

**IMPLEMENTASI KEPUTUSAN PERSETUJUAN
HASIL ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS
DALAM RANGKA MEWUJUDKAN
KESEJAHTERAAN BAGI PENGGUNA JALAN
(Studi Kasus: Kota Surakarta)**

**Tri Widiatno Kartanto, Aidul Fitriaciada Azhari, Jaka Susila
Program Studi Magister Ilmu Hukum
Fakultas Hukum
Universitas Muhammadiyah Surakarta**

Abstrak

Surakarta merupakan salah satu kota di provinsi Jawa Tengah yang mempunyai banyak potensi yang bisa dikembangkan, sehingga sering menimbulkan kemacetan di beberapa ruas jalan. Kondisi tersebut berdampak buruk terhadap kesejahteraan masyarakat pengguna jalan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui, menemukan, dan menganalisis mengenai urgensi serta implementasi dari keputusan persetujuan hasil Analisa Dampak Lalu Lintas (ANDALALIN) dalam rangka mewujudkan kesejahteraan bagi masyarakat pengguna jalan. Penelitian ini menggunakan metode pendekatan yuridis empiris. Hasil penelitian menunjukkan pelaksanaan pentingnya keputusan persetujuan hasil Andalalin dalam rangka mewujudkan kesejahteraan bagi pengguna jalan berdasarkan berbagai permasalahan lalu lintas di Kota Surakarta. Pelaksanaan keputusan persetujuan hasil Andalalin dalam rangka mewujudkan kesejahteraan bagi pengguna jalan dikeluarkan berdasarkan hasil pertimbangan tim teknis evaluasi Andalalin dari Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jawa Tengah. Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jawa Tengah diharapkan untuk melakukan koordinasi dengan berbagai instansi terkait agar kebijakan persetujuan hasil Andalalin di Kota Surakarta bisa efektif dan efisien untuk dilaksanakan.

Kata Kunci: *Analisa Dampak Lalu Lintas; Kesejahteraan; Keputusan.*

Abstract

Surakarta is one of the cities in Central Java province which has a lot of potential that can be developed, so it often causes traffic jams on several roads. This condition has a negative impact on the welfare of road users. The

aim of this research is to find out, discover and analyze the urgency and implementation of the decision to approve the results of the Traffic Impact Analysis (ANDALALIN) in order to create prosperity for the road user community. This research uses an empirical juridical approach. The research results show the importance of implementing the Andalalin approval decision in order to realize welfare for road users based on various traffic problems in the city of Surakarta. The implementation of the decision to approve the results of Andalalin in order to realize welfare for road users was issued based on the results of the considerations of the Andalalin evaluation technical team from the Class II Land Transportation Management Center of Central Java Province. The Class II Land Transportation Management Center for Central Java Province is expected to coordinate with various related agencies so that the Andalalin results approval policy in Surakarta City can be implemented effectively and efficiently.

Keywords: *Traffic Impact Analysis; Welfare; Decision.*

1. PENDAHULUAN

Jalan sebagai salah satu prasarana transportasi mempunyai peranan penting untuk mewujudkan sasaran pembangunan seperti pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya, pertumbuhan ekonomi, dan perwujudan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Oleh karenanya pada jalan haruslah dilakukan penataan dan pengawasan serta pengendalian terhadap perkembangan suatu wilayah dalam suatu kota dalam rangka mengantisipasi perkembangan kegiatan aktivitas masyarakat. Seiring dengan berjalannya waktu, perkembangan kota dan tata guna lahan selalu berkembang dan berubah mengikuti kebutuhan dan pembuat kebijakan, baik di lingkungan pemerintahan daerah maupun pemerintah pusat. Salah satu perkembangan dari tata guna lahan di perkotaan adalah adanya perubahan peruntukan kawasan yang berubah menjadi pusat-pusat kegiatan. Perubahan peruntukan kawasan yang berubah menjadi pusat-pusat kegiatan biasanya berubah menjadi pusat kegiatan yang bersifat jasa komersial maupun pusat kegiatan yang bersifat pelayanan kepada masyarakat. Pembangunan suatu pusat kegiatan primer dalam wilayah perkotaan akan dapat merubah struktur ruang kota pada kawasan pembangunan pusat kegiatan dilakukan.¹

Perubahan struktur ruang kota akan berpengaruh pada pola pergerakan yang pada akhirnya akan membebani jaringan jalan yang ada pada suatu wilayah. Pembangunan pusat kegiatan dan pengembangan kawasan pusat kegiatan pada ruas jalan nasional dan akan didominasi oleh kegiatan dan jasa tertentu yang sudah pasti akan menimbulkan tarikan pergerakan baru yang cukup besar yang akan membebani jaringan jalan nasional di wilayah perkotaan, tarikan pergerakan baru ini tidak saja berasal dari wilayah kota saja, tapi juga berasal

¹ Kusri, "Perubahan Penggunaan Lahan dan Faktor Yang Mempengaruhinya Di Kecamatan Gunungpati Kota Semarang," *Majalah Geografi Indonesia* 25, no. 01 (2011): 25–40.

dari wilayah luar kota.² Hal ini dapat diartikan bahwa untuk setiap perubahan di lapangan maka akan mengakibatkan pula perubahan di dalam sistem lalu lintasnya. Dengan demikian diperlukan sebuah Analisis Dampak Lalu Lintas (ANDALALIN).

Kota Surakarta merupakan daerah yang strategis dan menjadi pusat simpul kegiatan kabupaten dan sekitarnya yakni Sukoharjo, Wonogiri, Klaten, Sragen, Boyolali, Karanganyar. Dengan posisi strategis tersebut, maka perlu didukung dengan peran dan fungsi yang memadai, sehingga mampu sebagai urat nadi dalam proses pembangunan Kota Surakarta. Permasalahan lalu lintas di Kota Surakarta salah satunya adalah kemacetan yang semakin meningkat. Kemacetan di Kota Surakarta disebabkan pertumbuhan infrastruktur jalan dengan pertumbuhan kendaraan di Kota Surakarta yang tidak berimbang menjadi salah satu penyebabnya. Permasalahan lalu lintas yang diakibatkan oleh suatu kegiatan, misalnya pembangunan yang berakhir pada kemacetan dapat menimbulkan kerugian-kerugian bagi masyarakat.³ Dari hasil observasi dapat dilihat bahwa, kesejahteraan masyarakat juga ikut terpengaruh dengan adanya kemacetan. Kemacetan dapat menguras waktu, mengurangi jam kerja/belajar, stres, pemborosan BBM (Bahan Bakar Minyak), dan mengurangi pendapatan. Banyaknya permasalahan yang disebabkan karena adanya kemacetan penting bagi pemerintah untuk membuat suatu kebijakan terkait lalu lintas dalam rangka menyejahterakan pengguna jalan.

Permasalahan di Kota Surakarta menunjukkan bahwa perlunya optimalisasi terhadap implementasi kebijakan administrasi terkait Andalalin dalam setiap proses pembangunan. Dokumen Andalalin yang diajukan oleh pengembang wajib mendapat Persetujuan berdasarkan Pertimbangan Unsur Tim Teknis Evaluasi Andalalin Perhubungan. Persetujuan Hasil Andalalin merupakan salah satu syarat bagi pengembang untuk mendapatkan izin pembangunan dari Pemerintah Pusat dan/atau Pemerintah Daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Andalalin merupakan salah satu kajian yang digunakan untuk mengidentifikasi dampak lalu lintas akibat terjadinya penggunaan tata guna lahan yang mengakibatkan timbulnya bangkitan dan tarikan perjalanan yang akan mempengaruhi lalu lintas pada ruas jalan.⁴

Kajian mengenai andalalin telah diatur dalam peraturan perundangan, diantaranya: Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, Perpu Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja, Perpu Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Analisis dampak Lalu Lintas, Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Setiap pengambilan keputusan terkait hasil Andalalin haruslah sesuai dengan politik hukum Undang-

² Nanda Adi Prawatya, "Perkembangan Spasial Kota-Kota Kecil Di Jawa Tengah," *Jurnal Wilayah dan Lingkungan* 1, no. 1 (2013): 17–32.

³ Tamara Sahniza B. dan Hadi Sasana, "Analisis Dampak Ekonomi Dan Sosial Akibat Kemacetan Lalu Lintas Di Jalan Raya Bogor-Jakarta," *Jurnal REP (Riset Ekonomi Pembangunan)* 02, no. 02 (2017): 185–196.

⁴ Tonaas Rantung, Bonny F. Sompie, dan F Jansen, "Analisa Dampak Lalu Lintas (Andalalin) Kawasan Lippo Plaza Kairagi Manado," *Jurnal Ilmiah Media Engineering* 05, no. 01 (2015): 315–327.

Undang tentang lalu lintas dan angkutan jalan, yang menjelaskan 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.

Dokumen Andalalin yang diajukan oleh pengembang wajib mendapat Persetujuan berdasarkan Pertimbangan Unsur Tim Teknis Evaluasi Andalalin Perhubungan. Persetujuan Hasil Andalalin merupakan salah satu syarat bagi pengembang untuk mendapatkan izin pembangunan dari Pemerintah Pusat dan/atau Pemerintah Daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Kewenangan pengawasan dan persetujuan dokumen Andalalin dilakukan secara bersama-sama oleh unsur Perhubungan, PUPR dan kepolisian. Unsur Perhubungan sebagai pembina dan pengawas dalam hal sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, PUPR sebagai pembina dan pengawas dalam hal penyelenggaraan jalan, Kepolisian sebagai pembina dan pengawas dalam hal keamanan, keselamatan, dan kelancaran lalu lintas. Tim penilaian dokumen Andalalin dilakukan sesuai kewenangan status jalan: a) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk Jalan Nasional; b) Gubernur untuk Jalan Provinsi; c) Wali Kota untuk Jalan Kota; atau d) Bupati untuk Jalan Kabupaten.

2. METODE

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pendekatan *yuridis empiris*. Makna dari pendekatan empiris dimana penelitian bertujuan untuk memperoleh pengetahuan empiris tentang hubungan dan pengaruh hukum terhadap masyarakat. Caranya dengan melakukan penelitian atau terjun langsung kedalam masyarakat atau lapangan untuk mengumpulkan data yang obyektif dimana nanti akan menjadi sumber data primer.⁵ Penelitian ini dapat dispesifikasikan sebagai deskriptif analitis, karena memaparkan, menggambarkan atau mengungkapkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dikaitkan dengan teori-teori hukum yang berlaku. Penelitian ini juga menggunakan studi kepustakaan yang mana bahan hukum dapat berupa peraturan perundang-undangan, dokumen, buku-buku, laporan, arsip, dan literatur yang berkaitan dengan masalah yang diteliti dimana nanti akan menjadi sumber data sekunder.

2. 1. Sumber Data Primer

Di peroleh dari studi lapangan (*field research*) dengan menggunakan metode wawancara atau *interview* secara langsung dengan para responden. Wawancara ialah proses tanya jawab dalam penelitian yang berlangsung secara lisan dimana dua orang atau lebih bertatap muka, dimana peneliti dapat mendengarkan informasi atau keterangan-keterangan dari responden.⁶ Data primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah berasal dari Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jawa Tengah dan Dinas Perhubungan Kota Surakarta.

⁵ P. Joko Subagyo, *Metode Penelitian Dalam Teori dan Praktek* (Jakarta: Rhineka Cipta, 1991).

⁶ Cholid Narbuko dan Abu Achmadi, *Metodologi Penelitian* (Jakarta: Bumi Aksara, 2001).

2. 2. Sumber Data Sekunder

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan, Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang yang disempurnakan dengan Perpu Nomor 2 Tahun 2022 Cipta Kerja, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang disempurnakan dengan Perpu Nomor 2 Tahun 2022 Cipta Kerja, Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup yang disempurnakan dengan Perpu Nomor 2 Tahun 2022 Cipta Kerja, Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 75 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas, yang sudah diamandemen menjadi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 75 Tahun 2016 tentang Perubahan Kedua, serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 75 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas, yang sudah diamandemen menjadi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 11 Tahun 2017 tentang Perubahan Ketiga Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 75 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas.

Selain bersumber dari Undang-Undang dan Peraturan Pemerintah yang berlaku, sumber data sekunder juga berupa dokumen-dokumen resmi, meliputi karya tulis, buku-buku teks, jurnal-jurnal hukum dan komentar-komentar atas putusan pengadilan.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Pentingnya Keputusan Persetujuan Hasil ANDALALIN Dalam Rangka Mewujudkan Kesejahteraan Bagi Pengguna Jalan di Kota Surakarta.

3.1.1 Kondisi Lalu Lintas Kota Surakarta

Kota Surakarta tergolong dalam secondary city atau kota menengah yang terus berkembang. Dengan luas 44,04 km² Kota Surakarta ditinggali oleh 514.171 atau dengan kepadatan sebesar 11.674,93 jiwa/km² (BPS, 2017). Tingginya pertumbuhan penduduk yang ada di Kota Surakarta tentu berdampak pada tingginya mobilitas masyarakat. Artinya ruang gerak di Kota Surakarta juga semakin sempit dan bisa timbul kemacetan. Peningkatan pembangunan berpotensi menjadikan kota ini sebagai kawasan destinasi yang dapat meningkatkan perekonomian kota. Dampak lain dari adanya peningkatan di atas adalah meningkatnya jumlah pergerakan manusia, baik dengan kendaraan pribadi maupun umum. Jika peningkatan pergerakan ini tidak diimbangi dengan peningkatan fasilitas maka dapat menimbulkan masalah, salah satu yang terlihat adalah adanya kemacetan. Lokasi rawan macet di Kota Solo diantaranya: Pasar Klewer, Kawasan Singosaren, Pasar Legi, Mall Solo Square, Pusat Grosir Solo, Simpang Komplang, Nusukan, dan Joglo. Pemerintah Kota Solo memiliki beberapa cara untuk

mengatasi adanya kemacetan tersebut di atas. Salah satunya adalah sistem satu arah (SSA) yang diterapkan di ruas jalan Jl. Agus Salim. Permasalahan lalu lintas di ruas jalan yang diatur dengan sistem ini, terkadang masih belum sepenuhnya dapat diselesaikan. Selain hal di atas, kemacetan di Solo juga ada yang disebabkan karena perlintasan kereta api seperti di Jebres, Balapan, Manahan.⁷

Dari hasil observasi dapat dilihat bahwa, kesejahteraan masyarakat juga ikut terpengaruh dengan adanya kemacetan. Kemacetan dapat menguras waktu, mengurangi jam kerja/belajar, stres, pemborosan BBM (Bahan Bakar Minyak), dan mengurangi pendapatan. Untuk menyikapi hal tersebut pemerintah harus bisa menghadirkan hukum dalam konteks lalu lintas agar kesejahteraan masyarakat bisa terwujud. Salah satunya dengan meningkatkan pengawasan terhadap hasil Andalalin, sehingga pengguna jalan dan masyarakat tidak akan dirugikan akibat adanya pembangunan.

3.1.2 Pentingnya Keputusan Hasil Andalalin Dalam Rangka Mewujudkan Kesejahteraan Bagi Pengguna Jalan Di Kota Surakarta

Keputusan adalah tindakan hukum, dimana kualitas keputusan menjadi hal yang sangat penting bagi masyarakat. Ada beberapa alasan yang menjadikan keputusan itu penting, contohnya saat pejabat membuat keputusan harus memperlakukan warga negara sesuai dengan haknya, termasuk hak untuk diperlakukan secara adil dalam mendapat kepastian hukum. Begitupun dengan pihak ketiga yang mendapat akibat dari keputusan administratif juga wajib dilindungi, misalnya pihak ketiga harus mendapat kompensasi yang memadai akibat dampak dari adanya keputusan administratif.

Keputusan tersebut juga termasuk keputusan terkait persetujuan hasil Andalalin. Andalalin sendiri di atur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Setiap pengambilan keputusan terkait hasil Andalalin haruslah sesuai dengan politik hukum undang-undang tentang lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Menurut pasal 5 ayat 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan ini pembinaan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan secara bersama-sama oleh semua instansi terkait (Stakeholders) baik dari Kementerian Perhubungan, PUPR, Lingkungan Hidup maupun Kepolisian.

⁷ Susi Febriana et al., "Dampak Fly Over Manahan Terhadap Arus Lalu Lintas," *Jurnal Litbang Sukowati* 04, no. 01 (2020): 37–45.

3.2 Implementasi Keputusan Persetujuan Hasil Analisis Dampak Lalu Lintas Dalam Rangka Mewujudkan Kesejahteraan Bagi Pengguna Jalan di Kota Surakarta.

3.2.1 Pentingnya Keputusan Hasil Andalalin Dalam Rangka Mewujudkan Kesejahteraan Bagi Pengguna Jalan Di Kota Surakarta

Kewenangan Persetujuan Andalalin dikeluarkan berdasarkan Pertimbangan Unsur Tim Teknis Evaluasi Andalalin Perhubungan. Sedangkan kewenangan pengawasan persetujuan dilakukan oleh Unsur Perhubungan, PUPR dan Kepolisian secara bersama-sama. Untuk penilaian hasil Andalalin dilakukan sesuai kewenangan status jalan, sehingga untuk Andalalin yang berada di jalan Nasional kota Surakarta kewenangan persetujuan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat, sedangkan untuk jalan kota Surakarta kewenangan persetujuan oleh Walikota sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 75 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas.

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP/DRJD/6344 Tahun 2023 Tentang Tim Evaluasi Penilai Dokumen Hasil Analisis Dampak Lalu Lintas Pada Jalan Nasional, terdiri dari:

1) Ketua

Memberikan arahan dan bimbingan kepada Tim Evaluasi Penilai Dokumen Hasil Analisis Dampak Lalu Lintas Pada Jalan Nasional Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

2) Sekretaris

- (a). Melaksanakan arahan yang disampaikan oleh Ketua;
- (b). Mengoordinasikan pelaksanaan kegiatan evaluasi dokumen hasil analisis dampak lalu lintas; dan
- (c). Menyiapkan dokumen administrasi.

3) Anggota

- (a). Melakukan penilaian terhadap hasil Analisis Dampak Lalu Lintas yang berupa dokumen Analisis Dampak Lalu Lintas untuk kegiatan dengan skala Bangkitan Lalu Lintas tinggi;
- (b). Menilai kelayakan persetujuan yang diusulkan dalam hasil Analisis Dampak Lalu Lintas untuk kegiatan dengan skala Bangkitan Lalu Lintas tinggi; dan
- (c). Melaporkan hasil kegiatan evaluasi kepada Ketua.

3.2.2 Pelaksanaan Keputusan Persetujuan Hasil Andalalin Di Jalan Kota Surakarta

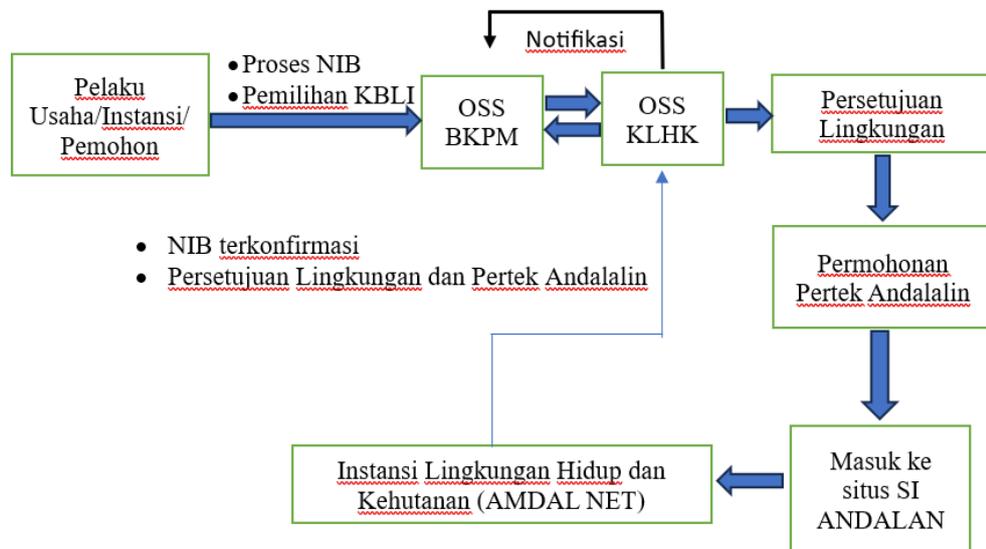
Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 75 Tahun 2015 mengatur bahwa rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur dapat

berupa pembangunan baru atau pengembangan. Pusat kegiatan tersebut berupa bangunan untuk: kegiatan perdagangan, perkantoran, industri, pendidikan (sekolah, universitas, khursus), pelayanan umum (rumah sakit, klinik bersama, bank), stasiun pengisian bahan bakar umum (SPBU), hotel, gedung pertemuan, restoran, fasilitas olahraga (*indoor* dan *outdoor*), bengkel kendaraan bermotor, pencucian mobil, bangunan lainnya.

Setiap ruang kegiatan akan membangkitkan dan menarik pergerakan yang intensitasnya tergantung dari tata guna lahannya. Bila terdapat suatu pembangunan maupun pengembangan kawasan baru, tentunya akan menimbulkan tambahan bangkitan dan tarikan lalu lintas. Berkaitan dengan hal tersebut, pergerakan manusia, kendaraan maupun barang tersebut harus dapat diperkirakan berapa besar dampaknya jika pergerakan lalu lintas baru tersebut membebani sistem jaringan transportasi yang ada dan besarnya dampak pada tercemarnya udara akibat gas emisi yang dikeluarkan oleh kendaraan bermotor.

No.	Jenis Rencana Pembangunan	Wajib Andalalin
1.	Pusat kegiatan perdagangan, perkantoran, industri, dan gedung pertemuan.	Dihitung berdasarkan luas lantai bangunan.
2.	Fasilitas Pendidikan.	Dihitung berdasarkan Jumlah siswa yang mampu ditampung atau diterima untuk dididik, dan Jumlah siswa yang mampu ditampung dalam suatu waktu tertentu.
3.	Fasilitas pelayanan umum.	Dihitung berdasarkan Jumlah tempat tidur, untuk rumah sakit; Jumlah ruang praktek dokter untuk klinik; atau Luas bangunan untuk bank.
4.	Stasiun pengisian bahan bakar umum.	Dihitung berdasarkan jumlah dispenser.
5.	Hotel	Dihitung berdasarkan jumlah kamar.
6.	Restoran	Dihitung berdasarkan jumlah tempat duduk.
7.	Bengkel kendaraan bermotor dan pencucian mobil.	Dihitung berdasarkan luas lahan.
8.	Perumahan dan pemukiman, rumah susun, dan apartemen.	Dihitung berdasarkan jumlah unit.
9.	Ruko	Dihitung berdasarkan luas lantai bangunan.

Tabel 1. Kriteria Ukuran Wajib Analisis Dampak Lalu Lintas



Gambar 1. Alur Perizinan Persetujuan Andalalin (SI ANDALAN)

Adapun hasil analisis dampak lalu lintas di jalan Nasional Kota Surakarta yang sudah disetujui Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk jalan Nasional Kota Surakarta dan Dinas Perhubungan Kota Surakarta untuk Jalan Kota.

No.	Dokumen	Alamat	No. Rekom	Pemrakarsa	Tanggal	Penyusun
1.	Rumah Sakit Kasih Ibu	Jalan Slamet Riyadi No. 404, Kelurahan Purwosari, Kecamatan Laweyan, Kota Surakarta	HB. 00/1710/V/2022	Dr. Yulius Widyarta, M.Kes	13 Mei 2022	CV. Balakosa
2.	Rumah Sakit Bhayangkara	Jalan Adi Sucipto No. 2, Kel. Manahan Kec. Banjarsari Kota Surakarta	HB. 00/2229/V/2022	Dr. dr. Sumy Hastry Purwanti, SP.F, D.F.M	6 Mei 2022	Dr. dr. Sumy Hastry Purwanti, SP.F, D.F.M
3.	Perumahan RTLH HP. 00001	Kelurahan Mojo di Kawasan HP. 16 RW.003, Kelurahan Mojo, Kecamatan Pasar Kliwon, Kota Surakarta	HB.00/1603/V/2022	Ir. Taufan Basuki Supardi	13 Mei 2022	PT. Astama Andal Laksana
4.	SPBU/ Pertashop	Jalan Samudera Pasai RT.002, RW.14, Kelurahan Kadapiro, Kecamatan Banjarsari, Kota Surakarta	HB.00/2062/VI/2022	Wilianto Husada	2 Juni 2022	Wilianto Husada
5.	Pasar Notoharjo	Jalan Sungai Serang I No. 313, RW. 4, Kel. Mojo, Kec. Pasar Kliwon Kota Surakarta	HB.00/2464/VI/2022	Ir. Heru Sunardi, MM	20 Juni 2022	CV. Athar
6.	Pengembangan Beteng Vastenberg	Jalan Jend. Sudirman Kota Surakarta	HB.00/2833/VII/2022	Nur Basuki, ST	12 Juli 2022	CV. Athar
7.	Pembangunan JPO Manahan	Kelurahan Manahan, Kecamatan Banjarsari, Kota Surakarta	HB.00/4451/IX/2022	Nur Basuki, ST	14 Sep 2022	CV. Athar
8.	Pasar Jongke	Jalan Dr. Radjiman, Kelurahan Pajang, Kecamatan Laweyan, Kota Surakarta	HB.00/4776/X/2022	Ir. Heru Sunardi, MM	5 Okt 2022	CV. Athar
9.	Pembangunan JPO Purwosari	Kelurahan Purwosari, Kecamatan Laweyan, Kota Surakarta	HB.00/5531.1/XI/2022	Nur Basuki, ST	10 Nov 2022	CV. Athar

10.	Pembangunan Penggantian Jembatan Jurug A	Jalan Raya Solo – Sragen (Nomor Ruas 058), Kecamatan Jebres, Kota Surakarta, Provinsi Jawa Tengah	KP.166/LT.408/DJPD-ANDALALIN/2022	Made	8 April 2022	Direktorat Pembangunan Jembatan
11.	Pembangunan Restaurant MC Donald's Manahan PT Rekso Nasional Food	Jalan Adi Sucipto No.37, (Nomor ruas:056 14K), Kelurahan Kerten, Kecamatan Laweyan, Kota Surakarta	KP.379/LT.408/DJPD-ANDALALIN/2022	Salman Al Farizi	11 Agustus 2022	PT Rekso Nasional Food
12.	Pembangunan Rumah Makan PT Adem Ayam	Jalan Adi Sucipto No. Ruas 056.14.K, No 180, RT 003, RW 008, Kelurahan Karangasem, Kecamatan Laweyan, Kota Surakarta, Provinsi Jawa Tengah	KP.391/LT.408/DJPD-ANDALALIN/2022	Ervan	15 Agustus 2022	PT Adem Ayam
13.	Pengembangan Museum Lokananta	Jalan A. Yani Nomor Ruas 056.12.K (Surakarta), Kelurahan Kerten, Kecamatan Laweyan, Kota Surakarta	KP.422/LT.408/DJPD-ANDALALIN/2023	Endang Supriyadi	11 Agustus 2023	Perum Percetakan Negara RI Cabang Solo

Tabel 2. Rekap Data Pengajuan Persetujuan Andalalin Tahun 2022/2023

Contoh rekomendasi hasil Andalalin bangkitan Tinggi yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat di Jalan Nasional adalah terhadap Pembangunan Museum Lokananta Surakarta, berdasarkan usulan penanganan dampak pengembangan Museum Lokananta Surakarta pada tahap operasional diantaranya:

- 1) Melarang kendaraan parkir di badan jalan (didepan lokasi kegiatan) dengan menempatkan rambu larangan parkir didepan lokasi sebanyak 1 buah;
- 2) Melarang kegiatan pedagang kaki lima (PKL) di depan lokasi dengan pemasangan papan informasi “Larangan Perdagangan Pedagang Kali Lima”;
- 3) Menyediakan akses bukaan pintu masuk dan keluar kendaraan selebar minimal 7 m (3,5 m untuk masing-masing pintu masuk dan keluar) dengan bukaan dibuat kanalisasi untuk mempermudah visualisasi pengendara dan meningkatkan kapasitas radius tikung;
- 4) Menyediakan ruang parker dan sirkulasi yang cukup guna menampung bangkitan parkir operasional kegiatan Museum Lokananta berjumlah minimal 63 SRP Mobil dan 162 SRP Motor yang dilengkapi dengan rambu-rambu sesuai kebutuhan;
- 5) Menempatkan Juru Parkir dan petugas pengatur lalu lintas bersertifikat pada mass operasional yang fungsinya untuk mengakomodir kendaraan keluar dan masuk pengunjung Museum Lokananta;
- 6) Menyediakan tempat menaikan dan menurunkan penumpang untuk angkutan umum berupa halte portable (tanpa atap dan tempat duduk);
- 7) Menyediakan fasilitas perambuan perparkiran dan sign mitigasi bencana di internal kegiatan seperti rambu jalur evakuasi dan titik kumpul;

- 8) Menyediakan ruang parkir yang cukup dan sirkulasi yang memadai untuk menampung kendaraan di dalam lokasi dengan dilengkapi dengan marka di dalam lokasi kegiatan;
- 9) Memasang lampu penerangan jalan didepan lokasi guna mendukung kegiatan operasional pada malam hari;
- 10) Menyediakan CCTV minimal ditempatkan di 4 titik dan menghadap ke jalan;
- 11) Menyediakan Pos Keamanan yang terkoneksi dengan CCTV yang dipasang di dalam dan di luar bangunan sesuai kebutuhan;
- 12) Untuk meminimalkan gangguan kelancaran lalu lintas dan keselamatan lalu lintas di Ruas Jalan A. YANI (depan lokasi kegiatan) pihak pembangun diwajibkan menempatkan petugas security (12 orang), yang bertugas mengatur kendaraan keluar – masuk lokasi;
- 13) Menyediakan rambu - rambu titik kumpul, rambu petunjuk, rambu lokasi wisata dan rambu hati hati, sesuai dengan lapiran gambar teknis;
- 14) Melakukan pemasangan APJ (Alat Penerangan Jalan) dengan titik sesuai dengan Rekomendasi Lampiran Gambar Teknis, dengan ketentuan yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 27 Tahun 2018 Tentang Alat Penerangan Jalan;
- 15) Menyediakan fasilitas keamanan dan keselamatan berupa Apar atau hidran, titik kumpul serta jalur evakuasi sesuai kebutuhan;
- 16) Menyediakan lajur/jalur khusus pejalan kaki di dalam area kegiatan dengan dilengkapi dengan parambuan dan marka terpisah di jalan;
- 17) Menyediakan fasilitas penyeberangan berupa zebra cross/pelican crossing pada titik penyebrangan jalan;
- 18) Menyediakan fasilitas/area tunggu kendaraan online di dalam kawasan;
- 19) Menyediakan jalur perlambatan (tapper) sebelum akses masuk dan setelah akses keluar kendaraan dengan lebar minimal 2,5 meter, sehingga memudahkan pergerakan masuk dan keluar kendaraan, meminimalisir tundaan perjalanan dan konflik pergerakan;
- 20) Menyediakan fasilitas yang memperhatikan masyarakat berkebutuhan khusus meliputi: kelandaian jalur pejalan kaki, fasilitas parkir khusus disabilitas dengan rambu yang dekat dengan pintu masuk bangunan, guiding block / jalur penunjuk jalan dan lain sebagainya;
- 21) Pengelola diharap melakukan perjanjian Kerjasama atau sewa lahan dengan kegiatan sekitar untuk memenuhi kebutuhan parkir ketika ada kegiatan Pendukung diluar kegiatan normal; dan
- 22) Pengadaan dan pemasangan rambu-rambu lalu lintas Internal dan

perlengkapan jalan.

Rencana Implementasi Pengelolaan dan Pemantauan Tahap Operasional Pengembangan dan Revitalisasi Museum Lokananta dapat disimak pada tabel berikut.

Rekomendasi/ Bentuk Pengelolaan Dampak	Waktu Pelaksanaan Pengelolaan	Penanggung Jawab Pengelolaan	Bentuk Pemantauan	Periode Pemantauan	Lokasi Pemantauan	Penanggung jawab pemantauan	Pengawas	Pelaporan
Tahap Operasional								
Melarang kendaraan parkir di badan jalan dengan cara menempatkan rambu larangan parkir di jalan depan lokasi pembangunan sebanyak 1 (satu) buah, agar tidak mengurangi kapasitas jalan.	Sekali selama aktivitas operasional.	Pihak Pengelola.	Mengecek fisik rambu-rambu.	Sekali dalam periode minimal 6 (enam) bulan.	Di dalam lokasi operasional Lokananta.	Pihak Penanggung Jawab Pengembangan dan Revitalisasi Museum Lokananta.	Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat; BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta; Dinas Perhubungan Kota Surakarta; Polres Kota Surakarta; Polsek Laweyan; Dinas PUPR Kota Surakarta.	Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat; BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta.
Melarang kegiatan pedagang kaki lima (PKL) di depan lokasi dengan pemasangan "Larangan Pedagang Kaki Lima".	sekali selama aktivitas operasional.	Pihak Pengelola.	Mengecek fisik rambu-rambu papan informasi.	Sekali dalam periode minimal 6 (enam) bulan.	Di depan lokasi operasional Lokananta.	Pihak Penanggung Jawab Pengembangan dan Revitalisasi Museum Lokananta.	Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat; BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta; Dinas Perhubungan Kota Surakarta; Polres Kota Surakarta; Polsek Laweyan; Dinas PUPR Kota Surakarta.	BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta.
Pengaturan posisi pintu masuk dan keluar kendaraan dibuat minimal 7 meter untuk lajur masuk dan 3,5 meter untuk lajur keluar).	Sekali selama aktivitas operasional.	Pihak Pengelola.	Mengecek fisik pintu masuk dan keluar.	Sekali dalam periode minimal 6 (enam) bulan.	Di dalam lokasi operasional Lokananta.	Pihak Penanggung Jawab Pengembangan dan Revitalisasi Museum Lokananta.	Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat; BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta; Dinas Perhubungan Kota Surakarta; Polres Kota Surakarta; Polsek Laweyan; Dinas PUPR Kota Surakarta.	Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat; BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta.
Menempatkan petugas yang sudah terlatih untuk mengatur lalu lintas di pintu masuk dan keluar lokasi kegiatan operasional minimal sebanyak 2 orang.	Sekali selama aktivitas operasional.	Pihak Pengelola.	Mengecek fisik pos jaga, dan memantau petugas dalam bekerja serta mengecek kelengkapan kerja petugas.	Sekali dalam periode minimal 6 (enam) bulan	Di dalam lokasi operasional Lokananta.	Pihak Penanggung Jawab Pengembangan dan Revitalisasi Museum Lokananta.	Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat; BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta; Dinas Perhubungan Kota Surakarta; Polres Kota Surakarta; Polsek Laweyan; Dinas PUPR Kota Surakarta.	Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat; BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta.

Menyediakan ruang parkir dan sirkulasi yang cukup guna menampung bangkitan parkir operasional kegiatan Museum Lokananta berjumlah minimal 63 SRP Mobil dan 162 SRP Motor yang dilengkapi dengan rambu- rambu sesuai kebutuhan.	Sekali selama aktivitas operasional.	Pihak Pengelola.	Mengecek lokasi dan sirkulasi parkir di area kegiatan.	Sekali dalam periode minimal 6 (enam) bulan.	Di dalam lokasi operasional Lokananta.	Pihak Penanggung Jawab Pengembangan dan Revitalisasi Museum Lokananta.	Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat; BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta; Dinas Perhubungan Kota Surakarta; Polres Kota Surakarta; Polsek Laweyan; Dinas PUPR Kota Surakarta.	Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat; BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta.
Menyediakan fasilitas perambuan perparkiran sesuai dengan jumlah rekomendasi dan sign mitigasi bencana di internal kegiatan seperti rambu jalur evakuasi dan titik kumpul.	Sekali selama aktivitas operasional.	Pihak Pengelola.	Mengecek fisik rambu dan lokasi perambuan sesuai fungsinya.	Sekali dalam periode minimal 6 (enam) bulan.	Di dalam lokasi operasional Lokananta.	Pihak Penanggung Jawab Pengembangan dan Revitalisasi Museum Lokananta.	Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat; BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta; Dinas Perhubungan Kota Surakarta; Polres Kota Surakarta; Polsek Laweyan; Dinas PUPR Kota Surakarta.	Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat; BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta.
Memasang lampu penerangan jalan di depan lokasi maupun didalam lokasi kegiatan.	Sekali selama aktivitas operasional.	Pihak Pengelola.	Mengecek fisik lampu penerangan.	Sekali dalam periode minimal 6 (enam) bulan.	Di dalam lokasi operasional Lokananta.	Pihak Penanggung Jawab Pengembangan dan Revitalisasi Museum Lokananta.	Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat; BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta; Dinas Perhubungan Kota Surakarta; Polres Kota Surakarta; Polsek Laweyan; Dinas PUPR Kota Surakarta.	Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat; BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta.
Memasang CCTV minimal sebanyak 4 titik yang menghadap ke halaman depan/parkiran dan ke jalan A. Yani.	Sekali selama aktivitas operasional.	Pihak Pengelola.	Mengecek fisik CCTV.	Sekali dalam periode minimal 6 (enam) bulan.	Di dalam lokasi operasional Lokananta.	Pihak Penanggung Jawab Pengembangan dan Revitalisasi Museum Lokananta.	Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat; BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta; Dinas Perhubungan Kota Surakarta; Polres Kota Surakarta; Polsek Laweyan; Dinas PUPR Kota Surakarta.	Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat; BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta.
Menyediakan tempat menaik dan menurunkan penumpang didepan lokasi berupa halte portable ukuran kecil.	Sekali selama aktivitas operasional.	Pihak Pengelola.	Mengecek lokasi dan fisik halte portable.	Sekali dalam periode minimal 6 (enam) bulan.	Di dalam lokasi operasional Lokananta.	Pihak Penanggung Jawab Pengembangan dan Revitalisasi Museum Lokananta.	Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat; BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta; Dinas Perhubungan Kota Surakarta; Polres Kota Surakarta; Polsek Laweyan; Dinas PUPR Kota Surakarta.	Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat; BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta.

Berkoordinasi dengan Dinas Perhubungan Kota Surakarta, Dinas Pekerjaan Umum dan Kepolisian setempat serta institusi pemangku kewenangan yang berkompeten lainnya dalam pemasangan rambu lalu lintas, pemasangan lampu peringatan serta perlengkapan jalan lainnya di sekitar lokasi.	Sekali selama aktivitas operasional.	Pihak Pengelola.	Mengecek surat izin operasional, mengecek rambu-rambu, lampu peringatan dan perlengkapan jalan lainnya yang akan dipasang.	Sekali dalam periode minimal 6 (enam) bulan.	Di dalam lokasi operasional Lokananta.	Pihak Penanggung Jawab Pengembangan dan Revitalisasi Museum Lokananta.	Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat; BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta; Dinas Perhubungan Kota Surakarta; Polres Kota Surakarta; Polsek Laweyan; Dinas PUPR Kota Surakarta.	Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat; BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta.
Pihak pengelola menyesuaikan sirkulasi kendaraan dan penataan parkir sesuai hasil rekomendasi standar teknis penanganan dampak lalu lintas.	Sekali selama aktivitas operasional.	Pihak Pengelola.	Mengecek sirkulasi dan area parkir kendaraan.	Sekali dalam periode minimal 6 (enam) bulan.	Di dalam lokasi operasional Lokananta.	Pihak Penanggung Jawab Pengembangan dan Revitalisasi Museum Lokananta.	Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat; BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta; Dinas Perhubungan Kota Surakarta; Polres Kota Surakarta; Polsek Laweyan; Dinas PUPR Kota Surakarta.	Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat; BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta.
Menyediakan fasilitas keamanan dan keselamatan berupa titik evakuasi sesuai kebutuhan Apar hidran, kumpul jalur.	Sekali selama aktivitas operasional.	Pihak Pengelola.	Mengecek fisik dan jaringan pemadam kebakaran dan usia APAR.	Sekali dalam periode minimal 6 (enam) bulan.	Di dalam lokasi operasional Lokananta.	Pihak Penanggung Jawab Pengembangan dan Revitalisasi Museum Lokananta.	Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat; BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta; Dinas Perhubungan Kota Surakarta; Polres Kota Surakarta; Polsek Laweyan; Dinas PUPR Kota Surakarta.	Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat; BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta.
Menyediakan lajur/jalur khusus pejalan kaki di dalam area kegiatan dengan dilengkapi dengan parambuan dan marka terpisah di jalan.	Sebelum aktivitas operasional.	Pihak Pengelola.	Mengecek sirkulasi dan lebar lajur/lajur.	Sekali dalam periode minimal 6 (enam) bulan.	Di dalam lokasi operasional Lokananta.	Pihak Penanggung Jawab Pengembangan dan Revitalisasi Museum Lokananta.	Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat; BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta; Dinas Perhubungan Kota Surakarta; Polres Kota Surakarta; Polsek Laweyan; Dinas PUPR Kota Surakarta.	Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat; BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta.
Menyediakan fasilitas penyeberangan berupa zebra cross/pelican crossing pada titik penyeberangan jalan.	Sebelum aktivitas operasional.	Pihak Pengelola.	Mengecek perambuan dan kelengkapan jalur penyeberangan.	Sekali dalam periode minimal 6 (enam) bulan.	Di depan lokasi operasional Lokananta.	Pihak Penanggung Jawab Pengembangan dan Revitalisasi Museum Lokananta.	Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat; BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta; Dinas Perhubungan Kota Surakarta; Polres Kota Surakarta; Polsek Laweyan; Dinas PUPR Kota Surakarta.	Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat; BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta.

Menyediakan fasilitas/area tunggu kendaraan online di dalam kawasan.	Sebelum aktivitas operasional.	Pihak Pengelola.	Mengecek fisik fasilitas/area tunggu kendaraan online.	Sekali dalam periode minimal 6 (enam) bulan.	Di depan lokasi operasional Lokananta.	Pihak Penanggung Jawab Pengembangan dan Revitalisasi Museum Lokananta.	Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat; BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta; Dinas Perhubungan Kota Surakarta; Polres Kota Surakarta; Polsek Laweyan; Dinas PUPR Kota Surakarta.	Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat; BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta.
Menyediakan fasilitas yang memperhatikan masyarakat berkebutuhan khusus meliputi: kelandaian jalur pejalan kaki, fasilitas parkir khusus disabilitas dengan rambu yang dekat dengan pintu masuk bangunan, guiding block/ jalur penunjuk jalan dan lain sebagainya.	Sebelum aktivitas operasional.	Pihak Pengelola.	Mengecek fisik jalur pejalan kaki.	Sekali dalam periode minimal 6 (enam) bulan.	Di dalam dan depan lokasi operasional Lokananta.	Pihak Penanggung Jawab Pengembangan dan Revitalisasi Museum Lokananta.	Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat; BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta; Dinas Perhubungan Kota Surakarta; Polres Kota Surakarta; Polsek Laweyan; Dinas PUPR Kota Surakarta.	Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat; BPTD Wil. X Prov. Jateng dan D.I. Yogyakarta.

Tabel 3. Rencana Implementasi Pengelolaan dan Pemantauan Tahap Operasional

3.2.3 Kendala Pelaksanaan Keputusan Persetujuan Hasil Analisis Dampak Lalu Lintas di Kota Surakarta

Menurut Nirwan Ardhi Jaya, S.H. Staf Seksi Sarana Angkutan Jalan, Sungai, Danau dan Penyeberangan BPTD Kelas II Jawa Tengah, mengatakan bahwa permasalahan terkait pelaksanaan pengawasan Andalalin yang berasal dari faktor substansi atau peraturan perundang-undangan adalah (1)Peraturan terkait Andalalin kurang lengkap dan masih adanya kelemahan-kelemahan (*loopholes*), sehingga memberikan peluang untuk disalahgunakan oleh lembaga terkait maupun pemerkasa/pembangun; dan (2) Peraturan terkait Andalalin belum membedakan secara tegas terkait Andalalin apakah hanya berupa rekomendasi atau izin sehingga menimbulkan penafsiran yang berbeda antara para lembaga terkait maupun pemerkasa/pembangun.

Sejalan dengan itu, menurut Mudo Prayitno, S.SiT. Kepala Seksi MRL, Dinas Perhubungan Kota Surakarta juga mengatakan bahwa beliau berharap pemrakarsa atau pihak pembangun agar mengikuti prosedur sesuai dengan peraturan Andalalin yang berlaku.

4. PENUTUP

Berdasarkan pada pembahasan di atas maka dapat disimpulkan bahwa penting bagi pemerintah untuk membuat suatu kebijakan terkait lalu lintas yang berupa kebijakan persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas sebagai usaha untuk menyejahterakan masyarakat pengguna jalan. Terdapat beberapa hambatan terkait pelaksanaan persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas di Kota Surakarta, yang dapat ditinjau dari segi struktur, substansi, dan

budaya. Salah satu langkah untuk mengatasi kendala tersebut adalah dengan melakukan sosialisasi terkait analisis dampak lalu lintas kepada masyarakat dan pejabat pemerintahan pada instansi terkait dengan materi pentingnya Andalalin dan teknis penyusunan Andalalin. Kesamaan Cara pandang terhadap Analisis Dampak Lalu Lintas diantara instansi pemangku kepentingan di jalan menjadi penting sehingga diperlukan suatu kesepakatan dalam merumuskan keputusan suatu Dokumen Hasil Analisis Dampak Lalu Lintas.

PERSANTUNAN

Puji syukur kepada Allah Subhanahu Wa Ta'ala tuhan semesta alam yang mana dengan karunia dan rahmatnya penulis dapat menyelesaikan tesis ini, yang penulis persembahkan untuk:

- 1) Allah SWT., atas segala kenikmatan dan kemudahan-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis ini.
- 2) Bapak Prof. Dr. Sofyan Anif, M.Si. Selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- 3) Bapak Prof. Dr. Kelik Wardiono, S.H., M.H., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- 4) Bapak Prof. Aidul Fitriadi Azhari, SH., M.Hum., selaku Ketua Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- 5) Bapak Prof. Aidul Fitriadi Azhari, SH., M.Hum., selaku Dosen Pembimbing I yang telah memberikan bimbingan, pengarahan, masukan dan koreksi sehingga menjadi lebih baik dengan selesainya penulisan tesis ini.
- 6) Bapak Dr. Jaka Susila, S.H., M.Si., M.H. selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberikan bimbingan, pengarahan, masukan, dan koreksi sehingga menjadi lebih baik dengan selesainya penulisan tesis ini.
- 7) Seluruh Dosen Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Surakarta yang telah memberikan banyak ilmu pada penulis.
- 8) Staf Program Pascasarjana UMS, yang telah membantu selama perkuliahan dan yang telah memberi kemudahan dalam administrasi.
- 9) Semua pihak-pihak yang tidak bisa saya sebutkan satu per satu. Terimakasih atas support dan bantuan yang telah diberikan kepada saya.

Akhir kata penulis berharap meskipun penulisan tesis ini jauh dari kata sempurna, tetapi semoga kiranya berguna bagi mereka yang membutuhkan serta dapat memberikan sumbangan yang berarti bagi ilmu pengetahuan hukum. Terimakasih.

DAFTAR PUSTAKA

- B., Tamara Sahniza, dan Hadi Sasana. "Analisis Dampak Ekonomi Dan Sosial Akibat Kemacetan Lalu Lintas Di Jalan Raya Bogor-Jakarta." *Jurnal REP (Riset Ekonomi Pembangunan)* 02, no. 02 (2017): 185–196.
- Febriana, Susi, Nurul Hidayati, Gotot Slamet, dan Ika Setiyaningsih. "Dampak Fly Over Manahan Terhadap Arus Lalu Lintas." *Jurnal Litbang Sukowati* 04, no. 01 (2020): 37–

45.

Kusrini. “Perubahan Penggunaan Lahan dan Faktor Yang Mempengaruhinya Di Kecamatan Gunungpati Kota Semarang.” *Majalah Geografi Indonesia* 25, no. 01 (2011): 25–40.

Narbuko, Cholid, dan Abu Achmadi. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Bumi Aksara, 2001.

Prawatya, Nanda Adi. “Perkembangan Spasial Kota-Kota Kecil Di Jawa Tengah.” *Jurnal Wilayah dan Lingkungan* 1, no. 1 (2013): 17–32.

Rantung, Tonaas, Bonny F. Sompie, dan F Jansen. “Analisa Dampak Lalu Lintas (Andalalin) Kawasan Lippo Plaza Kairagi Manado.” *Jurnal Ilmiah Media Engineering* 05, no. 01 (2015): 315–327.

Subagyo, P. Joko. *Metode Penelitian Dalam Teori dan Praktek*. Jakarta: Rhineka Cipta, 1991.