Peraturan Daerah. Peraturan daerah harus hadir memberikan jaminan perlindungan hukum terhadap kepentingan masyarakat. Peraturan Daerah harus mampu memberi jaminan perlindungan kepada Pemerintah dalam menjalankan tugas dan fungsinya, demikian pula terhadap

[22] *Ibid*
[23] Mohammad Tavip dan Mohamad Nasir, *Pembentukan Produk Hukum Daerah: Segi-Segi Teoritik, Dinamika, dan Pergumulan Dalam Praktek* (Wawasan Ilmu, 2025), 108–109.

kepentingan pelaku usaha dalam menyelenggarakan aktifitas ekonominya. Namun jika terjadi pertentangan kepentingan maka kepentingan yang harus diutamakan adalah kepentingan umum.

Secara substantif, Peraturan Daerah yang baik disamping menjadi dasar penyelenggaraan pemerintahan juga menjadi instrumen yang melindungi kepentingan berdasarkan kondisi khusus daerah. Norma dalam Peraturan Daerah juga mengarahkan bagaimana masyarakat berperilaku demi tercapainya keselarasan dan keseimbangan pemenuhan kepentingan masing-masing pihak. Peraturan Daerah sebagai sarana untuk memberikan jaminan perlindungan hukum harus meyediakan fasilitas perlindungan hukum dan prosedur penerapan atau penegakan jaminan perlindungan hukum tersebut.[24]

4. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Lalu lintas dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) di defenisikan sebagai "perhubungan antara sebuah tempat dan tempat lain".[25] Konsiderans Menimbang Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyebut bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan

[24] *Ibid*, 275.
[25] Kamus Besar Bahasa Indonesia, *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) versi dalam jaringan* https://kbbi.web.id/lalu%20lintas.

pengembangan wilayah.[26] Pasal 3 Undang Nomor 22 Tahun 2009 menetapkan tujuan penyelenggaraan yaitu anatar lain:[27]

a. 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, memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
b. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
c. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Konsep lalu lintas dan transportasi merupakan dua konsep yang bertalian erat dan tidak bisa dipisahkan satu sama lain. Menurut KBBI, transportasi merupakan "pengangkutan barang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi".[28] Transportasi memiliki peranan yang sangat penting dalam mendukung Pembangunan suatu daerah. Transportasi merupakan sektor strategis dalam pelayanan publik. Transportasi tidak hanya dimaknai sebagai kegiatan perpindahan secara fisik, namun lebih dari itu menjadi saran vital dalam mendukung berbagai aktifitas lainnya. Transportasi yang baik mampu menstimulasi sektor-sektor lain terutama bidang ekonomi, sosial dan pemerintahan. Transportasi mendukung aksesibilitas antar wilayah sehingga terjadi peningkatan pemerataan Pembangunan di daerah. Dalam sektor ekonomi, transportasi memungkinkan pergerakan barang dan jasa, memperlancar distribusi hasil produksi pertanian, Perkebunan, pertambangan dan industri. tanpa adanya

[26] Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
[27] *Ibid*
[28] Kamus Besar Bahasa Indonesia, *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) versi dalam jaringan* https://kbbi.web.id/transportasi.

transportasi memadai, rantai pasokan (*supply chain)* akan terganggu dan menghambat pertumbuhan ekonomi di suatu daerah.

B. Kajian terhadap Asas/prinsip yang terkait dengan Penyusunan Norma

Kepastian Hukum, Keadilan dan Kemanfaatan menurut 3 nilai dasar hukum menurut Gustav Radbruch. Tiga nilai dasar hukum tersebut sering dimaknai sebagai tujuan hukum. Nilai-nilai tersebut merupakan nilai-nilai yang abstrak yang perlu dikonkretisasi dalam bentuk norma hukum sebagai sarana mewujudkan nilai-nilai tersebut dalam kehidupan bermasyarakat. Untuk dapat mewujudkan Kepastian Hukum, Keadilan dan Kemanfaatan, Peraturan perundang-undangan yang dibentuk harus memperhatikan asas-asas hukum. Asas-asas yang dimaksud merupakan asas hukum yang berlaku umum maupun asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan. Suatu Peraturan hukum menempatkan asas hukum sebagai dasar pembentuknya. Menurut Satjipto Rahardjo, Asas hukum menrupakan jantungnya peraturan hukum. [29]Karl Larenz menyebutkan asas-asas hukum menjadi ukuran hukum ethis yang menentukan arah dalam pembentukan hukum.[30]

Pembentukan peraturan perundang-undangan terikat pada beberapa asas umum yang berlaku yaitu:[31] Pertama, Undang-undang tidak berlaku surut. Asas ini dapat dibaca dalam Pasal 13 *Algemene Bepalingen van Wetgeving* (selanjutnya disebut A.B.) yang terjemahannya berbunyi sebagai berikut: "Undang-undang hanya mengikat untuk masa mendatang dan tidak mempunyai kekuatan yang berlaku surut." Kedua, Undang-undang yang lebih tinggi mengesampingkan

[29] Satjipto Rahardjo dalam Mario Julyano dan Aditya Yuli Sulistyawan, "Pemahaman Terhadap Asas Kepastian Hukum Melalui Konstruksi Penalaran Positivisme Hukum," *JURNAL CREPIDO* 1, no. 1 (2019): 13, https://ejournal2.undip.ac.id/index.php/crepido/article/download/6325/3197.
[30] *Ibid*
[31] Ni'matul Huda, *Teori & Pengujian Peraturan Perundang-Undangan* (Nusamedia, 2011), 12.

undang-undang yang lebih rendah (*lex superiori derogate lex inferiori*). Menurut asas ini bahwa materi muatan peraturan perundang-undangan yang lebih rendah tingkatannya, tidak boleh bertentangan dengan materi muatan peraturan perundang- undangan yang lebih tinggi dalam mengatur hal yang sama. Ketiga, Undang-undang yang bersifat khusus mengesampingkan undang-undang yang bersifat umum (*lex specialis derogate lex generalis*). Maksudnya adalah Peraturan perundang-undangan yang mengatur hal yang lebih khusus dapat mengesampingkan Peraturan perundang-undangan yang mengatur hal yang lebih umum. Keempat, undang-undang yang berlaku belakangan membatalkan undang-undang terdahulu (lex posteriori derogate lex priori). Asas ini menghendaki jika terdapat pertentangan norma mengenai suatu objek yang diatur maka Peraturan perundang-undangan yang lebih belakangan dibentuk mengesampingkan Peraturan perundang-undangan yang lebih dahulu dibentuk.

Pasal 7 ayat (1) Undang-undang Nomor 12 Tahun 2011 mengatur jenis-jenis peraturan perundang-undangan yaitu terdiri atas:

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
2. Ketetapan Majelis Permusyarawatan Rakyat
3. Undang-Undang/PERPU
4. Peraturan Pemerintah
5. Peraturan Presiden
6. Peraturan Daerah Provinsi
7. Peraturan Daerah Kabupaten/Kota.

Selanjutnya, Pasal 8 ayat (1) UU Pembentukan Peraturan Perundang-undangan terdapat jenis peraturan perundang-undangan selain yang dimaksud dalam Pasal 7

ayat (1) UU Pembentukan Peraturan Perundang-undangan yaitu mencakup peraturan yang ditetapkan oleh Majelis Permusyawaratan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Daerah, Mahkamah Agung, Mahkamah Konstitusi, Badan Pemeriksa Keuangan, Komisi Yudisial, Bank Indonesia, Menteri, badan, lembaga, atau komisi yang setingkat yang dibentuk dengan Undang Undang atau Pemerintah atas perintah Undang-Undang, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi, Gubernur, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten/Kota, Bupati/Walikota, Kepala Desa atau yang setingkat. Jenis Peraturan perundang-undangan tersebut tersusun secara hirarkis. Ajaran tentang tata urutan peraturan perundang-undangan menurut Bagir Manan mengandung beberapa prinsip, yakni:

a. Peraturan perundang-undangan tingkat lebih rendah harus bersumber atau memiliki dasar hukum dari suatu peraturan perundang undangan tingkat lebih tinggi;
b. Isi atau materi muatan peraturan perundang-undangan tingkat lebih rendah tidak boleh menyimpangi atau bertentangan dengan peraturan perundang-undangan tingkat lebih tinggi, kecuali apabila peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi dibuat tanpa wewenang (*onbevoeg*) atau melampaui wewenang (*detournement de pouvouir*).
c. Harus diadakan mekanisme yang menjaga dan menjamin agar prinsip tersebut tidak disimpangi atau dilanggar.

Pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik adalah yang sesuai dengan asas/prinsip pembentukan peraturan perundang-undangan. Attamimi

mengemukakan terdapat 3 (tiga) macam asas pembentukan hukum peraturan perundang-undangan, sebagai berikut:[32]

1. Asas cita hukum Indonesia, yakni Pancasila sekaligus sebagai norma fundamental negara;
2. Asas bernegara berdasarkan atas hukum dan asas pemerintahan berdasarkan konstitusi;

Asas lainnya yang meliputi asas formal dan asas materil. Asas formal berkaitan dengan proses pembentukan norma dan asas materil berkaitan dengan substansi (isi) norma.

Menurut IC.van Der Vlies dan A.Hamid S. Attamimi dibagi menjadi 2 (dua) klasifikasi, yaitu asas-asas formal dan asas-asas yang material. Asas-asas formal meliputi:

a. Asas tujuan yang jelas (*beginsel van duideleijke doelstelling)*;
b. Asas organ/ lembaga yang tepat (*beginsel van het juiste orgaan)*;
c. Asas perlunya pengaturan (*het noodzakelijk heids beginsel)*;
d. Asas dapat dilaksanakan *(het beginsel van uitvoerbaarheid)*;
e. Asas consensus (*het beginsel van consensus)*.

sedangkan asas-asas materiil antara lain:[33]

a. Asas tentang terminology dan sistematikan yang benar *(het beginsel van duidelijke terminologi en duidelijke systematiek)*;
b. Asas tentang dapat dikenali *(het beginsel van de kenbarheid)*;
c. Asas perlakuan yang sama dalam hukum *(het rechtgelijkheidsbeginsel)*;

[32] Nomansen Sinamo, *Ilmu Perundang- undangan* (Permata Aksara, 2016), 70.
[33] Maria Farida Indrati, *Ilmu Perundang-Undangan: Jenis, Fungsi dan Materi Muatan*, 228.

d. Asas kepastian hukum *(het rechtszekerjheids beginsel)*;

e. Asas pelaksanaan hukum sesuai dengan keadaan individual *(het beginsel van de individuele rechtbedeling)*;

Berdasarkan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, Pembentukan Peraturan Perundang-undangan harus dilakukan berdasarkan pada asas Pembentukan Peraturan Perundang-undangan yang baik, yang meliputi:

a. kejelasan tujuan;

b. kelembagaan atau pejabat pembentuk yang tepat;

c. kesesuaian antara jenis, hierarki, dan materi muatan;

d. dapat dilaksanakan;

e. kedayagunaan dan kehasilgunaan;

f. kejelasan rumusan; dan

g. keterbukaan.

Asas materil pembentukan Peraturan perundang-undangan merujuk pada Pasal 6 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 yang mengatur materi muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan asas:

a. pengayoman;

b. kemanusiaan;

c. kebangsaan;

d. kekeluargaan;

e. kenusantaraan;

f. bhinneka tunggal ika;

g. keadilan;

h. kesamaan kedudukan dalam hukum dan pemerintahan;

i. ketertiban dan kepastian hukum; dan/atau

j. keseimbangan, keserasian, dan keselarasan.

Selain asas-asas tersebut juga berlaku asas-asas lain di bidang hukum yang relevan dengan Rancangan Peraturan Daerah (Ranperda) tentang Penyelenggaraan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Pertambangan dan Perkebunan. Penyelenggaraan jalan memiliki asas-asas yang mendasarinya antara lain:[34]

a. Kemanfaatan;
b. Keselamatan;
c. Keamanan Dan Kenyamanan;
d. Persatuan Dan Kesatuan;
e. Efisiensi Dan Efektivitas;
f. Keadilan;
g. Keserasian, Keselarasan, Dan Keseimbangan;
h. Keterpaduan;
i. Kebersamaan Dan Kemitraan;
j. Berkelanjutan
k. Transparansi Dan Akuntabilitas;
l. Partisipatif.

Relevansi asas-asas formal pembentukan perundang-undangan yang baik dengan pengaturan tentang Penyelenggaraan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Pertambangan dan Perkebunan dalam wilayah Provinsi Sulawesi Tengah dapat diuraikan sebagai berikut:

[34] Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

- **Kejelasan** tujuan, asas ini menuntut agar Ranperda yang disusun memiliki arah dan sasaran yang jelas. Adapun tujuan Ranperda ini adalah untuk mengatur penggunaan jalan umum dan jalan khusus agar aktifitas angkutan hasil pertambangan dan Perkebunan tidak menimbulkan kerusakan jalan dan gangguan keamanan dan keselamatan masyarakat pengguna jalan lainnya. tanpa tujuan yang tegas, Rancangan Peraturan Daerah berisiko disalah artikan sebagai instrumen pembatasan dan pungutan semata bukan pengaturan demi kemanfaatan umum.
- Kelembagaan atau pejabat pembentuk yang tepat, asas ini menghendaki agar Ranperda dibentuk oleh Lembaga yang berwenang yaitu DPRD Bersama Kepala Daerah. Lingkup materi muatan dalam Ranperda ini termasuk urusan pemerintahan yang menjadi wewenang daerah Provinsi sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014. Demikian pula instansi teknis yang menaungi urusan tersebut secara langsung harus dilibatkan dalam penyusunannya.
- Kesesuaian antara jenis, hierarki, dan materi muatan, asas ini menghendaki materi muatan Ranperda ini tidak bertentangan dengan peraturan yang lebih tinggi.
- Dapat dilaksanakan, asas ini menghendaki Ranperda yang dibuat harus realitis dan implementatif sehingga dapat dilaksanakan dan ditegakkan oleh pemerintah daerah serta dapat ditaati oleh masyarakat. Pengaturan yang meletakkan kewajiban kepada pelaku usaha tanpa mempertimbangkan kemampuan pelaku usaha dan dukungan daerah maka Ranperda tidak akan efektif.

- Kedayagunaan dan kehasilgunaan, menurut asas ini Ranperda yang dibentuk harus mendatangkan manfaat bagi masyarakat. Kewajiban yang diberikan harus sejalan dengan manfaat yang lebih besar yang dapat diperoleh.
- Kejelasan rumusan, menurut asas ini norma dalam Ranperda harus jelas, konsisten dan tidak mutltitafsir. Kejelasan rumusan akan bermuara pada kepastian hukum dalam penyelenggaraan penggunaan jalan.
- Keterbukaan, asas ini menghendaki adanya transparansi dan partisipasi publik dalam proses pembentukan Peraturan Daerah. Peraturan Daerah yang dibentuk akan berdampak langsung terhadap masyarakat, pelaku usaha pertambangan dan Perkebunan serta pemerintah sehingga proses penyusunannya harus melibatkan semua pihak terkait.

Selanjutnya relevansi asas-asas materil pembentukan perundang-undangan yang baik dengan pengaturan tentang Penyelenggaraan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Pertambangan dan Perkebunan dalam wilayah Provinsi Sulawesi Tengah dapat diuraikan sebagai berikut:

Asas **pengayoman** berarti bahwa peraturan daerah harus memberikan perlindungan kepada masyarakat dalam aktifitas penyelenggaraan lalu lintas. Dalam konteks ini, Norma yang dibentuk dalam Peraturan Daerah ini secara materil melindungi kepentingan masyarakat dari dampak negatif penyelenggaraan jalan. Dengan pengaturan yang baik, masyarakat memperoleh rasa aman dan terlindungi dari penyalahgunaan fasilitas umum oleh kegiatan ekonomi berskala besar.

Asas **kemanusiaan** menekankan bahwa setiap pengaturan harus menghormati harkat dan martabat manusia. Dalam Ranperda ini, asas tersebut tercermin dalam

kewajiban pelaku usaha dan pemerintah daerah untuk memperhatikan keamanan dan keselamatan pengguna jalan lain, termasuk pejalan kaki dan penduduk sekitar jalur transportasi. Penggunaan jalan tidak boleh mengabaikan keselamatan dan kenyamanan masyarakat, serta harus memperhatikan dampak sosial terhadap kehidupan warga di sekitar wilayah pertambangan dan perkebunan.

Asas **kebangsaan** menegaskan bahwa setiap pengaturan harus mencerminkan semangat persatuan dan kesatuan dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia. Dalam konteks Provinsi Sulawesi Tengah, pengaturan penggunaan jalan bagi angkutan hasil tambang dan perkebunan tidak boleh hanya mengutamakan kepentingan ekonomi daerah, tetapi juga harus sejalan dengan kebijakan nasional dalam pembangunan infrastruktur, keselamatan lalu lintas, dan pelestarian lingkungan. Ranperda ini menjadi bagian dari upaya memperkuat konektivitas nasional dan pemerataan pembangunan di seluruh wilayah Indonesia.

Asas **kekeluargaan** menuntut agar pengaturan didasarkan pada semangat musyawarah, kebersamaan, dan gotong royong. Relevansi asas ini terlihat dalam mekanisme penyusunan dan pelaksanaan Ranperda, di mana pemerintah daerah perlu melibatkan seluruh pemangku kepentingan masyarakat, dunia usaha, akademisi, dan lembaga adat dalam proses konsultasi publik. Semangat kekeluargaan memastikan bahwa keputusan yang diambil tidak bersifat sepihak, tetapi mencerminkan kepentingan bersama antara pemerintah, pelaku usaha, dan masyarakat.

Asas **kenusantaraan** menegaskan bahwa pengaturan hukum harus memperhatikan keberagaman wilayah dan kondisi geografis Indonesia sebagai satu kesatuan sistem hukum nasional. Dalam Ranperda ini, penerapan asas

kenusantaraan berarti pengaturan harus menyesuaikan dengan kondisi geografis dan topografi Sulawesi Tengah yang memiliki karakteristik daerah pegunungan, pesisir, dan kawasan pertambangan. Oleh karena itu, pengaturan jalan umum dan jalan khusus harus mempertimbangkan karakter lokal tanpa mengabaikan standar nasional penyelenggaraan transportasi.

Asas **Bhinneka Tunggal Ika** mengandung makna bahwa pengaturan harus menghormati keberagaman sosial, budaya, dan ekonomi masyarakat. Sulawesi Tengah memiliki komposisi masyarakat yang majemuk, termasuk komunitas adat dan masyarakat lokal yang hidup di sekitar wilayah tambang dan perkebunan. Ranperda ini harus menjamin bahwa pengaturan transportasi tidak menimbulkan diskriminasi dan tetap menghormati hak-hak masyarakat lokal untuk menikmati lingkungan yang aman dan layak.

Asas **keadilan** menuntut agar setiap ketentuan hukum memberikan hak dan kewajiban yang proporsional kepada semua pihak. Dalam Ranperda ini, asas keadilan tercermin dalam keseimbangan tanggung jawab antara pelaku usaha dan pemerintah daerah: pelaku usaha berkewajiban menjaga dan memelihara kondisi jalan dan membangun jalan khusus jika diperlukan, sedangkan pemerintah berkewajiban mengawasi dan menegakkan aturan secara adil tanpa diskriminasi. Keadilan juga berarti pembagian manfaat ekonomi dari kegiatan tambang dan perkebunan harus dapat dirasakan oleh masyarakat sekitar, bukan hanya oleh perusahaan.

Asas **kesamaan kedudukan dalam hukum dan pemerintahan** menegaskan bahwa setiap orang, tanpa terkecuali, tunduk pada ketentuan hukum yang sama. Dalam Ranperda ini, asas tersebut memastikan bahwa semua pelaku usaha

tambang dan perkebunan, baik besar maupun kecil, wajib mematuhi ketentuan yang sama mengenai penggunaan jalan umum dan pembangunan jalan khusus. Pemerintah daerah tidak boleh memberikan perlakuan istimewa kepada pihak tertentu, karena hal tersebut akan menimbulkan ketidakadilan dan mencederai prinsip penegakan hukum.

Asas **ketertiban dan kepastian hukum** sangat penting dalam pengaturan transportasi. Ranperda harus mampu menciptakan keteraturan dalam penggunaan jalan dan memberikan kepastian hukum bagi semua pihak. Masyarakat perlu mengetahui jalan mana yang boleh digunakan, sementara pelaku usaha harus memahami batas tanggung jawab mereka dalam menjaga infrastruktur publik. Dengan adanya kepastian hukum, pemerintah dapat menegakkan aturan dengan konsisten, sehingga tercipta ketertiban dan disiplin dalam penyelenggaraan transportasi hasil tambang dan perkebunan.

Terakhir, asas **keseimbangan, keserasian, dan keselarasan** menjadi dasar agar Ranperda tidak hanya berpihak pada kepentingan ekonomi tetapi juga memperhatikan aspek sosial dan lingkungan. Pengaturan penggunaan jalan harus menciptakan keseimbangan antara kebutuhan pembangunan ekonomi daerah dengan perlindungan terhadap kepentingan masyarakat dan pelestarian lingkungan hidup. Keserasian antara aktivitas transportasi dan tata ruang wilayah harus dijaga agar tidak menimbulkan kerusakan ekosistem maupun konflik sosial di tingkat lokal.

C. Kajian Terhadap Praktik Penyelenggaraan, Kondisi yang Ada, serta Permasalahan yang Dihadapi Masyarakat

Provinsi Sulawesi Tengah terbentuk pada tanggal 23 September Tahun 1964 berdasarkan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang (Perpu) Nomor 2 Tahun 1964 yang kemudian ditetapkan menjadi Undang-Undang melalui Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1964. Namun Undang-Undang ini kemudian dicabut dan digantikan oleh Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2022 tentang Provinsi Sulawesi Tengah. Daerah Provinsi Sulawesi Tengah memiliki luas wilayah sebesar 61.841,29 Km^2. Sulawesi Tengah Terdiri dari 12 wilayah kabupaten dan 1 wilayah kota berikut nama-nama kabupaten/kota di Sulawesi Tengah: [35]

- Kabupaten Banggai
- Kepulauan
- Kabupaten Banggai
- Kabupaten Morowali
- Kabupaten Poso
- Kabupaten Donggala
- Kabupaten Tolitoli
- Kabupaten Buol
- Kabupaten Parigi Moutong
- Kabupaten Tojo Una-Una
- Kabupaten Sigi
- Kabupaten Banggai Laut

[35] BPS Provinsi Sulawesi Tengah, "Provinsi Sulawesi Tengah Dalam Angka 2025," *BPS Provinsi Sulawesi Tengah*, 2025, 5, https://sulteng.bps.go.id/id/publication/2025/02/28/d99fa9772e3aac88cb25e6a8/provinsi-sulawesi-tengah-dalam-angka-2025.html.

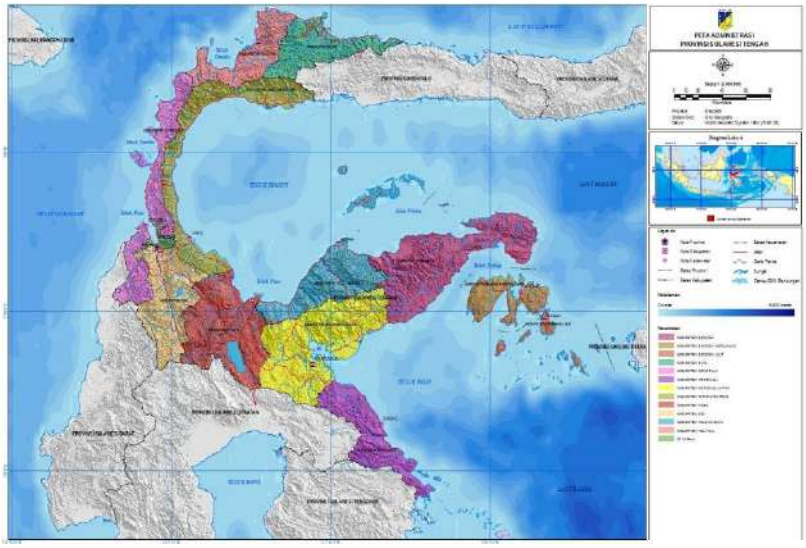
- Kabupaten Morowali Utara
- Kota Palu

Secara geografis, Batas-batas wilayah provinsi Sulawesi Tengah antara lain:

- Sebelah utara berbatasan dengan Laut Sulawesi dan Provinsi Gorontalo
- Sebelah Timur berbatasan dengan Provinsi Maluku dan Maluku Utara
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Provinsi Sulawesi Selatan dan Provinsi Sulawesi Tenggara
- Sebelah barat berbatasan dengan Selat Makassar dan Provinsi Sulawesi Barat

Secara astronomis, Sulawesi Tengah terletak antara 2 22’ Lintang Utara dan 30 48’ Lintang Selatan dan antara 119º 22’−124º 22’ Bujur Timur dan dilalui oleh garis ekuator atau garis khatulistiwa yang terletak pada garis lintang 00.

Gambar 1. Peta Provinsi Sulawesi Tengah[36]



[36] Badan pemeriksa Keuangan Republik Indonesia, *Profil Sulawesi Tengah* (Badan pemeriksa Keuangan Republik Indonesia, t.t.), diakses 21 Oktober 2025, https://sulteng.bpk.go.id/profil-provinsi-sulawesi-tengah-2/.

Letak geografis, topografis dan astronomis Provinsi Sulawesi Tengah menjadikan daerah Sulawesi Tengah memiliki kondisi alam, iklim, dan kandungan sumber daya alamnya yang melimpah. Kondisi demikian menjadi potensi besar untuk kegiatan perkebunan dan pertambangan. Kombinasi antara kondisi alam yang mendukung (curah hujan, tanah, topografi), potensi sumber daya mineral dan struktur geologi, serta dukungan infrastruktur yang terus berkembang (transportasi darat dan laut, pengolahan industri) membuka peluang besar bagi pengembangan sektor perkebunan dan pertambangan di Sulawesi Tengah. Produksi perkebunan untuk beberapa komoditi di Provinsi Sulawesi dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 1. Produksi Perkebunan kelapa sawit dan kelapa di kabupaten/kota Provinsi Sulawesi Tengah, Tahun 2023-2024

Kabupaten/Kota *Regency/Municipality*	Kelapa Sawit/*Oil Palm*		Kelapa/*Coconut*	
	2023	2024*	2023	2024*
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Kabupaten/*Regency*				
Banggai Kepulauan		...	10.496.700,00	...
Banggai	35.540.938	...	51.940.034,00	...
Morowali	47.922.950	...	1.479.950,00	...
Poso	3.702.720	...	5.093.942,00	...
Donggala	19.456.522	...	22.761.640,00	...
Tolitoli	1.288.000	...	18.457.688,00	...
Buol	17.753.370	...	6.536.234,00	...
Parigi Moutong	216.320,00	...	35.891.591,00	...
Tojo Una-Una	-	...	33.238.845,00	...
Sigi	22.500,00	...	3.070.300,00	...
Banggai Laut	-	...	3.834.040,00	...
Morowali Utara	17.654.786	...	506.379,00	...
Kota/*Municipality*				
Palu	-	...	437.700,00	...
Sulawesi Tengah	**143.558.106**	**...**	**193.745.043**	**...**

https://sulteng.bps.go.id

Tabel 2. Produksi Perkebunan Jarak dan Cengkeh di kabupaten/kota Provinsi Sulawesi Tengah pada Tahun 2023-2024

Kabupaten/Kota *Regency/Municipality*	Jarak/*Jatropha*		Cengkeh/*Clove*	
	2023	2024*	2023	2024*
(1)	(18)	(19)	(20)	(21)
Kabupaten/*Regency*				
Banggai Kepulauan	–	...	983.414	...
Banggai	13.230	...	1.330.500	...
Morowali	–	...	433.742	...
Poso	–	...	927.160	...
Donggala	–	...	1.594.124	...
Tolitoli	–	...	13.014.352	...
Buol	–	...	443.063	...
Parigi Moutong	–	...	1.904.338	...
Tojo Una–Una	–	...	1.528.335	...
Sigi	–	...	23.875	...
Banggai Laut	–	...	544.600	...
Morowali Utara	–	...	35.948	...
Kota/*Municipality*				
Palu	–	...	4.500	...
Sulawesi Tengah	**13.230**	**...**	**22.767.951**	**...**

https://sulteng.bps.go.id

Peningkatan aktivitas di sektor perkebunan dan pertambangan di Sulawesi Tengah membawa dampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi daerah, terutama melalui peningkatan produksi, nilai ekspor, dan penyerapan tenaga kerja. Peningkatan Produksi Perkebunan dan pertambangan seiring dengan semakin meningkatnya intensitas lalu lintas pengangkutan hasil pertambangan dan Perkebunan. Berkaitan dengan hal itu, jalan yang digunakan sebagai lintasan kendaraan angkutan yang memuat hasil pertambangan dan Perkebunan sangat diperlukan untuk mendukung pertumbuhan ekonomi. Volume kendaraan pengangkut hasil pertambangan dan hasil perkebunan yang terus bertambah menimbulkan berbagai konsekuensi, seperti tekanan terhadap infrastruktur jalan,

peningkatan risiko kecelakaan, polusi udara dan kebisingan, serta potensi konflik penggunaan ruang antara kegiatan ekonomi oleh pelaku usaha dan aktivitas masyarakat lainnya.

Pemerintah Daerah Provinsi Sulawesi Tengah memiliki kewenangan untuk melakukan pembinaan, pengaturan, pengawasan dan pemeliharaan terhadap jalan yang telah ditetapkan statusnya menjadi jalan provinsi. Daerah dapat membentuk Peraturan Daerah untuk mengatur penyelenggaraan jalan yang merupakan kewenangannya. Peraturan Dearah yang dibentuk menampung kebutuhan dan kondisi khusus daerah seputar penyelenggaraan jalan umum dan jalan khusus bagi angkutan hasil pertambangan dan hasil Perkebunan.

Adapun berikut data-data terkait kondisi Jalan di Provinsi Sulawesi Tengah:

Tabel **3**. Data Daftar Jaringan Ruas Jalan Provinsi Sulawesi Tengah 2024[37]

DAFTAR JARINGAN RUAS JALAN MENURUT STATUSNYA SEBAGAI JALAN PROVINSI DI SULAWESI TENGAH

NO.	NOMOR RUAS			NAMA RUAS	PANJANG RUAS (KM)	KABUPATEN/KOTA YANG DILALUI	TITIK REFERENSI	
	(1)	(2)	(3)				AWAL RUAS (DEKSRIPSI, KOORDINAT)	AKHIR RUAS (DEKSRIPSI, KOORDINAT)
1	001	11	K	JLN. MOH. HATTA (PALU)	0.95	KOTA PALU	SP. 4 DEPAN BANK BNI (119.8693; -0.896136)	SP. 3 SETIA BUDI, JUANDA, M.HATTA (119.877671; -0.896996)
2	001	12	K	JLN. JUANDA (PALU)	1.08	KOTA PALU	SP. 3 SETIA BUDI, JUANDA, M.HATTA (119.877671; -0.896996)	SP. 4 JUANDA, VETERAN, M.YAMIN, SIMAJA (119.88736; -0.897844)
3	001	13	K	JLN. MOH. YAMIN (PALU)	2.41	KOTA PALU	SP. 4 JUANDA, VETERAN, M.YAMIN, SIMAJA (119.88736; -0.897844)	SP. 4 M.YAMIN, B.RAHMAT, AR SALEH, D.SARTIKA (119.892583; -0.918779)
4	001	14	K	JLN. DEWI SARTIKA (PALU)	2.80	KOTA PALU	SP. 4 M.YAMIN, B.RAHMAT, AR SALEH, D.SARTIKA (119.892583; -0.918779)	SP. 3 D.SARTIKA, KARANJALEMBA (119.901629; -0.942151)
5	002	11	K	JLN. SISINGAMANGARAJA (PALU)	1.10	KOTA PALU	SP. 4 JUANDA, VETERAN, M.YAMIN, SIMAJA (119.88736; -0.897844)	SP. 4 SIMAJA, TOMBOLOTUTU, SUKARNO-HATTA (119.885406; -0.888074)
6	002	12	K	JLN. SOEKARNO - HATTA (PALU)	8.64	KOTA PALU	SP. 4 SIMAJA, TOMBOLOTUTU, SUKARNO-HATTA (119.885406; -0.888074)	SP. 4 KELURAHAN LAYANA (PAUD) (119.885526; -0.813581)
7	002	13	K	JLN. L. GADI (PALU)	0.96	KOTA PALU	SP. 4 KELURAHAN LAYANA (PAUD) (119.885526; -0.813581)	SP. 3 JALAN NASIONAL (DAERAH PERGUDANGAN) (119.878165; -0.810816)
8	003	11	K	JLN. I GUSTI NGURAH RAI (PALU)	2.43	KOTA PALU	SP. 4 TOWUA, B.RAHMAT, EMY SAELAN, GUSTI NGURAH RAI (119.876856; -0.918902)	SP. 4 PUEBONGO, GUSTI NGURAH RAI, PADAN JAKAYA (119.856207; -0.922241)
9	003	12	K	JLN. PADANJAKAYA (PALU)	1.94	KOTA PALU	SP. 4 PUEBONGO, GUSTI NGURAH RAI, PADAN JAKAYA (119.856207; -0.922241)	SP. 4 STADION GAWALISE (TIKUNGAN STADION GAWALISE) (119.838949; -0.921261)
10	003	13	K	JLN. GUNUNG GAWALISE (PALU)	2.47	KOTA PALU	SP. 4 STADION GAWALISE (TIKUNGAN STADION GAWALISE) (119.838949; -0.921261)	SP. 4 TUGU (KANTOR KELURAHAN DONGGALA KODI) (119.839224; -0.899193)
11	003	14	K	JLN. MUNIF RAHMAN II (PALU)	2.40	KOTA PALU	SP. 4 TUGU (KANTOR KELURAHAN DONGGALA KODI) (119.839224; -0.899193)	SP. 3 MUNIF RAHMAN, DIPONEGORO (119.836701; -0.879541)
12	004	11	K	JLN. SIS ALJUFRI I (PALU)	0.34	KOTA PALU	SP. 3 SIS ALJURI I & II, DANAU POSO (AL KHAIRAT) (119.859045; -0.899661)	SP. 4 SIS ALJUFRI, GAJAH MADA, IMAM BONJOL (DEALER YAMAHA) (119.859965; -0.896623)
13	004	12	K	JLN. SIS ALJUFRI II (PALU)	1.00	KOTA PALU	SP. 3 SIS ALJURI I & II, DANAU POSO (AL KHAIRAT) (119.859045; -0.899661)	SP. 4 SIS ALJUFRI, PUEBONGO (119.856259; -0.908235)
14	004	13	K	JLN. PUE BONGO (PALU)	1.55	KOTA PALU	SP. 4 SIS ALJUFRI, PUEBONGO (119.856259; -0.908235)	SP. 4 PUEBONGO, GUSTI NGURAH RAI, PADAN JAKAYA (119.856207; -0.922241)
15	005			AMPERA - BANAWA	4.75	KAB. DONGGALA	SP.3 AMPERA, JLN. NASIONAL (119.754798; -0.702181)	SP.3 TUGU ADIPURA (119.744683; -0.669356)
16	006			TAMBU - BTS. KAB. PARIGI MOUTONG	9.40	KAB. DONGGALA	SP.3 TAMBU, JALAN NASIONAL (119.87919; -0.048403)	SP.3 (JALAN TANAH) (119.936721; -0.086778)

[37] Keputusan Gubernur Sulawesi Tengah Nomor 600.1.7/735/DBMPR-G.ST/2023 Tentang Penetapan Ruas Jalan Menurut Statusnya Sebagai Jalan Provinsi Di Provinsi Sulawesi Tengah.

NO.	NOMOR RUAS			NAMA RUAS	PANJANG RUAS (KM)	KABUPATEN/KOTA YANG DILALUI	TITIK REFERENSI	
	(1)	(2)	(3)				AWAL RUAS (DEKSRIPSI, KOORDINAT)	AKHIR RUAS (DEKSRIPSI, KOORDINAT)
17	007			BTS. KAB. DONGGALA - KASIMBAR	20.57	KAB. PARIGI MOUTONG	SP.3 (JALAN TANAH) (119.936721; -0.086778) -	SP.3 KASIMBAR (120.023365; -0.16153)
18	008			MEPANGA - PASIR PUTIH (BTS. KAB. TOLITOLI)	25.90	KAB. PARIGI MOUTONG	SP.3 MEPANGA, JALAN NASIONAL (POS POLISI) (120.697533; 0.513795) -	POS POLISI KEHUTANAN (120.66628; 0.633386)
19	009			PASIR PUTIH (BTS. KAB. PARIGI MOUTONG) - BASI	20.85	KAB. TOLITOLI	POS POLISI KEHUTANAN (120.66628; 0.633386) -	SP.3 BASI (120.619775; 0.740281)
20	010			SP. BUATAN - BILO	25.00	KAB. TOLITOLI	SP.3 BUATAN, SIBALUTON (120.598589; 0.747447) -	SP.3 DESA MUARA BESAR (TUGU) (120.625019; 0.874211)
21	011			BILO - TAMBUN (BTS. KOTA TOLITOLI)	43.27	KAB. TOLITOLI	SP.3 DESA MUARA BESAR (TUGU) (120.625019; 0.874211) -	SP. 3 TAMBUN, JL. NASIONAL, JL. TADULAKO TOLI-TOLI (120.782187; 1.002818)
22	012			SP. LAMPASIO - MULIASARI (BTS. KAB. BUOL)	35.35	KAB. TOLITOLI	SP. 3 LAMPASIO, JALAN NASIONAL (120.800822; 0.903088) -	DESA MULIASARI (BTS. KAB. BUOL) (121.006756; 0.878429)
23	013			MULIASARI (BTS. KAB. TOLITOLI) - KOKOBUKA	45.50	KAB. BUOL	DESA MULIASARI (BTS. KAB. BUOL) (121.006756; 0.878429) -	SP. 4 KOKOBUKA (PAPAN INFORMASI) (121.261067; 0.981653)
24	014			KOKOBUKA - AIR TERANG	11.45	KAB. BUOL	SP. 4 KOKOBUKA (PAPAN INFORMASI)(121.261067; 0.981653) -	SP.3 AIR TERANG(121.254959; 1.059456)
25	015			AIR TERANG - KALI KULANGO	27.87	KAB. BUOL	SP.3 AIR TERANG (121.254959; 1.059456) -	BUNDARAN KALI (TUGU BAMBU) (121.416417; 1.161612)
26	015	11	K	JLN. M.A. TURUNGKU (BUOL)	1.88	KAB. BUOL	BUNDARAN KALI (TUGU BAMBU) (121.416417; 1.161612) -	SP. 3 LAMPU MERAH KALI, JALAN NASIONAL (121.433061; 1.161637)
27	016	11	K	JLN. TOWUA (PALU)	1.87	KOTA PALU	SP. 4 TOWUA, B.RAHMAT, EMY SAELAN, GUSTI NGURAH RAI (119.876856; -0.918902) -	SP. 3 TOWUA, KARAJALEMBAH I, KALUKUBULA (119.884678; -0.932656)
28	016	12	K	JLN. KARANJA LEMBA I (PALU)	2.15	KOTA PALU	SP. 3 TOWUA, KARAJALEMBAH I, KALUKUBULA (119.884678; -0.932656) -	SP. 3 D.SARTIKA, KARANJALEMBA (119.901629; -0.942151)
29	017	11	K	JLN. KARANJA LEMBA II (SIGI)	1.85	KAB. SIGI	SP. 3 D.SARTIKA, KARANJALEMBA (119.901629; -0.942151) -	SP.4 BUNDARAN BIROMARU (119.916745; -0.950642)
30	017			BIROMARU - PALOLO	42.47	KAB. SIGI	SP.4 BUNDARAN BIROMARU (119.916745; -0.950642) -	SP. 3 DEPAN KANTOR BALAI PENYULUHAN PERTANIAN (BPP) BAHAGIA (120.095091; -1.140281)
31	018			PALOLO - DONGIDONGI (BTS. KAB. POSO)	23.39	KAB. SIGI	SP. 3 DEPAN KANTOR BALAI PENYULUHAN PERTANIAN (BPP) BAHAGIA (120.095091; -1.140281) -	GAPURA BATAS WILAYAH ADMINISTRASI KAB. SIGI - POSO (120.2203; -1.242998)
32	019			DONGIDONGI (BTS. KAB. SIGI) - WATUMAETA	28.24	KAB. POSO	GAPURA BATAS WILAYAH ADMINISTRASI KAB. SIGI - POSO (120.2203; -1.242998) -	SP. 3 WATUMAETA (TUGU) (120.316574; -1.399386)
33	020			WATUMAETA - HAE	48.03	KAB. POSO	SP. 3 WATUMAETA (TUGU) (120.316574; -1.399386) -	JEMBATAN HAE II ABUTMEN 1 (120.493155; -1.603028)
34	021			HAE - SANGGINORA	26.79	KAB. POSO	JEMBATAN HAE II ABUTMEN 1 (120.493155; -1.603028) -	JEMBATAN PUNA (ABUTMEN 1) (120.627579; -1.571318)
35	022			SANGGINORA - KASIGUNCU	23.50	KAB. POSO	JEMBATAN PUNA (ABUTMEN 1) (120.627579; -1.571318) -	TUGU KASIGUNCU, JALAN NASIONAL (120.653068; -1.425211)
36	023			PAPE - BARATI (BTS. KAB. MOROWALI UTARA)	6.34	KAB. POSO	SP. 3 PAPE, JALAN NASIONAL (120.810917; -2.015505) -	GAPURA BATAS KAB. POSO - KAB. MOROWALI UTARA (120.845846; -2.023996)
37	024			BARATI (BTS. KAB. POSO) - TOMATA	24.90	KAB. MOROWALI UTARA	GAPURA BATAS KAB. POSO - KAB. MOROWALI UTARA (120.845846; -2.023996) -	SP. 3 TOMATA, JALAN NASIONAL (120.981807; -1.999469)
38	025			TAYAWA - MALINOJAYA (BTS. KAB. MOROWALI UTARA)	19.00	KAB. TOJO UNA UNA	SP. 3 TAYAWA (BANK BRI TAYAWA), JALAN NASIONAL (121.096375; -1.442068) -	GAPURA BATAS KAB. TOJO UNAUNA - KAB. MOROWALI UTARA (121.128632; -1.589176)

NO.	NOMOR RUAS			NAMA RUAS	PANJANG RUAS (KM)	KABUPATEN/KOTA YANG DILALUI	TITIK REFERENSI	
	(1)	(2)	(3)				AWAL RUAS (DEKSRIPSI, KOORDINAT)	AKHIR RUAS (DEKSRIPSI, KOORDINAT)
39	026			MALINOJAYA (BTS. KAB. TOJO UNA UNA) - LEMBAH SUMARA	36.08	KAB. MOROWALI UTARA	GAPURA BATAS KAB. TOJO UNAUNA - KAB. MOROWALI UTARA (121.128632; -1.589176) -	SP. 3 DESA LEMBAH SUMARA (TUGU) (HILANG TUGU) (121.307357; -1.722411)
40	027			LEMBAH SUMARA - TOWI	22.46	KAB. MOROWALI UTARA	SP. 3 DESA LEMBAH SUMARA (TUGU) (HILANG TUGU) (121.307357; -1.722411) -	SP. 4 DUSUN IV DESA TAMAINUSI (TK/PAUD) (121.283386; -1.858003)
41	028			TOWI - KOLONODALE	29.95	KAB. MOROWALI UTARA	SP. 4 DUSUN IV DESA TAMAINUSI (TK/PAUD) (121.283386; -1.858003) -	TUGU KOLONODALE (RUJAB BUPATI), JALAN NASIONAL (121.338173; -1.986164)
42	029			BETELEME - NUHA (BTS. PROV. SULSEL)	32.63	KAB. MOROWALI UTARA	SP. 3 BETELEME JALAN NASIONAL (121.275394; -2.150529) -	JEMBATAN BATAS. PROV SULSEL (ABUTMEN 2), TUGU BATAS PROV. (121.320455; -2.387167)
43	030			BALINGARA - LONGGE ATAS (BTS. KAB. TOJO UNA UNA)	26.70	KAB. BANGGAI	SP. 3 OBO BALINGARA, JALAN NASIONAL (121.855359; -0.981576) -	JEMBATAN LONGGE X (ABUTMEN A2) (121.945146; -1.128549)
44	031			LONGGE ATAS (BTS. KAB. BANGGAI) - DATARAN BULAN (BTS. KAB. BANGGAI)	46.59	KAB. TOJO UNA UNA	JEMBATAN LONGGE X (ABUTMEN A2) (121.945146; -1.128549) -	BATAS KAB. TOJO UNA UNA - KAB. BANGGAI (122.125; -1.273064)
45	032			DATARAN BULAN (BTS. KAB. TOJO UNA UNA) - SP. MOILONG	39.55	KAB. BANGGAI	BATAS KAB. TOJO UNA UNA - KAB. BANGGAI (122.125; -1.273064) -	SP. 4 MOILONG (TUGU), JALAN NASIONAL (122.378281; -1.419092)
46	033	11	K	JLN. RE. MARTADINATA (LUWUK)	1.35	KAB. BANGGAI	SP. 3 TUGU, JALAN YOS SUDARSO (JALAN NASIONAL) (122.799286; -0.951707) -	SP. 3 JALAN NASIONAL (122.791703; -0.959738)
47	034	11	K	JLN. GURU TUA (SIGI)	3.96	KAB. SIGI	SP. 3 TOWUA, KARAJALEMBAH I, KALUKUBULA (119.884678; -0.932656) -	GAPURA SELAMAT DATANG DI WISATA KULINER DAN PEMANCINGAN KEC. DOLO (119.882952; -0.967906)
48	034	12	K	JLN. HABIB MUH. ALJUFRI (SIGI)	4.74	KAB. SIGI	GAPURA SELAMAT DATANG DI WISATA KULINER DAN PEMANCINGAN KEC. DOLO(119.882952; -0.967906) -	GAPURA BATAS DESA KOTAPULU/TULO(119.87793; -1.007356)
49	034			TULO - SIMORO	29.54	KAB. SIGI	GAPURA BATAS DESA KOTAPULU/TULO (119.87793; -1.007356) -	SP. 3 DESA SIMORO (119.943617; -1.254364)
50	035			SIMORO - KULAWI	28.16	KAB. SIGI	SP. 3 DESA SIMORO (119.943617; -1.254364) -	PATOK KM. 71 (BANK BRI) (119.986872; -1.441989)
51	036			SP. KULAWI - GIMPU	29.75	KAB. SIGI	SP. 3 BOLAPAPU (119.983416; -1.431354) -	JBT. LEMPELERO (120.043496; -1.652529)
52	037			GIMPU - MOA (BTS. KAB. POSO)	22.05	KAB. SIGI	JBT. LEMPELERO (120.043496; -1.652529) -	BATAS KAB. SIGI - POSO (TUGU) (120.104225; -1.809569)
53	038			MOA (BTS. KAB. SIGI) - SP. GINTU	27.86	KAB. POSO	BATAS KAB. SIGI - POSO (TUGU) (120.104225; -1.809569) -	SP. 3 GINTU (120.244807; -1.88492)
54	039			GINTU - TONUSU	56.70	KAB. POSO	SP. 3 GINTU (GEREJA) (120.241255; -1.887538) -	SP. 3 TONUSU, TOINASA (POS PERHUBUNGAN) (120.538579; -1.773097)
55	040			TONUSU - TENTENA	17.00	KAB. POSO	SP. 3 TONUSU, TOINASA (POS PERHUBUNGAN) (120.538579; -1.773097) -	SP. 3 TENTENA (TUGU), JALAN NASIONAL (120.656055; -1.744424)
56	041	11	K	JLN. KRI TRISULA (SALAKAN)	0.68	KAB. BANGGAI KEPULAUAN	SP. 3 TUGU KANTOR POLSEK TINANGKUNG (123.298605; -1.305364) -	SP. 4 KRI PULAU RUSA, KRI TRISULA, KRI PATTIMURA (123.293376; -1.308418)
57	041	12	K	JLN. KRI PULAU RUSA (SALAKAN)	0.39	KAB. BANGGAI KEPULAUAN	SP. 4 KRI PULAU RUSA, KRI TRISULA, KRI PATTIMURA (123.293376; -1.308418) -	SP. 3 JL. GUNUNG TAMBORA (123.292312; -1.311493)

NO.	NOMOR RUAS			NAMA RUAS	PANJANG RUAS (KM)	KABUPATEN/KOTA YANG DILALUI	TITIK REFERENSI		
	(1)	(2)	(3)				AWAL RUAS (DEKSRIPSI, KOORDINAT)	-	AKHIR RUAS (DEKSRIPSI, KOORDINAT)
58	041	13	K	JLN. BAYANGKARA (SALAKAN)	1.53	KAB. BANGGAI KEPULAUAN	SP. 3 JL. GUNUNG TAMBORA (123.292312; -1.311493)	-	BUNDARAN SP. JL. AHMAD YANI , JL. BUKIT TRIKORA (123.289082; -1.32462)
59	041	14	K	JLN. MONTOLUTUSAN (SALAKAN)	0.46	KAB. BANGGAI KEPULAUAN	BUNDARAN SP. JL. AHMAD YANI , JL. BUKIT TRIKORA (123.289082; -1.32462)	-	SP. 3 JL. BINDANA (AKHIR JALUR DUA) (123.288055; -1.328757)
60	041			POROS SALAKAN - TOBING	35.57	KAB. BANGGAI KEPULAUAN	SP. 3 JL. BINDANA (AKHIR JALUR DUA) (123.288055; -1.328757)	-	SP. 3 JALAN AKSES PELABUHAN TOBING (123.419524; -1.514051)
61	042			TOBING - SAMBIUT	24.88	KAB. BANGGAI KEPULAUAN	SP. 3 JALAN AKSES PELABUHAN TOBING (123.419524; -1.514051)	-	PATOK KM. 64 DESA ABASON (DEPAN SD ABASON) (123.534643; -1.402532)
62	043			BANGGAI - LOKOTOY	16.20	KAB. BANGGAI LAUT	SP. 4 KERATON BANGGAI (123.501957; -1.59205)	-	SP. 3 LOKOTOY (RENC. PELABUHAN LOKOTOY) (123.517667; -1.508358)
63	044	11	K	JLN. PUE BONGO II (PALU)	1.25	KOTA PALU	SP. 4 PUEBONGO, GUSTI NGURAH RAI, PADAN JAKAYA (119.856207; -0.922241)	-	GAPURA BATAS KOTA PALU - KAB. SIGI (SP. 3 BTN BALIASE) (119.855966; -0.933458)
64	044			BALIASE (BTS. KOTA PALU) - SIMORO	39.96	KAB. SIGI	GAPURA BATAS KOTA PALU - KAB. SIGI (SP. 3 BTN BALIASE) (119.855966; -0.933458)	-	SP. 3 DESA SIMORO (119.943617; -1.254364)
65	045			TONUSU – MEKO	16.10	KAB. POSO	SP. 3 TONUSU, TOINASA (POS PERHUBUNGAN) (120.538579; -1.773097)	-	JEMBATAN MEKO I (ABUTMEN 1) (120.524215; -1.882876)
66	046			MEKO – PENDOLO	42.40	KAB. POSO	JEMBATAN MEKO I (ABUTMEN 1) (120.524215; -1.882876)	-	SP. 3 JALAN NASIONAL (GEREJA) (120.684962; -2.073475)
67	047	11	K	KAYAMANYA - BONESOMPE	1.42	KAB. POSO	SP. 3 JLN. PULAU SABANG (120.742553; -1.386506)	-	SP. 4 JLN. AGUS SALIM, IMAM BONJOL, S. HASANUDDIN (120.753934; -1.386809)
68	047	12	K	JLN. SULTAN HASANUDDIN (POSO)	0.37	KAB. POSO	SP. 4 JLN. AGUS SALIM, IMAM BONJOL, S. HASANUDDIN (120.753934; -1.386809)	-	SP. 3 JLN. JENDERAL SUDIRMAN (120.755941; -1.384737)
69	047	13	K	JLN. JENDERAL SUDIRMAN (POSO)	0.88	KAB. POSO	SP. 3 S. HASANUDDIN (120.755941; -1.384737)	-	SP. 4 YOS SUDARSO (120.7582; -1.384579)
70	048	11	K	JLN. YOS SUDARSO (POSO)	0.71	KAB. POSO	SP. 3 TUGU (POS POLISI) (120.7582; -1.384579)	-	PELABUHAN POSO (UJUNG PAGAR, BONE SOMPE, MESJID) (120.755778; -1.380843)
71	048	12	K	JLN. PATTIMURA (POSO)	0.57	KAB. POSO	PELABUHAN POSO (UJUNG PAGAR, BONE SOMPE, MESJID) (120.755778; -1.380843)	-	SP. 4 JLN. PATTIMURA, TALASA, W. MONGINSIDI, LET. SUPRAPTO (120.759613; -1.378502)
72	048	13	K	JLN. LETJEN. SUPRAPTO (POSO)	0.36	KAB. POSO	SP. 4 JLN. PATTIMURA, TALASA, W. MONGINSIDI, LET. SUPRAPTO(120.759613; -1.378502)	-	SP. 3 U. MANASOLI, JLN. LETJEN SUPRAPTO, JLN. DR. ADRIAN(120.76127; -1.375797)
73	048	14	K	JLN. U. MANASOLI (POSO)	1.04	KAB. POSO	SP. 3 U. MANASOLI, JLN. LETJEN SUPRAPTO, JLN. DR. ADRIAN (120.76127; -1.375797)	-	SP. 3 DESA LAWANGA (SDN 16 POSO) (120.767651; -1.370133)
74	048			LAWANGA - TOYADO (POSO)	16.00	KAB. POSO	SP. 3 DESA LAWANGA (SDN 16 POSO) (120.767651; -1.370133)	-	SP. 3 DESA TOYADO, JALAN NASIONAL (120.833923; -1.401237)
75	049			WAKAI – KULINGKINARI (LINGKAR UNAUNA)	43.00	KAB. TOJO UNA UNA	TUGU, GERBANG PELABUHAN FERRY WAKAI (121.871317; -0.414427)	-	GERBANG PELABUHAN KULINGKINARI (121.661179; -0.558209)
76	050			SP. TAMBAYOLI - MATUBE	52.00	KAB. MOROWALI UTARA	SP. 4 DESA TAMBAYOLI (121.317089L -1.722647)	-	DESA MATUBE (121.558612; -1.917204)
77	051			MATUBE - SP. BATURUBE	42.50	KAB. MOROWALI UTARA	DESA MATUBE (121.558612; -1.917204)	-	SP. 3 DESA TIRONGAN ATAS, JALAN NASIONAL (121.759075; -1.745958)
78	052			BULELENG – MATARAPE	44.00	KAB. MOROWALI	SP. 3 DESA BULELENG, JALAN NASIONAL (122.227221; -3.015915)	-	DESA MATARAPE (122.322684; -3.231265)
79	053			POH - SIUNA	16.50	KAB. BANGGAI	SP. 3 DESA POH, JALAN NASIONAL (122.849401; -0.769351)	-	SP. 4 TUGU DESA SIUNA (122.961245; -0.757605)

NO.	NOMOR RUAS			NAMA RUAS	PANJANG RUAS (KM)	KABUPATEN/KOTA YANG DILALUI	TITIK REFERENSI		
	(1)	(2)	(3)				AWAL RUAS (DEKSRIPSI, KOORDINAT)	-	AKHIR RUAS (DEKSRIPSI, KOORDINAT)
80	054			SIUNA - MAYAYAP	40.50	KAB. BANGGAI	SP. 4 TUGU DESA SIUNA (122.961245; -0.757605)	-	SP. 4 DESA MAYAYAP (122.915727; -0.629852)
81	055			MAYAYAP - BUALEMO	32.64	KAB. BANGGAI	SP. 4 DESA MAYAYAP (122.915727; -0.629852)	-	SP. 4 DESA BUALEMO A KECAMATAN BUALEMO (123.153291; -0.581664)
82	056			BUALEMO - PANGKALASEANG	34.83	KAB. BANGGAI	SP. 4 DESA BUALEMO A KECAMATAN BUALEMO (123.153291; -0.581664)	-	SP. 4 DESA PANGKALASEANG (123.387887; -0.678759)
83	057			PANGKALASEANG - BALANTAK	34.93	KAB. BANGGAI	SP. 4 DESA PANGKALASEANG (123.387887; -0.678759)	-	DESA BALANTAK (TIKUNGAN, JEMBATAN PLAT) (123.396478; -0.880787)
84	058			BALANTAK - SOBOL	40.52	KAB. BANGGAI	DESA BALANTAK (TIKUNGAN, JEMBATAN PLAT) (123.396478; -0.880787)	-	SP. 4 DESA SOBOL (TUGU) (123.243995; -1.005233)
85	059			SOBOL - TANGEBAN	41.49	KAB. BANGGAI	SP. 4 DESA SOBOL (TUGU) (123.243995; -1.005233)	-	SP. 3 GERBANG KAWASAN KANTOR CAMAT MAMASA, DESA TANGEBAN (123.150603; -0.868308)
86	060			TANGEBAN - BUNGA	36.94	KAB. BANGGAI	SP. 3 GERBANG KAWASAN KANTOR CAMAT MAMASA, DESA TANGEBAN (123.150603; -0.868308)	-	SP. 3 BUNGA, JALAN NASIONAL (POS PERHUBUNGAN) (122.908107; -0.919476)
87	061			OMOLU - MUSOLANG	3.14	KAB. BANGGAI	SP. 3 JALAN NASIONAL DI OMOLU (122.605458; -1.245576)	-	SP. 3 JLN. INSPEKSI DONGI SENORO (122.630341; -1.233649)
88	062			SAIYONG - ALAKASING	14.60	KAB. BANGGAI KEPULAUAN	SP. 3 JALAN PROVINSI, POS PENGAWASAN PERHUBUNGAN (123.286169; -1.35706)	-	SP. 3 TUGU DESA ALAKASING (123.231616; -1.45291)
				TOTAL JALAN PROVINSI (KM)	1,683.82				

Demikian pula terhadap setiap badan usaha yang memiliki jalan untuk mengangkut hasil produksinya yang melintasi jalan umum dengan jangka waktu tertentu wajib memperoleh izin pelintasan (crossing) jalan umum. Khusus untuk Jalan Provinsi Sukawesi Tengah berdasarkan data yang diperoleh di beberapa ruas jalan Provinsi terdapat *Crossing* (perlintasan) sebagaimana yang disajikan pada data di bawah ini.

Tabel 4. Rekapitulasi Perusahaan Yang Memiliki Ijin Perlintasan di Jalan Provinsi Sulawesi Tengah Tahun 2025

No	Nama Perusahaan	Jenis Perizinan	Lokasi
1	PT. Bumi Persada Surya Pratama	Izin Pemanfaatan dan Penggunaan Bagian-Bagian Jalan Provinsi	Ruas Jalan Siuna-Bualemo, Kab. Banggai
2	PT. Anugerah Bangun Makmur	Izin Pemanfaatan dan Penggunaan Bagian-Bagian Jalan Provinsi	Ruas Jalan Siuna-Bualemo, Kab. Banggai
3	PT. Bobby Chandra Global	Perpanjangan izin Penggunaan Jalan Provinsi	Desa Bantayan dan Desa Ranga-Ranga, Kab.

	Indonesia		Banggai
4	PT. Prima Dharma Karsa	Persetujuan teknis Penggunaan Lintas Jalan Provinsi	Desa Siuna Kab. Banggai
5	PT. Penta Dharma Karsa	Persetujuan teknis Penggunaan Lintas Jalan Provinsi	Desa Siuna Kab. Banggai
6	PT. Anugerah Tompira Nikel	Rekomendasi Teknis Izin Perlintasan	Ruas Jalan Bonebobakal-Bunga, Kab. Banggai
7	PT. Integra Mining Nusantara Indonesia	Perpanjangan izin Penggunaan Lintas Jalan Provinsi	Ruas Jalan Siuna-Bualemo, Kab. Banggai

Kegiatan pertambangan di Sulawesi Tengah umumnya dilakukan di wilayah yang berdekatan dengan jaringan jalan umum milik pemerintah daerah atau nasional. Dalam praktiknya, perusahaan tambang membutuhkan akses melintasi jalan umum untuk menghubungkan area tambang, fasilitas pengolahan, dan pelabuhan. Aktivitas ini dikenal sebagai perlintasan jalan umum (*crossing*). Meskipun tampak sederhana, kegiatan *crossing* memiliki implikasi teknis dan hukum yang penting karena menyangkut keselamatan pengguna jalan umum, daya dukung jalan, dan kewenangan pengelolaan infrastruktur publik.

Data pada Tabel 5, memperlihatkan kondisi Jalan Provinsi pada tahun 2024. Dari total 1.683,15 Km Jalan Provinsi, kategori jalan rusak sepanjang 88,66 Km dan rusak berat 500,79 Km. Kondisi jalan rusak berat relatif tinggi mencapai 29,75%

dari total Panjang jalan provinsi. Kondisi jalan yang demikian membutuhkan anggaran perbaikan dan pemeliharaan jalan yang besar. Beban daerah atas perbaikan dan pemeliharaan jalan sehingga tuntutan kepada daerah Provinsi untuk mengatur pemanfaatan jalan bagi angkutan hasil pertambangan dan perkebunan yang sesuai dengan daya dukung muatan sumbu terberat dan dimensi kendaraan perlu direalisasikan.

Tabel 5. Data Panjang Jalan Menurut Kewenangan Mengelola dan Kondisi Jalan di Provinsi Sulawesi Tengah (km), 2024[38]

Status Jalan *Road Status*	Kondisi Jalan/*Road Condition*				
	Baik *Good*	Sedang *Average*	Rusak *Damaged*	Rusak Berat *Severely Damaged*	Jumlah *Total*
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1. Jalan Negara *National Roads*	780,74	1.519,37	50,9	10,6	2.361,61
2. Jalan Provinsi *Province Roads*	680,61	413,09	88,66	500,79	1.683,15
3. Jalan Kabupaten/Kota *Regency/Municipality Roads*	...	...	...	...	12.905,7
Jumlah/*Total*	...	...	...	...	**16.950,46**

Tabel 6. Data Kondisi Jalan Provinsi Tahun 2024[39]

KONDISI JALAN TAHUN 2024							
BAIK		SEDANG		RUSAK RINGAN		RUSAK BERAT	
KM	%	KM	%	KM	%	KM	%
680,61	40,44	413,09	24,54	88,66	5,27	500,79	29,75
MANTAP =			1.093,70 KM 64,98%	TIDAK MANTAP =			589,45 KM 35,02%

[38] BPS Provinsi Sulawesi Tengah, "Provinsi Sulawesi Tengah Dalam Angka 2025," 578.
[39] Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang Provinsi Sulawesi Tengah, "Data Dasar Prasarana Provinsi Sulawesi Tengah," 2024.

Tabel 7. Data Realisasi Belanja Pemeliharaan Jalan 2023-2024

Uraian	Realisasi 2022 (Rp)	Realisasi 2023 (Rp)	Realisasi 2024 (Rp)
Belanja Pemeliharaan Jalan dan Jembatan-Jalan-Jalan Provinsi	20.889.881.746,00	-	14.869.630.750,00

Tabel 8. Pagu indikatif belanja pemeliharaan rutin jalan Tahun 2024-2025

No	Uraian	Pagu Indikatif 2024[40] (Rp)	Pagu indikatif 2025[41] (Rp)
1	Pemeliharaan Rutin Jalan	15.865.400.000,00	20.733.158.000,00
2	Pemeliharaan rutin jembatan	2.500.000.000,00	1.764.711.000,00

Pada kelompok Belanja Pemeliharaan, komposisi realisasi anggaran tahun 2024 terbesar yaitu pada item Belanja Pemeliharaan Jalan dan Jembatan-Jalan-Jalan Provinsi sebesar 75,93 persen dari jumlah anggaran Belanja Pemeliharaan yang terealisasi. Realisasi Belanja Pemeliharaan Jalan dan Jembatan-Jalan-Jalan

[40] Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang Provinsi Sulawesi Tengah, "Rencana Kerja Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang Provinsi Sulawesi Tengah Tahun 2024," 2023, https://bimatarung.sultengprov.go.id/wp-content/uploads/2024/10/2.-RENJA-2024-Fix.pdf.
[41] Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang Provinsi Sulawesi Tengah, "Rencana Kerja Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang Provinsi Sulawesi Tengah Tahun 2025," 2024, https://bimatarung.sultengprov.go.id/wp-content/uploads/2025/09/RKPD-DINAS-BMPR-TAHUN-2025.pdf.

Provinsi pada tahun 2024 sebesar Rp14.869.630.750,00. Berdasarkan Renja Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang Tahun 2025 pagu indikatif Pemeliharaan Jalan Rutin sebesar Rp20.733.158.000,00 meningkat dibandingkan tahun 2024.

Berdasarkan pada data dan uraian kondisi yang dipaparkan sebelumnya, pembentukan Peraturan Daerah Sulawesi Tengah tentang Penyelenggaraan Jalan Umum dan Jalan Khusus Bagi Angkutan Hasil Pertambangan dan Perkebunan merupakan hal yang perlu dan penting untuk dilakukan. Pembentukan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Jalan Umum dan jalan Khusus Bagi Angkutan Hasil Pertambangan dan Perkebunan diharapkan akan mengurangi biaya pemeliharaan jalan diakibatkan kerusakan jalan karena kendaraan angkutan yang *over loading.*

D. Kajian Terhadap implikasi penerapan sistem baru yang akan diatur dalam Peraturan Daerah Terhadap Aspek Kehidupan Masyarakat

Pengaturan tentang Penyelenggaraan Jalan Umum dan Jalan Khusus untuk Angkutan Hasil Pertambangan dan Perkebunan dalam bentuk Peraturan Daerah menimbulkan implikasi terhadap aspek kehidupan masyarakat. Adapun beberapa implikasi yang dapat terjadi, antara lain:

1. Kewenangan dan tanggung jawab Pemerintah Daerah Provinsi Sulawesi Tengah semakin kuat dan tegas dalam perizinan dan pengawasan penyelenggaraan Jalan Umum dan Jalan Khusus untuk Angkutan Hasil Pertambangan dan Perkebunan;
2. Kewajiban dan tanggung jawab perusahaan pertambangan dan perkebunan dalam pemeliharaan jalan umum dan jalan khusus semakin jelas dan tegas.

3. Kewajiban dan tanggung jawab perusahaan pertambangan dan perkebunan dalam menjaga kelestarian lingkungan sebagai konsekuensi dari pemanfaatan jalan umum dan jalan khusus oleh angkutan hasil pertambangan dan hasil perkebunan.
4. Meminimalisir kerusakan infrastruktur jalan yang dilalui oleh kendaraan Angkutan Hasil Pertambangan dan Perkebunan;
5. Meningkatnya Keamanan dan kenyamanan masyarakat sebagai pengguna jalan umum;
6. Penguatan arahan sanksi terhadap pelanggaran terhadap penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus oleh angkutan hasil pertambangan dan perkebunan.

Penyusunan Ranperda Provinsi Sulawesi Tengah tentang Penyelenggaraan Jalan Umum dan Jalan Khusus bagi Angkutan Hasil Pertambangan dan Perkebunan menggunakan Pendekatan ROCCIPI. ROCCIPI merupakan akronim dari *Rule*, *Opportunity*, *Capacity*, *Communication*, *Interest*, *Process* dan *Ideology*. Pada dasarnya, ROCCIPI tidak termasuk metode dalam pembentukan peraturan perundang-undangan namun merupakan metode yang disebut sebagai "*problem solving method"*. Metode ini diperkenalkan oleh Ann Seidman, Robert B. Seidman dan Nalin Abeyesekere dalam bukunya "Legislative Drafting for Democratic Social Change A Manual for Drafters".[42]

Uraian analisis ROCCIPI dalam Naskah Akademik Ranperda Provinsi Sulawesi Tengah tentang Penyelenggaraan Jalan Umum dan Jalan Khusus bagi Angkutan Hasil Pertambangan dan Perkebunan diuraikan sebagai berikut:

[42] Fitriani Ahlan Sjarif dan Efraim Jordi Kastanya, "Penerapan Metode Ria Dan Roccipi Dalam Penyusunan Naskah Akademik Sesuai Dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022," *Proceeding APHTN-HAN*, 2023, 469, https://proceedingaphtnhan.id/index.php/paphtnhan/article/download/16/17.

a. Aspek ***rule*** **(ketentuan)** mengenai lalu lintas dan angkutan jalan telah diatur dalam berbagai Peraturan Perundang-undangan seperti Undang-Undang 38 tahun 2004 tentang Jalan, UU Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan peraturan pelaksana yang lainnya. demikian pula ketentuan mengenai pertambangan dan perkebunan telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 39 tahun 2014 tentang Perkebunan dan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2020 tentang Pertambangan Mineral dan Batu Bara. Namun, di tingkat Provinsi hingga kini belum terdapat pengaturan yang secara spesifik menata penyelenggaraan jalan umum dan jalan khusus bagi angkutan hasil pertambangan dan perkebunan mengingat Provinsi Sulawesi tengah di beberapa daerah menjadi wilayah dengan komoditi hasil pertambangan dan perkebunan yang cukup besar. Keberadaan Perda Provinsi Sulawesi Tengah tentang penyelenggaraan jalan umum dan jalan khusus bagi angkutan hasil pertambangan dan perkebunan memiliki urgensi untuk memberikan dasar hukum yang jelas terhadap penyelenggaraannya sehingga kepentingan masyarakat terhadap infrastruktur jalan dapat terakomodir secara menyeluruh.

b. Aspek ***Opportunity*** **(peluang)**, Provinsi Sulawesi Tengah merupakan daerah dengan aktifitas pertambangan dan perkebunan yang sangat tinggi terutama di Kabupaten Morowali, Morowali Utara, Banggai, dan Tojo Una-una. Kebutuhan dunia usaha terhadap infrastruktur jalan akan semakin tinggi, tentu keberadaan aktifitas pertambangan dan perkebunan ini diharapkan dapat memberikan manfaat dari segi penerimaan daerah. Keberadaan Ranperda akan membuka peluang peningkatan kualitas tata kelola jalan

melalui penegasan kewenangan pemerintah daerah dalam perizinan dan pengawasan penyelenggaraan jalan khusus maupun jalan umum yang dilintasi oleh kendaraan angkutan hasil pertambangan dan perkebunan, pembebanan kewajiban kepada perusahaan yang menggunakan infrastruktur jalan umum untuk kepentingan pengangkutan hasil pertambangan dan perkebunan berupa kewajiban untuk menyesuaikan jalan yang dilewati kendaraan angkutan hasil pertambangan dan perkebunan dengan daya dukung MST dan Dimensi kendaraan, kewajiban melakukan pemeliharaan infrastruktur jalan, serta penguatan arahan sanksi administrasi terhadap pelanggaran atas pemenuhan kewajiban tersebut.

c. Aspek ***Capacity*** **(Kapasitas)**, Pemerintah Daerah melalui perangkat daerah yang membidangi urusan pemerintahan di bidang perhubungan, pertambangan dan perkebunan maupun pekerjaan umum dan penataan ruang berperan strategis dalam melakukan pembinaan, perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan penyelenggaraan jalan umum dan jalan khusus bagi angkutan hasil pertambangan dan perkebunan.

   Secara kelembagaan diperlukan penguatan koordinasi antar instansi terkait, kolaborasi antar berbagai pemangku kepentingan terutama dalam pemeliharaan infrastruktur jalan. Selain itu ketersediaan sumber daya manusia tidak hanya secara kuantitas namun juga kualitas. Kapasitas SDM menjadi penentu dalam efektivitas implementasi suatu peraturan daerah. Kapasitas anggaran juga menjadi penentu dalam keberhasilan penyelenggaran jalan, sebagian besar pembangunan infrastruktur jalan umum bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD)

dan Dana Alokasi Khusus (DAK) sementara untuk jalan khusus bersumber dari pelaku usaha pertambangan dan perkebunan. Pembentukan Ranperda ini dapat memperkuat kapasitas anggaran penyelenggaraan jalan melalui kontribusi sektor swasta. Selain itu, pelaporan secara aktif oleh pelaku usaha terhadap aktifitas pengangkutan hasil pertambangan dan perkebunan yang melalui jalan khusus sebagai bentuk pengawasan.

d. Aspek ***Communications*** **(komunikasi)**, komunikasi merupakan salah satu aspek penting dalam penyusunan naskah akademik Ranperda karena keberhasilan implementasi kebijakan daerah sangat dipengaruhi oleh efektivitas komunikasi antara pemerintah, pelaku usaha, dan masyarakat. Dalam konteks Ranperda tentang penyelenggaraan jalan umum dan jalan khusus bagi angkutan hasil pertambangan dan perkebunan, pendekatan komunikasi menjadi strategis mengingat kebijakan ini menyentuh berbagai kepentingan lintas sektor mulai dari pemerintah daerah, perusahaan tambang dan perkebunan, masyarakat sekitar, hingga pengguna jalan umum lainnya. secara vertikal, komunikasi dilakukan untuk memastikan harmonisasi antara kebijakan daerah dengan peraturan perundang-undangan nasional, seperti Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2020 tentang Pertambangan Mineral dan Batubara, dan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Komunikasi vertikal memastikan Ranperda tidak bertentangan dengan kebijakan nasional. Secara Horizontal Komunikasi antar Perangkat Daerah dan Pemangku Kepentingan diperlukan untuk menyamakan pemahaman tentang peran dan kewenangan

masing-masing dalam pengaturan dan pengawasan jalan umum serta pembangunan jalan khusus.

Komunikasi Partisipatif antara Pemerintah dan Masyarakat dilakukan melalui forum konsultasi publik, dengar pendapat, dan sosialisasi kebijakan untuk memperoleh masukan dari masyarakat yang terdampak, seperti masyarakat desa sekitar jalur tambang dan perkebunan. Komunikasi partisipatif ini sejalan dengan prinsip transparansi dalam penyusunan peraturan daerah. Pendekatan komunikasi dalam naskah akademik Ranperda penyelenggaraan jalan umum dan jalan khusus bagi angkutan hasil pertambangan dan perkebunan berfungsi untuk memastikan proses kebijakan yang inklusif, transparan, dan partisipatif. Melalui komunikasi yang efektif, pemerintah daerah dapat membangun legitimasi sosial terhadap kebijakan, mengurangi resistensi, serta menciptakan sinergi antara kepentingan ekonomi, sosial, dan lingkungan dalam penyelenggaraan jalan di daerah.

e. Aspek ***interest*** **(kepentingan)**, Ranperda penyelenggaraan jalan umum dan jalan khusus harus mensintesiskan seluruh kepentingan kedalam norma hukum yang responsif dan adaptif. Ranperda ini tidak hanya menjadi instrumen hukum untuk menertibkan penggunaan jalan, tetapi juga sebagai wadah integrasi kepentingan antara pembangunan ekonomi daerah, perlindungan infrastruktur publik, dan keberlanjutan lingkungan hidup. Pemerintah daerah memiliki kepentingan strategis dalam memastikan tersedianya infrastruktur jalan yang memadai guna mendukung pertumbuhan ekonomi daerah, meningkatkan konektivitas antarwilayah,

serta menjamin keselamatan dan kelancaran lalu lintas. Dalam konteks Sulawesi Tengah, misalnya, jalan menjadi urat nadi bagi mobilisasi hasil tambang dan perkebunan. Namun, meningkatnya beban jalan akibat aktivitas angkutan berat menimbulkan kebutuhan regulasi yang mengatur pembagian fungsi dan tanggung jawab antara jalan umum dan jalan khusus. Oleh karena itu, kepentingan pemerintah daerah adalah menciptakan keseimbangan antara pembangunan ekonomi dan keberlanjutan infrastruktur. Pelaku usaha pertambangan dan perkebunan memiliki kepentingan terhadap efisiensi logistik, kemudahan akses, dan biaya transportasi yang kompetitif. Mereka cenderung menggunakan jalan umum karena ketiadaan jalan khusus atau karena lebih ekonomis, meskipun hal itu menimbulkan dampak terhadap kerusakan jalan umum. Ranperda ini harus mengakomodasi kepentingan mereka melalui pengaturan yang jelas mengenai kewajiban membangun atau memelihara jalan khusus, mekanisme kerja sama dengan pemerintah daerah, serta insentif bagi perusahaan yang berkontribusi terhadap pembangunan infrastruktur transportasi yang berkelanjutan. Masyarakat sebagai pengguna jalan memiliki kepentingan utama terhadap keselamatan, kenyamanan, dan aksesibilitas transportasi. Penggunaan jalan umum oleh angkutan hasil tambang dan perkebunan sering menimbulkan dampak sosial seperti kemacetan, polusi, dan meningkatnya risiko kecelakaan. Oleh karena itu, dari perspektif kepentingan publik, Ranperda perlu memastikan adanya pembatasan rute, waktu operasi, dan penegakan hukum yang tegas terhadap pelanggaran penggunaan jalan umum oleh kendaraan angkutan berat. Kepentingan Lingkungan menjadi bagian yang

tak terpisahkan dari pendekatan *interest*. Aktivitas angkutan hasil tambang dan perkebunan dapat menimbulkan degradasi lingkungan, seperti erosi, pencemaran udara, dan gangguan terhadap habitat alami. Ranperda perlu mengintegrasikan prinsip pembangunan berkelanjutan dan asas tanggung jawab lingkungan dengan mewajibkan pelaku usaha untuk melakukan pengelolaan dampak lingkungan serta penggunaan teknologi transportasi ramah lingkungan. Ranperda harus menempatkan kepentingan publik sebagai prioritas utama dengan tetap mempertimbangkan prinsip keadilan dan keberlanjutan ekonomi daerah. Ketentuan mengenai kewajiban pembangunan jalan khusus oleh pelaku usaha, kompensasi terhadap kerusakan jalan umum, dan sanksi administratif menjadi instrumen penting untuk menyeimbangkan kepentingan tersebut.

f. Aspek ***Process*** **(Proses)**, Proses pembentukan Ranperda Penyelenggaraan Jalan Umum dan Jalan Khusus bagi Angkutan Hasil Pertambangan dan Perkebunan dimaksudkan untuk mengatur aktifitas masyarakat kearah yang dikehendaki oleh pemerintah. Ada empat proses utama terkait aspek proses yaitu antara lain:[43]

    1) Proses input: untuk mengambil keputusan, siapa saja yang dimintai masukan atau masukannya di dengar?
    2) Proses konversi: siapa saja yang menyaring dan mempertimbangkan masukan-masukan sebagai dasar dalam pengambilan keputusan? Dengan cara apa masukan itu disaring dan dipertimbangkan?

[43] Mohammad Tavip dan Mohamad Nasir, *Pembentukan Produk Hukum Daerah: Segi-Segi Teoritik, Dinamika, dan Pergumulan Dalam Praktek*, 135.

3) Proses Output: siapa yang akan mengeluarkan keputusan akhir? Dengan cara keputusan akhir itu dibuat?
4) Proses umpan balik: siapa saja yang dimintai umpan balik? Umpan balik siapa yang harus didengar untuk memperbaiki keputusan? Dengan cara apa umpan balik itu dipertimbangkan untuk memperbaiki keptusan?

Aspek proses dilakukan untuk menemukan penyebab perilaku bermsalah dalam setiap tahapan proses yang dilakukan oleh organisasi. Tahap input berfokus pada proses pengumpulan informasi, data, dan aspirasi dari berbagai pihak yang berkepentingan (stakeholders) sebagai bahan pertimbangan dalam penyusunan Ranperda. Dalam konteks Ranperda ini, pihak-pihak yang dimintai masukan mencakup instansi teknis pemerintah daerah (seperti Dinas Bina Marga dan Dinas Perhubungan), pelaku usaha tambang dan perkebunan, akademisi, serta masyarakat. Tahap konversi adalah proses penyaringan, analisis, dan perumusan atas seluruh masukan yang telah diterima pada tahap input. Pada tahap ini, pihak-pihak yang berperan utama adalah tim perumus naskah akademik, Biro Hukum Sekretariat Daerah Provinsi, serta panitia khusus (Pansus) DPRD yang nantinya membahas substansi Ranperda. Tahap output merupakan tahapan pengambilan dan pengesahan keputusan akhir terhadap Ranperda. Pada tahap ini, aktor utama adalah Pemerintah Daerah Provinsi Sulawesi Tengah melalui Gubernur dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD). Keputusan akhir berupa persetujuan bersama antara Gubernur dan DPRD Provinsi setelah

melalui proses pembahasan, harmonisasi, dan uji publik. Umpan balik diperoleh melalui mekanisme monitoring dan evaluasi (monev), forum konsultasi pasca-implementasi, laporan kinerja tahunan, serta penelitian kebijakan daerah. Hasil umpan balik menjadi dasar bagi pemerintah daerah untuk merevisi, memperbaiki, atau menyesuaikan implementasi peraturan agar lebih efektif. Umpan balik yang diabaikan dapat menyebabkan munculnya perilaku bermasalah, seperti pelanggaran aturan penggunaan jalan, pembiaran terhadap kerusakan infrastruktur, dan ketidakseimbangan tanggung jawab antar pihak

g. Aspek ***Ideology*** **(ideologi)** Ranperda Penyelenggaraan Jalan Umum dan Jalan Khusus bagi Angkutan Hasil Pertambangan dan Perkebunan mencerminkan integrasi antara nilai-nilai Pancasila, semangat pembangunan berkeadilan dan berkelanjutan, serta prinsip otonomi daerah yang demokratis. Ranperda ini tidak boleh dipandang sekadar instrumen teknokratis, tetapi juga sebagai manifestasi ideologi bangsa dalam mewujudkan keadilan sosial, kemandirian daerah, dan keseimbangan antara ekonomi serta kelestarian lingkungan.

Selanjutnya Analisis Regulatory Impact Assesment (RIA). RIA merupakan alat evaluasi Peraturan Perundang-Undangan yang bertujuan menilai secara sistematis pengaruh peraturan perundang-undangan yang diusulkan ataupun yang sedang berjalan. RIA membantu pembuat peraturan untuk menentukan alternatif yang paling baik dari berbagai alternatif dengan memperhitungkan manfaat yang

akan diperoleh dan biaya yang perlu dikeluarkan.[44] Metode RIA meenyajikan alternatif obyektif, rasional dan transparan sehingga memungkinkan para pemangku kepentingan untuk terlibat aktif dalam pembentukan peraturan. Berikut analisis RIA terhadap Rancangan Peraturan Daerah tentang penyelenggaraan penggunaan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil pertambangan dan hasil Perkebunan:

Rancangan Peraturan Daerah tentang penyelenggaraan penggunaan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil pertambangan dan hasil Perkebunan	
Perumusan Masalah	Kendaraan dengan muatan berat dan dimensi besar dapat menyebabkan kerusakan pada infrastruktur jalan terutama jika kendaraan angkutan tersebut *over dimension and over loading* (ODOL). Terhadap kendaraan dengan muatan berat dan dimensi luas yang melewati jalan umum dapat menimbulkan konflik kepentingan dengan masyarakat umum selaku pengguna jalan. Kendaraan pengangkut hasil perkebunan dan pertambangan dapat menimbulkan beberapa dampak

[44] BAPPENAS, *Arti Penting Analisis Dampak Peraturan Perundang-Undangan "Regulatory Impact Assessment (RIA)"* (The Asia Fondation, 2008), 4, https://jdih.kemendag.go.id/pdf/Buku-/Manual%20RIA/Manual%20RIA%20Book%2001.pdf.

	negatif terhadap prasarana jalan dan lingkungan
Perumusan Tujuan	- Terwujudnya tertib penyelenggaraan jalan; - Menjaga kualitas infrastruktur jalan; - Mewujudkan keselamatan dan kelancaran lalu lintas; - Menunjang Pembangunan daerah dan keberlanjutan lingkungan
Perumusan Alternatif (Opsi)	- Do Nothing (tidak melakukan apa-apa) Pemerintah daerah hanya memperkuat pengawasan dalam kerangka hukum yang sudah ada - Meningkatkan pengawasan/pemeliharaan jalan umum secara intensif; - Penguatan Pengawasan dan Penegakan Hukum pada Jalan Umum; - Membentuk Ranperda Khusus tentang Penyelenggaraan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus bagi Angkutan Hasil Pertambangan dan Perkebunan;

Analisis Manfaat dan Biaya	Kondisi *Base line* (*Do Nothing)*; - Tidak menjawab persoalan spesifik Penyelenggaraan Jalan di Provinsi Sulawesi Tengah (kerusakan jalan akibat angkutan berat komoditas pertambangan dan perkebunan). - Tidak ada pembebanan tanggung jawab khusus dari pelaku usaha untuk pemeliharaan jalan. Manfaat dan Biaya Opsi 2: - Memperbaiki situasi jangka pendek tanpa membentuk regulasi baru. - Memanfaatkan perangkat hukum nasional yang sudah ada. Biaya: - Peningkatan Biaya Pengawasan dan Operasional Pengawasan; Manfaat dan Biaya Opsi 3: Memberikan dasar hukum yang kuat bagi pemerintah daerah; meningkatkan kualitas dan umur jalan umum; Menegaskan keterlibatan pelaku usaha

	dalam upaya pemeliharaan jalan; Mengurangi beban biaya pemeliharaan jalan umum oleh Pemerintah Daerah; Biaya: biaya penyusunan, sosialisasi, dan implementasi
Konsultasi Stakeholder	Tim Penyusun telah melakukan wawancara lapangan ke instansi terkait penyelenggaraan jalan, perhubungan, dan Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang, diskusi publik, serta konsultasi ke Kementerian Pekerjaan Umum. Ranperda ini sangat dibutuhkan sebagai langkah untuk menatakelola penyelenggaraan jalan umum dan jalan khusus bagi angkutan hasil pertambangan dan Perkebunan. Semua pihak berpendapat bahwa Kendaraan Angkutan hasil pertambangan dan perkebunan yang menggunakan jalan umum dapat menyebabkan kerusakan infrastruktur jalan, gangguan lalu-lintas, dan potensi konflik dengan pengguna jalan lainnya terutama kendaraan

	angkutan yang memiliki daya muat berlebih dan berdimensi luas *(over dimension and over loading)*. Hal ini berimplikasi pada bertambahnya beban biaya pemeliharaan jalan yang harus ditanggung oleh negara.
Strategi Implementasi	Sosialisasi, implementasi dan monitoring akan di lakukan melalui lembaran daerah, Kerjasama dengan asosiasi industri, LSM terkait dan melalui sarana komunikasi Pemda lainnya.

BAB III

ANALISIS DAN EVALUASI PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT

Bab ini memuat hasil kajian terhadap Peraturan Perundang-undangan terkait yang memuat kondisi hukum yang ada, keterkaitan Undang-Undang dan Peraturan Daerah baru dengan Peraturan Perundang-undangan lain, harmonisasi secara vertikal dan horizontal, serta status dari Peraturan Perundang-undangan yang ada termasuk Peraturan Perundang-Undangan yang dicabut dan dinyatakan tidak berlaku serta Peraturan Perundang-undangan yang masih tetap berlaku karena tidak bertentangan dengan Undang-Undang atau Peraturan Daerah yang baru.

Kajian terhadap Peraturan Perundang-undangan ini dimaksudkan untuk mengetahui kondisi hukum atau peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai subtansi atau materi yang akan diatur. Dalam kajian ini akan diketahui posisi dari Undang-Undang atau Peraturan Daerah yang baru. Analisis ini dapat menggambarkan tingkat sinkronisasi, harmonisasi Peraturan Perundang-undangan yang ada serta posisi dari Peraturan Daerah untuk menghindari terjadinya tumpang tindih pengaturan. hasil dari penjelasan atau uraian ini menjadi bahan bagi penyusunan landasan filosofis dan yuridis dari pembentukan rancangan Peraturan Daerah.

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Undang-Undang Dasar merupakan g*rondwet atau* hukum dasar tertinggi di negara Indonesia. hal ini bermakna bahwa UUD NRI 1945 menjadi landasan bagi pembentukan peraturan perundang-undangan.

Dalam UUD NRI 1945 pengaturan mengenai urusan Pemerintah Daerah dan kewenangan pemerintah Daerah Provinsi dalam membentuk Peraturan Daerah ditemukan dalam Pasal 18 ayat (2) UUD NRI 1945 dan ayat (6) UUD NRI 1945.

Pasal 18 ayat (2) UUD NRI 1945:

"Pemerintahan daerah provinsi, daerah kabupaten, dan kota mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan."

Pasal 18 ayat (6) UUD NRI 1945:

"Pemerintahan daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan."

Berdasarkan ketentuan tersebut Pemerintah Daerah dalam hal ini Pemerintah Daerah Provinsi Sulawesi Tengah dapat membentuk Peraturan Daerah sepanjang termasuk dalam urusan Pemerintahan daerah Provinsi menurut asas otonomi dan tugas pembantuan. Urusan Pemerintahan di bidang Perhubungan yang menjadi pokok pengaturan dalam Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Jalan Umum dan Jalan Khusus untuk Angkutan Hasil Pertambangan dan Perkebunan merupakan urusan Pemerintahan Daerah Provinsi.

Kewenangan atribusi pemerintah daerah dalam membentuk Peraturan Daerah ini menjadi landasan konstitusional bagi Pemerintah Daerah Provinsi Sulawesi Tengah untuk membentuk Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Jalan Umum dan Jalan Khusus untuk Angkutan Hasil Pertambangan dan Perkebunan.

2. Undang–Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan[45], sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan[46] dan telah diubah terakhir kali dengan Undang- Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Perpu Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja

Jalan merupakan salah satu prasana utama dalam pelayanan umum dan menjadi bagian dari sistem transportasi nasional. jalan menjadi penentu tercapainya konektivitas antar pusat kegiatan, keseimbangan dan pemerataan pembangunan antar daerah, peningkaan perekonomian pusat dan daerah dalam rangka mewujudkan tujuan Negara Republik Indonesia.

[45] Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.
[46] Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, diakses 15 Oktober 2025, https://peraturan.bpk.go.id/Download/189716/UU%20Nomor%202%20Tahun%202022.pdf.

Sesuai dengan peruntukannya seperti yang tertera di Pasal 6 Undang-undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Jalan dibagi menjadi dua bagian, yaitu Jalan Umum dan Jalan Khusus.

Jalan umum sebagaimana yang telah didefinisikan oleh Pasal 1 angka 10, yaitu Jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum. Sedangkan, definisi jalan khusus seperti yang dimuat di dalam Pasal 1 angka 16 yaitu Jalan Khusus adalah Jalan yang dibangun dan dipelihara untuk kepentingan sendiri oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, badan usaha berbadan hukum maupun tidak berbadan hukum, perseorangan, kelompok masyarakat, dan/atau instansi Pemerintah Pusat dan/ atau Pemerintah Daerah selain Penyelenggara Jalan. Jalan Khusus berdasarkan Pasal 6 ayat (3), tidak diperuntukkan bagi lalu lintas umum, tetapi untuk kepentingan lalu lintas sendiri/tertentu yang diselenggarakan oleh selain Penyelenggara Jalan.

Dengan demikian, berdasarkan definisi yang sudah diberikan di atas, masing- masing jenis jalan memiliki peruntukkan dan pengaturan yang berbeda. Meskipun peruntukkan jalan umum dan jalan khusus berbeda namun dalam penyelenggaraannya tunduk kepada asas-asas yang diatur dalam Pasal 2 antara lain:

a. **Kemanfaatan**: asas yang melandasi Penyelenggaraan Jalan untuk dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya bagi kepentingan nasional dalam rangka mewujudkan kesej ahteraan Masyarakat;
b. **Keselamatan**: asas yang melandasi Penyelenggaraan Jalan untuk menciptakan keselamatan pengguna Jalan dalam berlalu lintas;

c. **keamanan dan kenyamanan**: asas yang melandasi Penyelenggaraan Jalan untuk memperhatikan masalah keamanan Jalan sesuai dengan persyaratan keteknikan Jalan;

d. **persatuan dan kesatuan**: asas yang melandasi Penyelenggaraan Jalan untuk mempersatukan dan menghubungkan seluruh wilayah Indonesia;

e. **efisiensi dan efektivitas**: asas yang melandasi Penyelenggaraan Jalan untuk memperhatikan cara yang tepat, hemat energi, hemat waktu, hemat tenaga, dan rasio dari manfaat setinggi-tingginya dengan biaya yang dikeluarkan;

f. **keadilan**: asas yang melandasi Penyelenggaraan Jalan dapat dimanfaatkan oleh seluruh rakyat dengan memberikan perlakuan yang sama terhadap seliap orang secara proporsional;

g. **keserasian, keselarasan, dan keseimbangan**: asas yang melandasi Penyelenggaraan Jalan untuk mewujudkan keserasian antara struktur ruang dan pola ruang, keterpaduan antarsektor, keseimbangan pertumbuhan dan perkembangan antardaerah, serta memperhatikan dampak penting terhadap lingkungan;

h. **keterpaduan**: asas yang melandasi Penyelenggaraan Jalan pada suatu wilayah yang dimulai dari gagasan pembangunan tahap program, perencanaan, pembangunan, operasi, dan preservasi harus dilakukan secara terpadu;

i. **kebersamaan dan kemitraan**: asas yang melandasi Penyelenggaraan Jalan yang dilakukan oleh Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah dengan melibatkan peran serta pemangku kepentingan agar memenuhi

prinsip saling memerlukan, memercayai, memperkuat, dan menguntungkan yang dilakukan, baik langsung maupun tidak langsung;

j. **Berkelanjutan**: asas yang melandasi Penyelenggaraan Jalan yang dilaksanakan secara konsisten dan berkesinambungan dengan cara pemanfaatan sumber daya yang menjamin peningkatan kesejahteraan masyarakat untuk masa kini dan masa depan dengan memperhatikan efisiensi khususnya pembangunan material dan sumber daya alam yang tidak terbarukan, keselamatan, dan keamanan penggu.na Jalan, mobilitas, pembatasan emisi, dan ekosistem;

k. **Transparansi dan akuntabilitas**: asas yang melandasi Penyelenggaraan Jalan yang setiap proses dan tahapannya bisa diketahui masyarakat dan pelaksanaannya bisa dipertanggungjawabkan; dan

l. **Partisipatif**: asas yang melandasi Penyelenggaraan Jalan yang melibatkan partisipasi masyarakat baik secara langsung maupun tidak langsung dalam setiap tahapan Penyelenggaraan Jalan, mulai dari pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan. Pada dasarnya urgensi partisipasi masyarakat dalam pembentukan peraturan daerah, adalah: a. Menjaring pengetahuan, keahlian atau pengalaman masyarakat sehingga peraturan daerah yang dibuat benar-benar memenuhi syarat peraturan daerah yang baik. b. Menjamin peraturan daerah sesuai dengan kenyataan yang ada di dalam masyarakat, menumbuhkan rasa memiliki, rasa bertanggung jawab dan akuntabilitas Peraturan Daerah. c.

Menumbuhkan adanya kepercayaan penghargaan dan pengakuan masyarakat terhadap pemerintah yang daerah.[47]

Asas-asas tersebut menjadi pemandu dalam pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan Jalan.

Berdasarkan Pasal 9 Ayat (7) Jalan provinsi meliputi:

a. Jalan kolektor dalam Sistem Jaringan Jalan primer yang menghubungkan ibu kota provinsi dengan ibu kota kabupaten/ kota yang merupakan Jalan kolektor primer 2;
b. Jalan kolektor dalam Sistem Jaringan Jalan primer yang menghubungkan antaribu kota kabupaten/kota yang merupakan Jalan kolektor primer 3; dan
c. Jalan strategis provinsi yang pembangunannya diprioritaskan untuk melayani kepentingan provinsi berdasarkan pertimbangan untuk membangkitkan pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan, dan keamanan.

Pasal 35 E ayat 2, Dalam memenuhi standar dan kualitas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), konstruksi Pembangunan Jalan wajib memenuhi daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat sesuai dengan kelas Jalan sebagai berikut:

a. Jalan kelas I memiliki daya dukung muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton; dan
b. Jalan kelas II dan III memiliki daya dukung muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton.

[47] Marten Bunga, "Model Pembentukan Peraturan Daerah Yang Ideal Dalam Penyelenggaraan Otonomi Daerah," *Jurnal Hukum & Pembangunan* 49, no. 4 (2019): 825, https://www.academia.edu/download/104078145/1559.pdf.

Pasal 36 ayat (5), Penyelenggara Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dan instansi terkait yang berwenang dalam pengawasan lalu lintas dan angkutan Jalan wajib berkoordinasi dalam melakukan pengawasan dan pengendalian muatan yang berlebih yang menjadi faktor perusak Jalan.

Bab V A memuat ketentuan mengenai Jalan Khusus. Pasal 57A ayat (1), Jalan Khusus merupakan Jalan yang dibangun dan dipelihara oleh:

a. badan usaha milik negara atau badan usaha milik daerah;
b. badan usaha berbadan hukum maupun tidak berbadan hukum;
c. perseorangan;
d. kelompok masyarakat; dan/atau
c. instansi Pemerintah Pusat dan/ atau Pemerintah Daerah selain Penyelenggara Jalan.

Dalam penjelasan Pasal 57A ayat (1), jalan khusus antara lain ialah :

a. **Jalan dalam kawasan perkebunan**;
b. Jalan dalam kawasan pertanian;
c. Jalan dalam kawasan kehutanan, termasuk Jalan dalam kawasan konservasi;
d. Jalan dalam kawasan peternakan;
e. **Jalan dalam kawasan pertambangan**;
f. Jalan dalam kawasan pengairan;
g. Jalan dalam kawasan pelabuhan laut, pelabuhan perikanan, dan bandar udara;
h. Jalan dalam kawasan militer;
i. Jalan dalam kawasan industri;jala
j. Jalan dalam kawasan perdagangan;
k. Jalan dalam kawasan pariwisata;

l. Jalan dalam kawasan perkantoran;

m. Jalan dalam kawasan berikat;

n. Jalan dalam kawasan pendidikan;

o. Jalan dalam kawasan permukiman yang belum diserahkan kepada Penyelenggara Jalan Umum; dan

p. Jalan sementara pelaksanaan konstruksi.

Pasal 57B

(1) Badan usaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57A ayat (1) huruf a dan huruf b, termasuk penyedia jasa dan/atau subpenyedia jasa, yang memerlukan Jalan dengan spesifikasi atau konstruksi khusus wajib membangun Jalan Khusus untuk keperluan mobilitas usahanya.

(2) Dalam hal **badan usaha, penyedia jasa, dan/atau subpenyedia jasa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menggunakan Jalan Umum dan tidak membangun Jalan Khusus, wajib meningkatkan standar dan kualitas Jalan Umum sesuai dengan kebutuhan pengguna Jalan Khusus, termasuk lebar dan muatan sumbu terberat.**

(3) Badan usaha, penyedia jasa, dan/atau subpenyedia jasa yang melanggar kewajiban sebagaimana yang dimaksud pada ayat (2) dikenai sanksi administratif berupa: a. teguran tertulis; b. denda administratif; c. pembekuan izin; dan/atau d. pencabutan izin.

Pasal 57B ayat (6), Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah sesuai dengan kewenangannya dapat melakukan pengawasan secara berkala terhadap Jalan Khusus berdasarkan hasil pengawasan fungsi dan manfaat.

Berdasarkan ketentuan-ketentuan yang telah disajikan di atas, dapat dipahami bahwa jalan khusus merupakan jalan yang memang diperuntukkan bukan untuk masyarakat umum, tetapi diperuntukkan untuk kepentingan lalu lintas sendiri, contohnya jalan untuk angkutan hasil perkebunan dan hasil pertambangan. Badan usaha yang menaungi usaha perkebunan dan hasil pertambangan dilarang menggunakan jalan umum untuk mengangkut hasil usahanya, kecuali dengan syarat wajib meningkatkan standar dan kualitas Jalan Umum sesuai dengan kebutuhan pengguna Jalan Khusus.

Pemerintah daerah memiliki kewenangan dan tanggung jawab terhadap jalan umum, sedangkan penyelenggaraan jalan khusus dilakukan oleh pihak terkait sesuai peraturan yang berlaku yang memastikan jalan tersebut laik fungsi dan aman digunakan.

3. Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batubara[48] sebagaimana diubah dengan Undang- Undang Nomor 3 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Undang- Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batubara dan telah diubah terakhir kali dengan Undang- Undang Nomor 2 Tahun 2025 tentang Perubahan Keempat atas Undang- Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batubara[49]

Pertambangan menurut UU Nomor 3 Tahun 2020 adalah sebagian atau seluruh tahapan kegiatan dalam rangka, pengelolaan dan pengusahaan mineral atau batubara yang meliputi penyelidikan umum, eksplorasi, studi kelayakan, konstruksi, penambangan, pengolahan danf atau pemurnian atau pengembangan dan atau pemanfaatan, pengangkutan dan penjualan, serta kegiatan pascatambang.

[48] Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batubara, https://peraturan.bpk.go.id/Download/27833/UU%20Nomor%204%20Tahun%202009.pdf.
[49] Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2025 tentang Perubahan Keempat atas Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batubara, https://peraturan.bpk.go.id/Download/377978/UU%20Nomor%202%20Tahun%202025.pdf.

Defenisi pengangkutan dalam UU Nomor 3 Tahun 2020 adalah kegiatan usaha Pertambangan untuk memindahkan Mineral dan/atau Batubara dari daerah tambang dan/atau tempat Pengolahan dan/atau Pemurnian sampai tempat penyerahan.

Perusahaan pertambangan dalm menjalankan usahanya termasuk di dalamnya melakukan pengangkutan hasil pertambangan untuk di distribusikan memerlukan infrastruktur jalan yang memadai mengingat kendaraan angkutan hasil pertambangan dan perkebunan ini merupakan kendaraan dengan MST besar dan berdimensi lebar yang dapat mengakibatkan kerusakan terhadap infrastruktur jalan. **Pasal 91 mengatur kewajiban bagi pelaku usaha pertambangan untuk menggunakan jalan khusus, sebagaimana berikut:**

(1) **Pemegang IUP dan IUPK wajib menggunakan jalan pertambangan dalam pelaksanaan kegiatan Usaha Pertambangan**.

(2) Jalan Pertambangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dibangun sendiri oleh pemegang IUP dan IUPK atau bekerjasama dengan:
   a. pemegang IUP atau IUPK lain yang membangun jalan Pertambangan; atau
   b. pihak lain yang memiliki jalan yang dapat diperuntukkan sebagai jalan Pertambangan, setelah memenuhi aspek keselamatan Pertambangan.

(3) Dalam hal jalan Pertambangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak tersedia, pemegang IUP dan IUPK dapat memanfaatkan sarana dan prasarana umum termasuk jalan umum untuk keperluan Pertambangan setelah memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan.

(4) Pemegang IUP dan IUPK dapat memberikan akses kepada masyarakat untuk menggunakan jalan Pertambangan setelah mendapat persetujuan dari penanggung jawab aspek keselamatan Pertambangan pada IUP dan IUPK.

(5) Jalan Pertambangan yang dimaksud dalam Pasal tersebut di atas merupakan jalan khusus yang yang diperuntukkan untuk kegiatan Pertambangan dan berada di area Pertambangan atauarea proyek yang terdiri atas jalan penunjang dan jalan tambang. Hal ini ditegaskan dalam Penjelasan Pasal 91 ayat (1) UU Nomor 3 Tahun 2020.

4. Undang-Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan[50] sebagaimana telah diubah terakhir kali dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Perpu Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja[51]

Berdasarkan konsiderans menimbang huruf a dan b UU Nomor 22 Tahun 2009, lalu lintas dan angkutan jalan memegang peran strategis dalam pembangunan dalam upaya mewujudkan kesejahteraan umum sesuai amanat UUD NRI Tahun 1945. Selain itu upaya untuk mewujudkan keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan harus selalu dikembangkan agar dapat mendukung pembangunan ekonomi. upaya peningkatan kesejahteraan umum ini selaras dengan upaya mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang baik, olehnya pengaturan secara komprehenif mengenai lalu lintas dan angkutan jalan ini mutlak dibutuhkan.

Berdasarkan pasal 1 angka 1 UU Nomor 22 Tahun 2009 Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas,

[50] Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
[51] Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang, https://peraturan.bpk.go.id/Download/302681/UU%20Nomor%206%20Tahun%202023.pdf.

Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya. selanjutnya angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.

Infrastruktur Jalan sangat menunjang aktifitas perekonomian suatu daerah. Jalan menjadi penghubung antar tempat di dalam lalu lintas perekonomian. Pasal 1 angka 1 UU Nomor 22 Tahun 2009, Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian Jalan, termasuk bangunan penghubung, bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas perrnukaan tanah, di bawah permukaan tanah, dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel, jalan lori, dan jalan kabel.

Berdasarkan UU ini, jalan menurut peruntukkannya dibagi menjadi dua yakni jalan umum dan jalan khusus. Pasal 1 angka 10 UU Nomor 22 Tahun 2009 menjelaskan bahwa jalan umum adalah Jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum. Sedangkan dalam Pasal 1 angka 16 UU Nomor 22 Tahun 2009 yang dimaksud dengan Jalan Khusus adalah Jalan yang dibangun dan dipelihara untuk kepentingan sendiri oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, badan usaha berbadan hukum maupun tidak berbadan hukum, perseorangan, kelompok masyarakat, dan/atau instansi Pemerintah Pusat dan/ atau Pemerintah Daerah selain Penyelenggara Jalan.

selain pembagian jalan umum dan jalan khusus, juga dikenal adanya pengelompokan jalan umum berdasarkan status jalan. Pasal 9 Ayat (1) Jalan

Umum menurut statusnya dikelompokkan ke dalam Jalan nasional, Jalan provinsi, Jalan kabupaten, Jalan kota, dan Jalan desa. Ayat (6) Jalan nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

a. Jalan arteri dalam Sistem Jaringan Jalan primer yang menghubungkan:
    1. antarpusat kegiatan nasional;
    2. antara pusat kegiatan nasional dan pusat kegiatan wilayah; dan/ atau
    3. pusat kegiatan nasional dan/ atau pusat kegiatan wilayah dengan bandar udara pengumpul dan pelabuhan utama atau pengumpul.
b. Jalan kolektor dalam Sistem Jaringan Jalan primer yang menghubungkan sistem transportasi nasional lainnya yang merupakan Jalan kolektor primer 1;
c. Jalan strategis nasional; dan
d. Jalan Tol

Jalan provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

a. Jalan kolektor dalam Sistem Jaringan Jalan primer yang menghubungkan ibu kota provinsi dengan ibu kota kabupaten/ kota yang merupakan Jalan kolektor primer 2;
b. Jalan kolektor dalam Sistem Jaringan Jalan primer yang menghubungkan antaribu kota kabupaten/kota yang merupakan Jalan kolektor primer 3; dan
c. Jalan strategis provinsi yang pembangunannya diprioritaskan untuk melayani kepentingan provinsi berdasarkan pertimbangan untuk membangkitkan pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan, dan keamanan.

Jalan kabupaten sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

a. Jalan kolektor dalam Sistem Jaringan Jalan primer yang tidak termasuk Jalan nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (6) dan Jalan provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (7) yang merupakan Jalan kolektor primer 4;
b. Jalan lokal dalam Sistem Jaringan Jalan primer yang menghubungkan:
   1. ibu kota kabupaten dengan ibu kota kecamatan;
   2. ibu kota kabupaten dengan pusat desa;
   3. antaribu kota kecamatan;
   4. ibu kota kecamatan dengan pusat desa;
   5. ibu kota kabupaten dengan pusat kegiatan
   6. lokal;
   7. antarpusat kegiatan lokal;
   8. antardesa; dan
   9. poros desa.
c. Jalan Umum dalam Sistem Jaringan Jalan sekunder dalam wilayah kabupaten; dan
d. Jalan strategis kabupaten.

Jalan kota meliputi Jalan Umum dalam Sistem Jaringan Jalan sekunder yang menghubungkan:

a. antarpusat pelayanan dalam kota;
b. pusat pelayanan dengan persil;
c. antarpersil;
d. antarpusat permukiman yang berada di dalam kota; dan

e. Jalan poros desa dalam wilayah kota.

Jalan desa meliputi Jalan Umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antarpermukiman di dalam desa serta Jalan lingkungan di dalam desa.

Berdasarkan ketentuan mengenai pengelompokan staus jalan umum tersebut, jalan yang menjadi kewenangan pemerintah Provinsi adalah jalan yang berstaus jalan provinsi yang penetapannya berdasarkan keputusan Gubernur.

Berdasarkan Pasal 14, Wewenang Pemerintah Pusat dalam Penyelenggaraan Jalan meliputi:

a. Pengembangan Sistem Jaringan Jalan secara nasional;
b. Penyelenggaraan Jalan secara umum; dan
c. Penyelenggaraan Jalan nasional

Pasal 15 mengatur **Wewenang Pemerintah Daerah provinsi dalam Penyelenggaraan Jalan meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan Jalan provinsi.**

Pasal 16 mengatur wewenang Pemerintah Daerah kabupaten/kota dalam Penyelenggaraan Jalan meliputi Penyelenggaraan Jalan kabupaten, pengaturan Jalan desa, dan pembinaan Jalan desa. Sedangkan wewenang Pemerintah Daerah kota dalam Penyelenggaraan Jalan meliputi Penyelenggaraan Jalan kota serta pengaturan Jalan desa dan pembinaan Jalan desa dalam wilayah kota. Olehnya wewenang Penyelenggaraan Jalan kabupaten dan Jalan kota meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan Jalan kabupaten/kota.

Penyusunan Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan jalan umum dan jalan khusus bagi angkutan hasil pertambangan dan perkebunan merupakan

upaya untuk memelihara infrastruktur jalan agar dapat memberikan kemudahan akses terhadap masyarakat dalam menjalan aktiftasnya, pun juga kepada pelaku usaha dalam aktifitas perekonomian. olehnya sejalan dengan hal tersebut, daya dukung infrastruktur jalan dalam menerima muatan sumbu terberat dan dimensi suatu kendaraan bermotor menjadi salah satu fokus perhatian dalam penyelenggaraan jalan umum dan jalan khusus bagi angkutan hasil pertambangan dan perkebunan. Pasal 19 ayat (1) mengatur pengelompokan Jalan dalam beberapa kelas berdasarkan:

a. fungsi dan intensitas Lalu Lintas guna kepentingan pengaturan penggunaan Jalan dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
b. daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat dan dimensi Kendaraan Bermotor.

Berdasarkan kriteria tersebut, Pasal 19 ayat (2) mengatur Pengelompokan Jalan menurut kelas Jalan yang terdiri atas:

a. jalan kelas I, yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton;
b. jalan kelas II, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton;

c. jalan kelas III, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton; dan

d. jalan kelas khusus, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 (sepuluh) ton.

Penetapan kelas jalan pada setiap ruas jalan dilakukan oleh:

a. Pemerintah, untuk jalan nasional;

b. **pemerintah provinsi, untuk jalan provinsi;**

c. pemerintah kabupaten, untuk jalan kabupaten; atau

d. pemerintah kota, untuk jalan kota.

Untuk selanjutnya pemerintah dapat membentuk peraturan dan melakukan pengawasan terhadap penyelenggaraan jalan sesuai dengan status jalan. Termasuk wewenang dalam penyelenggaraan jalan umum bagi angkutan hasil pertambangan memperhatikan status jalan tersebut apakah jalan umum yang dilalui itu merupakan jalan nasional, provinsi atau kabupatan/kota.

Demikian pula dalam penyelenggaraan jalan khusus baik perizinan dalam Pembangunan infrastruktur jalan khusus maupun pengawasan jalan khusus harus memperhatikan aspek wewenang pemerintah.

Setiap pelaku usaha yang membutuhkan jalan dengan spesifikasi atau kontruksi khusus wajib membangun jalan khusus. Jalan Khusus dibangun untuk kepentingan sendiri Perusahaan. Usaha Pertambangan dan perkebunan yang menggunakan kendaraan Angkutan hasil pertambangan dan perkebunan dengan tonase besar dan dimensi lebar merupakan salah satu jenis usaha yang membutuhkan jalan khusus. Pasal 57 A ayat (1) mengatur bahwa Jalan Khusus merupakan Jalan yang dibangun dan dipelihara oleh:

a. badan usaha milik negara atau badan usaha milik daerah;
b. badan usaha berbadan hukum maupun tidak berbadan hukum;
c. perseorangan;
d. kelompok masyarakat; dan/atau
e. instansi Pemerintah Pusat dan/ atau Pemerintah Daerah selain Penyelenggara Jalan.

Jalan Khusus dikategorikan menjadi 3 (tiga):

a. Jalan Khusus yang hanya digunakan sendiri dengan jenis, ukuran, dan muatan sumbu terberat kendaraan yang tidak sama dengan kendaraan yang digunakan untuk Jalan Umum;
b. Jalan Khusus yang hanya digunakan sendiri dengan jenis, ukuran, dan muatan sumbu terberat kendaraan yang sama dengan kendaraan yang digunakan untuk Jalan Umum; dan
c. Jalan Khusus yang digunakan sendiri dan diizinkan digunakan untuk Jalan Umum.

Berdasarkan Pasal 57B diatur bahwa:

(1)Badan usaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57A ayat (1) huruf a dan huruf b, termasuk penyedia jasa dan/atau subpenyedia jasa, yang memerlukan Jalan dengan spesifikasi atau konstruksi khusus **wajib membangun Jalan Khusus untuk keperluan mobilitas usahanya.**

(2)Dalam hal badan usaha, penyedia jasa, dan/atau subpenyedia jasa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) **menggunakan Jalan Umum dan tidak membangun Jalan Khusus, wajib meningkatkan standar dan kualitas Jalan Umum sesuai dengan kebutuhan pengguna Jalan Khusus, termasuk lebar dan muatan sumbu terberat.**

(3)Badan usaha, penyedia jasa, dan/atau subpenyedia jasa yang melanggar kewajiban sebagaimana yang dimaksud pada ayat (2) dikenai **sanksi administratif berupa:**

a. teguran tertulis;

b. denda administratif;

c. pembekuan izin dan/atau

d. pencabutan izin.

(4)Dalam hal badan usaha, penyedia jasa, dan/atau subpenyedia jasa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) membangun Jalan Khusus di atas tanah badan milik negara/badan milik daerah, mekanismenya dilakukan melalui pemanfaatan atau pemindahtanganan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pengelolaan barang milik negara/ barang milik daerah.

(5)Dalam hal badan usaha, penyedia jasa, dan/ atau subpenyedia jasa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) membangun Jalan Khusus di atas tanah milik perseorangan, kelompok masyarakat, masyarakat hukum adat, badan usaha,

dan/ atau tanah kas desa, pengadaan tanah dilaksanakan dengan pemberian ganti rugi yang layak dan adil.

(6)Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah sesuai dengan kewenangannya dapat **melakukan pengawasan secara berkala terhadap Jalan Khusus berdasarkan hasil pengawasan fungsi dan manfaat**.

Jalan Khusus sebagai jalan yang dibangun untuk kepentingan pelaku usaha dapat digunakan untuk kepentingan lalu lintas umum dengan memperhatikan beberapa hal sebagaimana yang diatur dalam Pasal 57C, yaitu antara lain:

(1)Jalan Khusus dapat digunakan untuk lalu lintas umum sepanjang tidak merugikan kepentingan Penyelenggara Jalan Khusus berdasarkan izin dari penyelenggara Jalan Khusus.

(2)Dalam hal digunakan untuk lalu lintas umum, Jalan Khusus dibangun sesuai dengan persyaratanJalan Umum sepanjang tidak merugikankepentingan Penyelenggara Jalan Khusus.

(3)Penyelenggara Jalan Khusus yang mengizinkan penggunaan Jalan Khusus untuk lalu lintas umum dapat meminta pembinaan teknis kepada Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah sesuai dengan kewenangannya.

Pelaku usaha yang tidak membangun jalan khusus berdasarkan ketentuan di atas dan menggunakan jalan umum maka diberikan kewajiban untuk meningkatkan standar dan kualitas jalan umum yang digunakan oleh perusahaan pertambangan dan perkebunan sehingga jalan umum tersebut memiliki daya dukung terhadap MST dan dimensi kendaraan angkutan hasil pertambangan dan perkebunan.

Terhadap pelanggaran terhadap kewajiban tersebut diancam dengan sanksi administratif.

5. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2014 tentang Perkebunan sebagaimana telah diubah terakhir kali dengan Undang- Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Perpu Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja

Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2014 tidak mengatur perihal angkutan hasil perkebunan namun penyelenggaraan perkebunan secara umum tunduk kepada kaidah-kaidah dan asas-asas yang memiliki relevansi dengan penyelenggaraan angkutan jalan umum dan jalan khusus bagi angkutan hasil perkebunan.

Pasal 1 angka 1, menerangkan bahwa perkebunan adalah segala kegiatan pengelolaan sumber daya atam, sumber daya manusia, sarana produksi, alat dan mesin, budi daya, panen, pengolahan dan pemasaran terkait Tanaman perkebunan. Defenisi Hasil Perkebunan menurut Pasal 1 angka 11 adalah semua produk Tanaman Perkebunan dan pengolahannya yang terdiri atas produk utama produk utama, produk olahan untuk" memperpanjang daya simpan, produk sampingan, dan produk ikutan.

Pasal 2 menyebutkan bahwa Perkebunan diselenggarakan berdasarkan asas:

a. Kedaulatan: menjunjung tinggi kedaulatan pelaku usaha Perkebunan yang memiliki hak untuk mengembangkan dirinya;
b. Kemandirian: independent dengan mengutamakan kemampuan sumber daya dalam negeri;
c. Kebermanfaatan: dilakukan untuk meningkatkan kemakmuran dan kesejahteraan rakyat;

d. Keberlanjutan: dilaksanakan secara konsisten dan berkesinambungan dengan memanfaatkan sumber daya alam, menjaga kelestarian fungsi lingkungan hidup dan memperhatikan fungsi sosial budaya;
e. Keterpaduan: dilakukan dengan memadukan aspek sarana dan prasarana produksi Perkebunan, pembiayaan, budi daya Perkebunan serta pengolahan dan pemasaran hasil perkebunan;
f. Kebersamaan: menerapkan kemitraan secara terbuka sehingga terjalin saling keterkaitan dan saling ketergantungan secara sinergis antar pelaku usaha perkebunan;
g. Keterbukaan: memperhatikan aspirasi Masyarakat dan didukung dengan pelayanan informasi yang dapat diakses oleh pelaku usaha Perkebunan dan masyarakat;
h. efisiensi-berkeadilan: dilaksanakan secara tepat untuk menciptakan manfaat sebesar-besarnya dari sumber daya dan memberikan peluang serta kesempatan yang sama secara proposional kepada semua warga negara sesuai dengan kemampuannya;
i. kearifan local: mempertimbangkan karakteristik sosial, ekonomi, dan budaya serta nilai-nilai luhur yang berlaku dalam tata kehidupan Masyarakat setempat; dan
j. kelestarian fungsi lingkungan hidup: harus menggunakan sarana, **prasarana**, tata cara dan teknologi yang **tidak mengganggu fungsi lingkungan hidup** baik secara biologis, mekanis, geologis maupun kimiawi.

Asas penyelenggaraan Perkebunan relevan dengan pembentukan Ranperda Provinsi Sulawesi Tengah tentang Penyelenggaraan Jalan Umum dan Jalan Khusus Bagi Angkutan Hasil Pertambangan dan Perkebunan mengingat jalan merupakan prasarana penting dalam distribusi hasil Perkebunan. Asas penyelenggaraan Perkebunan menekankan pada kemanfaatan, keberlanjutan dan kelestarian lingkungan, menuntut sinergi antara pemerintah, pelaku usaha Perkebunan dan Masyarakat serta berorientasi pada Pembangunan ekonomi yang adil dan berkelanjutan. Penyelenggaraan perkebunan diarahkan untuk mencapai tujuan-tujuan yang sejalan dengan tujuan pengaturan penyelenggaraan jalan umum dan jalan khusus bagi angkutan hasil perkebunan. sebagaimana diuraikan dalam Pasal 3, penyelenggaraan perkebunan bertujuan untuk:

a. meningkatkan kesejahteraan dan devisa negara;
b. menyediakan lapangan kerja dan kesempatan usaha;
c. meningkatkan produksi, produktivitas, kualitas, nilai tambah, daya saing, pangsa pasar;
d. meningkatkan dan memenuhi kebutuhan konsumsi serta bahan baku industri dalam negeri.
e. memberikan pelindungan kepada pelaku Usaha Perkebunan dan masyarakat;
f. mengelola dan mengembangkan sumber daya Perkebunan secara optimal, bertanggung jawab, dan lestari; dan
g. meningkatkan pemanfaatan jasa perkebunan.

Pasal 98 dan Pasal 99 mengatur kewenangan dan bentuk pengawasan yang dilakukan oleh pemerintah, antara lain:

a. pelaporan dari Pelaku Usaha Perkebunan; dan/atau

b. pemantauan dan evaluasi terhadap pelaksanaan dan hasil Usaha Perkebunan.

Kewenangan dan bentuk pengawasan yang dilakukan oleh pemerintah dalam penyelenggaraan Perkebunan meskipun tidak secara langsung berkaitan dengan penyelenggaraan jalan, namun penyelenggaraan Perkebunan juga didalamnya dimaknai mencakup distribusi hasil Perkebunan.

6. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang[52] sebagaimana telah diubah terakhir kali dengan Undang- Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Perpu Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja[53]

Penyelenggaran jalan umum dan jalan khusus bagi angkutan hasil pertambangan dan perkebunan berkaitan erat dengan penataan ruang mengingat infrastruktur jalan merupakan bagian dari struktur ruang yang memiliki peran vital dalam aktifitas masyarakat sehingga penyelenggaraan jalan harus sejalan dengan ketentuan-ketentuan di bidang penataan ruang.

Pasal 1 angka 2, menjelaskan bahwa tata ruang adalah wujud struktur ruang dan pola ruang. Pasal 1 angka 3, menjelaskan bahwa struktur ruang adalah susunan pusat-pusat permukiman dan sistem jaringan prasarana dan sarana yang berfungsi sebagai pendukung kegiatan sosial ekonomi masyarakat yang secara hierarkis memiliki hubungan fungsional. Pasal 1 angka 4 menjelaskan bahwa Pola ruang adalah distribusi peruntukan ruang dalam suatu wilayah yang meliputi peruntukan ruang untuk fungsi lindung dan peruntukan ruang untuk fungsi budi daya. Kemudian dalam Pasal 1 angka 5 menjelaskan bahwa Penataan ruang adalah suatu sistem proses perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang, dan pengendalian pemanfaatan ruang. Defenisi Operasional tersebut menempatkan jalan menjadi

[52] Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, https://peraturan.bpk.go.id/Download/29499/UU%20Nomor%2026%20Tahun%202007.pdf.
[53] *Ibid*, Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang.

bagian yang ikut membentuk dan memperkuat struktur ruang dan pola ruang. Struktur ruang menentukan arah jaringan jalan dan pola ruang yang memperkuat fungsi jaringan jalan.

Kewenangan penyelenggaraan penataan ruang dilaksanakan oleh pemerintah pusat dan daerah. Pemerintah Daerah Provinsi sebagaimana yang diatur dalam Pasal 10, menyebutkan bahwa wewenang Pemerintah Daerah provinsi dilaksanakan sesuai dengan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat dalam penyelenggaraan Penataan Ruang meliputi:

a. pengaturan, pembinaan, dan pengawasan terhadap Pelaksanaan Penataan Ruang Wilayahprovinsi, dan kabupaten/ kota;
b. Pelaksanaan Penataan Ruang Wilayah provinsi; dan
c. kerja sama Penataan Ruang antarprovinsi dan memfasilitasi kerja sama Penataan Ruang antar kabupaten/kota.

Berdasarkan Pasal 33 ayat (1) Pemanfaatan ruang mengacu pada fungsi ruang yang ditetapkan dalam rencana tata ruang dilaksanakan dengan mengembangkan penatagunaan tanah, penatagunaan air, penatagunaan udara, dan penatagunaan sumber daya alam lain. Penjelasan pasal 33 menerangkan bahwa yang dimaksud dengan penatagunaan tanah, penatagunaan air, penatagunaan udara, dan penatagunaan sumber daya alam lain, antara lain, adalah penguasaan, penggunaan, dan pemanfaatan tanah, air, udara, dan sumber daya alam lain yang berwujud konsolidasi pemanfaatan tanah, air, udara, dan sumber daya alam lain melalui pengaturan yang terkait dengan pemanfaatan tanah, air, udara, dan sumber daya alam lain sebagai satu kesatuan sistem untuk kepentingan masyarakat secara adil.

Penggunaan jalan umum dan jalan khusus bagi angkutan hasil pertambangan dan Perkebunan merupakan bentuk pemanfaatan ruang. Aktifitas distribusi hasil pertambangan dan Perkebunan memberi dampak terhadap struktur ruang wilayah terutama karena aktifitas tersebut membutuhkan akses transportasi yang memadai untuk distribusi hasil produksi. Pasal 35 mengatur terkait pengendalian pemanfaatan ruang. Pengendalian Pemanfaatan Ruang dilakukan melalui:

a. Ketentuan Kesesuaian Kegiatan Pemanfaatan Ruang;

b. pemberian insentif dan disinsentif; dan

c. pengenaan sanksi.

Upaya pengendalian pemanfaatan ruang bertujuan untuk mengarahkan agar setiap kegiatan pemanfaatan ruang sesuai dengan rencana tata ruang yang telah ditetapkan dan untuk memastikan pemanfaatan ruang dilakukan secara bertanggung jawab.

7. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan[54] sebagaimana telah diubah terakhir kali dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang- Undangan[55]

Penyelenggaraan Jalan Umum dan jalan Khusus bagi Angkutan Hasil pertambangan dan Perkebunan merupakan salah satu materi yang diatur dalam bentuk Peraturan Daerah Provinsi, khususnya Peraturan Daerah Provinsi Sulawesi Tengah. Pasal 1 angka 7, Peraturan Daerah Provinsi adalah Peraturan Perundang-

[54] Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, https://peraturan.bpk.go.id/Download/28610/UU%2012%20Tahun%202011.pdf.
[55] Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, https://peraturan.bpk.go.id/Download/207035/UU%20Nomor%2013%20Tahun%202022.pdf.

undangan yang dibentuk oleh Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi dengan persetujuan bersama Gubernur. Peraturan Daerah Provinsi ini melibatkan unsur Dewan Perwakilan Rakyat sebagai lembaga representatif dari rakyat di daerah karena muatan yang diatur dalam Ranperda dimaksudkan untuk mengakomodir kepentingan masyarakat secara keseluruhan tanpa terkecuali sehingga berbagai elemen kepentingan harus diperhatikan dalam penyusunan Ranperda ini. Pembentukan Peraturan Daerah Provinsi sebagai salah satu jenis Peraturan Perundang-undang baik secara formil maupun materil harus tunduk kepada kaidah-kaidah penyusunan peraturan perundang-undangan. Secara normatif tunduk pada peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi tingkatannya juga taat pada asas-asas hukum umum maupun asas-asas hukum yang lebih khusus sifatnya berkaitan dengan pembentukan peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan Pasal 5, Pembentukan Peraturan Perundang-undangan harus dilakukan berdasarkan pada asas Pembentukan Peraturan Perundang-undangan yang baik, yang meliputi:

a. kejelasan tujuan;
b. kelembagaan atau pejabat pembentuk yang tepat;
c. kesesuaian antara jenis, hierarki, dan materi muatan;
d. dapat dilaksanakan;
e. kedayagunaan dan kehasilgunaan;
f. kejelasan rumusan; dan
g. keterbukaan.

Asas-asas tersebut di atas merupakan asas formil pembentukan peraturan perundang-undangan. Adapun maksud dari setiap asas tersebut di atas dijabarkan

dalam penjelasan Pasal 5 bahwa yang dimaksud dengan “asas kejelasan tujuan” adalah bahwa setiap Pembentukan Peraturan Perundang-undangan harus mempunyai tujuan yang jelas yang hendak dicapai. Yang dimaksud dengan “asas kelembagaan atau pejabat pembentuk yang tepat” adalah bahwa setiap jenis Peraturan Perundang-undangan harus dibuat oleh lembaga negara atau pejabat Pembentuk Peraturan Perundang-undangan yang berwenang. Peraturan Perundang-undangan tersebut dapat dibatalkan atau batal demi hukum apabila dibuat oleh lembaga negara atau pejabat yang tidak berwenang. Yang dimaksud dengan “asas kesesuaian antara jenis, hierarki, dan materi muatan” adalah bahwa dalam Pembentukan Peraturan Perundang-undangan harus benarbenar memperhatikan materi muatan yang tepat sesuai dengan jenis dan hierarki Peraturan Perundang-undangan. Yang dimaksud dengan “asas dapat dilaksanakan” adalah bahwa setiap Pembentukan Peraturan Perundang-undangan harus memperhitungkan efektivitas Peraturan Perundangundangan tersebut di dalam masyarakat, baik secara filosofis, sosiologis, maupun yuridis. Yang dimaksud dengan “asas kedayagunaan dan kehasilgunaan” adalah bahwa setiap Peraturan Perundangundangan dibuat karena memang benar benar dibutuhkan dan bermanfaat dalam mengatur kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara. Yang dimaksud dengan “asas kejelasan rumusan” adalah bahwa setiap Peraturan Perundang-undangan harus memenuhi persyaratan teknis penyusunan Peraturan Perundang-undangan, sistematika, pilihan kata atau istilah, serta bahasa hukum yang jelas dan mudah dimengerti sehingga tidak menimbulkan berbagai macam interpretasi dalam pelaksanaannya. Yang dimaksud dengan “asas keterbukaan” adalah bahwa dalam Pembentukan Peraturan Perundang-undangan mulai dari

perencanaan, penyusunan, pembahasan, pengesahan atau penetapan, dan pengundangan bersifat transparan danterbuka. Dengan demikian, seluruh lapisan masyarakat mempunyai kesempatan yang seluas-luasnya untuk memberikan masukan dalam Pembentukan Peraturan Perundang-undangan.

Asas materil pembentukan Peraturan perundang-undangan merujuk pada Pasal 6 yang mengatur materi muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan asas:

a. pengayoman;

b. kemanusiaan;

c. kebangsaan;

d. kekeluargaan;

e. kenusantaraan;

f. bhinneka tunggal ika;

g. keadilan;

h. kesamaan kedudukan dalam hukum dan pemerintahan;

i. ketertiban dan kepastian hukum; dan/atau

j. keseimbangan, keserasian, dan keselarasan.

Yang dimaksud dengan **"asas pengayoman"** adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundangundangan harus berfungsi memberikan pelindungan untuk menciptakan ketentraman masyarakat. Yang dimaksud dengan "asas kemanusiaan" adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundangundangan harus mencerminkan pelindungan dan penghormatan hak asasi manusia serta harkat dan martabat setiap warga negara dan penduduk Indonesia secara proporsional. Yang dimaksud dengan "asas kebangsaan" adalah bahwa setiap Materi Muatan

Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan sifat dan watak bangsa Indonesia yang majemuk dengan tetap menjaga prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia. Yang dimaksud dengan “asas kekeluargaan” adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundangundangan harus mencerminkan musyawarah untuk mencapai mufakat dalam setiap pengambilan keputusan. Yang dimaksud dengan “asas kenusantaraan” adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundangundangan senantiasa memperhatikan kepentingan seluruh wilayah Indonesia dan Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan yang dibuat di daerah merupakan bagian dari sistem hukum nasional yang berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Yang dimaksud dengan “asas bhinneka tunggal ika” adalah bahwa Materi Muatan Peraturan Perundangundangan harus memperhatikan keragaman penduduk, agama, suku dan golongan, kondisi khusus daerah serta budaya dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara. Yang dimaksud dengan “asas keadilan” adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan keadilan secara proporsional bagi setiap warga negara. Yang dimaksud dengan “asas kesamaan kedudukan dalam hukum dan pemerintahan” adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan tidak boleh memuat hal yang bersifat membedakan berdasarkan latar belakang, antara lain, agama, suku, ras, golongan, gender, atau status sosial. Yang dimaksud dengan “asas ketertiban dan kepastian hukum” adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus dapat mewujudkan ketertiban dalam masyarakat melalui jaminan kepastian hukum. Yang dimaksud dengan “asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan” adalah bahwa setiap Materi Muatan

Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan keseimbangan, keserasian, dan keselarasan, antara kepentingan individu, masyarakat dan kepentingan bangsa dan negara. Selain mencerminkan asas-asas tersebut, pembentukan peraturan perundang-undangan juga merujuk pada asas lain sesuai bidang hukum Peraturan Perundang-undangan yang bersangkutan.

Berdasarkan Pasal 7 Ayat (1) Jenis dan hierarki Peraturan Perundang-undangan terdiri atas:

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat;
3. Undang-Undang/Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang;
4. Peraturan Pemerintah;
5. Peraturan Presiden;
6. Peraturan Daerah Provinsi; dan
7. Peraturan Daerah Kabupaten/Kota.

Peraturan Daerah Provinsi berdasarkan ketentuan Pasal 7, ditempatkan pada posisi secara hierarki lebih tinggi dari peraturan Daerah Kabupaten/kota sehingga bermakna bahwa Peraturan Daerah Provinsi menjadi dasar atau sumber bagi pembentukan Peraturan Daerah Kabupaten/kota sekaligus Peraturan Daerah Kabupaten/Kota yang dibentuk tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi tingkatannya. Demikian pula Peraturan Daerah Provinsi yang secara hierarki berada di bawah dari UUD NRI 1945, UU/ Perpu, PP, Perpres harus tunduk dan bersumber pada peraturan perundang-undangan tersebut sehingga terjalan harmonisasi dan sinkronisasi antar peraturan perundang-undangan.

Secara substansial, pembentukan Peraturan Daerah provinsi perlu memperhatikan cakupan materi muatan yang akan diatur, sebagaimana ketentuan Pasal 14 menyatakan bahwa Materi muatan Peraturan Daerah Provinsi dan

Peraturan Daerah Kabupaten/Kota berisi materi muatan dalam rangka penyelenggaraan otonomi daerah dan tugas pembantuan serta menampung kondisi khusus daerah dan/atau penjabaran lebih lanjut Peraturan Perundang- Undangan yang lebih tinggi.

Inisiatif Pembentukan Peraturan daerah Provinsi dapat berasal dari Gubernur maupun DPRD Provinsi sejalan dengan ketentuan Pasal 56 ayat (1). Pasal 56 Ayat (2) mengatur bahwa Ranperda Provinsi ini disertai dengan penjelasan atau keterangan dan/atau Naskah Akademik. Pasal 57 Ayat (1) menyebutkan bahwa Penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Provinsi dilakukan sesuai dengan teknik penyusunan Naskah Akademik. Dari sisi yuridis, naskah akademik bagi penyusunan Ranperda Provinsi tentang Penyelenggaraan jalan Umum dan Jalan Khusus Bagi Angkutan Hasil Pertambangan dan Perkebunan memastikan bahwa Ranperda yang akan disusun tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi. Kehadiran naskah akademik juga menjadi jaminan bahwa peraturan daerah yang dihasilkan memiliki legitimasi hukum yang kuat dan mampu diimplementasikan secara efektif. Dengan landasan kajian yang komprehensif, penyusunan Ranperda dapat menghindari tumpang tindih kewenangan antar instansi serta memberikan kejelasan mengenai tanggung jawab antara pemerintah provinsi, kabupaten/kota, dan pelaku usaha pertambangan dalam pengelolaan jalan.

Dari aspek sosiologis dan ekonomi, naskah akademik membantu mengidentifikasi kepentingan masyarakat yang terdampak, baik secara langsung maupun tidak langsung, akibat aktivitas angkutan hasil tambang. Melalui pendekatan ilmiah,

dokumen ini menjadi sarana untuk menyeimbangkan kepentingan pembangunan ekonomi daerah dengan kebutuhan perlindungan sosial dan keselamatan publik.

Pasal 58

(1) Pengharmonisasian, pembulatan, dan pemantapan konsepsi Rancangan Peraturan Daerah Provinsi dikoordinasikan oleh menteri atau kepala Lembaga yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang Pembentukan Peraturan Perundangundangan.

(2) Pengharmonisasian, pembulatan, dan pemantapan konsepsi Rancangan Peraturan Daerah Provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh instansi vertikal kementerian atau lembaga yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan.

8. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah [56] sebagaimana diubah terakhir kalinya dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Perpu Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja[57]

Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Sulawesi Tengah tentang Penyelenggaraan Jalan Umum dan Jalan Khusus bagi Angkutan hasil pertambangan dan Perkebunan juga akan mengatur terkait kewenangan pemerintah Daerah Provinsi dalam penyelenggaraan Jalan yang menjadi dalam kewenangan Pemerintah Provinsi. untuk memastikan pengaturan tentang kewenangan Pemerintah Daerah Provinsi ini sesuai dengan Urusan pemerintahan yang menjadi urusan pemerintah

[56] Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.
[57] Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang.

Daerah Provinsi, maka perlu mengurai urusan-urusan pemerintahan yang termasuk dalam wewenang pemerintah Daerah Provinsi.

Pasal 9 mengatur bahwa:

(1) Urusan Pemerintahan terdiri atas urusan pemerintahan absolut, urusan pemerintahan konkuren, dan urusan pemerintahan umum.

(2) Urusan pemerintahan absolut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah Urusan Pemerintahan yang sepenuhnya menjadi kewenangan Pemerintah Pusat.

(3) Urusan pemerintahan konkuren sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah Urusan Pemerintahan yang dibagi antara Pemerintah Pusat dan Daerah provinsi dan Daerah kabupaten/kota.

(4) Urusan pemerintahan konkuren yang diserahkan ke Daerah menjadi dasar pelaksanaan Otonomi Daerah.

(5) Urusan pemerintahan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Presiden sebagai kepala pemerintahan.

Pasal 10

(1) Urusan pemerintahan absolut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (2) meliputi:
   a. politik luar negeri;
   b. pertahanan;
   c. keamanan;
   d. yustisi;
   e. moneter dan fiskal nasional; dan

f. agama.

(2) urusan pemerintahan absolut secara mutlak menjadi urusan pemerintah pusat dan pemerintah daerah tidak berwenang untuk mengatur hal-hal terkait itu.

Pasal 11

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

(2) Urusan Pemerintahan Wajib sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas Urusan Pemerintahan yang berkaitan dengan Pelayanan Dasar dan Urusan Pemerintahan yang tidak berkaitan dengan Pelayanan Dasar.

(3) Urusan Pemerintahan Wajib yang berkaitan dengan Pelayanan Dasar sebagaimana dimaksud pada ayat (2) adalah Urusan Pemerintahan Wajib yang sebagian substansinya merupakan Pelayanan Dasar.

Pasal 12

(1) Urusan Pemerintahan Wajib yang berkaitan dengan Pelayanan Dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11ayat (2) meliputi:

a. pendidikan;
b. kesehatan;
c. **pekerjaan umum dan penataan ruang;**
d. perumahan rakyat dan kawasan permukiman;
e. ketenteraman, ketertiban umum, dan pelindungan masyarakat; dan
f. sosial.

(2) Urusan Pemerintahan Wajib yang tidak berkaitan dengan Pelayanan Dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11ayat (2) meliputi:

a. tenaga kerja;
b. pemberdayaan perempuan dan pelindungan anak;
c. pangan;
d. pertanahan;
e. lingkungan hidup;
f. administrasi kependudukan dan pencatatan sipil;
g. pemberdayaan masyarakat dan Desa;
h. pengendalian penduduk dan keluarga berencana;
i. **perhubungan;**
j. komunikasi dan informatika;
k. koperasi, usaha kecil, dan menengah;
l. penanaman modal;
m. kepemudaan dan olah raga;
n. statistik;
o. persandian;
p. kebudayaan;
q. perpustakaan; dan
r. kearsipan.

(3) Urusan Pemerintahan Pilihan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (1) meliputi:

a. kelautan dan perikanan;
b. pariwisata;

c. **pertanian;**

d. kehutanan;

e. energi dan sumber daya mineral;

f. perdagangan;

g. perindustrian; dan

h. transmigrasi.

Pasal 13 Ayat (3) kriteria Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah provinsi adalah:

a. Urusan Pemerintahan yang lokasinya lintas Daerah kabupaten/kota;
b. Urusan Pemerintahan yang penggunanya lintas Daerah kabupaten/kota;
c. Urusan Pemerintahan yang manfaat atau dampak negatifnya lintas Daerah kabupaten/kota; dan/atau
d. Urusan Pemerintahan yang penggunaan sumber dayanya lebih efisien apabila dilakukan oleh Daerah Provinsi.

Ranperda tentang Penyelenggaraan Jalan Umum dan Jalan Khusus bagi Angkutan hasil pertambangan dan perkebunan berkaitan dengan urusan pemerintahan wajib yang berkaitan dengan pelayanan dasar yakni urusan pekerjaan umum dan penataan ruang terkait dengan bangunan jalan dan hubungannya sebagai bagian dari kesatuan struktur ruang serta urusan pemerintahan wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar yakni urusan perhubungan terkait lalu lintas transportasi dan angkutan jalan yang menggunakan infrastruktur jalan. Ranperda ini juga berkaitan dengan urusan pemerintahan pilihan yakni urusan di bidang pertanian, kehutanan dan energi dan sumber daya mineral.

Undang-Undang ini tidak secara khusus dan eksplisit menyebut urusan penyelenggaraan jalan dalam pembagian urusan pemerintahan antara pusat dan daerah. Namun matriks pembagian urusan pemerintahan yang masuk dalam lampiran Undang-Undang ini memasukkan urusan di bidang penyelenggaraan jalan menjadi penjabaran dari urusan pemerintahan di bidang Pekerjaan umum dan Penataan Ruang (PUPR) serta Perhubungan.

9. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan[58]

Dalam konteks Sulawesi Tengah, di mana aktivitas pertambangan dan perkebunan skala besar menjadi sektor dominan, keberadaan jalan khusus merupakan kebutuhan strategis. Namun, aktivitas angkutan hasil tambang dan perkebunan sering kali menggunakan jalan umum, menimbulkan kerusakan infrastruktur, risiko keselamatan, dan konflik pemanfaatan ruang jalan. Oleh karena itu, pengaturan dalam Ranperda Penyelenggaraan Jalan Umum dan Jalan Khusus menjadi krusial sebagai instrumen hukum daerah untuk menegakkan batas antara kepentingan publik dan kepentingan pelaku usaha.

Berdasarkan Pasal 1 angka 3, jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yangberada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, danjalan kabel. selanjutnya dalam Pasal 1 angka 4 disebutkan bahwa terdapat ketentuan mengenai jalan umum yaitu jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum.

Berdasarkan Pasal 25 Jalan umum menurut statusnya dikelompokkan atas:

[58] Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, diakses 22 Oktober 2025, https://peraturan.bpk.go.id/Download/38403/PP_no_34_th_2006.pdf.

a. jalan nasional;

b. jalan provinsi;

c. jalan kabupaten;

d. jalan kota; dan

e. jalan desa.

Pasal 26 menjelaskan yang dimaksud Jalan nasional terdiri atas:

a. jalan arteri primer;

b. jalan kolektor primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi;

c. jalan tol; dan

d. jalan strategis nasional.

Pasal 27 menjelaskan yang dimaksud Jalan provinsi terdiri atas:

a. jalan kolektor primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten atau kota;

b. jalan kolektor primer yang menghubungkan antaribukota kabupaten atau kota;

c. jalan strategis provinsi; dan

d. jalan di Daerah Khusus Ibukota Jakarta, kecuali jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26.

Pasal 28 menjelaskan Jalan kabupaten terdiri atas:

a. jalan kolektor primer yang tidak termasuk jalan nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 huruf b dan jalan provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27;

b. jalan lokal primer yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat desa, antaribukota kecamatan, ibukota kecamatan dengan desa, dan antardesa;

c. jalan sekunder yang tidak termasuk jalan provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 huruf d dan jalan sekunder dalam kota; dan

d. jalan strategis kabupaten.

Secara normatif, pengaturan tersebut di atas bertujuan untuk memberikan kepastian hukum, kejelasan kewenangan, dan pembagian tanggung jawab antara pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan pihak swasta dalam penyelenggaraan infrastruktur jalan. Klasifikasi ini memiliki konsekuensi hukum langsung terhadap pembiayaan, pemeliharaan, dan pengawasan.

Pasal 121 Ayat (1) mengatur tentang lalan khusus yang merupakan jalan yang dibangun dan dipelihara oleh orang atau instansi untuk melayani kepentingan sendiri. Pasal tersebut menjadi dasar hukum terutama bagi kegiatan ekonomi skala besar oleh Perusahaan yang memiliki intensitas lalu lintas tinggi wajib menyediakan jalan sendiri agar tidak merusak infrastruktur publik yang dibiayai oleh negara.

10. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan[59] sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

Kendaraan merupakan salah satu unsur pokok dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Di samping itu kendaraan merupakan sarana transportasi yang berperan dalam kegiatan sosial ekonomi masyarakat.

Pasal 2 mengatur jenis Kendaraan terdiri atas:

a. Kendaraan Bermotor; dan

b. Kendaraan Tidak Bermotor.

[59] Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, https://peraturan.bpk.go.id/Download/35169/PP%20Nomor%2055%20Tahun%202012.pdf.

Selanjutnya Pasal 3 Ayat (1) mengelompokkan Kendaraan Bermotor berdasarkan jenis antara lain:

a. Sepeda Motor;

b. Mobil Penumpang;

c. Mobil Bus;

d. Mobil Barang; dan

e. Kendaraan khusus.

Berdasarkan ketentuan tersebut, maka angkutan hasil pertambangan dan Perkebunan termasuk kategori mobil barang. Pasal 5 Ayat (4) menentukan Kendaraan Bermotor jenis Mobil Barang meliputi:

a. mobil bak muatan terbuka;

b. mobil bak muatan tertutup;

c. mobil tangki; dan

d. mobil penarik.

Peraturan Pemerintah ini mengatur tentang kewajiban-kewajiban yang harus dipatuhi oleh subjek yang menggunakan kendaraan. Kendaraan sesuai jenis dan pengelompokkannya memiliki kewajiban yang berbeda-beda yang harus dipenuhi. Misal dalam hal penggunaan alat pemantul Cahaya, lampu penunjuk arah, lampu rem, lampu mundur, Segitiga pengaman dan lain sebagainya. Kendaraan Bermotor jenis Mobil Barang yang menggunakan bak muatan harus disesuaikan konfigurasi sumbu, JBB, JBI, dan spesifikasi tipe landasan Kendaraan Bermotor.

Pasal 1 angka 16 mengatur Jumlah Berat Yang Diperbolehkan (JBB) adalah berat maksimum Kendaraan Bermotor berikut muatannya yang diperbolehkan menurut rancangannya. Pasal 1 angka 17, Jumlah Berat Kombinasi Yang Diperbolehkan

(JBKB) adalah berat maksimum rangkaian Kendaraan Bermotor berikut muatannya yang diperbolehkan menurut rancangannya. Pasal 56 JBB Jumlah Berat Yang Diperbolehkan dan/atau JBKB dihitung berdasarkan:

a. kekuatan konstruksi;

b. daya motor;

c. kapasitas pengereman;

d. kemampuan ban;

e. kekuatan sumbu; dan

f. ketinggian tanjakan jalan.

Pasal 1 angka 18 menyebut Jumlah Berat Yang Diizinkan (JBI) adalah berat maksimum Kendaraan Bermotor berikut muatannya yang diizinkan berdasarkan kelas jalan yang dilalui. Pasal 1 angka 19 menyebut Jumlah Berat Kombinasi Yang Diizinkan (JBKI) adalah berat maksimum rangkaian Kendaraan Bermotor berikut muatannya yang diizinkan berdasarkan kelas jalan yang dilalui.

Pasal 57 (1) JBI dan JBKI dihitung berdasarkan:

a. berat kosong Kendaraan;

b. JBB dan/atau JBKB;

c. dimensi Kendaraan dan bak muatan;

d. titik berat muatan dan pengemudi;

e. kelas jalan; dan

f. jumlah tempat duduk yang tersedia, bagi Mobil Bus

Kendaraan secara teknis meskipun mampu menanggung beban tertentu, hukum membatasi operasionalnya berdasarkan **kelas jalan yang dilalui** untuk melindungi infrastruktur publik dari kerusakan akibat beban berlebih.

11. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

Pasal 8 mengatur kewenangan Gubernur untuk menyusun rancangan rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi. Rancangan rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi ditetapkan dengan Peraturan Gubernur setelah mendapatkan pertimbangan Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan. Penyusunan rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi tersebut dilakukan dengan memperhatikan:

a. dokumen rencana tata ruang wilayah nasional;
b. dokumen rencana tata ruang wilayah provinsi;
c. dokumen rencana pembangunan jangka panjang daerah provinsi;
d. dokumen rencana induk perkeretaapian provinsi;
e. dokumen rencana induk pelabuhan nasional;
f. dokumen rencana induk nasional bandar udara; dan
g. dokumen rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan nasional.

Pasal 27 Ayat (1) mengatur tentang Penentuan lokasi, pengadaan, pemasangan, pemeliharaan, perbaikan, penghapusan, dan pengawasan perlengkapan jalan harus dilakukan sesuai dengan peruntukan. Selanjutnya dalam Pasal 27 Ayat (2) dan Ayat (3) menjelaskan lebih lanjut bahwa Penentuan lokasi, pengadaan, dan pemasangan perlengkapan jalan dilakukan berdasarkan hasil analisis manajemen dan rekayasa lalu lintas. Kewenangan untuk melaksanakan hal tersebut dilakukan oleh:

a. Menteri, untuk jalan nasional;

b. Gubernur, untuk jalan provinsi;

c. Bupati, untuk jalan kabupaten dan jalan desa; dan

d. Walikota, untuk jalan kota.

12. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

Pasal 51 mengatur jenis angkutan barang dengan kendaraan bermotor umum terdiri atas angkutan barang umum dan angkutan barang khusus. Berdasarkan Pasal 52 dinyatakan bahwa angkutan barang umum merupakan angkutan barang pada umumnya yang tidak berbahaya dan tidak memerlukan sarana khusus. Sedangkan angkutan barang khusus diatur dalam Pasal 53, yang menyebutkan bahwa angkutan barang khusus merupakan angkutan yang menggunakan mobil barang yang dirancang khusus sesuai dengan sifat dan bentuk barang yang diangkut. Barang khusus dapat berupa barang berbahaya dan barang tidak berbahaya, yang memerlukan sarana khusus.

Angkutan barang khusus berbahaya yang memerlukan sarana khusus berupa:

a. barang yang mudah meledak;

b. gas mampat, gas cair, gas terlarut pada tekanan atau temperatur tertentu;

c. cairan mudah menyala;

d. padatan mudah menyala;

e. bahan penghasil oksidan;

f. racun dan bahan yang mudah menular;

g. barang yang bersifat radioaktif;

h. barang yang bersifat korosif; dan/atau

i. barang khusus berbahaya lainnya.

Angkutan barang khusus tidak berbahaya yang memerlukan sarana khusus berupa:

a. benda yang berbentuk curah atau cair;

b. peti kemas;

c. tumbuhan;

d. hewan hidup; dan/atau

e. alat berat.

Ketentuan mengenai angkutan barang ini dijadikan dasar pertimbangan dalam Menyusun Peraturan Daerah Tentang Penyelenggaraan Jalan Umum Dan Jalan Khusus Bagi Angkutan Hasil Pertambangan Dan Perkebunan terutama jika baranag berupa hasil pertambangan dan Perkebunan tersebut merupakan barang yang memerlukan perlakuan khusus.

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

Pasal 2 Ayat (1) menyatakan bahwa Setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan wajib dilakukan analisis dampak Lalu Lintas. Selanjutnya dalam Ayat (2) dokumen analisis dampak Lalu Lintas terintegrasi dengan dokumen analisis mengenai dampak lingkungan hidup atau upaya pengelolaan lingkungan hidup dan upaya pemantauan lingkungan hidup.

Ketentuan Pasal 2 ayat (1) dan ayat (2) mengandung prinsip penting dalam tata kelola pembangunan dan penyelenggaraan lalu lintas, yaitu prinsip pencegahan melalui analisis dampak *(preventive legal approach)*. Secara normatif,

pasal tersebut menunjukkan bahwa setiap kegiatan pembangunan—baik pusat kegiatan, permukiman, maupun infrastruktur tidak boleh dilakukan tanpa mempertimbangkan dampaknya terhadap keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan. Hal ini sejalan dengan asas keselamatan sebagai prioritas utama sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 khususnya Pasal 3 huruf a dan huruf c, yang menegaskan bahwa penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan bertujuan untuk mewujudkan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, serta berkelanjutan.

Perspektif hukum administrasi memandang ketentuan Pasal 2 ayat (1) menegaskan adanya syarat administratif yang bersifat preventif terhadap dampak negatif bagi setiap kegiatan pembangunan. Artinya, sebelum pelaksanaan kegiatan dimulai, pengembang atau pihak yang bertanggung jawab wajib memperoleh hasil kajian Andalalin sebagai dokumen legal yang menunjukkan bahwa pembangunan tersebut telah memperhitungkan dampak lalu lintas secara komprehensif.

Sementara itu, Pasal 2 ayat (2) menegaskan integrasi antara dokumen Andalalin dan Amdal/UKL-UPL. Integrasi ini sangat penting dari perspektif hukum lingkungan dan tata ruang, karena kedua dokumen memiliki tujuan yang saling melengkapi yakni AMDAL menilai dampak aktifitas terhadap lingkungan hidup, sedangkan Andalalin menilai dampak aktifitas terhadap kelancaran, ketertiban, keamanan dan keselamatan lalu lintas. Keduanya berada dalam satu kerangka besar kebijakan pembangunan berkelanjutan *(sustainable development policy)*, yang mengedepankan keseimbangan antara pembangunan ekonomi,

kelestarian lingkungan, dan keselamatan publik. Integrasi ini dilakukan dengan memperhatikan keseluruhan dimensi dampak sosial, ekonomi, dan lingkungan.

Pengaturan mengenai Kendaraan bermotor yang bisa melintas di setiap kelas jalan terdapat pada Pasal 32 Ayat (1). Kendaraan Bermotor yang dapat berlalu lintas di jalan kelas I ditentukan:

a. ukuran lebar tidak melebihi 2.550 (dua ribu lima ratus lima puluh) milimeter;
b. ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter;
c. ukuran tinggi tidak melebihi 4.2OO (empat ribu dua ratus) milimeter; dan
d. ukuran muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton.

Kendaraan Bermotor yang dapat berlalu lintas di Jalan kelas II ditentukan:

a. ukuran lebar tidak melebihi 2.550 (dua ribu lima ratus lima puluh) milimeter;
b. ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter;
c. ukuran tinggi tidak melebihi 4.2OO (empat ribu dua ratus) milimeter; dan
d. ukuran muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton.

Kendaraan Bermotor yang dapat berlalu lintas di Jalan kelas III ditentukan:

a. ukuran lebar tidak melebihi 2.2OO (dua ribu dua ratus) milimeter;
b. ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter;
c. ukuran tinggi tidak melebihi 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter; dan
d. ukuran muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton.

Melalui pengaturan batas ukuran dan muatan kendaraan bermotor berdasarkan kelas jalan, pemerintah menjalankan pengendalian terhadap pemanfaatan infrastruktur jalan agar tetap sesuai dengan kapasitas teknis dan daya

dukungnya. Penentuan kriteria kendaraan bermotor tersebut mencerminkan keseimbangan antara hak dan kewajiban dalam penggunaan jalan umum. Di satu sisi, setiap orang berhak menggunakan jalan sesuai peruntukannya namun di sisi lain, penggunaan tersebut harus tunduk pada ketentuan teknis yang bertujuan melindungi kepentingan publik yang lebih luas.

14. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 18 Tahun 2021 tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan

Aktivitas angkutan hasil tambang dan perkebunan sering kali menimbulkan beban berlebih (overload) terhadap jalan umum, yang berdampak pada kerusakan infrastruktur, peningkatan biaya pemeliharaan jalan, serta potensi kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu, pembangunan dan pengelolaan fasilitas penimbangan di titik-titik strategis merupakan wujud fungsi pengawasan (toezicht) oleh pemerintah daerah terhadap pelaku usaha di bidang transportasi hasil tambang dan perkebunan. Sebagaimana dalam Pasal 1 angka 1 menyebutkan keberadaan fasilitas penimbangan. Fasilitas Penimbangan adalah fasilitas penimbangan yang dipasang secara tetap yang terdiri atas fasilitas utama dan fasilitas penunjang yang mempunyai fungsi pengawasan muatan angkutan barang.

Pengawasan yang didukung dengan alat ukur seperti *weigh bridge* memungkinkan pemerintah daerah menjalankan **fungsi preventif** (pencegahan pelanggaran muatan berlebih) sekaligus **fungsi represif** (pemberian sanksi administratif terhadap pelanggaran daya angkut atau dimensi kendaraan).

Pasal 2

(1) Pengemudi dan Perusahaan Angkutan Umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai:

a. tata cara pemuatan;

b. daya angkut;

c. dimensi kendaraan; dan

d. kelas jalan yang dilalui.

(2) Tata cara pemuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilaksanakan dengan mempertimbangkan:

a. penempatan muatan pada ruang muatan;

b. distribusi beban;

c. tata cara pengikatan muatan;

d. tata cara pengemasan; dan

e. tata cara pemberian label atau tanda.

(3) Daya angkut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b ditetapkan berdasarkan jumlah berat yang diizinkan (JBI) dan/ atau jumlah berat kombinasi yangdiizinkan (JBKI).

(4) Dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan dimensi utama kendaraan bermotor yang meliputi panjang, lebar, tinggi, julur depan dan julur belakang kendaraan bermotor sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

(5) Kelas jalan yang dilalui sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d ditentukan berdasarkan rambu kelas jalan

Pasal 3

(1) Untuk mengawasi pemenuhan terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) dilakukan pengawasan muatan Angkutan Barang.

(2) Pengawasan muatan Angkutan Barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan menggunakan alat pengawasan dan pengamanan jalan.

(3) Alat pengawasan dan pengamanan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas:

a. Alat Penimbangan yang dipasang secara tetap; atau

b. Alat Penimbangan yang dapat dipindahkan.

Pasal ini menekankan kewajiban hukum bagi pengemudi dan perusahaan angkutan umum barang untuk mematuhi empat aspek penting, yakni tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan, dan kelas jalan yang dilalui. Dalam konteks penyusunan Raperda Penyelenggaraan Jalan Umum dan Khusus atas Angkutan Hasil Pertambangan dan Perkebunan, norma ini menekankan pada instrumen pengendalian dan perlindungan terhadap daya dukung infrastruktur jalan daerah.

BAB IV

LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS

Pembentukan Peraturan Daerah yang baik, menuntut adanya partisipasi masyarakat yang dapat termuat dalam uraian sebagai berikut:[60]

1. Landasan Filosofis yakni uraian yang bersifat mendalam mengenai apa yang terkandung dalam peraturan perundang-undangan.
2. Landasan yuridis yakni uraian tentang dasar hukum yang menjadi acuan dalam pembentukan peraturan perundang-undangan. Terdiri atas landasan yuridis formal dan landasan yuridis materil.
3. Landasan Sosiologis yakni uraian tentang kebutuhan masyarakat akan hadirnya suatu peraturan perundang-undangan sehingga peraturan tersebut dapat diterima oleh masyarakat serta memiliki daya laku dan daya guna dalam pelaksanaannya.

A. Landasan Filosofis

Secara filosofis dalam kaitannya dengan tujuan hukum, berdasarkan cita-cita hukum Pancasila menghendaki pengayoman kepada manusia, yakni melindungi manusia secara pasif (preventif) dengan mencegah perbuatan yang tidak baik dari pemerintah dan secara aktif menciptakan kondisi masyarakat yang manusiawi secara adil.[61] Hal ini sejalan dengan tujuan Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana yang termaktub dalam Alinea ke- IV Pembukaan UUD NKRI Tahun 1945, yaitu:

[60] Sinamo, *Ibid*, 70.
[61] Bernard Arief Shidarta, *Refleksi Tentang Struktur Ilmu Hukum* (Mandar Maju, 2009), 190.

"...melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial."

Tujuan tersebut di atas hendak diwujudkan melalui berbagai pelayanan publik oleh pemerintah yang sangat ditentukan oleh kualitas peraturan perundang-undangan yang msinaqelandasi penyelenggaraan negara. Peraturan perundang—undangan yang dibentuk menjadi *rule of the game* dari penyelenggaraan negara, berfungsi sebagai dasar legalitas penyelenggaraan negara sekaligus rambu-rambu bagi pemerintah dalam menjalankan fungsi-fungsinya.

Pancasila merupakan sumber dari segala sumber hukum. Pancasila sebagai sumber segala sumber hukum memiliki arti bahwa Pancasila menjadi dasar dan sumber dari seluruh sistem hukum di Indonesia. Hal ini berarti bahwa semua peraturan perundang-undangan, baik yang tertulis maupun tidak tertulis, harus didasarkan dan selaras dengan nilai-nilai Pancasila. Dengan kata lain, Pancasila menjadi ruh dan landasan dari setiap peraturan hukum yang berlaku di Indonesia. Pancasila juga sebagai cita hukum rakyat Indonesia menjadi bintang pemandu yang memberikan pedoman dan bimbingan terhadap segala kegiatan serta menjiwai isi dalam tiap peraturan perundangundangan sekaligus menjadi kerangka yang membatasi ruang gerak isi dari peraturan perundang-undangan tersebut.[62] Pembentukan suatu peraturan perundang-undangan termasuk peraturan daerah harus sesuai dengan nilai- nilai filosofis bangsa yang termaktub dalam

[62] Maria Farida Indrati, *Op.Cit*, 59.

Pancasila yakni nilai ketuhanan, kemanusiaan, persatuan, kerakyatan dan keadilan sosial.

Landasan filosofis yang menjadi dasar bagi penyusunan Peraturan Daerah Provinsi Sulawesi Tengah adalah sila pertama hingga sila kelima dari Pancasila. Menurut Notonegoro, alasan mengapa Pancasila dapat dijadikan sebagai falsafah negara karena telah memenuhi empat syarat sebab (kausalitas) yaitu sebagai berikut:[63]

1. Causa Materialis (asal mula bahan) Causa materialis artinya asal mula bahan, artinya sebelum Pancasila dirumuskan sebagai suatu asas kehidupan bangsa, maka unsur-unsur Pancasila sudah ada sejak zaman dahulu jauh sebelum Pancasila terbentuk. Adapun bukti tersebut dapat dilihat dari adat istiadat, kebudayaan, agama-agama dan nilai-nilai lainnya yang tumbuh dan hidup di dalam masyarakat.
2. Causa Formalis (asal mula bentuk) berarti asal mula bentuk atau bangunan. Hal ini mengandung arti bahwa para founding fathre and mother negara Republik Indonesia a yang mewakili di dalam BPUPK merumuskan dan membahas tentang Pancasila. Hal ini juga disebut sebagai asal mula tujuan.
3. Causa Efisien (asal mula karya) berarti bahwa sejak dimulai dirumuskan dan dibahas dalam sidang BPUPK yang pertama hingga yang kedua yang dilanjutkan dalam sidang PPKI yang dimana menjadikan Pancasila sebagai

[63] Geofani Milthree Saragih, "'PANCASILA SEBAGAI LANDASAN FILOSOFIS PEMBENTUKAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN DI INDONESIA," *Jurnal Pancasila dan Kewarganegaraan* 2, no. 1 (2022): 26, https://www.academia.edu/download/87998402/PANCASILA_SEBAGAI_LANDASAN_FILOSOFIS_PEMBENTUKAN_PERATURAN_PERUNDANG_UNDANGAN_DI_INDONESIA.pdf.

dasar filsafat negara pada tanggal 18 Agustus 1945 sebagai asal mula karya.

4. Causa Finalis berarti berkaitan dengan tujuan dirumuskannya Pancasila sebagai dasar negara Indonesia.

Nilai-nilai dasar dari kelima sila dari Pancasila sebagai landasan filosofis penyusunan naskah kajian ini dapat diuraikan sebagai berikut:

- Sila ketuhanan yang maha esa, Membawa makna bahwa setiap individu harus beriman dan bertakwa kepada Tuhan Yang Maha Esa sesuai dengan agama dan kepercayaannya masing-masing. Ini juga mencakup nilai-nilai toleransi antar umat beragama dan hidup rukun. Melalui pembentukan rancangan peraturan daerah ini sejalan dengan sikap menjalankan kewajiban agama masing-masing dan menghindari tindakan yang merugikan orang lain serta memanfaatkan transportasi sebagai sarana untuk mencapai tujuan yang positif dan bermanfaat.
- Slia kemanusiaan yang adil dan beradab, Menekankan pentingnya menghargai martabat manusia sebagai makhluk ciptaan Tuhan yang memiliki hak dan kewajiban yang sama. Ini mencakup nilai-nilai seperti menghargai hak asasi manusia, tidak melakukan kekerasan, dan menjunjung tinggi nilai-nilai kemanusiaan. Secara konkret berkaitan dengan pemanfaatan jalan harus berorientasi pada Menghormati hak dan martabat manusia, termasuk penumpang dan pengguna jalan, Memperlakukan semua orang dengan adil dan tanpa diskriminasi serta Mengutamakan keselamatan dan kenyamanan dalam transportasi

- Sila persatuan Indonesia, Menekankan pentingnya persatuan dan kesatuan bangsa Indonesia. Nilai ini dapat diwujudkan melalui cinta tanah air, menggunakan bahasa persatuan, dan menjunjung tinggi nilai-nilai persatuan. Dalam aktifitas pemanfaatan jalan, harus memelihara kerukunan dan persatuan dalam sesama pengguna jalan serta mengutamakan kepentingan umum di atas kepentingan pribadi.
- Sila Kemanusiaan yang dipimpin oleh hikmat kebijaksanaan dalam permusyawaratan perwakilan, Menekankan pentingnya musyawarah dan mufakat dalam mengambil keputusan. Nilai ini juga mencakup pentingnya menghormati setiap keputusan yang diambil melalui musyawarah dan tidak memaksakan kehendak kepada orang lain. Dalam penyusunan peraturan perundang-undangan, pengambilan keputusan terkait penyelenggaraan pemerintahan di bidang perhubungan harus mengutamakan kepentingan bersama dengan prinsip musyawarah mufakat serta mengakomodir aspirasi masyarakat.
- Sila keadilan sosial bagi seluruh rakyat indonesia, Menekankan pentingnya keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Ini mencakup nilai-nilai seperti mengembangkan sikap adil, menjaga keseimbangan hak dan kewajiban, serta menghormati hak orang lain. Pemanfaatan jalan harus memperhatikan hak akses bagi semua orang agar prasarana jalan dapat dinikmati oleh seluruh lapisan masyarakat.

Penggunaan jalan umum untuk angkutan hasil pertambangan dan perkebunan secara ideologis mempertentangkan antara ideologi kemakmuran ekonomi dan keadilan sosial. Bagi pelaku usaha tambang/perkebunan memandang jalan sebagai sarana strategis mempercepat distribusi, menekan biaya logistik, dan

mendorong pertumbuhan PAD. Jalan diposisikan sebagai infrastruktur ekonomi yang harus mendukung investasi. Sementara masyarakat menghendaki penggunaan jalan yang adil, tidak menimbulkan kerusakan, dan tidak mengganggu hak mereka atas keselamatan, kenyamanan, dan lingkungan sehat. Jalan dipandang sebagai barang publik (public goods) yang harus dilindungi bagi seluruh rakyat, bukan hanya bagi industri. Ranperda harus menegaskan bahwa pembangunan ekonomi tidak boleh mengorbankan keadilan dan kesejahteraan masyarakat sebagai pemilik hak kolektif atas jalan.

Pertentangan secara ideologis juga berasal dari pandangan bahwa Sektor tambang dan perkebunan memerlukan kelancaran mobilitas barang dengan hambatan regulasi minimal. Ada tuntutan agar jalan umum tetap dapat dipakai tanpa pembatasan yang dianggap menghambat produktivitas. Industri pertambangan dan perkebunan beroperasi dengan paradigma pemanfaatan maksimal sumber daya bagi pembangunan ekonomi. Jalan umum menjadi jalur distribusi yang memudahkan eksploitasi tersebut. Kerusakan jalan, debu, peningkatan emisi, dan perubahan tata ruang merupakan dampak nyata angkutan berat. Namun, pada sisi lainnya penggunaan jalan umum oleh kendaraan berat membahayakan keselamatan pengguna lain (kecelakaan, kemacetan, polusi debu). Ranperda harus menetapkan standar keselamatan yang ketat, meskipun hal itu membatasi kebebasan pelaku usaha. Prinsip **ekologis dan keberlanjutan** merupakan implementasi Sila ke-5 dan semangat *eco-justice* dalam Pancasila. Ranperda harus memasukkan kewajiban pemeliharaan, kompensasi kerusakan, dan tanggung jawab ekologis pelaku usaha.ruas jalan

Cita hukum (*rechtsidee)* Pancasila pada hakikatnya menempatkan hukum sebagai aturan tingkah laku masyarakat berakar pada gagasan, rasa, karsa, cipta dan fikiran dari masyarakat itu sendiri yang pada intinya terdiri atas 3 (tiga) unsur yakni keadilan, kehasilgunaan (*doelmatigheid*) dan kepastian hukum.[64] Tiga unsur inilah yang harus mendasari setiap pembentukan peraturan perundang-undangan. Setiap norma hukum yang dibuat mengandung muatan tentang hak dan kewajiban

[64] Arief Shidarta, *Op.Cit,* 181.

para subjek hukum, sehingga hal-hal mengenai keadilan merupakan suatu yang prinsip. Keseimbangan antara hak dan kewajiban subjek hukum terakomodasi dalam setiap norma yang dibuat sehingga tidak ada yang merasa dirugikan satu sama lainnya. Terutama jika hal yang diatur berkaitan dengan kepentingan masyarakat umum, maka keadilan masyarakat harus diutamakan tanpa mengorbankan kepentingan individu. Pengaturan tentang lalu lintas angkutan hasil pertambangan dan perkebunan dengan segala kepentingan yang melekat perlu diatur secara khusus agar masyarakat secara umum tidak merasa dikorbankan dengan adanya aktifitas pengangkutan hasil pertambangan dan perkebunan namun tetap mengakomodir kepentingan pelaku usaha pertambangan dan perkebunan. Untuk itulah hukum hadir mampu merangkul semua kepentingan sehingga tujuan hukum kepastian, keadilan, dan kemanfaatan dapat tercapai.

Sistem transportasi menjadi penghubung manusia yang memiliki keterbatasan jarak sehingga mudah untuk dapat memenuhi kepetingannya dalam berbagai aspek kehidupannya. Hal ini sejalan dan mencerminkan nilai-nilai Pancasila dan Undang-Undang Dasar NKRI Tahun 1945 untuk mewujudkan keadilan ekonomi, sosial, lingkungan dan kesejahteraan bagi seluruh rakyat Indonesia. Nilai keadilan ekonomi dan sosial melalui pengaturan pemanfaatan jalan umum yang memberi ruang bagi pengusaha yang memanfaatkan jalan untuk distribusi hasil pertambangan dan perkebunan dan masyarakat tidak terganggu akibat aktifitas transportasi dari angkutan hasil pertambangan dan perkebunan. Nilai lingkungan dalam pemanfaatan jalan melalui aktifitas transportasi yang ramah lingkungan, tidak menimbulkan polusi udara akibat muatan hasil pertambangan dan perkebunan serta bertanggungjawab apabila terjadi pencemaran

lingkungan. Pada akhirnya dapat diarahkan untuk mewujudkan kesejahteraan bagi seluruh rakyat Indonesia.

B. Landasan Sosiologis

Kepatuhan hukum merupakan konsekuensi dari sifat memaksa suatu aturan. Apabila individu tidak patuh terhadap suatu ketentuan hukum maka akan dijatuhi sanksi. Pemberian sanksi sebagai upaya untuk memastikan setiap subjek hukum tunduk dan patuh terhadap aturan hukum. Kepatuhan hukum masyarakat juga ditentukan oleh aturan yang ada apakah aturan tersebut memang telah sesuai dengan aspirasi dan kebutuhan masyarat atau tidak, sehingga terlahir masyarakat yang butuh terhadap hukum. Namun mengandalkan sanksi hukum sebagai ancaman untuk memaksa subjek hukum patuh terhadap aturan sejatinya kurang tepat sebab jika hukum dipahami sebagai norma menghendaki keajeg-an atau tatanan yang tertib teratur serta penjelmaan dari kehendak masyarakat maka kepatuhan hukum itu akan tercipta secara sukarela. Subjek hukum menyadari bahwa inilah hukum yang dikehendaki oleh semua pihak. Olehnya mengapa aspek sosiologis dari pembentukan peraturan perundang-undangan itu menjadi penting adanya. Landasan sosiologis ini menjadi dasar bagi pembentuk peraturan bahwa aturan yang akan dibentuk ini sejalan dengan aspirasi dan kebutuhan masyarakat dimana aturan itu akan berlaku.

Landasan sosiologis ini bagi pembentuk peraturan diperoleh dari aspirasi masyarakat yang diserap kemudian diterjemahkan dalam bahasa normatif. Namun, cara menerjemahkan aspirasi ini juga tidak mudah. Sebab seringkali pilihan hukum yang diambil oleh pembentuk hukum tidak sesuai dengan kehendak masyarakat.

Landasan sosiologis suatu peraturan perundang-undangan memuat secara sosiologis kebutuhan masyarakat atas suatu peraturan. Norma dalam pelaksanaannya berlakunya suatu norma atas dasar daya laku (*validity)*, juga harus memiliki daya guna untuk mengetahui apakah suatu peraturan tersebut efektif atau tidak. Semakin banyak aspirasi dan kebutuhan hukum masyarakat yang diakomodir dalam suatu peraturan maka semakin ber daya guna suatu norma. Berdasarkan hal tersebut, maka muncul pertanyaan penting apa urgensi lahirnya peraturan daerah tentang penyelenggaraan penggunaan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil pertambangan dan hasil perkebunan? Masalah apa yang dapat diselesaikan dengan berlakunya peraturan daerah tersebut. Untuk menjawab pertanyaan tersebut perlu diuraikan masalah apa yang ada saat ini yang memerlukan adanya pengaturan hukum terkait penyelenggaraan penggunaan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil pertambangan dan hasil perkebunan.

Penyusunan peraturan daerah tentang penyelenggaraan penggunaan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil pertambangan dan hasil perkebunan mendesak untuk mengatasi berbagai permasalahan seputar pemanfaatan jalan umum dan jalan khusus, dimana akibat minimnya pengaturan menyebabkan kepentingan masyarakat secara umum seringkali berbenturan dengan kepentingan perusahaan dimana angkutan hasil pertambangan dan perkebunan yang melewati jalan umum dapat menimbulkan kerusakan infrastruktur jalan, kemacetan, dan pencemaran lingkungan. Pembagian kelas jalan dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 menjadi dasar bagi kendaraan angkutan yang melewati jalan. Pembagian kelas jalan ini didasarkan pada daya dukung muatan sumbu terberat (MST) kendaraan dan dimensi kendaraan. Kendaraan dengan MST yang melebihi berat dapat

menyebabkan kerusakan pada struktur jalan. Demikian pula dengan dimensi kendaraan dapat menyebabkan kemacetan dan menganggu arus lalu lintas jika tidak diatur dengan baik. Selama ini penyelenggaraan lalu lintas di daerah mengacu terhadap peraturan perundang-undangan skala nasional, karena pada tingkat Provinsi belum ada peraturan perundang-undangan yang mengatur hal tersebut. Konsekuensi dari minimnya pengaturan seputar pemanfaatan jalan umum dan jalan khusus untuk kendaraan dengan MST kendaraan besar dapat mengakibatkan konflik kepentingan dengan masyarakat yang juga memanfaatkan prasarana jalan. Aktifitas distribusi hasil pertambangan dan perkebunan yang memanfaatkan prasarana jalan dapat menimbulkan beberapa masalah yang jika dibiarkan berlarut-larut tanpa pengaturan yang memadai, jelas dan tegas. Berbagai kepentingan menyangkut pemanfaatan jalan dapat ditampung melalui penjaringan aspirasi masyarakat, kemudian kepentingan tersebut diakomodir dalam bentuk norma-norma hukum yang memiliki sifat bermacam-macam. Sifat norma dapat berupa:

a) Perintah (*gebod)*
b) Larangan (*verbod)*
c) Perizinan *(Toestemming)*
d) pembebasan *(Vrijstelling)*

Keempat sifat norma tersebut dapat diwujudkan pada peraturan daerah yang dibentuk. Subjek-subjek yang memiliki kepentingan atas pemanfaatan jalan dilekatkan kewajiban-kewajiban dan hak-hak tertentu dalam rangka menjamin keadilan dalam pemanfaatan jalan. Pemerintah Provinsi dapat menggunakan instrumen perizinan dan dispensasi untuk mengendalikan aktifitas masyarakat

yang memanfaatkan prasarana jalan. Di sisi lain pengawasan oleh pemerintah perlu diperkuat secara substansi dan struktur hukum agar terbentuk sistem transportasi yang berkepastian hukum, berkeadilan dan bermanfaat. Sebagaimana teori tentang 3 (tiga) nilai dasar hukum dikemukakan oleh Gustav Radbruch menyebut bahwa dalam hukum harus memiliki tiga nilai dasar yaitu kepastian hukum, keadilan dan kemanfaatan. Dalam berbagai tulisan tentang hukum dijelaskan bahwa menciptakan dan mewujudkan rasa keadilan itu merupakan hal yang penting dan menjadi tujuan utama dari hukum. Namun, pandangan ini berbeda-beda tergantung dari aliran pemikiran hukum yang melatarbelakangi pemikiran tersebut. Oleh beberapa pemikir hukum, tujuan hukum dikatakan tidak semata mewujudkan keadilan namun melalui perkembangan paradigma hukum, hukum hendak mewujudkan kepastian, kemanfaatan, kesejahteraan, perdamaian dan lain sebagainya.[65] Menurut Paul Scholten, pemikiran tentang tujuan hukum selalu diarahkan untuk mencapai keseimbangan pada 3 (tiga) hal antara lain keseimbangan antara individu dan masyarakat, adanya kesamaan dihadapan hukum dan pemerintahan, serta harus berpihak pada kebaikan dan menghukum kejahatan atau kebatilan.[66] Demikian pula dalam peraturan perundang-undangan tentang pemanfaatan jalan tidak boleh hanya menjamin soal kepastian, namun harus pula diarahkan untuk mencapai keadilan dan kemanfaatan. Menurut pandangan Aristoteles, membagi keadilan dalam 2 (dua) bentuk yakni keadilan komutatif dan keadilan distributif. Keadilan komutatif memberikan kepada semua orang secara sama. Sedangkan keadilan distributif sebaliknya mempertimbangkan aspek lain sehingga memberikan kepada setiap orang secara berimbang.

[65] Irwansyah, *Kajian Ilmu Hukum*, 1 ed. (Mirra Buana Media, 2020), 130.
[66] I*bid*, 132.

Pemberlakuan kedua jenis keadilan ini harus disesuaikan dengan konteksnya. Dalam keadaan tertentu, sesuatu itu dapat dikatakan adil jika memberikan kepada semua orang sama rata tanpa membeda-bedakan. Namun dalam keadaan tertentu justru keadilan itu dapat tercermin apabila memberikan perlakuan kepada setiap orang secara berbeda. Sehingga keadilan ini terkadang sangat sulit untuk dicapai, namun objektifitasnya mengacu kepada hukum itu sendiri. Adil adalah apa yang adil menurut hukum. Hukum harus hadir untuk mewujudkan keadilan bagi seluruh lapisan masyarakat. Kepentingan masyarakat atas pemanfaatan jalan harus diperhatikan secara keseluruhan termasuk kepentingan pengusaha pertambangan dan perkebunan yang ingin memanfaatkan prasarana jalan dalam pendistribusian hasil tambang dan perkebunannya.

Transportasi merupakan hal penting yang menunjang pemenuhan berbagai hak setiap individu. Hal ini dikarenakan transportasi yang baik akan memudahkan manusia dalam menjalankan aktfitas yang berhubungan dengan kepentingannya. Transportasi secara sosial haruslah memudahkan aktifitas manusia, sehingga setiap kebijakan terkait hal tersebut haruslah mempertimbangkan aspek kemanfaatan bagi masyarakat secara meluas. Bukan hanya manfaat sebagian kelompok namun manfaat bagi masyarakat. Transportasi dari aspek lingkungan harus sejalan dengan kelestarian lingkungan. Kebijakan dalam bidang transportasi memastikan bahwa lingkungan tidak menerima dampak negatif dari transportasi tersebut. Transportasi dari sisi ekonomi, dapat meningkatkan nilai ekonomi bagi yang memanfaatkannya.

Transportasi ini dilihat dari segi objek yang diangkut dapat dibagi antara lain, angkutan penumpang dan angkutan barang. Dari segi teknis dan alat

pengangkutnya bisa dibagi menjadi angkutan jalan raya, Angkutan rel, angkutan air di pedalaman, angkutan laut, angkutan pipa dan angkutan udara. Sistem transportasi merupakan sarana dan prasarana yang selalu berkaitan dengan faktor teknis yakni sarana sebagai alat untuk mencapai tujuan dan prasarana adalah infrastruktur, benda, yang membantu agar sarana ini dapat berfungsi dengan baik sehingga sampai ditempat tujuan.

Transportasi ini sesungguhnya lahir karena adanya kesenjangan jarak antara lokasi yang menjadi tempat dimana kebutuhan atau kepentingan subjek dapat dipenuhi. Misal para pelaku usaha, tentu saja kepentingannya terkait lokasi sumber, lokasi produksi dan lokasi konsumen yang berbeda sehingga sarana transportasi ini dibutuhkan. Namun transportasi sebagai suatu sistem harus dipahami secara komprehensif karena dapat beririsan dengan kepentingan kepentingan subjek lainnya terkait yang juga memanfaatkan sarana transportasi.

Hal-hal mendasar dalam naskah kajian ini sebagai landasan sosiologis penyusunan rancangan Peraturan Daerah ini dapat diuraikan sebagai berikut:

a. Kebutuhan Masyarakat: Pemanfaatan jalan umum oleh truk angkutan tambang dan perkebunan seringkali menimbulkan masalah seperti kerusakan jalan, gangguan lalu lintas, dan risiko kecelakaan. Perda ini hadir untuk mengatasi masalah tersebut dengan mengatur penggunaan jalan secara lebih terstruktur.
b. Keamanan dan Kenyamanan: Perda ini bertujuan untuk menjamin keamanan, keselamatan, dan kenyamanan semua pengguna jalan, termasuk masyarakat umum dan juga para sopir angkutan hasil tambang dan perkebunan.

c. Kelancaran Lalu Lintas: Dengan mengatur penggunaan jalan, Perda ini diharapkan dapat menjaga kelancaran arus lalu lintas dan mengurangi potensi kemacetan yang disebabkan oleh truk tambang dan perkebunan.

d. Pemeliharaan Jalan: Perda ini juga bertujuan untuk mencegah kerusakan jalan akibat beban berat truk tambang dan perkebunan, sehingga jalan dapat berfungsi dengan baik untuk jangka panjang.

e. Ketertiban: Peraturan ini memberikan landasan hukum yang jelas bagi pemerintah daerah untuk mengawasi dan menegakkan aturan terkait penggunaan jalan umum dan jalan khusus oleh angkutan hasil tambang dan perkebunan, sehingga menciptakan ketertiban dan menghindari praktik ilegal.

f. Penyelesaian Konflik: Perda ini juga dapat menjadi solusi untuk menyelesaikan konflik yang mungkin timbul antara masyarakat yang tinggal di sekitar jalan dengan pengusaha tambang dan perkebunan terkait penggunaan jalan.

g. Pemberdayaan Masyarakat: Perda ini dapat memberikan rasa keadilan dan memberikan manfaat ekonomi bagi masyarakat yang terlibat langsung dalam aktivitas tambang dan perkebunan, seperti menyediakan lapangan kerja dan meningkatkan kesejahteraan.

Secara umum, pembentukan peraturan daerah (Perda) tentang pemanfaatan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil pertambangan dan perkebunan berfokus pada kebutuhan dan kepentingan masyarakat terkait keamanan, kenyamanan, dan kelancaran lalu lintas. Perda ini bertujuan untuk menjaga kelestarian jalan umum dan jalan khusus, serta memastikan distribusi hasil

tambang dan perkebunan berjalan lancar tanpa merusak infrastruktur atau mengganggu pengguna jalan Sistem transportasi ini terdiri dari bagian bagian penting yang saling terhubung antara lain: subjek yang membutuhkan, objek yang dibutuhkan, kendaraan, jalan sebagai penghubung dan organ yang mengatur sistem tersebut/pemerintah. Unsur unsur tersebut saling terkait dan mempengaruhi satu sama lain. Pembentuk hukum harus hati-hati dan cermat pada saat merumuskan hukum untuk memperhatikan unsur unsur tersebut. Dengan demikian, Rancangan perda ini dirancang untuk menjawab kebutuhan sosial masyarakat Sulawesi Tengah terhadap ketertiban, keselamatan, keadilan, dan perlindungan dalam penggunaan jalan oleh kendaraan angkutan hasil tambang dan perkebunan. Ini juga sejalan dengan semangat otonomi daerah yang mendorong pemerintah daerah untuk merespons secara langsung permasalahan dan aspirasi warganya.

C. Landasan Yuridis

Negara Indonesia sebagai suatu negara hukum menempatkan hukum sebagai dasar bagi seluruh aspek penyelenggaran kehidupan bernegara, mulai dari tingkat pusat hingga daerah. Dalam konteks Negara hukum modern, membentuk peraturan perundang-undangan bukan sekadar sebagai dasar formalitas saja dalam bernegara namun juga menyentuh aspek materiil dari pembentukan hukum bahwa hukum harus diarahkan untuk mencapai kesejahteran bagi masyarakat.

Pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik adalah yang sesuai dengan asas/prinsip pembentukan peraturan peraundang-undangan. Attamimi

mengemukakan terdapat 3 (tiga) macam asas pembentukan hukum peraturan perundang-undangan, sebagai berikut:[67]

3. Asas cita hukum Indonesia, yakni Pancasila sekaligus sebagai norma fundamental negara;
4. Asas bernegara berdasarkan atas hukum dan asas pemerintahan berdasarkan konstitusi;

Asas lainnya yang meliputi asas formal dan asas materil. Asas formal berkaitan dengan proses pembentukan norma dan asas materil berkaitan dengan substansi (isi) norma.

Landasan yuridis suatu peraturan perundang-undangan merupakan uraian pertimbangan terkait permasalahan serta solusi permasalahan tersebut dalam rangka mengisi kekosongan hukum. Hal penting yang perlu diakomodir dalam landasan yuridis antara lain:[68]

1. Kewenangan pembentuk peraturan perundang-undangan;
2. Kesesuaian bentuk dan atau jenis peraturan perundang-undangan dengan materi yang diatur;
3. Kesesuaian dengan tata cara pembentukan peraturan perundang-undangan tersebut;
4. Kesesuaian dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi.

Berdasarkan Pasal 1 angka 7 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 12 tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (untuk selanjutnya disebut UU

[67] Sinamo, *Op.Cit*, 70.
[68] Agustina dan Sagita Purnomo, "Kajian Yuridis Peraturan Perundang-Undangan Yang Baik dan Berkeadilan Bagi Masyarakat," *Al-Manhaj: Jurnal Hukum dan Pranata Sosial Islam* 5, no. 2 (2023), https://doi.org/10.37680/almanhaj.v5i2.2867.

Pembentukan Peraturan Perundang-undangan) dijelaskan bahwa Peraturan Daerah Provinsi adalah Peraturan perundang-Undangan yang dibentuk oleh Dewan Perwakilan Rakyat Daerah dengan persetujuan bersama Gubernur.[69]

Rancangan Peraturan Daerah Provinsi dapat berasal dari DPRD Provinsi atau Gubernur. Rancangan Peraturan Daerah Provinsi dapat diajukan oleh anggota, komisi, gabungan komisi, atau alat kelengkapan DPRD Provinsi yang khusus menangani bidang legislasi.

Dengan demikian, pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Sulawesi Tengah tentang penyelenggaraan penggunaan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil pertambangan dan hasil perkebunan kelapa sawit harus disesuaikan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi. Berdasarkan Pasal 7 ayat (1) UU No. 12/2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, adapun yang menjadi hierarki Peraturan perundang-undangan adalah Undang-Undang Dasar, TAP MPR, Undang- Undang/Perppu, PP, Perpres, Perda Provinsi, dan Perda Kabupaten/Kota.

Dari segi isi atau substansi hukum, norma hukum dapat berbentuk perintah, larangan, izin dan dispensasi. Peraturan perundang-undangan dapat berisikan norma tentang perintah, larang, izin maupun dispensasi di dalamnya.

Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan adalah materi yang dimuat dalam Peraturan Perundang-undangan sesuai dengan jenis, fungsi, dan hierarki Peraturan Perundang-undangan.[70] Berdasarkan Pasal 14 Undang-Undang Nomor

[69] Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 12 tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, diakses 21 Oktober 2025, https://peraturan.bpk.go.id/Details/121716/uu-no-15-tahun-2019.
[70] Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 12 tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan.

12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan Materi muatan Peraturan Daerah Provinsi berisi materi muatan dalam rangka penyelenggaraan otonomi daerah dan tugas pembantuan serta menampung kondisi khusus daerah dan/atau penjabaran lebih lanjut Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi.

Daerah dapat mengatur yang menjadi urusan pemerintahannya selain mengatur penjabaran lebih lanjut peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi. Urusan Pemerintahan adalah kekuasaan pemerintahan yang menjadi kewenangan Presiden yang pelaksanaannya dilakukan oleh kementerian negara dan penyelenggara Pemerintahan Daerah untuk melindungi, melayani, memberdayakan, dan menyejahterakan masyarakat. Urusan Pemerintahan terdiri atas urusan pemerintahan absolut, urusan pemerintahan konkuren, dan urusan pemerintahan umum. Urusan pemerintahan absolut adalah Urusan Pemerintahan yang sepenuhnya menjadi kewenangan Pemerintah Pusat yaitu politik luar negeri, pertahanan, keamanan, yustisi, moneter dan fiskal nasional dan agama. Pemerintah daerah provinsi dan/atau kabupaten kota tidak dapat menjalankan kewenangan tersebut. Urusan pemerintahan konkuren adalah Urusan Pemerintahan yang dibagi antara Pemerintah Pusat dan Daerah provinsi dan Daerah kabupaten/kota. Urusan pemerintahan konkuren yang diserahkan ke Daerah menjadi dasar pelaksanaan Otonomi Daerah. Urusan pemerintahan konkuren terdiri atas urusan pemerintahan wajib dan urusan pemerintahan pilihan. Urusan pemerintahan wajib terdiri atas urusan yang berkaitan dengan pelayanan dasar dan tidak berkaitan dengan pelayanan dasar. Urusan Pemerintahan Wajib

yang berkaitan dengan Pelayanan Dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (2) meliputi:

a. Pendidikan;
b. Kesehatan
c. pekerjaan umum dan penataan ruang;
d. perumahan rakyat dan kawasan permukiman;
e. ketenteraman, ketertiban umum, dan pelindungan masyarakat;dan
f. sosial.

Urusan Pemerintahan Wajib yang tidak berkaitan dengan Pelayanan Dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (2) meliputi:

a. tenaga kerja;
b. pemberdayaan perempuan dan pelindungan anak;
c. pangan;
d. pertanahan;
e. lingkungan hidup;
f. administrasi kependudukan dan pencatatan sipil;
g. pemberdayaan masyarakat dan Desa;
h. pengendalian penduduk dan keluarga berencana;
i. perhubungan;
j. komunikasi dan informatika;
k. koperasi, usaha kecil, dan menengah;
l. penanaman modal;
m. kepemudaan dan olah raga;
n. statistik;

o. persandian;

p. kebudayaan;

q. perpustakaan; dan

r. kearsipan.

Urusan Pemerintahan Pilihan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (1) meliputi:

a. kelautan dan perikanan;

b. pariwisata;

c. pertanian;

d. kehutanan;

e. energi dan sumber daya mineral;

f. perdagangan;

g. perindustrian; dan

h. transmigrasi.

Pembagian urusan pemerintahan konkuren antara Pemerintah Pusat dan Daerah provinsi serta Daerah kabupaten/kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (3) didasarkan pada prinsip akuntabilitas, efisiensi, dan eksternalitas, serta kepentingan strategis nasional. Kriteria Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah provinsi adalah:

a. Urusan Pemerintahan yang lokasinya lintas Daerah kabupaten/kota;

b. Urusan Pemerintahan yang penggunanya lintas Daerah kabupaten/kota;

c. Urusan Pemerintahan yang manfaat atau dampak negatifnya lintas Daerah kabupaten/kota; dan/atau

d. Urusan Pemerintahan yang penggunaan sumber dayanya lebih efisien apabila dilakukan oleh Daerah Provinsi.

Kewenangan Pemerintah Provinsi pada Urusan Perhubungan meliputi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan/Perhubungan Darat (pengelolaan terminal penumpang tipe B, penyediaan perlengkapan jalan dan manajemen rekayasa lalu lintas di jaringan jalan provinsi, penyediaan angkutan umum (orang dan/atau barang) antar kota dalam satu provinsi); Pelayaran/Perhubungan Laut (Pengelolaan Pelabuhan Pengumpan Regional). Sedangkan untuk Perhubungan Udara/Penerbangan dan Perkeretaapian, kewenangan Pemerintah Provinsi relatif sangat terbatas.

Peraturan Perundang-undangan yang menjadi landasan yuridis dalam naskah kajian ini, antara lain:

1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

2) Undang–Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan dan telah diubah terakhir kali dengan Undang- Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Perpu Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja

3) Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batubara sebagaimana diubah dengan Undang- Undang Nomor 3 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Undang- Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batubara dan telah diubah terakhir kali dengan Undang- Undang Nomor 2 Tahun 2025 tentang

Perubahan Keempat atas Undang- Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batubara

4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2003 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 143);
5) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82), sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 143);
6) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244), sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 58);
7) Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2014 tentang Perkebunan sebagaimana telah diubah terakhir kali dengan Undang- Undang

Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Perpu Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja

8) Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86);
9) Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40);
10) Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 193) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40);
11) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40);

Uraian mengenai dasar yuridis pengaturan tentang jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil pertambangan dan perkebunan bertujuan untuk

memastikan peraturan perundang-undangan yang akan dibuat selaras dengan peraturan perundang-undangan terkait.

Berdasarkan Pasal 12 UU Nomor 23 Tahun 2014, urusan perhubungan merupakan urusan pemerintahan wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar. Urusan pemerintahan di bidang perhubungan menjadi kewenangan pemerintahan provinsi sepanjang urusan tersebut berdasarkan kriteria dalam Pasal 13 Ayat (3) UU Nomor 23 Tahun 2014. Adapun dalam Lampiran UU Nomor 23 Tahun 2014 Bagian I, huruf O mengatur tentang pembagian urusan pemerintahan pusat, provinsi, kabupaten/kota di bidang perhubungan. Adapun urusan pemerintahan provinsi di bidang perhubungan, antara lain:

a. Penetapan rencana induk jaringan LLAJ Provinsi;
b. Penyediaan perlengkapan jalan di jalan provinsi.
c. Pengelolaan terminal penumpang tipe B.
d. Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan provinsi.
e. Persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas untuk jalan provinsi.
f. Audit dan inspeksi keselamatan LLAJ di jalan provinsi.
g. Penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/ataubarang antar kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi.
h. Penetapan kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan perkotaan yang melampaui batas 1 (satu) Daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi.
i. Penetapan rencana umum jaringan trayek antarkota dalam Daerah provinsi dan perkotaan yang melampaui batas 1 (satu) Daerah kabupaten/kota.

j. Penetapan rencana umum jaringan trayek pedesaan yang melampaui 1 (satu) Daerah kabupaten dalam 1 (satu) Daerah provinsi.
k. Penetapan wilayah operasi angkutan orang dengan menggunakan taksi dalam kawasan perkotaan yang wilayah operasinya melampaui Daerah kota/kabupaten dalam 1 (satu) Daerah provinsi.
l. Penerbitan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek lintas Daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi.
m. Penerbitan izin penyelenggaraan angkutan taksi yang wilayah operasinya melampaui lebih dari 1 (satu) Daerah kabupaten/kota dalam1 (satu) Daerah provinsi.
n. Penetapan tarif kelas ekonomi untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam Daerah provinsi serta angkutan perkotaan dan perdesaan yang melampaui 1 (satu) Daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi.

Pengaturan tentang penyelenggaraan jalan umum dan jalan khusus ini merupakan domain urusan pemerintahan daerah Provinsi yang penting untuk diatur. Pengaturan terkait penggunaan prasarana jalan telah diatur dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam Undang-Undang tersebut mengatur pembagian kelas Jalan berdasarkan kriteria dimensi dan daya dukung terhadap muatan sumbu terberat (MST) kendaraan. Permen PUPR Nomor 13 Tahun 2024 mengatur sejauh ini pengaturan penggunaan terhadap kendaraan didasarkan pada kriteria dimensi dan kriteria daya dukung MST kendaaraan bukan ditentukan oleh jenis muatan yang di angkut oleh kendaraan. Disamping itu, pengaturan mengenai pembagian kelas jalan selain didasarkan pada penggunaan jalan juga didasarkan pada

kelancaran lalu lintas. Kelancaran lalu lintas ini ditentukan berdasarkan lalu lintas harian rata-rata tahunan dan persentase kendaraan niaga berupa mobil bus dan mobil barang.

Beberapa Peraturan perundang-undangan tentang lalu lintas dan angkutan jalan mengacu kepada daya dukung pada muatan sumbu terberat, serta dimensi kendaraan. Belum ada pengaturan secara khusus yang mengatur penggunaan jalan umum dan jalan khusus bagi angkutan hasil pertambangan dan perkebunan. Padahal masalah yang dapat ditimbulkan akibat tidak adanya norma yang secara khusus ini tidak hanya disebabkan oleh berat kendaraan dan muatannya serta dimensi tetapi juga disebabkan oleh jenis muatan. Jenis muatan memerlukan perlakuan yang berbeda sehingga perlu diatur secara khusus. Jenis muatan dari suatu kendaraan juga melahirkan kewajiban-kewajiban tertentu yang perlu diatur. Pengaturan terkait kewajiban hukum dan hak-hak yang melekat pada subjek hukum dalam peraturan perundang-undangan penting memperhatikan kesesuaian antara:[71]

a) subjek norma yaitu seorang atau sekelompok orang sebagai adresat (*normadressat*); dalam hubungan dengan pemanfaatan jalan dapat dilihat apakah subjeknya orang pribadi, perusahaan dan lain sebagainya.
b) operator norma yaitu cara keharusan berperilaku (*Modus van behoren*); terhadap subjek yang diatur ditetapkan kewajiban atau larangan misal: kewajiban menggunakan jalan khusus dan larangan kendaraan dengan beban berlebih.

[71] Maria Farida Indrati, *Op.Cit*, 37.

c) obyek norma yaitu perilaku yang dirumuskan (*normgedrag*); perilaku yang diharapkan oleh pembentuk aturan untuk dipatuhi oleh subjek hukum misal: menggunakan jalan umum dan jalan khusus,

d) kondisi norma yaitu syarat-syarat (*normcondities*), syarat-syarat yang digantung dalam hal pemberlakuan norma.

Menurut Ruiter unsur-unsur tersebut di atas harus ada dalam setiap norma yang dibentuk agar peraturan yang dibentuk menjamin keadilan dan bermanfaat bagi seluruh lapisan masyarakat. Selain itu, sinkronisasi hukum sangat diperlukan untuk memastikan bahwa substansi yang diatur dalam peraturan-peraturan tersebut tidak tumpang tindih, saling melengkapi, dan saling terkait. Selain itu, semakin rendah tingkat hirarki suatu peraturan, semakin detail dan operasional materi yang diatur. [72]Peraturan perundang-undangan yang terkait dengan sistem lalu lintas dan angkutan jalan maupun transportasi mulai dari tingkatan UU, perauran pemerintah dan peraturan Menteri hingga peraturan Daerah, keberadaan peraturan perundang-undangan ini tidak boleh bertentangan satu sama lain. Sinkronisasi peraturan terkait pemanfaatan jalan akan berimplikasi pada implementasi peraturan tersebut. Sinkronisasi dalam hukum ini terdiri atas 2 (dua) pendekatan yaitu sinkronisasi vertikal dan horizontal. [73] Sinkronisasi vertikal didasarkan pada sistematisasi hukum positif, yaitu keselarasan antara peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi dengan yang lebih rendah. Apabila peraturan yang lebih rendah bertentangan dengan peraturan di atasnya, maka berlakulah asas *lex superiori derogat legi inferiori* dimana peraturan lebih rendah tidak boleh bertentangan dengan peraturan yang lebih tinggi, sehingga apabila

[72] Fakhry Amin dkk., *Ilmu Perundang-Undangan* (PT Sada Kurnia Pustaka, 2023), 173, https://jdih.banyuwangikab.go.id/dokumen/ebook/Ebook_Ilmu-Perundang-Undangan.pdf.
[73] *Ibid*, 173.

terjadi konflik norma maka norma yang lebih rendah tingkatannya dikesampingkan. Hal ini sejalan dengan teori jenjang norma (*stufentheory)* yang dikemukakan Hans Kelsen bahwa norma-norma hukum itu berjenjang-jenjang dan berlapis-lapis dalam suatu hierarki. [74] Murid Hans Kelsen, Hans Nawiasky menjelaskan bahwa selain berjenjang-jenjang dan berlapis-lapis, norma - norma hukum juga berkelompok-kelompok. Dalam harmonisasi peraturan perundang-undangan, sikronisasi horizontal merupakan upaya untuk menyelaraskan suatu peraturan perundang-undangan dengan peraturan perundang-undangan lainnya yang sama tingkatannya. Hal ini dilakukan dengan memverifikasi peraturan perundang-undangan sejajar yang terkait dan mengatur bidang yang sama. Jika terdapat pertentangan antara peraturan perundang-undangan tersebut maka akan diselesaikan dengan menggunakan asas *lex specialist derogat legi generalis.* Ketentuan yang khusus mengenyampingkan ketentuan yang umum. Hubungan umum-khusus antara dua peraturan perundang-undangan bersifat relatif terkadang suatu peraturan bersifat *lex specialist* dalam satu hal namun dalam konteks lain peraturan tersebut dapat bersifat *lex generalis* tergantung pada isi (substansi) peraturan tersebut.

Peraturan perundang-undangan terkait lalu lintas dan angkutan jalan yang dibuat berdasarkan materi muatan serta pembagian urusan pemerintahan. Olehnya setiap peraturan yang dibuat yang mengatur tentang hal yang saling berkaitan tidak boleh saling tumpang tindih dan bertentangan satu sama lain, demikian pula dalam hubungan horizontal antara peraturan perundang-undangan yang sejenis pada tingkatan yang sama harus saling melengkapi.

[74] Maria Farida Indrati, *Op.Cit,* 41.

Prof. Bagir Manan menyatakan bahwa ada beberapa pedoman dalam menerapkan asas *lex specialis derogat legi generali*. Pedoman tersebut antara lain:[75]

a) Ketentuan yang diatur dalam peraturan hukum umum tetap berlaku, kecuali jika diatur secara khusus dalam peraturan hukum khusus tersebut.
b) Ketentuan lex specialis harus berada dalam tingkat hierarki yang setara dengan ketentuan lex generalis (misalnya, undang-undang dengan undang-undang).
c) Ketentuan lex specialis harus berada dalam lingkungan hukum yang sama dengan lex generalis, misalnya: Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUH Dagang) merupakan lex specialis dari Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata) karena berada dalam lingkungan hukum yang sama, yaitu lingkungan hukum keperdataan.

Berkaitan dengan status Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Sulawesi Tengah tentang tentang penyelenggaraan penggunaan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil pertambangan dan hasil perkebunan sebagai rancangan Perda inisiatif DPRD Provinsi, terdapat ketentuan teknis dalam Surat Direktur Jenderal Otonomi Daerah, Kementerian Dalam Negeri Nomor 188.34/6458/OTDA tertanggal 26 November 2019 mengenai Petunjuk Teknis Analisis Kebutuhan Peraturan Daerah. Dalam Surat ini, diuraikan cara untuk melakukan Analisis Kebutuhan Perda (AKP), yaitu antara lain:

a) menentukan prioritas kebutuhan institusi/masyarakat terhadap Perda;

[75] Amin dkk., *Op.Cit*, 176.

b) membandingkan realisasi Propemperda dengan Perda yang ditetapkan dalam setiap tahun; dan,
c) menghitung anggaran penyusunan Perda secara proporsional.

Analisis Kebutuhan Peraturan Daerah (AKP) adalah mekanisme perencanaan pembentukan peraturan daerah yang meliputi proses identifikasi kebutuhan dan analisa kebutuhan dalam rangka program pembentukan peraturan.

Pengaturan terkait pemanfaatan jalan umum dan jalan khusus saat ini jika merujuk pada regulasi yang telah ada yang tidak mengatur secara khusus soal pemanfaatan jalan umum dan khusus bagi distribusi hasil pertambangan dan perkebunan dapat berdampak negatif serta tidak memberi jaminan kepastian hukum bagi masyarakat umum sebagai pengguna jalan. Pembentukan Peraturan Daerah tersebut memberikan jaminan perlindungan hukum bagi pengusaha maupun masyarakat. Provinsi Sulawesi Tengah memiliki Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2021 tentang Pemanfaatan Jalan Provinsi (untuk selanjutnya disebut Perda Nomor 6 Tahun 2021). Perda Nomor 6 Tahun 2021 terdiri atas 49 Pasal yang mengatur tentang pemanfaatan bagian-bagian jalan Provinsi namun dalam Perda Nomor 6 Tahun 2021 tersebut tidak mengatur soal pemanfaatan jalan umum dan jalan khusus bagi angkutan dengan jenis muatan tertentu misal hasil pertambangan/perkebunan. UU Nomor 22 Tahun 2009 dalam pasalnya mengatur larangan bagi kendaraan tertentu untuk melewati jalan yang tidak sesuai dengan kelas jalan yang telah ditetapkan. Namun, dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 tidak terdapat ketentuan larangan maupun kewajiban bagi kendaraan untuk melewati jalan tertentu berdasarkan jenis muatan yang diangkut apakah itu hasil pertambangan dan/atau hasil perkebunan. olehnya Penyusunan peraturan daerah

mengenai pemanfaatan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil pertambangan dan dan hasil perkebunan nantinya akan bersifat komprehensif karena melengkapi peraturan perundang-undangan yang mengatur soal pemanfaatan jalan. Peraturan daerah merupakan hukum yang memiliki sifat norma umum dan abstrak. Umum merujuk pada adresat atau subjek yang diatur yakni masyarakat umum atau siapa saja, sedangkan abstrak merujuk pada cakupan objek yang diatur. Semakin abstrak maka semakin luas cakupan pengaturan. Olehnya itu judul rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Pertambangan Dan Hasil Perkebunan sawit perlu dikaji kembali karena dapat mempersempit cakupan objek pengaturan peraturan daerah hanya seputar angkutan muatan hasil pertambangan dan hasil perkebunan sawit, pertanyaannya kemudian adalah bagaimana dengan angkutan hasil perkebunan komoditi lain yang seharusnya juga perlu diatur. Pembentukan Rancangan Peraturan Daerah ini akan memperkuat peran pemerintah dalam melakukan pengawasan terhadap penyelenggaran angkutan hasil pertambangan dan hasil perkebunan yang melalui jalan umum termasuk mewajibkan keterlibatan perusahaan tambang dan perkebunan yang memanfaatkan jalan umum untuk aktif melakukan pemeliharaan jalan hal ini sejalan dengan hasil konsultasi ke Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) seputar keterlibatan perusahaan dalam pemeliharaan jalan. Sistem Perizinan dalam kegiatan pemanfaatan jalan juga disesuaikan dengan status jalan apakah termasuk jalan nasional, provinsi atau kabupaten/kota. Pembentukan Rancangan Peraturan Daerah ini akan memperkuat arahan sanksi administrasi dan sanksi pidana (sesuai dengan hasil konsultasi dengan Kementerian Dalam Negeri

RI) sebagai wujud upaya penegakan hukum di bidang penyelenggaran lalu lintas dan angkutan jalan. Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Pertambangan Dan Hasil Perkebunan menjadi perlu untuk dibentuk dalam rangka menjamin kepastian hukum dan efektifitas pemanfaatan jalan yang berkeadilan dan berkelanjutan.

BAB V

JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP MATERI MUATAN PERATURAN DAERAH PROVINSI

A. Jangkauan

Sasaran pengaturan dalam Ranperda Provinsi Sulawesi Tengah tentang penyelenggaraan penggunaan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil pertambangan dan hasil Perkebunan adalah untuk mewujudkan pengelolaan dan pemanfaatan jalan yang berlandaskan kepastian hukum, keadilan dan kemanfaatan yang berkelanjutan di Provinsi Sulawesi Tengah.

Jangkauan pengaturan Ranperda ini meliputi keseluruhan aspek penyelenggaraan jalan, mulai dari pengaturan, pembinaan, pembangunan, pengawasan, hingga penegakan hukum terhadap kegiatan angkutan hasil pertambangan dan hasil perkebunan. Ranperda ini memberikan ruang bagi pemerintah daerah untuk menetapkan kebijakan dalam pengelolaan infrastruktur jalan melalui mekanisme perizinan, koordinasi, pengawasan dan penegakan hukum, mendorong pengembangan jalan khusus oleh pelaku usaha guna mengurangi beban jalan umum, mendorong tanggung jawab Pelaku usaha pertambangan dan Perkebunan dalam pemeliharaan infrastruktur jalan.

B. Arah Pengaturan

Arah pengaturan Ranperda ini berorientasi pada terciptanya keseimbangan antara kepentingan ekonomi dan kepentingan sosial-lingkungan. Pengaturan diarahkan untuk memastikan bahwa kegiatan angkutan hasil pertambangan dan perkebunan tidak hanya memberikan manfaat ekonomi bagi pelaku usaha, tetapi juga mendukung pembangunan daerah secara berkelanjutan dan melindungi hak-

hak masyarakat. Ranperda ini menegaskan prinsip bahwa penggunaan jalan umum oleh kendaraan angkutan hasil tambang dan perkebunan harus dilaksanakan secara tertib, aman, dan sesuai dengan daya dukung infrastruktur. Pemerintah daerah diberikan kewenangan yang jelas dalam hal pembinaan, pengawasan, dan penegakan hukum, sementara pelaku usaha diwajibkan untuk berkontribusi dalam menjaga dan memperbaiki jalan yang digunakan, serta membangun jalan khusus apabila aktivitas angkutannya berpotensi merusak jalan umum. Dengan demikian, arah pengaturan ini mengandung semangat tanggung jawab sosial dan lingkungan yang sejalan dengan prinsip pembangunan berkelanjutan.

Selain menjamin kepastian hukum, Ranperda ini juga diarahkan untuk memperkuat koordinasi dan sinergi antarinstansi dalam pengelolaan transportasi hasil pertambangan dan perkebunan. Pengaturan ini juga dimaksudkan untuk mendorong transparansi dan partisipasi masyarakat, terutama masyarakat di sekitar wilayah pertambangan dan perkebunan, dalam proses pengambilan keputusan serta pengawasan pelaksanaan kebijakan. Dengan arah pengaturan tersebut, Ranperda diharapkan dapat menjadi payung hukum yang mampu menciptakan keteraturan dalam kegiatan transportasi hasil tambang dan perkebunan, mengurangi kerusakan jalan, menjamin keselamatan pengguna jalan, serta meningkatkan tanggung jawab sosial dan lingkungan pelaku usaha.

C. Ruang Lingkup Materi Muatan

1. Ketentuan Umum

Ketentuan Umum dalam Peraturan Daerah pada dasarnya berisi pengertian-pengertian dasar yang termuat dalam ketentuan umum, merupakan pengertian dan persitilahan yang terkait atau kutipan dari peraturan perundang-undangan yang

ada. Pengertian dan peristilahan dalam Rancangan Peraturan Daerah ini adalah sebagai berikut:

1. Daerah adalah Provinsi Sulawesi Tengah
2. Pemerintah Daerah adalah Gubernur sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintah yang menjadi kewenangan Provinsi Sulawesi Tengah
3. Gubernur adalah Gubernur Sulawesi Tengah
4. Kabupaten/ Kota adalah Kabupaten dan Kota yang ada di Daerah.
5. Pemerintah Kabupaten/ Kota adalah Pemerintah Kabupaten/ Kota di Daerah.
6. Dinas adalah organisasi perangkat daerah di lingkungan Pemerintah Daerah yang membidangi Perhubungan.
7. Kepala Dinas adalah Kepala Dinas yang membidangi perhubungan.
8. Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel.
9. Jalan Umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum.
10. Jalan Khusus adalah jalan yang dibangun oleh instansi, badan usaha, perseorangan atau kelompok masyarakat untuk kepentingan sendiri.
11. Muatan Sumbu Terberat yang selanjutnya disingkat MST adalah jumlah tekanan roda pada suatu sumbu kendaraan yang menekan badan jalan.
12. Perusahaan Pertambangan adalah pelaku usaha pertambangan Warga Negara Indonesia atau badan hukum yang didirikan menurut hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia yang mengelola usaha pertambangan dengan skala tertentu.
13. Perusahaan Perkebunan adalah pelaku usaha perkebunan Warga Negara Indonesia atau badan hukum yang didirikan menurut hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia yang mengelola usaha perkebunan dengan skala tertentu.
14. Penyelenggaraan Jalan adalah kegiatan yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan serta pengawasan jalan.

15. Penyelenggara Jalan Khusus adalah badan usaha, perseorangan, atau kelompok masyarakat yang melakukan penyelenggaraan jalan untuk melayani kepentingan sendiri.

2. Materi Muatan yang Akan Diatur

Dalam bagian ini berisi ketentuan-kententuan yang pokok terkait dengan Penyelenggaraan Jalan. Ruang lingkup pengaturan dalam Peraturan Daerah ini, meliputi bab-bab sebagai berikut:

1. Tujuan dan Maksud Penyelenggaraan

Bab ini berisi ketentuan mengenai tujuan dan maksud pengaturan penyelenggaraan penggunaan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil pertambangan dan hasil Perkebunan. Melalui Peraturan ini memberikan kesempatan bagi usaha pertambangan dan perkebunan untuk melakukan usahanya khususnya distribusi hasil pertambangan menggunakan jalan umum dengan tetap menjaga kondisi jalan umum. Adapun yang menjadi maksud penyelenggaraan penggunaan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil produksi pertambangan dan hasil perkebunan yaitu dimaksudkan untuk memberikan kesempatan bagi usaha pertambangan dan usaha perkebunan di daerah untuk melaksanakan dan mengembangkan usahanya dengan memperhatikan dan menjaga kondisi jalan umum. Tujuannya meliputi:

- Keamanan, kenyamanan, ketertiban, dan keselamatan pengguna jalan.
- Pengendalian lalu lintas untuk mencegah kerusakan jalan umum.
- Terwujudnya jaringan jalan yang terpadu, efisien, dan ramah lingkungan.
- Pelibatan masyarakat dalam penyelenggaraan jalan.
- Kelestarian fungsi lingkungan hidup.

2. Lalu Lintas di Jalan Umum

Bab ini berisi ketentuan mengenai muatan sumbu terberat (MST) dan pengendalian angkutan hasil pertambangan dan perkebunan.

MST kendaraan yang melewati jalan umum harus sesuai kelas jalan:

- Kelas I: maksimal 10 ton
- Kelas II dan III: maksimal 8 ton
- Dalam keadaan tertentu Kelas III bisa kurang dari 8 ton.

Pengangkutan hasil pertambangan dan perkebunan di jalan umum wajib izin dari Pemerintah Daerah.

- Dilarang melanggar batas ukuran kendaraan dan MST sesuai kelas jalan.
- Pengangkutan hasil rakyat (seperti tandan buah segar sawit) diizinkan dengan pembatasan tonase tertentu.
- Tata cara teknis diatur lebih lanjut dalam Peraturan Gubernur.

3. Jalan Khusus

Bab ini berisi ketentuan mengenai aspek perencanaan, pembangunan, kewajiban dan tanggung jawab pelaku usaha, dan perubahan status jalan khusus bagi angkutan hasil pertambangan dan perkebunan. Secara umum, diatur bahwa:

- Jalan khusus wajib memiliki izin.
- Dapat digunakan terbatas untuk umum atas persetujuan penyelenggara.
- Harus diberi tanda bahwa bukan jalan umum.
- Dilakukan oleh perusahaan dengan koordinasi Pemerintah Daerah.
- Mengacu pada pedoman teknis jalan umum dan memerlukan izin.
- Dilakukan oleh penyelenggara jalan khusus.
- Penyelenggara wajib melapor dan bertanggung jawab penuh terhadap pemeliharaan.

- Pembangunan harus memperhatikan aspek lingkungan hidup.

4. Pendanaan

Bab ini berisi ketentuan mengenai Pendanaan pembangunan/pemeliharaan bersumber dari APBD, dan/atau sumber lain yang sah dan tidak mengikat.

5. Peran Serta Masyarakat

Bab ini berisi ketentuan mengenai partisipasi masyarakat. Masyarakat dapat berpartisipasi melalui organisasi, kelompok, atau individu. Peran masyarakat diarahkan untuk meningkatkan akuntabilitas, akses, dan kualitas penyelenggaraan jalan.

6. Kerja Sama dan Koordinasi

Bab ini berisi ketentuan mengenai kerja sama antara pelaku usaha pertambangan dan pemerintah daerah pembangunan dan pemeliharaan jalan serta loordinasi dilakukan dengan pemerintah pusat dan kabupaten/kota terkait pengawasan penggunaan jalan.

7. Pembinaan, Pengawasan, dan Pengendalian

Bab ini berisi ketentuan mengenai pembinaan, pengawasan, dan pengendalian oleh pemerintah daerah.

8. Sanksi Administratif

Bab ini berisi ketentuan mengenai sanksi administratif yang dikenakan bagi pelanggaran terhadap penggunaan jalan umum tanpa izin atau melebihi MST.

- Bentuk sanksi meliputi Surat peringatan, penghentian kendaraan, perintah perbaikan prasarana, denda, penangguhan/pencabutan izin operasional.
- Denda disetor ke kas daerah.
- Tata cara dijabarkan dalam Peraturan Gubernur.

9. Ketentuan Penyidikan

Bab ini berisi ketentuan mengenai Penyidikan dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) di lingkungan Pemerintah Daerah. Wewenang Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) meliputi penyelidikan, pemanggilan, penggeledahan, penyitaan, dan pelaporan ke penuntut umum melalui Polri.

10. Ketentuan Sanksi

Dalam Peraturan Daerah ini bisa dimuat ketentuan sanksi berupa sanksi administratif yang dituangkan dalam Bab Sanksi Administratif dan sanksi pidana yang dituangkan dalam Bab Ketentuan Pidana. Sanksi menjadi instrumen penegakan terhadap pelanggaran ketentuan yang ada dalam Peraturan Daerah. Oleh karena dalam Peraturan Daerah ini terdapat Bab Ketentuan Pidana, maka sesuai dengan kaidah pembentukan peraturan perundang-undangan perlu dilengkapi Bab Ketentuan Penyidikan.

11. Ketentuan Peralihan

Bab ini dimaksudkan adalah untuk menghindari kekosongan pengaturan maka klausul tentang peralihan diperlukan dan merupakan ketentuan transisional. Ketentuan peralihan berfungsi sebagai jembatan hukum (legal bridge) antara sebelum dan sesudah dibentuknya peraturan yang baru.

12. Ketentuan Penutup

Bab ini merupakan bagian terakhir Batang Tubuh Peraturan Daerah, yang biasanya berisi ketentuan tentang saat mulai berlakunya Peraturan Daerah dapat melalui cara-cara sebagai berikut:

1. Penetapan mulai berlakunya Peraturan Daerah pada suatu tanggal tertentu;

2. Saat mulai berlakunya Peraturan Daerah tidak harus sama untuk seluruhnya (untuk beberapa bagian dapat berbeda).

Selengkapnya bunyi ketentuan penutup dalam Rancangan Peraturan Daerah lazimnya adalah sebagai berikut. “Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan. Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Daerah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Daerah Provinsi Sulawesi Tengah.”

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Ranperda Provinsi Sulawesi Tengah tentang penyelenggaraan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil pertambangan dan hasil perkebunan ini merupakan kebutuhan mendesak karena hingga kini belum terdapat pengaturan khusus di tingkat provinsi mengenai penyelenggaraan penggunaan jalan umum dan jalan khusus bagi angkutan hasil pertambangan dan perkebunan. Ketentuan yang ada masih bersifat nasional dan belum mengakomodasi penyelesaian masalah faktual dan kondisi khusus daerah Sulawesi Tengah.
2. Ranperda Provinsi Sulawesi Tengah tentang penyelenggaraan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil pertambangan dan hasil perkebunan hadir untuk melegitimasi Pemerintah Daerah Provinsi Sulawesi Tengah dalam melaksanakan peran dan kewenangan di wilayah Provinsi Sulawesi Tengah. Ranperda ini menjadi dasar bagi Pemerintah Provinsi Sulawesi Tengah untuk memberikan jaminan penyelenggaraan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Pertambangan dan Hasil angkutan perkebunan.
3. Secara filosofis, peraturan ini berangkat dari pandangan bahwa jalan merupakan sarana vital bagi kehidupan dan ekonomi masyarakat, sehingga penggunaannya harus diatur demi keadilan, keselamatan, dan kemanfaatan bersama sesuai dengan nilai-nilai Pancasila. Secara sosiologis, banyaknya penggunaan jalan umum oleh kendaraan angkutan berat dari sektor tambang dan perkebunan menimbulkan kerusakan infrastruktur jalan, kepadatan, dan

dampak lingkungan yang mengganggu masyarakat. Secara yuridis, Ranperda ini memperkuat secara normatif ketentuan yang terdapat dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

4. Sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan, dan arah pengaturan Rancangan Peraturan Daerah tentang penyelenggaraan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil pertambangan dan hasil perkebunan memiliki jangkauan yang komprehensif, meliputi seluruh aspek penyelenggaraan jalan mulai dari pengaturan, pembinaan, pembangunan, pengawasan, hingga penegakan hukum. Arah kebijakan Ranperda ini menegaskan keseimbangan antara kepentingan ekonomi, sosial, dan lingkungan. Pengaturan diarahkan untuk memastikan kegiatan angkutan hasil tambang dan perkebunan dilakukan secara tertib, aman, dan sesuai dengan daya dukung infrastruktur jalan. Ranperda ini mengandung semangat pembangunan berkelanjutan dengan memberikan ruang bagi pemerintah daerah dalam melakukan pembinaan, pengawasan, dan penegakan hukum secara efektif, serta mewajibkan pelaku usaha untuk turut menjaga dan memperbaiki jalan yang digunakan. Di sisi lain, Ranperda ini juga memperkuat koordinasi antarinstansi dan mendorong partisipasi masyarakat dalam pengawasan serta pengambilan keputusan publik, sehingga kebijakan yang dihasilkan bersifat transparan, akuntabel, dan partisipatif.

D. Saran

Penyusunan Naskah Akademik ini merupakan hasil kajian ilmiah yang dijadikan dasar untuk menyusun Ranperda Provinsi Sulawesi Tengah tentang penyelenggaraan penggunaan jalan umum dan jalan khusus untuk angkutan hasil pertambangan dan hasil Perkebunan. Naskah Akademik ini menjadi landasan konseptual, teoritik, dan empiris dalam pembentukan Peraturan Daerah sehingga Peraturan Daerah yang dibentuk sejalan dengan kebutuhan hukum masyarakat demi tercapainya kepastian hukum, keadilan dan kemanfaatan dalam penggunaan jalan.

Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Sulawesi Tengah tentang Penyelenggaraan Penggunaan Jalan Umum Dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Pertambangan Dan Hasil Perkebunan menjadi dasar bagi Pemerintah Daerah dan pihak-pihak terkait dalam melaksanakan penyelenggaraan jalan yang meliputi: pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan terhadap penggunaan jalan di Provinsi Sulawesi Tengah yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Untuk itu, perlu tindak lanjut untuk menjadikan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Sulawesi Tengah tentang Penyelenggaraan Penggunaan Jalan Umum Dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Pertambangan Dan Hasil Perkebunan sebagai peraturan daerah yang memiliki keberlakuan normatif dalam rangka kepastian hukum, keadilan dan kemanfaatan penggunaan jalan.

DAFTAR PUSTAKA

Agustina, dan Sagita Purnomo. "Kajian Yuridis Peraturan Perundang-Undangan Yang Baik dan Berkeadilan Bagi Masyarakat." *Al-Manhaj: Jurnal Hukum dan Pranata Sosial Islam* 5, no. 2 (2023). https://doi.org/10.37680/almanhaj.v5i2.2867.

Ahlan Sjarif, Fitriani, dan Efraim Jordi Kastanya. "Penerapan Metode Ria Dan Roccipi Dalam Penyusunan Naskah Akademik Sesuai Dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022." *Proceeding APHTN-HAN*, 2023. https://proceedingaphtnhan.id/index.php/paphtnhan/article/download/16/17.

Amin, Fakhry, Riana Susmayanti, Fuqoha, dkk. *Ilmu Perundang-Undangan*. PT Sada Kurnia Pustaka, 2023. https://jdih.banyuwangikab.go.id/dokumen/ebook/Ebook_Ilmu-Perundang-Undangan.pdf.

Arief Shidarta, Bernard. *Refleksi Tentang Struktur Ilmu Hukum*. Mandar Maju, 2009.

Audina Sukmawan, Yulia, dan Dwi Damayanti. "Metode Penelitian Hukum Normatif dan Empiris sebagai Strategi Penguatan Perspektif Kajian Ilmu Hukum." *Notary Law Journal* 4, no. 1 (2025): 114–28.

Badan pemeriksa Keuangan Republik Indonesia. *Profil Sulawesi Tengah*. Badan pemeriksa Keuangan Republik Indonesia, t.t. Diakses 21 Oktober 2025. https://sulteng.bpk.go.id/profil-provinsi-sulawesi-tengah-2/.

BAPPENAS. *Arti Penting Analisis Dampak Peraturan Perundang-Undangan "Regulatory Impact Assessment (RIA)."* The Asia Fondation, 2008. https://jdih.kemendag.go.id/pdf/Buku-/Manual%20RIA/Manual%20RIA%20Book%2001.pdf.

BPS Provinsi Sulawesi Tengah. "Provinsi Sulawesi Tengah Dalam Angka 2025." *BPS Provinsi Sulawesi Tengah*, 2025. https://sulteng.bps.go.id/id/publication/2025/02/28/d99fa9772e3aac88cb25e6a8/provinsi-sulawesi-tengah-dalam-angka-2025.html.

Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang Provinsi Sulawesi Tengah. "Data Dasar Prasarana Provinsi Sulawesi Tengah." 2024.

Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang Provinsi Sulawesi Tengah. "Rencana Kerja Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang Provinsi Sulawesi Tengah

Tahun 2024.” 2023. https://bimatarung.sultengprov.go.id/wp-content/uploads/2024/10/2.-RENJA-2024-Fix.pdf.

Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang Provinsi Sulawesi Tengah. “Rencana Kerja Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang Provinsi Sulawesi Tengah Tahun 2025.” 2024. https://bimatarung.sultengprov.go.id/wp-content/uploads/2025/09/RKPD-DINAS-BMPR-TAHUN-2025.pdf.

Irwansyah. *Kajian Ilmu Hukum*. 1 ed. Mitra Buana Media, 2020.

Irwansyah. *Kajian Ilmu Hukum*. 1 ed. Mirra Buana Media, 2020.

Jazim Hamidi, Ria Casmi Arrsa, Nurul Laili Fadhilah, Bahrul Ulum Annafi, Danu Budi Iswara, dan Arming. *Teori dan Hukum Perancangan Perda*. Cetakan I. Universitas Brawijaya Press, 2012. https://www.google.com/books?hl=id&lr=&id=D12wDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR1&dq=teori+peraturan+daerah&ots=9wSb_d_LET&sig=_mCt5WUYEM07mdqLjG5Rbp7xmHI.

Kamus Besar Bahasa Indonesia. *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) versi dalam jaringan*.

Keputusan Gubernur Sulawesi Tengah Nomor 600.1.7/735/DBMPR-G.ST/2023 Tentang Penetapan Ruas Jalan Menurut Statusnya Sebagai Jalan Provinsi Di Provinsi Sulawesi Tengah.

Maria Farida Indrati. *Ilmu Perundang-Undangan: Jenis, Fungsi dan Materi Muatan*. Kanisius, 2010.

Mario Julyano dan Aditya Yuli Sulistyawan. “Pemahaman Terhadap Asas Kepastian Hukum Melalui Konstruksi Penalaran Positivisme Hukum.” *JURNAL CREPIDO* 1, no. 1 (2019). https://ejournal2.undip.ac.id/index.php/crepido/article/download/6325/3197.

Marten Bunga. “Model Pembentukan Peraturan Daerah Yang Ideal Dalam Penyelenggaraan Otonomi Daerah.” *Jurnal Hukum & Pembangunan* 49, no. 4 (2019). https://www.academia.edu/download/104078145/1559.pdf.

Milthree Saragih, Geofani. “‘PANCASILA SEBAGAI LANDASAN FILOSOFIS PEMBENTUKAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN DI INDONESIA.’” *Jurnal Pancasila dan Kewarganegaraan* 2, no. 1 (2022). https://www.academia.edu/download/87998402/PANCASILA_SEBAGAI_LANDASAN_FILOSOFIS_PEMBENTUKAN_PERATURAN_PERUNDANG_UNDANGAN_DI_INDONESIA.pdf.

Mohammad Tavip dan Mohamad Nasir. *Pembentukan Produk Hukum Daerah: Segi-Segi Teoritik, Dinamika, dan Pergumulan Dalam Praktek*. Wawasan Ilmu, 2025.

Muhaimin. *Metode Penelitian Hukum*. UPT. Mataram University Press, 2020. https://eprints.unram.ac.id/20305/1/Metode%20Penelitian%20Hukum.pdf.

Ni'matul Huda. *Teori & Pengujian Peraturan Perundang-Undangan*. Nusamedia, 2011.

Sinamo, Nomansen. *Ilmu Perundang- undangan*. Permata Aksara, 2016.

Suprin Na'a. "Kedudukan dan Fungsi Perda Sebagai Instrumen Pemerintahan Daerah Dalam Sistem Perundang-Undangan Nasional." Universitas Padjajaran, 2009.

Surahman. *Peraturan Daerah dan Eksistensi Masyarakat Adat di Indonesia*. PT. Nas Media Indonesia, 2023.

Surahman. "Peraturan Daerah Sebagai Sarana Mewujudkan Pemerintahan Yang Bersih Dalam Penyelenggaraan Otonomi Daerah." Disertasi, Universitas Muslim Indonesia, 2013.

Zaka Firma Aditya dan M. Reza Winata. "Rekonstruksi Hierarki Peraturan Perundang-Undangan Di Indonesia." *Negara Hukum* 9, no. 1 (2018). https://jurnal.dpr.go.id/index.php/hukum/article/view/976/pdf?csrt=7953638204591639452.