

BAB III

PENGATURAN LALU LINTAS DAN PERDA NOMOR 1 TAHUN 2022

3.1 Pengaturan Lalu Lintas

3.1.1 Pengertian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, lalu lintas dijelaskan sebagai pergerakan kendaraan dan pejalan kaki di dalam ruang lalu lintas jalan. Ruang lalu lintas jalan merupakan sarana yang disediakan untuk mendukung perpindahan kendaraan, orang, dan/atau barang, yang meliputi jalan serta berbagai fasilitas pendukungnya. Secara sederhana, ruang lalu lintas dapat dipahami sebagai sistem prasarana yang berfungsi untuk memudahkan mobilitas pengguna jalan secara aman, tertib, dan efisien (Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009).

Adapun menurut Poerwodarminto menjelaskan lalu lintas sebagai, perjalanan yang berlangsung secara bolak-balik, kegiatan yang berkaitan dengan perjalanan di jalan atau sejenisnya, hubungan yang terjadi antara satu tempat dengan tempat lainnya. Berdasarkan definisi tersebut, lalu lintas dapat dirumuskan sebagai segala aktivitas yang terkait langsung dengan penggunaan jalan, baik dengan maupun tanpa alat angkut, yang bertujuan untuk mencapai suatu destinasi. Berdasarkan konteks ini, terdapat tiga komponen utama yang menyusun lalu lintas, yaitu manusia, kendaraan, dan jalan, yang saling berinteraksi dalam proses pergerakan (Poerwodarminto 1993, 55).

Pemerintah Republik Indonesia melalui Peraturan Nomor 74 Tahun 2014 mendefinisikan angkutan sebagai proses perpindahan orang atau barang menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan (Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014). Sedangkan menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2021 Pasal 1 Ayat (2), lalu lintas dan angkutan jalan merupakan satu kesatuan sistem yang terdiri atas jaringan lalu lintas dan angkutan, prasarana, kendaraan, pengemudi,

pengguna jalan, serta pihak pengelolanya. Berdasarkan definisi tersebut, lalu lintas mencakup seluruh elemen yang terdapat di jalan, termasuk peraturan, rambu, kendaraan, dan pengguna jalan (PP Nomor 30 Tahun 2021). Adapun dalam Pasal 1 ayat (6) menyatakan Jalan merupakan seluruh bagian bangunan beserta perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, baik di permukaan tanah, bawah tanah, maupun di atas air, dengan pengecualian jalan rel dan jalan kabel (PP Nomor 30 Tahun 2021).

3.1.2 Pihak yang Berwenang Mengatur Lalu Lintas

Penegakan hukum lalu lintas tidak hanya terbatas pada pemeriksaan kendaraan bermotor sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993, mencakup pelaksanaan tugas dan kewenangan aparat penegak hukum, yaitu Kepolisian Republik Indonesia (Polri) dan Pegawai Negeri Sipil (PNS) tertentu yang diberi mandat oleh Undang-Undang. Selain itu, dalam kondisi tertentu setiap orang berhak melakukan tindakan penegakan hukum lalu lintas secara terbatas apabila terjadi tindak pidana yang tertangkap tangan (PP Nomor 42 Tahun 1993).

Sebagaimana yang disebutkan dalam Pasal 9 dan Pasal 10 PP Nomor 42 Tahun 1993 terkait pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan merupakan salah satu bentuk penegakan hukum yang dilakukan oleh petugas Polri dan PNS dinas lalu lintas dan angkutan jalan (DLLAJ). Tindakan ini dilakukan apabila terdapat peningkatan pelanggaran, kecelakaan, atau tindak kejahatan lalu lintas. Peningkatan tersebut dapat diketahui melalui evaluasi data kegiatan rutin yang dilaksanakan oleh petugas sesuai dengan kewenangannya (PP Nomor 42 Tahun 1993).

Kewenangan petugas Polri, khususnya Polisi Lalu Lintas (Polantas), diatur dalam Pasal 14 ayat (1) huruf b Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 yang mencakup kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli (Turjawali). Kewenangan ini memungkinkan penindakan pelanggaran lalu lintas tertangkap tangan dan pendataan kecelakaan lalu lintas untuk

menciptakan kondisi lalu lintas yang aman, tertib, dan lancar (Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002).

Sementara itu, berdasarkan Pasal 2 ayat (4) PP 43 tahun 1993 petugas DLLAJ memiliki kewenangan melakukan pemantauan dan penilaian terhadap kebijakan terkait perintah dan larangan di jalan, termasuk rambu, marka, dan alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL), serta dapat menindak pelanggaran yang tertangkap tangan. DLLAJ juga berwenang melakukan pemeriksaan izin angkutan di luar terminal dalam kondisi tertentu (PP Nomor 43 Tahun 1993).

Mengacu pada Pasal 68 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULAJ), berbagai pelanggaran lalu lintas yang tercantum dalam Pasal 54 hingga Pasal 67 dikategorikan sebagai tindak pidana. Oleh karena itu, ketentuan Pasal 111 Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHP) mengenai penanganan tertangkap tangan menjadi dasar hukum bagi Polantas dan DLLAJ dalam penegakan hukum yang dilakukan secara rutin di jalan (Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009).

Mengenai kewenangan penegakan hukum lalu lintas harus dilakukan secara komprehensif dan tidak parsial. Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan hanya dapat dilaksanakan jika terdapat indikasi peningkatan pelanggaran dan kecelakaan yang telah dianalisis dan dievaluasi oleh aparat terkait. Secara keseluruhan, kewenangan penegakan hukum lalu lintas merupakan upaya aparat berwenang, baik Polri maupun PNS DLLAJ, untuk menjaga tegaknya hukum dan keteraturan lalu lintas berdasarkan seluruh peraturan perundang-undangan yang berlaku seperti, Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, Keppres, dan Perda (Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993).

3.1.3 Fenomena Pak Ogah

Istilah "Pak Ogah" awalnya dikenal melalui karakter dalam serial si unyil yang digambarkan sebagai sosok tegas dan disiplin terhadap aturan. Menurut konteks sosial di Indonesia, istilah ini juga digunakan untuk

merujuk pada figur yang sering muncul dalam cerita atau anekdot terkait pengaturan lalu lintas. Pak Ogah digambarkan sebagai individu yang berperan secara informal dalam membantu mengatur arus kendaraan, biasanya di persimpangan jalan, dengan ciri penegakan aturan yang tegas dan tanpa kompromi terhadap pelanggaran lalu lintas (Oktavianti et al. 2024, 8).

Sebutan Pak Ogah kerap dikaitkan dengan perilakunya yang berani menegur pengendara yang melakukan pelanggaran, seperti parkir sembarangan atau mengabaikan rambu lalu lintas. Berdasarkan deskripsi tersebut, dapat disimpulkan bahwa figur Pak Ogah memiliki karakteristik utama sebagai berikut:

1. Tegas, Pak Ogah dikenal karena keberaniannya dalam menghadapi pelanggar lalu lintas dan menegur mereka secara langsung.
2. Berwibawa, meskipun hanya merupakan sosok fiktif, Pak Ogah sering dianggap memiliki otoritas moral dalam lingkungan dimana dia beroperasi.
3. Berintegritas, sikapnya yang konsisten dalam mengakkan aturan dan mnegutamakan kepentingan umum membuatnya dihormati oleh sebagian besar masyarakat.
4. Peduli, dibalik kerasnya Pak Ogah juga seringkali terlihat memperhatikan kemanan dan kenyamanan pengguna jalan (Oktavianti et al. 2024, 8-9).

Menurut *the strait times*, istilah Pak Ogah merujuk pada pengatur lalu lintas ilegal (*illegal traffic wardens*) yang umumnya ditemukan di titik-titik strategis seperti pertigaan jalan (*T-junctions*), area putar balik (*U-turns*), dan persimpangan rel kereta api. Charles A. Chopel dalam bukunya *violent conflict in Indonesia* juga mendefinisikan Pak Ogah sebagai individu yang secara tidak resmi mengatur lalu lintas di jalan dan biasanya meminta imbalan atas jasa yang mereka berikan (Fuad 2024, 105).

Keberadaan Pak Ogah menimbulkan pandangan yang beragam di masyarakat. Sebagian pihak menilai keberadaan mereka membantu mengurangi kemacetan dan mengatur kekacauan lalu lintas, sehingga secara praktis dapat mendukung kelancaran arus kendaraan. Namun, sebagian lainnya berpendapat bahwa Pak Ogah justru dapat menjadi penyebab kemacetan dan bahkan melakukan tindakan pemaksaan untuk meminta bayaran. Perbedaan persepsi ini menunjukkan adanya pengaruh karakteristik situasional yang dapat memengaruhi dukungan atau penolakan masyarakat terhadap keberadaan Pak Ogah. Penilaian tersebut seringkali terkait dengan efektivitas peran mereka dalam mengurangi kemacetan lalu lintas (Fuad 2024, 105).

Fenomena Pak Ogah juga berkembang menjadi sebuah profesi yang diminati oleh sejumlah kalangan masyarakat karena tidak memerlukan persyaratan administratif yang kompleks seperti pekerjaan formal lainnya. Dalam praktiknya, peran Pak Ogah masih menimbulkan pro dan kontra, ada yang menilai keberadaannya membantu tugas polisi dalam mengatur lalu lintas secara lebih efektif, sementara yang lain menganggapnya sebagai faktor penghambat yang memperburuk kondisi kemacetan. Secara sosiologis, fenomena Pak Ogah merepresentasikan dinamika penegakan aturan dan kesadaran berlalu lintas di tengah kompleksitas arus lalu lintas perkotaan. Keberadaannya tidak hanya menjadi fenomena fungsional dalam pengaturan lalu lintas, tetapi juga mencerminkan persoalan struktural terkait ketertiban dan manajemen lalu lintas di ruang public (Fuad 2024, 105).

Adapun terkait praktek pengaturan lalu lintas yang dilakukan oleh Pak Ogah yang terjadi di Kota Payakumbuh, berdasarkan wawancara yang penulis lakukan dengan beberapa responden yang berperan sebagai pak ogah yang mengatur lalu lintas di Jalan Tan Malaka di Kota Payakumbuh, dalam wawancara tersebut didapati penjelasan, sebagai berikut :

“Sabananyo untuk caro ma atua nyo tu samo se samo nan lainnyo, tapi nan dek awak buek biasonyo, bantuak ko kami tagak di jalan tampek urang baputa ko, beko kalau ado oto nan nio puta arah di situ wak

arahannyo kalau jalan sedang rami beko ado surang nan tukang ambek oto nan lewat ko dulu, kan lah kosong tu baru oto ko langsung baputa. Kalo untuk isyarat untuk ma ambek oto ko paliang awak lambaian tangan atau senyum ka pengendara ko baru arahan oto ko baputa, takah tu nyo” (Jamal 2025).

(Sebenarnya, cara kami mengatur kendaraan di sini hampir sama seperti di tempat lain. Namun, yang biasa kami lakukan adalah berdiri di jalan tempat orang-orang biasanya berputar arah. Jika ada mobil yang ingin berputar arah di situ, kami akan memberinya arahan. Jika kondisi jalan sedang ramai, biasanya ada satu orang yang bertugas menghentikan kendaraan yang sedang melintas terlebih dahulu. Setelah jalan kosong, barulah mobil yang ingin berputar arah bisa melakukannya. Sebagai isyarat untuk menghentikan kendaraan, biasanya kami melambaikan tangan atau memberikan senyum kepada pengendara, lalu memberikan arahan agar kendaraan bisa berputar arah dengan aman, begitulah caranya).

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan responden tersebut dapat penulis pahami terkait praktek lalu lintas yang dilakukan oleh Pak Ogah ini secara umum, pola pengaturan lalu lintas kendaraan yang dilakukan memiliki kemiripan dengan praktik yang diterapkan di lokasi lain. Proses pengaturan dilakukan dengan cara menempatkan petugas di titik jalan yang sering digunakan sebagai lokasi putar balik kendaraan. Apabila terdapat kendaraan yang hendak melakukan putar balik, maka akan diberikan arahan secara langsung oleh pak ogah yang berada di lokasi tersebut.

Pada saat arus lalu lintas dalam kondisi padat, diperlukan peran seorang petugas untuk menghentikan sementara laju kendaraan dari arah berlawanan guna memberikan ruang bagi kendaraan yang ingin berputar arah. Setelah kondisi jalan dinyatakan aman dan tidak terdapat hambatan, kendaraan diperbolehkan untuk melanjutkan putar arah tersebut. Sebagai bentuk isyarat, petugas biasanya menggunakan isyarat berupa lambaian tangan atau senyuman kepada pengendara, yang kemudian diikuti dengan pemberian arahan agar putar balik dapat dilakukan dengan aman dan tertib.

Kemudian dalam wawancara lain didapati penjelasan, bahwa :

“Caro dek kami biasonyo ado surang nan tukang arahan oto ko ado lo nan tukang barantian oto nan lewat ko beko tuka-tuka se sia yang tukang arah sia nan tukang ambek. Tapi kalo awak surang biasonyo pas lo urang rami di situ nan agak payah saketek, urang rami kan tu

kadang ka manahan oto ko sbanta agak payah tu oto nan ka baputa ko payah lo masuaknyo, kalo ndak rami bona kalau sorang lai jo bisa" (Sahen 2025).

(Biasanya, dalam pelaksanaannya terdapat satu orang yang bertugas memberikan arahan kepada kendaraan yang akan berputar arah, dan ada juga yang bertugas mengatur kendaraan yang sedang melintas. Kedua peran ini biasanya dilakukan secara bergantian, saling menggantikan antara pemberi arahan dan pengatur lalu lintas. Namun, jika hanya ada satu orang yang bertugas, kondisi akan sedikit lebih sulit, terutama saat lalu lintas sedang ramai. Keramaian sering kali menyebabkan kendaraan sulit diberhentikan, sehingga kendaraan yang hendak berputar arah pun mengalami kesulitan untuk masuk. Akan tetapi, jika kondisi jalan tidak ramai, satu orang pun masih cukup untuk menangani situasi tersebut).

Melalui wawancara tersebut penulis simpulkan dalam praktik pengaturan lalu lintas di titik putar balik, umumnya terdapat pembagian peran antara petugas yang memberikan arahan kepada kendaraan yang akan berputar arah dan petugas yang mengatur kelancaran kendaraan yang melintas. Kedua peran tersebut dijalankan secara bergantian guna menjaga efisiensi dan keselamatan lalu lintas.

Namun, dalam situasi dimana hanya tersedia satu petugas, efektivitas pengaturan lalu lintas cenderung menurun, terutama saat volume kendaraan meningkat. Kondisi lalu lintas yang padat menyebabkan tingkat kesulitan yang lebih tinggi dalam menghentikan kendaraan dari arah berlawanan, sehingga kendaraan yang hendak berputar arah mengalami hambatan untuk memasuki jalur yang diinginkan. Sebaliknya, dalam kondisi lalu lintas yang relatif sepi, pengaturan oleh satu petugas masih memungkinkan untuk dilakukan secara optimal.

Selanjutnya penulis juga menanyakan beberapa hal, seperti rentang usia untuk boleh menjadi Pak Ogah ini lalu pembagian hasil yang didapatkan serta jumlah orang yang diperbolehkan ikut mengatur lalu lintas tersebut, dalam wawancaranya orang yang disebut sebagai Pak Ogah ini memberikan penjelasan berikut :

"Kalo umua ndak lo tantu dek awak do, sia yang nio se kadangnyo. Kadang anak-anak ado lo, nan lah gadang, bahkan ado lo apak-apak

gai tapi nan biasonyo nan acok nampak ko anak-anak mudo nan baru lulus sakola nan ndak ado karajo takah tulah” (Edi 2025).

(Untuk usia para pelakunya sebenarnya tidak bisa dipastikan, tergantung siapa yang ingin melakukannya. Kadang ada juga anak-anak, orang dewasa, bahkan ada juga bapak-bapak. Namun, yang paling sering terlihat adalah anak-anak muda yang baru lulus sekolah dan belum memiliki pekerjaan tetap).

Selanjutnya responden tersebut menjelaskan :

“Hasil ko tagantuang bara banyak urang nan ado di lokasi tu. Kalo duo, dibagi duo, kalo batigo bagi tigo. Kalo nyo rami yo saliang ngarati se indak ado pembagian resminyo tapi disiko ado kesepakatan basamonyo” (Edi 2025).

(Hasil yang diperoleh tergantung pada jumlah orang yang berada di lokasi tersebut. Jika ada dua orang, maka dibagi dua; jika tiga orang, maka dibagi tiga. Jika jumlahnya banyak, biasanya dilakukan secara bergiliran dengan saling pengertian. Meskipun tidak ada sistem pembagian yang resmi, di antara mereka terdapat kesepakatan Bersama)

Berikutnya terkait jumlah orang yang boleh ikut terlibat, responden menjelaskan:

“Indak tantu, kadang ciek urang, kadang duo atau tigo, ampek urang gai. Tagantuang lokasi jo kondisi jalan. Kalau jalan tu rami, biaso nyo ado duo sampai tigo urang nan sato. Tapi kalo langang, cukuik surang jo” (Edi 2025).

(Jumlah orang yang mengatur lalu lintas tidak menentu, kadang satu orang, kadang dua atau tiga, empat orang. Hal ini tergantung pada lokasi dan kondisi jalan. Jika jalan tersebut ramai, biasanya terdapat dua hingga tiga orang yang bertugas. Namun, jika kondisi jalan sepi, satu orang saja sudah cukup).

Berdasarkan wawancara penulis dengan responden, maka penulis simpulkan terkait rentang usia pelaku aktivitas pengaturan lalu lintas secara informal tidak dapat ditentukan secara pasti, karena bergantung pada individu yang bersedia melakukannya. Dalam praktiknya, pelaku dapat berasal dari berbagai kelompok usia, mulai dari anak-anak, orang dewasa, hingga pria paruh baya. Namun, kelompok yang paling sering dijumpai adalah pemuda-pemuda yang baru menyelesaikan pendidikan dan belum memiliki pekerjaan tetap.

Pembagian hasil dari aktivitas ini bergantung pada jumlah individu yang terlibat di lokasi. Apabila terdapat dua orang, hasil dibagi secara merata antara keduanya, apabila terdapat tiga orang, maka pembagian dilakukan secara proporsional. Dalam situasi dengan jumlah pelaku yang lebih banyak, sistem pembagian dilakukan secara bergiliran berdasarkan kesepakatan bersama. Meskipun tidak terdapat aturan formal mengenai sistem pembagian, praktik saling pengertian menjadi dasar utama dalam menjalankan mekanisme tersebut.

Jumlah pelaku yang terlibat dalam pengaturan lalu lintas juga bersifat tidak tetap. Keberadaan satu, dua, atau tiga, empat orang bergantung pada kondisi dan tingkat keramaian lalu lintas di lokasi tertentu. Pada jalan yang memiliki volume lalu lintas tinggi, biasanya terdapat dua hingga tiga orang yang berperan aktif dalam pengaturan. Sebaliknya, pada kondisi jalan yang sepi, keberadaan satu orang dianggap sudah memadai untuk menjalankan fungsi pengaturan lalu lintas secara informal.

Kemudian penulis lanjut mewawancarai Pak Ogah, dalam wawancara tersebut Pak Ogah tersebut menyampaikan :

"Pendapatan rata-rata sehari tu bisa depek Rp100.000 sampai Rp150.000, tapi kalau hari hujan atau ndak ramai jalan, bisa kurang dari itu. Dalam karajo bantuak nan kami buek ko memang ndak selalu pitih yang nyo agiah dek urang do, baragam yang kami depek salain dari pitih ko kadang ado rokok, ado makanan ado minuman yo tulah yang kami depek salain dari pitih" (Rahmat 2025).

(Pendapatan rata-rata per hari bisa mencapai Rp100.000 hingga Rp150.000, tetapi jika hari hujan atau kondisi jalan tidak ramai, pendapatannya bisa kurang dari itu. Dalam pekerjaan yang kami lakukan ini, memang tidak selalu uang yang diberikan oleh orang. Beragam hal kami terima selain uang, kadang ada rokok, ada makanan, ada minuman itulah yang kami dapatkan selain dari uang).

Berdasarkan wawancara tersebut penulis berpendapat terkait pendapatan rata-rata per hari dalam aktivitas pengaturan lalu lintas secara informal dapat mencapai Rp100.000 hingga Rp150.000. Namun, pada kondisi tertentu seperti saat hujan atau ketika arus lalu lintas tidak ramai, jumlah tersebut dapat menurun. Imbalan yang diterima tidak selalu berupa uang

tunai; dalam banyak kasus, pemberian berupa barang seperti rokok, makanan, atau minuman juga umum terjadi sebagai bentuk kompensasi non-moneter atas jasa yang diberikan.

Berikutnya dalam wawancara tersebut, mereka menuturkan bahwa :

“Kelompok tertentu nan khusus bana ndak ado, tapi biasonyo kami lah nan dari dulu-dulu lah disiko, jadi urang-urang pun lah tau. Kami saliang maragoi ajo samo kawan nan lain, jadi kalo ado urang baru nan datang, biasonyo kami ajak basobok dulu, supayo ndak bamasalah bekonyo” (Jamal 2025).

(Kelompok tertentu yang benar-benar khusus memang tidak ada, tetapi biasanya kami yang sudah dari dulu berada di sini, jadi orang-orang pun sudah mengenal kami. Kami saling menghargai dengan rekan-rekan lainnya, jadi kalau ada orang baru yang datang, biasanya kami ajak berbicara dulu agar nantinya tidak terjadi masalah).

Selanjutnya mereka juga menjelaskan :

“Jadwal resmi kami ndak ado do, tapi kami ado aturan surang, misalnyo kami baganti-ganti caliak-caliak kondisi jalan sadang rami atau indak. Biasonyo ado nan siang atau sore tu ganti nan lain lai” (Jamal 2025).

(Kami tidak memiliki jadwal resmi, tetapi kami punya aturan sendiri. Misalnya, kami bergantian tergantung kondisi jalan, apakah sedang ramai atau tidak. Biasanya ada yang bertugas siang atau sore, lalu digantikan oleh yang lain).

Berdasarkan wawancara tersebut, maka penulis dapat merumuskan bahwasanya tidak terdapat kelompok tertentu yang secara resmi diberi wewenang dalam aktivitas pengaturan lalu lintas informal. Namun, individu yang telah lama beraktivitas di lokasi tersebut cenderung lebih dikenal oleh masyarakat sekitar. Terdapat mekanisme penghargaan dan pengaturan internal di antara para pelaku, yang memungkinkan terciptanya harmoni dalam pelaksanaan tugas. Kehadiran orang baru umumnya direspons dengan pendekatan komunikatif untuk mencegah potensi konflik. Meskipun tidak terdapat jadwal resmi, terdapat kesepakatan internal berupa sistem bergiliran yang disesuaikan dengan kondisi lalu lintas. Pergantian petugas biasanya terjadi antara siang dan sore hari, bergantung pada situasi keramaian di tempat.

Praktek pengaturan lalu lintas yang dilakukan oleh Pak Ogah ini secara umum, pola pengaturan lalu lintas kendaraan yang dilakukan tersebut

memiliki kemiripan dengan praktik yang diterapkan di lokasi lain. Proses pengaturan dilakukan dengan cara menempatkan petugas di titik jalan yang sering digunakan sebagai lokasi putar balik kendaraan. Apabila terdapat kendaraan yang hendak melakukan putar balik, maka akan diberikan arahan secara langsung oleh pak ogah yang berada di lokasi tersebut.

Pada saat arus lalu lintas dalam kondisi padat, diperlukan peran seorang petugas untuk menghentikan sementara laju kendaraan dari arah berlawanan guna memberikan ruang bagi kendaraan yang ingin berputar arah. Setelah kondisi jalan dinyatakan aman dan tidak terdapat hambatan, kendaraan diperbolehkan untuk melanjutkan putar arah tersebut. Sebagai bentuk isyarat, petugas biasanya menggunakan isyarat berupa lambaian tangan atau senyuman kepada pengendara, yang kemudian diikuti dengan pemberian arahan agar putar balik dapat dilakukan dengan aman dan tertib. Praktik pengaturan lalu lintas di titik putar balik, umumnya terdapat pembagian peran antara petugas yang memberikan arahan kepada kendaraan yang akan berputar arah dan petugas yang mengatur kelancaran kendaraan yang melintas. Kedua peran tersebut dijalankan secara bergantian guna menjaga efisiensi dan keselamatan lalu lintas.

3.2 Tinjauan Peraturan Daerah Kota Payakumbuh Nomor 1 Tahun 2022

3.2.1 Latar Belakang Pembentukan Perda Nomor 1 Tahun 2022

Untuk mewujudkan masyarakat Kota Payakumbuh yang berakhlak mulia, berbudaya, dan menjunjung tinggi nilai-nilai luhur yang berlandaskan pada prinsip *“Adat basandi syarak, syarak basandi kitabullah”*, pemerintah Kota Payakumbuh memandang perlu adanya pengaturan tata kehidupan masyarakat yang lebih komprehensif. Pengaturan ini bertujuan untuk mewujudkan kondisi lingkungan yang tertib, aman, nyaman, bersih dan indah sekaligus selaras dengan norma hukum agama, adat istiadat, dan hukum positif negara (Peraturan Daerah Payakumbuh Nomor 1 Tahun 2022).

Rancangan Peraturan Daerah (Ranperda) ini disusun sebagai langkah strategis dalam menjaga ketertiban umum dan menciptakan suasana kehidupan sosial yang damai serta harmonis di tengah masyarakat. Melalui peraturan ini, diharapkan dapat dicegah dan ditanggulangi berbagai bentuk perilaku yang tidak sesuai dengan tata kehidupan, etika, moral, dan budaya masyarakat Kota Payakumbuh yang telah berkembang dan diwariskan secara turun-temurun (Peraturan Daerah Payakumbuh Nomor 1 Tahun 2022). Secara substansi, Ranperda ini merupakan hasil unifikasi atau penyatuan dari dua Peraturan Daerah sebelumnya, yaitu:

1. Peraturan Daerah Kota Payakumbuh Tahun 2007 tentang Ketentraman dan Ketertiban Umum.
2. Peraturan Daerah Kota Payakumbuh Tahun 2003 tentang Pencegahan, Penertiban, dan Pemberantasan Penyakit Masyarakat dan Maksiat, yang telah mengalami beberapa kali perubahan hingga terakhir pada Peraturan Daerah Nomor 12 Tahun 2016 (Peraturan Daerah Payakumbuh Nomor 1 Tahun 2022).

Penyatuan kedua peraturan tersebut dilakukan melalui pertimbangan efektivitas regulasi agar tercipta satu peraturan yang lebih lengkap, terintegrasi, dan tidak tumpang tindih. Selain itu, langkah ini bertujuan untuk menyelaraskan seluruh materi pengaturan dengan prinsip-prinsip dasar pembentukan Peraturan Daerah, menghindari penggunaan terminologi hukum yang ambigu atau berpotensi menimbulkan salah tafsir, serta menambahkan sejumlah ketentuan baru yang relevan dengan perkembangan sosial masyarakat (Peraturan Daerah Payakumbuh Nomor 1 Tahun 2022).

Melalui penyusunan dan pengesahan Ranperda ini, diharapkan aparat penegak Peraturan Daerah, khususnya Satuan Polisi Pamong Praja dan Pemadam Kebakaran Kota Payakumbuh, dapat bekerja lebih efektif dan terarah dalam melakukan pengawasan serta penegakan hukum. Dengan demikian, keberadaan Ranperda ini tidak hanya menjadi landasan hukum semata, tetapi juga menjadi instrumen penting untuk mendukung terciptanya

keteraturan sosial, menjaga nilai-nilai budaya dan agama, serta meningkatkan kualitas hidup masyarakat Kota Payakumbuh secara berkelanjutan (Peraturan Daerah Payakumbuh Nomor 1 Tahun 2022).

3.2.2 Isi Pokok Perda Terkait Ketertiban Jalan dan Angkutan Umum

Adapun isi pokok Peraturan Daerah Kota Payakumbuh Nomor 1 Tahun 2022 tentang ketentraman dan angkutan umum terdapat dalam bab III dalam Pasal 8 sampai Pasal 20 Perda tersebut. Berdasarkan Pasal 9 ayat (1), (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 terkait tertib jalan dan angkutan umum menyatakan bahwa:

1. Setiap orang, Badan dan/atau atau sekelompok orang berhak menikmati kenyamanan berjalan, berlalu lintas dari Pemerintah Daerah.
2. Perlindungan dari Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dalam rangka penyelenggaraan tertib Jalan dan Angkutan Umum.

Berdasarkan Pasal 9 ayat (1) dan ayat (2) tersebut dapat dipahami bahwasanya, Setiap individu, badan hukum, maupun kelompok masyarakat memiliki hak fundamental untuk memperoleh kenyamanan dalam melakukan aktivitas berjalan kaki maupun berlalu lintas di wilayah hukum Pemerintah Daerah. Hak ini mencakup kebebasan bergerak secara aman, tertib, dan nyaman tanpa adanya gangguan yang dapat membahayakan keselamatan pengguna jalan. Pemerintah Daerah memiliki kewajiban untuk menyediakan sarana dan prasarana yang memadai, termasuk pengaturan lalu lintas, fasilitas pejalan kaki, dan sistem transportasi yang mendukung terciptanya kenyamanan tersebut. Pemenuhan hak ini menjadi bagian penting dalam mewujudkan tata kehidupan masyarakat yang tertib dan harmonis (Peraturan Daerah Payakumbuh Nomor 1 Tahun 2022).

Sebagai bentuk tanggung jawabnya, Pemerintah Daerah memberikan perlindungan kepada masyarakat dalam rangka penyelenggaraan ketertiban jalan dan angkutan umum. Perlindungan ini diwujudkan melalui kebijakan pengelolaan transportasi yang terintegrasi, pengawasan terhadap penyelenggaraan angkutan umum, serta penegakan aturan lalu lintas yang tegas dan konsisten. Dengan langkah tersebut, diharapkan tercipta sistem transportasi yang tidak hanya efisien, tetapi juga aman dan nyaman bagi

seluruh pengguna jalan. Upaya ini merupakan bagian dari komitmen Pemerintah Daerah dalam menjaga keselamatan publik dan mendukung kelancaran mobilitas masyarakat di berbagai sektor kehidupan (Peraturan Daerah Payakumbuh Nomor 1 Tahun 2022).

Kemudian terkait larangan pengaturan lalu lintas yang dilakukan di persimpangan jalan, tikungan atau putaran jalan tanpa mempunyai kewenangan apapun atau yang biasa dikenal dengan pak ogah, hal ini termuat dalam Pasal 10 ayat (1) Peraturan daerah kota Payakumbuh Nomor 1 Tahun 2002 tentang tertib jalan dan angkutan umum yang berbunyi :

1. Setiap orang, Badan dan/atau sekelompok orang yang tidak memiliki kewenangan dilarang melakukan pengaturan lalu lintas pada persimpangan jalan, tikungan atau putaran jalan dengan maksud mendapatkan imbalan jasa, meminta uang.

Berdasarkan pasal 9 ayat (1) tersebut dapat dipahami bahwa Setiap individu, badan hukum, maupun kelompok masyarakat yang tidak memiliki kewenangan resmi dilarang melakukan kegiatan pengaturan lalu lintas di area persimpangan, tikungan, ataupun putaran jalan. Larangan ini diberlakukan untuk mencegah terjadinya tindakan yang dapat mengganggu kelancaran lalu lintas, membahayakan keselamatan pengguna jalan, serta menghindari praktik pengaturan lalu lintas yang tidak sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku (Peraturan Daerah Payakumbuh Nomor 1 Tahun 2022).

Larangan ini juga bertujuan mencegah tindakan yang dilakukan dengan maksud memperoleh imbalan jasa atau meminta uang dari pengguna jalan secara tidak sah. Praktik semacam ini berpotensi menimbulkan keresahan, ketidaknyamanan, bahkan risiko tindak pemerasan atau penyalahgunaan kewenangan. Dengan adanya pengaturan yang jelas ini, diharapkan lalu lintas dapat dikelola secara profesional dan akuntabel oleh pihak berwenang, sehingga tercipta sistem lalu lintas yang aman, tertib, dan mendukung kelancaran mobilitas masyarakat secara berkelanjutan (Peraturan Daerah Payakumbuh Nomor 1 Tahun 2022).

Kehadiran pengatur lalu lintas ilegal atau yang biasa disebut Pak Ogah di Kota Payakumbuh dinilai hanya menambah kemacetan. Apabila para

pelaku pengatur lalu lintas ilegal ini tetap melakukan aksinya dijalanan maka, mereka dapat dikenakan sanksi. Sanksi ini terdapat dalam Pasal 10 ayat (2) Perda Payakumbuh Nomor 1 Tahun 2022 yang menjelaskan :

2. Setiap orang, Badan dan/atau sekelompok orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa :
 - a. teguran lisan
 - b. penghentian tetap kegiatan
 - c. penahanan untuk sementara waktu Kartu Tanda Penduduk/identitas lainnya oleh PPNS Daerah sampai yang bersangkutan menyelesaikan denda administrative.
 - d. denda administratif sebesar Rp.250.000, (dua ratus lima puluh ribu rupiah) dan disetorkan ke Kas Daerah.

Ketentuan terkait sanksi bagi para pelaku yang melakukan pelanggaran sebagaimana yang dijelaskan dalam Pasal 10 ayat (1) dijelaskan pada ayat (2) ini, yaitu akan dikenakan sanksi administratif sesuai dengan peraturan yang berlaku. Sanksi ini bertujuan memberikan efek jera serta memastikan bahwa pengaturan lalu lintas hanya dilakukan oleh pihak yang berwenang dan berkompeten dalam menjaga keamanan serta ketertiban jalan raya (Peraturan Daerah Payakumbuh Nomor 1 Tahun 2022).

Bentuk sanksi administratif tersebut meliputi beberapa tahapan, yaitu teguran lisan sebagai peringatan awal, penghentian tetap terhadap kegiatan yang dilakukan secara ilegal, serta penahanan sementara Kartu Tanda Penduduk atau identitas lainnya oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Daerah hingga pelanggar menyelesaikan kewajiban pembayaran denda. Selain itu, pelanggar juga diwajibkan membayar denda administratif sebesar Rp250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah) yang harus disetorkan langsung ke Kas Daerah. Mekanisme ini diharapkan dapat menertibkan praktik pengaturan lalu lintas ilegal dan menjaga keteraturan lalu lintas di wilayah setempat (Peraturan Daerah Payakumbuh Nomor 1 Tahun 2022). Tidak hanya di Payakumbuh saja terdapat Perda yang mengatur tentang Pak Ogah ini, di kabupaten/kota di Sumatera Barat juga terdapat Perda yang mengatur tentang Pak Ogah sebagai berikut :

Tabel 3.1
Perbandingan Perda yang ada di Sumatera Barat Mengenai Pak Ogah

No	Kabupaten/Kota	Peraturan daerah Bunyi Pasal
1.	Kabupaten Pasaman	-
2.	Kabupaten Agam	Perda Kab Agam no 1 tahun 2020 tentang Ketentraman dan Ketertiban Umum. Pasal 11 no 1 "Setiap orang atau sekelompok orang yang tidak memiliki kewenangan dilarang melakukan pengaturan lalu lintas di persimpangan jalan, tikungan, atau tempat arah putaran kendaraan bermotor.
3.	Kabupaten 50 Kota	Perda Kab Lima Puluh Kota No 3 Tahun 2017. Pasal 6 no 2 "Jalur lalu lintas diperuntukkan bagi lalu lintas umum dan trotoar di peruntukkan bagi pejalan kaki".
4.	Kabupaten Padang Pariaman	-
5.	Kabupaten Tanah Datar	Perda Kab Tanah Datar No 4 Tahun 2023. Pasal 19 no 1 "Setiap orang atau sekelompok orang yang tidak memiliki kewenangan dilarang melakukan pengaturan lalu lintas pada persimpangan jalan, tikungan atau tempat putar arah kendaraan bermotor.
6.	Kabupaten Pesisir Selatan	-
7.	Kabupaten Sijunjung	-
8.	Kabupaten Solok Selatan	Perda Solok Selatan No 1 tahun 2020 tentang Ketentraman dan ketertiban umum. Bab II Pasal 8 "Setiap orang yang tidak memiliki kewenangan dilarang melakukan pengaturan lalu lintas pada persimpangan jalan, tikungan, atau tempat putar arah kendaraan bermotor yang menyebabkan terganggunya lalu lintas, kecuali ada izin dari pejabat yang ditunjuk.
9.	Kabupaten Solok	Perda Kab Solok No 9 Tahun 2019 tentang ketentraman dan ketertiban umum. Pasal 11 "Setiap orang yang tidak memiliki kewenangan dilarang melakukan pengaturan lalu lintas pada persimpangan jalan, tikungan, atau tempat putar arah kendaraan bermotor yang menyebabkan terganggunya lalu lintas".

10.	Kabupaten Dharmasraya	Perda Kab Dharmasraya No 1 Tahun 2018 tentang Ketentraman dan Ketertiban Umum. Pasal 8 "Setiap orang atau sekelompok orang yang tidak memiliki kewenangan dilarang melakukan pengaturan lalu lintas pada persimpangan jalan, tikungan, atau putaran jalan dengan maksud mendapatkan imbalan jasa/ meminta uang".
11.	Kabupaten Pasaman Barat	Perda Kab Pasaman Barat No 9 tahun 2017 tentang Ketentraman dan ketertiban umum. Pasal 16 " Setiap orang atau sekelompok orang yang tidak memiliki kewenangan dilarang melakukan pengaturan lalu lintas pada persimpangan jalan, tikungan atau putaran jalan dengan maksud mendapatkan imbalan jasa/ meminta uang".
12.	Kabupaten Mentawai	-
13.	Kota Padang	Perda Kota Padang No 11 tahun 2005, Bab II Tertib Jalan dan Angkutan Umum Pasal 2 no 4 "Memakai Jalan atau trotoar untuk kepentingan pribadi atau kelompok yang menghambat kelancaran lalu lintas".
14.	Kota Bukittinggi	Kota Bukittinggi: perda Bukittinggi 3 tahun 2015 tentang ketentraman dan ketertiban umum. Pasal 8 no 1 "Setiap orang atau sekelompok orang yang tidak memiliki kewenangan dilarang melakukan pengaturan lalu lintas pada persimpangan jalan, tikungan atau putaran jalan dengan maksud mendapatkan imbalan jasa/ meminta uang. No 2 "Setiap orang atau sekelompok orang yang tidak memiliki kewenangan dilarang melakukan pungutan uang terhadap kendaraan pribadi, kendaraan umum maupun angkutan barang.

15.	Kota Payakumbuh	Perda Payakumbuh no 1 tahun 2002 tentang tertib jalan dan angkutan umum terdapat dalam pasal 10 ayat 1 yang berbunyi, "Setiap orang, Badan dan/atau sekelompok orang yang tidak memiliki kewenangan dilarang melakukan pengaturan lalu lintas pada persimpangan jalan, tikungan atau putaran jalan dengan maksud mendapatkan imbalan jasa, meminta uang".
16.	Kota Padang Panjang	-
17.	Kota Sawahlunto	-
18.	Kota Pariaman	Perda Kota Pariaman No 10 tahun 2018 tentang Ketentraman dan ketertiban umum. Pasal 20 " Setiap orang atau sekelompok orang yang tidak memiliki kewenangan dilarang untuk mengatur lalu lintas pada persimpangan jalan, tikungan atau putaran jalan dengan maksud meminta imbalan jasa/ meminta uang.
19.	Kota Solok	Perda kota Solok no 9 tahun 2019 tentang ketentraman dan ketertiban umum. Pasal 11 no 1 "setiap orang yang tidak memiliki kewenangan dilarang melakukan pengaturan lalu lintas pada persimpangan jalan, tikungan atau tempat putar arah kendaraan bermotor yg menyebabkan terganggunya lalu lintas

Sumber : Buku Data PPKS dan PSKS Tahun 2020