

**IMPLEMENTASI PASAL 27 PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
NOMOR PM 49 TAHUN 2014 TENTANG ALAT PEMBERI ISYARAT
LALU LINTAS PERSPEKTIF *SIYASAH TANFIDZIYAH*
*IMPLEMENTATION OF ARTICLE 27 OF THE MINISTER OF
TRANSPORTATION REGULATION NUMBER PM 49 OF 2014
CONCERNING TRAFFIC SIGNAL DEVICES FROM THE PERSPECTIVE
OF SIYASAH TANFIDZIYAH***

Ajeng Gita Pitaloka, Agustina Nurhayati dan Rizky Silvia Putri

**Fakultas Syari'ah, Program Studi Hukum Tata Negara, Universitas Islam Negeri
Raden Intan Lampung**

Korespondensi Penulis : ajenggitapitaloka@gmail.com, agustina@radenintan.ac.id,
rizkysilviaputri@radenintan.ac.id

Citation Structure Recommendation :

Ajeng Gita Pitaloka, Agustina Nurhayati dan Rizky Silvia Putri. *Implementasi Pasal 27 Peraturan
Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat
Lalu Lintas Perspektif Siyasa Tanfidziyah*. Rewang Rencang : Jurnal Hukum Lex Generalis.
Vol.7. No.2 (2026).

ABSTRAK

Permasalahan penelitian ini terletak pada belum optimalnya implementasi Pasal 27 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014 mengenai pengelolaan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) di Kota Bandar Lampung. Penelitian ini bertujuan menganalisis kesesuaian antara ketentuan normatif (*das sollen*) dengan pelaksanaan faktual (*das sein*) serta meninjaunya dalam perspektif *Siyasa Tanfidziyah*. Penelitian menggunakan metode empiris dengan pendekatan lapangan melalui observasi, wawancara dan dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara normatif pengelolaan APILL telah diatur berdasarkan kebutuhan teknis, pemeliharaan dan evaluasi lalu lintas. Namun secara faktual implementasinya belum optimal karena masih terdapat kendala koordinasi, efektivitas pengawasan, dan pengelolaan infrastruktur. Dalam perspektif *Siyasa Tanfidziyah*, pelaksanaan kebijakan telah mencerminkan prinsip amanah dan kemaslahatan, tetapi belum terlaksana secara maksimal demi keselamatan masyarakat.

Kata Kunci: APILL, Implementasi Kebijakan, *Siyasa Tanfidziyah*

ABSTRACT

Traffic and road transportation are systems consisting of various elements aimed at ensuring safety, order, and smooth traffic flow. Increased public mobility that is not balanced with infrastructure capacity causes congestion, especially at intersections that have the potential to cause conflict and accidents. One of the

traffic control devices is the Traffic Signal Device (APILL) regulated in Article 27 of the Minister of Transportation Regulation Number PM 49 of 2014, which includes placement, maintenance and removal based on technical needs and evaluation of traffic conditions. This study aims to analyze the implementation of Article 27 in the Bandar Lampung City Transportation Agency and review it from the perspective of Siyasah Tanfidziyah. This study uses field research. The data used are primary and secondary data. Data collection techniques in this study are through observation, interviews and documentation. Data processing techniques are carried out through data reduction, data presentation and drawing conclusions. Data analysis used a qualitative method using analytical descriptive methods. The results of the study indicate that normatively the APILL policy is in accordance with applicable provisions, but in fact its implementation is not optimal. From the perspective of Siyasah Tanfidziyah, implementation has been in line with the principles of trust, justice, and public welfare, but has not been fully effective. Therefore, strengthening inter-agency coordination, increasing implementation effectiveness, and optimizing infrastructure management are necessary to enhance public safety and welfare.

Keywords: *Traffic Signal Devices, Policy Implementation, Siyasah Tanfidziyah*

A. PENDAHULUAN

Lalu lintas dan angkutan jalan merupakan suatu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, prasarana lalu lintas, angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya yang bertujuan untuk mewujudkan keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.¹ Peningkatan mobilitas masyarakat yang tidak diimbangi dengan kapasitas infrastruktur jalan yang memadai menyebabkan terjadinya kepadatan lalu lintas, khususnya pada kawasan perkotaan.²

Persimpangan merupakan titik pertemuan dua atau lebih ruas jalan yang berpotensi menimbulkan konflik arus kendaraan dan titik lokasi rawan kecelakaan.³ Oleh karena itu, diperlukan pengaturan lalu lintas yang efektif, salah satunya melalui perangkat pengendali seperti Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL).⁴

¹ Ernawati, Rizki Naldi, *Pelaksanaan Pengawasan Dinas Perhubungan terhadap Traffich Light di Kota Pekanbaru*, Jurnal Online Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Riau, Vol.2, No.1 (Februari 2015), p.1–9.

² Ofyar Z. Tamin, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, ITB, Bandung, 2000, p.45–47.

³ Tjatur Kandaga dan Elvina Tjahjadi, *Aplikasi Simulasi Hubungan Antrian yang Terjadi dan Penentuan Waktu Hidup Lampu Lalu Lintas pada Persimpangan Jalan*, Jurnal Informatika, Vol.7, No.1 (Juni 2011), p.87–97.

⁴ Prayendra Jonathan N. dan Lila Khamelda, *Analisis Implementasi Penerapan 3 dan 4 Fase Sinyal APILL pada Persimpangan Klojen Malang, Jawa Timur*, Jurnal Teknik Sipil, Vol.2, No.2 (Desember 2024), p.27–42.

APILL merupakan perangkat yang menggunakan isyarat lampu untuk mengatur lalu lintas orang dan/atau kendaraan di persimpangan atau pada ruas jalan. Alat ini berfungsi untuk menciptakan kelancaran, ketertiban dan keselamatan lalu lintas di jalan raya. Secara normatif, penyelenggaraan APILL diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014 Pasal 27 yang mencakup penempatan dan pemasangan, pemeliharaan, serta penghapusan. Ketentuan tersebut menegaskan bahwa penempatan APILL harus mempertimbangkan kondisi teknis jalan serta kebutuhan lalu lintas di lapangan.

Kota Bandar Lampung dipilih sebagai lokasi penelitian karena merupakan pusat aktivitas pemerintahan, perdagangan, dan transportasi di Provinsi Lampung dengan tingkat mobilitas kendaraan yang tinggi. Kondisi tersebut menyebabkan beberapa titik persimpangan, khususnya di Jalan Yos Sudarso Kecamatan Panjang, memiliki tingkat kepadatan lalu lintas yang cukup tinggi dan berpotensi menimbulkan kemacetan serta kecelakaan lalu lintas. Meskipun Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung memiliki kewenangan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, implementasi Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) di beberapa lokasi belum terlaksana secara optimal.

Penelitian ini mengkaji implementasi Pasal 27 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014 dengan menggunakan perspektif *Siyasah Tanfidziyah* karena terkait pelaksanaan kebijakan pemerintahan, tanggung jawab penguasa, serta upaya mewujudkan kemaslahatan masyarakat. Dalam konteks ini, pengelolaan APILL tidak hanya dipandang sebagai pelaksanaan aturan administratif, tetapi juga sebagai bentuk tanggung jawab pemerintah dalam menciptakan keamanan, ketertiban dan keadilan bagi pengguna jalan.

Beberapa penelitian terdahulu umumnya hanya membahas efektivitas APILL dari aspek teknis lalu lintas atau implementasi kebijakan transportasi secara normatif. Sementara itu, penelitian ini memiliki kebaruan (*novelty*) dengan menganalisis kesesuaian antara ketentuan normatif (*das sollen*) dan pelaksanaan faktual (*das sein*) dalam implementasi APILL melalui perspektif *Siyasah Tanfidziyah*. Dengan demikian, penelitian ini tidak hanya menilai efektivitas kebijakan, tetapi juga mengaitkannya dengan prinsip amanah, keadilan dan kemaslahatan dalam tata kelola pemerintahan.

Berdasarkan uraian tersebut, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana implementasi Pasal 27 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas di Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung?
2. Bagaimana tinjauan *Siyasah Tanfidziyah* terhadap implementasi Pasal 27 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas di Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung?

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian lapangan (*field research*), yang bertujuan untuk memperoleh pemahaman mendalam mengenai implementasi Pasal 27 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL). Pendekatan ini dipilih karena dinilai mampu menggali fenomena implementasi kebijakan secara komprehensif, termasuk proses, kendala, serta interaksi antara pelaksana dan masyarakat yang tidak dapat dijelaskan secara kuantitatif. Penelitian ini dilaksanakan pada bulan April 2026 di Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.

Sumber data dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui wawancara mendalam dengan empat informan kunci yang ditentukan menggunakan teknik *purposive sampling*, yaitu berdasarkan keterlibatan langsung serta relevansi terhadap objek penelitian. Informan tersebut terdiri dari satu orang pejabat, yaitu Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, serta tiga orang pengguna jalan di Jalan Yos Sudarso Kecamatan Panjang. Sementara itu, data sekunder diperoleh dari buku, artikel ilmiah, peraturan perundang-undangan, serta penelitian terdahulu yang relevan. Data sekunder ini digunakan untuk mendukung dan memperkuat analisis terhadap data primer.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Observasi dilakukan secara langsung di beberapa titik persimpangan di Kota Bandar Lampung, khususnya di Jalan Yos Sudarso Kecamatan Panjang, untuk melihat kondisi penerapan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) serta situasi di lapangan. Wawancara dilakukan secara mendalam dengan pihak yang berkaitan langsung dengan implementasi kebijakan APILL,

yaitu pegawai Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, petugas lapangan, serta masyarakat pengguna jalan. Informan tersebut dipilih karena memiliki keterkaitan dengan pelaksanaan, pengawasan dan dampak kebijakan APILL terhadap ketertiban lalu lintas. Dokumentasi digunakan untuk memperoleh data pendukung berupa arsip, laporan, foto lapangan dan dokumen resmi terkait implementasi Pasal 27 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014.

Data yang diperoleh kemudian diolah melalui tahapan reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan. Reduksi data dilakukan dengan memilih dan menyederhanakan informasi yang relevan dengan fokus penelitian. Selanjutnya, data disajikan secara sistematis dalam bentuk uraian deskriptif agar mudah dipahami. Tahap akhir dilakukan dengan menarik kesimpulan berdasarkan hasil analisis mengenai kesesuaian antara ketentuan normatif (*das sollen*) dan pelaksanaan faktual (*das sein*) implementasi APILL di Kota Bandar Lampung.

Teknik pengolahan data dilakukan melalui tiga tahapan, yaitu reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan. Reduksi data dilakukan dengan cara memilih dan menyederhanakan data yang diperoleh dari hasil observasi, wawancara dan dokumentasi agar fokus pada aspek yang relevan dengan penelitian. Selanjutnya, data yang telah direduksi disajikan dalam bentuk narasi deskriptif guna memudahkan proses analisis. Tahap terakhir adalah penarikan kesimpulan yang dilakukan dengan memadukan berbagai sumber data serta membandingkan hasil observasi dengan hasil wawancara dan dokumentasi untuk memastikan keabsahan dan validitas data. Analisis data yang digunakan adalah metode kualitatif dengan menggunakan metode deskriptif analitis. Dengan pendekatan ini, penelitian diharapkan mampu memberikan gambaran yang komprehensif mengenai implementasi serta tantangan dalam penerapan APILL di Kota Bandar Lampung.

B. PEMBAHASAN

Siyasah Tanfidziyah merupakan cabang *siyasah syar'iyah* yang berkaitan dengan pelaksanaan kebijakan dan penyelenggaraan pemerintahan oleh penguasa dalam rangka merealisasikan tujuan syariat, terutama perlindungan terhadap jiwa,

harta dan martabat manusia.⁵ *Siyasah Tanfidziyah* mengatur aspek implementatif pemerintahan, termasuk pelaksanaan kebijakan publik dan pelayanan administrasi negara.⁶

Ruang lingkup *Siyasah Tanfidziyah* mencakup pelaksanaan kekuasaan eksekutif dalam pemerintahan, seperti pelaksanaan kebijakan publik, penyelenggaraan administrasi negara, pelaksanaan peraturan perundang-undangan, pengelolaan keamanan dan ketertiban umum, penyediaan fasilitas publik, serta pelayanan masyarakat demi tercapainya kemaslahatan umum. Dalam sistem ketatanegaraan Islam, *Siyasah Tanfidziyah* berada dalam struktur pembagian kekuasaan negara yang meliputi *al-sulthah al-tasyri'iyyah* (legislatif), *al-sulthah al-tanfidziyah* (eksekutif) dan *al-sulthah al-qada'iyyah* (yudikatif).⁷ Pembagian tersebut sejalan dengan konsep pemisahan kekuasaan yang dikemukakan oleh Montesquieu untuk mencegah penyalahgunaan wewenang dan menjaga keseimbangan pemerintahan.⁸ Namun, dalam perspektif Islam, seluruh kekuasaan tetap diarahkan pada prinsip amanah dan pencegahan kerusakan (*mafsadah*).

Prinsip utama *Siyasah Tanfidziyah* meliputi amanah (*al-amanah*), keadilan (*al-'adl*), tanggung jawab (*al-mas'uliyah*) dan kemaslahatan (*al-maslahah*).⁹ Prinsip-prinsip tersebut menjadi dasar bagi pemerintah dalam menjalankan peraturan perundang-undangan secara efektif, transparan dan akuntabel demi terciptanya kesejahteraan masyarakat serta terhindarnya penyalahgunaan kekuasaan.¹⁰ Dalam sistem pemerintahan Islam, *al-sulthah al-tanfidziyah* berperan sebagai pelaksana amanah negara dalam menjalankan kebijakan publik.

⁵ Maimun dan Dani Amran Hakim, *Siyāsah Syar'iyah and Its Application to Constitutional Issues in Indonesia*, As-Siyasi: Journal of Constitutional Law, Vol.3, No.1 (Juni 2021).

⁶ A. Djazuli, *Fiqh Siyasah: Implementasi Kemaslahatan Umat dalam Rambu-Rambu Syariah*, Kencana, Jakarta, 2003, p.47.

⁷ Muhammad Iqbal, *Fiqh Siyasah: Kontekstualisasi Doktrin Politik Islam*, Prenadamedia Group, Jakarta, 2014, p.14-16.

⁸ Montesquieu, *The Spirit of Laws* (Terj. Thomas Nugent), Hafner Publishing Company, New York, 1949.

⁹ Abdul Muien, dkk., *Politik Islam Al-Mawardi's Thoughts & Its Relevance to Contemporary Political Systems*, Journal Teropong Aspirasi Politik Islam, Vol.21, No.2 (Desember 2025).

¹⁰ Yuniar dan Riza Hakiki, *Kontekstualisasi Prinsip Kekuasaan Sebagai Amanah dalam Pertanggungjawaban Presiden dan Wakil Presiden Republik Indonesia*, As-Siyasi: Journal of Constitutional Law, Vol.2, No.1 (Juni 2022).

Oleh karena itu, pemerintah berkewajiban melaksanakan kebijakan dan peraturan perundang-undangan secara efektif dan bertanggung jawab guna mewujudkan kemaslahatan umum.

Dalam pemikiran Islam klasik, Al-Mawardi melalui karya *Al-Ahkam al-Sulthaniyyah* menjelaskan bahwa tugas imam atau kepala negara adalah menegakkan agama dan mengatur urusan dunia, termasuk menjaga keamanan serta fasilitas publik.¹¹ Sementara itu, Ibn Taymiyyah dalam *As-Siyasah Asy-Syar'iyah* menegaskan bahwa tujuan utama kekuasaan adalah mewujudkan keadilan dan mencegah kerusakan (*daf' al-mafsadah*).¹²

1. Pasal 27 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas

Dalam sistem manajemen dan rekayasa lalu lintas, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) merupakan perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur lalu lintas orang atau kendaraan pada persimpangan atau pada ruas jalan.¹³ APILL berfungsi untuk menciptakan keselamatan, ketertiban dan kelancaran arus lalu lintas.¹⁴ APILL memiliki peran penting dalam pengendalian konflik lalu lintas pada simpang bersinyal, terutama di kawasan perkotaan dengan tingkat volume kendaraan yang tinggi.¹⁵ Penerapan APILL yang efektif dapat meningkatkan kinerja simpang serta menurunkan tingkat tundaan dan potensi konflik lalu lintas.

Dalam konteks pengaturan tersebut, secara normatif APILL di Indonesia ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, yang menjadi pedoman teknis dalam penyelenggaraan sistem pengendalian lalu lintas. Salah satu ketentuan penting

¹¹ Al-Mawardi, *Al-Ahkam Al-Sulthaniyyah*, Dar al-Kutub al-'Ilmiyyah, Beirut, 1985, p.5.

¹² Ibn Taymiyyah, *As-Siyasah Asy-Syar'iyah Fi Islah Al-Ra'i Wa Al-Ra'iyah*, Dar al-'Ashimah, Riyadh, 1998, p.13.

¹³ Shella Akbari Adha, dkk., *Evaluasi Kinerja Lalu Lintas Simpang Tak Bersinyal Jalan Pulo Wonokromo Kota Surabaya Menggunakan Metode Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia 2023*, Mitrans: Jurnal Media Publikasi Terapan Transportasi, Vol.1, No.3 (Desember 2023), p.383–91.

¹⁴ Sri Wanto, Iin Irawati, Lila Anggraini, *Analisis Tingkat Layanan Kinerja Simpang Bersinyal pada Kawasan Komersial*, Journal of Civil Engineering, Building and Transportation, Vol.8, No.1 (Maret 2024).

¹⁵ Muhammad Syaifullah dan Yuliyanti Kadir, *Kinerja Simpang Empat Tak Bersinyal Menggunakan Metode PKJI 2023 dan Software VISSIM*, Jurnal Konstruksia, Vol.15, No.2 (April 2024).

dalam regulasi tersebut terdapat pada Pasal 27 yang mengatur bahwa penyelenggaraan APILL meliputi penempatan dan pemasangan, pemeliharaan, serta penghapusan.¹⁶ Ketentuan dalam Pasal 27 tersebut dapat dijelaskan lebih lanjut melalui pendekatan teoritis yang merujuk pada konsep siklus manajemen infrastruktur lalu lintas (*traffic infrastructure management cycle*), yang terdiri atas tahapan perencanaan, implementasi, operasional dan evaluasi.¹⁷

Tahap penempatan dan pemasangan APILL merupakan bagian dari perencanaan berbasis kebutuhan (*need-based planning*), di mana penentuan lokasi dan kebutuhan APILL didasarkan pada analisis teknis yang mencakup kondisi geometrik jalan, karakteristik lalu lintas, serta tata guna lahan. Selain pemeliharaan, aspek lain dalam siklus pengelolaan APILL adalah penghapusan. Ketentuan pemeliharaan dalam Pasal 27 menunjukkan pentingnya keberlanjutan fungsi APILL dalam sistem transportasi. Dalam perspektif manajemen aset infrastruktur (*infrastructure asset management*), pemeliharaan berperan dalam menjaga reliabilitas dan kualitas layanan perangkat.

Pemeliharaan yang tidak optimal dapat menyebabkan penurunan kinerja APILL, yang berdampak pada peningkatan risiko kecelakaan, kemacetan, serta menurunnya kepatuhan pengguna jalan terhadap aturan lalu lintas.¹⁸ Adapun aspek penghapusan dalam Pasal 27 mencerminkan prinsip evaluasi dalam siklus kebijakan lalu lintas. Penghapusan APILL dilakukan apabila perangkat tidak lagi efektif, tidak sesuai dengan perkembangan arus lalu lintas, atau telah digantikan oleh sistem pengendalian yang lebih relevan.¹⁹

Dalam teori kebijakan publik, hal ini berkaitan dengan tahap *policy evaluation and termination*, di mana kebijakan perlu dievaluasi secara berkala untuk memastikan efektivitas dan relevansinya atas kondisi aktual di lapangan.²⁰

¹⁶ Kementerian Perhubungan RI, *Peraturan Menteri Perhubungan tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas*, Permenhub No. PM 49 Tahun 2014, BN Tahun 2014 No.1392, Ps.27.

¹⁷ R. B. Setijowarno, Frazila, *Pengantar Rekayasa Transportasi*, Penerbit Andi, Yogyakarta, 2018, 35–45.

¹⁸ Kissan, Hasmar Halim, Ismail Mustari, Paulas Ala, *Optimalisasi Kinerja Simpang Bersinyal dengan Menggunakan Mikrosimulasi Vissim*, Prosiding Seminar Nasional Penelitian, 2021, p.81–86.

¹⁹ Nurul Fitriani, dkk., *Performance Evaluation of Significant Intersections (Apill Adaptive Radar and Loop Detector)*, Jurnal Teknologi Transportasi dan Logistik, Vol.3, No.2 (Desember 2022), p.89–96.

²⁰ Ryco Tarnuwardhana Putra, dkk., *Evaluasi Kebijakan Pelayanan Feeder Wira-Wiri Sebagai Transportasi Terintegrasi di Kota Surabaya*, Journal of Governance and Public Administration, Vol.3, No.1 (Desember 2025), p.189–97.

Dengan demikian, penghapusan APILL tidak dimaknai sebagai pengurangan fungsi pengendalian lalu lintas melainkan sebagai bentuk penyesuaian terhadap dinamika kebutuhan sistem transportasi.

Lebih lanjut, Pasal 27 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas juga menegaskan bahwa kewenangan pengaturan, pemasangan dan pemeliharaan APILL dilaksanakan oleh instansi yang berwenang sesuai dengan status jalan. Pembagian kewenangan tersebut mengikuti klasifikasi jalan, yaitu jalan nasional menjadi tanggung jawab Pemerintah Pusat, jalan provinsi menjadi kewenangan Pemerintah Provinsi dan jalan kabupaten/kota menjadi kewenangan Pemerintah Kabupaten/Kota.²¹

Ketentuan ini tidak berdiri sendiri, melainkan mengacu pada peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, seperti Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.^{22,23} Dengan demikian Peraturan Menteri tersebut berfungsi sebagai pedoman teknis dalam pelaksanaan pengelolaan APILL.

Secara keseluruhan, Pasal 27 dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas mencerminkan kerangka pengelolaan APILL yang meliputi perencanaan berbasis kebutuhan, pemeliharaan berkelanjutan, serta evaluasi kebijakan. Hal ini menunjukkan bahwa pengelolaan APILL merupakan bagian dari sistem transportasi yang terintegrasi, dengan orientasi pada keselamatan, efektivitas dan efisiensi pelayanan publik.²⁴

3. Analisis Implementasi Pasal 27 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas

Implementasi Pasal 27 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas mengatur penyelenggaraan APILL meliputi tiga aspek utama, yaitu penempatan dan pemasangan,

²¹ Primadi Candra Susanto, dkk., *Konsep Penelitian Kuantitatif: Populasi, Sampel dan Analisis Data (Sebuah Tinjauan Pustaka)*, Jurnal Ilmu Multidisplin (JIM), Vol.3, No.1 (April 2024), p.1–12.

²² Indonesia, *Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, UU No.22 Tahun 2009, LN Tahun 2009 No.96, TLN No.5025.

²³ Indonesia, *Peraturan Pemerintah tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, PP No.79 Tahun 2013, LN Tahun 2013 No.193, TLN No.5468.

²⁴ Direktorat Jenderal Bina Marga, *Pedoman Rekayasa Lalu Lintas Persimpangan Bersinyal (Revisi)*, Kementerian PUPR RI, Jakarta, 2021.

pemeliharaan dan penghapusan. Dalam pelaksanaannya, penempatan dan pemasangan APILL harus memperhatikan berbagai aspek teknis seperti geometrik jalan, kondisi tata guna lahan, jaringan lalu lintas, serta kondisi arus kendaraan.

Secara kelembagaan, implementasi APILL bersifat *multi-level governance* karena melibatkan pembagian kewenangan antara pemerintah pusat, pemerintah provinsi, dan pemerintah daerah. Direktorat Jendral untuk jalan nasional, gubernur untuk jalan provinsi, bupati untuk jalan kabupaten dan kota dan walikota untuk jalan kota.²⁵ Kondisi ini menyebabkan pelaksanaan APILL sangat bergantung pada status jalan serta efektivitas koordinasi antarinstansi.

Di Kota Bandar Lampung, pelaksanaan kebijakan tersebut dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan sebagai perangkat daerah yang bertugas sebagai pelaksana teknis dan operasional APILL di bawah kewenangan Walikota. Berdasarkan Peraturan Walikota Bandar Lampung Nomor 53 Tahun 2021, Seksi Perlengkapan Jalan memiliki tugas merencanakan kebutuhan, penempatan, pengadaan dan pemeliharaan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan penggunaan jalan meliputi marka jalan, paku marka, rambu-rambu lalu lintas, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali pemakai jalan, cermin tikungan, tanda patok tikungan (*delineator*), guardrail, pulau lalu lintas dan pita pengkaduh.^{26,27} Namun demikian, kewenangan tersebut tetap terbatas karena mengikuti pembagian urusan pemerintahan berdasarkan status jalan.

Berdasarkan data lapangan tahun 2023, terdapat 27 titik *traffic light* di Kota Bandar Lampung, dengan 25 unit aktif dan 2 unit tidak aktif. Selain itu, terdapat 21 unit *warning light*, dengan 19 unit aktif dan 2 unit tidak aktif. Adapun hasil analisis kebutuhan hingga tahun 2028 menunjukkan penambahan 1 titik *traffic light* dan 8 titik *warning light*.

Di dalam implementasinya, terdapat kesenjangan pada beberapa aspek.

²⁵ Kementerian Perhubungan RI, *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas*, Ps.28.

²⁶ Peraturan Walikota Bandar Lampung, *Susunan Organisasi, Tugas Ddn Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung*, diakses dari <https://peraturan.bpk.go.id/Details/220177/perwali-kota-bandar-lampung-no-53-tahun-2021>, diakses pada 03 Juni 2026.

²⁷ Pemerintah Kota Bandar Lampung, *Peraturan Wali Kota Bandar Lampung tentang Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung*, Perwali Kota Bandar Lampung No.53 Tahun 2021.

Pada aspek penempatan dan pemasangan, masih terdapat lokasi strategis yang belum dilengkapi APILL akibat keterbatasan kewenangan serta kompleksitas koordinasi lintas instansi. Pada aspek pemeliharaan, masih ditemukan APILL yang tidak berfungsi secara optimal di beberapa titik. Sementara itu, pada aspek penghapusan, terdapat APILL yang tidak dioperasikan kembali karena pertimbangan keamanan sosial, seperti potensi tindak kriminal di lokasi tertentu.

Salah satu contohnya terdapat pada Jalan Yos Sudarso Kecamatan Panjang yang merupakan jalan nasional, pemasangan APILL harus melalui koordinasi dengan pemerintahan pusat. Meski demikian, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung tetap berperan dalam pengusulan kebutuhan APILL, pengumpulan data, survei lapangan, serta koordinasi teknis antarinstansi.²⁸ Selain itu, pada ruas Jalan Yos Sudarso telah dibangun bundaran sebagai alternatif pengendalian lalu lintas untuk mengurangi konflik pergerakan kendaraan. Namun demikian, pada kondisi tertentu, terutama pada jam sibuk dengan dominasi kendaraan berat, bundaran tersebut belum sepenuhnya mampu mengendalikan arus lalu lintas secara optimal.

Pada ruas Jalan Soekarno-Hatta Kecamatan Panjang, APILL pernah terpasang namun tidak dioperasikan secara optimal akibat pertimbangan keamanan sosial, yaitu potensi tindak kriminal seperti bajing loncat ketika kendaraan berhenti pada fase lampu merah. Kondisi ini menyebabkan APILL tidak dioperasikan kembali dan digantikan dengan rambu lalu lintas sebagai alternatif pengendalian.²⁹ Adapun faktor-faktor yang menghambat implementasi Pasal 27 antara lain keterbatasan anggaran daerah, koordinasi antar instansi yang belum efektif, kondisi sosial dan keamanan lingkungan, serta perbedaan kewenangan berdasarkan status jalan. Di sisi lain, perkembangan teknologi telah mendorong penerapan *Area Traffic Control System* (ATCS) di beberapa persimpangan di Kota Bandar Lampung. Sistem ini memungkinkan pengendalian lalu lintas secara terintegrasi dan *real-time*, sehingga dinilai lebih efektif meningkatkan kelancaran arus kendaraan.³⁰

²⁸ Wawancara dengan Bapak Iskandar Zulkarnain, Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, Bandar Lampung 16 April 2026.

²⁹ Wawancara dengan Bapak Iskandar Zulkarnain.

³⁰ Descraredo Henky Sunyoto, Febriansyah Ramadhan dan Rudatin Ruktiningsih, *Studi Penerapan Area Traffic Control System (ATCS) di Beberapa Simpang Kota Semarang (Studi*

Dengan demikian, implementasi Pasal 27 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung secara normatif telah sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Namun secara empiris, implementasinya belum optimal karena masih terdapat kendala pada aspek kewenangan, koordinasi, serta pemeliharaan infrastruktur.

4. Tinjauan *Siyasah Tanfidziyah* terhadap Pasal 27 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas

Dalam perspektif *Siyasah Tanfidziyah*, pemerintah memiliki tanggung jawab untuk melaksanakan kebijakan publik secara amanah, adil dan berorientasi pada kemaslahatan masyarakat. Konsep ini menempatkan pemerintah sebagai pelaksana kekuasaan eksekutif yang berkewajiban menjalankan peraturan perundang-undangan demi terciptanya ketertiban dan kesejahteraan umum. Hal tersebut sejalan dengan firman Allah SWT dalam Q.S. An-Nisa ayat 58:

﴿إِنَّ اللَّهَ يَأْمُرُكُمْ أَنْ تُؤَدُّوا الْأَمَانَاتِ إِلَىٰ أَهْلِهَا وَإِذَا حَكَمْتُمْ بَيْنَ النَّاسِ أَنْ تَحْكُمُوا بِالْعَدْلِ ۚ إِنَّ اللَّهَ نِعِمَّا يَعِظُكُمْ بِهِ ۚ إِنَّ اللَّهَ كَانَ سَمِيعًا بَصِيرًا﴾

“Sesungguhnya Allah menyuruh kamu menyampaikan amanah kepada pemiliknya. Apabila kamu menetapkan hukum di antara manusia, hendaklah kamu tetapkan secara adil. Sesungguhnya Allah memberi pengajaran yang paling baik kepadamu. Sesungguhnya Allah Maha Mendengar lagi Maha Melihat.” (Q.S. An-Nisa: 58).

Ayat tersebut menegaskan bahwa setiap bentuk kekuasaan dan kebijakan publik harus dijalankan berdasarkan prinsip amanah dan keadilan. Dalam konteks penyelenggaraan lalu lintas, pengaturan melalui Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) merupakan bagian dari tanggung jawab pemerintah dalam menjaga keselamatan jiwa, ketertiban umum dan kemaslahatan masyarakat.

Berdasarkan hal tersebut, secara normatif Pasal 27 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas telah sejalan dengan prinsip *Siyasah Tanfidziyah*, karena bertujuan mewujudkan keselamatan dan kelancaran lalu lintas sebagai bentuk kemaslahatan publik.

Namun demikian, secara empiris implementasi di Kota Bandar Lampung menunjukkan bahwa pelaksanaan kebijakan tersebut belum sepenuhnya optimal. Masih terdapat APILL yang tidak berfungsi dengan baik serta ketidakseimbangan dalam penyediaan infrastruktur di beberapa titik. Hal ini menunjukkan bahwa prinsip amanah dalam pengelolaan fasilitas publik belum terlaksana secara maksimal, sementara prinsip keadilan dalam pelayanan publik juga belum sepenuhnya terpenuhi. Akibatnya, tujuan kemaslahatan berupa keselamatan dan ketertiban lalu lintas belum tercapai secara optimal.

Di sisi lain, tidak dioperasikannya APILL pada titik tertentu karena pertimbangan keamanan sosial, seperti potensi tindak kriminal bajing loncat, dapat dipahami sebagai penerapan kaidah fikih *dar'u al-mafasid muqaddam 'ala jalb al-masalih*, yaitu mendahulukan pencegahan kerusakan daripada menarik kemaslahatan.³¹ Kebijakan ini menunjukkan adanya pertimbangan terhadap aspek keamanan masyarakat dalam pengambilan keputusan publik.

Selain itu, sistem penyelenggaraan APILL yang melibatkan pemerintah pusat, provinsi, dan daerah mencerminkan mekanisme *multi-level governance*. Namun demikian, lemahnya koordinasi antarinstansi menunjukkan bahwa prinsip kerja sama (*ta'awun*) dalam penyelenggaraan pemerintahan belum berjalan secara optimal.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa secara normatif implementasi Pasal 27 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014 telah sesuai dengan prinsip-prinsip *Siyasah Tanfidziyah*, khususnya dalam aspek amanah, keadilan dan kemaslahatan. Akan tetapi, secara empiris pelaksanaannya masih belum optimal karena terdapat kendala pada aspek pemeliharaan, koordinasi kelembagaan, serta kondisi sosial dan keamanan masyarakat. Oleh karena itu, diperlukan penguatan koordinasi antarinstansi, optimalisasi pemeliharaan infrastruktur, serta kebijakan yang lebih responsif terhadap kondisi sosial masyarakat agar tujuan kemaslahatan dalam bidang keselamatan dan ketertiban lalu lintas dapat terwujud secara maksimal.

³¹ Wahbah Az-Zuhaili, *Ushul Al-Fiqh Al-Islami*, Dar al-Fikri, Damaskus, 1986, p.799.

C. PENUTUP

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, implementasi Pasal 27 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas di Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, dapat disimpulkan bahwa secara normatif telah sesuai dengan ketentuan yang berlaku, khususnya dalam aspek penempatan dan pemasangan, pemeliharaan dan penghapusan APILL. Pelaksanaannya dilakukan melalui mekanisme pembagian kewenangan antara pemerintah pusat dan daerah sesuai status jalan.

Dalam praktiknya, implementasi kebijakan tersebut belum berjalan optimal karena masih terdapat kendala berupa keterbatasan fungsi dan jumlah APILL, lemahnya koordinasi antarinstansi, keterbatasan anggaran, serta faktor sosial dan keamanan masyarakat. Meskipun demikian, penerapan *Area Traffic Control System* (ATCS) menunjukkan adanya upaya peningkatan efektivitas pengendalian lalu lintas secara terintegrasi dan *real-time*.

Ditinjau dari perspektif *Siyasah Tanfidziyah*, implementasi kebijakan APILL pada dasarnya telah sejalan dengan prinsip amanah, keadilan dan kemaslahatan. Akan tetapi, secara faktual prinsip-prinsip tersebut belum terlaksana secara optimal akibat berbagai kendala dalam pengelolaan dan koordinasi kelembagaan. Oleh karena itu, diperlukan penguatan koordinasi antarinstansi, optimalisasi pemeliharaan infrastruktur, serta kebijakan yang lebih responsif terhadap kondisi sosial dan keamanan masyarakat guna mewujudkan keselamatan dan ketertiban lalu lintas secara lebih efektif.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Al-Mawardi. 1985. *Al-Ahkam Al-Sulthaniyyah*. (Beirut: Dar al-Kutub al-‘Ilmiyyah).
- Az-Zuhaili, Wahbah. 1986. *Ushul Al-Fiqh Al-Islami*. (Damaskus: Dar al-Fikri).
- Djazuli, A.. 2003. *Fiqh Siyasah: Implementasi Kemaslahatan Umat dalam Rambu-Rambu Syariah*. (Jakarta: Kencana).
- Ibn Taymiyyah. 1998. *As-Siyasah Asy-Syar’iyyah Fi Islah Al-Ra’i Wa Al-Ra’iyyah*. (Riyadh: Dar al-‘Ashimah).
- Iqbal, Muhammad. 2014. *Fiqh Siyasah: Kontekstualisasi Doktrin Politik Islam*. (Jakarta: Prenadamedia Group).
- Montesquieu. 1949. *The Spirit of Laws* (Terj. Thomas Nugent). (New York: Hafner Publishing Company).
- Setijowarno, R. B. dan Frazila. 2018. *Pengantar Rekayasa Transportasi*. (Yogyakarta: Penerbit Andi).
- Tamin, Ofyar Z.. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. (Bandung: ITB).

Publikasi

- Adha, Shella Akbari, dkk. *Evaluasi Kinerja Lalu Lintas Simpang Tak Bersinyal Jalan Pulo Wonokromo Kota Surabaya Menggunakan Metode Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia 2023*. Mitrans: Jurnal Media Publikasi Terapan Transportasi. Vol.1. No.3 (Desember 2023).
- Ernawati, Rizki Naldi. *Pelaksanaan Pengawasan Dinas Perhubungan terhadap Traffich Light di Kota Pekanbaru*. Jurnal Online Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Riau. Vol.2. No.1 (Februari 2015).
- Fitriani, Nurul, dkk. *Performance Evaluation of Significant Intersections (APILL Adaptive Radar and Loop Detector)*. Jurnal Teknologi Transportasi dan Logistik. Vol.3. No.2 (Desember 2022).
- Kandaga, Tjatur dan Elvina Tjahjadi. *Aplikasi Simulasi Hubungan Antrian yang Terjadi dan Penentuan Waktu Hidup Lampu Lalu Lintas pada Persimpangan Jalan*. Jurnal Informatika. Vol.7. No.1 (Juni 2011).
- Maimun dan Dani Amran Hakim. *Siyāsah Syar’iyyah and Its Application to Constitutional Issues in Indonesia*. As-Siyasi: Journal of Constitutional Law. Vol.3. No.1 (Juni 2021).
- Muien, Abdul, dkk.. *Politik Islam Al-Mawardi’s Thoughts & Its Relevance to Contemporary Political Systems*. Journal Teropong Aspirasi Politik Islam. Vol.21. No.2 (Desember 2025).
- N., Prayendra Jonathan dan Lila Khamelda. *Analisis Implementasi Penerapan 3 dan 4 Fase Sinyal APILL pada Persimpangan Klojen Malang, Jawa Timur*. Jurnal Teknik Sipil. Vol.2. No.2 (Desember 2024).
- Putra, Ryco Tarnuwardhana, dkk. *Evaluasi Kebijakan Pelayanan Feeder Wira-Wiri Sebagai Transportasi Terintegrasi di Kota Surabaya*. Journal of Governance and Public Administration. Vol.3. No.1 (Desember 2025).
- Sunyoto, Descraredo Henky, Febriansyah Ramadhan, dan Rudatin Ruktiningsih. *Studi Penerapan Area Traffic Control System (ATCS) di Beberapa Simpang Kota Semarang (Studi Kasus Simpang PRPP dan Madukoro)*. G-SMART Jurnal Teknik Sipil Unika Soegijapranata Semarang. Vol.3. No.1 (2019).

Ajeng Gita Pitaloka, Agustina Nurhayati dan Rizky Silvia Putri
Implementasi Pasal 27 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014
tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas Perspektif Siyasa Tanfidziyah

- Susanto, Primadi Candra, dkk. *Konsep Penelitian Kuantitatif: Populasi, Sampel dan Analisis Data (Sebuah Tinjauan Pustaka)*. Jurnal Ilmu Multidisiplin (JIM). Vol.3. No.1 (April 2024).
- Syaifulah, Muhammad dan Yuliyanti Kadir. *Kinerja Simpang Empat Tak Bersinyal Menggunakan Metode PKJI 2023 dan Software VISSIM*. Jurnal Konstruksia. Vol.15. No.2 (April 2024).
- Wanto, Sri, Iin Irawati dan Lila Anggraini. *Analisis Tingkat Layanan Kinerja Simpang Bersinyal pada Kawasan Komersial*. Journal of Civil Engineering, Building and Transportation. Vol.8. No.1 (Maret 2024).
- Yuniar dan Riza Hakiki. *Kontekstualisasi Prinsip Kekuasaan Sebagai Amanah dalam Pertanggungjawaban Presiden dan Wakil Presiden Republik Indonesia*. As-Siyasi: Journal of Constitutional Law. Vol.2. No.1 (Juni 2022).

Karya Ilmiah

- Kissan, Hasmar Halim, Ismail Mustari, Paulas Ala. 2021. *Optimalisasi Kinerja Simpang Bersinyal dengan Menggunakan Mikrosimulasi Vissim*. Seminar Nasional Hasil Penelitian & Pengabdian Kepada Masyarakat (SNP2M).

Website

- Peraturan Walikota Bandar Lampung. *Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung*. diakses dari <https://peraturan.bpk.go.id/Details/220177/perwali-kota-bandar-lampung-no-53-tahun-2021>. diakses pada 03 Juni 2026.

Sumber Hukum

- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025.
- Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 193. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5468.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas. Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 1392.
- Peraturan Wali Kota Bandar Lampung Nomor 53 Tahun 2021 tentang Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.

Sumber Lain

- Direktorat Jenderal Bina Marga. 2021. *Pedoman Rekayasa Lalu Lintas Persimpangan Bersinyal (Revisi)*. (Jakarta: Kementerian PUPR RI).
- Wawancara dengan Bapak Iskandar Zulkarnain, Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, Bandar Lampung 16 April 2026.