

TRANSFORMASI REGULASI ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS (ANDALALIN) DARI PERSFEKTIF HUKUM UNDANG-UNDANG CIPTA KERJA DALAM PENYEDERHANAAN PERIZINAN

Ridhani Aipassa, Fakultas Hukum Universitas Tarumanegara,
e-mail: ridha.aipa@gmail.com

Mella Ismelina Farma Rahayu, Fakultas Hukum Universitas Tarumanegara,
e-mail: mellaismelina@yahoo.com

doi: <https://doi.org/10.24843/KS.2026.v14.i05.p10>

ABSTRACT

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh perubahan Undang-undang Cipta Kerja terhadap penyederhanaan perizinan Andalalin di Indonesia dimana terdapat pergeseran paradigma dari sistem perizinan yang dahulunya administratif-birokratis menjadi sistem yang berbasis resiko (Online Single Submission-Risk Based Approach). Penelitian ini menggunakan Penelitian pendekatan kualitatif dengan metode wawancara dengan para pihak pengembang (pemerakarsa) yang sedang melakukan pengajuan permohonan Andalalin baik itu dari kegiatan infrastruktur yang akan dibangun/dioperasikan/dikembangkan, baik itu pengajuan permohonan untuk kewenangan pada Kementerian Perhubungan untuk status jalan Nasional, Dinas Perhubungan Kota/ Kabupaten untuk status jalan Kota/Kabupaten, dan Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) untuk status jalan provinsi.

Kata Kunci: Perizinan Andalalin, Undang-undang Cipta Kerja, Perizinan berusaha Indonesia

ABSTRACT

This study aims to analyze the impact of the Job Creation Law on the simplification of Andalalin (Traffic Impact Analysis) licensing in Indonesia, where there has been a paradigm shift from a previously administrative-bureaucratic licensing system to a risk-based system (Online Single Submission - Risk Based Approach (OSS-RBA)). This research uses a qualitative approach with an interview method involving developer parties (project initiators) who are in the process of applying for Andalalin - including applications for infrastructure to be built, operated, or developed - covering submissions under the authority of the Ministry of Transportation for national roads, the City/District Transportation Agency for city/district roads, and the Regional Land Transport Management Authority (BPTD) for provincial roads.

Keywords: Traffic and Road Licensing, Job Creation Law, Indonesian Business Licensing

I. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Analisis dampak lalu lintas, yang kemudian disebut Andalalin merupakan sebuah kajian tentang dampak lalu lintas oleh suatu kegiatan dan/atau suatu usaha yang hasilnya dituangkan dalam bentuk dokumen Andalalin atau perencanaan pengaturan lalu lintas. Hal ini dikaitkan bahwa setiap perubahan atas tata guna lahan akan menyebabkan perubahan di dalam sistem transportasinya. Rumah sakit, Mall yang besar, Sekolah atau Stadion ataupun kawasan pemukiman yang baru akan

mempengaruhi lalu lintas yang ada di sekitar kegiatan baru tersebut.¹ Dengan Andalalin maka dapat diperhitungkan seberapa besar bangkitan perjalanan baru yang memerlukan rekayasa lalu lintas dan manajemen lalu lintas untuk mengatasi dampaknya. Perkembangan ekonomi dan pertumbuhan pada suatu wilayah yang berkembang cepat, menimbulkan tingginya mobilitas yang berdampak pada kenaikan arus lalu lintas, volume lalu lintas dan sistem jaringan jalan. Seperti 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.

Kajian dampak lingkungan seperti amdal, UKL- UPL dan SPPL, dapat dilakukan secara bersamaan dengan Andalalin.² Kajian secara terintegrasi tersebut menghasilkan dua dokumen terpisah yaitu dokumen Amdal yang mengacu pada Peraturan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 16 Tahun 2012 tentang Pedoman Penyusunan Dokumen Lingkungan, dan dokumen hasil Andalalin dengan muatan yang mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 75 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas. Dengan catatan, bahwa proses penilaian dokumen amdal dengan muatan dokumen Amdal berdasarkan pada Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2012 tentang Izin Lingkungan dan Peraturan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 8 Tahun 2013 tentang Tata Laksana Penilaian dan Lingkungan Pemeriksaan Dokumen Hidup serta Penerbitan Izin Lingkungan. Sedangkan penilaian dokumen hasil Andalalin berdasarkan pada Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 75 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas.³ Beberapa daerah mengimplementasikan kebijakan Andalalin sebagai salah satu syarat memperoleh IMB (Izin Mendirikan Bangunan) atau PBG (Persetujuan Bangunan Gedung). Bahkan, beberapa daerah juga menjadikan Andalalin sebagai salah satu syarat yang harus disertakan saat ingin mengurus Sertifikat Laik Fungsi Bangunan Gedung.

Besarnya jumlah kecelakaan lalu lintas serta variasi tingkat keparahan dampaknya dari tahun ke tahun menunjukkan bahwa keselamatan lalu lintas merupakan suatu sistem yang bersifat dinamis. Variasi tersebut dapat disebabkan oleh faktor-faktor yang bersifat inheren dan berulang, maupun oleh kejadian-kejadian tertentu yang berada di luar kondisi normal. Oleh karena itu, diperlukan pengkajian analisis dampak lalu lintas yang dituangkan ke dalam sebuah kajian lalu lintas, menggambarkan statistik yang mampu membedakan variasi yang bersifat wajar dari variasi yang muncul akibat faktor khusus.⁴

¹ Djoko Mirjanto, "PANDUAN TEKNIK KESELAMATAN DI LOKASI PEKERJAAN JALAN" (Jakarta, 2012).

² Ubaiyana and Kristina Viri, "PERIZINAN LINGKUNGAN TERINTEGRASI PASCA BERLAKUNYA UNDANG-UNDANG CIPTA KERJA" 19 (2022): 33-47, <https://doi.org/10.20886/jakk.2022.19.1.33-47>.

³ Resha Diah Yomeika, Edi Haskar, and fery Chofa, "EFEKTIFITAS KEWENANGAN DINAS PERHUBUNGAN MENERBITKAN ANDALALIN BERDASARKAN PERATURAN MENTERI NOMOR 17 TAHUN 2021," 2023.

⁴ Ida Ayu Oktavianti et al., "ANALISIS KUANTITATIF KECELAKAAN LALU LINTAS DI AMERIKA SERIKAT PADA TAHUN 2000-2023 MENGGUNAKAN STATISTICAL QUALITY

Pemerintah Indonesia telah menetapkan kebijakan Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin) sebagai instrumen pengendalian dampak transportasi. Kebijakan ini diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas. Peraturan tersebut mengatur kewajiban bagi pelaku pembangunan dan usaha tertentu untuk menyusun dokumen Andalalin sebagai prasyarat perizinan.⁵ Tujuan utama dari kebijakan ini adalah untuk memastikan bahwa setiap kegiatan pembangunan memperhatikan kapasitas dan kinerja jaringan jalan, keselamatan pengguna jalan, serta kelancaran lalu lintas. Di negara maju, penyebab utama kematian untuk semua kelompok umur ialah kecelakaan lalu lintas, Hal ini pun sekarang dialami oleh negara-negara berkembang. Pengamatan umum menunjukkan, bahwa tingkat kecelakaan lalu lintas meningkat seiring dengan naiknya tingkat kepemilikan kendaraan. Tingkat keselamatan disini dapat diukur dan ditingkatkan dalam pengkajian dokumen Andalalin.

Dalam struktur penyusunan Andalalin, Manajemen Rekayasa Lalu Lintas (MRL) diposisikan menjadi Rencana Aksi, yang dirancang menggunakan hasil simulasi kinerja lalu lintas pada masa Pembangunan/Pengembangan dan Masa Operasional.⁶ Sebagian besar kota menerapkan sistem pengendalian lalu lintas tradisional yang menggunakan serangkaian pengontrol logika pemrograman (PLC) dan algoritma penjadwalan round-robin untuk memungkinkan lalu lintas di setiap lajur untuk lewat secara melingkar. Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas pasal 2 menyebutkan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas merupakan tanggung jawab dari:

1. Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan untuk jalan nasional;
2. Menteri yang bertanggung jawab di bidang jalan untuk jalan nasional;
3. Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk jalan nasional, provinsi, kabupaten/kota dan desa;
4. Gubernur untuk jalan provinsi;
5. Bupati untuk jalan kabupaten dan jalan desa; dan
6. Walikota untuk jalan kota.

Sasaran Analisis Dampak Lalu Lintas ditekankan pada Penilaian dan formulasi dampak lalu lintas yang ditimbulkan oleh daerah pembangunan terhadap jaringan jalan di sekitarnya, Upaya sinkronisasi terhadap kebijakan pemerintah dalam kaitannya dalam penyediaan prasarana jalan, Penyediaan solusi-solusi yang menimbulkan kemacetan lalu lintas oleh dampak pembangunan, serta penyusunan usulan indikatif terhadap fasilitas tambahan yang diperlukan guna mengurangi dampak yang diakibatkan oleh lalu lintas yang di bangkitkan oleh pembangunan, serta mempertahankan tingkat pelayanan prasarana jaringan jalan yang ada, dan Penyusunan rekomendasi pengaturan sistem jaringan jalan.⁷ Pelaksanaan analisis dampak lalu lintas di beberapa wilayah bervariasi berdasarkan kriteria atau pendekatan tertentu.

CONTROL," *E-Jurnal Matematika* 14, no. 4 (2026): 149-57, <https://doi.org/10.24843/MTK.2025.v14.i04.p493>.

⁵ Mirjanto, "PANDUAN TEKNIS KESELAMATAN DI LOKASI PEKERJAAN JALAN."

⁶ C Jotin Khisty and B Kent Lall, "DASAR-DASAR REKAYASA TRANSPORTASI" (Jakarta, 2003).

⁷ Aris Styawan, Yosef Cahyo S.P, and Ahmad Ridwan, "ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS REVITALISASI PASAR SUMBERGEMPOL KABUPATEN TULUNGAGUNG," *JURMATEKS* 2, no. 2 (2019).

Ketentuan mengenai lalu lintas jalan yang berlaku sekarang sebagaimana dalam Undang-Undang Lalu Lintas Jalan Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.⁸

Dari aspek teknis dan regulatif dalam perencanaan transportasi, Andalalin menjadi dasar hukum bagi penerbitan dokumen lingkungan. Dimana keterlibatan sektor perhubungan yang terbatas pada tahap pengawasan menunjukkan bahwa fungsi perencanaan masih bersifat reaktif, bukan proaktif dalam mengantisipasi potensi permasalahan lalu lintas. Kepolisian hanya terlibat dalam evaluasi keamanan dan keselamatan, bukan dalam penyusunan teknis perencanaan. Peran ini penting untuk memastikan aspek keselamatan tetap menjadi pertimbangan utama dalam implementasi kebijakan lalu lintas.

Sejak diterbitkannya Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang (Perppu) sebagai revisi dari Undang-Undang Cipta Kerja Nomor 11 Tahun 2020 yang diikuti dengan terbitnya Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 Tentang Perizinan Berusaha Berbasis Risiko serta Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Di Daerah, berdampak pada perubahan drastis pelayanan perizinan yang mengalihkan dan menyelenggarakan perizinan berusaha menjadi perizinan berusaha berbasis risiko, dengan sistemnya yang disebut *Online Single Submission (OSS)* yang tujuan umumnya agar dapat mewujudkan konsep pelayanan masyarakat yang efektif dan efisien. Sistem *OSS-RBA* diharapkan mampu memberikan dasar yang kuat bagi kemudahan berusaha sambil tetap mematuhi prinsip-prinsip transparansi dan akuntabilitas, mendukung daya saing Indonesia sebagai tujuan investasi dan bisnis yang lebih baik di era yang semakin kompetitif.⁹

Perubahan yang ada dalam Undang-undang Cipta Kerja pada dasarnya mengatur tentang konsep penyederhanaan perizinan berusaha dimana sebelum adanya perubahan Undang-undang ini, Andalalin ialah sebuah dokumen yang berdiri sendiri dan terpisah dari dokumen lingkungan seperti Amdal atau UKL-UPL, dan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai turunan dari Undang-undang Cipta Kerja menjadi terintegrasi ke dalam dokumen Amdal atau UKL-UPL, dimana persetujuan teknis Andalalin menjadi salah satu prasyarat untuk mendapatkan persetujuan Lingkungan.¹⁰ Sehingga pengembang tidak perlu lagi menjalani proses sidang atau verifikasi yang tumpang tindih antara Dinas Perhubungan dan Dinas Lingkungan Hidup, Karena koordinasi dilakukan secara lintas sektoral dalam sistem yang sama.

Penerapan Sistem Berbasis Risiko (*Risk-Based Approach*) oleh Undang-undang Cipta Kerja ini mengklasifikasikan kegiatan usaha berdasarkan kepada tingkat risiko, dimana tentu saja mengakibatkan Dokumen dampak pada penilaian Andalalin yang dibagi menjadi tiga kategori seperti rendah, sedang dan tinggi, dimana untuk bangkitan rendah pengembang hanya cukup memenuhi standar teknis yang telah ditetapkan oleh

⁸ Feri Prasetyo, "KEWENANGAN DALAM PENERAPAN ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS (ANDALALIN)" 4 (2016).

⁹ Doddy Poernamadjaja and Hufron, "PERBANDINGAN ANTARA UNDANG-UNDANG NOMOR 13 TAHUN 2003 KETENAGAKERJAAN DENGAN UNDANG-UNDANG NOMOR 11 TAHUN 2020 CIPTA KERJA DALAM PEMUTUSAN HUBUNGAN KERJA BAGI PEKERJA PERJANJIAN KERJA WAKTU TERTENTU PADA MASA KONTRAK" 15 (2022), <https://doi.org/10.30996/dih.v0i0.1594>.

¹⁰ Ubaiyana and Viri, "PERIZINAN LINGKUNGAN TERINTEGRASI PASCA BERLAKUNYA UNDANG-UNDANG CIPTA KERJA."

pemerintah tanpa perlu penyusunan dokumen evaluasi yang kompleks, sedangkan untuk kategori bangkitan sedang dan tinggi wajib melakukan penyusunan dokumen studi oleh konsultan bersertifikat dimana proses verifikasi kini dilakukan melalui sistem *Online Single Submission (OSS)* yang terintegrasi.¹¹ Kriteria Ukuran Minimal Analisis Dampak Lalu Lintas Pra Undang-undang Cipta Kerja dapat dilihat pada Tabel 1 sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 75 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas.¹²

Proses perizinan didasarkan pada tingkat risiko dari skala usaha kegiatan usaha. UU Cipta kerja memiliki konsep dasar risiko *trust but verified*, pada perizinan *trust* memberikan kepercayaan kepada pelaku usaha di Indonesia. Untuk memulai kegiatan berusaha, pelaku usaha harus mengetahui KBLI.¹³ KBLI menjadi persyaratan utama dalam permohonan Andalalin KBLI sendiri sudah lama diterapkan, yang merujuk pada *Internasional Standard Industrial Classification of All Economic Activities*. KBLI merupakan pengelompokan dan deskripsi bidang usaha yang digunakan untuk penapisan tingkat risiko. Pelaku usaha harus mengetahui sektor mana kegiatan usahanya, setiap kegiatan usaha pelaku usaha harus sesuai dengan KBLI yang tercatat pada akta pendirian usaha. OSS berbasis risiko sudah mengalami beberapa pemuktahiran. Pemuktahiran tersebut mencakup validasi dalam OSS berbasis risiko, pada validasi KTP (dukcapil), Paspor (imigrasi), Akta (AHU), NPWP (DJP). KKPR Darat (ATR/BPN) dan KKPR Laut kemudian dilakukan penilaian risiko melalui pendekatan smart engine. Sistem smart engine digunakan untuk memberikan persetujuan secara elektronik yang kemudian mengeluarkan output berupa perizinan berusaha, semua itu menjadi kelengkapan wajib dalam dokumen administrasi perizinan andalalin hingga kini.

Tabel 1 Pra Undang-undang Cipta Kerja, Kriteria Ukuran Minimal Analisis Dampak Lalu Lintas

No	Jenis Rencana Pembangunan	Ukuran Minimal
I.	Pusat Kegiatan	
a.	Kegiatan Perdagangan	
	Pusat perbelanjaan / ritail	500 m2 luas lantai bangunan
b.	Kegiatan Perkantoran	1000 m2 luas lantai bangunan
c.	Kegiatan Industri	
	Industri dan pergudangan	2500 m2 luas lantai bangunan
d.	Fasilitas Pendidikan	
1).	Sekolah Universitas	500 siswa
2).	Lembaga kursus	Bangunan dengan 50 siswa/waktu
e.	Fasilitas Pelayanan Umum	
1).	Rumah sakit	50 tempat tidur

¹¹ Andhika Putra Pangestu, Ferida Asih Wilujeng, and Putri Cinta Mei, "Analisa Proses Perizinan Usaha Produk Kayu Lapis Di PT Anugerah Albasia Abadi Talun Kabupaten Blitar," *Jembatan Hukum: Kajian Ilmu Hukum, Sosial Dan Administrasi Negara* 2, no. 3 (2025): 194-215, <https://doi.org/10.62383/jembatan.v2i3.2405>.

¹² Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, "Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 75 Tahun 2015" (Jakarta, 2015).

¹³ Bahir Mukhammad, "PELAKSANAAN PERIZINAN BERBASIS RISIKO PASCA UNDANG-UNDANG CIPTA KERJA," *Jurnal Nalar Keadilan* 1 (2021): 14-27, <https://jurnal.universitaskota.ac.id/index.php/jurnal-fh-unija/article/view/21?articlesBySimilarityPage=2>.

2).	Klinik bersama	10 ruang praktek dokter
3).	Bank	500 m2 luas lantai bangunan
f.	Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum (SPBU)	1 dispenser
g.	Hotel	50 kamar
h.	Gedung Pertemuan	500 m2 luas lantai bangunan
i.	Restoran	100 tempat duduk
J.	Fasilitas olah raga (indoor atau outdoor}	Kapasitas penonton 100 orang dan /atau luas 10000 m2
k.	Bengkel kendaraan bermotor	2000 m2 luas lantai bangunan
l.	Pencucian mobil	2000 m2 luas lantai bangunan
2. Permukiman		
a.	Perumahan dan Permukiman	
1).	Perumahan sederhana	150 unit
2).	Perumahan menengah-atas	50 unit
b.	Rumah Susun dan apartemen	
1).	Rumah susun sederhana	100 unit
2).	Apartemen	50 unit
c.	Asrama	50 kamar
d.	Ruko	Luas Lantai keseluruhan 2000 m2
3. Infrastruktur		
a.	Akses ke dan dari jalan tol	Wajib
b.	Pelabuhan	Wajib
c.	Bandar udara	Wajib
d.	Terminal	Wajib
e.	Stasiun kereta api	Wajib
f.	Pool kendaraan	Wajib
g.	Fasilitas parkir untuk umum	Wajib
h.	Jalan layang (<i>flyover</i>)	Wajib
i.	Lintas bawah (<i>underpass</i>)	Wajib
j.	Terowongan (<i>tunnel</i>)	Wajib
4. Bangunan/permukiman/ infrastruktur lainnya:		
Wajib dilakukan studi analisis dampak lalu lintas apabila ternyata diperhitungkan telah menimbulkan 75 perjalanan (kendaraan) baru pada jam padat dan atau menimbulkan rata-rata 500 perjalanan (kendaraan) baru setiap harinya pada jalan yang dipengaruhi oleh adanya bangunan atau permukiman atau infrastruktur yang dibangun atau dikembangkan.		

Sumber : Lampiran I Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 75 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas

Pasca Undang-undang Cipta Kerja Standardisasi Teknis diatur melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas, dimana kriteria wajib dari bangunan yang memerlukan Andalalin berdasarkan Peruntukan lahan dan jenis peruntukan bangunan.¹⁴ Persyaratan perizinan Andalalin saat pra Undang-undang Cipta Kerja belum Sekunder dari Pihak

¹⁴ Hari Andoyo and Sri Yuniarti, "ANDALALIN PEMBANGUNAN RUKO 88 BERLIAN COMMERCIAL ESTATE DI KOTA TANGERANG," *Jurnal Teknik Sipil - Arsitektur* 19, no. 1 (2023).

Pengembang/Pemrakarsa meliputi *Siteplan/Lay Out* Pembangunan, Tahapan Pembangunan, Data Operasional (jumlah ketersediaan Satuan Ruang Parkir, rincian kendaraan pegawai jika kegiatan sudah tahap operasional/rincian kendaraan pegawai dan jenis kendaraan alat berat konstruksi jika masih dalam tahap pembangunan/rincian jenis kendaraan pada masa operasional dan konstruksi jika dalam tahap pengembangan/rincian jenis kendaraan pada masa operasional dan konstruksi jika dalam tahap pengembangan kegiatan, total pekerja/pegawai operasional, jam operasional, hasil produksi, dll sesuai jenis kegiatan), Luasan dan peruntukan bangunan, luas lantai bangunan/ Luas lahan/ Jumlah Bed/ dll sesuai jenis kegiatan, rincian material pembangunan asal dan asal pengambilan bahan material. Data Sekunder dari Instansi terkait, Peta Administrasi, Peta Jaringan Jalan, Data terkait lalu lintas dan transportasi, Data rute angkutan umum yang melayani kawasan tersebut, Rencana pengembangan jaringan jalan, dan Data Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW).¹⁵ Kriteria Persyaratan Peruntukan Lahan Yang Wajib Melakukan Analisis Dampak Lalu Lintas Pasca Undang-undang Cipta Kerja dapat dilihat pada Tabel 2 sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas.¹⁶

Tabel 2 Pasca Undang-undang Cipta Kerja Persyaratan Peruntukan Lahan Yang Wajib Melakukan Analisis Dampak Lalu Lintas

No.	Jenis Rencana Pembangunan	Ukuran Minimal	Kategori Bangkitan Lalu Lintas
1.	Pusat Kegiatan		
a.	Kegiatan Perdagangan dan perbelanjaan	Di atas 3.000 m ² luas lantai bangunan	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
		1.001 m ² s.d. 3.000 m ² luas lantai bangunan	Bangkitan Sedang (Rekomendasi Teknis)
		200 m ² s.d. 1.000 m ² luas lantai bangunan	Bangkitan Rendah (Standar Teknis)
b.	Kegiatan perkantoran	Di atas 10.000 m ² luas lantai bangunan	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
		1.001 m ² s.d. 10.000 m ² luas lantai bangunan	Bangkitan Sedang (Rekomendasi Teknis)
		1.000 m ² s.d. 4.000 m ² luas lantai bangunan	Bangkitan Rendah (Standar Teknis)
c.	Kegiatan Industri dan Pergudangan		
	Industri	Di atas 10.000 m ² luas lantai bangunan	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
		5.001 m ² s.d. 10.000 m ² luas lantai bangunan	Bangkitan Sedang (Rekomendasi Teknis)
		2.500 s.d. 5.000 m ² luas lantai bangunan	Bangkitan Rendah (Standar Teknis)
	Pergudangan	Di atas 500.000 m ² luas lantai bangunan	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
		170.001 m ² s.d. 500.000 m ² luas lantai bangunan	Bangkitan Sedang (Rekomendasi Teknis)

¹⁵ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, "Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2021" (Jakarta, 2021).

¹⁶ Indonesia, "Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 75 Tahun 2015."

No.	Jenis Rencana Pembangunan	Ukuran Minimal	Kategori Bangkitan Lalu Lintas
		40.000 m2 s.d. 170.000 m2 luas lantai bangunan	Bangkitan Rendah (Standar Teknis)
d.	Kegiatan Pariwisata		
	Perumahan Pariwisata	Wajib	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
	Tempat Wisata	Di atas 10,0 Ha luas lahan	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
		5,0 s.d. 10,0 Ha luas lahan	Bangkitan Sedang (Rekomendasi Teknis)
		1,0 s.d. 5,0 Ha luas lahan	Bangkitan Rendah (Standar Teknis)
e.	Fasilitas Pendidikan		
	Sekolah/Universitas	Di atas 1.500 siswa	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
		500 s.d. 1.500 siswa	Bangkitan Sedang (Rekomendasi Teknis)
f.	Fasilitas Pelayanan Umum		
	Rumah Sakit	Di atas 700 tempat tidur	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
		201 s.d. 700 tempat tidur	Bangkitan Sedang (Rekomendasi Teknis)
		75 s.d. 200 tempat tidur	Bangkitan Rendah (Standar Teknis)
	Bank	Di atas 3.000 m2 luas lantai bangunan	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
		1.001 m2 s.d. 3.000 m2 luas lantai bangunan	Bangkitan Sedang (Rekomendasi Teknis)
		500 m2 s.d. 1.000 m2 luas lantai bangunan	Bangkitan Rendah (Standar Teknis)
2.	Perumahan dan Permukiman		
a.	Perumahan dan Permukiman		
	Perumahan Sederhana	Di atas 1000 unit	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
		401 s.d. 1000 unit	Bangkitan Sedang (Rekomendasi Teknis)
		150 s.d. 400 unit	Bangkitan Rendah (Standar Teknis)
	Perumahan menengah-atas/Townhouse/ Cluster	Di atas 500 unit	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
		301 s.d. 500 unit	Bangkitan Sedang (Rekomendasi Teknis)
		100 s.d. 300 Unit	Bangkitan Rendah (Standar Teknis)
b.	Rumah Susun dan Apartemen		
	Rumah Susun Sederhana	Di atas 800 unit	Bangkitan Sedang (Rekomendasi Teknis)
		150 s.d. 800 unit	Bangkitan Rendah (Standar Teknis)
	Apartemen	Di atas 500 unit	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)

No.	Jenis Rencana Pembangunan	Ukuran Minimal	Kategori Bangkitan Lalu Lintas
		301 s.d. 500 Unit	Bangkitan Sedang (Rekomendasi Teknis)
		50 s.d. 300 Unit	Bangkitan Rendah (Standar Teknis)
3.	Infrastruktur		
a.	Akses ke dan dari jalan tol	Wajib	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
b.	Pelabuhan		
	Pelabuhan Utama	Wajib (melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional)	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
	Pelabuhan Pengumpul	Wajib (melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi)	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
	Pelabuhan Pengumpan Regional	Wajib (melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi)	Bangkitan Sedang (Rekomendasi Teknis)
	Pelabuhan Pengumpan Lokal	Wajib (melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dengan jangkauan pelayanan dalam kabupaten/kota)	Bangkitan Sedang (Rekomendasi Teknis)
	Pelabuhan Khusus	Luas Lahan di atas 100.000 m ²	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
		Luas lahan 50.001 m ² s.d. 100.000 m ²	Bangkitan Sedang (Rekomendasi Teknis)
		Luas lahan di bawah 50.000 m ²	Bangkitan Rendah (Standar Teknis)
	Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan	Penyeberangan Lintas Propinsi dan/atau antarnegara	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
		Penyeberangan Lintas Kabupaten/Kota	Bangkitan Sedang (Rekomendasi Teknis)
		Penyeberangan Lintas dalam Kabupaten/Kota	Bangkitan Rendah (Standar Teknis)
c.	Bandar Udara		
	Bandar Udara Pengumpul Skala Pelayanan Primer	Wajib \geq 5 juta orang pertahun	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
	Bandar Udara Pengumpul Skala Pelayanan Sekunder	Wajib \geq 1 juta orang s.d. \leq 5 juta orang pertahun	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
	Bandar Udara Pengumpul Skala Tersier	Wajib \geq 500 ribu orang s.d. \leq 1 juta orang pertahun	Bangkitan Sedang (Rekomendasi Teknis)
	Bandar Udara Pengumpan (Spoke)	Wajib	Bangkitan Rendah (Standar Teknis)
d.	Terminal		
	Terminal Penumpang Tipe A	Wajib ((melayani hingga kendaraan penumpang umum untuk angkutan antar kota antar propinsi	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)

No.	Jenis Rencana Pembangunan	Ukuran Minimal	Kategori Bangkitan Lalu Lintas
		(AKAP), dan angkutan lintas batas antar negara))	
	Terminal Penumpang Tipe B	Wajib ((melayani hingga kendaraan penumpang umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi (AKDP), dan angkutan kota (AK))	Bangkitan Sedang (Rekomendasi Teknis)
	Terminal Penumpang Tipe C	Wajib ((melayani hingga kendaraan penumpang umum untuk angkutan pedesaan (ADES))	Bangkitan Rendah (Standar Teknis)
	Terminal Angkutan Barang	Wajib	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
	Terminal Peti Kemas	Wajib	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
e.	Stasiun Kereta		
	Stasiun Kereta Api Kelas Besar	Wajib	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
	Stasiun Kereta Api Kelas Sedang	Wajib	Bangkitan Sedang (Rekomendasi Teknis)
	Stasiun Kereta Api Kelas Kecil	Wajib	Bangkitan Rendah (Standar Teknis)
f.	Pool Kendaraan	Wajib	Bangkitan Sedang (Rekomendasi Teknis)
g.	Fasilitas Parkir untuk Umum	Di atas 300 SRP	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
		100 s.d. 300 SRP	Bangkitan Sedang (Rekomendasi Teknis)
4.	Pusat Kegiatan/Pemukiman/Infrastruktur lainnya		
a.	Stasiun Pengisian Bahan Bakar	Di atas 6 dispenser	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
		3 s.d. 6 dispenser	Bangkitan Sedang (Rekomendasi Teknis)
		1 s.d. 2 dispenser	Bangkitan Rendah (Standar Teknis)
b.	Hotel	Di atas 300 kamar	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
		121 s.d. 300 kamar	Bangkitan Sedang (Rekomendasi Teknis)
		75 s.d. 120 kamar	Bangkitan Rendah (Standar Teknis)
c.	Gedung Pertemuan	Di atas 3.000 m2 luas lantai bangunan	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
		1.000 m2 s.d. 3.000 m2 luas lantai bangunan	Bangkitan Sedang (Rekomendasi Teknis)
d.	Restaurant	Di atas 300 tempat duduk	Bangkitan Sedang (Rekomendasi Teknis)
		100 s.d. 300 tempat duduk	Bangkitan Rendah (Standar Teknis)

No.	Jenis Rencana Pembangunan	Ukuran Minimal	Kategori Bangkitan Lalu Lintas
e.	Fasilitas Olahraga (indoor atau outdoor)	Di atas 20.000 m2 luas lantai bangunan	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
		5.001 m2 s.d. 20.000 m2 luas lantai bangunan	Bangkitan Sedang (Rekomendasi Teknis)
		1.000 m2 s.d. 5.000 m2 luas lantai bangunan	Bangkitan Rendah (Standar Teknis)
f.	Perumahan TOD (Transit Oriented Development)	Wajib	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
g.	Asrama	Di atas 700 kamar	Bangkitan Sedang (Rekomendasi Teknis)
		150 s.d. 700 kamar	Bangkitan Rendah (Standar Teknis)
h.	Ruko	Di atas 5.000 m2 luas lantai bangunan	Bangkitan Sedang (Rekomendasi Teknis)
		2.000 m2 s.d. 5.000 m2 luas lantai bangunan	Bangkitan Rendah (Standar Teknis)
i.	Jalan Layang (flyover)	Wajib	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
j.	Lintas Bawah (underpass)	Wajib	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
k.	Terowongan (tunnel)	Wajib	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
l.	Jembatan	Wajib	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
m.	Rest Area		
	Rest Area Tipe A	Wajib	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
	Rest Area Tipe B	Wajib	Bangkitan Sedang (Rekomendasi Teknis)
	Rest Area Tipe C	Wajib	Bangkitan Rendah (Standar Teknis)
n.	Kegiatan yang apabila ternyata diperhitungkan telah menimbulkan 1500 perjalanan (kendaraan) baru pada jam padat dan/atau menimbulkan rata-rata di atas 10000 perjalanan (kendaraan) baru setiap harinya pada jalan yang dipengaruhi oleh adanya bangunan atau permukiman atau infrastruktur yang dibangun atau dikembangkan.	Wajib	Bangkitan Tinggi (Dokumen Andalalin)
o.	Kegiatan yang apabila ternyata diperhitungkan telah menimbulkan 500 perjalanan (kendaraan)	Wajib	Bangkitan Sedang (Rekomendasi Teknis)

No.	Jenis Rencana Pembangunan	Ukuran Minimal	Kategori Bangkitan Lalu Lintas
	baru pada jam padat dan/atau menimbulkan rata-rata 3000-4000 perjalanan (kendaraan) baru setiap harinya pada jalan yang dipengaruhi oleh adanya bangunan atau permukiman atau infrastruktur yang dibangun atau dikembangkan.		
i.	Kegiatan yang apabila ternyata diperhitungkan telah menimbulkan 100 perjalanan (kendaraan) baru pada jam padat dan/atau menimbulkan rata-rata 700 perjalanan (kendaraan) baru setiap harinya pada jalan yang dipengaruhi oleh adanya bangunan atau permukiman atau infrastruktur yang dibangun atau dikembangkan.	Wajib	Bangkitan Rendah (Standar Teknis)

Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas

Tabel 2 diatas menunjukkan peruntukan lahan yang wajib melakukan Analisis dampak lalu lintas untuk seluruh kewenangan dimanapun status jalan berada, secara objektif peraturan ini menetapkan ambang batas berdasarkan kepada kategori bangkitan dalam misalnya luas lantai bangunan/ luas lahan/ jumlah unit hunian, dll untuk menentukan skala bangkitan lalu lintas demi meminimalisir subjektivitas pejabat publik dalam menentukan wajib tidaknya sebuah proyek melakukan Andalalin. Istilah Rekomendasi Andalalin kini berubah menjadi Persetujuan Teknis Lalu Lintas yang berarti bahwa dokumen ini merupakan standar teknis yang harus dipatuhi sebagai bagian dari komitmen perizinan berusaha.

Profesionalitas dalam Penyusunan Andalalin ini adalah dorongan yang diciptakan oleh Undang-undang Cipta Kerja, dimana keterikatannya bagi seorang penyusun (perorangan maupun badan usaha) haruslah tenaga Ahli yang telah memiliki Sertifikat Kompetensi Penyusun Andalalin.¹⁷ Sertifikat ini di peroleh setelah mengikuti diklat yang dilakukan oleh Poloteknik Transportasi Darat Indonesia – Sekolah Tinggi Transportasi Darat (PTDI-STTD), atau Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ), dan Politeknik Trasportasi Darat Bali (Poltrada Bali) hingga di tahun 2026 ini

¹⁷ Nurhasna Laosi et al., "Evaluasi Kebijakan Andalalin Pada Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Tengah Untuk Pengendalian Dampak Pembangunan," *JURNAL SYNTAX IMPERATIF: Jurnal Ilmu Sosial Dan Pendidikan* 6, no. 1 (2025): 31-37, <https://doi.org/10.54543/syntaximperatif.v6i1.626>.

Ahli Penyusun Andalalin adalah seseorang yang memiliki latar belakang pendidikan dari Lulusan Kejurusan Transportasi, Teknik Sipil, Perencanaan Wilayah dan Kota, serta Manajemen Transportasi, hal ini tentu saja demi memastikan pemahaman terhadap permodelan lalu lintas, perhitungan kapasitas jalan, dan rekomendasi mitigasi yang diusulkan memiliki dasar secara ilmiah yang akurat, dimana percepatan investasi tidak mengorbankan kualitas pelayanan jalan (*Level of Service*).

Tingkat kinerja jalan dalam analisis sebuah kajian Andalalin dapat menggunakan MKJI 1997 dimana ukuran kuantitatif menerangkan kondisi operasional. Nilai kuantitatif ini dinyatakan dalam kapasitas, derajat kejenuhan, dan kecepatan rata-rata. Ukuran kualitatif yang menjelaskan kondisi operasional dalam arus lalu lintas dan sudut pandang pengemudi tentang kualitas berkendara dinyatakan dengan tingkat pelayanan.¹⁸

Perangkat lunak PTV Vissim merupakan alat bantu permodelan untuk simulasi lalu lintas yang digunakan sebagai langkah praktis dan juga efektif untuk menganalisis operasi lalu lintas karena bisa menghasilkan output yang relatif mendekati kondisi eksisting/nyata di lapangan. Simulasi lalu lintas dari sistem transportasi seperti persimpangan jalan bebas hambatan, arteri rute, bundaran, sistem jaringan pusat kota, dan lain-lain. Melalui penerapan perangkat lunak komputer untuk lebih membantu rencana, desain dan mengoperasikan sistem transportasi.¹⁹

Pengawasan dan sanksi Administratif oleh Undang-undang Cipta Kerja mengedepankan sanksi Administratif dari pada sanksi pidana bagi yang melakukan pelanggaran administratif perizinan. Dalam hal pengembang/pemrakarsa tidak melakukan mitigasi yang telah tertuang dalam dokumen Andalalin seperti penyediaan satuan ruang parkir, perbaikan geometrik jalan, penyediaan Fasilitas Sosial dan Fasilitas Umum (Fasos dan Fasum), pemasangan Rambu dan lain sebagainya, pemerintah dapat mengambil langkah sanksi bertahap, mulai dari peringatan tertulis, denda, hingga pencabutan perizinan berusaha untuk memberikan tekanan pelaku usaha tetap bertanggung jawab terhadap dampak eksternalitas transportasi yang ditimbulkan.²⁰

1.2. Rumusan Masalah

1. Bagaimana transformasi alur penerbitan izin dari pengkajian penyusunan dokumen Andalalin antara pra Undang-undang Cipta Kerja dengan pasca Undang-undang Cipta Kerja?
2. Seperti apa pelaksanaan proses permohonan perizinan Andalalin antara pra Undang-undang Cipta Kerja dengan pasca Undang-undang Cipta Kerja?

1.3. Tujuan Penulisan

1. Untuk mengetahui sejauh mana perubahan pengaturan perizinan Andalalin setelah UUCK
2. Untuk mengetahui alur proses perizinan Andalalin secara sistematis pada

¹⁸ Heppy Afga, Rudy Santosa, and Dwi Muryanto, "ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS PEMBANGUNAN GUDANG WORKSHOP PETI KEMAS TERHADAP KINERJA RUAS JL. KH. SYAFII KABUPATEN GRESIK," *Jurnal Perencanaan Dan Rekayasa Sipil*, e-ISSN 1, no. 1 (2018): 2615-7195.

¹⁹ Nur Fauziah Juliana Hunta, Yuliyanti Kadir, and Frice Lahmudin Desei, "ANALISIS KINERJA LALU LINTAS PADA RUAS JALAN BACHARUDDIN JUSUF HABIBIE DENGAN MENGGUNAKAN PERANGKAT LUNAK VISSIM" 5 (2025): 75-84, <https://doi.org/10.37905/jc.v5i2.156>.

²⁰ Petrus Sumasono et al., "MANAJEMEN PARKIR DI PERKOTAAN" 1 (2015): 1-88.

sektor perhubungan selaku pemberi izin Andalalin

2. METODE PENELITIAN

Pendekatan kualitatif deskriptif dipadu jenis penelitian dasar (*basic research*) adalah metode yang akan digunakan dalam penelitian ini, dengan tujuan mempelajari dan memastikan gejala sosial perihal Transformasi Regulasi Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin) dari Perspektif Hukum Undang-undang Cipta Kerja.

Objek penelitian merupakan sesuatu yang menjadi fokus dalam sebuah penelitian yang mana objek sebuah penelitian merupakan sasaran yang hendak dicapai dalam perolehan solusi ataupun jawaban dari permasalahan penelitian. Objek pada penelitian ini adalah Alur sebuah proses Penerbitan Izin dari pengkajian penyusunan Dokumen Andalalin antara pra Undang-undang Cipta Kerja dengan pasca Undang-undang Cipta Kerja, Alur pelaksanaan Proses Perizinan Andalalin antara pra Undang-undang Cipta Kerja dengan pasca Undang-undang Cipta Kerja.

Subjek penelitian dalam penelitian ini adalah Para Konsultan Andalalin yang telah melakukan Pengurusan Andalalin pada masa pra Undang-undang Cipta Kerja dan Andalalin pasca Undang-undang Cipta Kerja, Teknik Pengumpulan Data menggunakan Teknik Wawancara (*interview*), yang dilakukan dengan melontarkan beberapa pertanyaan secara langsung (*face to face*) antara peneliti (*pewawancara*) dengan narasumber/responden untuk mendapatkan informasi yang mendalam.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Konsep Pengaturan Andalalin Dalam Undang-undang Cipta Kerja

Beberapa penelitian terdahulu menyatakan bahwa penerapan *OSS-RBA* telah memberikan Manfaat dalam dunia Investasi dengan memberikan percepatan terhadap perizinan terutama untuk usaha UMKM, penggunaan *OSS* meningkatkan efisiensi pelayanan, dan menimbulkan dampak positif pada legalitas usaha.²¹ Pembuatan akun *OSS* secara bertahap dan sistematis, dengan melakukan pendaftaran akun baru, pengisian data usaha, penilaian tingkat risiko, hingga penerbitan Nomor Induk Berusaha (NIB), setiap pemohon harus menyiapkan berbagai dokumen untuk perorangan diperlukan Kartu Tanda Penduduk (KTP), dan Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) pribadi. Sedangkan bagi pemohon yang berbentuk badan Usaha seperti PT, CV, Koperasi, yayasan, dan bentuk badan usaha lainnya, diperlukan beberapa dokumen lainnya seperti NPWP atas nama perusahaan, KTP dan NPWP pengurus, Nomor SK Pengesahan terakhir yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal AHU Kementerian Hukum, alamat email yang aktif maupun nomor telpon yang terhubung dengan aplikasi *WhatsApp* untuk keperluan aktivasi akun *OSS*.

Penyederhanaan regulasi dengan adanya Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, dimana salah satu kluster penyederhanaan adalah kluster perizinan berusaha. Amanah pada Pasal 6 UU Cipta Kerja meliputi penerapan perizinan berusaha berbasis risiko. Hal tersebut terdapat pula dalam Pasal 7 ayat (1) dan ayat (7) UU Cipta Kerja dimana perizinan berusaha berbasis risiko dilakukan berdasarkan penetapan tingkat risiko dan peringkat skala usaha kegiatan usaha. Perizinan berusaha dengan

²¹ Adila Putri Larus and Fahmi Ulin Ni'mah, "Sistem Pelayanan Penerbitan Izin Berusaha Melalui *OSS RBA* Di *DPMPSTP* Kabupaten Sukoharjo" 19 (2025): 13-26, <http://www.jurnal.pps.uniga.ac.id>.

pendekatan risiko ini berbeda dengan perizinan pada sebelumnya, dimana terdapat beberapa sektor yang dilakukan simplifikasi.²²

Undang-undang Cipta Kerja mengedepankan pendekatan berbasis resiko (*Risk Based Approach*), dengan konsep yang terintegrasi dimana Andalalin menjadi sebuah Dokumen hasil Analisis Dampak Lalu Lintas yang terpisah dari perizinan dasar lainnya, dimana kewajiban pemberlakuan Andalalin bagi rencana pembangunan pusat kegiatan, pemukiman dan infrastruktur berdasarkan tingkat bangkitan lalu lintas yang ditimbulkan. Pendekatan berbasis risiko proses birokrasi telah dipangkas secara signifikan dengan kepastian waktu (SLA) yang lebih ketat, dimana prosesnya dapat dilihat pada **Gambar 1**.

Gambar 1 Proses Penerbitan dalam OSS



3.2 Pengawasan dan Sanksi Administratif

Undang-undang Cipta Kerja bertujuan memperkuat fungsi pengawasan di lapangan (*post-audit*) sebagai kompensasi dan kemudahan di awal (*easy licencing*). Pemohon/Pemrakarsa wajib melakukan mitigasi yang ada dalam Persetujuan teknis Andalalin (contoh: penyediaan kebutuhan ruang parkir yang cukup, pemasangan rambu internal eksternal, pembuatan deceleration/ acceleration lane, dll sebagaimana isi kesanggupan yang telah di sepakati).

Sanksi yang diberikan kepada pemohon/pemrakarsa yang tidak memenuhi/melanggar komitmen dengan tidak menerapkan hasil persetujuan Andalalin dapat dikenakan sanksi administratif secara bertahap:²³

1. Peringatan tertulis;
2. Denda administratif;
3. Penghentian sementara kegiatan;
4. Pembekuan perizinan berusaha;
5. Pencabutan perizinan berusaha.

²² Nanditamaha Mulia Alodia Saraswati, I Nyoman Gede Sugiarta, and Ida Ayu Putu Widiati, "Perizinan Berusaha Di Daerah Pasca Undang-Undang Cipta Kerja," *Jurnal Preferensi Hukum* 5, no. 3 (2024): 339-44, <https://doi.org/10.22225/jph.5.3.2024.339-344>.

²³ Abdul Basid and Triyo Amianto, "SANKSI ADMINISTRATIF PELANGGARAN ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS," 2020.

3.3 Hasil Wawancara

Dalam penyederhanaan prosedur administrasi perizinan masih perlu peningkatan sosialisasi dikarenakan keterbatasan sumber daya manusia guna meningkatkan monitoring dan pengawasan lapangan yang menjadi permasalahan serius dalam penghambatan efektivitas dan efisiensi kebijakan, olah data dilakukan secara kualitatif dari berbagai informan (Pengembang Selaku Pemohon Andalalin, Pihak Regulator pada Sektor Perhubungan baik Pusat, Kota/Kab. dan Wilayah Provinsi selaku pemberi izin, dan Konsultan Andalalin selaku praktisi Penyusun Dokumen Kajian Analisis Dampak Lalu Lintas). Data hasil olah wawancara menemukan ada 20 temuan yang menjadi perbedaan antara Pra dan Pasca Undang-undang Cipta Kerja sebagai indikator kelemahan yang telah di tingkatkan.

Tabel 3 Perbedaan Regulasi Andalalin: Pra vs Pasca Undang-undang Cipta Kerja Berdasarkan Hasil Wawancara

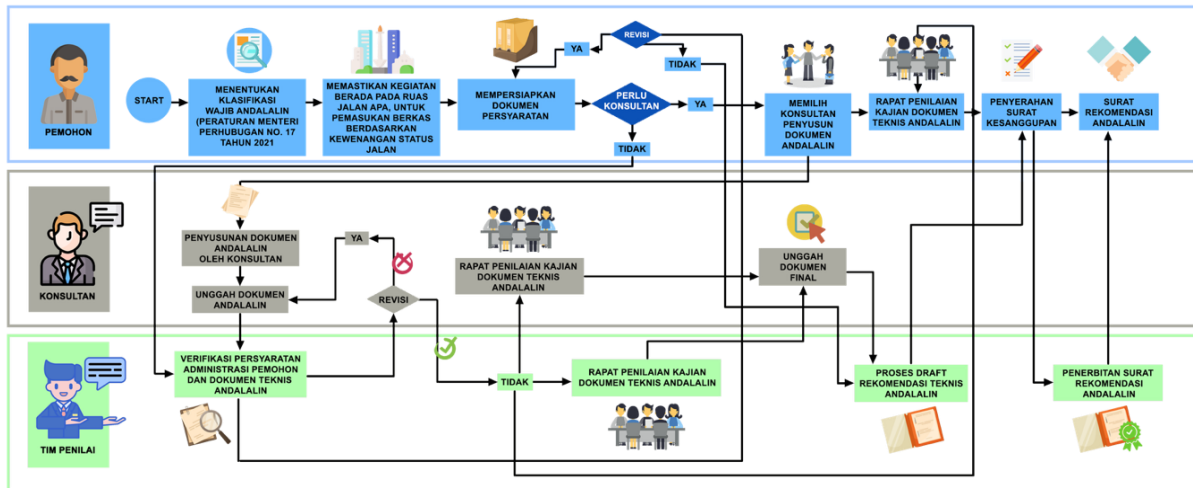
Kategori Temuan	Pra-UU Cipta Kerja (Regulasi Lama)	Pasca-UU Cipta Kerja (Sistem Baru)
Sistem Pengajuan	Melakukan Pemasukan berkas Permohonan secara langsung (Loket Dishub) dengan membawa berkas hardcopy yang bertumpuk-tumpuk.	Dilakukan secara online melalui Portal website yang dibuat oleh pihak regulator, namun masih belum merata
Durasi Proses	3-6 bulan karena antrian penjadwalan pembahasan (sidang eksternal) tidak menentu.	Semua melalui portal OSS-RBA, dokumen diunggah digital.
Integrasi Izin	Izin Andalalin terpisah, jika sudah selesai baru dapat melanjutkan perizinan lain.	Terintegrasi dalam persetujuan lingkungan, dan PBG.
Biaya Birowari	Banyak biaya tidak terduga untuk koordinasi antar instansi	Baiya PNBP lebih transparan dan terpusat di sistem.
Skala Proyek	Ruko kecil tetap diminta dokumen studi secara lengkap.	Proyek kecil cukup pernyataan kesanggupan standar teknis.
Penyusun Dokumen	Sering dikerjakan staf internal yang tidak bersertifikat kompetensi.	Wajib disusun oleh konsultan yang telah memiliki sertifikat kompetensi.
Ego Sektoral	Dinas Perhubungan dan Dinas Lingkungan Hidup sering berbeda pendapat perihal rekomendasi.	Verifikasi dilakukan dalam satu forum koordinasi lintas sektor.
Standarisasi	Tiap wilayah punya format laporan yang berbeda-beda.	Format laporan baku sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2021 tentang penyelenggaraan Andalalin.
Transparansi	Pengecekan status tahapan pelaksanaan melalui koordinasi via telepon atau harus datang ke Dinas.	Proses bisa di lacak secara real time di dashboard OSS.
Sidang Teknis	Sidang secara luring dan bisa ber ulang-ulang hanya demi perbaikan yang sifatnya minor.	Dapat dilakukan perbaikan verifikasi secara online atau hybrid (online dan luring).

Kategori Temuan	Pra-UU Cipta Kerja (Regulasi Lama)	Pasca-UU Cipta Kerja (Sistem Baru)
Kewenangan	Dinas perhubungan sangat dominan menentukan izin	Kewenangan dibagi berdasarkan status jalan (Nasional/ Provinsi/ Kota/ Kabupaten)
Mitigasi Dampak	Mitigasi hanya dijadikan formalitas di atas kertas	Mitigasi menjadi komitmen yang terpantau dalam sistem
Aksesibilitas	Hanya Pemrakarsa/ Pengembang besar yang memahami alurnya.	Informasi persyaratan terbuka untuk umum di situs kementerian perhubungan.
Kepastian Hukum	Rekomendasi yang terbit terkadang masih bisa di tolak di perizinan akhir.	Persetujuan Teknis dapat di jadikan jaminan di tahap sistem lanjutan.
Objektivitas	Sangat tergantung kepada subjektivitas tim penilai	Penilaian lebih objektif dengan parameter berdasarkan ambang batas
Revisi Dokumen	Proses revisi menghabiskan waktu pada pengiriman berkas karena perlu berkas fisik dan tidak bisa di serahkan langsung.	Proses Revisi dengan via Upload pada sistem
Arsip Data	Data sering hilang atau sulit dicari di gudang arsip Dishub sering kali hilang.	Tersimpan dalam database sistem perizinan (<i>cloud</i>).
Pengawasan	Pengawasan dilakukan jika ada komplain masyarakat saja	Pengawasan melekat pada validitas izin operasional usaha
Sanksi	Sulit mencabut izin jika pengembang melanggar janji mitigasi.	Sistem OSS dapat membekukan NIB jika komitmen dilanggar
Mindset Aparat	Aparat cenderung berperan sebagai pihak yang menyaring, menyeleksi, memutuskan, informasi, dan akses berdasarkan otoritas yang mereka miliki.	Aparat merupakan menjadi pelayan publik dan Verifikator teknis.

Sumber : hasil olah data wawancara peneliti

Pengurusan Izin Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin) pada Dinas Perhubungan (Dishub) wajib diproses sebelum pembangunan atau operasional kegiatan dimulai. Namun masih banyak proses permohonan izin andalalin saat ini dilaksanakan setelah bangunan beroperasi untuk keperluan perolehan PBG atau pembaharuan perizinan SLF. Prosesnya kini, pasca UUCK dapat dilakukan secara online atau melalui portal perizinan daerah setempat atau sistem nasional, dan membutuhkan dokumen teknis yang biasanya disusun oleh konsultan bersertifikat khusus. Secara sistematis alur proses permohonan dari tahapan pemohon, konsultan dan tim penilai selaku regulator pemberi izin dapat di lihat pada **gambar 2**.

Gambar 2 Alur Proses Perizinan Rekomendasi Andalalin Secara Sistematis



Terlepas dari sistem OSS-RBA alur pengurusan Andalalin oleh Praktisi (konsultan) dilakukan dengan menyampaikan informasi persiapan kebutuhan data-data sekunder oleh pemrakarsa dimana persyaratan data sekunder adalah mutlak sifatnya dan wajib dilengkapi sebelum Andalalin dilaksanakan, untuk perhitungan waktu pekerjaan yang tepat sasaran (*on schedule*), diantaranya penyampaian kebutuhan seperti legalitas perusahaan, konfirmasi lokasi (titik koordinat lokasi pengembangan/ pembangunan/ operasional) untuk pemasukan berkas permohonan tidak salah alamat kewenangan berdasarkan status jalan, surat menyurat dan hal-hal lainnya.

4. KESIMPULAN

Keterkaitan Andalalin dengan Undang-undang Cipta Kerja terletak pada upaya harmonisasi, Andalalin tidak lagi dianggap sebagai beban biaya tinggi bagi investor, melainkan diubah menjadi standar teknis yang terintegrasi. Pengurusan izin Andalalin merupakan pengurusan izin yang dikeluarkan oleh Sektor Perhubungan atas Rekomendasi Mitigasi yang harus dipatuhi, yang akan menjadi pelengkap dalam perizinan Amdal, maupun dalam proses perolehan IMB (Izin Mendirikan Bangunan) atau PBG (Persetujuan Bangunan Gedung) dan juga sebagai salah satu syarat yang harus disertakan saat ingin mengurus Sertifikat Laik Fungsi (SLF) Bangunan Gedung.

Undang-undang Cipta Kerja berhasil menyederhanakan prosedur administrasi Andalalin melalui integrasi ke dalam Persetujuan Lingkungan. Meski adanya jaminan legal dimana dokumen Andalalin mengikat dalam izin Berusaha, jaminan teknis dalam rekayasa geometrik dan manajemen lalu lintas yang terukur, jaminan akuntabilitas dari penyusun berlisensi, jaminan finansial dan Konstruksi yang dilakukan oleh pemrakarsa, serta jaminan *law enforcement* dalam pengawasan ketat pasca-izin (*Post Audit*), penanganan kemacetan di lapangan sangat bergantung pada ketegasan fungsi pengawasan (*monitoring*) oleh Dinas Perhubungan setempat. Perlunya penguatan kapasitas sumber daya manusia di tingkat daerah untuk melakukan verifikasi teknis dalam sistem OSS-RBA agar percepatan investasi tidak mengorbankan tingkat pelayanan jalan (*Level of Service*).

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Khisty, C Jotin, and B Kent Lall. "DASAR-DASAR REKAYASA TRANSPORTASI." Jakarta, 2003.
- Mirjanto, Djoko. "PANDUAN TEKNIS KESELAMATAN DI LOKASI PEKERJAAN JALAN." Jakarta, 2012.
- Sumasono, Petrus, Dail Umamil Asri, Ikhwan Hakim, Bastian, Adi Pernada, Ahmad Zainudin, and Wayan Deddy Wedha Setyanto. "MANAJEMEN PARKIR DI PERKOTAAN" 1 (2015): 1-88.

Jurnal

- Afga, Heppy, Rudy Santosa, and Dwi Muryanto. "ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS PEMBANGUNAN GUDANG WORKSHOP PETI KEMAS TERHADAP KINERJA RUAS JL. KH. SYAFII KABUPATEN GRESIK." *Jurnal Perencanaan Dan Rekayasa Sipil* e-ISSN 1, no. 1 (2018): 2615-7195.
- Andoyo, Hari, and Sri Yuniarti. "ANDALALIN PEMBANGUNAN RUKO 88 BERLIAN COMMERCIAL ESTATE DI KOTA TANGERANG." *Jurnal Teknik Sipil - Arsitektur* 19, no. 1 (2023).
- Basid, Abdul, and Triyo Amianto. "SANKSI ADMINISTRATIF PELANGGARAN ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS," 2020.
- Hunta, Nur Fauziah Juliana, Yuliyanti Kadir, and Frice Lahmudin Desei. "ANALISIS KINERJA LALU LINTAS PADA RUAS JALAN BACHARUDDIN JUSUF HABIBIE DENGAN MENGGUNAKAN PERANGKAT LUNAK VISSIM" 5 (2025): 75-84. <https://doi.org/10.37905/jc.v5i2.156>.
- Laosi, Nurhasna, Isbon Pageno, Nasrullah, and Mohammad Irfan Mufti. "Evaluasi Kebijakan Andalalin Pada Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Tengah Untuk Pengendalian Dampak Pembangunan." *JURNAL SYNTAX IMPERATIF: Jurnal Ilmu Sosial Dan Pendidikan* 6, no. 1 (2025): 31-37. <https://doi.org/10.54543/syntaximperatif.v6i1.626>.
- Larus, Adila Putri, and Fahmi Ulin Ni'mah. "Sistem Pelayanan Penerbitan Izin Berusaha Melalui OSS RBA Di DPMPSTP Kabupaten Sukoharjo" 19 (2025): 13-26. <http://www.jurnal.pps.uniga.ac.id>.
- Mirjanto, Djoko. "PANDUAN TEKNIS KESELAMATAN DI LOKASI PEKERJAAN JALAN." Jakarta, 2012.
- Mukhammad, Bahir. "PELAKSANAAN PERIZINAN BERBASIS RISIKO PASCA UNDANG-UNDANG CIPTA KERJA." *Jurnal Nalar Keadilan* 1 (2021): 14-27. <https://jurnal.universitajakarta.ac.id/index.php/jurnal-fh-unija/article/view/21?articlesBySimilarityPage=2>.
- Oktavianti, Ida Ayu, Zakia Alya Rosyda, Kezia Brilliant Nazarena, Ni Wayan Rusniati, and Made Ayu Dwi Octavanny. "ANALISIS KUANTITATIF KECELAKAAN LALU LINTAS DI AMERIKA SERIKAT PADA TAHUN 2000-2023 MENGGUNAKAN STATISTICAL QUALITY CONTROL." *E-Jurnal Matematika* 14, no. 4 (2026): 149-57. <https://doi.org/10.24843/MTK.2025.v14.i04.p493>.
- Pangestu, Andhika Putra, Ferida Asih Wilujeng, and Putri Cinta Mei. "Analisa Proses Perizinan Usaha Produk Kayu Lapis Di PT Anugerah Albasia Abadi Talun Kabupaten Blitar." *Jembatan Hukum: Kajian Ilmu Hukum, Sosial Dan Administrasi Negara* 2, no. 3 (2025): 194-215. <https://doi.org/10.62383/jembatan.v2i3.2405>.
- Poernamadajaja, Doddy, and Hufron. "PERBANDINGAN ANTARA UNDANG-UNDANG NOMOR 13 TAHUN 2003 KETENAGAKERJAAN DENGAN

UNDANG-UNDANG NOMOR 11 TAHUN 2020 CIPTA KERJA DALAM PEMUTUSAN HUBUNGAN KERJA BAGI PEKERJA PERJANJIAN KERJA WAKTU TERTENTU PADA MASA KONTRAK” 15 (2022). <https://doi.org/10.30996/dih.v0i0.1594>.

Prasetyo, Feri. “KEWENANGAN DALAM PENERAPAN ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS (ANDALALIN)” 4 (2016).

Saraswati, Nanditamaha Mulia Alodia, I Nyoman Gede Sugiarta, and Ida Ayu Putu Widiati. “Perizinan Berusaha Di Daerah Pasca Undang-Undang Cipta Kerja.” *Jurnal Preferensi Hukum* 5, no. 3 (2024): 339-44. <https://doi.org/10.22225/jph.5.3.2024.339-344>.

Styawan, Aris, Yosef Cahyo S.P, and Ahmad Ridwan. “ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS REVITALISASI PASAR SUMBERGEMPOL KABUPATEN TULUNGAGUNG.” *JURMATEKS* 2, no. 2 (2019).

Ubaiyana, and Kristina Viri. “PERIZINAN LINGKUNGAN TERINTEGRASI PASCA BERLAKUNYA UNDANG-UNDANG CIPTA KERJA” 19 (2022): 33-47. <https://doi.org/10.20886/jakk.2022.19.1.33-47>.

Yomeika, Resha Diah, Edi Haskar, and fery Chofa. “EFEKTIFITAS KEWENANGAN DINAS PERHUBUNGAN MENERBITKAN ANDALALIN BERDASARKAN PERATURAN MENTERI NOMOR 17 TAHUN 2021,” 2023.

Peraturan Perundangan

Indonesia, Kementerian Perhubungan Republik. “Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2021.” Jakarta, 2021.

— — —. “Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 75 Tahun 2015.” Jakarta, 2015.