



LAPORAN AKHIR

**“PENYUSUNAN NASKAH AKADEMIK
RANCANGAN PERATURAN DAERAH
TENTANG PENYELENGGARAAN LALU
LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN”**

**SEKRETARIAT DPRD
KABUPATEN LEBAK
TAHUN ANGGARAN 2025**

KATA PENGANTAR

Assalamu’alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Puji syukur senantiasa kami panjatkan kehadirat Allah SWT, karena hanya atas rahmat dan hidayahnya maka **“Laporan Akhir Penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Lebak”** ini dapat diselesaikan. Melalui kegiatan penelitian dan kajian ini diharapkan Pemerintah Kabupaten Lebak bersama DPRD Kabupaten Lebak dapat merumuskan Peraturan Daerah mengenai Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Terima kasih kami sampaikan kepada semua pihak yang telah membantu dalam kajian ini, baik kepada Tim Penyusun, serta pihak – pihak lainnya. Semoga kontribusi ini menjadi dorongan bagi landasan hukum yang komprehensif untuk mewujudkan sistem transportasi daerah yang aman, tertib, lancar, berkelanjutan, dan berkeadilan serta diharapkan mampu menjadi instrumen sosial yang membentuk perilaku berlalu lintas yang bertanggung jawab, meningkatkan kualitas hidup masyarakat serta menciptakan ruang jalan yang manusiawi dan berkelanjutan.

Akhirnya, semoga laporan ini dapat dimanfaatkan bagi formulasi kebijakan Peraturan Daerah Kabupaten Lebak tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Aamiin.

Wassalamu’alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Lebak, 17 Desember 2025

Tim Penyusun

DAFTAR ISI

	Halaman
Kata Pengantar	ii
Daftar Isi	iii
Daftar Tabel	v
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah	9
C. Tujuan dan Kegunaan Penyusunan Naskah Akademik.....	10
D. Metode	10
E. Dasar Hukum	11
 BAB II KAJIAN TEORITIS DAN PRAKTIK EMPIRIS	
A. Kajian Teoritis	15
B. Kajian Terhadap Asas/Prinsip Terkait Penyusunan Norma.....	24
C. Kajian Terhadap Praktik Empiris.....	25
D. Kajian Terhadap Implikasi Penerapan Sistem Baru Yang Akan Diatur	30
 BAB III ANALISA DAN EVALUASI PERATURAN PERUNDANG – UNDANGAN TERKAIT	
A. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945	32
B. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan	33
C. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	35
D. Undang-Undang Nomor 23 tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah	37
E. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan ...	39
F. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas	40

G.	Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan jalan	42
H.	Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan	43
I.	Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	45
J.	Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	47
K.	Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan	48
BAB IV LANDASAN FILOSOFIS SOSIOLOGIS DAN YURIDIS		
A.	Landasan Filosofis	52
B.	Landasan Sosiologis.....	55
C.	Landasan Yuridis	56
BAB V JANGKAUAN ARAH PENGATURAN DAN RUANG LINGKUP MATERI MUATAN RANCANGAN PERATURAN DAERAH		
A.	Jangkauan dan Arah Pengaturan.....	61
B.	Ruang Lingkup Materi Muatan.....	61
BAB VI PENUTUP		
A.	Simpulan	79
B.	Saran	80
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN		

DAFTAR TABEL

Halaman

Tabel 1.1	Data Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Lebak Tahun 2020	6
-----------	---	---

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Lalu lintas dan angkutan jalan memegang peranan yang sangat penting dan strategis dalam menunjang proses pembangunan nasional, sebagai bagian dari upaya mewujudkan kesejahteraan masyarakat sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari sistem transportasi nasional, lalu lintas dan angkutan jalan perlu dikembangkan secara optimal agar mampu meningkatkan keamanan, kesejahteraan, serta ketertiban dalam berlalu lintas. Penguatan peran tersebut diharapkan dapat mendukung pembangunan ekonomi dan kemajuan ilmu pengetahuan serta teknologi. Dengan demikian, dapat tercipta sistem lalu lintas dan angkutan jalan yang terintegrasi, sejalan dengan prinsip otonomi daerah dan akuntabilitas dalam penyelenggaraan pemerintahan.

Kemudian lalu lintas dan angkutan jalan juga memiliki peran dalam mendukung aktivitas masyarakat. Oleh karena itu, pengelolaannya berada di bawah kewenangan negara dan pembinaannya menjadi tanggung jawab pemerintah. Tujuan utama dari penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan adalah untuk menciptakan kondisi perjalanan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, nyaman, dan efisien. Upaya pembinaan lalu lintas yang mencakup pengaturan, pengendalian, serta pengawasan harus diarahkan secara konsisten pada peningkatan keselamatan, keamanan, dan kelancaran berlalu lintas. Seiring dengan pesatnya perkembangan sarana transportasi, jumlah pengguna jalan pun terus meningkat. Kondisi ini turut memunculkan berbagai pelanggaran lalu lintas, seperti ketidakpatuhan terhadap rambu-rambu jalan maupun kebiasaan mengemudi dengan kecepatan melebihi batas yang telah ditetapkan. Pelanggaran lalu lintas masih sering dilakukan oleh pengemudi, seperti tidak mematuhi rambu-rambu jalan atau mengemudikan kendaraan dengan kecepatan yang melebihi batas maksimum yang telah ditentukan.

Ketentuan mengenai pelanggaran lalu lintas tersebut telah diatur secara tegas dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Setiap pelanggaran yang terjadi memiliki konsekuensi hukum bagi pelakunya, baik berupa sanksi pidana sebagai bentuk pertanggungjawaban atas perbuatan yang dilakukan, maupun kemungkinan adanya tuntutan perdata apabila pelanggaran tersebut

menimbulkan kerugian material bagi pihak lain. Andi Hamzah (2011) menyatakan bahwa dalam berbagai bentuk kesalahan yang dilakukan seseorang hingga menimbulkan kerugian bagi pihak lain, pelaku tersebut memiliki kewajiban untuk memberikan ganti rugi atas kerugian yang ditimbulkan. Adapun maksud dan tujuan utama UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) adalah untuk menciptakan sistem LLAJ yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu demi mendorong ekonomi, kesejahteraan, persatuan bangsa, serta mewujudkan pelayanan LLAJ yang profesional, akuntabel, dan berkelanjutan, dengan mengatur secara komprehensif semua aspek terkait, mulai dari infrastruktur (jalan, perlengkapan jalan), kendaraan, pengemudi, hingga manajemen, penegakan hukum, serta pembinaan, dengan asas utama seperti keselamatan, keadilan, dan kesamaan hak.

Pusat Penelitian dan Pengembangan Fakultas Hukum Universitas Tarumanegara (1984) menyatakan dalam menjalani aktivitas sehari-hari, hampir setiap orang tidak terlepas dari penggunaan jalan raya. Jalan raya, dalam berbagai bentuknya yang terbuka untuk lalu lintas umum, telah menjadi salah satu kebutuhan penting bagi masyarakat. Ketika masyarakat memanfaatkan jalan tersebut, secara otomatis mereka terikat pada berbagai ketentuan yang mengatur lalu lintas dan angkutan jalan. Agar jalan raya dapat berfungsi secara optimal sebagai sarana pendukung kehidupan masyarakat, diperlukan pengaturan yang jelas dan terarah untuk menjaga ketertiban, keamanan, serta keselamatan bagi seluruh pengguna jalan.

Seiring dengan perkembangan zaman, kondisi lalu lintas di Indonesia terus mengalami kemajuan dan peningkatan dari waktu ke waktu. Jumlah kendaraan bermotor yang melintas di jalan raya semakin bertambah dan membuat arus lalu lintas semakin padat. Hal ini terjadi karena mobilitas menjadi kebutuhan penting bagi manusia untuk berpindah tempat guna memenuhi berbagai kepentingan dan aktivitas sehari-hari. Dalam konteks tersebut, lalu lintas memiliki peranan yang sangat penting dalam menunjang kehidupan masyarakat.

Lalu lintas dan angkutan jalan merupakan satu kesatuan sistem yang saling terkait, mencakup arus lalu lintas, jaringan jalan, prasarana transportasi, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta aspek pengelolaannya. Lalu lintas sendiri dapat dimaknai sebagai pergerakan kendaraan dan orang di ruang jalan. Dalam kehidupan sehari-hari, peristiwa kecelakaan lalu lintas kerap terjadi dan hampir dapat ditemui setiap hari. Sebagian besar kecelakaan tersebut berawal dari adanya pelanggaran lalu

lintas, yang umumnya disebabkan oleh kelalaian atau kesalahan para pengguna kendaraan bermotor.

Fungsi lalu lintas dapat diibaratkan seperti sistem peredaran darah dalam tubuh manusia. Kesehatan seseorang sangat bergantung pada kelancaran dan kondisi saluran darahnya, karena gangguan pada sistem tersebut dapat menimbulkan berbagai masalah kesehatan. Hal yang sama juga berlaku dalam lalu lintas, di mana kondisi keamanan, ketertiban, dan kelancaran yang tidak terjaga dengan baik akan menimbulkan berbagai kesulitan dan dampak negatif bagi kehidupan masyarakat. (H.S. Djajoesman : 1976).

Salah satu aspek penting dalam penerapan hukum lalu lintas adalah pelaksanaan penegakan aturan yang dilakukan secara tegas dan berkelanjutan. Langkah ini diperlukan untuk menumbuhkan kesadaran masyarakat agar lebih patuh terhadap ketentuan berlalu lintas yang berlaku. Melalui penegakan hukum yang konsisten, diharapkan dapat terbentuk budaya disiplin berlalu lintas di tengah masyarakat, sehingga tingkat kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas semakin meningkat (Bangun, Zuska, & Ginting, 2022). Dengan penerapan penegakan aturan yang konsisten, disertai upaya pencegahan serta penanganan pelanggaran yang efektif, diharapkan dapat tumbuh budaya berlalu lintas yang lebih tertib, sadar aturan, dan bertanggung jawab di kalangan masyarakat (Iskandar & Anandy, 2022).

Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan merupakan salah satu aspek penting dalam kehidupan masyarakat modern karena berkaitan langsung dengan aktivitas mobilitas sehari-hari. Jalan tidak hanya berfungsi sebagai sarana pergerakan kendaraan, tetapi juga sebagai ruang publik yang mempertemukan berbagai kepentingan sosial, ekonomi, dan budaya masyarakat (Republik Indonesia, 2009). Dalam konteks pembangunan nasional, transportasi jalan memiliki peran strategis sebagai tulang punggung distribusi orang dan barang. Kelancaran sistem lalu lintas berpengaruh terhadap efisiensi waktu, biaya, serta daya saing ekonomi suatu wilayah. Oleh karena itu, kualitas penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan menjadi indikator penting dalam menilai keberhasilan pembangunan transportasi.

Pertumbuhan penduduk dan peningkatan aktivitas ekonomi secara signifikan berdampak pada meningkatnya kebutuhan akan transportasi jalan. Kondisi ini diikuti oleh penambahan jumlah kendaraan bermotor yang tidak selalu sebanding dengan kapasitas dan kualitas infrastruktur jalan yang tersedia, sehingga memicu berbagai permasalahan lalu lintas (Republik Indonesia, 2009). Salah satu permasalahan utama dalam lalu lintas dan angkutan jalan adalah tingginya angka kecelakaan lalu lintas.

Kecelakaan lalu lintas tidak hanya menyebabkan kerugian materiil, tetapi juga menimbulkan dampak kemanusiaan yang serius berupa cedera, kecacatan, hingga kehilangan nyawa, yang pada akhirnya memengaruhi kualitas hidup masyarakat secara luas.

Selain kecelakaan, kemacetan lalu lintas juga menjadi permasalahan yang sering terjadi, khususnya di wilayah perkotaan. Kemacetan berdampak pada menurunnya produktivitas, meningkatnya konsumsi bahan bakar, serta memburuknya kualitas lingkungan akibat polusi udara dan kebisingan kendaraan. Untuk mengatasi berbagai permasalahan tersebut, negara hadir melalui regulasi yang mengatur penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjadi landasan hukum utama dalam mengatur sistem lalu lintas yang berorientasi pada keselamatan, ketertiban, dan kelancaran (Republik Indonesia, 2009).

Undang-undang tersebut menegaskan bahwa penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan tidak hanya menitikberatkan pada aspek teknis, tetapi juga pada perlindungan terhadap keselamatan pengguna jalan. Hal ini menunjukkan bahwa keselamatan manusia menjadi prioritas utama dalam kebijakan lalu lintas nasional. Penyelenggaraan lalu lintas sangat dipengaruhi oleh perilaku pengguna jalan. Faktor manusia sering kali menjadi penyebab dominan terjadinya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas, sehingga perubahan perilaku dan peningkatan kesadaran berlalu lintas menjadi aspek yang sangat penting dalam upaya pencegahan kecelakaan.

Dalam konteks tersebut, penegakan hukum lalu lintas memegang peran strategis. Penegakan hukum yang konsisten dan berkeadilan diharapkan mampu menciptakan efek jera bagi pelanggar serta mendorong terbentuknya budaya tertib berlalu lintas di tengah masyarakat (Iskandar & Anandy, 2022). Namun demikian, penegakan hukum tidak dapat berdiri sendiri tanpa diimbangi dengan upaya edukasi dan sosialisasi. Pendidikan berlalu lintas yang berkelanjutan diperlukan untuk menanamkan kesadaran bahwa keselamatan di jalan merupakan tanggung jawab bersama antara negara dan masyarakat.

Selain faktor manusia, kondisi infrastruktur jalan juga berpengaruh besar terhadap keselamatan lalu lintas. Jalan yang rusak, tidak dilengkapi rambu yang memadai, atau tidak memenuhi standar teknis dapat meningkatkan risiko kecelakaan dan membahayakan pengguna jalan (Republik Indonesia, 2009). Kelayakan kendaraan bermotor juga menjadi faktor penting dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan

jalan. Kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan berpotensi menimbulkan kecelakaan, sehingga pengawasan terhadap kondisi kendaraan menjadi bagian integral dari sistem keselamatan lalu lintas.

Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan pada dasarnya merupakan tanggung jawab bersama antara pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan masyarakat. Pemerintah berperan dalam perumusan kebijakan dan penyediaan infrastruktur, sementara masyarakat berperan dalam mematuhi peraturan dan menjaga ketertiban berlalu lintas. Pemerintah daerah memiliki peran strategis dalam mengelola lalu lintas sesuai dengan karakteristik dan kebutuhan wilayahnya masing-masing. Pengelolaan lalu lintas yang berbasis kondisi lokal diharapkan mampu meningkatkan efektivitas kebijakan dan pelayanan publik di bidang transportasi.

Partisipasi masyarakat menjadi faktor penentu keberhasilan penyelenggaraan lalu lintas. Kesadaran, kepatuhan, serta sikap saling menghormati antar pengguna jalan merupakan fondasi utama dalam menciptakan budaya berlalu lintas yang aman dan beradab. Perkembangan teknologi informasi memberikan peluang baru dalam pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan. Pemanfaatan sistem transportasi cerdas dan pengawasan berbasis teknologi dapat meningkatkan efisiensi, transparansi, dan akuntabilitas penyelenggaraan lalu lintas.

Di sisi lain, perkembangan teknologi juga menghadirkan tantangan baru, seperti meningkatnya kecepatan kendaraan dan kompleksitas pola mobilitas masyarakat. Oleh karena itu, kebijakan lalu lintas harus bersifat adaptif dan responsif terhadap dinamika tersebut. Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan juga memiliki dimensi keadilan sosial. Negara berkewajiban menjamin bahwa seluruh lapisan masyarakat, termasuk kelompok rentan seperti anak-anak, lansia, dan penyandang disabilitas, dapat menggunakan jalan secara aman dan nyaman (Republik Indonesia, 2009).

Kondisi ini juga terjadi di Kabupaten Lebak sebagai salah satu wilayah di Provinsi Banten yang memiliki karakteristik geografis beragam, mulai dari kawasan perkotaan, perdesaan, hingga wilayah dengan aksesibilitas terbatas yang memerlukan pengaturan terkait penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Di Kabupaten Lebak, penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan juga menghadapi tantangan terkait kondisi infrastruktur jalan. Masih terdapat ruas jalan yang memerlukan peningkatan kualitas dan kelengkapan fasilitas keselamatan, seperti rambu, marka, dan penerangan jalan, khususnya di wilayah perdesaan dan penghubung antarkecamatan.

Tabel 1.1

Data Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Lebak Tahun 2020

Bulan	Jumlah Kejadian	Korban Manusia			Jumlah Kerugian (Rp)
		Meninggal	Luka Ringan	Luka Berat	
Januari	7	8	9	-	13.500.000
Februari	7	7	7	-	13.500.000
Maret	11	10	14	2	43.400.000
April	5	4	4	-	19.700.000
Mei	6	7	2	1	5.700.000
Juni	6	5	6	-	4.000.000
Juli	8	7	5	1	6.800.000
Agustus	10	7	10	-	28.700.000
September	9	7	7	1	17.500.000
Oktober	7	4	5	-	7.600.000
November	12	10	11	-	17.500.000
Desember	5	3	5	-	2.000.000
Jumlah/Total	93	79	85	5	179.900.000

Sumber : Kepolisian Resort Lebak diakses pada Website BPS Lebak, 2025.

Berdasarkan data kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Lebak tahun 2020 menunjukkan bahwa permasalahan keselamatan jalan masih menjadi isu yang serius dan memerlukan perhatian khusus. Sepanjang tahun 2020 tercatat sebanyak 93 kejadian kecelakaan lalu lintas, dengan total korban manusia mencapai 169 orang, yang terdiri dari 79 korban meninggal dunia, 85 korban luka ringan, dan 5 korban luka berat, serta total kerugian materiil sebesar Rp179.900.000. Angka ini mencerminkan tingginya dampak sosial, kemanusiaan, dan ekonomi akibat kecelakaan lalu lintas di wilayah tersebut.

Jika ditinjau dari distribusi bulanan, kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Lebak terjadi secara fluktuatif sepanjang tahun. Bulan dengan jumlah kejadian tertinggi adalah November 12 kejadian dan Maret 11 kejadian, sedangkan jumlah kejadian terendah tercatat pada April dan Desember masing-masing 5 kejadian. Pola ini menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas tidak bersifat insidental semata, melainkan dipengaruhi oleh dinamika aktivitas masyarakat pada periode tertentu.

Bulan Maret menjadi periode yang paling memprihatinkan karena tidak hanya mencatat jumlah kejadian yang tinggi, tetapi juga memiliki korban manusia paling banyak, yakni 10 orang meninggal dunia, 14 luka ringan, dan 2 luka berat, serta kerugian materiil tertinggi sepanjang tahun sebesar Rp43.400.000. Tingginya angka pada bulan ini mengindikasikan adanya peningkatan risiko kecelakaan, yang

kemungkinan dipengaruhi oleh intensitas mobilitas masyarakat, kondisi cuaca, atau faktor perilaku pengguna jalan.

Sebaliknya, bulan Desember menunjukkan jumlah kejadian yang relatif rendah, yakni 5 kejadian, dengan 3 korban meninggal dunia, 5 luka ringan, dan tanpa korban luka berat, serta kerugian materiil paling kecil sebesar Rp2.000.000. Kondisi ini dapat diinterpretasikan sebagai adanya penurunan aktivitas lalu lintas atau meningkatnya kehati-hatian pengguna jalan pada akhir tahun.

Dari sisi korban meninggal dunia, data menunjukkan bahwa tingkat fatalitas kecelakaan di Kabupaten Lebak tergolong tinggi. Dengan 79 korban meninggal dari 93 kejadian, dapat disimpulkan bahwa rata-rata hampir setiap kecelakaan berujung pada kehilangan nyawa. Hal ini menandakan bahwa kecelakaan yang terjadi cenderung bersifat berat dan berisiko tinggi, yang dapat disebabkan oleh kecepatan kendaraan, minimnya perlengkapan keselamatan, atau kondisi jalan yang belum sepenuhnya mendukung keselamatan.

Korban luka ringan mendominasi jumlah korban manusia, yakni sebanyak 85 orang, yang menunjukkan bahwa sebagian besar kecelakaan melibatkan cedera fisik yang berdampak langsung pada produktivitas dan kualitas hidup masyarakat. Meskipun luka ringan, dampak ekonomi dan sosial yang ditimbulkan tetap signifikan, terutama bagi korban yang harus menghentikan aktivitas kerja sementara waktu.

Jumlah korban luka berat relatif lebih kecil, yaitu 5 orang, namun keberadaan korban luka berat tetap menjadi indikator serius terhadap kualitas keselamatan lalu lintas. Luka berat sering kali berimplikasi pada disabilitas jangka panjang, beban biaya kesehatan yang tinggi, serta dampak psikologis bagi korban dan keluarga.

Jika dikaitkan dengan kerugian materiil, terlihat bahwa besarnya kerugian tidak selalu sebanding dengan jumlah kejadian. Misalnya, bulan Mei mencatat 6 kejadian dengan kerugian hanya Rp5.700.000, sedangkan bulan Agustus dengan 10 kejadian mengalami kerugian materiil sebesar Rp28.700.000. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat kerusakan akibat kecelakaan sangat bergantung pada jenis kecelakaan, jenis kendaraan yang terlibat, serta kondisi lingkungan saat kejadian.

Secara kumulatif, total kerugian materiil sebesar Rp179.900.000 menggambarkan beban ekonomi yang harus ditanggung masyarakat dan pemerintah daerah akibat kecelakaan lalu lintas. Angka ini belum mencakup biaya tidak langsung seperti biaya perawatan medis, kehilangan pendapatan, serta dampak sosial jangka panjang, sehingga kerugian riil diperkirakan jauh lebih besar.

Data ini juga mengindikasikan bahwa kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Lebak tidak hanya merupakan persoalan teknis transportasi, tetapi juga persoalan perilaku dan kesadaran berlalu lintas. Tingginya jumlah korban meninggal menguatkan dugaan bahwa faktor manusia, seperti pelanggaran aturan, kurangnya penggunaan alat keselamatan, dan rendahnya disiplin berlalu lintas, masih menjadi penyebab dominan.

Selain faktor manusia, kondisi infrastruktur jalan di Kabupaten Lebak yang memiliki karakteristik wilayah perdesaan, jalan penghubung antarkecamatan, serta keterbatasan fasilitas keselamatan, berpotensi meningkatkan tingkat fatalitas kecelakaan. Kurangnya rambu, penerangan jalan, dan kondisi jalan yang belum optimal dapat memperbesar risiko kecelakaan berat.

Secara keseluruhan, data kecelakaan lalu lintas tahun 2020 menunjukkan bahwa penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di Kabupaten Lebak masih menghadapi tantangan serius dalam aspek keselamatan. Tingginya angka korban meninggal dan fluktuasi kejadian kecelakaan menegaskan perlunya kebijakan yang lebih terintegrasi dan berbasis data.

Oleh karena itu, diperlukan upaya yang lebih komprehensif melalui peningkatan kualitas infrastruktur, penguatan penegakan hukum lalu lintas, serta edukasi dan sosialisasi keselamatan berlalu lintas kepada masyarakat. Dengan pendekatan yang menyeluruh dan berkelanjutan, diharapkan angka kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Lebak dapat ditekan, sehingga tercipta lalu lintas yang lebih aman, tertib, dan berorientasi pada keselamatan manusia.

Sepanjang tahun 2024, Polres Lebak mencatat terjadinya 115 kasus kecelakaan lalu lintas yang melibatkan berbagai jenis kendaraan. Dari peristiwa tersebut, dampak kemanusiaan yang ditimbulkan tergolong serius, dengan 115 orang kehilangan nyawa, 29 orang mengalami luka berat, dan 165 orang mengalami luka ringan. Selain korban manusia, kecelakaan lalu lintas juga menyebabkan kerugian materiil yang tidak sedikit, dengan total kerugian mencapai sekitar Rp230 juta. Data ini menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas masih menjadi persoalan keselamatan yang perlu mendapatkan perhatian dan penanganan berkelanjutan.

Sementara itu, pada tahun 2023, Satlantas Polres Lebak mencatat jumlah kecelakaan lalu lintas yang jauh lebih tinggi, yakni sebanyak 347 kejadian yang melibatkan beragam jenis kendaraan. Tingginya angka kecelakaan pada tahun tersebut menggambarkan besarnya tantangan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di Kabupaten Lebak, sekaligus menegaskan pentingnya upaya penguatan

keselamatan, penegakan hukum, serta peningkatan kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas. Sumber : Nurandi. (2025, 20 Januari). Satlantas Polres Lebak: Terjadi 155 Lakalantas Selama 2024. RadarBanten. Diakses pada tanggal 25 November 2025 dari <https://www.radarbanten.co.id/2025/01/20/satlantas-polres-lebak-terjadi-155-lakalantas-selama-2024/>.

Adapun berbagai persoalan yang berkaitan dengan lalu lintas di Kabupaten Lebak diantaranya, Pertama, adanya faktor pengendara seperti kurangnya kesadaran dalam berlalu lintas tidak memberi tanda saat menyalip dan tidak menjaga jarak aman, sering terjadi pelanggaran seperti melawan arus, tidak menggunakan helm dan menerobos lampu merah dan pengendara menambah kecepatan di area yang tidak semestinya. Kedua, kondisi infrastruktur yang kurang baik seperti kondisi jalan nasional Rangkasbitung – Pandeglang, ini dikuatirkan menambah risiko kecelakaan. Ketiga, adanya truk tambang hal ini seperti pelanggaran jam operasional truk tambang yang masih melintas di siang hari ini dapat menyebabkan kemacetan dan kerusakan jalan.

Berdasarkan hal tersebut perlu upaya dari Pemerintah Kabupaten Lebak untuk mengatur persoalan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan agar lalu lintas di Kabupaten Lebak dapat berjalan dengan baik serta dapat meminimalisir risiko kecelakaan maut serta kemacetan. Dengan demikian perlu ada regulasi yang tegas dan berkepastian hukum dalam penyelenggaraan lalu lintas maka perlu disusun Penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Lebak.

B. Identifikasi Masalah

Identifikasi masalah Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Lebak adalah sebagai berikut:

1. Permasalahan apa yang dihadapi terkait Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ?
2. Bagaimana Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berdasar pada kepastian hukum sebagai dasar pemecahan masalah ?
3. Apa yang menjadi landasan filosofis, sosiologis, dan yuridis pembentukan Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ?

4. Apa sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan, dan arah pengaturan dalam Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ?

C. Tujuan dan Kegunaan Penyusunan Naskah Akademik

Tujuan dari penyusunan Naskah Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu untuk memberikan kerangka akademis terhadap peraturan yang akan disusun sehingga dapat dipertanggung jawabkan secara ilmiah. Secara rinci tujuan dari Naskah Akademik ini meliputi:

1. Merumuskan permasalahan yang dihadapi oleh Pemerintah Kabupaten Lebak dalam mewujudkan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang baik dan memiliki landasan hukum.
2. Merumuskan permasalahan hukum yang dihadapi sebagai alasan pembentukan Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai dasar pemecahan masalah.
3. Merumuskan landasan filosofis, sosiologis, dan yuridis pembentukan Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
4. Merumuskan sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan, dan arah pengaturan dalam Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Adapun kegunaan penyusunan Naskah Akademik adalah sebagai acuan atau referensi penyusunan dan pembahasan Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

D. Metode

Penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menggunakan metode penelitian hukum normatif (dogmatic legal research) yang dilakukan dengan studi pustaka yang menelaah (terutama) bahan hukum primer yang berupa Peraturan Perundang-undangan, putusan pengadilan, perjanjian, kontrak, atau dokumen hukum lainnya, serta hasil penelitian, hasil pengkajian, dan referensi lainnya. Selain itu kajian ini akan dilengkapi dengan data lapangan yang berkenaan langsung dengan data lalu lintas dan angkutan jalan di Kabupaten Lebak dan FGD (focus group discussion) dan rapat dengar pendapat. Metode yuridis empiris atau sosiolegal adalah penelitian yang diawali dengan penelitian normatif atau penelaahan terhadap Peraturan Perundang-undangan (normatif) yang dilanjutkan dengan observasi yang mendalam serta untuk mendapatkan

data faktor non-hukum yang terkait dan yang berpengaruh terhadap perda yang diteliti. Sifat penyusunan naskah akademis ini yaitu deskriptif analitis, yaitu data yang dikumpulkan, diklasifikasi dan diurai secara spesifik berdasarkan rumusan masalah yang diajukan terkait dengan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di Kabupaten Lebak. Sehingga, kajian yang dilakukan dan uraian yang diberikan dapat menjadi acuan bagi penyusunan Raperda tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Lebak.

Data yang digunakan dalam penyusunan Naskah Akademik ini, berupa data sekunder dan primer. Menurut Soerjono Soekanto (1986:10) Data sekunder berupa bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Bahan hukum primer dalam penelitian ini berupa peraturan perundang-undangan dan aturan kebijakan yang berkaitan dengan Pemerintah Daerah Kabupaten Lebak. Bahan hukum sekunder yang digunakan dalam penelitian ini adalah buku-buku, hasil penelitian, artikel jurnal ilmiah mengenai Raperda Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Di samping itu, juga digunakan bahan hukum sekunder lain berupa-berupa berita dan informasi umum mengenai Raperda Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sementara itu, bahan hukum tersier yang digunakan adalah kamus/ensiklopedia hukum, dan kamus atau ensiklopedia pada umumnya untuk menunjang pemaknaan terhadap bahan hukum primer dan tersier. Data di atas dikumpulkan melalui studi kepustakaan (library research), studi melalui media internet (online research), dan studi lapangan menggunakan teknik wawancara. Data yang telah dikumpulkan, diklasifikasi dan dianalisis secara kualitatif untuk menjawab identifikasi masalah yang diajukan.

E. Dasar Hukum

Dasar Hukum dari pelaksanaan penyusunan dan pembahasan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Lebak yaitu:

1. Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 115 Tahun 2024 tentang Kabupaten Lebak di Provinsi Banten (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 301, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 7052);
3. 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);

4. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4444) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
5. Undang-Undang Nomor 23 tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
6. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4655);
7. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5221) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
8. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 73, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5229);
9. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);

10. Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 187, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5346);
11. 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) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
12. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
13. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas (Berita Negara Tahun 2014 Nomor 514);
14. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan (Berita Negara Tahun 2014 Nomor 1244) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 67 Tahun 2018 tentang perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan (Berita Negara Tahun 2018 Nomor 908);
15. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas (Berita Negara Tahun 2015 Nomor 834);
16. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus (Berita Negara Tahun 2018 Nomor 1675) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus (Berita Negara Tahun 2019 Nomor 311);

17. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat (Berita Negara Tahun 2019 Nomor 266);
18. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan (Berita Negara Tahun 2019 Nomor 1087);
19. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan (Berita Negara Tahun 2021 Nomor 938);
20. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas (Berita Negara Tahun 2021 Nomor 528);
21. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan (Berita Negara Tahun 2021 Nomor 647);
22. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 47 Tahun 2023 tentang Alat Penerangan Jalan (Berita Negara Tahun 2023 Nomor 812);

BAB II

KAJIAN TEORETIS DAN PRAKTIK EMPIRIS

A. Kajian Teoretis

Pada BAB ini akan membahas mengenai kajian teoretis yang menjadi dasar pemikiran dalam penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten Lebak. Kajian ini mencakup teori – teori yang relevan dengan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Selain itu, bab ini juga akan mengulas praktik empiris yang terjadi di Kabupaten Lebak. Melalui gabungan antara landasan teoretis dan data empiris, diharapkan dapat diperoleh pemahaman yang mendalam mengenai urgensi dan kebutuhan akan regulasi yang mendukung terwujudnya penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang baik di Kabupaten Lebak. Pembahasan ini akan menjadi acuan dalam merumuskan kebijakan yang tepat, memberikan rekomendasi bagi penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan melalui pembentukan Peraturan Daerah yang lebih efektif dan aplikatif.

1. Kajian Teoretis

Secara konseptual, penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dapat dipahami sebagai upaya terencana dan terkoordinasi dalam mengelola pergerakan orang dan barang di ruang jalan. Pengelolaan tersebut bertujuan untuk menciptakan kondisi lalu lintas yang aman, tertib, dan lancar, sehingga aktivitas masyarakat dapat berlangsung secara efisien dan berkelanjutan. Dalam perspektif ini, lalu lintas tidak hanya dipandang sebagai aktivitas teknis pergerakan kendaraan, tetapi juga sebagai fenomena sosial yang menyentuh aspek keselamatan dan kemanusiaan.

Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan merupakan suatu sistem terpadu yang melibatkan berbagai unsur, yaitu manusia sebagai pengguna jalan, kendaraan sebagai sarana transportasi, jalan sebagai prasarana, serta lingkungan sebagai ruang interaksi. Keempat unsur tersebut saling berkaitan dan memengaruhi satu sama lain, sehingga gangguan pada satu unsur dapat berdampak pada keseluruhan sistem lalu lintas. Oleh karena itu, pengelolaan lalu lintas menuntut pendekatan yang komprehensif dan tidak bersifat parsial (Khisty & Lall, 2005).

Lebih jauh, penyelenggaraan lalu lintas juga mencerminkan tanggung jawab negara dalam memberikan perlindungan kepada masyarakat. Negara melalui kebijakan dan regulasinya berkewajiban menjamin agar setiap pengguna jalan dapat beraktivitas dengan rasa aman dan nyaman. Dalam konteks ini, lalu lintas dan

angkutan jalan diposisikan sebagai bagian dari pelayanan publik yang harus diselenggarakan secara adil, merata, dan berorientasi pada keselamatan pengguna jalan.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menegaskan bahwa tujuan utama penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan adalah mewujudkan kondisi lalu lintas yang aman, selamat, tertib, dan lancar. Selain itu, penyelenggaraan lalu lintas juga diarahkan untuk mendukung pembangunan nasional dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Dengan demikian, regulasi lalu lintas tidak semata-mata bersifat pengendalian, tetapi juga menjadi instrumen pembangunan sosial dan ekonomi (Republik Indonesia, 2009).

Teori sistem transportasi memandang lalu lintas dan angkutan jalan sebagai suatu sistem terbuka yang dinamis dan saling terhubung. Sistem ini terdiri atas berbagai komponen yang bekerja secara bersama-sama untuk menghasilkan mobilitas yang efektif dan aman. Komponen tersebut meliputi input, proses, dan output, yang masing-masing memiliki peran penting dalam menentukan kinerja sistem transportasi secara keseluruhan (Morlok, 1991).

Input dalam sistem transportasi mencakup prasarana jalan, sarana transportasi, serta karakteristik pengguna jalan. Kondisi fisik jalan, kelayakan kendaraan, dan perilaku pengguna jalan menjadi faktor awal yang sangat menentukan kualitas lalu lintas. Apabila input ini tidak memenuhi standar yang memadai, maka potensi gangguan lalu lintas akan semakin besar.

Proses dalam sistem transportasi meliputi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan lalu lintas. Proses ini dijalankan melalui kebijakan, regulasi, serta penegakan hukum yang bertujuan untuk mengarahkan perilaku pengguna jalan agar sesuai dengan aturan yang berlaku. Proses yang tidak berjalan secara optimal dapat menyebabkan ketidakteraturan, kemacetan, hingga meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas.

Sementara itu, output dari sistem transportasi diwujudkan dalam bentuk kelancaran mobilitas, efisiensi perjalanan, dan tingkat keselamatan lalu lintas. Apabila terjadi ketidakseimbangan antara input dan proses, maka output yang dihasilkan tidak akan optimal. Oleh karena itu, teori sistem transportasi menekankan pentingnya integrasi antara perencanaan, kebijakan, dan implementasi dalam penyelenggaraan lalu lintas.

Teori keselamatan lalu lintas menjelaskan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan hasil dari interaksi berbagai faktor yang saling berkaitan, bukan sekadar akibat dari satu penyebab tunggal. Faktor manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan membentuk suatu rangkaian sebab akibat yang dapat memicu terjadinya kecelakaan apabila tidak dikelola dengan baik (WHO, 2018).

Dalam pendekatan ini, faktor manusia sering kali dipandang sebagai faktor dominan, karena berkaitan langsung dengan perilaku, tingkat kewaspadaan, dan kepatuhan terhadap aturan lalu lintas. Namun demikian, teori keselamatan lalu lintas tidak menempatkan kesalahan sepenuhnya pada pengguna jalan, melainkan juga mempertimbangkan peran infrastruktur jalan dan kondisi kendaraan.

Pendekatan sistem keselamatan (safe system approach) berangkat dari asumsi bahwa manusia memiliki keterbatasan dan berpotensi melakukan kesalahan. Oleh karena itu, sistem lalu lintas harus dirancang sedemikian rupa agar kesalahan tersebut tidak berujung pada dampak yang fatal. Pendekatan ini menekankan pentingnya desain jalan yang aman, kendaraan yang laik jalan, serta kebijakan yang berorientasi pada perlindungan pengguna jalan.

Dalam konteks penyelenggaraan lalu lintas, teori ini menjadi dasar penting dalam perumusan kebijakan yang bersifat preventif. Kebijakan lalu lintas tidak hanya diarahkan pada penindakan setelah kecelakaan terjadi, tetapi lebih pada upaya pencegahan melalui pengurangan risiko dan peningkatan keselamatan secara sistemik.

Penegakan hukum merupakan elemen kunci dalam memastikan bahwa peraturan lalu lintas dapat berjalan secara efektif. Teori penegakan hukum menyatakan bahwa keberhasilan suatu aturan tidak hanya ditentukan oleh isi atau substansi hukumnya, tetapi juga oleh struktur penegak hukum dan budaya hukum masyarakat (Friedman, 2001).

Struktur hukum berkaitan dengan aparat penegak hukum yang bertugas mengawasi dan menindak pelanggaran lalu lintas. Aparat yang profesional, konsisten, dan berintegritas akan meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap hukum. Sebaliknya, penegakan hukum yang lemah dan tidak konsisten cenderung menurunkan tingkat kepatuhan pengguna jalan.

Budaya hukum mencerminkan sikap dan kesadaran masyarakat terhadap aturan lalu lintas. Masyarakat yang memiliki budaya tertib berlalu lintas akan mematuhi aturan bukan karena takut sanksi, tetapi karena kesadaran akan

pentingnya keselamatan bersama. Oleh karena itu, penegakan hukum perlu diimbangi dengan edukasi dan pembinaan kesadaran hukum (Iskandar & Anandy, 2022).

Teori perilaku pengguna jalan menjelaskan bahwa kepatuhan terhadap aturan lalu lintas dipengaruhi oleh berbagai faktor psikologis dan sosial. Pengetahuan mengenai aturan lalu lintas, sikap terhadap risiko, serta persepsi terhadap sanksi hukum menjadi faktor yang membentuk perilaku berkendara seseorang.

Pengguna jalan yang memiliki pemahaman yang baik tentang risiko kecelakaan dan dampaknya cenderung lebih berhati-hati dan patuh terhadap aturan. Sebaliknya, rendahnya kesadaran risiko dan lemahnya budaya tertib berlalu lintas dapat mendorong perilaku berisiko yang berujung pada kecelakaan (Reason et al., 1990).

Dalam konteks penyelenggaraan lalu lintas, teori perilaku ini menegaskan bahwa pendekatan regulatif saja tidak cukup. Diperlukan upaya edukatif dan persuasif yang berkelanjutan untuk membentuk perilaku pengguna jalan yang bertanggung jawab dan berorientasi pada keselamatan.

2. Teori Pembentukan Peraturan Perundang – Undangan

Pembentukan peraturan perundang-undangan merupakan proses normatif yang bertujuan untuk menciptakan kepastian hukum sekaligus menjawab kebutuhan dan permasalahan yang berkembang di masyarakat. Di Indonesia, proses tersebut berpedoman pada Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah terakhir Undang - Undang No. 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, yang menegaskan bahwa setiap peraturan harus disusun berdasarkan asas-asas tertentu agar memiliki legitimasi hukum dan dapat diterapkan secara efektif (Republik Indonesia, 2011).

Asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan meliputi kejelasan tujuan, kelembagaan atau pejabat pembentuk yang tepat, kesesuaian antara jenis dan materi muatan, dapat dilaksanakan, kedayagunaan dan kehasilgunaan, kejelasan rumusan, serta keterbukaan. Asas kejelasan tujuan mengharuskan setiap peraturan memiliki arah dan maksud yang jelas. Dalam konteks penyusunan Raperda tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten

Lebak, kejelasan tujuan menjadi penting untuk memastikan bahwa peraturan daerah ini secara spesifik diarahkan pada peningkatan keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di wilayah kabupaten.

Asas kelembagaan atau pejabat pembentuk yang tepat menegaskan bahwa peraturan daerah hanya dapat dibentuk oleh lembaga yang memiliki kewenangan, yaitu pemerintah daerah bersama Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD). Dalam hal ini, Pemerintah Kabupaten Lebak dan DPRD Kabupaten Lebak memiliki legitimasi konstitusional untuk membentuk Raperda sebagai instrumen hukum daerah yang mengatur kepentingan masyarakat setempat (Republik Indonesia, 2011).

Selanjutnya, asas kesesuaian antara jenis, hierarki, dan materi muatan mengharuskan agar materi yang diatur dalam peraturan daerah tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi. Oleh karena itu, penyusunan Raperda tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Lebak harus selaras dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta peraturan pelaksana lainnya. Raperda tidak boleh mengatur kewenangan yang menjadi domain pemerintah pusat atau provinsi, melainkan difokuskan pada kewenangan daerah, seperti pengelolaan lalu lintas pada jalan kabupaten dan penguatan keselamatan lalu lintas di tingkat lokal (Republik Indonesia, 2009).

Asas dapat dilaksanakan menekankan bahwa peraturan yang dibentuk harus realistis dan dapat diterapkan sesuai dengan kondisi daerah. Dalam konteks Kabupaten Lebak, penyusunan Raperda perlu mempertimbangkan kondisi geografis, ketersediaan infrastruktur, kemampuan sumber daya manusia, serta kapasitas anggaran daerah. Peraturan yang tidak mempertimbangkan kondisi faktual daerah berpotensi sulit diterapkan dan tidak mencapai tujuan yang diharapkan.

Asas kedayagunaan dan kehasilgunaan menuntut agar peraturan daerah memberikan manfaat nyata bagi masyarakat. Raperda Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Lebak diharapkan mampu menekan angka kecelakaan lalu lintas, meningkatkan disiplin dan kepatuhan pengguna jalan, serta menciptakan sistem transportasi yang lebih aman dan manusiawi. Dengan demikian, keberadaan Raperda tidak hanya bersifat normatif, tetapi juga solutif terhadap permasalahan lalu lintas yang dihadapi masyarakat.

Asas kejelasan rumusan mengharuskan setiap norma hukum dirumuskan secara jelas, sistematis, dan tidak menimbulkan multitafsir. Bahasa hukum yang digunakan dalam Raperda harus mudah dipahami oleh aparaturnya pelaksana maupun masyarakat Kabupaten Lebak sebagai subjek hukum, sehingga peraturan tersebut dapat dilaksanakan secara konsisten dan adil (Friedman, 2001).

Selain itu, asas keterbukaan menjadi prinsip penting dalam pembentukan peraturan daerah. Asas ini menuntut adanya partisipasi masyarakat dalam setiap tahapan pembentukan Raperda, mulai dari perencanaan hingga pembahasan. Pelibatan masyarakat, akademisi, dan pemangku kepentingan terkait dalam penyusunan Raperda Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Lebak akan meningkatkan kualitas materi muatan sekaligus legitimasi sosial dari peraturan yang dihasilkan (Arnstein, 1969).

Dalam perspektif teori hukum normatif, pembentukan peraturan perundang-undangan harus dilakukan secara sistematis dan harmonis dalam satu kesatuan sistem hukum nasional. Setiap peraturan daerah harus konsisten dengan peraturan yang lebih tinggi serta tidak menimbulkan konflik norma. Oleh karena itu, penyusunan Raperda Kabupaten Lebak tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan perlu memperhatikan sinkronisasi dan harmonisasi dengan kebijakan transportasi nasional dan daerah (Friedman, 2001).

Dengan berlandaskan teori pembentukan peraturan perundang-undangan dan asas-asas tersebut, Raperda tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Lebak diharapkan dapat menjadi dasar hukum yang kuat, efektif, dan responsif. Raperda ini tidak hanya berfungsi sebagai instrumen pengaturan, tetapi juga sebagai sarana perlindungan keselamatan masyarakat serta perwujudan tata kelola lalu lintas yang berorientasi pada kepentingan publik dan nilai-nilai kemanusiaan.

3. Teori Pemerintah Daerah

Kewenangan pemerintah daerah dalam penyelenggaraan lalu lintas merupakan bagian dari tanggung jawab negara yang dijalankan secara lebih dekat dengan masyarakat. Dalam kajian hukum administrasi negara, kewenangan dipahami sebagai kekuasaan hukum yang sekaligus memuat kewajiban bagi pemerintah daerah untuk bertindak demi kepentingan umum berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dengan demikian, setiap kebijakan lalu lintas yang ditetapkan pemerintah daerah tidak hanya bersifat administratif, tetapi juga

mengandung tanggung jawab hukum dan moral untuk melindungi keselamatan masyarakat (Hadjon et al., 2011).

Secara teoretis, kewenangan pemerintahan bersumber dari tiga mekanisme utama, yaitu atribusi, delegasi, dan mandat. Atribusi merupakan pemberian kewenangan secara langsung oleh undang-undang kepada pemerintah daerah, sedangkan delegasi merupakan pelimpahan kewenangan dari pemerintah pusat atau provinsi kepada pemerintah kabupaten/kota. Adapun mandat berkaitan dengan pelimpahan pelaksanaan kewenangan tanpa mengalihkan tanggung jawab hukum. Dalam penyelenggaraan lalu lintas, kewenangan pemerintah daerah pada umumnya bersumber dari atribusi dan delegasi yang telah diatur dalam peraturan perundang-undangan (Indroharto, 2000).

Pemberian kewenangan tersebut sejalan dengan prinsip desentralisasi dan otonomi daerah. Melalui kebijakan otonomi daerah, pemerintah daerah diberikan ruang untuk mengatur dan mengurus urusan pemerintahan sesuai dengan kondisi dan kebutuhan wilayahnya. Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan menjadi salah satu urusan strategis karena berkaitan langsung dengan mobilitas masyarakat dan keselamatan pengguna jalan (Republik Indonesia, 2014).

Dalam kerangka hukum sektor transportasi, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menegaskan bahwa pemerintah kabupaten/kota memiliki kewenangan dalam penyelenggaraan lalu lintas pada jaringan jalan kabupaten/kota. Kewenangan tersebut meliputi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan lalu lintas sesuai dengan fungsi dan status jalan yang menjadi tanggung jawab daerah (Republik Indonesia, 2009).

Di Kabupaten Lebak, kewenangan pemerintah daerah memiliki peran yang sangat penting mengingat karakteristik wilayah yang luas, kondisi geografis yang beragam, serta masih ditemukannya permasalahan keselamatan lalu lintas di sejumlah ruas jalan. Pemerintah Kabupaten Lebak memiliki kewenangan untuk merumuskan kebijakan lalu lintas yang kontekstual, seperti pengaturan lalu lintas di kawasan padat aktivitas, peningkatan keselamatan di titik rawan kecelakaan, serta penyediaan prasarana pendukung lalu lintas yang memadai.

Pelaksanaan kewenangan tersebut dijalankan oleh perangkat daerah yang membidangi perhubungan dengan tetap menjalin koordinasi bersama kepolisian sebagai institusi yang berwenang dalam penegakan hukum lalu lintas. Dalam perspektif teori kewenangan, sinergi ini mencerminkan pembagian fungsi yang

saling melengkapi antara pemerintah daerah sebagai pengatur dan kepolisian sebagai penegak hukum demi terwujudnya ketertiban dan keselamatan lalu lintas (Hadjon et al., 2011).

Teori kewenangan juga menegaskan pentingnya prinsip legalitas dalam setiap tindakan pemerintahan. Artinya, seluruh kebijakan lalu lintas yang ditetapkan pemerintah daerah harus memiliki dasar hukum yang jelas dan dapat dipertanggungjawabkan. Konteks Kabupaten Lebak, prinsip ini memperkuat urgensi pembentukan peraturan daerah yang secara khusus mengatur penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai dengan kebutuhan dan karakteristik daerah (Republik Indonesia, 2011). Selain legalitas, penggunaan kewenangan oleh pemerintah daerah harus berlandaskan prinsip akuntabilitas dan kepentingan umum. Pemerintah daerah bertanggung jawab atas dampak kebijakan lalu lintas yang diambil, terutama yang berkaitan dengan keselamatan dan kenyamanan pengguna jalan. Oleh karena itu, kewenangan tidak boleh digunakan secara sewenang-wenang, melainkan harus diarahkan untuk memberikan perlindungan dan pelayanan yang terbaik bagi masyarakat.

Dari sudut pandang pelayanan publik, kewenangan pemerintah daerah dalam penyelenggaraan lalu lintas merupakan sarana untuk menghadirkan layanan publik yang aman, adil, dan manusiawi. Lalu lintas yang tertib dan selamat merupakan hak masyarakat yang harus dipenuhi oleh pemerintah daerah melalui kebijakan yang berorientasi pada keselamatan dan kesejahteraan publik (Dwiyanto, 2012).

Dengan demikian, teori kewenangan pemerintah daerah menempatkan Pemerintah Kabupaten Lebak sebagai aktor strategis dalam mewujudkan sistem lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, tertib, dan berkelanjutan. Kewenangan yang dimiliki tidak hanya dimaknai sebagai kekuasaan untuk mengatur, tetapi juga sebagai amanah hukum untuk melindungi keselamatan masyarakat dan meningkatkan kualitas pelayanan publik di bidang transportasi jalan.

4. Konsep Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan pada dasarnya merupakan upaya bersama untuk mengatur aktivitas pergerakan orang dan barang di jalan agar dapat berlangsung dengan aman, tertib, dan lancar. Konsep ini tidak hanya berbicara tentang kendaraan dan jalan, tetapi juga menempatkan manusia sebagai pusat perhatian. Oleh karena itu, penyelenggaraan lalu lintas dipahami sebagai sebuah

sistem yang melibatkan interaksi antara pengguna jalan, sarana transportasi, prasarana jalan, serta lingkungan di sekitarnya (Khisty & Lall, 2005).

Dalam pendekatan sistem transportasi, lalu lintas dan angkutan jalan dipandang sebagai satu kesatuan yang saling terkait. Prasarana jalan, kendaraan, dan pengguna jalan menjadi unsur utama yang harus dikelola secara seimbang. Proses pengaturan, pengendalian, dan pengawasan lalu lintas berperan sebagai mekanisme untuk memastikan seluruh unsur tersebut dapat berfungsi secara harmonis. Apabila salah satu unsur tidak berjalan dengan baik, maka akan muncul berbagai persoalan, seperti kemacetan maupun kecelakaan lalu lintas (Morlok, 1991).

Dari sisi hukum, penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan merupakan bagian dari pelayanan publik yang wajib disediakan oleh negara. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menegaskan bahwa negara berkewajiban menghadirkan sistem lalu lintas yang menjamin keselamatan, ketertiban, dan kelancaran bagi seluruh pengguna jalan. Dengan demikian, penyelenggaraan lalu lintas tidak hanya bertujuan mengatur pergerakan kendaraan, tetapi juga melindungi hak masyarakat untuk memperoleh rasa aman dalam beraktivitas di jalan raya (Republik Indonesia, 2009).

Aspek keselamatan menjadi ruh utama dalam konsep penyelenggaraan lalu lintas. Keselamatan lalu lintas dipahami sebagai kondisi di mana pengguna jalan terhindar dari risiko kecelakaan yang dapat mengancam jiwa maupun harta benda. Keselamatan ini tidak semata-mata bergantung pada perilaku pengguna jalan, tetapi juga sangat dipengaruhi oleh kualitas infrastruktur, kelayakan kendaraan, serta efektivitas pengaturan lalu lintas yang diterapkan (World Health Organization [WHO], 2018).

Selain keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas juga merupakan tujuan penting yang tidak dapat dipisahkan. Ketertiban mencerminkan tingkat kepatuhan masyarakat terhadap aturan lalu lintas, sedangkan kelancaran berkaitan dengan efisiensi pergerakan kendaraan di jalan. Keduanya saling berkaitan dan memerlukan dukungan regulasi yang jelas serta penegakan hukum yang konsisten agar dapat terwujud secara berkelanjutan (Iskandar & Anandy, 2022).

Dalam praktiknya, penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan membutuhkan kerja sama berbagai pihak, baik pemerintah pusat, pemerintah daerah, aparat penegak hukum, maupun masyarakat. Koordinasi yang baik

antarinstansi menjadi kunci agar kebijakan lalu lintas tidak berjalan sendiri-sendiri, melainkan saling mendukung dalam satu tujuan bersama. Pendekatan ini sejalan dengan prinsip pelayanan publik yang menekankan pentingnya efektivitas, akuntabilitas, dan partisipasi masyarakat (Dwiyanto, 2012).

Dengan demikian, konsep penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dapat dipahami sebagai sebuah upaya menyeluruh untuk menciptakan ruang jalan yang aman, tertib, dan nyaman bagi semua pengguna. Keberhasilan penyelenggaraan lalu lintas tidak hanya ditentukan oleh kualitas regulasi dan infrastruktur, tetapi juga oleh kesadaran kolektif masyarakat dalam mematuhi aturan serta menghargai sesama pengguna jalan. Melalui pendekatan yang humanis dan berorientasi pada keselamatan, penyelenggaraan lalu lintas diharapkan mampu mendukung mobilitas yang berkelanjutan dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat.

B. Kajian Terhadap Asas/Prinsip Terkait Penyusunan Norma

Penyusunan norma dalam Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus berlandaskan asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik agar peraturan yang dihasilkan tidak hanya sah secara hukum, tetapi juga efektif dan bermanfaat bagi masyarakat. Asas-asas tersebut berfungsi sebagai pedoman agar norma yang disusun mampu menjawab permasalahan lalu lintas secara kontekstual, khususnya di Kabupaten Lebak yang memiliki karakteristik wilayah dan tantangan keselamatan lalu lintas yang beragam.

Secara yuridis, asas pembentukan peraturan perundang-undangan diatur dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022. Asas tersebut meliputi kejelasan tujuan, kelembagaan pembentuk yang tepat, kesesuaian antara jenis dan materi muatan, dapat dilaksanakan, kedayagunaan dan kehasilgunaan, kejelasan rumusan, serta keterbukaan (Republik Indonesia, 2011). Asas kejelasan tujuan mengharuskan Raperda dirancang secara terarah untuk mewujudkan lalu lintas yang aman, selamat, tertib, dan lancar sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 (Republik Indonesia, 2009).

Asas kesesuaian antara jenis dan materi muatan menegaskan bahwa norma dalam Raperda harus berada dalam ruang lingkup kewenangan Pemerintah Kabupaten Lebak. Pengaturan yang dimuat perlu difokuskan pada penyelenggaraan lalu lintas pada

jalan kabupaten, manajemen dan rekayasa lalu lintas lokal, serta peran pemerintah daerah dalam keselamatan lalu lintas. Asas ini penting untuk menghindari tumpang tindih kewenangan dengan pemerintah pusat maupun pemerintah provinsi (Hadjon et al., 2011).

Asas dapat dilaksanakan serta kedayagunaan dan kehasilgunaan menuntut agar norma yang disusun realistis dan memberikan manfaat nyata bagi masyarakat. Dalam konteks Kabupaten Lebak, penyusunan norma harus mempertimbangkan kapasitas kelembagaan, sumber daya manusia, serta kondisi anggaran daerah. Dengan demikian, Raperda tidak hanya bersifat normatif, tetapi juga mampu diterapkan secara efektif untuk menekan angka kecelakaan dan meningkatkan keselamatan pengguna jalan.

Asas kejelasan rumusan mengharuskan penggunaan bahasa hukum yang sederhana, lugas, dan tidak menimbulkan multitafsir. Hal ini penting karena norma lalu lintas akan bersentuhan langsung dengan perilaku sehari-hari masyarakat. Norma yang jelas dan mudah dipahami akan meningkatkan kepatuhan pengguna jalan serta memudahkan aparat dalam melakukan penegakan hukum (Indroharto, 2000).

Selain asas formal, penyusunan norma juga harus memperhatikan asas materiil hukum, seperti keadilan, kemanfaatan, dan kepastian hukum. Norma Raperda harus memberikan perlindungan yang adil bagi seluruh pengguna jalan, memberikan manfaat nyata bagi keselamatan masyarakat, serta menjamin kepastian hukum dalam penerapannya. Dengan berlandaskan asas-asas tersebut, Raperda Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Lebak diharapkan mampu menjadi instrumen hukum yang responsif, efektif, dan berorientasi pada keselamatan serta kemanusiaan.

C. Kajian Terhadap Praktik Empiris

1. Pemerintah Daerah Kabupaten Lebak dalam Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di Kabupaten Lebak dapat disusun karena merupakan bagian penting dari tanggung jawab pemerintah daerah dalam memberikan pelayanan dasar kepada masyarakat. Sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014, pemerintah daerah memiliki peran untuk memastikan agar sistem transportasi jalan berjalan secara aman, tertib, dan lancar, sekaligus mampu mendukung aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat di seluruh wilayah kabupaten.

Dalam kerangka Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Pemerintah Daerah Kabupaten Lebak diposisikan sebagai salah satu penyelenggara lalu lintas

dan angkutan jalan bersama pemerintah pusat dan pemerintah provinsi. Peran ini mencakup penyusunan perencanaan lalu lintas, penerapan manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta penyediaan berbagai fasilitas pendukung seperti rambu, marka jalan, dan perlengkapan keselamatan. Mengingat kondisi wilayah Kabupaten Lebak yang luas dan beragam, kebijakan yang diambil perlu disesuaikan dengan karakteristik lokal agar dapat menjawab kebutuhan masyarakat secara nyata.

Selain mengelola lalu lintas, pemerintah daerah juga memegang peranan penting dalam penyediaan layanan angkutan umum yang layak dan terjangkau. Kehadiran angkutan umum yang berfungsi dengan baik tidak hanya mempermudah mobilitas masyarakat, tetapi juga berkontribusi dalam mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi dan mendorong pemerataan akses transportasi, terutama bagi masyarakat di wilayah perdesaan dan kawasan dengan keterbatasan sarana transportasi.

Dalam aspek pengawasan dan pengendalian, Pemerintah Daerah Kabupaten Lebak dituntut untuk berperan aktif dalam memastikan kepatuhan terhadap ketentuan lalu lintas dan angkutan jalan. Upaya ini dilakukan melalui pengawasan teknis, pengendalian operasional angkutan, serta kerja sama dengan aparat penegak hukum. Penegakan aturan yang dilakukan secara konsisten dan disertai pendekatan edukatif menjadi kunci dalam membangun kesadaran dan budaya tertib berlalu lintas di tengah masyarakat.

Agar penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan berjalan secara berkelanjutan, kebijakan di bidang ini perlu diintegrasikan dengan arah pembangunan daerah. Keterpaduan dengan dokumen perencanaan seperti Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) dan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) menjadi penting untuk memastikan bahwa pengembangan transportasi jalan selaras dengan penataan ruang, pertumbuhan ekonomi, dan pemerataan pembangunan antarwilayah di Kabupaten Lebak.

Secara keseluruhan, peran Pemerintah Daerah Kabupaten Lebak dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan tidak hanya bersifat administratif, tetapi juga mencerminkan komitmen daerah dalam meningkatkan kualitas pelayanan publik. Oleh karena itu, pengaturan melalui Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diharapkan dapat menjadi landasan hukum yang kuat dan responsif, sehingga mampu menjawab kebutuhan

masyarakat serta mendukung pembangunan daerah yang aman, tertib, dan berkelanjutan.

Peraturan Bupati Lebak Nomor 58 Tahun 2018 tentang Sistem Informasi Keselamatan Lalu Lintas mencerminkan adanya kebutuhan nyata Pemerintah Daerah Kabupaten Lebak untuk memperkuat penyelenggaraan keselamatan lalu lintas melalui pendekatan berbasis data dan teknologi informasi. Regulasi ini menjadi bukti empiris bahwa isu keselamatan lalu lintas telah menjadi perhatian daerah dan telah direspons melalui kebijakan operasional yang bersifat administratif.

Namun demikian, sebagai peraturan kepala daerah, Peraturan Bupati tersebut memiliki keterbatasan dari sisi kedudukan hukum dan ruang lingkup pengaturan. Substansi yang diatur masih berfokus pada sistem informasi dan pelayanan tertentu, seperti pengujian kendaraan bermotor, penerangan jalan umum, dan sosialisasi keselamatan lalu lintas. Pengaturan ini belum mencakup secara menyeluruh aspek penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, seperti manajemen lalu lintas, pengaturan angkutan umum, pembagian kewenangan antarperangkat daerah, serta penguatan peran masyarakat dalam sistem transportasi daerah

Keberadaan Peraturan Bupati Lebak Nomor 58 Tahun 2018 justru menunjukkan adanya kebutuhan akan payung hukum yang lebih kuat dan komprehensif di tingkat daerah. Sistem informasi keselamatan lalu lintas yang diatur dalam Perbup tersebut membutuhkan legitimasi normatif yang lebih tinggi agar dapat diintegrasikan secara efektif ke dalam keseluruhan sistem penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Tanpa adanya peraturan daerah, pengelolaan keselamatan lalu lintas berpotensi berjalan secara parsial dan belum sepenuhnya terkoordinasi lintas sektor

Dalam konteks inilah, pembentukan Raperda tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjadi urgensi hukum dan kelembagaan. Raperda diharapkan mampu menempatkan sistem informasi keselamatan lalu lintas sebagai bagian integral dari kebijakan daerah, tidak hanya sebagai instrumen pelayanan, tetapi juga sebagai dasar perencanaan, pengendalian, evaluasi, dan pengambilan keputusan dalam penyelenggaraan LLAJ di Kabupaten Lebak

Selain itu, Raperda diperlukan untuk menjamin kepastian hukum dalam pelaksanaan kewenangan pemerintah daerah di bidang lalu lintas dan angkutan

jalan. Dengan adanya Perda, pengaturan mengenai keselamatan lalu lintas, termasuk pemanfaatan sistem informasi, dapat disusun secara lebih sistematis, selaras dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, serta mampu menjawab kebutuhan dan karakteristik lokal Kabupaten Lebak secara berkelanjutan.

Dengan demikian, Peraturan Bupati Lebak Nomor 58 Tahun 2018 dapat dipandang sebagai fondasi awal (initial framework) yang menegaskan pentingnya keselamatan lalu lintas berbasis data. Fondasi tersebut perlu diperkuat melalui pembentukan Raperda Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan agar penyelenggaraan transportasi jalan di Kabupaten Lebak memiliki dasar hukum yang kuat, terpadu, dan berorientasi pada peningkatan keselamatan serta pelayanan publik yang optimal.

2. Gambaran Umum Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Lebak

Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di Kabupaten Lebak merupakan bagian integral dari upaya pemerintah daerah dalam menjamin mobilitas masyarakat dan mendukung pembangunan wilayah. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menegaskan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas, sekaligus mendukung kesejahteraan masyarakat. Dalam konteks Kabupaten Lebak yang memiliki wilayah luas dan kondisi geografis beragam, transportasi jalan menjadi sarana utama pergerakan orang dan barang antarwilayah, sehingga penyelenggaraannya memerlukan pengelolaan yang terencana dan berkelanjutan.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, urusan lalu lintas dan angkutan jalan merupakan bagian dari urusan pemerintahan wajib yang berkaitan dengan pelayanan dasar. Pemerintah Daerah Kabupaten Lebak, melalui perangkat daerah yang membidangi urusan perhubungan, memiliki kewenangan untuk melakukan perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan lalu lintas serta angkutan jalan pada jaringan jalan kabupaten. Pelaksanaan kewenangan ini dilakukan dengan koordinasi lintas sektor, khususnya dengan Kepolisian Negara Republik Indonesia, guna menjamin efektivitas penyelenggaraan lalu lintas di daerah.

Dari sisi teknis penyelenggaraan, Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas memberikan landasan bagi pemerintah daerah dalam melakukan pengaturan lalu lintas secara sistematis. Dalam praktik di Kabupaten Lebak, jaringan jalan kabupaten masih menjadi tulang punggung sistem lalu lintas, namun pada sejumlah ruas jalan masih dijumpai keterbatasan prasarana pendukung keselamatan, seperti rambu, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, dan penerangan jalan umum. Kondisi ini berpengaruh terhadap tingkat keselamatan dan kenyamanan pengguna jalan, terutama di wilayah perdesaan dan kawasan dengan mobilitas yang terus meningkat.

Dalam aspek keselamatan lalu lintas, Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menekankan pentingnya pendekatan terpadu yang melibatkan manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan. Sejalan dengan ketentuan tersebut, Pemerintah Daerah Kabupaten Lebak telah melakukan berbagai upaya peningkatan keselamatan, antara lain melalui pengujian kendaraan bermotor, sosialisasi keselamatan berlalu lintas, serta pengawasan terhadap kelaikan jalan dan kendaraan. Upaya ini mencerminkan komitmen daerah dalam menekan risiko kecelakaan lalu lintas, meskipun masih memerlukan penguatan dari sisi perencanaan dan pengendalian yang lebih menyeluruh.

Pengembangan sistem informasi keselamatan lalu lintas di Kabupaten Lebak diatur secara khusus dalam Peraturan Bupati Lebak Nomor 58 Tahun 2018 tentang Sistem Informasi Keselamatan Lalu Lintas. Peraturan ini mengatur penyelenggaraan pelayanan berbasis aplikasi online, termasuk pengujian kendaraan bermotor, pelayanan penerangan jalan umum, serta penyediaan data dan informasi keselamatan transportasi darat. Keberadaan peraturan bupati ini menunjukkan adanya upaya konkret pemerintah daerah dalam membangun sistem keselamatan lalu lintas yang berbasis data dan teknologi, sekaligus meningkatkan kualitas pelayanan publik di bidang transportasi.

Secara umum, gambaran penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di Kabupaten Lebak menunjukkan bahwa pemerintah daerah telah memiliki dasar hukum dan praktik awal dalam pengelolaan transportasi jalan. Namun, pengaturan yang masih tersebar dalam berbagai peraturan perundang-undangan dan peraturan kepala daerah menunjukkan perlunya penguatan regulasi di tingkat daerah. Oleh

karena itu, pembentukan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjadi penting sebagai landasan hukum yang lebih komprehensif, agar seluruh aspek perencanaan, pelayanan, pengendalian, dan keselamatan lalu lintas dapat terintegrasi secara sistematis sesuai dengan kebutuhan dan karakteristik Kabupaten Lebak.

D. Kajian Terhadap Implikasi Penerapan Sistem Baru Yang Akan Diatur

Penerapan sistem baru yang akan diatur melalui Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Lebak merupakan langkah penting untuk memperbaiki tata kelola transportasi daerah. Pengaturan ini diharapkan mampu menghadirkan sistem lalu lintas dan angkutan jalan yang lebih tertata, aman, dan terintegrasi, sehingga pemerintah daerah memiliki pedoman yang jelas dalam menjalankan kewenangannya sekaligus meningkatkan kualitas pelayanan kepada masyarakat.

Dari sisi kelembagaan, sistem baru akan mendorong penguatan peran perangkat daerah yang membidangi urusan perhubungan. Kejelasan tugas, fungsi, dan mekanisme koordinasi antarinstansi menjadi fondasi penting agar penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dapat berjalan lebih efektif. Kondisi ini menuntut kesiapan aparatur pemerintah daerah, baik dari segi kapasitas sumber daya manusia maupun pola kerja yang lebih kolaboratif dan berorientasi pada hasil.

Dalam tataran operasional, penerapan sistem baru membuka peluang bagi pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan yang lebih efisien melalui pemanfaatan teknologi dan sistem informasi. Data yang terintegrasi akan membantu pemerintah daerah dalam menyusun perencanaan, melakukan pemantauan, serta mengevaluasi kebijakan secara lebih tepat sasaran. Namun demikian, keberhasilan sistem ini sangat bergantung pada ketersediaan infrastruktur pendukung serta konsistensi dalam penerapan standar dan prosedur yang telah ditetapkan.

Implikasi penerapan sistem baru juga dirasakan langsung oleh masyarakat sebagai pengguna jalan. Pengaturan lalu lintas yang lebih tertib diharapkan dapat meningkatkan rasa aman dan kenyamanan dalam beraktivitas sehari-hari. Di sisi lain, perubahan sistem menuntut adanya penyesuaian perilaku masyarakat, khususnya dalam hal kepatuhan terhadap aturan dan pemanfaatan layanan transportasi yang disediakan. Oleh karena itu, sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari implementasi kebijakan ini.

Dari perspektif pembangunan daerah, sistem baru penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan berpotensi memberikan dampak positif terhadap aktivitas ekonomi dan konektivitas wilayah. Transportasi yang lebih lancar dan aman akan mendukung mobilitas tenaga kerja, distribusi barang, serta akses masyarakat terhadap pusat-pusat pelayanan. Meski demikian, penerapan sistem ini memerlukan dukungan pembiayaan dan perencanaan anggaran yang berkelanjutan agar manfaat yang diharapkan dapat tercapai secara optimal.

Secara keseluruhan, penerapan sistem baru dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di Kabupaten Lebak membawa implikasi yang luas dan saling berkaitan. Oleh karena itu, pengaturan dalam peraturan daerah perlu disusun secara matang dan proporsional agar mampu menjawab kebutuhan daerah, diterima oleh masyarakat, serta mendorong terwujudnya sistem transportasi yang aman, tertib, dan berkelanjutan.

BAB III

ANALISA DAN EVALUASI PERATURAN PERUNDANG – UNDANGAN TERKAIT

Dalam menyusun suatu Naskah Akademik yang menjadi dasar perancangan dan perumusan norma suatu rancangan peraturan perundang-undangan. Salah satu aspek penting yang harus dilakukan adalah dilakukannya evaluasi dan analisis peraturan perundang-undangan terkait dengan materi dari Rancangan Undang Undang yang akan dibentuk. Bahkan salah satu syarat dalam pengajuan suatu rancangan peraturan perundang-undangan pada saat penyusunan Program Legislasi antara lain telah dilakukan pengkajian mengenai keterkaitan suatu rancangan mengenai pengaturan masalah tersebut atau dapat dalam suatu Rancangan Undang-Undang, Rancangan Peraturan Daerah Provinsi, Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota sebagai solusi terhadap permasalahan dan kebutuhan hukum masyarakat.

Kajian dan evaluasi peraturan perundang-undangan dilakukan bertujuan untuk mengetahui kondisi hukum yang ada, keterkaitan Undang-Undang dan Peraturan Daerah baru dengan Peraturan Perundang-undangan lain. Peraturan Daerah dapat merupakan pelaksanaan Peraturan Perundangan-undangan yang lebih tinggi atau dalam rangka pelaksanaan otonomi daerah atau untuk menampung kondisi khusus daerah yang bersangkutan. sebagai pelaksanaan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, maka materi (substansi) Peraturan Daerah/Peraturan Kepala Daerah tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi dan kepentingan umum.

Dalam pembentukan peraturan perundang-undangan dalam hal ini adalah Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan perlu melakukan Analisa dan Evaluasi terkait dengan peraturan perundang-undangan terkait Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

A. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Pengaturan otonomi daerah bagi Pemerintah daerah, Provinsi, dan Kabupaten/Kota diatur dalam Pasal 18 ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD 1945) menyatakan: “Negara Kesatuan Republik Indonesia dibagi atas daerah-daerah provinsi dan daerah provinsi itu dibagi atas kabupaten dan kota, yang tiap-tiap provinsi, kabupaten, dan kota itu mempunyai pemerintahan daerah, yang diatur oleh undang-undang”. Selanjutnya Pasal 18 ayat (1) tersebut, dijelaskan lebih lanjut dalam Pasal 18 ayat (2) UUD 1945 menyatakan: “Pemerintah daerah provinsi, daerah kabupaten,

dan kota mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan.”

Merujuk pada ketentuan dalam Pasal 18 ayat (1) dan ayat (2) UUD 1945 di atas, memperlihatkan bahwa tiap-tiap daerah di Indonesia diberikan kewenangan oleh Pemerintah Pusat melalui penyerahan sebagian kewenangan dari Pemerintah Pusat kepada Pemerintah Daerah untuk mengurus urusan rumah tangganya sendiri.

Pada pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, menyebutkan bahwa “Pemerintah Daerah berhak menentukan peraturan daerah dan peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas perbantuan”, sehingga dapat disimpulkan bahwa dari ketentuan tersebut Pemerintah Daerah mempunyai wewenang untuk membuat Rancangan Peraturan Daerah. Dalam kaitan ini maka sistem hukum nasional memberikan kewenangan atributif kepada daerah untuk menetapkan Perda dan peraturan daerah lainnya. Peraturan Daerah maupun Peraturan Kepala Daerah diharapkan dapat mendukung secara sinergis program-program Pemerintah di daerah.

B. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan merupakan dasar hukum penyelenggaraan prasarana jalan sebagai bagian integral dari sistem transportasi nasional. Dalam perjalanannya Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan telah mengalami berbagai perubahan terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang. Keberadaan undang-undang ini tidak dapat dilepaskan dari kerangka konstitusional Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 Pasal 33 ayat (3) dan Pasal 34 ayat (3) yang menegaskan penguasaan negara atas sumber daya strategis serta kewajiban negara dalam penyediaan fasilitas umum bagi kesejahteraan rakyat.

Dalam perspektif sistem hukum nasional, Undang-Undang tentang Jalan memiliki keterkaitan erat dengan peraturan perundang-undangan di bidang pemerintahan daerah. Pembagian kewenangan penyelenggaraan jalan berdasarkan status jalan mencerminkan prinsip desentralisasi dan urusan pemerintahan konkuren, di mana Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah memiliki peran yang saling melengkapi sesuai dengan skala kepentingan dan kemampuan daerah.

Keterkaitan ini menegaskan bahwa pengaturan jalan tidak dapat dipisahkan dari tata kelola pemerintahan daerah. Penyerahan atau pelimpahan kewenangan yang diatur dalam Undang-Undang tentang Jalan menunjukkan adanya mekanisme pelaksanaan pemerintahan guna menjamin kesinambungan pelayanan publik dan pemerataan pembangunan antarwilayah.

Dalam Pasal 3 menentukan bahwa pengaturan penyelenggaraan jalan bertujuan untuk:

- a. Mewujudkan ketertiban dan kepastian hukum dalam penyelenggaraan jalan;
- b. Mewujudkan peran masyarakat dalam penyelenggaraan jalan;
- c. Mewujudkan peran penyelenggara jalan secara optimal dalam pemberian layanan kepada masyarakat;
- d. Mewujudkan pelayanan jalan yang andal dan prima serta berpihak pada kepentingan masyarakat;
- e. Mewujudkan sistem jaringan jalan yang berdaya guna dan berhasil guna untuk mendukung terselenggaranya sistem transportasi yang terpadu; dan
- f. Mewujudkan perusahaan jalan tol yang transparan dan terbuka.

Lingkup pengaturan dalam UU No 38 Tahun 2004 antara lain mencakup penyelenggaraan:

- a. Jalan umum yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan;
- b. Jalan tol yang meliputi pengaturan, pembinaan, perusahaan, dan pengawasan; dan
- c. Jalan khusus.

Pasal 12 UU No 38 Tahun 2004 menentukan bahwa:

- 1) Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan terganggunya fungsi jalan di dalam ruang manfaat jalan.
- 2) Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan terganggunya fungsi jalan di dalam ruang milik jalan.
- 3) Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan terganggunya fungsi jalan di dalam ruang pengawasan jalan.

Penjelasan dalam Pasal 12 dilakukan perubahan dalam UU No 2 Tahun 2022, yang menyebutkan dalam ayat (1) Yang dimaksud dengan perbuatan yang mengakibatkan terganggunya fungsi Jalan, adalah setiap bentuk tindakan atau kegiatan yang dapat mengganggu fungsi Jalan, seperti terganggunya jarak atau sudut pandang, timbulnya

hambatan samping yang menurunkan kecepatan atau menimbulkan kecelakaan lalu lintas, serta terjadinya kerusakan prasarana, bangunan pelengkap, atau perlengkapan Jalan. Sedangkan dalam ayat (3) penjelasannya menyatakan bahwa Perbuatan yang mengakibatkan terganggunya fungsi Jalan di ruang pengawasan Jalan termasuk mendirikan bangunan, sebagian dari bangunan, atau garis sepadan bangunan di ruang pengawasan Jalan.

C. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menempatkan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) sebagai bagian strategis dari sistem pembangunan nasional. Hal ini tercermin sejak bagian *menimbang*, yang menegaskan bahwa LLAJ berfungsi mendukung kesejahteraan umum, integrasi nasional, serta pembangunan ekonomi sebagaimana diamanatkan oleh UUD 1945. Dengan demikian, Undang-undang ini tidak sekadar bersifat administratif, melainkan memiliki dimensi sosiologis yang kuat dalam mengatur mobilitas masyarakat dan distribusi sumber daya secara lebih luas.

Tujuan penyelenggaraan LLAJ dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 3 memperlihatkan keterkaitan langsung antara fungsi transportasi dengan pembangunan sosial dan budaya. Tidak hanya diarahkan pada keamanan dan kelancaran, LLAJ juga ditujukan untuk membangun etika berlalu lintas dan budaya bangsa. Hal ini menunjukkan bahwa hukum lalu lintas diposisikan sebagai instrumen rekayasa sosial (*social engineering*) untuk membentuk perilaku kolektif masyarakat di ruang publik.

Dalam aspek pembinaan, UU Nomor 22 Tahun 2009 ini menegaskan tanggung jawab negara yang dilaksanakan melalui fungsi perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan. Pembagian kewenangan antara pemerintah pusat, pemerintah provinsi, dan pemerintah kabupaten/kota menunjukkan penerapan prinsip desentralisasi. Pembagian urusan pembinaan LLAJ kepada berbagai kementerian dan Kepolisian Negara Republik Indonesia mencerminkan karakter multi-aktor dalam tata kelola transportasi jalan. Namun demikian, struktur ini juga berpotensi menimbulkan fragmentasi kebijakan apabila tidak didukung oleh mekanisme koordinasi yang efektif, sehingga keberadaan forum LLAJ menjadi sangat strategis dalam menyatukan kepentingan lintas sektor.

Penyelenggaraan LLAJ sebagaimana diatur dalam Bab V Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menegaskan bahwa pelayanan langsung kepada masyarakat dapat dilakukan tidak hanya oleh pemerintah, tetapi juga oleh badan hukum dan masyarakat. Ketentuan ini membuka ruang partisipasi swasta dan publik dalam penyediaan layanan transportasi, sekaligus menuntut kehadiran regulasi yang kuat untuk menjaga standar keselamatan dan pelayanan.

Dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 pengaturan mengenai jaringan LLAJ melalui Rencana Induk di tingkat nasional, provinsi, dan kabupaten/kota menunjukkan pentingnya perencanaan berbasis wilayah dan tata ruang. Integrasi antara rencana jaringan lalu lintas dengan RTRW menegaskan bahwa penyelenggaraan LLAJ tidak dapat dipisahkan dari kebijakan penataan ruang dan pengembangan wilayah. Pengelompokan kelas jalan dan penetapan batas kecepatan merupakan instrumen normatif untuk menjamin keselamatan dan kelancaran lalu lintas. Ketentuan ini menunjukkan bahwa UU LLAJ tidak hanya mengatur perilaku pengguna jalan, tetapi juga mengikat penyelenggara jalan untuk memastikan kesesuaian antara kapasitas infrastruktur dan beban lalu lintas yang dilayani.

UU Nomor 22 Tahun 2009 mengatur kewajiban uji laik fungsi jalan dan penyediaan perlengkapan jalan menegaskan pendekatan preventif dalam penyelenggaraan LLAJ. Negara tidak hanya hadir setelah terjadi kecelakaan, tetapi juga diwajibkan memastikan bahwa kondisi jalan dan fasilitas pendukungnya memenuhi standar keselamatan sebelum dan selama dioperasikan. Ketentuan mengenai terminal, parkir, dan fasilitas pendukung memperlihatkan bahwa penyelenggaraan LLAJ tidak hanya berfokus pada pergerakan kendaraan, tetapi juga pada kenyamanan dan aksesibilitas pengguna jasa, termasuk pejalan kaki, pesepeda, dan penyandang disabilitas. Pendekatan ini selaras dengan prinsip transportasi inklusif dan berkeadilan. UU Nomor 22 Tahun 2009 juga lebih rigit mengatur kendaraan, persyaratan teknis, dan uji laik jalan mencerminkan orientasi kuat pada keselamatan dan perlindungan publik. Melalui mekanisme uji tipe dan uji berkala, UU Nomor 22 Tahun 2009 ini menempatkan keselamatan sebagai standar minimum yang tidak dapat ditawar dalam penyelenggaraan angkutan jalan.

Secara teknis dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 telah menjabarkan berbagai pengaturan yang mencerminkan kebutuhan dalam penyelenggaraan LLAJ seperti yang tertuang dalam 25 menyatakan bahwa Setiap Jalan yang digunakan untuk Lalu Lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan Jalan berupa:

- a. Rambu Lalu Lintas;
- b. Marka Jalan;

- c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
- d. alat penerangan jalan;
- e. alat pengendali dan pengamanan Pengguna Jalan;
- f. alat pengawasan dan pengamanan Jalan;
- g. fasilitas untuk sepeda, Pejalan Kaki, dan penyandang disabilitas; dan
- h. fasilitas pendukung kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berada di Jalan dan di luar badan Jalan.

Kemudian secara substantif diatur dalam Pasal 200 ayat (3) huruf c UU No 22 Tahun 2009 menentukan bahwa untuk mewujudkan dan memelihara Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan kegiatan pelaksanaan pendidikan, pelatihan, pembimbingan, penyuluhan, dan penerangan berlalu lintas dalam rangka meningkatkan kesadaran hukum dan etika masyarakat dalam berlalu lintas.

Secara keseluruhan, UU Nomor 22 Tahun 2009 membangun kerangka hukum penyelenggaraan LLAJ yang komprehensif, sistemik, dan berorientasi pada kepentingan publik. Tantangan ke depan bukan terletak pada ketiadaan norma, melainkan pada konsistensi implementasi, efektivitas koordinasi antaraktor, serta kemampuan pemerintah daerah dalam menerjemahkan norma undang-undang ini ke dalam kebijakan operasional yang kontekstual dan responsif terhadap dinamika di daerah.

D. Undang-Undang Nomor 23 tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 merupakan landasan utama pengaturan hubungan kewenangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia. Dalam konteks penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), undang-undang ini berfungsi sebagai norma dasar yang menentukan siapa berwenang merencanakan, mengatur, melaksanakan, dan mengawasi urusan perhubungan sebagai bagian dari urusan pemerintahan konkuren. Secara normatif, penyelenggaraan LLAJ berkaitan langsung dengan urusan pemerintahan konkuren yang menjadi dasar pelaksanaan otonomi daerah. UU 23 Tahun 2014 menegaskan bahwa urusan konkuren dibagi antara Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi, dan Pemerintah Kabupaten/Kota berdasarkan prinsip akuntabilitas, efisiensi, eksternalitas, dan kepentingan strategis nasional. Prinsip-prinsip ini menjadi kerangka evaluatif dalam menentukan skala kewenangan pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan.

Urusan perhubungan secara eksplisit dikategorikan sebagai Urusan Pemerintahan Wajib yang tidak berkaitan dengan Pelayanan Dasar. Penempatan ini memiliki implikasi penting, karena meskipun tidak termasuk pelayanan dasar seperti pendidikan dan kesehatan, perhubungan termasuk LLAJ tetap wajib diselenggarakan oleh daerah sesuai kapasitas dan karakteristik wilayahnya. Dalam rumusan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, urusan Lalu lintas dan Angkutan Jalan merupakan bagian yang tidak terpisahkan terhadap urusan perhubungan. Berdasarkan Pasal 12 ayat (2) huruf I, urusan perhubungan merupakan urusan wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar. Artinya, penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan urusan yang wajib namun bersifat nonprioritas dalam penyelenggaraan pemerintahan daerah.

Jika ditinjau dari Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah Pasal 18 Ayat (1), menjelaskan bahwa, “Penyelenggara Pemerintahan Daerah memprioritaskan pelaksanaan Urusan Pemerintahan Wajib yang berkaitan dengan Pelayanan Dasar. Konsep ini tentu memiliki dampak terhadap porsi anggaran yang ditentukan di dalam program pemerintahan sebagaimana dalam Pasal 289 Undang-Undang Pemerintahan Daerah, “Belanja Daerah diprioritaskan untuk mendanai Urusan Pemerintahan Wajib yang terkait Pelayanan Dasar yang ditetapkan dengan standar pelayanan minimal”.

Dalam konteks ini, penyelenggaraan LLAJ tidak semata-mata dipahami sebagai pelayanan teknis transportasi, tetapi sebagai instrumen penggerak aktivitas ekonomi, sosial, dan mobilitas penduduk. Oleh karena itu, pengaturan kewenangan LLAJ dalam UU 23 Tahun 2014 harus dibaca sebagai upaya menyeimbangkan kepentingan nasional dengan kebutuhan lokal dalam sistem desentralisasi. Dalam perspektif kelembagaan, UU 23 Tahun 2014 mengaitkan penyelenggaraan urusan perhubungan dengan penataan perangkat daerah. Intensitas dan kompleksitas LLAJ di suatu daerah menjadi dasar pembentukan organisasi perangkat daerah yang menangani perhubungan, termasuk unit teknis lalu lintas dan angkutan jalan.

Aspek perencanaan daerah juga memiliki keterkaitan erat dengan LLAJ. Dokumen RPJPD, RPJMD, dan RKPD wajib memuat arah kebijakan transportasi daerah. Dengan demikian, penyelenggaraan LLAJ tidak bersifat sektoral semata, tetapi terintegrasi dengan kebijakan pembangunan wilayah dan tata ruang daerah. UU Nomor 23 Tahun 2014 (3) menempatkan pembinaan dan pengawasan sebagai fungsi penting Pemerintah Pusat dan

gubernur sebagai wakil Pemerintah Pusat. Dalam praktik LLAJ, fungsi ini berimplikasi pada evaluasi kinerja daerah dalam pengelolaan lalu lintas, angkutan umum, dan keselamatan jalan, terutama di wilayah perkotaan dengan tingkat mobilitas tinggi.

UU 23 Tahun 2014 membuka ruang pendanaan LLAJ melalui APBD, yang disesuaikan dengan kewenangan masing-masing daerah. Namun demikian, ketergantungan fiskal daerah menjadi tantangan struktural dalam peningkatan kualitas layanan lalu lintas dan angkutan jalan, khususnya di daerah dengan kapasitas keuangan terbatas. Dengan demikian UU Nomor 23 Tahun 2014 memberikan kerangka kelembagaan dan kewenangan yang menentukan arah penyelenggaraan LLAJ di daerah, kapasitas kelembagaan daerah, serta kemampuan koordinasi lintas wilayah. Oleh karena itu, harmonisasi antara UU Pemerintahan Daerah dan dengan Peraturan LLAJ menjadi prasyarat utama bagi terwujudnya sistem transportasi jalan yang aman, tertib, dan berkelanjutan di Kabupaten Lebak.

E. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 merupakan aturan turunan dari Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan yang berfungsi mengoperasionalkan penyelenggaraan Jalan sebagai prasarana utama lalu lintas dan angkutan jalan. Dalam konteks LLAJ, PP ini menegaskan bahwa jalan bukan sekadar infrastruktur fisik, melainkan bagian integral dari sistem transportasi darat yang menentukan kelancaran, keselamatan, dan efisiensi pergerakan orang dan barang .

Secara konseptual, PP 34 Tahun 2006 mendefinisikan jalan sebagai prasarana transportasi darat yang diperuntukkan bagi lalu lintas, beserta bangunan pelengkap dan perlengkapannya. Definisi ini memiliki implikasi langsung terhadap penyelenggaraan LLAJ, karena kualitas lalu lintas dan angkutan jalan sangat ditentukan oleh kesesuaian fungsi jalan, kondisi fisik, serta kelengkapan perlengkapan jalan yang diatur secara normatif dalam peraturan pemerintah ini.

Fungsi jalan yang diklasifikasikan menjadi arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan memperlihatkan hubungan langsung antara karakteristik jalan dan intensitas lalu lintas. Dalam penyelenggaraan LLAJ, klasifikasi fungsi jalan menjadi instrumen pengendalian operasional lalu lintas, termasuk pembatasan akses, pengaturan kecepatan, serta prioritas pergerakan angkutan umum dan logistic. Persyaratan teknis jalan yang diatur secara rinci meliputi lebar badan jalan, kapasitas, kecepatan rencana, dan perlengkapan jalan

menegaskan pendekatan keselamatan (*safety-based approach*) dalam penyelenggaraan LLAJ. Pengaturan teknis ini berfungsi sebagai prasyarat minimum agar lalu lintas dan angkutan jalan dapat berlangsung secara aman, tertib, dan berkelanjutan, sekaligus menjadi acuan pengawasan dan evaluasi kinerja penyelenggara jalan.

Pengaturan ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan memiliki implikasi strategis terhadap kelancaran lalu lintas. Larangan pemanfaatan ruang jalan yang mengganggu fungsi jalan menunjukkan bahwa peraturan teknis ini secara tegas melindungi kepentingan publik pengguna jalan, sekaligus menjadi dasar yuridis bagi penertiban bangunan, utilitas, dan aktivitas lain yang berpotensi menimbulkan hambatan samping lalu lintas.

Ketentuan mengenai kewenangan penyelenggaraan jalan antara Pemerintah dan Pemerintah Daerah mencerminkan prinsip desentralisasi dalam pengelolaan LLAJ. Pembagian kewenangan berdasarkan status jalan (nasional, provinsi, kabupaten/kota, dan desa) berimplikasi langsung pada pembagian tanggung jawab pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan lalu lintas dan angkutan jalan di masing-masing wilayah. Secara umum PP Nomor 34 Tahun 2006 menyediakan fondasi normatif yang sangat menentukan kualitas penyelenggaraan LLAJ. Efektivitas lalu lintas dan angkutan jalan tidak hanya bergantung pada regulasi operasional lalu lintas, tetapi juga pada konsistensi penerapan standar penyelenggaraan jalan sebagaimana diatur dalam PP ini. Oleh karena itu, harmonisasi antara Peraturan Pemerintah tentang Jalan dan regulasi LLAJ menjadi prasyarat penting dalam mewujudkan sistem transportasi jalan yang aman, tertib, dan berdaya guna bagi Kabupaten Lebak.

F. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.

Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 merupakan aturan operasional yang secara langsung menjabarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya terkait aspek pengelolaan lalu lintas secara aktif dan berbasis kinerja. PP Nomor 32 Tahun 2011 ini menegaskan bahwa penyelenggaraan LLAJ tidak cukup hanya mengandalkan penyediaan infrastruktur, melainkan membutuhkan intervensi manajerial dan rekayasa lalu lintas untuk menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

Konsep manajemen dan rekayasa lalu lintas dalam PP Nomor 32 Tahun 2011 ini didefinisikan sebagai rangkaian kegiatan yang sistematis, mulai dari perencanaan, pengaturan, perengkayasa, pemberdayaan, hingga pengawasan. Pendekatan ini menunjukkan bahwa lalu lintas dipahami sebagai sistem dinamis yang harus dikelola secara berkelanjutan, bukan sekadar diatur secara normatif. Dalam konteks penyelenggaraan LLAJ, paradigma ini memperkuat pergeseran dari pendekatan reaktif menuju pendekatan preventif dan prediktif.

Dalam PP Nomor 32 Tahun 2011 menjabarkan perencanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas meliputi:

- a. identifikasi masalah lalu lintas;
- b. inventarisasi dan analisis situasi arus lalu lintas;
- c. inventarisasi dan analisis kebutuhan angkutan orang dan barang;
- d. inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung jalan;
- e. inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung kendaraan;
- f. inventarisasi dan analisis angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas;
- g. inventarisasi dan analisis dampak lalu lintas;
- h. penetapan tingkat pelayanan; dan
- i. penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas

Ini artinya aspek perencanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas diatur secara komprehensif melalui kewajiban identifikasi masalah lalu lintas, analisis arus, kebutuhan angkutan, kapasitas jalan dan kendaraan, serta tingkat pelanggaran dan kecelakaan. Ketentuan ini menunjukkan bahwa penyelenggaraan LLAJ harus berbasis data dan analisis teknokratis. Dengan demikian, kebijakan lalu lintas yang dihasilkan tidak bersifat adhoc, melainkan didasarkan pada kondisi faktual dan proyeksi kebutuhan mobilitas.

PP 32 Tahun 2011 juga menempatkan Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin) sebagai instrumen pengendalian pembangunan. Kewajiban Andalalin bagi pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur menegaskan bahwa penyelenggaraan LLAJ harus terintegrasi dengan kebijakan penataan ruang dan pembangunan wilayah. Dengan mekanisme ini, dampak lalu lintas akibat pembangunan dapat diantisipasi sejak tahap perizinan, sehingga mencegah kemacetan dan penurunan tingkat pelayanan jalan.

Ketentuan mengenai manajemen kebutuhan lalu lintas memperlihatkan pendekatan kebijakan yang lebih progresif, termasuk pembatasan kendaraan perseorangan, kendaraan barang, sepeda motor, dan pengendalian parkir. Pengaturan ini menunjukkan bahwa

penyelenggaraan LLAJ tidak hanya berorientasi pada peningkatan kapasitas jalan, tetapi juga pada pengendalian permintaan lalu lintas (*travel demand management*) guna mendorong efisiensi penggunaan ruang jalan.

Instrumen pengenaan retribusi pengendalian lalu lintas yang diatur dalam PP 32 Tahun 2011 ini menegaskan keterkaitan antara kebijakan lalu lintas dan kebijakan fiskal daerah. Retribusi diposisikan bukan sebagai instrumen pendapatan semata, melainkan sebagai alat pengendalian perilaku berlalu lintas dan sumber pembiayaan peningkatan kinerja lalu lintas serta pelayanan angkutan umum. Hal ini memperkuat prinsip *user pays* dalam penyelenggaraan LLAJ.

G. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan jalan.

Peraturan Pemerintah ini dibentuk untuk melaksanakan ketentuan Pasal 13 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Berdasarkan Pasal 1 angka 1 PP Nomor 37 Tahun 2011, “Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, selanjutnya disingkat Forum LLAJ, adalah wahana koordinasi antarinstansi penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan.” Forum bertugas melakukan koordinasi antar instansi penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan dan menyelesaikan permasalahan lalu lintas dan angkutan jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 menegaskan perlunya mekanisme koordinasi dalam penyelenggaraan LLAJ. Keberadaan forum LLAJ mencerminkan pengakuan normatif bahwa persoalan lalu lintas dan angkutan jalan bersifat lintas sektor, lintas kewenangan, dan melibatkan berbagai pemangku kepentingan, sehingga tidak dapat diselesaikan secara sektoral atau parsial. PP ini mendefinisikan Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai wahana koordinasi antarinstansi penyelenggara LLAJ. Definisi ini menempatkan forum bukan sebagai lembaga eksekutif atau penegak hukum, melainkan sebagai instrumen tata kelola (*governance tool*) yang berfungsi menyinergikan kebijakan, program, dan tindakan antarinstansi agar penyelenggaraan LLAJ berlangsung terpadu dan efektif.

Ketentuan Pasal 2 menegaskan bahwa penyelenggaraan LLAJ dalam pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, pemerintah daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat, serta wajib dilaksanakan secara terkoordinasi melalui forum. Norma ini memperlihatkan bahwa PP 37 Tahun 2011 berfungsi sebagai perekat kelembagaan yang

menjembatani pluralitas aktor dalam sistem LLAJ, sehingga mengurangi potensi tumpang tindih kewenangan dan konflik kebijakan. Ruang lingkup penyelenggaraan LLAJ yang dibahas dalam forum mencakup urusan jalan, sarana dan prasarana LLAJ, pengembangan industri dan teknologi, hingga registrasi, penegakan hukum, dan pendidikan berlalu lintas. Cakupan ini menunjukkan bahwa forum diposisikan sebagai ruang deliberatif strategis yang mengintegrasikan dimensi teknis, administratif, dan sosial dalam penyelenggaraan LLAJ.

Dalam PP 37 Tahun 2011 menegaskan bahwa perencanaan dan penyelesaian permasalahan LLAJ yang memerlukan keterpaduan wajib dibahas dalam forum. Ketentuan ini memiliki implikasi penting terhadap kualitas kebijakan lalu lintas, karena mendorong penggunaan pendekatan kolaboratif dan berbasis konsensus dalam merumuskan solusi atas permasalahan lalu lintas yang kompleks, khususnya di kawasan perkotaan dan aglomerasi. Pengaturan fungsi dan mekanisme kerja forum menekankan prinsip musyawarah, kesetaraan antaranggota, dan kewajiban pelaksanaan kesepakatan. Dalam perspektif naskah akademik, mekanisme ini mencerminkan upaya institusionalisasi koordinasi horizontal dan vertikal dalam penyelenggaraan LLAJ, sehingga keputusan yang dihasilkan memiliki legitimasi administratif dan fungsional bagi seluruh instansi terkait.

Kemudian melihat susunan keanggotaan forum yang melibatkan unsur pemerintah, pemerintah daerah, akademisi, pelaku usaha, dan masyarakat menunjukkan penerapan prinsip partisipatif dalam tata kelola LLAJ. Keterlibatan akademisi dan masyarakat memperkuat dimensi objektivitas, transparansi, dan akuntabilitas kebijakan, serta membuka ruang bagi pertimbangan ilmiah dan aspirasi publik dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di Kabupaten Lebak.

H. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.

Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 merupakan regulasi turunan langsung dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berfungsi mengatur kendaraan sebagai elemen utama dalam sistem LLAJ. Dalam perjalanannya PP Nomor 55 Tahun 2012 mengalami perubahan dengan terbitnya Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Keberadaan PP Nomor 55 Tahun 2012 ini menegaskan bahwa penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan tidak hanya ditentukan oleh perilaku pengguna jalan dan ketersediaan prasarana, tetapi juga oleh standar normatif kendaraan

yang dioperasikan di jalan. Peraturan ini dibentuk untuk melaksanakan ketentuan Pasal 48 ayat (4), Pasal 50 ayat (4), Pasal 51 ayat (6), Pasal 56, Pasal 57 ayat (4), Pasal 59 ayat (6), Pasal 60 ayat (6), Pasal 61 ayat (4), dan Pasal 76 ayat (5) Undang–Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dalam Pasal 1 angka 1 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 ini, telah dijelaskan bahwa “Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.” Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel. Kendaraan Bermotor berdasarkan jenis dikelompokkan ke dalam:

- a. Sepeda Motor;
- b. Mobil Penumpang;
- c. Mobil Bus;
- d. Mobil Barang; dan
- e. Kendaraan khusus.

Sementara Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.

Pengaturan jenis dan fungsi kendaraan dalam PP Nomor 55 Tahun 2012 ini mulai dari sepeda motor, mobil penumpang, bus, mobil barang, hingga kendaraan khusus memberikan dasar hukum bagi diferensiasi kebijakan lalu lintas dan angkutan jalan. Diferensiasi tersebut menjadi prasyarat bagi penetapan manajemen lalu lintas, pengaturan kelas jalan, serta pembatasan operasional kendaraan tertentu demi menjaga keselamatan dan kelancaran lalu lintas. Ketentuan mengenai persyaratan teknis kendaraan bermotor menegaskan pendekatan preventif dalam penyelenggaraan LLAJ. Persyaratan terkait susunan kendaraan, sistem rem, lampu, kemudi, dan komponen keselamatan lainnya menunjukkan bahwa keselamatan lalu lintas dibangun sejak tahap desain dan konstruksi kendaraan, bukan hanya melalui penegakan hukum di jalan.

Dalam PP Nomor 55 Tahun 2012 ini juga menjelaskan persyaratan laik jalan yang diatur secara rinci, termasuk standar emisi gas buang, kebisingan, efisiensi rem, dan kondisi ban, memperluas orientasi penyelenggaraan LLAJ dari sekadar keselamatan menuju keberlanjutan lingkungan. Norma ini menempatkan kendaraan sebagai sumber risiko keselamatan sekaligus potensi pencemar, sehingga pengendaliannya menjadi bagian integral dari kebijakan transportasi berkelanjutan.

Kemudian PP Nomor 55 Tahun 2012 ini juga mengatur mengenai dimensi, muatan, dan berat kendaraan (JBB, JBKB, JBI, dan JBKI) memiliki implikasi langsung terhadap

manajemen lalu lintas dan perlindungan prasarana jalan. Ketentuan ini menunjukkan bahwa PP 55 Tahun 2012 tidak hanya melindungi pengguna jalan, tetapi juga menjaga keberlanjutan infrastruktur jalan dari kerusakan akibat kendaraan yang melebihi kapasitas teknisnya. Ketentuan khusus mengenai kendaraan angkutan umum, bus sekolah, kendaraan berat, dan kendaraan bagi penyandang disabilitas mencerminkan prinsip keadilan dan inklusivitas dalam penyelenggaraan LLAJ. Regulasi ini menegaskan bahwa standar kendaraan harus disesuaikan dengan fungsi sosial angkutan, sehingga lalu lintas dan angkutan jalan tidak hanya efisien, tetapi juga ramah terhadap kelompok rentan dan kepentingan publik.

I. Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Pemerintah ini dibentuk dengan tujuan agar pelaksanaan Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 264, Pasal 265, Pasal 266, Pasal 267, Pasal 268, Pasal 269, Pasal 270, Pasal 271, dan Pasal 272 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berdaya guna dan berhasil guna, optimal, serta efektif dan efisien dan untuk mendorong terciptanya kepatuhan dan budaya berlalu lintas. Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 merupakan regulasi pelaksana dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang secara khusus mengatur aspek pemeriksaan dan penindakan sebagai bagian dari fungsi penegakan hukum dalam penyelenggaraan LLAJ. Keberadaan PP ini menegaskan bahwa penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan tidak hanya bertumpu pada perencanaan dan pengaturan, tetapi juga pada mekanisme pengawasan dan penindakan yang terukur, sah, dan menjamin kepastian hukum.

Secara normatif, tujuan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan sebagaimana diatur dalam PP ini diarahkan untuk memastikan terpenuhinya persyaratan teknis dan laik jalan, kelengkapan dokumen registrasi dan perizinan, serta mendorong terbentuknya kepatuhan dan budaya berlalu lintas. Tujuan tersebut menunjukkan bahwa penindakan dalam LLAJ tidak semata bersifat represif, melainkan juga preventif dan edukatif sebagai bagian dari rekayasa sosial di ruang publik transportasi.

Pasal 1 angka 2 PP No. 80 Tahun 2012 ini menyatakan bahwa: "*Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian tindakan yang*

dilaksanakan oleh penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.”

Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertujuan:

- a. terpenuhinya persyaratan teknis dan laik jalan Kendaraan Bermotor;
- b. terpenuhinya kelengkapan dokumen registrasi dan identifikasi pengemudi dan Kendaraan Bermotor serta dokumen perizinan dan kelengkapan Kendaraan Bermotor angkutan umum;
- c. terdukungnya pengungkapan perkara tindak pidana; dan
- d. terciptanya kepatuhan dan budaya keamanan dan keselamatan berlalu lintas.

Adapun ruang lingkup pemeriksaan kendaraan bermotor di Jalan adalah meliputi pemeriksaan:

- a. Surat Izin Mengemudi, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor, Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, atau Tanda Coba Kendaraan Bermotor;
- b. tanda bukti lulus uji bagi kendaraan wajib uji;
- c. fisik Kendaraan Bermotor;
- d. daya angkut dan/atau cara pengangkutan barang; dan/atau
- e. izin penyelenggaraan angkutan.

Secara normatif, tujuan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan sebagaimana diatur dalam PP ini diarahkan untuk memastikan terpenuhinya persyaratan teknis dan laik jalan, kelengkapan dokumen registrasi dan perizinan, serta mendorong terbentuknya kepatuhan dan budaya berlalu lintas. Tujuan tersebut menunjukkan bahwa penindakan dalam LLAJ tidak semata bersifat represif, melainkan juga preventif dan edukatif sebagai bagian dari rekayasa sosial di ruang publik transportasi.

Pembagian kewenangan pemeriksaan antara Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) di bidang LLAJ mencerminkan model penegakan hukum kolaboratif. Dalam konteks penyelenggaraan LLAJ, model ini menegaskan bahwa penindakan lalu lintas merupakan urusan lintas sektor yang memerlukan koordinasi antara fungsi kepolisian dan fungsi teknis perhubungan agar berjalan efektif dan tidak tumpang tindih

Dalam PP Nomor 80 Tahun 2012 ketentuan mengenai tata cara penindakan, termasuk penggunaan surat tilang dan pemanfaatan alat bukti rekaman elektronik,

menandai modernisasi penegakan hukum LLAJ. Pemanfaatan teknologi dalam penindakan tidak hanya meningkatkan efisiensi, tetapi juga memperkuat objektivitas dan akuntabilitas hukum, sehingga mengurangi potensi penyalahgunaan kewenangan dalam praktik penyelenggaraan LLAJ. Pengaturan mengenai penyitaan, pelarangan, atau penundaan pengoperasian kendaraan bermotor menunjukkan orientasi kuat PP ini terhadap perlindungan keselamatan publik. Tindakan administratif tersebut menegaskan bahwa kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan tidak boleh beroperasi, sehingga penyelenggaraan LLAJ menempatkan keselamatan sebagai prinsip utama di atas kepentingan operasional individu atau badan usaha.

J. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 merupakan regulasi strategis yang mengoperasionalkan ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya dalam membangun kerangka sistemik penyelenggaraan LLAJ berbasis jaringan. PP Nomor 79 Tahun 2013 ini menegaskan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan harus dipahami sebagai suatu sistem yang tersusun atas simpul dan ruang lalu lintas yang saling terhubung, bukan sekadar aktivitas pergerakan di ruas jalan secara terpisah.

Peraturan Pemerintah ini dibentuk untuk melaksanakan ketentuan Pasal 18, Pasal 20 ayat (3), Pasal 21 ayat (5), Pasal 25 ayat (2), Pasal 42, Pasal 43 ayat (4), Pasal 46 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam Pasal 1 angka 1 PP Nomor 79 Tahun 2013 ini, telah dijelaskan bahwa “Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian Simpul dan/atau Ruang Kegiatan yang saling menghubungkan untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.” Adapun ruang lingkup peraturan pemerintah ini adalah mengatur mengenai:

- a. Rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- b. Ruang Lalu Lintas;
- c. Perlengkapan Jalan;
- d. Terminal;
- e. fasilitas parkir umum; dan
- f. fasilitas pendukung.

Konsep jaringan LLAJ dalam PP ini mencakup keterkaitan antara ruang kegiatan dan simpul transportasi seperti terminal dan fasilitas perpindahan moda. Pendekatan ini menunjukkan bahwa penyelenggaraan LLAJ diarahkan untuk mendukung pola aktivitas sosial-ekonomi wilayah, sehingga jaringan lalu lintas berfungsi sebagai instrumen penghubung antar pusat kegiatan dan bukan semata infrastruktur teknis. Pengaturan mengenai rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada tingkat nasional, provinsi, dan kabupaten/kota menegaskan peran perencanaan jangka panjang dalam penyelenggaraan LLAJ. Rencana induk yang berlaku 20 tahun dan dievaluasi secara berkala mencerminkan orientasi kebijakan transportasi yang berkelanjutan, adaptif terhadap dinamika kebutuhan mobilitas, dan terintegrasi dengan perencanaan pembangunan serta tata ruang.

PP 79 Tahun 2013 juga menegaskan prinsip hierarki kewenangan dalam pengembangan jaringan LLAJ. Pemerintah Pusat bertanggung jawab atas jaringan berskala nasional, sementara pemerintah daerah mengelola jaringan sesuai skala kewilayahan masing-masing. Pembagian ini menunjukkan bahwa penyelenggaraan LLAJ berada dalam kerangka desentralisasi yang terkoordinasi, dengan tetap menjaga kepentingan strategis nasional. Pengaturan terminal sebagai bagian dari simpul jaringan LLAJ memperkuat fungsi integrasi antarmoda dan intramoda. Terminal diposisikan bukan sekadar tempat naik turun penumpang, tetapi sebagai elemen strategis jaringan yang mengatur arus pergerakan, mendukung keterpaduan layanan angkutan, serta meningkatkan efisiensi sistem transportasi jalan secara keseluruhan.

K. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 merupakan aturan turunan langsung dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang secara khusus mengatur penyelenggaraan angkutan jalan sebagai subsistem utama LLAJ. PP Nomor 74 Tahun 2014 ini menegaskan bahwa angkutan jalan bukan sekadar aktivitas ekonomi, melainkan layanan publik strategis yang harus diselenggarakan secara terencana, selamat, aman, nyaman, dan terjangkau, sebagai bagian dari tanggung jawab negara kepada masyarakat. Peraturan Pemerintah ini dibentuk untuk melaksanakan ketentuan Pasal 137 ayat (5), Pasal 150, Pasal 172, Pasal 185 ayat (2), Pasal 198 ayat (3), Pasal 242 ayat (3), dan Pasal 244 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Secara konseptual, PP 74 Tahun 2014 mendefinisikan angkutan sebagai perpindahan orang dan/atau barang dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Definisi ini menunjukkan keterkaitan inheren antara angkutan dan lalu lintas, di mana kualitas penyelenggaraan angkutan sangat memengaruhi kinerja lalu lintas secara keseluruhan. Oleh karena itu, pengaturan angkutan jalan menjadi instrumen penting dalam mengendalikan kepadatan, keselamatan, dan keteraturan lalu lintas.

Pengaturan kewajiban penyediaan angkutan umum dalam PP ini menegaskan peran aktif Pemerintah dan Pemerintah Daerah dalam menjamin tersedianya layanan angkutan orang dan barang sesuai skala kewenangannya. Norma ini memperlihatkan bahwa penyelenggaraan LLAJ tidak sepenuhnya diserahkan pada mekanisme pasar, melainkan memerlukan intervensi negara untuk menjamin aksesibilitas dan keadilan layanan transportasi, khususnya bagi wilayah dan kelompok masyarakat yang belum terlayani secara komersial. Ketentuan mengenai angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam dan tidak dalam trayek menunjukkan diferensiasi model pelayanan angkutan jalan. Pengaturan trayek, jaringan trayek, dan rencana umum jaringan trayek menegaskan bahwa penyelenggaraan angkutan harus terintegrasi dengan jaringan LLAJ serta rencana tata ruang. Hal ini menempatkan angkutan jalan sebagai instrumen pengatur pola pergerakan masyarakat dan struktur wilayah.

Dalam aspek pengusahaan angkutan, PP ini mengatur perizinan, bentuk badan hukum, serta kewajiban penerapan standar pelayanan minimal dan sistem manajemen keselamatan. Pengaturan ini menunjukkan bahwa penyelenggaraan angkutan jalan berada dalam kerangka hukum administrasi yang ketat, di mana kepentingan keselamatan dan pelayanan publik ditempatkan di atas kepentingan bisnis semata. Pengawasan angkutan orang dan barang, termasuk pengawasan muatan dan dokumen angkutan, memperlihatkan keterkaitan langsung PP 74 Tahun 2014 dengan aspek penegakan hukum LLAJ. Norma ini menegaskan bahwa angkutan yang tidak memenuhi persyaratan teknis, laik jalan, dan administratif berpotensi menimbulkan risiko keselamatan serta gangguan lalu lintas, sehingga memerlukan pengawasan berkelanjutan oleh negara.

Dalam BAB ini kajian dan evaluasi peraturan perundang-undangan dilakukan secara komprehensif untuk memuat keterkaitan sebuah rancangan Peraturan Daerah ini relevan dan tidak bertentangan dengan aturan di atasnya begitu juga menelisik lebih jauh soal kewenangan dan tanggung jawab yang dilimpahkan kepada Pemerintah Daerah. Dalam penyusunan naskah

akademik ini masih banyak aturan yang lebih teknis yakni Peraturan Menteri Perhubungan yang mengatur tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan seperti:

1. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas (Berita Negara Tahun 2014 Nomor 514);
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan (Berita Negara Tahun 2014 Nomor 1244) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 67 Tahun 2018 tentang perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan (Berita Negara Tahun 2018 Nomor 908);
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas (Berita Negara Tahun 2015 Nomor 834);
4. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus (Berita Negara Tahun 2018 Nomor 1675) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus (Berita Negara Tahun 2019 Nomor 311);
5. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat (Berita Negara Tahun 2019 Nomor 266);
6. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan (Berita Negara Tahun 2019 Nomor 1087);
7. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan (Berita Negara Tahun 2021 Nomor 938);
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas (Berita Negara Tahun 2021 Nomor 528);
9. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan (Berita Negara Tahun 2021 Nomor 647);
10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 47 Tahun 2023 tentang Alat Penerangan Jalan (Berita Negara Tahun 2023 Nomor 812);

Peraturan Menteri Perhubungan di atas secara langsung terkait dengan rancangan

Peraturan Daerah yang akan dibuat, oleh karenanya tidak terpisahkan, bahwa rancangan Peraturan Daerah yang akan dibuat akan memedomani Peraturan-Peraturan Menteri Perhubungan di atas secara teknis.

BAB IV

LANDASAN FILOSOFIS SOSIOLOGIS DAN YURIDIS

A. Landasan Filosofis

Penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Lebak bertumpu pada nilai-nilai filosofis yang bersumber dari Pancasila sebagai dasar negara dan pandangan hidup bangsa. Pancasila memberikan arah bahwa setiap kebijakan publik, termasuk di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, harus berorientasi pada penghormatan terhadap martabat manusia serta kemaslahatan bersama. Dengan demikian, pengaturan lalu lintas tidak sekadar dimaknai sebagai pengendalian pergerakan kendaraan, tetapi sebagai upaya mewujudkan ruang publik yang aman, tertib, dan manusiawi (Kaelan, 2013).

Dalam perspektif filosofis, lalu lintas dan angkutan jalan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari kehidupan sosial masyarakat. Aktivitas berlalu lintas menyangkut interaksi antarmanusia dalam ruang bersama yang sarat dengan kepentingan, hak, dan kewajiban. Oleh karena itu, penyelenggaraannya menuntut kehadiran norma hukum yang mampu menata hubungan sosial tersebut secara adil dan beradab, sehingga keselamatan dan kenyamanan pengguna jalan dapat terjamin (Asshiddiqie, 2010).

Nilai Ketuhanan Yang Maha Esa memberikan dasar etis bahwa penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan harus dilandasi oleh tanggung jawab moral. Keselamatan jiwa manusia merupakan nilai tertinggi yang harus dijaga, sehingga setiap kebijakan dan tindakan dalam pengelolaan lalu lintas tidak boleh mengabaikan prinsip kehati-hatian, kepedulian, dan rasa tanggung jawab terhadap sesama. Dalam konteks ini, hukum berfungsi sebagai sarana untuk meneguhkan nilai-nilai moral dalam praktik kehidupan bermasyarakat.

Sila Kemanusiaan yang Adil dan Beradab menegaskan bahwa setiap orang memiliki hak yang sama untuk memperoleh perlindungan dalam aktivitas berlalu lintas. Tingginya risiko kecelakaan serta berbagai pelanggaran lalu lintas menunjukkan perlunya regulasi yang menempatkan keselamatan manusia sebagai orientasi utama. Oleh karena itu, peraturan daerah di bidang lalu lintas dan angkutan jalan harus mampu menginternalisasi nilai-nilai kemanusiaan, sehingga hukum tidak hadir secara kaku, tetapi secara empatik dan melindungi (Republik Indonesia, 2009).

Pengaturan lalu lintas yang beradab juga menuntut keseimbangan antara hak dan kewajiban pengguna jalan. Setiap individu tidak hanya memiliki hak untuk menggunakan jalan, tetapi juga kewajiban untuk menghormati hak orang lain. Kesadaran akan keseimbangan ini menjadi fondasi terbentuknya budaya tertib berlalu lintas yang tidak bertumpu semata-mata pada sanksi, melainkan pada kesadaran kolektif masyarakat.

Nilai Persatuan Indonesia memberikan makna bahwa sistem lalu lintas dan angkutan jalan harus mendukung integrasi wilayah dan memperkuat kohesi sosial. Di Kabupaten Lebak, penyelenggaraan transportasi memiliki peran strategis dalam menghubungkan pusat-pusat kegiatan masyarakat, membuka akses wilayah, serta mendorong pertumbuhan ekonomi daerah. Dengan demikian, kebijakan lalu lintas dan angkutan jalan perlu diarahkan untuk memperkuat konektivitas dan memperkecil kesenjangan antarkawasan.

Konektivitas transportasi yang baik tidak hanya berdampak pada efisiensi mobilitas, tetapi juga pada terciptanya rasa kebersamaan dan persatuan di tengah masyarakat. Oleh karena itu, penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan harus dipandang sebagai instrumen pemersatu yang mendukung integrasi sosial dan pembangunan daerah yang inklusif.

Sila Kerakyatan yang Dipimpin oleh Hikmat Kebijaksanaan dalam Permusyawaratan/Perwakilan menjadi landasan filosofis bahwa pembentukan peraturan daerah harus bersifat partisipatif. Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang efektif memerlukan keterlibatan masyarakat sebagai pengguna utama jalan, sehingga kebijakan yang dihasilkan benar-benar mencerminkan kebutuhan dan realitas sosial yang ada (Asshiddiqie, 2010).

Partisipasi masyarakat dalam pengelolaan lalu lintas juga mencerminkan prinsip demokrasi substantif, di mana masyarakat tidak hanya menjadi objek pengaturan, tetapi turut berperan sebagai subjek yang bertanggung jawab dalam menciptakan ketertiban dan keselamatan bersama.

Nilai Keadilan Sosial bagi Seluruh Rakyat Indonesia menegaskan bahwa manfaat penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan harus dirasakan secara merata. Setiap warga berhak memperoleh akses transportasi yang aman, layak, dan terjangkau, tanpa diskriminasi. Dalam konteks ini, kebijakan lalu lintas harus memberikan perhatian khusus kepada kelompok rentan, seperti pejalan kaki, penyandang disabilitas, anak-anak, dan lansia (Kaelan, 2013).

Keadilan dalam penyelenggaraan lalu lintas juga berkaitan dengan pemerataan pembangunan prasarana dan sarana transportasi. Pengaturan yang adil akan mendorong terciptanya ruang jalan yang ramah bagi semua pengguna, sehingga fungsi jalan sebagai ruang publik dapat dijalankan secara optimal.

Secara konstitusional, Pasal 28H ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menjamin hak setiap orang untuk hidup sejahtera serta memperoleh lingkungan hidup yang baik dan sehat. Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib, aman, dan berwawasan lingkungan merupakan bagian dari pemenuhan hak konstitusional tersebut (Republik Indonesia, 1945).

Lingkungan lalu lintas yang tidak tertata berpotensi menimbulkan berbagai dampak negatif, seperti polusi udara, kebisingan, dan menurunnya kualitas hidup masyarakat. Oleh karena itu, secara filosofis, pengaturan lalu lintas dan angkutan jalan harus memperhatikan prinsip keberlanjutan dan tanggung jawab terhadap lingkungan hidup.

Dalam kerangka negara hukum, peraturan daerah dipahami sebagai instrumen untuk mewujudkan ketertiban dan kepastian hukum. Namun demikian, secara filosofis, hukum juga berfungsi sebagai sarana pembentukan perilaku sosial yang lebih tertib dan beretika. Dengan demikian, Raperda ini tidak hanya berorientasi pada penegakan hukum, tetapi juga pada pembinaan dan edukasi masyarakat (Asshiddiqie, 2010).

Pendekatan humanis dalam pengaturan lalu lintas mencerminkan kesadaran bahwa hukum harus hadir untuk melayani manusia. Regulasi yang baik adalah regulasi yang mampu dipahami, diterima, dan dijalankan oleh masyarakat karena dirasakan adil dan bermanfaat.

Nilai-nilai lokal dan kearifan masyarakat Kabupaten Lebak menjadi bagian penting dalam landasan filosofis penyusunan Raperda ini. Pengaturan lalu lintas yang selaras dengan karakter sosial dan budaya setempat akan meningkatkan efektivitas implementasi serta memperkuat legitimasi sosial peraturan daerah.

Berdasarkan keseluruhan pertimbangan filosofis tersebut, Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Lebak disusun sebagai wujud tanggung jawab pemerintah daerah dalam menjamin keselamatan, ketertiban, dan kesejahteraan masyarakat.

Pada akhirnya, peraturan daerah ini diharapkan tidak hanya memberikan kepastian hukum, tetapi juga menanamkan nilai-nilai kemanusiaan, keadilan sosial, dan

keberlanjutan, sehingga mampu membangun budaya berlalu lintas yang tertib, beradab, dan berorientasi pada kemaslahatan bersama.

B. Landasan Sosiologis

Landasan sosiologis penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Lebak berangkat dari realitas kehidupan masyarakat yang semakin dinamis. Perubahan pola aktivitas sosial, ekonomi, dan budaya masyarakat secara langsung memengaruhi intensitas serta karakter penggunaan ruang jalan sebagai ruang publik bersama. Lalu lintas dan angkutan jalan tidak dapat dipisahkan dari kehidupan sehari-hari masyarakat karena menjadi sarana utama mobilitas orang dan barang. Dalam konteks sosial, aktivitas berlalu lintas mencerminkan tingkat keteraturan sosial, kepatuhan terhadap norma, serta kualitas interaksi antarpengguna jalan.

Perkembangan wilayah Kabupaten Lebak yang ditandai dengan meningkatnya aktivitas ekonomi, perdagangan, pendidikan, dan pelayanan publik telah mendorong meningkatnya kebutuhan mobilitas. Kondisi ini berdampak pada meningkatnya volume kendaraan dan kepadatan lalu lintas, khususnya pada ruas-ruas jalan strategis (Republik Indonesia, 2009). Meningkatnya intensitas penggunaan jalan juga berimplikasi pada meningkatnya potensi konflik dan kecelakaan lalu lintas. Secara sosiologis, kecelakaan lalu lintas tidak hanya menimbulkan kerugian materiil, tetapi juga berdampak pada rasa aman dan kualitas hidup masyarakat.

Dalam praktik sosial, masih ditemukan perilaku berlalu lintas yang belum sepenuhnya mencerminkan kesadaran hukum. Pelanggaran lalu lintas sering kali dipersepsikan sebagai hal yang lumrah, sehingga norma hukum belum sepenuhnya terinternalisasi dalam perilaku masyarakat. Rendahnya kesadaran berlalu lintas tidak dapat dilepaskan dari faktor budaya, kebiasaan, dan kurangnya pembinaan yang berkelanjutan. Oleh karena itu, regulasi daerah perlu dirancang sebagai instrumen sosial yang tidak hanya mengatur, tetapi juga membina dan mendidik masyarakat.

Keberadaan angkutan umum dan angkutan jalan di Kabupaten Lebak memiliki nilai sosial yang sangat penting. Bagi sebagian besar masyarakat, angkutan jalan merupakan sarana utama untuk mengakses layanan pendidikan, kesehatan, dan kegiatan ekonomi, sehingga keberlanjutannya perlu dijamin melalui pengaturan yang adil dan proporsional. Secara sosiologis, hubungan antara penyedia jasa angkutan dan pengguna jasa sering kali tidak seimbang. Kondisi ini menuntut adanya peraturan

daerah yang mampu memberikan perlindungan bagi pengguna jasa sekaligus memberikan kepastian hukum bagi penyelenggara angkutan.

Karakteristik wilayah Kabupaten Lebak yang mencakup kawasan perkotaan, perdesaan, dan wilayah dengan keterbatasan akses menuntut pendekatan kebijakan lalu lintas yang kontekstual. Pengaturan yang tidak mempertimbangkan kondisi sosial dan geografis berpotensi tidak efektif dalam implementasinya. Selain itu, peningkatan jumlah kendaraan pribadi berdampak pada berkurangnya ruang aman bagi pejalan kaki dan pengguna jalan nonmotor. Secara sosiologis, kondisi ini menunjukkan perlunya kebijakan yang berpihak pada keselamatan kelompok rentan.

Lingkungan lalu lintas yang tidak tertata juga berpotensi menimbulkan tekanan sosial, seperti meningkatnya stres, konflik antarpengguna jalan, dan menurunnya rasa nyaman dalam beraktivitas di ruang publik. Partisipasi masyarakat dalam penyelenggaraan lalu lintas merupakan aspek penting dalam membangun legitimasi sosial terhadap peraturan daerah. Keterlibatan masyarakat akan mendorong tumbuhnya rasa memiliki dan tanggung jawab bersama terhadap ketertiban berlalu lintas.

Nilai-nilai lokal dan budaya gotong royong yang hidup di masyarakat Kabupaten Lebak merupakan modal sosial yang dapat dimanfaatkan dalam membangun budaya tertib berlalu lintas. Regulasi yang selaras dengan nilai-nilai tersebut akan lebih mudah diterima dan dijalankan. Dengan demikian, secara sosiologis, pembentukan Raperda ini merupakan respons terhadap kebutuhan masyarakat akan sistem lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, tertib, dan berkeadilan.

Raperda Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Lebak diharapkan mampu menjadi instrumen sosial yang membentuk perilaku berlalu lintas yang bertanggung jawab, meningkatkan kualitas hidup masyarakat, serta menciptakan ruang jalan yang manusiawi dan berkelanjutan.

C. Landasan Yuridis

Landasan yuridis penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Lebak berpijak pada prinsip negara hukum yang menempatkan hukum sebagai dasar dalam setiap penyelenggaraan pemerintahan (Republik Indonesia, 1945). Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 memberikan kewenangan kepada pemerintah daerah untuk membentuk peraturan daerah dalam rangka penyelenggaraan otonomi daerah dan pelayanan kepada masyarakat.

Kewenangan konstitusional tersebut dipertegas dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah yang mengatur pembagian urusan pemerintahan antara pemerintah pusat dan daerah, termasuk urusan perhubungan sebagai urusan pemerintahan konkuren (Republik Indonesia, 2014). Dalam kerangka hukum nasional, penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang ini menjadi dasar normatif utama dalam pengaturan lalu lintas di Indonesia (Republik Indonesia, 2009). Undang-undang tersebut menegaskan bahwa tujuan penyelenggaraan lalu lintas adalah mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas, serta memberikan perlindungan hukum bagi seluruh pengguna jalan.

Selain mengatur norma umum, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 juga memberikan ruang bagi pemerintah daerah untuk menetapkan kebijakan dan pengaturan lebih lanjut melalui peraturan daerah sesuai dengan kewenangannya. Dengan demikian, Raperda Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Lebak berfungsi sebagai instrumen hukum untuk mengoperasionalkan norma nasional dalam konteks lokal.

Penyusunan Raperda ini juga mengacu pada Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022, yang menegaskan pentingnya naskah akademik sebagai dasar ilmiah pembentukan peraturan daerah (Republik Indonesia, 2022). Ketentuan tersebut mengharuskan setiap peraturan daerah disusun berdasarkan asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik, termasuk kejelasan tujuan, kesesuaian materi muatan, dan dapat dilaksanakan secara efektif.

Secara yuridis, peraturan daerah berfungsi memberikan kepastian hukum bagi pemerintah daerah dalam menjalankan kewenangannya di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Raperda ini juga menjadi dasar hukum bagi pelaksanaan penegakan hukum lalu lintas di tingkat daerah agar dapat dilakukan secara konsisten dan tidak menimbulkan ketidakpastian hukum. Dalam perspektif perlindungan hukum, peraturan daerah ini diharapkan mampu memberikan perlindungan yang seimbang bagi pengguna jalan, penyelenggara angkutan, dan aparat penegak hukum.

Selain itu, Raperda ini berfungsi sebagai instrumen harmonisasi antara kebijakan nasional dan kebutuhan hukum daerah, sehingga tidak terjadi tumpang tindih atau konflik norma. Dengan landasan yuridis yang kuat, Raperda Penyelenggaraan Lalu

Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Lebak memiliki legitimasi hukum yang memadai untuk diterapkan secara efektif. Pada akhirnya, Raperda ini diharapkan menjadi pedoman hukum yang mampu menjamin kepastian hukum, meningkatkan kualitas penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, serta mendukung terwujudnya ketertiban dan keselamatan berlalu lintas di Kabupaten Lebak. Adapun landasan yuridis dalam penyusunan Naskah Akademik dalam Raperda ini sebagai berikut :

1. Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 115 Tahun 2024 tentang Kabupaten Lebak di Provinsi Banten (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 301, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 7052);
3. 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);
4. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4444) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
5. Undang-Undang Nomor 23 tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
6. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4655);
7. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5221) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah

- Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
8. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 73, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5229);
 9. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
 10. Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 187, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5346);
 11. 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) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
 12. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
 13. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas (Berita Negara Tahun 2014 Nomor 514);
 14. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan (Berita Negara Tahun 2014 Nomor 1244) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 67 Tahun 2018 tentang perubahan atas Peraturan

- Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan (Berita Negara Tahun 2018 Nomor 908);
15. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas (Berita Negara Tahun 2015 Nomor 834);
 16. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus (Berita Negara Tahun 2018 Nomor 1675) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus (Berita Negara Tahun 2019 Nomor 311);
 17. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat (Berita Negara Tahun 2019 Nomor 266);
 18. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan (Berita Negara Tahun 2019 Nomor 1087);
 19. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan (Berita Negara Tahun 2021 Nomor 938);
 20. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas (Berita Negara Tahun 2021 Nomor 528);
 21. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan (Berita Negara Tahun 2021 Nomor 647);
 22. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 47 Tahun 2023 tentang Alat Penerangan Jalan (Berita Negara Tahun 2023 Nomor 812);

BAB V

JANGKAUAN ARAH PENGATURAN DAN RUANG LINGKUP

MATERI MUATAN RANCANGAN PERATURAN DAERAH

A. Jangkauan dan Arah Pengaturan

Jangkauan dan arah pengaturan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lebak tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terbagi menjadi 24 BAB dan 112 Pasal. Berikut adalah isi dari BAB Rancangan Peraturan Daerah yaitu : 1. Ketentuan Umum; 2. Tanggung Jawab Dan Wewenang; 3. Penyelenggaraan LLAJ; 4. JARINGAN LLAJ; 5. Perlengkapan Jalan; 6. Terminal Penumpang; 7. Fasilitas Parkir; 8. Fasilitas Pendukung; 9. Pengujian Kendaraan Bermotor; 10. Bengkel Umum Kendaraan Bermotor; 11. Pembinaan Pemakai Jalan; 12. Lalu Lintas; 13. Analisis Dampak Lalu Lintas; 14. Angkutan; 15. Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan; 16. Sumber Daya Manusia Bidang LLAJ; 17. Penyelenggaraan Sistem Informasi Dan Komunikasi LLAJ; 18. Partisipasi Masyarakat; 19. Pemeriksaan, Penindakan Dan Pemindahan; 20. Pencegahan Dan Penanggulangan Dampak Lingkungan LLAJ; 21. Sanksi Administrasi; 22. Ketentuan Pidana; 23. Ketentuan Peralihan; 24. Ketentuan Penutup.

Adapun pertimbangan dari Penyusunan Rancangan Peraturan Daerah ini yaitu bahwa penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan masyarakat di Kabupaten Lebak dan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional dan regional sehingga harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan guna mendorong dan mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.

B. Ruang Lingkup Materi Muatan

Ruang lingkup Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lebak tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini meliputi :

a. Ketentuan Umum

Ketentuan umum dalam Peraturan Daerah ini yang dimaksud dengan :

1. Daerah adalah Kabupaten Lebak.
2. Pemerintah Daerah adalah Pemerintah Daerah Kabupaten Lebak.
3. Bupati adalah Bupati Lebak.

4. Kepala Kepolisian Resor yang selanjutnya disingkat Kapolres adalah Pimpinan Polisi Negara Republik Indonesia di Daerah.
5. Perangkat Daerah adalah unsur pembantu Bupati dalam penyelenggaraan Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah.
6. Dinas adalah perangkat daerah yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan.
7. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat LLAJ adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana LLAJ, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya.
8. Lalu Lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.
9. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
10. Jaringan LLAJ adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan LLAJ.
11. Simpul adalah tempat yang diperuntukkan bagi pergantian antarmoda dan intermoda yang berupa Terminal, stasiun kereta api, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau, dan/atau bandar udara.
12. Prasarana LLAJ adalah Ruang Lalu Lintas, Terminal, dan Perlengkapan Jalan yang meliputi marka, rambu, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengamanan Pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan Jalan, serta fasilitas pendukung.
13. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor.
14. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.
15. Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.
16. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.
17. Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.

18. Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali Jalan rel dan Jalan kabel.
19. Terminal Penumpang adalah prasarana transportasi Jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antarmoda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.
20. Penyelenggara Terminal Penumpang adalah Unit Pelaksana Teknis Daerah yang mempunyai tugas pokok fungsi menyelenggarakan Terminal Penumpang.
21. Halte adalah tempat pemberhentian Kendaraan Bermotor Umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
22. Parkir adalah keadaan Kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya.
23. Fasilitas Parkir adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian Kendaraan yang tidak bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu.
24. Fasilitas Parkir di Dalam Ruang Milik Jalan adalah fasilitas untuk parkir Kendaraan dengan menggunakan Sebagian ruang milik Jalan.
25. Fasilitas Parkir di Luar Ruang Milik Jalan adalah fasilitas parkir Kendaraan yang dibuat khusus yang dapat berupa taman parkir dan/atau gedung parkir yang selanjutnya disebut Fasilitas Parkir Untuk Umum.
26. Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan.
27. Marka Jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan Jalan atau di atas permukaan Jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus Lalu Lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas.
28. Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut Forum LLAJ adalah wahana koordinasi antar instansi penyelenggara LLAJ.

29. Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat KLLAJ adalah keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.
30. Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat RUNK LLAJ adalah dokumen perencanaan keselamatan Pemerintah untuk periode 20 (dua puluh) tahun.
31. Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut RAK LLAJ adalah dokumen perencanaan KLLAJ untuk periode 5 (lima) tahun.
32. Sistem Informasi dan Komunikasi LLAJ adalah sekumpulan subsistem yang saling berhubungan dengan melalui penggabungan, pemrosesan, penyimpanan, dan pendistribusian data yang terkait dengan penyelenggaraan LLAJ.
33. Penguji adalah setiap tenaga penguji yang dinyatakan memenuhi kualifikasi teknis tertentu dan diberikan sertifikat serta tanda kualifikasi teknis sesuai dengan jenjang kualifikasinya.
34. Kendaraan wajib uji adalah setiap kendaraan yang berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku wajib diujikan untuk menentukan kelaikan Jalan.
35. Uji berkala adalah pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara berkala.
36. Kartu uji berkala adalah Kartu yang memuat keterangan tentang identifikasi kendaraan bermotor dan identitas pemilik, spesifikasi teknis, hasil uji dan masa berlaku hasil uji.
37. Jumlah Berat Yang Diperbolehkan yang selanjutnya disebut JBB adalah berat maksimum Kendaraan Bermotor berikut muatannya yang diperbolehkan menurut rancangannya.
38. Jumlah Berat Kombinasi Yang Diperbolehkan yang selanjutnya disebut JBKB adalah berat maksimum rangkaian Kendaraan Bermotor berikut muatannya yang diperbolehkan menurut rancangannya.
39. Jumlah Berat Yang Diizinkan yang selanjutnya disebut JBI adalah berat maksimum kendaraan bermotor berikut muatannya yang diizinkan berdasarkan kelas Jalan yang dilalui.

40. Jumlah Berat Kombinasi Yang Diizinkan yang selanjutnya disebut JBKI adalah berat maksimum rangkaian Kendaraan Bermotor berikut muatannya yang diizinkan berdasarkan kelas Jalan yang dilalui.
41. Penilaian teknis adalah penilaian terhadap komponen kendaraan yang akan dioperasikan kembali dan/atau dihapuskan atau dibesitukan dalam satuan persentase.
42. Mobil Bus adalah Kendaraan Bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.
43. Mobil Penumpang adalah Kendaraan Bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.
44. Mobil Barang adalah Kendaraan Bermotor yang dirancang sebagian atau seluruhnya untuk mengangkut barang.
45. Kereta Gandengan adalah suatu alat yang dipergunakan untuk mengangkut barang yang seluruh bebannya ditumpu oleh alat itu sendiri dan dirancang untuk di tarik oleh Kendaraan bermotor.
46. Kereta Tempelan adalah suatu alat yang dipergunakan untuk mengangkut barang yang dirancang untuk ditarik dan sebagian bebannya di tumpu oleh Kendaraan bermotor penariknya.
47. Trayek adalah lintasan Kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.
48. Wilayah operasi adalah kawasan tempat angkutan taksi beroperasi berdasarkan izin yang diberikan.
49. Jaringan Lintas adalah kumpulan dari Lalu Lintas yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan barang.
50. Jaringan Trayek adalah kumpulan dari Trayek-Trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang.
51. Angkutan Perkotaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat yang lain dalam wilayah perkotaan dengan menggunakan mobil bus umum dan/atau mobil penumpang umum yang terikat dalam Trayek.

52. Angkutan Perdesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat yang lain dalam satu Daerah dengan menggunakan mobil bus umum dan/atau mobil penumpang umum yang terikat dalam Trayek.
53. Angkutan Perbatasan adalah angkutan perdesaan dan/atau angkutan kota yang melalui wilayah kecamatan yang berbatasan langsung dengan Daerah lain dengan menggunakan mobil bus umum dan/atau mobil penumpang umum yang terikat dalam Trayek.
54. Angkutan Khusus adalah angkutan yang mempunyai asal dan/atau tujuan tetap, yang melayani antar jemput penumpang umum, antar jemput karyawan, permukiman dan simpul yang berbeda.
55. Angkutan Pariwisata adalah angkutan dengan menggunakan mobil bus umum yang dilengkapi dengan tanda-tanda khusus untuk keperluan pariwisata atau keperluan lain di luar pelayanan angkutan dalam Trayek, seperti untuk keperluan keluarga dan keperluan sosial lainnya.
56. Jalan lokal adalah Jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah Jalan masuk tidak dibatasi.
57. Jalan lingkungan adalah Jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.
58. Geometrik Jalan adalah suatu bangun Jalan raya yang menggambarkan tentang bentuk/ukuran Jalan raya baik yang menyangkut penampang melintang, memanjang maupun aspek lain yang terkait dengan bentuk fisik Jalan.
59. Pool adalah tempat untuk istirahat kendaraan, pemeliharaan dan perbaikan kendaraan yang dapat digunakan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
60. Laik Jalan adalah persyaratan minimum kondisi suatu Kendaraan yang harus dipenuhi agar terjamin keselamatan dan mencegah terjadinya pencemaran udara serta kebisingan lingkungan pada waktu dioperasikan di Jalan
61. Pemeriksaan adalah serangkaian tindakan yang dilakukan oleh petugas pemeriksa terhadap pengemudi, Kendaraan bermotor dan tidak bermotor mengenai pemenuhan persyaratan teknis dan laik Jalan serta pemenuhan

kelengkapan administrasi serta terhadap pelanggaran ketertiban parkir dan ketertiban di Terminal.

62. Penindakan Pelanggaran LLAJ adalah serangkaian tindakan yang dilaksanakan oleh penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang LLAJ terhadap pelanggaran LLAJ.
63. Penyidik Pegawai Negeri Sipil yang selanjutnya disingkat PPNS adalah pejabat Pegawai Negeri Sipil di Kabupaten Lebak yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.
64. Penyidikan adalah serangkaian tindakan penyidik dalam hal dan menurut cara yang diatur dalam undang-undang untuk mencari serta mengumpulkan bukti yang dengan bukti itu membuat terang tentang tindak pidana yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya.
65. Penyelenggara Jalan adalah Pihak yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan Jalan sesuai dengan kewenangannya.
66. Bangun bangunan adalah wujud fisik hasil pekerjaan konstruksi yang menyatu dengan tempat kedudukannya, sebagian atau seluruhnya berada di atas dan/atau di dalam tanah dan/atau air yang tidak digunakan kegiatan manusia.
67. Bagian-bagian Jalan adalah Bagian Jalan yang meliputi ruang manfaat Jalan, ruang milik Jalan, dan ruang pengawasan Jalan.
68. Ruang manfaat Jalan adalah ruang sepanjang Jalan yang dibatasi oleh lebar, tinggi dan kedalaman tertentu yang ditetapkan oleh penyelenggaraan Jalan dan digunakan untuk Badan Jalan, Saluran tepi Jalan, dan ambang pengamannya.
69. Ruang milik Jalan adalah ruang manfaat Jalan dan sejalur tanah tertentu di luar manfaat Jalan yang diperuntukkan bagi ruang manfaat Jalan, pelebaran Jalan, penambahan jalur lalu lintas dimasa datang serta kebutuhan ruangan untuk pengamanan Jalan dan dibatasi oleh lebar, kedalaman dan tinggi tertentu.
70. Ruang Pengawasan Jalan adalah ruang tertentu di Luar Ruang Milik Jalan yang penggunaannya diawasi oleh pengguna Jalan agar tidak mengganggu pandangan bebas pengemudi, konstruksi Jalan dan fungsi Jalan.
71. Jalur adalah bagian Jalan yang dipergunakan untuk lalu lintas kendaraan.

72. Lajur adalah bagian jalur yang memanjang dengan atau tanpa marka Jalan yang memiliki lebar cukup untuk dilewati suatu kendaraan bermotor, selain sepeda motor.
73. Analisis Dampak Lalu Lintas adalah serangkaian kegiatan kajian mengenai dampak lalu lintas dari pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang hasilnya dituangkan dalam bentuk dokumen hasil analisis dampak lalu lintas.

b. Materi yang diatur

Materi yang diatur pada Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lebak tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini meliputi :

1. Ketentuan Umum

Bab ini disusun sebagai landasan konseptual dan yuridis awal yang memuat pengertian, batasan istilah, dan ruang lingkup pengaturan. Keberadaan ketentuan umum dimaksudkan untuk menjamin keseragaman pemahaman serta kepastian hukum dalam penerapan norma-norma LLAJ. Secara akademik, perumusan definisi operasional menjadi prasyarat penting guna menghindari ambiguitas norma dan menjamin konsistensi interpretasi dalam pelaksanaan Peraturan Daerah.

2. Tanggung Jawab Dan Wewenang

Bab ini mengatur pembagian tanggung jawab dan kewenangan Pemerintah Daerah dalam penyelenggaraan LLAJ sebagai konsekuensi dari asas otonomi daerah. Pengaturan ini penting untuk memastikan adanya kejelasan fungsi, menghindari tumpang tindih kewenangan, serta memperkuat akuntabilitas penyelenggaraan urusan pemerintahan di bidang LLAJ. Secara normatif, bab ini merefleksikan prinsip legalitas dan efektivitas penyelenggaraan pemerintahan daerah.

3. Penyelenggaraan LLAJ

Bab ini menguraikan kerangka penyelenggaraan LLAJ sebagai suatu sistem pelayanan publik yang terintegrasi. Pengaturan mengenai koordinasi antar pemangku kepentingan, termasuk pembentukan Forum LLAJ, mencerminkan pendekatan kolaboratif dalam penyelesaian persoalan lalu lintas dan angkutan jalan. Secara akademik, bab ini menegaskan bahwa

penyelenggaraan LLAJ memerlukan sinergi lintas sektor guna mencapai tujuan keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

4. Jaringan LLAJ

Bab ini memuat pengaturan mengenai perencanaan dan pengembangan jaringan LLAJ melalui penyusunan Rencana Induk Jaringan LLAJ Daerah. Dari perspektif akademik, perencanaan jaringan transportasi merupakan instrumen strategis untuk menjamin keterpaduan antara sistem transportasi dan tata ruang wilayah. Pengaturan ini bertujuan memastikan pembangunan transportasi yang berkelanjutan dan berorientasi pada kebutuhan mobilitas masyarakat.

5. Perlengkapan Jalan

Bab ini mengatur penyediaan dan pemanfaatan perlengkapan jalan sebagai bagian dari rekayasa lalu lintas. Secara akademik, perlengkapan jalan berfungsi sebagai instrumen preventif untuk mengendalikan perilaku pengguna jalan dan meminimalkan risiko kecelakaan. Norma dalam bab ini menegaskan peran pemerintah daerah dalam menjamin keselamatan dan keteraturan berlalu lintas.

6. Terminal Penumpang

Bab ini menempatkan terminal penumpang sebagai simpul strategis dalam sistem jaringan LLAJ. Pengaturan mengenai perencanaan, pembangunan, dan pengelolaan terminal didasarkan pada prinsip pelayanan publik, keselamatan, dan keterpaduan antarmoda. Secara akademik, terminal dipandang tidak hanya sebagai prasarana fisik, tetapi juga sebagai pusat pelayanan transportasi yang berpengaruh terhadap efisiensi mobilitas masyarakat.

7. Fasilitas Parkir

Bab ini mengatur penyelenggaraan fasilitas parkir sebagai bagian dari manajemen lalu lintas perkotaan. Pengendalian parkir secara normatif berfungsi untuk menjaga fungsi ruang jalan, mengurangi kemacetan, dan meningkatkan ketertiban lalu lintas. Secara akademik, regulasi parkir juga merupakan instrumen kebijakan untuk mengendalikan penggunaan kendaraan bermotor di kawasan tertentu.

8. Fasilitas Pendukung

Bab ini menegaskan pentingnya penyediaan fasilitas pendukung seperti trotoar, lajur sepeda, halte, dan fasilitas bagi penyandang disabilitas. Pengaturan ini mencerminkan paradigma transportasi berkeadilan dan berkelanjutan. Secara akademik, penyediaan fasilitas pendukung merupakan bentuk pemenuhan hak pengguna jalan serta upaya peningkatan keselamatan kelompok rentan.

9. Pengujian Kendaraan Bermotor

Pengaturan mengenai pengujian kendaraan bermotor dalam Bab ini didasarkan pada kebutuhan untuk menjamin keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, kelestarian lingkungan hidup, serta perlindungan prasarana jalan dari kerusakan akibat kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Penyelenggaraan uji berkala oleh Pemerintah Daerah merupakan konsekuensi dari asas desentralisasi dan bentuk tanggung jawab negara dalam memberikan perlindungan terhadap kepentingan umum, khususnya mengingat tingginya intensitas dan risiko operasional kendaraan angkutan umum dan angkutan barang. Secara akademik, pengujian berkala berfungsi sebagai instrumen preventif yang memastikan kendaraan tetap memenuhi standar teknis dan keselamatan sepanjang masa operasinya, sekaligus sebagai mekanisme pengendalian dampak lingkungan dan beban infrastruktur jalan. Pendelegasian pengaturan teknis lebih lanjut melalui Peraturan Bupati dimaksudkan untuk menjamin fleksibilitas dan efektivitas pengaturan agar dapat menyesuaikan dengan perkembangan teknologi kendaraan, kapasitas kelembagaan daerah, serta kebutuhan pelayanan publik secara berkelanjutan.

10. Bengkel Umum Kendaraan Bermotor

Pengaturan mengenai bengkel umum kendaraan bermotor dalam Bab ini dilandasi oleh kebutuhan untuk menjamin terpenuhinya persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor sebagai bagian integral dari sistem keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Secara akademik, bengkel umum berperan strategis sebagai unit pendukung yang memastikan kendaraan tetap berada dalam kondisi teknis yang andal melalui kegiatan perawatan dan perbaikan yang sesuai standar. Kewajiban pemenuhan persyaratan teknis bengkel, yang meliputi sistem mutu, kompetensi

mekanik, ketersediaan fasilitas dan peralatan, serta manajemen informasi, mencerminkan pendekatan preventif dan profesional dalam pengendalian risiko keselamatan lalu lintas. Pengaturan yang berpedoman pada ketentuan peraturan perundang-undangan dimaksudkan untuk menjamin keseragaman standar pelayanan dan kualitas teknis bengkel, sementara pengawasan oleh Bupati merupakan bentuk tanggung jawab pemerintah daerah dalam memastikan kepatuhan, akuntabilitas, dan keberlanjutan fungsi bengkel umum sebagai bagian dari upaya perlindungan kepentingan umum dan keselamatan pengguna jalan.

11. Pembinaan Pemakai Jalan

Pengaturan mengenai pembinaan pemakai jalan melalui pendidikan dan pelatihan mengemudi dalam Bab ini didasarkan pada pertimbangan akademik bahwa faktor manusia merupakan unsur dominan dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pendidikan dan pelatihan mengemudi yang diselenggarakan oleh lembaga berizin dan terakreditasi dimaksudkan untuk menjamin terbentuknya kompetensi, keterampilan, dan sikap berlalu lintas yang bertanggung jawab sesuai standar keselamatan. Pemberian izin oleh Pemerintah Daerah, yang dilaksanakan berdasarkan norma, standar, prosedur, dan kriteria sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan, mencerminkan pelaksanaan fungsi pengendalian dan penjaminan mutu layanan pendidikan mengemudi. Secara akademik, mekanisme perizinan dan akreditasi tersebut berfungsi untuk memastikan keseragaman kualitas penyelenggaraan pelatihan, mencegah praktik yang tidak profesional, serta mendukung upaya sistemik dalam meningkatkan keselamatan lalu lintas, sementara pendelegasian pengaturan teknis lebih lanjut melalui Peraturan Bupati dimaksudkan untuk menjamin fleksibilitas dan efektivitas implementasi kebijakan sesuai kebutuhan daerah.

12. Lalu Lintas

Pengaturan mengenai manajemen dan rekayasa lalu lintas dalam Bab ini didasarkan pada kebutuhan akademik untuk mengoptimalkan pemanfaatan jaringan jalan dan pengendalian pergerakan lalu lintas secara sistematis guna menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan. Kewenangan Bupati dalam melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas mencerminkan

pelaksanaan fungsi pengendalian pemerintah daerah terhadap dinamika mobilitas yang semakin kompleks, dengan menempatkan prioritas pada angkutan massal, perlindungan pejalan kaki dan penyandang disabilitas, integrasi antarmoda, serta perlindungan lingkungan. Secara akademik, pengaturan yang meliputi kegiatan perencanaan, pengaturan, perekayasaan, pemberdayaan, dan pengawasan merupakan pendekatan komprehensif berbasis siklus kebijakan publik, yang diawali dengan analisis berbasis data terhadap kondisi dan kebutuhan lalu lintas, dilanjutkan dengan penetapan dan implementasi kebijakan teknis melalui rekayasa fisik dan operasional, serta diakhiri dengan evaluasi dan penegakan hukum. Penetapan kebijakan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas melalui Peraturan Bupati, yang diwujudkan dalam rambu, marka, dan alat pemberi isyarat lalu lintas, dimaksudkan untuk menjamin kepastian hukum, keseragaman penerapan kebijakan, serta efektivitas komunikasi kebijakan kepada masyarakat pengguna jalan.

13. Analisis Dampak Lalu Lintas

Pengaturan mengenai Analisis Dampak Lalu Lintas dalam Bab ini didasarkan pada pertimbangan akademik bahwa setiap kegiatan pembangunan berpotensi menimbulkan bangkitan dan tarikan lalu lintas yang dapat menurunkan tingkat keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan apabila tidak dikendalikan sejak tahap perencanaan. Kewajiban pelaksanaan analisis dampak lalu lintas bagi rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur merupakan instrumen pengendalian preventif yang bertujuan menginternalisasi dampak lalu lintas dari suatu pembangunan kepada pengembang atau pembangun sebagai pihak yang menimbulkan dampak. Penggolongan skala dampak bangkitan lalu lintas ke dalam kategori tinggi, sedang, dan rendah mencerminkan pendekatan proporsional dan berbasis risiko dalam pengaturan kewajiban analisis, sehingga rekomendasi teknis yang dihasilkan dapat disesuaikan dengan tingkat pengaruh kegiatan terhadap jaringan jalan dan sistem lalu lintas. Secara akademik, pengaturan ini menegaskan pentingnya keterpaduan antara kebijakan pembangunan wilayah dan penyelenggaraan lalu lintas, sementara pengaturan lebih lanjut yang berpedoman pada ketentuan peraturan perundang-undangan

dimaksudkan untuk menjamin keseragaman standar, kepastian hukum, dan efektivitas penerapan analisis dampak lalu lintas baik pada pembangunan baru maupun pengembangan kegiatan yang telah ada.

14. Angkutan

Pengaturan mengenai angkutan dalam Bab ini disusun berdasarkan pertimbangan akademik bahwa penyelenggaraan angkutan merupakan bagian esensial dari pelayanan publik yang berfungsi menjamin mobilitas orang dan barang secara selamat, aman, nyaman, dan terjangkau, sekaligus mendukung pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunan daerah. Penegasan peran Pemerintah Daerah dalam menjamin ketersediaan angkutan umum, pengaturan jaringan trayek, perizinan berusaha, penyediaan prasarana dan sarana, pengawasan standar pelayanan minimal, serta pengembangan sumber daya manusia mencerminkan fungsi negara sebagai regulator dan fasilitator sistem transportasi. Pengaturan mengenai jenis kendaraan, penetapan tarif, dan pemberian subsidi angkutan didasarkan pada prinsip keadilan sosial dan keterjangkauan layanan, khususnya bagi masyarakat berpenghasilan rendah, wilayah terisolasi, dan kelompok rentan seperti pelajar, dengan tetap memperhatikan kemampuan keuangan daerah. Pembatasan operasional angkutan barang, termasuk pengaturan waktu, kelas jalan, dan larangan melintas di kawasan perkotaan, serta pengaturan khusus terhadap angkutan galian tambang, merupakan instrumen pengendalian untuk melindungi keselamatan lalu lintas, kelestarian lingkungan, dan daya dukung infrastruktur jalan, sementara pendelegasian pengaturan teknis lebih lanjut melalui Peraturan Bupati dimaksudkan untuk menjamin fleksibilitas, efektivitas, dan kepastian hukum dalam implementasi kebijakan angkutan di daerah.

15. Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Pengaturan mengenai keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan dalam Bab ini disusun berdasarkan pertimbangan akademik bahwa keselamatan merupakan tujuan utama dan indikator kinerja penyelenggaraan sistem LLAJ yang berorientasi pada perlindungan jiwa manusia serta penurunan biaya sosial akibat kecelakaan. Penetapan kewajiban Pemerintah Daerah untuk menyusun dan melaksanakan Rencana Aksi Keselamatan LLAJ (RAK LLAJ) Daerah mencerminkan pendekatan

kebijakan yang terencana, terukur, dan berkelanjutan, serta selaras dengan kebijakan nasional dan provinsi melalui keterpaduan RUNK LLAJ dan dokumen perencanaan pembangunan daerah. Pengaturan ini menempatkan keselamatan sebagai tanggung jawab bersama yang dilaksanakan secara sinergis melalui pemenuhan laik fungsi jalan, keselamatan kendaraan, penegakan hukum, serta penanganan korban kecelakaan, dengan melibatkan partisipasi masyarakat, badan usaha, dan perusahaan angkutan umum melalui penerapan sistem manajemen keselamatan. Secara akademik, pengawasan yang dilakukan melalui audit, inspeksi, serta pemantauan, dan ditindaklanjuti dengan tindakan korektif maupun sanksi administratif, merupakan instrumen pengendalian untuk menjamin efektivitas kebijakan keselamatan, sementara pendelegasian pengaturan teknis lebih lanjut melalui Peraturan Bupati dimaksudkan untuk menjamin kepastian hukum, konsistensi implementasi, dan peningkatan kinerja keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan secara berkelanjutan di daerah.

16. Sumber Daya Manusia Bidang LLAJ

Pengaturan mengenai pengembangan sumber daya manusia di bidang lalu lintas dan angkutan jalan dalam Bab ini didasarkan pada pertimbangan akademik bahwa kualitas sumber daya manusia merupakan faktor penentu efektivitas penyelenggaraan LLAJ, selain aspek sarana dan prasarana. Kewajiban Pemerintah Daerah untuk mengembangkan petugas yang profesional dan berkompeten mencerminkan kebutuhan akan aparatur dan pelaku usaha transportasi yang memiliki kapasitas teknis, manajerial, dan etika pelayanan publik. Penyediaan layanan, kemudahan, serta jaminan pendidikan dan pelatihan bagi tenaga mekanik dan pengemudi dimaksudkan untuk meningkatkan kompetensi teknis dan perilaku keselamatan, mengingat faktor manusia memiliki kontribusi signifikan terhadap keselamatan lalu lintas. Pembinaan terhadap manajemen perusahaan angkutan umum juga diposisikan sebagai instrumen peningkatan kualitas pelayanan dan penguatan budaya keselamatan, sehingga secara akademik pengaturan ini memperkuat pendekatan sistemik dalam mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan secara berkelanjutan.

17. Penyelenggaraan Sistem Informasi Dan Komunikasi LLAJ

Pengaturan mengenai penyelenggaraan sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan dalam Bab ini disusun berdasarkan pertimbangan akademik bahwa pengelolaan LLAJ yang efektif dan responsif memerlukan dukungan sistem informasi yang terpadu, akurat, dan dapat diakses secara lintas sektor. Penyelenggaraan sistem informasi dan komunikasi LLAJ oleh Pemerintah Daerah dimaksudkan untuk mendukung pengambilan keputusan berbasis data dalam rangka peningkatan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas, sekaligus memperkuat koordinasi antarinstansi pembina LLAJ. Integrasi data, informasi, dan komunikasi melalui pusat kendali mencerminkan pendekatan manajemen modern yang menempatkan teknologi informasi sebagai instrumen strategis dalam pengendalian lalu lintas, penanganan kejadian, serta penyampaian informasi kepada masyarakat. Secara akademik, pengaturan akses data bagi seluruh pembina LLAJ merupakan prasyarat penting bagi terwujudnya sinergi kelembagaan, transparansi, dan efektivitas penyelenggaraan LLAJ sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

18. Partisipasi Masyarakat

Pengaturan mengenai partisipasi masyarakat dalam Bab ini didasarkan pada pertimbangan akademik bahwa penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang efektif, berkelanjutan, dan berkeadilan memerlukan keterlibatan aktif masyarakat sebagai pengguna sekaligus pemangku kepentingan utama. Pengakuan hak masyarakat untuk berpartisipasi melalui pemantauan, pemberian masukan, pendapat, serta dukungan terhadap penyelenggaraan LLAJ mencerminkan prinsip demokratisasi kebijakan publik dan peningkatan kualitas tata kelola pemerintahan. Secara akademik, partisipasi masyarakat berfungsi sebagai mekanisme kontrol sosial yang memperkuat akuntabilitas pemerintah daerah serta meningkatkan kepatuhan dan efektivitas kebijakan LLAJ. Penegasan tanggung jawab masyarakat dalam pemeliharaan sarana dan prasarana jalan, pengembangan disiplin dan etika berlalu lintas, serta larangan perusakan perlengkapan jalan merupakan bentuk internalisasi nilai keselamatan dan kepentingan umum, sehingga partisipasi tidak hanya

dimaknai sebagai hak, tetapi juga sebagai kewajiban kolektif dalam mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.

19. Pemeriksaan, Penindakan dan Pemindahan

Pengaturan mengenai pemeriksaan, penindakan, dan pemindahan kendaraan dalam Bab ini disusun berdasarkan pertimbangan akademik bahwa penegakan hukum administrasi di bidang lalu lintas dan angkutan jalan merupakan instrumen penting untuk menjamin terpenuhinya persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan, kepatuhan terhadap perizinan angkutan, serta ketertiban penggunaan ruang jalan. Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan diposisikan sebagai mekanisme pengawasan preventif yang bertujuan memastikan keselamatan operasional kendaraan dan kelengkapan dokumen, sementara penindakan pelanggaran yang didasarkan pada temuan lapangan, laporan masyarakat, dan rekaman peralatan elektronik mencerminkan pendekatan penegakan hukum yang adaptif terhadap perkembangan teknologi. Kewenangan pemindahan kendaraan oleh Pemerintah Daerah, baik atas permintaan pemilik maupun akibat pelanggaran parkir, merupakan tindakan administratif untuk menjaga kelancaran dan kenyamanan lalu lintas, dengan tetap memperhatikan prinsip proporsionalitas melalui pengaturan kondisi dan tata cara pelaksanaannya. Secara akademik, pengaturan ini menegaskan keseimbangan antara kepentingan penertiban umum dan perlindungan hak pengguna jalan, serta menjamin bahwa seluruh tindakan pemeriksaan, penindakan, dan pemindahan kendaraan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan

20. Pencegahan dan Penanggulangan Dampak Lingkungan LLAJ

Pengaturan mengenai pencegahan dan penanggulangan dampak lingkungan dalam Bab ini disusun berdasarkan pertimbangan akademik bahwa penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan memiliki potensi menimbulkan dampak negatif terhadap kualitas lingkungan hidup, khususnya pencemaran udara dan kebisingan. Penetapan kewajiban pemenuhan ambang batas emisi gas buang dan tingkat kebisingan bagi setiap kendaraan bermotor merupakan instrumen pengendalian preventif untuk melindungi kesehatan masyarakat dan menjaga keberlanjutan

lingkungan perkotaan. Kewajiban pemilik, pengemudi, dan perusahaan angkutan umum untuk mencegah serta memperbaiki kondisi kendaraan yang berpotensi menimbulkan pencemaran mencerminkan prinsip tanggung jawab lingkungan dan kehati-hatian dalam pemanfaatan sarana transportasi. Secara akademik, pengaturan ini menegaskan integrasi antara kebijakan transportasi dan kebijakan perlindungan lingkungan hidup, dengan berpedoman pada ketentuan peraturan perundang-undangan guna menjamin kepastian hukum, efektivitas pengawasan, dan keberlanjutan penyelenggaraan LLAJ yang berwawasan lingkungan.

21. Sanksi Administrasi

Pengaturan mengenai sanksi administratif dalam Bab ini disusun berdasarkan pertimbangan akademik bahwa efektivitas suatu norma hukum administrasi sangat ditentukan oleh keberadaan mekanisme penegakan yang bersifat proporsional, bertahap, dan korektif. Pengenaan sanksi administratif terhadap pelanggaran ketentuan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dimaksudkan untuk mendorong kepatuhan hukum, mencegah terulangnya pelanggaran, serta melindungi kepentingan umum tanpa harus secara langsung menggunakan instrumen pidana. Ragam sanksi yang diatur, mulai dari teguran hingga pencabutan izin dan denda administratif, mencerminkan prinsip keadilan dan proporsionalitas dalam penegakan hukum administrasi, sehingga penjatuhan sanksi dapat disesuaikan dengan tingkat kesalahan dan dampak yang ditimbulkan. Secara akademik, pendelegasian pengaturan tata cara pengenaan sanksi melalui Peraturan Bupati dimaksudkan untuk menjamin kepastian prosedural, konsistensi penerapan, dan fleksibilitas implementasi sesuai karakteristik pelanggaran dan kapasitas penegakan hukum di daerah.

22. Ketentuan Pidana

Pengaturan ketentuan pidana dalam Bab ini disusun berdasarkan pertimbangan akademik bahwa sanksi pidana diperlukan sebagai instrumen ultimum remedium untuk menegakkan kepatuhan terhadap norma-norma penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang memiliki dampak signifikan terhadap keselamatan publik dan ketertiban umum. Pemberian kewenangan penyidikan kepada Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) dan Kepolisian Negara Republik Indonesia dimaksudkan untuk menjamin

efektivitas penegakan hukum melalui mekanisme penyidikan yang profesional, terkoordinasi, dan sesuai dengan sistem peradilan pidana. Penetapan jenis dan ancaman pidana kurungan dan/atau denda terhadap pelanggaran tertentu mencerminkan prinsip proporsionalitas antara tingkat pelanggaran dan sanksi yang dijatuhkan, serta menegaskan karakter pelanggaran sebagai tindak pidana ringan. Secara akademik, pengaturan ini bertujuan memberikan efek jera, menjaga wibawa hukum, dan melengkapi rezim sanksi administratif, sehingga tercipta sistem penegakan hukum yang berimbang dan efektif dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB VI

PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan uraian yang telah dibahas pada bab-bab sebelumnya maka akan dikemukakan beberapa simpulan sebagai berikut :

1. Permasalahan terkait Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Lebak terletak terhadap kedudukan hukum di daerah yang belum mengataur secara komprehensif terkait penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, minimnya kesadaran pengemudi dalam berlalu lintas, terdapat kondisi infrastruktur jalan yang kurang optimal serta data kecelakaan lalu lintas tahun 2020 dengan korban meninggal 93 orang, tahun 2023 sebanyak 347 kejadian yang melibatkan beragam jenis kendaraan dan tahun 2024 tercatat 115 orang kehilangan nyawa.
2. Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lebak tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sangat diperlukan di Kabupaten Lebak guna memberikan legitimasi kepada Pemerintah Daerah dalam menjalankan kewajiban dan kewenangan di wilayahnya. Peraturan daerah ini akan menjadi dasar bagi Pemerintah Daerah Kabupaten Lebak dalam memberikan kepastian hukum tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai peran strategis dalam mendukung pembangunan sebagai dari upaya memajukan kesejahteraan masyarakat di Kabupaten Lebak.
3. Sebagaimana berdasarkan pertimbangan filosofis dan sosiologis dalam penyusunan Peraturan Daerah ini sebagai wujud tanggung jawab Pemerintah Daerah dalam menjamin keselamatan, ketertiban dan kesejahteraan masyarakat serta diharapkan mampu menjadi instrumen sosial yang membentuk perilaku berlalu lintas yang bertanggung jawab, meningkatkan kualitas hidup masyarakat serta menciptakan ruang jalan yang manusiawi dan berkelanjutan.
4. Penyusunan pengaturan Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Lebak disusun sebagai landasan hukum yang komprehensif untuk mewujudkan sistem transportasi daerah yang aman, tertib, lancar, berkelanjutan, dan berkeadilan, melalui pengaturan kewenangan Pemerintah Daerah, perencanaan jaringan LLAJ, penyediaan prasarana dan sarana, pengelolaan terminal dan parkir, perlindungan pengguna jalan

termasuk kelompok rentan, serta penegakan hukum yang terkoordinasi, sehingga mampu mendukung mobilitas masyarakat, pertumbuhan ekonomi daerah, dan peningkatan kualitas pelayanan publik secara berkelanjutan.

B. Saran

Berdasarkan hasil kajian Naskah Akademik dan simpulan diatas, maka dapat dirumuskan saran yang dapat diuraikan dalam penyusunan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Aangkutan Jalan di Kabupaten Lebak, sebagai berikut :

1. Penguatan regulasi dan penegakan hukum Pemerintah Daerah perlu memastikan implementasi Peraturan Daerah dilakukan secara konsisten melalui penguatan koordinasi antara perangkat daerah dan kepolisian, peningkatan kapasitas aparat penegak hukum, serta penerapan sanksi yang tegas dan berkeadilan guna menumbuhkan efek jera dan meningkatkan kepatuhan pengguna jalan.
2. Peningkatan kualitas infrastruktur dan keselamatan jalan diperlukan perencanaan dan penganggaran yang berkelanjutan untuk memperbaiki kondisi jalan, melengkapi rambu, marka, alat penerangan jalan, serta fasilitas keselamatan lainnya, khususnya pada ruas jalan dan titik rawan kecelakaan, agar risiko kecelakaan lalu lintas dapat diminimalkan.
3. Pengembangan edukasi dan partisipasi masyarakat Pemerintah Daerah perlu mengintensifkan pendidikan dan sosialisasi keselamatan berlalu lintas secara berkelanjutan, melibatkan sekolah, perguruan tinggi, komunitas, dan pemangku kepentingan terkait, guna membangun kesadaran kolektif dan budaya tertib berlalu lintas sebagai tanggung jawab bersama.
4. Pemanfaatan teknologi dan penguatan kelembagaan, pemanfaatan sistem informasi dan teknologi transportasi cerdas perlu dioptimalkan untuk mendukung perencanaan, pengawasan, dan evaluasi penyelenggaraan lalu lintas, disertai dengan penguatan kelembagaan dan integrasi kebijakan lalu lintas dengan dokumen perencanaan pembangunan daerah agar penyelenggaraan LLAJ berjalan efektif, terpadu, dan berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

- Andi Hamzah, Hukum Acara Pidana Tahun 2011, <http://id.netlog.com/T3BING/blog>, diakses pada tanggal 25 November 2025 Pukul 14.00 Wib.
- Arnstein, S. R. (1969). A ladder of citizen participation. *Journal of the American Institute of Planners*, 35(4), 216–224. <https://doi.org/10.1080/01944366908977225>
- Asshiddiqie, J. (2010). Konstitusi dan konstitusionalisme Indonesia. Jakarta: Sinar Grafika.
- Bangun, D., Zuska, F., & Ginting, B. (2022). Perilaku Masyarakat Pengendara Kendaraan Bermotor Dalam Berlalu Lintas di Kota Medan. *PERSPEKTIF*, 11(3), 1146–1160.
- Dwiyanto, A. (2012). *Manajemen pelayanan publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Friedman, L. M. (2001). *American law: An introduction* (2nd ed.). New York, NY: W. W. Norton & Company.
- H.S. Djajoesman, Polisi dan Lalu Lintas, Bandung, 1976, Hal 1.
- Hadjon, P. M., Lotulung, P. E., Laica, M., & Hattu, J. (2011). *Pengantar hukum administrasi Indonesia*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Indonesia, R. (2002). *Undang-undang dasar negara republik indonesia Tahun 1945*. Sekretariat Jenderal Mpr Ri.
- Indroharto. (2000). *Usaha memahami undang-undang tentang peradilan tata usaha negara*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Iskandar, A., & Anandy, R. (2022). Penegakan hukum lalu lintas dan pembentukan budaya tertib berlalu lintas. *Jurnal Hukum Transportasi*, 5(2), 115–128.
- Kaelan. (2013). Pendidikan Pancasila. Yogyakarta: Paradigma.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2014). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2014). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2018). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2019). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2019). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2020). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2021). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2021). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2023). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 47 Tahun 2023 tentang Alat Penerangan Jalan*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.

- Kementerian Perhubungan, R. I. (2004). Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.
- Khisty, C. J., & Lall, B. K. (2005). *Transportation engineering: An introduction* (3rd ed.). Upper Saddle River, NJ: Pearson Prentice Hall.
- Morlok, E. K. (1991). *Introduction to transportation engineering and planning*. New York, NY: McGraw-Hill.
- Pemerintah Kabupaten Lebak. (2018). *Peraturan Bupati Lebak Nomor 58 Tahun 2018 tentang Sistem Informasi Keselamatan Lalu Lintas*. Lebak: Berita Daerah Kabupaten Lebak.
- Pemerintah, P. (2014). Peraturan Pemerintah Nomor. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan. *Jakarta: Republik Indonesia*.
- Perhubungan, K. (2015). Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM, 96*.
- Pusat Penelitian dan Pengembangan Fakultas Hukum Universitas Tarumanegara, *Inventarisasi dan Analisa terhadap Perundang – Undangan Lalu Lintas*, CV Rajawali, Jakarta, 1984, Hal 1.
- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J., & Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: A real distinction? *Ergonomics*, 33(10–11), 1315–1332. <https://doi.org/10.1080/00140139008925335>
- Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Republik Indonesia. (2011). *Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas*. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Republik Indonesia. (2011). *Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan*. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Republik Indonesia. (2012). *Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan*. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Republik Indonesia. (2012). *Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Republik Indonesia. (2013). *Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Republik Indonesia. (2017). *Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Republik Indonesia. (2022). *Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan*.
- Republik Indonesia. (2024). *Undang-Undang Nomor 115 Tahun 2024 tentang Kabupaten Lebak di Provinsi Banten*. Jakarta: Sekretariat Negara.
- RI, K. D. N. (2014). Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintah Daerah. *Jakarta: Kementerian Dalam Negeri*.
- Sekretariat Negara, R. I. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.
- World Health Organization. (2018). *Global status report on road safety 2018*. Geneva: World Health Organization.



BUPATI LEBAK
PROVINSI BANTEN

RANCANGAN PERATURAN DAERAH
KABUPATEN LEBAK
NOMOR ... TAHUN ...

TENTANG
PENYELENGGARAAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
BUPATI LEBAK,

- Menimbang : a. bahwa penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan masyarakat di Kabupaten Lebak;
- b. bahwa penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional dan regional sehingga harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan guna mendorong dan mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b perlu menetapkan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
- Mengingat : 1. Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 115 Tahun 2024 tentang Kabupaten Lebak di Provinsi Banten (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 301, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 7052);
3. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4444) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara

- Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
4. 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);
 5. Undang-Undang Nomor 23 tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
 6. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4655);
 7. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5221) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
 8. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 73, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5229);
 9. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
 10. Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012

Nomor 187, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5346);

11. 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) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
12. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
13. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas (Berita Negara Tahun 2014 Nomor 514);
14. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan (Berita Negara Tahun 2014 Nomor 1244) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 67 Tahun 2018 tentang perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan (Berita Negara Tahun 2018 Nomor 908);
15. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas (Berita Negara Tahun 2015 Nomor 834);
16. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus (Berita Negara Tahun 2018 Nomor 1675) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus (Berita Negara Tahun 2019 Nomor 311);
17. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat (Berita Negara Tahun 2019 Nomor 266);

18. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan (Berita Negara Tahun 2019 Nomor 1087);
19. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan (Berita Negara Tahun 2021 Nomor 938);
20. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas (Berita Negara Tahun 2021 Nomor 528);
21. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan (Berita Negara Tahun 2021 Nomor 647);
22. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 47 Tahun 2023 tentang Alat Penerangan Jalan (Berita Negara Tahun 2023 Nomor 812);

Dengan Persetujuan Bersama
DEWAN PERWAKILAN RAKYAT DAERAH KABUPATEN LEBAK
dan
BUPATI LEBAK

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN DAERAH TENTANG PENYELENGGARAAN LALU
LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN.

BAB I KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Daerah ini yang dimaksud dengan:

1. Daerah adalah Kabupaten Lebak.
2. Pemerintah Daerah adalah Pemerintah Daerah Kabupaten Lebak.
3. Bupati adalah Bupati Lebak.
4. Kepala Kepolisian Resor yang selanjutnya disingkat Kapolres adalah Pimpinan Polisi Negara Republik Indonesia di Daerah.
5. Perangkat Daerah adalah unsur pembantu Bupati dalam penyelenggaraan Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah.
6. Dinas adalah perangkat daerah yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan.
7. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat LLAJ adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana LLAJ, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya.
8. Lalu Lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.

9. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
10. Jaringan LLAJ adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan LLAJ.
11. Simpul adalah tempat yang diperuntukkan bagi pergantian antarmoda dan intermoda yang berupa Terminal, stasiun kereta api, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau, dan/atau bandar udara.
12. Prasarana LLAJ adalah Ruang Lalu Lintas, Terminal, dan Perlengkapan Jalan yang meliputi marka, rambu, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengamanan Pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan Jalan, serta fasilitas pendukung.
13. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor.
14. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.
15. Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.
16. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.
17. Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.
18. Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali Jalan rel dan Jalan kabel.
19. Terminal Penumpang adalah prasarana transportasi Jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antarmoda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.
20. Penyelenggara Terminal Penumpang adalah Unit Pelaksana Teknis Daerah yang mempunyai tugas pokok fungsi menyelenggarakan Terminal Penumpang.
21. Halte adalah tempat pemberhentian Kendaraan Bermotor Umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
22. Parkir adalah keadaan Kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya.
23. Fasilitas Parkir adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian Kendaraan yang tidak bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu.
24. Fasilitas Parkir di Dalam Ruang Milik Jalan adalah fasilitas untuk parkir Kendaraan dengan menggunakan Sebagian ruang milik Jalan.
25. Fasilitas Parkir di Luar Ruang Milik Jalan adalah fasilitas parkir Kendaraan yang dibuat khusus yang dapat berupa taman parkir

dan/atau gedung parkir yang selanjutnya disebut Fasilitas Parkir Untuk Umum.

26. Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan.
27. Marka Jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan Jalan atau di atas permukaan Jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus Lalu Lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas.
28. Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut Forum LLAJ adalah wahana koordinasi antar instansi penyelenggara LLAJ.
29. Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat KLLAJ adalah keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.
30. Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat RUNK LLAJ adalah dokumen perencanaan keselamatan Pemerintah untuk periode 20 (dua puluh) tahun.
31. Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut RAK LLAJ adalah dokumen perencanaan KLLAJ untuk periode 5 (lima) tahun.
32. Sistem Informasi dan Komunikasi LLAJ adalah sekumpulan subsistem yang saling berhubungan dengan melalui penggabungan, pemrosesan, penyimpanan, dan pendistribusian data yang terkait dengan penyelenggaraan LLAJ.
33. Penguji adalah setiap tenaga penguji yang dinyatakan memenuhi kualifikasi teknis tertentu dan diberikan sertifikat serta tanda kualifikasi teknis sesuai dengan jenjang kualifikasinya.
34. Kendaraan wajib uji adalah setiap kendaraan yang berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku wajib diujikan untuk menentukan kelaikan Jalan.
35. Uji berkala adalah pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara berkala.
36. Kartu uji berkala adalah Kartu yang memuat keterangan tentang identifikasi kendaraan bermotor dan identitas pemilik, spesifikasi teknis, hasil uji dan masa berlaku hasil uji.
37. Jumlah Berat Yang Diperbolehkan yang selanjutnya disebut JBB adalah berat maksimum Kendaraan Bermotor berikut muatannya yang diperbolehkan menurut rancangannya.
38. Jumlah Berat Kombinasi Yang Diperbolehkan yang selanjutnya disebut JBKB adalah berat maksimum rangkaian Kendaraan Bermotor berikut muatannya yang diperbolehkan menurut rancangannya.

39. Jumlah Berat Yang Diizinkan yang selanjutnya disebut JBI adalah berat maksimum kendaraan bermotor berikut muatannya yang diizinkan berdasarkan kelas Jalan yang dilalui.
40. Jumlah Berat Kombinasi Yang Diizinkan yang selanjutnya disebut JBKI adalah berat maksimum rangkaian Kendaraan Bermotor berikut muatannya yang diizinkan berdasarkan kelas Jalan yang dilalui.
41. Penilaian teknis adalah penilaian terhadap komponen kendaraan yang akan dioperasikan kembali dan/atau dihapuskan atau dibesituated dalam satuan persentase.
42. Mobil Bus adalah Kendaraan Bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.
43. Mobil Penumpang adalah Kendaraan Bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.
44. Mobil Barang adalah Kendaraan Bermotor yang dirancang sebagian atau seluruhnya untuk mengangkut barang.
45. Kereta Gandengan adalah suatu alat yang dipergunakan untuk mengangkut barang yang seluruh bebannya ditumpu oleh alat itu sendiri dan dirancang untuk di tarik oleh Kendaraan bermotor.
46. Kereta Tempelan adalah suatu alat yang dipergunakan untuk mengangkut barang yang dirancang untuk ditarik dan sebagian bebannya di tumpu oleh Kendaraan bermotor penariknya.
47. Trayek adalah lintasan Kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.
48. Wilayah operasi adalah kawasan tempat angkutan taksi beroperasi berdasarkan izin yang diberikan.
49. Jaringan Lintas adalah kumpulan dari Lalu Lintas yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan barang.
50. Jaringan Trayek adalah kumpulan dari Trayek-Trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang.
51. Angkutan Perkotaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat yang lain dalam wilayah perkotaan dengan menggunakan mobil bus umum dan/atau mobil penumpang umum yang terikat dalam Trayek.
52. Angkutan Perdesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat yang lain dalam satu Daerah dengan menggunakan mobil bus umum dan/atau mobil penumpang umum yang terikat dalam Trayek.
53. Angkutan Perbatasan adalah angkutan perdesaan dan/atau angkutan kota yang melalui wilayah kecamatan yang berbatasan langsung dengan Daerah lain dengan menggunakan mobil bus umum dan/atau mobil penumpang umum yang terikat dalam Trayek.
54. Angkutan Khusus adalah angkutan yang mempunyai asal dan/atau tujuan tetap, yang melayani antar jemput penumpang umum, antar jemput karyawan, permukiman dan simpul yang berbeda.
55. Angkutan Pariwisata adalah angkutan dengan menggunakan mobil bus umum yang dilengkapi dengan tanda-tanda khusus untuk

keperluan pariwisata atau keperluan lain di luar pelayanan angkutan dalam Trayek, seperti untuk keperluan keluarga dan keperluan sosial lainnya.

56. Jalan lokal adalah Jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah Jalan masuk tidak dibatasi.
57. Jalan lingkungan adalah Jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.
58. Geometrik Jalan adalah suatu bangun Jalan raya yang menggambarkan tentang bentuk/ukuran Jalan raya baik yang menyangkut penampang melintang, memanjang maupun aspek lain yang terkait dengan bentuk fisik Jalan.
59. Pool adalah tempat untuk istirahat kendaraan, pemeliharaan dan perbaikan kendaraan yang dapat digunakan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
60. Laik Jalan adalah persyaratan minimum kondisi suatu Kendaraan yang harus dipenuhi agar terjamin keselamatan dan mencegah terjadinya pencemaran udara serta kebisingan lingkungan pada waktu dioperasikan di Jalan.
61. Pemeriksaan adalah serangkaian tindakan yang dilakukan oleh petugas pemeriksa terhadap pengemudi, Kendaraan bermotor dan tidak bermotor mengenai pemenuhan persyaratan teknis dan laik Jalan serta pemenuhan kelengkapan administrasi serta terhadap pelanggaran ketertiban parkir dan ketertiban di Terminal.
62. Penindakan Pelanggaran LLAJ adalah serangkaian tindakan yang dilaksanakan oleh penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang LLAJ terhadap pelanggaran LLAJ.
63. Penyidik Pegawai Negeri Sipil yang selanjutnya disingkat PPNS adalah pejabat Pegawai Negeri Sipil di Kabupaten Lebak yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.
64. Penyidikan adalah serangkaian tindakan penyidik dalam hal dan menurut cara yang diatur dalam undang-undang untuk mencari serta mengumpulkan bukti yang dengan bukti itu membuat terang tentang tindak pidana yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya.
65. Penyelenggara Jalan adalah Pihak yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan Jalan sesuai dengan kewenangannya.
66. Bangun bangunan adalah wujud fisik hasil pekerjaan konstruksi yang menyatu dengan tempat kedudukannya, sebagian atau seluruhnya berada di atas dan/atau di dalam tanah dan/atau air yang tidak digunakan kegiatan manusia.
67. Bagian-bagian Jalan adalah Bagian Jalan yang meliputi ruang manfaat Jalan, ruang milik Jalan, dan ruang pengawasan Jalan.
68. Ruang manfaat Jalan adalah ruang sepanjang Jalan yang dibatasi oleh lebar, tinggi dan kedalaman tertentu yang ditetapkan oleh

- penyelenggaraan Jalan dan digunakan untuk Badan Jalan, Saluran tepi Jalan, dan ambang pengamannya.
69. Ruang milik Jalan adalah ruang manfaat Jalan dan sejalur tanah tertentu di luar manfaat Jalan yang diperuntukkan bagi ruang manfaat Jalan, pelebaran Jalan, penambahan jalur lalu lintas dimasa datang serta kebutuhan ruangan untuk pengamanan Jalan dan dibatasi oleh lebar, kedalaman dan tinggi tertentu.
 70. Ruang Pengawasan Jalan adalah ruang tertentu di Luar Ruang Milik Jalan yang penggunaannya diawasi oleh pengguna Jalan agar tidak mengganggu pandangan bebas pengemudi, konstruksi Jalan dan fungsi Jalan.
 71. Jalur adalah bagian Jalan yang dipergunakan untuk lalu lintas kendaraan.
 72. Lajur adalah bagian jalur yang memanjang dengan atau tanpa marka Jalan yang memiliki lebar cukup untuk dilewati suatu kendaraan bermotor, selain sepeda motor.
 73. Analisis Dampak Lalu Lintas adalah serangkaian kegiatan kajian mengenai dampak lalu lintas dari pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang hasilnya dituangkan dalam bentuk dokumen hasil analisis dampak lalu lintas.

BAB II TANGGUNG JAWAB DAN WEWENANG

Pasal 2

- (1) Pemerintah Daerah bertanggungjawab melakukan pembinaan LLAJ di Daerah.
- (2) Dalam penyelenggaraan LLAJ, Pemerintah Daerah berwenang:
 - a. penetapan rencana induk jaringan LLAJ di Daerah;
 - b. penyediaan perlengkapan Jalan di Daerah;
 - c. pengelolaan Terminal Penumpang Tipe C;
 - d. penerbitan Perizinan Berusaha penyelenggaraan dan pembangunan fasilitas Parkir;
 - e. pengujian berkala Kendaraan Bermotor;
 - f. pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk jaringan Jalan Kota di Daerah;
 - g. persetujuan hasil Analisis Dampak Lalu Lintas untuk Jalan Kota di Daerah;
 - h. audit dan inspeksi keselamatan LLAJ di Daerah;
 - i. penyediaan angkutan umum untuk jasa Angkutan orang dan/atau barang dalam kota di Daerah;
 - j. penetapan kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan perkotaan di Daerah;
 - k. penetapan rencana umum jaringan Trayek perkotaan di Daerah;
 - l. penetapan wilayah operasi angkutan orang dengan menggunakan taksi dalam kawasan perkotaan yang wilayah operasinya berada dalam Daerah;
 - m. penerbitan Perizinan Berusaha penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek perkotaan di Daerah;

- n. penerbitan Perizinan Berusaha penyelenggaraan taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam Daerah;
 - o. penetapan tarif kelas ekonomi untuk Angkutan Orang yang melayani Trayek antarkota dan angkutan perkotaan yang wilayah pelayanannya dalam Daerah;
 - p. pemeriksaan, pengawasan dan penegakan hukum sesuai kewenangannya; dan
 - q. kewenangan lainnya sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan LLAJ.
- (3) Pemerintah Daerah Sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dalam melakukan pembinaan meliputi:
- a. penetapan sasaran dan arah kebijakan sistem LLAJ yang jaringannya berada di Daerah;
 - b. pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, dan izin kepada perusahaan angkutan umum di Daerah dan Pembinaan bengkel umum, jasa penitipan dan sekolah mengemudi; dan
 - c. pengawasan terhadap pelaksanaan LLAJ Daerah.

BAB III PENYELENGGARAAN LLAJ

Pasal 3

- (1) Pemerintah Daerah, badan hukum dan/atau masyarakat menyelenggarakan kegiatan LLAJ dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat.
- (2) Penyelenggaraan LLAJ oleh Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. urusan pemerintahan di bidang Jalan;
 - b. urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana LLAJ;
 - c. urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri LLAJ;
 - d. urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi LLAJ; d
 - e. urusan pemerintahan penegakan hukum sesuai kewenangannya, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas.
- (3) Penyelenggaraan LLAJ oleh Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dilaksanakan berdasarkan kemampuan keuangan Daerah.

Pasal 4

- (1) Penyelenggaraan LLAJ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 dilakukan secara terkoordinasi.
- (2) Koordinasi penyelenggaraan LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Forum LLAJ.
- (3) Forum LLAJ bertugas melakukan koordinasi antar instansi penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan dan menyelesaikan masalah LLAJ.
- (4) Forum LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dibentuk dengan Keputusan Bupati.

- (5) Keanggotaan Forum LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (4) terdiri atas:
- a. Bupati;
 - b. DPRD;
 - c. Kapolres;
 - d. Dinas;
 - e. Asosiasi perusahaan angkutan umum kabupaten;
 - f. Perguruan tinggi;
 - g. Lembaga Swadaya Masyarakat; dan
 - h. Tenaga Ahli dan/atau Pemerhati LLAJ Daerah.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai Forum LLAJ diatur dalam Peraturan Bupati.

Pasal 5

- (1) Penyelenggara Jalan yang mengoperasikan Jalan harus memenuhi persyaratan laik fungsi Jalan secara teknis dan administratif.
- (2) Penyelenggara Jalan wajib melaksanakan uji kelaikan fungsi Jalan:
 - a. sebelum pengoperasian Jalan; dan
 - b. pada Jalan yang sudah beroperasi secara berkala dalam jangka waktu paling lama 10 (sepuluh) tahun dan/atau sesuai dengan kebutuhan.
- (3) Uji kelaikan fungsi Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan oleh tim uji laik fungsi Jalan yang dibentuk oleh Penyelenggara Jalan.
- (4) Tim uji laik fungsi Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) terdiri atas unsur:
 - a. Penyelenggara Jalan;
 - b. Penyelenggara LLAJ; dan
 - c. Kepolisian.
- (5) Hasil uji kelaikan fungsi Jalan wajib dipublikasikan dan ditindaklanjuti oleh Penyelenggara Jalan, Penyelenggara LLAJ dan Kepolisian.
- (6) Uji kelaikan fungsi Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan.

Pasal 6

- (1) Penyelenggara Jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki Jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas.
- (2) Dalam hal belum dapat dilakukan perbaikan Jalan yang rusak sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Penyelenggara Jalan wajib memberi tanda atau rambu pada Jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas.

BAB IV JARINGAN LLAJ

Bagian Kesatu Rencana Induk

Pasal 7

- (1) Pemerintah Daerah melakukan pengembangan Jaringan LLAJ untuk mewujudkan LLAJ yang terpadu di Daerah
- (2) Pengembangan Jaringan LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berpedoman pada Rencana Induk Jaringan LLAJ sesuai dengan kebutuhan.

Pasal 8

- (1) Rencana Induk Jaringan LLAJ Daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 disusun dengan mempertimbangkan kebutuhan LLAJ serta ruang kegiatan berskala Daerah.
- (2) Proses penyusunan dan penetapan Rencana Induk Jaringan LLAJ Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan memperhatikan:
 - a. rencana tata ruang wilayah nasional;
 - b. rencana induk jaringan LLAJ nasional;
 - c. rencana tata ruang wilayah provinsi;
 - d. rencana induk jaringan LLAJ provinsi; dan
 - e. Rencana Tata Ruang Wilayah Daerah.
- (3) Rencana Induk Jaringan LLAJ Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat:
 - a. prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan lingkup Daerah;
 - b. arah dan kebijakan peranan LLAJ Daerah dalam keseluruhan moda transportasi;
 - c. rencana lokasi dan kebutuhan Simpul skala Daerah; dan
 - d. rencana kebutuhan Ruang Lalu Lintas skala Daerah.

Pasal 9

Rencana Induk Jaringan LLAJ Daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 merupakan arahan dan pedoman untuk:

- a. pengembangan Jaringan LLAJ Daerah;
- b. integrasi antar dan intra moda transportasi Daerah;
- c. penyusunan rencana umum LLAJ Daerah;
- d. penyusunan rencana umum jaringan Jalan Daerah;
- e. penyusunan rencana umum Jaringan Trayek angkutan perkotaan dan/atau perdesaan;
- f. penyusunan rencana umum jaringan lintas angkutan barang Daerah;
- g. pembangunan Simpul Daerah; dan
- h. pengembangan teknologi LLAJ Daerah.

Pasal 10

- (1) Ketentuan lebih lanjut mengenai penyusunan dan penetapan rencana induk Jaringan LLAJ diatur dalam Peraturan Bupati.
- (2) Penetapan rencana induk Jaringan LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan setelah mendapat pertimbangan Gubernur dan Menteri yang membidangi urusan sarana dan Prasarana LLAJ.

Bagian Kedua Pemanfaatan Jalan

Pasal 11

- (1) Bupati menetapkan kelas Jalan pada setiap ruas Jalan untuk Jalan Daerah yang dinyatakan dengan pemasangan Rambu Lalu Lintas.
- (2) Penetapan kelas Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan Keputusan Bupati.

Pasal 12

- (1) Bupati dapat memberikan dispensasi penggunaan Jalan untuk dilalui kendaraan angkutan barang dengan berpedoman pada ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (2) Dispensasi penggunaan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan bentuk pengawasan terhadap penggunaan Jalan yang tidak sesuai dengan kelas, daya dukung dan muatan sumbu terberat yang diperbolehkan untuk Jalan tersebut.
- (3) Bupati dapat mendelegasikan kewenangan penetapan dispensasi kepada Kepala Dinas berdasarkan rekomendasi dari Perangkat Daerah yang membidangi urusan pemerintahan di bidang pekerjaan umum.

Pasal 13

Pemberian dispensasi sebagaimana dimaksud pada Pasal 12 diperuntukkan bagi kendaraan yang memuat kebutuhan pokok masyarakat.

Pasal 14

- (1) Untuk memperoleh dispensasi penggunaan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12, setiap pemilik atau pengusaha kendaraan angkutan barang mengajukan permohonan dispensasi penggunaan Jalan secara tertulis kepada Bupati dan/atau Dinas.
- (2) Permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit berisi:
 - a. data pemilik kendaraan;
 - b. spesifikasi kendaraan;
 - c. rute Jalan;
 - d. jenis muatan;
 - e. berat muatan; dan
 - f. lama penggunaan Jalan.

Pasal 15

Setiap Pemilik atau pengusaha kendaraan angkutan barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (1) bertanggung jawab atas segala risiko kerusakan Jalan sebagai akibat proses pengangkutan barang dan mengembalikan kondisi Jalan pada keadaan semula.

Pasal 16

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemberian dispensasi penggunaan Jalan diatur dalam Peraturan Bupati.

Pasal 17

- (1) Setiap Jalan memiliki batas kecepatan paling tinggi yang meliputi:
 - a. batas kecepatan jalan pada kawasan perkotaan; dan
 - b. batas kecepatan jalan pada kawasan permukiman.
- (2) Batas kecepatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan:
 - a. paling tinggi 50 (lima puluh) kilometer per jam untuk kawasan perkotaan; dan
 - b. paling tinggi 30 (tiga puluh) kilometer per jam untuk kawasan permukiman.
- (3) Batas kecepatan paling tinggi dan batas kecepatan paling rendah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas.

Pasal 18

- (1) Batas kecepatan paling tinggi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 ayat (1) dapat ditetapkan lebih rendah atas dasar pertimbangan:
 - a. frekuensi kecelakaan yang tinggi di lingkungan Jalan yang bersangkutan;
 - b. perubahan kondisi permukaan Jalan, geometri Jalan atau lingkungan sekitar Jalan; atau
 - c. usulan masyarakat melalui rapat Forum LLAJ sesuai dengan tingkatan status Jalan.
- (2) Perubahan batas kecepatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas.
- (3) Perubahan batas kecepatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh Bupati untuk Jalan Daerah dan Jalan Desa.
- (4) Proses penetapan batas kecepatan dilakukan setelah rapat Forum LLAJ.

BAB V PERLENGKAPAN JALAN

Pasal 19

- (1) Pemerintah Daerah menyediakan perlengkapan Jalan pada setiap Jalan Daerah yang digunakan untuk lalu lintas umum.
- (2) Pemerintah Daerah dapat menyediakan perlengkapan Jalan pada setiap Jalan Desa yang digunakan untuk lalu lintas umum
- (3) Perlengkapan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
 - a. Rambu Lalu Lintas;
 - b. Marka Jalan;
 - c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
 - d. alat penerangan Jalan;
 - e. alat pengendali dan pengaman Pengguna Jalan;
 - f. alat pengawasan dan pengamanan Jalan;
 - g. fasilitas untuk sepeda, Pejalan Kaki, dan penyandang difabel/berkebutuhan khusus; dan
 - h. fasilitas pendukung kegiatan LLAJ yang berada di Jalan dan di luar badan Jalan.

- (4) Selain perlengkapan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pemerintah Daerah dapat menerapkan sistem aplikasi yang merupakan penggabungan berbagai teknologi transportasi meliputi komunikasi, elektronika, komputer perangkat keras dan perangkat lunak, serta telekomunikasi untuk membuat Prasarana dan sarana transportasi lebih informatif, lancar, aman, nyaman dan ramah lingkungan.

Pasal 20

- (1) Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (3) huruf a terdiri atas:
 - a. rambu peringatan;
 - b. rambu larangan;
 - c. rambu perintah; dan
 - d. rambu petunjuk.
- (2) Rambu peringatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a digunakan untuk memberi peringatan kemungkinan ada bahaya di Jalan atau tempat berbahaya pada Jalan dan menginformasikan tentang sifat bahaya.
- (3) Rambu larangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b digunakan untuk menyatakan perbuatan yang dilarang dilakukan oleh Pengguna Jalan.
- (4) Rambu perintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c digunakan untuk menyatakan perintah yang wajib dilakukan oleh Pengguna Jalan.
- (5) Rambu petunjuk sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d digunakan untuk memandu Pengguna Jalan saat melakukan perjalanan atau untuk memberikan informasi lain kepada Pengguna Jalan.

Pasal 21

- (1) Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20 ayat (1) dipasang secara tetap.
- (2) Dalam keadaan dan kegiatan tertentu dapat digunakan Rambu Lalu Lintas sementara.
- (3) Penempatan dan Penggunaan Rambu Lalu Lintas sementara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) yang bersifat perintah dan larangan dapat didukung atau dijaga oleh Petugas dari Kepolisian.
- (4) Pada Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dapat dilengkapi papan tambahan yang memuat keterangan tertentu.

Pasal 22

- (1) Untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas:
 - a. Penyelenggara Jalan wajib memberi tanda atau rambu sementara pada Jalan yang rusak; dan
 - b. Pelaksana pekerjaan Jalan wajib memberi tanda atau rambu sementara pada saat melaksanakan pekerjaan Jalan.

- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai pemberian tanda atau rambu sementara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dalam Peraturan Bupati.

Pasal 23

- (1) Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (1) dapat berupa:
 - a. Rambu Lalu Lintas konvensional; atau
 - b. Rambu Lalu Lintas elektronik.
- (2) Rambu Lalu Lintas konvensional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a berupa rambu dengan bahan yang mampu memantulkan cahaya atau *retro reflektif*.
- (3) Rambu Lalu Lintas elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b berupa rambu yang informasinya dapat diatur secara elektronik.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai Rambu Lalu Lintas diatur dalam Peraturan Bupati.

Pasal 24

- (1) Marka Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (3) huruf b berfungsi untuk mengatur Lalu Lintas, memperingatkan, atau menuntun Pengguna Jalan dalam berlalu lintas berupa:
 - a. peralatan; atau
 - b. tanda.
- (2) Peralatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a berupa:
 - a. paku Jalan;
 - b. alat pengarah lalu lintas; dan
 - c. pembagi lajur atau jalur.
- (3) Tanda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b berupa:
 - a. marka membujur;
 - b. marka melintang;
 - c. marka serong;
 - d. marka lambang;
 - e. marka kotak kuning; dan
 - f. marka lainnya.
- (4) Marka Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku bagi Lalu Lintas sesuai arah Lalu Lintas.
- (5) Pada kondisi tertentu, Marka Jalan yang dinyatakan dengan garis pada permukaan Jalan dapat dilengkapi dengan paku Jalan.
- (6) Ketentuan mengenai Marka Jalan berupa tanda sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 25

- (1) Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (3) huruf c terdiri atas:
 - a. lampu tiga warna, untuk mengatur kendaraan;
 - b. lampu dua warna, untuk mengatur kendaraan dan/atau Pejalan Kaki; dan

- c. lampu satu warna, untuk memberikan peringatan bahaya kepada Pengguna Jalan.
- (2) Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas dengan tiga warna sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a tersusun secara:
 - a. vertikal berurutan dari atas ke bawah berupa Cahaya berwarna merah, kuning, dan hijau; atau
 - b. horizontal berurutan dari sudut pandang Pengguna Jalan dari kanan ke kiri berupa cahaya berwarna merah, kuning, dan hijau.
- (3) Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas dengan dua warna sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b tersusun secara vertikal dengan:
 - a. cahaya berwarna merah di bagian atas; dan
 - b. cahaya berwarna hijau di bagian bawah.
- (4) Alat Pemberi Isyarat dengan satu warna sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c berupa cahaya berwarna kuning kelap kelip atau merah.

Pasal 26

- (1) Alat penerangan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (3) huruf d merupakan lampu penerangan Jalan yang berfungsi untuk memberi penerangan pada Ruang Lalu Lintas.
- (2) Lampu penerangan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan teknis dan persyaratan keselamatan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan teknis dan persyaratan keselamatan lampu penerangan Jalan diatur dalam Peraturan Bupati.

Pasal 27

- (1) Alat pengendali Pengguna Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (3) huruf e digunakan untuk pengendalian atau pembatasan terhadap kecepatan dan ukuran kendaraan pada setiap ruas Jalan.
- (2) Alat pengendali Pengguna Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a. alat pembatas kecepatan; dan
 - b. alat pembatas tinggi dan lebar.

Pasal 28

- (1) Alat pengaman pengguna Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (3) huruf e digunakan untuk pengamanan terhadap Pengguna Jalan.
- (2) Alat pengaman Pengguna Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a. pagar pengaman;
 - b. cermin tikungan;
 - c. patok lalu lintas (*delineator*);
 - d. pulau lalu lintas;
 - e. pita penggaduh;
 - f. jalur penghentian darurat; dan
 - g. pembatas lalu lintas.

Pasal 29

- (1) Alat pengawasan dan pengamanan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (3) huruf f berfungsi untuk melakukan pengawasan terhadap muatan angkutan barang dalam memenuhi ketentuan:
 - a. tata cara pemuatan;
 - b. daya angkut;
 - c. dimensi kendaraan; dan
 - d. kelas Jalan.
- (2) Pemenuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus diawasi oleh Pemerintah Daerah berdasarkan kewenangannya dan Kepolisian.

Pasal 30

- (1) Tata cara pemuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 29 ayat (1) huruf a dilaksanakan dengan ketentuan:
 - a. muatan diletakkan pada ruang muatan mobil barang sesuai rancang bangun kendaraan; dan
 - b. memperhatikan distribusi muatan pada setiap sumbu sesuai daya dukungnya.
- (2) Daya angkut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 29 ayat (1) huruf b yaitu berdasarkan jumlah berat yang diizinkan dan/atau jumlah berat kombinasi yang diperbolehkan yang ditentukan berdasarkan rancangannya.
- (3) Dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (1) huruf c mengacu pada dimensi utama kendaraan bermotor yang meliputi panjang, lebar, tinggi, julur depan, dan julur belakang yang telah ditetapkan sesuai bukti lulus uji.
- (4) Kelas Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (1) huruf d mengacu pada ketentuan sebagaimana dimaksud Pasal 11.

Pasal 31

- (1) Alat pengawasan dan pengamanan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 29 merupakan alat penimbangan yang dapat dipindahkan.
- (2) Pengawasan muatan Angkutan Barang sebagaimana dimaksud pada Pasal 29 ayat (1) dilaksanakan melalui:
 - a. pemeriksaan tata cara pemuatan barang;
 - b. pengukuran dimensi Mobil Barang;
 - c. penimbangan tekanan seluruh sumbu dan/atau setiap sumbu Mobil Barang;
 - d. pemeriksaan dokumen Angkutan Barang;
 - e. pemeriksaan daya angkut; dan
 - f. pemeriksaan kelas jalan yang diperbolehkan untuk dilalui.
- (3) Pengawasan muatan Angkutan Barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dilaksanakan oleh Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor.
- (4) Pengawasan muatan Angkutan Barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b sampai dengan huruf e dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah dan/atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- (5) Dalam hal pengawasan muatan Angkutan Barang dilaksanakan di ruas jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf f, pengawasan dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan petugas Kepolisian.

Pasal 32

- (1) Alat penimbangan yang dapat dipindahkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (1) digunakan untuk penimbangan kendaraan di Jalan dengan lokasi berpindah-pindah.
- (2) Alat penimbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 33

- (1) Alat penimbangan yang dipasang secara tetap dilengkapi dengan peralatan utama dan peralatan penunjang.
- (2) Peralatan utama dan peralatan penunjang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan teknis sesuai peraturan perundang-undangan.

Pasal 34

Alat penimbangan yang dapat dipindahkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 32 harus ditera secara berkala paling sedikit 1 (satu) tahun sekali dan/atau pasca perbaikan.

Pasal 35

- (1) Jalan dilengkapi dengan fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang difabel/berkebutuhan khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (3) huruf g.
- (2) Fasilitas untuk sepeda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa lajur dan/atau jalur sepeda yang disediakan secara khusus untuk pesepeda dan/atau dapat digunakan bersama-sama dengan pejalan kaki.
- (3) Fasilitas pejalan kaki sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan fasilitas yang disediakan secara khusus untuk pejalan kaki dan/atau dapat digunakan bersama-sama dengan pesepeda.
- (4) Fasilitas penyandang difabel/berkebutuhan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan fasilitas khusus yang disediakan untuk penyandang difabel/ berkebutuhan khusus pada perlengkapan Jalan tertentu sesuai pertimbangan teknis dan kebutuhan pengguna Jalan.
- (5) Fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang difabel/ berkebutuhan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) paling sedikit harus dilengkapi dengan:
 - a. rambu lalu lintas yang diberi tanda-tanda khusus untuk penyandang difabel/ berkebutuhan khusus;

- b. Marka Jalan yang diberi tanda-tanda khusus untuk penyandang penyandang difabel/ berkebutuhan khusus;
 - c. alat pemberi isyarat lalu lintas yang diberi tanda-tanda khusus untuk penyandang difabel/ berkebutuhan khusus; dan/atau
 - d. alat penerangan Jalan.
- (6) Fasilitas pejalan kaki sebagaimana dimaksud pada ayat (3) meliputi:
- a. tempat penyeberangan yang dinyatakan dengan marka Jalan, rambu lalu lintas, dan/atau alat pemberi isyarat lalu lintas;
 - b. trotoar;
 - c. jembatan penyeberangan; dan/atau
 - d. terowongan penyeberangan.

Pasal 36

Fasilitas Pendukung Kegiatan LLAJ yang berada di Jalan dan di luar badan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (3) huruf h meliputi:

- a. jalur khusus angkutan umum;
- b. jalur atau lajur sepeda motor;
- c. jalur atau lajur kendaraan tidak bermotor;
- d. parkir pada badan Jalan;
- e. fasilitas perpindahan moda dalam rangka integrasi pelayanan intra dan antar moda; dan/atau
- f. tempat istirahat.

Pasal 37

Sistem Aplikasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (4) antara lain:

- a. *Area Traffic Control System (ATCS)*;
- b. *Close Circuit Television (CCTV)*;
- c. *Bus Priority*;
- d. *Variable Message Sign (VMS)*;
- e. *e-payment/e-ticketing*;
- f. *display* informasi angkutan umum; dan
- g. ruang pengendali.

BAB VI TERMINAL PENUMPANG

Pasal 38

- (1) Pemerintah Daerah dapat membangun, menetapkan dan menyelenggarakan Terminal penumpang di tempat tertentu untuk menunjang kelancaran perpindahan orang dan/atau barang serta keterpaduan intramoda dan antarmoda.
- (2) Terminal penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), merupakan bagian dari Simpul Jaringan LLAJ sebagai perwujudan dari Rencana Induk Jaringan LLAJ.
- (3) Terminal penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), harus memenuhi persyaratan:

- a. lokasi melalui Penetapan bupati;
 - b. teknis; dan
 - c. pelayanan.
- (4) Terminal penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), menurut pelayanannya dikelompokkan dalam terminal penumpang tipe C.
- (5) Terminal penumpang tipe C sebagaimana dimaksud pada ayat (4) merupakan terminal yang fungsi utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan atau perdesaan.

Pasal 39

- (1) Penentuan lokasi Terminal Penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 38, dilakukan dengan memperhatikan rencana kebutuhan Terminal yang merupakan bagian dari Rencana Induk Jaringan LLAJ.
- (2) Penetapan lokasi Terminal Penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan memperhatikan:
- a. tingkat aksesibilitas Pengguna Jasa angkutan;
 - b. kesesuaian lahan dengan rencana tata ruang wilayah nasional, rencana tata ruang wilayah Provinsi, dan rencana tata ruang wilayah Daerah;
 - c. kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau kinerja jaringan Jalan, Jaringan Trayek, dan jaringan lintas;
 - d. kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau pusat kegiatan;
 - e. keserasian dan keseimbangan dengan kegiatan lain;
 - f. permintaan angkutan;
 - g. kelayakan teknis, finansial, dan ekonomi;
 - h. keamanan dan Keselamatan LLAJ; dan/atau
 - i. kelestarian lingkungan hidup.

Pasal 40

- (1) Setiap penyelenggara Terminal Penumpang wajib menyediakan fasilitas Terminal yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan.
- (2) Fasilitas Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
- a. fasilitas utama; dan
 - b. fasilitas penunjang.
- (3) Untuk menjaga fasilitas Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (2), penyelenggara Terminal wajib melakukan pemeliharaan.

Pasal 41

- (1) Fasilitas utama sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 ayat (2) huruf a terdiri atas:
- a. jalur keberangkatan;
 - b. jalur kedatangan;
 - c. ruang tunggu penumpang, pengantar, dan/atau penjemput;
 - d. tempat naik turun penumpang;
 - e. tempat parkir kendaraan;
 - f. fasilitas pengelolaan lingkungan hidup;
 - g. perlengkapan Jalan;

- h. media informasi;
 - i. kantor penyelenggara Terminal; dan
 - j. loket penjualan tiket.
- (2) Fasilitas utama sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang berupa jalur keberangkatan, jalur kedatangan, tempat naik turun penumpang, dan tempat parkir kendaraan dapat ditempatkan dalam 1 (satu) area.
- (3) Luasan, desain, dan jumlah fasilitas utama yang ditempatkan dalam 1 (satu) area sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus mempertimbangkan:
- a. kebutuhan pelayanan angkutan orang;
 - b. karakteristik pelayanan;
 - c. pengaturan waktu tunggu kendaraan;
 - d. pengaturan pola parkir; dan
 - e. dimensi kendaraan.

Pasal 42

- (1) Fasilitas penunjang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 ayat (2) huruf b merupakan fasilitas yang disediakan di Terminal sebagai penunjang kegiatan pokok Terminal Penumpang.
- (2) Fasilitas penunjang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa:
- a. fasilitas penyandang difabel/berkebutuhan khusus, ibu hamil atau menyusui;
 - b. pos kesehatan;
 - c. fasilitas kesehatan;
 - d. fasilitas peribadatan;
 - e. pos keamanan;
 - f. alat pemadam kebakaran; dan
 - g. fasilitas umum.
- (3) Fasilitas umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf g meliputi:
- a. toilet;
 - b. rumah makan;
 - c. fasilitas telekomunikasi;
 - d. tempat istirahat awak kendaraan;
 - e. fasilitas pereduksi pencemaran udara dan kebisingan;
 - f. fasilitas pemantau kualitas udara dan gas buang;
 - g. fasilitas kebersihan;
 - h. fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum
 - i. fasilitas perdagangan, pertokoan; dan/atau
 - j. fasilitas penginapan.
- (4) Penyediaan dan pengelolaan fasilitas umum sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat dikerjasamakan dengan pihak ketiga.
- (5) Kerja sama sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 43

- (1) Dalam penyediaan fasilitas bagi penumpang penyandang difabel/berkebutuhan khusus, ibu hamil atau menyusui sebagaimana

dimaksud dalam Pasal 42 ayat (2) huruf a, luasan dan jenisnya disesuaikan dengan kebutuhan.

- (2) Fasilitas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib dilengkapi dengan rambu dan/atau petunjuk.

Pasal 44

- (1) Lingkungan kerja Terminal Penumpang merupakan akses jalan keluar masuk Terminal yang diperuntukkan bagi fasilitas Terminal.
- (2) Lingkungan kerja Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikelola oleh penyelenggara Terminal dan digunakan untuk pelaksanaan pembangunan, pengembangan, dan pengoperasian fasilitas Terminal.

Pasal 45

- (1) Pembangunan Terminal Penumpang harus dilengkapi dengan:
 - a. rancang bangun;
 - b. buku kerja rancang bangun;
 - c. rencana induk Terminal;
 - d. analisis dampak Lalu Lintas; dan
 - e. analisis mengenai dampak lingkungan
- (2) Pembangunan Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disusun dan dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan

Pasal 46

- (1) Pemerintah Daerah melaksanakan pengoperasian Terminal penumpang.
- (2) Pengoperasian Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi kegiatan:
 - a. perencanaan;
 - b. pelaksanaan; dan
 - c. pengawasan operasional.

Pasal 47

- (1) Kegiatan perencanaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46 ayat (2) huruf a meliputi rencana:
 - a. penataan fasilitas utama dan fasilitas penunjang Terminal;
 - b. pengaturan lalu lintas di dalam dan di sekitar Terminal;
 - c. pengaturan kedatangan dan keberangkatan kendaraan bermotor umum;
 - d. pengaturan petugas di Terminal; dan
 - e. pengaturan parkir kendaraan.
- (2) Kegiatan pelaksanaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46 ayat (2) huruf b meliputi kegiatan:
 - a. pelaksanaan rencana sebagaimana dimaksud ayat (1);
 - b. pendataan kinerja Terminal, meliputi:
 1. pencatatan jumlah kendaraan dan penumpang yang datang dan berangkat;

2. pencatatan waktu kedatangan dan keberangkatan setiap kendaraan bermotor umum;
 3. pencatatan jumlah pelanggaran; dan
 4. pencatatan faktor muat;
 - c. pemungutan jasa pelayanan Terminal penumpang;
 - d. pemberitahuan waktu keberangkatan kendaraan umum kepada penumpang dan informasi lainnya; dan
 - e. pengaturan arus lalu lintas di daerah lingkungan kerja Terminal.
- (3) Kegiatan pengawasan operasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46 ayat (2) huruf c meliputi:
- a. pemeriksaan terhadap kelengkapan administrasi kendaraan, meliputi:
 1. kartu pengawasan terhadap keabsahan, masa berlaku, kesesuaian jam perjalanan dan asal tujuan perjalanan;
 2. dokumen perizinan kendaraan yang digantikan jika kendaraan cadangan;
 3. buku uji kendaraan terhadap keabsahan, masa berlaku, peruntukkan; dan
 4. pemeriksaan manifes penumpang terhadap jumlah penumpang.
 - b. pemeriksaan fisik kendaraan bermotor umum, meliputi:
 1. persyaratan teknis dan laik Jalan;
 2. fasilitas tanggap darurat kendaraan bermotor umum;
 3. fasilitas penyandang disabilitas, lansia, anak-anak, dan Wanita hamil; dan
 4. identitas kendaraan, meliputi nama perusahaan, stiker dan/atau papan trayek, dan jenis pelayanan.
 - c. pemeriksaan awak kendaraan bermotor umum, meliputi:
 1. pemeriksaan tanda pengenalan dan seragam;
 2. pemeriksaan kondisi kesehatan dan fisik; dan
 3. jam kerja pengemudi.
 - d. pengawasan ketertiban Terminal, meliputi:
 1. pemanfaatan fasilitas utama Terminal;
 2. pemanfaatan fasilitas penunjang Terminal;
 3. ketertiban dan kebersihan fasilitas umum; dan
 4. keamanan di dalam Terminal.

BAB VII FASILITAS PARKIR

Pasal 48

- (1) Fasilitas Parkir untuk umum meliputi:
 - a. Fasilitas Parkir di Luar Ruang Milik Jalan; dan
 - b. Fasilitas Parkir di Dalam Ruang Milik Jalan;
- (2) Penyelenggaraan Fasilitas Parkir di Luar Ruang Milik Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dapat dilakukan oleh:
 - a. Pemerintah Daerah; dan
 - b. Perorangan Warga Negara Indonesia atau badan hukum.

- (3) Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Di Dalam Ruang Milik Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilakukan oleh Dinas.
- (4) Fasilitas Parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diperuntukkan bagi sepeda dan Kendaraan Bermotor.

Pasal 49

- (1) Fasilitas Parkir sebagaimana dimaksud dalam Pasal 48 ayat (4) harus berupa lokasi yang mudah diakses, aman, dan nyaman.
- (2) Penetapan lokasi fasilitas parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memperhatikan:
 - a. rencana umum tata ruang;
 - b. Analisis Dampak Lalu Lintas;
 - c. kemudahan bagi pengguna jasa; dan
 - d. kelestarian Fungsi lingkungan hidup.
- (3) Penetapan lokasi fasilitas parkir untuk umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dengan Keputusan Bupati.

Pasal 50

- (1) Penyediaan Fasilitas Parkir di Luar Ruang Milik Jalan wajib memiliki izin.
- (2) Penyelenggaraan Fasilitas Parkir di Luar Ruang Milik Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan oleh perseorangan warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia berupa:
 - a. usaha khusus perparkiran; atau
 - b. Usaha perparkiran sebagai penunjang usaha pokok.
- (3) Fasilitas Parkir Umum di Luar Ruang Milik Jalan sebagaimana dimaksud dalam pada ayat (2) huruf a dapat berupa:
 - a. taman parkir; dan/atau
 - b. gedung parkir.
- (4) Dinas memberikan Izin penyelenggaraan Fasilitas Parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (1).
- (5) Dalam penyelenggaraan Fasilitas Parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (3), Bupati melakukan pengawasan secara berkala.
- (6) Penyelenggaraan fasilitas parkir untuk umum di Luar Ruang Milik Jalan sebagaimana dimaksud Pasal 2 dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 51

- (1) Penyelenggara Fasilitas Parkir di Luar Ruang Milik Jalan dapat memungut tarif terhadap penggunaan fasilitas yang diusahakan.
- (2) Tarif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dipungut sesuai dengan Peraturan Daerah tentang Pajak dan Retribusi Daerah.

Pasal 52

- (1) Fasilitas Parkir di Dalam Ruang Milik Jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada Jalan Daerah dan Jalan Desa yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas dan/atau Marka Jalan.

- (2) Fasilitas Parkir di Dalam Ruang Milik Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diperuntukkan untuk sepeda dan kendaraan bermotor.
- (3) Fasilitas Parkir di Dalam Ruang Milik Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan:
 - a. paling sedikit memiliki 2 (dua) lajur per arah untuk Jalan Daerah dan memiliki 2 (dua) lajur untuk Jalan Desa;
 - b. dapat menjamin keselamatan dan kelancaran lalu lintas;
 - c. mudah dijangkau oleh pengguna jasa;
 - d. kelestarian fungsi lingkungan hidup; dan
 - e. tidak memanfaatkan fasilitas Pejalan Kaki.
- (4) Perseorangan dan/atau badan hukum dapat menyediakan fasilitas parkir untuk kegiatan insidentil dengan mendapatkan izin dari Dinas.

Pasal 53

Parkir di Dalam Ruang Milik Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 52 dilarang dilakukan di:

- a. tempat penyeberangan Pejalan Kaki atau tempat penyeberangan sepeda yang telah ditentukan;
- b. jalur khusus Pejalan Kaki;
- c. jalur khusus sepeda;
- d. tikungan;
- e. jembatan;
- f. terowongan;
- g. tempat yang mendekati perlintasan sebidang;
- h. tempat yang mendekati persimpangan/kaki persimpangan;
- i. muka pintu keluar masuk pekarangan/pusat kegiatan;
- j. tempat yang dapat menutupi Rambu Lalu Lintas atau Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
- k. berdekatan dengan keran pemadam kebakaran atau sumber air untuk pemadam kebakaran; atau
- l. pada ruas dengan tingkat kemacetan tinggi.

Pasal 54

- (1) Penyelenggaraan parkir di Dalam Ruang Milik Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 52 dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (2) Lokasi Fasilitas Parkir di Dalam Ruang Milik Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 52 ditetapkan dengan Keputusan Bupati.

Pasal 55

Penyediaan Fasilitas Parkir di Dalam Ruang Milik Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 52 dapat dipungut tarif sesuai dengan Peraturan Daerah tentang Pajak dan Retribusi Daerah.

Pasal 56

- (1) Penyelenggara fasilitas parkir untuk umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 48 ayat (1) wajib menyediakan tempat parkir khusus untuk:
 - a. penyandang disabilitas/ berkebutuhan khusus;

- b. manusia usia lanjut; dan
 - c. wanita hamil.
- (2) Tempat parkir khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memenuhi persyaratan:
- a. kemudahan akses menuju dari dan/atau ke bangunan/fasilitas yang dituju;
 - b. tersedia ruang bebas yang memudahkan masuk dan keluar dari kendaraannya;
 - c. dipasang tanda parkir khusus; dan
 - d. tersedia *ramp* trotoar di kedua sisi kendaraan.

Pasal 57

Ketentuan lebih lanjut mengenai penyelenggaraan Fasilitas Parkir diatur dengan Peraturan Bupati.

BAB VIII FASILITAS PENDUKUNG

Pasal 58

- (1) Pemerintah Daerah menyediakan fasilitas pendukung penyelenggaraan LLAJ meliputi:
- a. trotoar;
 - b. lajur sepeda;
 - c. tempat penyeberangan Pejalan Kaki;
 - d. Halte; dan/atau
 - e. fasilitas khusus bagi penyandang disabilitas dan lansia.
- (2) Penyediaan fasilitas pendukung sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dikerjasamakan dengan pihak ketiga sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 59

- (1) Trotoar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 ayat (1) huruf a disediakan khusus untuk Pejalan Kaki.
- (2) Penyediaan trotoar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan:
- a. keamanan;
 - b. keselamatan;
 - c. kenyamanan dan ruang bebas gerak individu; dan
 - d. kelancaran lalu lintas.

Pasal 60

- (1) Setiap orang dan/atau badan dilarang memanfaatkan trotoar untuk kepentingan usaha perdagangan barang dan/atau jasa.
- (2) Setiap orang dan/atau badan dilarang memasang atau menempatkan bangunan, peralatan atau bahan tertentu pada trotoar kecuali pohon peneduh, taman, dan perlengkapan Jalan.
- (3) Penyediaan trotoar harus memenuhi persyaratan teknis sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 61

- (1) Lajur sepeda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 ayat (1) huruf b disediakan untuk pesepeda.
- (2) Lajur sepeda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa:
 - a. lajur yang terpisah dengan badan Jalan; dan
 - b. lajur yang berada pada badan Jalan.
- (3) Lajur sepeda pada badan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b dipisahkan secara fisik dan/atau marka.
- (4) Lajur sepeda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan:
 - a. keamanan;
 - b. keselamatan;
 - c. kenyamanan dan ruang bebas gerak individu; dan
 - d. kelancaran lalu lintas.

Pasal 62

- (1) Tempat penyeberangan Pejalan Kaki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 ayat (1) huruf c disediakan khusus untuk Pejalan Kaki.
- (2) Tempat penyeberangan Pejalan Kaki sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
 - a. penyeberangan di Jalan;
 - b. terowongan; dan/atau
 - c. jembatan penyeberangan.
- (3) Tempat penyeberangan Pejalan Kaki sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus memperhatikan:
 - a. volume lalu lintas kendaraan;
 - b. volume Pejalan Kaki;
 - c. tata guna lahan; dan
 - d. status dan fungsi Jalan.
- (4) Tempat penyeberangan Pejalan Kaki sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat digunakan tempat penyeberangan pesepeda apabila tidak tersedia tempat penyeberangan pesepeda.

Pasal 63

Tempat penyeberangan Pejalan Kaki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 62 harus disediakan pada ruas Jalan di sekitar pusat kegiatan dan/atau keramaian.

Pasal 64

- (1) Halte sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 ayat (1) huruf d berfungsi sebagai tempat pemberhentian kendaraan bermotor umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
- (2) Pembangunan Halte sebagaimana dimaksud ayat (1) harus memperhatikan:
 - a. volume lalu lintas;
 - b. sarana angkutan umum;
 - c. tata guna lahan;
 - d. geometrik Jalan dan persimpangan; dan
 - e. status dan fungsi Jalan.

- (3) Halte sebagaimana dimaksud dalam pada ayat (1) wajib disediakan pada ruas Jalan yang dilayani angkutan umum dalam trayek.

Pasal 65

- (1) Pemerintah Daerah wajib menyediakan fasilitas khusus terhadap bagi penyandang disabilitas dan lansia dalam menyelenggarakan LLAJ.
- (2) Fasilitas khusus bagi penyandang disabilitas dan lansia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
- a. Prasarana; dan
 - b. informasi.
- (3) Penyediaan fasilitas khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan teknis sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB IX

PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR

Pasal 66

- (1) Pemerintah Daerah menyelenggarakan pengujian Kendaraan Bermotor untuk menjamin keselamatan LLAJ dan kelestarian lingkungan serta terjaganya sarana dan Prasarana Jalan.
- (2) Pengujian Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan secara berkala.
- (3) Setiap orang dan/atau badan yang memiliki mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di Jalan wajib melakukan uji berkala kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2).

Pasal 67

- (1) Uji berkala sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (3) meliputi:
- a. pemeriksaan persyaratan teknis Kendaraan Bermotor;
 - b. pengujian laik Jalan Kendaraan Bermotor; dan
 - c. pemberian tanda bukti lulus uji berkala Kendaraan Bermotor.
- (2) Kegiatan pengujian berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, huruf b, dan huruf c dilaksanakan oleh Perangkat Daerah yang memiliki unit pelaksana pengujian sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 68

Ketentuan mengenai uji berkala Kendaraan Bermotor diatur dalam Peraturan Bupati.

BAB X

BENGKEL UMUM KENDARAAN BERMOTOR

Pasal 69

- (1) Bengkel umum Kendaraan Bermotor berfungsi untuk memperbaiki dan merawat Kendaraan Bermotor agar tetap memenuhi persyaratan teknis dan laik Jalan.
- (2) Bengkel umum kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi persyaratan teknis bengkel umum Kendaraan Bermotor.
- (3) Persyaratan teknis bengkel umum kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) sesuai dengan Tingkat pemenuhan terhadap persyaratan sistem mutu, mekanik, fasilitas dan peralatan, serta manajemen informasi.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan teknis bengkel umum Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (3) berpedoman pada ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (5) Bupati melakukan pengawasan terhadap bengkel umum Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

BAB XI PEMBINAAN PEMAKAI JALAN

Pasal 70

- (1) Pendidikan dan pelatihan mengemudi diselenggarakan oleh lembaga yang mendapat izin dan terakreditasi.
- (2) Izin penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan oleh Pemerintah Daerah.
- (3) Pemberian izin penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan mengemudi oleh Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaksanakan berdasarkan norma, standar, prosedur, dan kriteria sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (4) Akreditasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai izin penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur dalam Peraturan Bupati.

Pasal 71

- (1) Untuk meningkatkan kualitas pelayanan angkutan umum, Pemerintah Daerah melaksanakan pembinaan terhadap pengemudi angkutan umum.
- (2) Pembinaan pengemudi angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh Dinas secara terkoordinasi dan berkesinambungan.
- (3) Pembinaan pengemudi angkutan umum dapat dilaksanakan melalui:
 - a. penyuluhan;
 - b. pendidikan dan latihan; dan
 - c. pemilihan Pengemudi Angkutan Umum Teladan.

BAB XII LALU LINTAS

Pasal 72

- (1) Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dilaksanakan Bupati dengan kewenangannya untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas dalam rangka menjamin Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran LLAJ.
- (2) Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan:
 - a. penetapan prioritas angkutan massal melalui penyediaan lajur atau jalur atau Jalan khusus;
 - b. pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan Pejalan Kaki;
 - c. pemberian kemudahan bagi penyandang cacat;
 - d. pemisahan atau pemilahan pergerakan arus Lalu Lintas berdasarkan peruntukan lahan, mobilitas, dan aksesibilitas;
 - e. pepaduan berbagai moda angkutan;
 - f. pengendalian Lalu Lintas pada persimpangan;
 - g. pengendalian Lalu Lintas pada ruas Jalan; dan/atau
 - h. perlindungan terhadap lingkungan.
- (3) Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas meliputi kegiatan:
 - a. perencanaan;
 - b. pengaturan;
 - c. perekayasa;
 - d. pemberdayaan; dan
 - e. pengawasan.

Pasal 73

Kegiatan perencanaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 72 ayat (3) huruf a meliputi:

- a. identifikasi masalah Lalu Lintas;
- b. inventarisasi dan analisis situasi arus Lalu Lintas;
- c. inventarisasi dan analisis kebutuhan angkutan orang dan barang;
- d. inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung Jalan;
- e. inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung Kendaraan;
- f. inventarisasi dan analisis angka pelanggaran dan Kecelakaan Lalu Lintas;
- g. inventarisasi dan analisis dampak Lalu Lintas;
- h. penetapan tingkat pelayanan; dan
- i. penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas.

Pasal 74

Kegiatan pengaturan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 72 ayat (3) huruf b meliputi:

- a. penetapan kebijakan penggunaan Jaringan Jalan dan Gerakan Lalu Lintas pada jaringan Jalan tertentu; dan

- b. pemberian informasi kepada masyarakat dalam pelaksanaan kebijakan yang telah ditetapkan.

Pasal 75

Kegiatan perekayasaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 72 ayat (3) huruf c meliputi:

- a. perbaikan geometrik ruas Jalan dan/atau persimpangan serta perlengkapan Jalan yang tidak berkaitan langsung dengan Pengguna Jalan;
- b. pengadaan, pemasangan, perbaikan, dan pemeliharaan perlengkapan Jalan yang berkaitan langsung dengan Pengguna Jalan; dan
- c. optimalisasi operasional rekayasa Lalu Lintas dalam rangka meningkatkan ketertiban, kelancaran, dan efektivitas penegakan hukum.

Pasal 76

Kegiatan pemberdayaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 72 ayat (3) huruf d meliputi pemberian:

- a. arahan;
- b. bimbingan;
- c. penyuluhan;
- d. pelatihan; dan
- e. bantuan teknis.

Pasal 77

Kegiatan pengawasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 72 ayat (3) huruf e meliputi:

- a. penilaian terhadap pelaksanaan kebijakan;
- b. tindakan korektif terhadap kebijakan; dan
- c. tindakan penegakan hukum.

Pasal 78

- (1) Penetapan kebijakan penggunaan Jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 74 huruf a yang berupa perintah, larangan, peringatan, atau petunjuk diatur dengan Peraturan Bupati.
- (2) Perintah, larangan, peringatan, atau petunjuk sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, dan/atau Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas.

BAB XIII

ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS

Pasal 79

- (1) Setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang dapat menimbulkan gangguan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran LLAJ wajib dilakukan analisis dampak Lalu Lintas.

- (2) Pusat kegiatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa bangunan untuk:
- a. kegiatan perdagangan;
 - b. kegiatan perkantoran;
 - c. kegiatan industri;
 - d. kegiatan pariwisata;
 - e. fasilitas pendidikan;
 - f. fasilitas pelayanan umum; dan/atau
 - g. kegiatan lain yang dapat menimbulkan bangkitan dan/atau tarikan Lalu Lintas.
- (3) Permukiman sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
- a. perumahan dan permukiman;
 - b. rumah susun dan apartemen; dan/atau
 - c. permukiman lain yang dapat menimbulkan bangkitan dan/atau tarikan Lalu Lintas.
- (4) Infrastruktur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) berupa:
- a. akses ke dan dari Jalan tol;
 - b. pelabuhan;
 - c. bandar udara;
 - d. Terminal;
 - e. stasiun kereta api;
 - f. tempat penyimpanan Kendaraan;
 - g. fasilitas Parkir untuk umum; dan/atau
 - h. infrastruktur lain yang dapat menimbulkan bangkitan dan/atau tarikan Lalu Lintas.
- (5) Pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang wajib dilakukan analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), digolongkan dalam 3 (tiga) kategori skala dampak bangkitan Lalu Lintas yang ditimbulkan sebagai berikut:
- a. kegiatan dengan bangkitan Lalu Lintas yang tinggi;
 - b. kegiatan dengan bangkitan Lalu Lintas yang sedang; dan
 - c. kegiatan dengan bangkitan Lalu Lintas yang rendah.
- (6) Pengembang atau pembangun wajib melaksanakan analisis dampak Lalu Lintas sesuai dengan skala dampak bangkitan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) untuk kegiatan yang diajukan oleh pengembang atau pembangun.
- (7) Ketentuan lebih lanjut mengenai analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 80

Rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 79 ayat (1) dapat berupa pembangunan baru atau pengembangan.

BAB XIV ANGKUTAN

Pasal 81

- (1) Angkutan umum diselenggarakan Pemerintah Daerah sebagai upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau.
- (2) Pemerintah Daerah menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah Daerah.
- (3) Untuk menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pemerintah Daerah melaksanakan:
 - a. penetapan Rencana Umum Jaringan Trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum untuk Angkutan orang dalam Trayek;
 - b. penyediaan Prasarana dan fasilitas pendukung Angkutan umum;
 - c. penyelenggaraan Perizinan Berusaha Angkutan Umum sesuai kewenangannya;
 - d. penyediaan Kendaraan Bermotor Umum;
 - e. pengawasan terhadap pelaksanaan standar pelayanan minimal Angkutan orang yang telah ditetapkan Pemerintah Pusat;
 - f. penciptaan persaingan yang sehat pada industri jasa Angkutan umum; dan
 - g. pengembangan sumber daya manusia di bidang Angkutan umum.
- (4) Penyediaan jasa angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat dilaksanakan badan usaha milik negara, badan usaha milik Daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (5) Dalam melaksanakan ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf b, huruf d dan huruf g, Pemerintah Daerah dapat melibatkan dan/atau bekerjasama dengan sektor swasta sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 82

- (1) Angkutan orang dan/ atau barang dapat menggunakan:
 - a. Kendaraan Bermotor; dan
 - b. Kendaraan Tidak Bermotor.
- (2) Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dikelompokkan dalam:
 - a. sepeda motor;
 - b. mobil Penumpang;
 - c. mobil Bus; dan
 - d. mobil Barang.
- (3) Kendaraan Tidak Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan kendaraan tidak digerakkan oleh teknologi mesin meliputi:
 - a. kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang; dan
 - b. kendaraan yang ditarik oleh tenaga hewan.

Pasal 83

- (1) Tarif penumpang untuk angkutan orang dalam trayek terdiri atas:
 - a. tarif kelas ekonomi; dan
 - b. tarif kelas non ekonomi.

- (2) Penetapan tarif kelas ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Bupati untuk Angkutan orang yang melayani Trayek antarkota serta Angkutan Perkotaan dan pedesaan yang wilayah pelayanannya dalam Daerah.
- (3) Tarif Penumpang Angkutan orang dalam Trayek kelas non-ekonomi ditetapkan oleh Perusahaan Angkutan Umum.

Pasal 84

- (1) Bupati dapat memberikan subsidi Angkutan pada Trayek atau lintas tertentu.
- (2) Pemberian subsidi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dialokasikan pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah.
- (3) Trayek tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditentukan berdasarkan:
 - a. faktor ekonomi;
 - b. faktor keterhubungan; dan
 - c. faktor keselamatan.
- (4) Trayek tertentu yang didasarkan oleh faktor ekonomi sebagaimana dimaksud ayat (3) huruf a, meliputi:
 - a. Trayek perkotaan dengan Angkutan massal yang tarif keekonomiannya tidak terjangkau oleh daya beli masyarakat; atau
 - b. Trayek yang penetapan tarifnya di bawah biaya operasional yang ditetapkan oleh Pemerintah Daerah.
- (5) Trayek tertentu yang didasarkan oleh faktor keterhubungan sebagaimana dimaksud ayat (3) huruf b, meliputi:
 - a. Trayek yang menghubungkan wilayah perbatasan dan/ atau wilayah lainnya karena pertimbangan aspek sosial dan geografis; dan
 - b. Trayek yang menghubungkan wilayah terisolasi dan/atau belum berkembang dengan kawasan perkotaan yang belum dilayani Angkutan Umum.
- (6) Trayek tertentu yang didasarkan oleh faktor keselamatan sebagaimana dimaksud ayat (3) huruf c meliputi Trayek Angkutan Perkotaan dan Angkutan pedesaan khusus untuk siswa.
- (7) Ketentuan lebih lanjut mengenai penetapan Trayek tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dalam Peraturan Bupati.
- (8) Pemberian Subsidi Angkutan umum oleh Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan berdasarkan kemampuan keuangan Daerah.

Pasal 85

- (1) Setiap perusahaan yang mengoperasikan Angkutan barang umum maupun barang khusus dengan Kendaraan Bermotor wajib menggunakan Mobil Barang atau Kendaraan khusus dan sesuai dengan kelas Jalan yang ditetapkan.
- (2) Setiap Kendaraan luar Daerah yang beroperasi di wilayah Daerah wajib memiliki izin operasional.
- (3) Angkutan barang dilarang melintas Jalan di Kawasan perkotaan.

- (4) Angkutan barang sebagaimana dimaksud ayat (3) dikecualikan untuk Angkutan barang yang melakukan bongkar dibolehkan melakukan bongkar muat mulai jam 21.00 WIB sampai dengan jam 04.00 WIB.
- (5) Angkutan barang dengan jumlah berat sampai dengan 5.500 kg (lima ribu lima ratus kilogram) diperbolehkan melakukan bongkar muat sebagaimana dimaksud ayat (2) setelah mendapat izin dispensasi sebagaimana dalam Pasal 12, Pasal 13, Pasal 14, dan Pasal 16 dari Dinas.
- (6) Angkutan barang sebagaimana dimaksud ayat (3), juga dikecualikan untuk:
 - a. Angkutan barang milik TNI/POLRI;
 - b. Angkutan barang milik pemerintah yang digunakan untuk operasional kedinasaan;
 - c. Angkutan barang yang digunakan untuk keperluan penanggulangan bencana, kemogokan, evakuasi massa dan kegunaan insidentil lainnya; dan
 - d. Angkutan barang bahan bakar minyak untuk keperluan bongkar muat dalam Daerah
- (7) Kendaraan Angkutan barang dapat beroperasi di luar kelas Jalan yang ditetapkan setelah mendapatkan izin dispensasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12, Pasal 13, Pasal 14, dan Pasal 16 dari Dinas.

Pasal 86

- (1) Angkutan galian tambang dilarang melintas di Jalan dalam kota.
- (2) Angkutan galian tambang sebagaimana dimaksud ayat (1) wajib menggunakan Jalan Khusus.
- (3) Angkutan galian tambang dapat beroperasi di luar kelas Jalan yang ditetapkan setelah mendapatkan izin dispensasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12, Pasal 13, Pasal 14, dan Pasal 16 dari Dinas

Pasal 87

Ketentuan mengenai angkutan umum, angkutan orang dan/atau barang, tarif subsidi dan tertib operasioanal barang diatur dalam Peraturan Bupati.

BAB XV

KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Pasal 88

- (1) Pemerintah Daerah bertanggungjawab atas terjaminnya KLLAJ Untuk menjamin KLLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pemerintah Daerah menyusun dan melaksanakan RAK LLAJ Daerah.
- (2) RAK LLAJ Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (2) memuat:
 - a. sasaran Pemerintah Daerah;
 - b. arah kebijakan strategis berdasarkan RUNK LLAJ, RAK LLAJ Kementerian/Lembaga, RAK LLAJ Provinsi;
 - c. kebutuhan regulasi Daerah dan tatanan kelembagaan Pemerintah Daerah;
 - d. rencana aksi dan target kinerja; dan

- e. rencana pendanaan.
- (3) RAK LLAJ Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (3), disusun berdasarkan:
 - a. RUNK LLAJ;
 - b. RAK Kementerian/Lembaga;
 - c. RAK pemerintah daerah Provinsi; dan
 - d. rencana pembangunan jangka panjang dan menengah Daerah.
- (4) Dalam menyusun RAK LLAJ Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (2), Pemerintah Daerah melibatkan partisipasi masyarakat dan badan usaha.
- (5) RAK LLAJ Daerah yang telah disusun sebagaimana dimaksud dalam ayat (4), ditetapkan dengan Peraturan Bupati.
- (6) RAK LLAJ Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (2) berlaku selama 5 (lima) tahun dan dilakukan evaluasi secara berkala setiap tahun.

Pasal 89

- (1) Pelaksanaan dan pengendalian RAK LLAJ Daerah dilakukan dalam rangka pencapaian sasaran atau hasil yang diinginkan berupa penurunan tingkat fatalitas akibat kecelakaan dan biaya sosial sebagai dampak kecelakaan Lalu Lintas.
- (2) Penurunan fatalitas akibat kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan melaksanakan tindakan langsung secara sinergi melalui:
 - a. pemenuhan persyaratan laik fungsi Jalan;
 - b. pemenuhan persyaratan keselamatan Kendaraan Bermotor;
 - c. penegakan hukum ketentuan keselamatan berlalu lintas; dan
 - d. penanganan korban kecelakaan
- (3) Pemenuhan persyaratan laik fungsi jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a, paling sedikit dilakukan dengan cara:
 - a. melaksanakan pembangunan Jalan;
 - b. melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas di Jalan;
 - c. melakukan uji laik fungsi Jalan;
 - d. melaksanakan pemantauan dan penilaian kondisi Jalan;
 - e. melakukan inspeksi Jalan; dan
 - f. melakukan audit Jalan.
- (4) Pemenuhan persyaratan keselamatan kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b paling sedikit melalui:
 - a. pelaksanaan uji berkala Kendaraan Bermotor;
 - b. penerbitan kartu uji Kendaraan Bermotor; dan
 - c. penerbitan tanda uji Kendaraan Bermotor.
- (5) Penegakan hukum ketentuan persyaratan keselamatan berlalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c paling sedikit dilakukan terhadap pelanggaran:
 - a. persyaratan keselamatan jalan;
 - b. tata cara berlalu lintas;
 - c. persyaratan teknis dan laik jalan;
 - d. tata cara muat; dan
 - e. pelaksanaan uji kendaraan bermotor.

- (6) Penanganan korban kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf d paling sedikit memuat:
- a. pemberian pertolongan pertama pada korban kecelakaan di lokasi kejadian;
 - b. evakuasi korban dari lokasi kejadian ke pusat Kesehatan masyarakat atau rumah sakit terdekat;
 - c. pengobatan korban;
 - d. perawatan korban;
 - e. rehabilitasi korban; dan
 - f. penjaminan biaya penanganan korban.
- (7) Pelaksanaan tindakan langsung sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaksanakan secara bersinergi sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 90

- (1) Perusahaan Angkutan umum wajib:
- a. melaksanakan program pembangunan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ramah lingkungan yang telah ditetapkan oleh Pemerintah;
 - b. menyediakan sarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ramah lingkungan;
 - c. memberi informasi yang jelas, benar, dan jujur mengenai kondisi jasa angkutan umum;
 - d. memberi penjelasan mengenai penggunaan, perbaikan, dan pemeliharaan sarana angkutan umum; dan
 - e. mematuhi baku mutu lingkungan hidup.
- (2) Perusahaan Angkutan Umum wajib membuat, melaksanakan, dan menyempurnakan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum dengan berpedoman pada RUNK LLAJ.
- (3) Pembuatan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dilakukan dalam jangka waktu paling lama 3 (tiga) bulan sejak izin penyelenggaraan angkutan umum diberikan.
- (4) Dalam pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2), Pemerintah Daerah melaksanakan pembinaan terhadap perusahaan angkutan umum.
- (5) Pembinaan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) meliputi:
- a. pelaksanaan penilaian Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum;
 - b. pemberian bimbingan teknis dan bantuan teknis; dan
 - c. pengawasan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum melalui audit, inspeksi, dan pengamatan dan pemantauan.
- (6) Dalam rangka melaksanakan pembinaan sebagaimana dimaksud pada ayat (4), Perangkat Daerah yang menyelenggarakan urusan pemerintahan dalam bidang sarana dan Prasarana LLAJ, menyiapkan pedoman pembuatan, pelaksanaan, dan penyempurnaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.

- (7) Pedoman sebagaimana dimaksud pada ayat (6), ditetapkan dengan Peraturan Bupati.

Pasal 91

- (1) Pemerintah Daerah melaksanakan pengawasan terhadap pelaksanaan program KLLAJ, meliputi:
 - a. audit bidang KLLAJ;
 - b. inspeksi bidang KLLAJ; dan
 - c. pengamatan dan pemantauan bidang KLLAJ.
- (2) Lingkup pengawasan terhadap pelaksanaan program KLLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi bidang:
 - a. jalan;
 - b. sarana dan prasarana; dan
 - c. pengemudi kendaraan bermotor.
- (3) Pengawasan terhadap pelaksanaan program KLLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dilaksanakan oleh masing-masing instansi pembina LLAJ dan dikoordinasikan dalam Forum LLAJ Daerah dengan berpedoman pada peraturan perundang-undangan.

Pasal 92

- (1) Hasil pengawasan melalui audit bidang KLLAJ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 91 ayat (1) huruf a berupa rekomendasi dalam rangka peningkatan KLLAJ.
- (2) Hasil pengawasan melalui inspeksi bidang KLLAJ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 91 ayat (1) huruf b berupa laporan keadaan dan kinerja obyek yang diinspeksi dalam rangka peningkatan KLLAJ.
- (3) Hasil pengawasan melalui pengamatan dan pemantauan Bidang KLLAJ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 91 ayat (1) huruf c berupa laporan perkembangan situasi dan kondisi KLLAJ.
- (4) Hasil pengawasan sebagaimana dimaksud ayat (1) sampai dengan ayat (3), harus ditindaklanjuti dengan tindakan korektif dan/atau penegakan hukum.
- (5) Tindakan korektif sebagaimana dimaksud pada ayat (4) berupa:
 - a. perbaikan kinerja terhadap audit dan inspeksi; dan
 - b. perubahan kebijakan dan/atau regulasi KLLAJ.
- (6) Pengekan hukum sebagaimaa dimaksud pada ayat (4) berupa pengenaan sanksi administratif sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 93

Ketentuan lebih lanjut mengenai perencanaan, pelaksanaan, pengendalian, dan pengawasan diatur dalam Peraturan Bupati.

BAB XVI

SUMBER DAYA MANUSIA BIDANG LLAJ

Pasal 94

Pemerintah Daerah wajib mengembangkan sumber daya manusia untuk menghasilkan petugas yang profesional dan memiliki kompetensi di bidang LLAJ.

Pasal 95

- (1) Pemerintah Daerah wajib memberikan layanan dan kemudahan serta menjamin terselenggaranya pendidikan dan pelatihan bagi tenaga mekanik dan Pengemudi.
- (2) Pemerintah Daerah wajib melakukan pembinaan terhadap manajemen Perusahaan Angkutan Umum untuk meningkatkan kualitas pelayanan, Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

BAB XVII PENYELENGGARAAN SISTEM INFORMASI DAN KOMUNIKASI LLAJ

Pasal 96

- (1) Untuk mendukung Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan sistem informasi dan komunikasi yang terpadu.
- (2) Pemerintah Daerah menyelenggarakan Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 97

- (1) Sistem Informasi dan Komunikasi LLAJ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 92 ayat (2) merupakan sub sistem dalam Sistem Informasi dan Komunikasi LLAJ.
- (2) Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terpadu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikendalikan oleh pusat kendali yang mengintegrasikan data, informasi, dan komunikasi dari setiap sub sistem.
- (3) Data, informasi, dan komunikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus dapat diakses oleh setiap pembina LLAJ.

BAB XVIII PARTISIPASI MASYARAKAT

Pasal 98

- (1) Masyarakat berhak untuk berpartisipasi dalam penyelenggaraan LLAJ.
- (2) Peran serta masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
 - a. pemantauan dan penjagaan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran LLAJ;
 - b. masukan kepada instansi pembina dan penyelenggara LLAJ di tingkat pusat dan Daerah dalam penyempurnaan peraturan, pedoman, dan standar teknis di bidang LLAJ;

- c. pendapat dan pertimbangan kepada instansi pembina dan penyelenggara LLAJ di tingkat pusat dan Daerah terhadap kegiatan penyelenggaraan LLAJ yang menimbulkan dampak lingkungan; dan
 - d. dukungan terhadap penyelenggaraan LLAJ.
- (3) Pemantauan masukan, pendapat, dan/atau dukungan yang disampaikan oleh masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dapat dipertimbangkan dan ditindaklanjuti oleh Pemerintah Daerah.

Pasal 99

- (1) Masyarakat bertanggung jawab dalam pemeliharaan sarana dan prasarana Jalan, pengembangan disiplin dan etika berlalu lintas, dan berpartisipasi dalam pemeliharaan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran LLAJ.
- (2) Setiap orang, badan usaha kelompok atau organisasi dilarang merusak Perlengkapan Jalan atau sarana dan Prasarana LLAJ sebagai bentuk tanggung jawab partisipasi dalam pemeliharaan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran LLAJ.

BAB XIX

PEMERIKSAAN, PENINDAKAN DAN PEMINDAHAN

Bagian Kesatu

Pemeriksaan Kendaraan Bermotor

Pasal 100

- (1) Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran LLAJ ditujukan kepada Kendaraan Bermotor Wajib Uji dengan tujuan:
 - a. terpenuhinya persyaratan teknis dan laik Jalan; dan
 - b. terpenuhinya kelengkapan dokumen perizinan dan kelengkapannya bagi Kendaraan Bermotor angkutan umum.
- (2) Pemeriksaan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. tanda bukti lulus uji;
 - b. fisik Kendaraan Bermotor;
 - c. daya angkut dan/atau cara pengangkutan barang; dan/atau
 - d. izin penyelenggaraan angkutan.
- (3) Tata cara pemeriksaan kendaraan bermotor di Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Bagian Kedua

Penindakan Pelanggaran LLAJ

Pasal 101

- (1) Penindakan Pelanggaran LLAJ didasarkan atas hasil:
 - a. temuan dalam proses Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan;
 - b. laporan; dan/atau

- c. rekaman peralatan elektronik.
- (2) Penindakan Pelanggaran LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Bagian Ketiga Pemindahan Kendaraan

Pasal 102

- (1) Pemerintah Daerah dapat melakukan pemindahan Kendaraan untuk melakukan penertiban dan memberikan kenyamanan bagi pengguna Jalan.
- (2) Pemindahan Kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan:
 - a. atas permintaan pemilik dan/atau pengguna Kendaraan; atau
 - b. atas pelanggaran parkir yang dilakukan oleh pemilik dan/atau pengguna Kendaraan.

Pasal 103

- (1) Pemindahan Kendaraan atas permintaan pemilik dan/atau pengguna Kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 102 ayat (2) huruf a dilakukan dalam hal kendaraan rusak dan/atau mogok.
- (2) Pemindahan Kendaraan Bermotor atas pelanggaran parkir oleh pemilik dan/atau pengguna Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 102 ayat (2) huruf b dilakukan dalam hal sebagai berikut:
 - a. kendaraan yang parkir pada tempat larangan parkir kendaraan yang dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas dan/atau Marka Jalan; dan
 - b. kendaraan yang parkir di dalam radius 30 (tiga puluh) meter pada persimpangan.
- (3) Perangkat Daerah melaksanakan Pemindahan terhadap kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2).
- (4) Dalam hal pelaksanaan pemindahan kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdapat kendala teknis, dapat dilakukan dengan cara penggepokan pada roda kendaraan atau penggepokan ban dengan pencabutan pentil roda kendaraan.
- (5) Pemindahan Kendaraan sebagaimana dalam Pasal 102 ayat (1) dilaksanakan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB XX PENCEGAHAN DAN PENANGGULANGAN DAMPAK LINGKUNGAN LLAJ

Pasal 104

- (1) Setiap Kendaraan Bermotor yang beroperasi di Jalan wajib memenuhi persyaratan ambang batas emisi gas buang dan tingkat kebisingan.
- (2) Tata cara, persyaratan, dan prosedur penanganan ambang batas emisi Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 105

- (1) Setiap pemilik dan/atau Pengemudi Kendaraan Bermotor dan Perusahaan Angkutan Umum wajib mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan.
- (2) Setiap pemilik dan/atau Pengemudi Kendaraan Bermotor dan Perusahaan Angkutan Umum wajib melakukan perbaikan terhadap kendaraannya jika terjadi kerusakan yang dapat mengakibatkan terjadinya pencemaran udara dan kebisingan.

BAB XXI SANKSI ADMINISTRASI

Pasal 106

- (1) Setiap orang atau badan usaha yang melanggar ketentuan Pasal 5 ayat (2), Pasal 5 ayat (5), Pasal 50 ayat (1), Pasal 56 ayat (1), Pasal 66 ayat (3), Pasal 69 ayat (2), Pasal 79 ayat (1), Pasal 86 ayat (1) dan ayat (2), Pasal 90 ayat (1) dan ayat (2), Pasal 105 ayat (1) dan ayat (2) dikenakan sanksi administratif.
- (2) Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa:
 - a. teguran lisan;
 - b. teguran tertulis;
 - c. penghentian sementara kegiatan;
 - d. penghentian tetap kegiatan;
 - e. pencabutan sementara izin;
 - f. pencabutan tetap izin; dan/atau
 - g. denda administratif.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dalam Peraturan Bupati.

BAB XXII KETENTUAN PIDANA

Pasal 107

- (1) PPNS di lingkungan Pemerintah Daerah dan/atau Kepolisian dengan kewenangannya, berwenang untuk melakukan penyidikan terhadap pelanggaran Peraturan Daerah ini.
- (2) PPNS sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berwenang:
 - a. menerima laporan atau pengaduan berkenaan dengan tindak pidana di bidang penyelenggaraan LLAJ;
 - b. melakukan pemeriksaan atas kebenaran laporan atau pengaduan berkenaan dengan tindak pidana di bidang penyelenggaraan LLAJ;
 - c. melakukan pemanggilan terhadap perseorangan atau badan usaha untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau sanksi dalam tindak pidana di bidang penyelenggaraan LLAJ;
 - d. melakukan pemeriksaan terhadap perorangan yang diduga melakukan tindak pidana di bidang penyelenggaraan LLAJ;

- e. memeriksa tanda pengenal seseorang yang berada di tempat terjadinya tindak pidana di bidang penyelenggaraan LLAJ;
 - f. melakukan penggeledahan dan penyitaan barang bukti tindak pidana di bidang penyelenggaraan LLAJ;
 - g. meminta keterangan atau barang bukti dari perorangan sehubungan dengan tindak pidana di bidang penyelenggaraan LLAJ;
 - h. meminta bantuan ahli dalam rangka pelaksanaan tugas penyidikan;
 - i. membuat dan menandatangani berita acara; dan
 - j. menghentikan penyidikan apabila tidak terdapat cukup bukti tentang adanya tindak pidana di bidang penyelenggaraan LLAJ.
- (3) PPNS sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memberitahukan dimulainya penyidikan dan menyerahkan hasil penyidikan tersebut kepada penuntut umum melalui penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pasal 108

- (1) Setiap orang yang melanggar ketentuan dalam Pasal 53 dan Pasal 60 ayat (1) ayat (2), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga bulan) dan/atau pidana denda paling banyak Rp 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).
- (2) Tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan pelanggaran

Pasal 109

- (1) Setiap Penyelenggara Jalan yang tidak melaksanakan sebagaimana ketentuan Pasal 16 ayat (1) dan ayat (2), 22 ayat (1), dapat dipidana atau didenda sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (2) Setiap orang, badan usaha kelompok atau organisasi melanggar ketentuan Pasal 99 ayat (2), dapat dipidana atau didenda sesuai dengan ketentuan Peraturan perundang-undangan.

BAB XXIII KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 110

- (1) Perizinan yang telah dikeluarkan sebelum berlakunya peraturan daerah ini, dinyatakan masih tetap berlaku sampai habis masa berlakunya.
- (2) Perizinan yang sedang dalam proses pada saat ditetapkan peraturan daerah ini, harus disesuaikan dengan peraturan daerah ini.

BAB XXIV KETENTUAN PENUTUP

Pasal 111

Peraturan pelaksanaan dari Peraturan Daerah ini harus ditetapkan paling lama 1 (satu) tahun terhitung sejak Peraturan Daerah ini diundangkan.

Pasal 112

Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Daerah ini dengan penempatannya pada Lembaran Daerah Kabupaten Lebak.

Ditetapkan di Lebak
pada tanggal ...,, 2025
BUPATI LEBAK,

M. HASBI ASYIDIKI JAYABAYA

Diundangkan di Lebak
pada tanggal ..., 2025
SEKRETARIS DAERAH KABUPATEN LEBAK,

HALSON NAINGGOLAN

LEMBARAN DAERAH KABUPATEN LEBAK TAHUN ... NOMOR ...
NOREG PERATURAN DAERAH KABUPATEN LEBAK ...

PENJELASAN
ATAS
RANCANGAN PERATURAN DAERAH KABUPATEN LEBAK
NOMOR ... TAHUN ...
TENTANG
PENYELENGGARAAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

I. UMUM

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) mempunyai peranan yang sangat penting bagi kehidupan pembangunan di Daerah, yang memiliki fungsi sebagai penggerak dan pendorong pelaksanaan pembangunan. Pentingnya peranan LLAJ sebagai sarana pendukung bagi proses pemerataan pembangunan dengan menghubungkan satu daerah ke daerah lainnya. Penyelenggaraan LLAJ dilakukan dengan memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal, mewujudkan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar, tepat, tertib dan teratur, efisien, serta mewujudkan etika berlalu lintas dan budaya bangsa, dan terwujudnya penegakkan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat dalam pembangunan ekonomi di Indonesia, serta memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa. Penyelenggaraan LLAJ juga merupakan hak mobilitas bagi seseorang yang seharusnya dilindungi dan diatur oleh Negara.

Dalam mencapai tujuan yang diamanatkan Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 tersebut, maka dilakukanlah pembangunan nasional di dalam segala bidang kehidupan baik non fisik maupun pembangunan fisik salah satunya adalah pembangunan di bidang LLAJ. Mengingat penting dan strategisnya peranan LLAJ yang menguasai hajat hidup orang banyak dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat merupakan tanggung jawab pemerintah sebagai salah satu penyelenggara LLAJ. Hal ini terutama yang berkaitan dengan penyediaan prasarana dan sarana angkutan umum. Pemerintah adalah institusi pembina yang bertanggung jawab terhadap kinerja dari sektor transportasi.

Sejalan dengan itu, sistem transportasi wilayah yang meliputi jaringan prasarana dan sarana serta jasa pelayanan angkutan diarahkan secara terpadu dan intermoda agar terwujud suatu sistem distribusi yang mampu memberikan jasa pelayanan yang bermutu dan terjangkau serta menghasilkan manfaat yang sebesar-besarnya bagi kepentingan masyarakat Kabupaten Lebak.

II. PASAL DEMI PASAL

Pasal 1

Cukup Jelas.

Pasal 2

Ayat (1)

Cukup Jelas.

Ayat (2)

Huruf a

Cukup Jelas.

Huruf b
Cukup Jelas.

Huruf c
Cukup Jelas.

Huruf d
Cukup Jelas.

Huruf e
Cukup Jelas.

Huruf f
Yang dimaksud dengan “jalan kabupaten” adalah seluruh Jaringan Jalan yang berada dalam wilayah administratif kota, kecuali jalan nasional dan jalan provinsi.

Huruf g
Yang dimaksud dengan “jalan kabupaten” adalah seluruh Jaringan Jalan yang berada dalam wilayah administratif kota, kecuali jalan nasional dan jalan provinsi.

Huruf h
Cukup Jelas.

Huruf i
Cukup Jelas.

Huruf j
Cukup Jelas.

Huruf k
Cukup Jelas.

Huruf l
Cukup Jelas.

Huruf m
Cukup Jelas.

Huruf n
Cukup Jelas.

Huruf o
Cukup Jelas.

Huruf p
Cukup Jelas.

Huruf q
Cukup Jelas.

Ayat (3)

Huruf a
Cukup Jelas.

Huruf b
Cukup Jelas.

Huruf c
Cukup Jelas.

Pasal 3

Cukup Jelas

Pasal 4

Ayat (1)

Cukup Jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “Forum LLAJ” adalah badan ad-hoc yang berfungsi sebagai wahana untuk menyinergikan tugas pokok dan fungsi setiap instansi penyelenggara Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka:

- a. menganalisis permasalahan;
- b. menjembatani, menemukan solusi, dan meningkatkan kualitas pelayanan; dan
- c. bukan sebagai aparat penegak hukum.

Ayat (3)

Cukup Jelas.

Ayat (4)

Cukup Jelas.

Ayat (5)

Huruf a

Cukup Jelas.

Huruf b

Cukup Jelas.

Huruf c

Cukup Jelas.

Huruf d

Cukup Jelas.

Huruf e

Cukup Jelas.

Huruf f

Cukup Jelas.

Huruf g

Cukup Jelas.

Huruf h

Cukup Jelas.

Ayat (6)

Cukup Jelas.

Pasal 5

Cukup Jelas

Pasal 6

Cukup Jelas

Pasal 7

Cukup Jelas.

Pasal 8

Ayat (1)

Cukup Jelas.

Ayat (2)

Huruf a

Yang dimaksud dengan “rencana tata ruang wilayah nasional” adalah rencana tata ruang nasional sebagaimana diatur dalam Undang-Undang tentang Penataan Ruang.

Huruf b

Cukup Jelas.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “rencana tata ruang wilayah provinsi” adalah rencana tata ruang provinsi sebagaimana diatur dalam Undang-Undang tentang Penataan Ruang.

Huruf d

Cukup Jelas.

Huruf e

Yang dimaksud dengan “rencana tata ruang wilayah Daerah” adalah rencana tata ruang wilayah kota sebagaimana diatur dalam Undang-Undang tentang Penataan Ruang.

Ayat (3)

Huruf a

Cukup Jelas.

Huruf b

Cukup Jelas.

Huruf c

Cukup Jelas.

Huruf d

Cukup Jelas.

Pasal 9

Cukup Jelas

Pasal 10

Cukup Jelas.

Pasal 11

Cukup Jelas

Pasal 12

Cukup Jelas

Pasal 13

Cukup Jelas

Pasal 14

Cukup Jelas.

Pasal 15

Cukup Jelas

Pasal 16

Cukup Jelas

Pasal 17

Cukup Jelas.

Pasal 18

Cukup Jelas

Pasal 19

Cukup Jelas

Pasal 20

Cukup Jelas

Pasal 21

Cukup Jelas

Pasal 22

Cukup Jelas

Pasal 23

Cukup Jelas

Pasal 24

Cukup Jelas.

Pasal 25

Cukup Jelas

Pasal 26

Cukup Jelas

Pasal 27

Cukup Jelas.

Pasal 28

Cukup Jelas

Pasal 29

Ayat (1)

Huruf a

Cukup Jelas.

Huruf b

Cukup Jelas.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “dimensi” adalah ukuran muatan yang didasarkan pada panjang, lebar, dan tinggi bak kendaraan yang memenuhi persyaratan keselamatan Kendaraan, Pengemudi, dan Pengguna Jalan lain.

Huruf d

Cukup Jelas.

Ayat (2)

Cukup Jelas.

Pasal 30

Ayat (1)

Huruf a

Cukup Jelas.

Huruf b

Cukup Jelas.

Ayat (2)

Cukup Jelas.

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan “dimensi” adalah ukuran muatan yang didasarkan pada panjang, lebar, dan tinggi bak kendaraan yang memenuhi persyaratan keselamatan Kendaraan, Pengemudi, dan Pengguna Jalan lain.

Ayat (4)

Cukup Jelas.

Pasal 31

Ayat (1)

Cukup Jelas.

Ayat (2)

Huruf a

Cukup Jelas.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “dimensi” adalah ukuran muatan yang didasarkan pada panjang, lebar, dan tinggi bak

kendaraan yang memenuhi persyaratan keselamatan
Kendaraan, Pengemudi, dan Pengguna Jalan lain.

Huruf c

Cukup Jelas.

Huruf d

Cukup Jelas.

Huruf e

Cukup Jelas.

Huruf f

Cukup Jelas.

Ayat (3)

Cukup Jelas.

Ayat (4)

Cukup Jelas.

Ayat (5)

Cukup Jelas.

Pasal 32

Cukup Jelas

Pasal 33

Cukup Jelas

Pasal 34

Cukup Jelas.

Pasal 35

Cukup Jelas

Pasal 36

Cukup Jelas

Pasal 37

Cukup Jelas.

Pasal 38

Cukup Jelas

Pasal 39

Cukup Jelas

Pasal 40

Cukup Jelas

Pasal 41

Ayat (1)

Huruf a

Cukup Jelas.

Huruf b

Cukup Jelas.

Huruf c

Cukup Jelas.

Huruf d

Cukup Jelas.

Huruf e

Cukup Jelas.

Huruf f

Cukup Jelas.

Huruf g

Cukup Jelas.

Huruf h

Cukup Jelas.

Huruf i

Cukup Jelas.

Huruf j

Cukup Jelas.

Ayat (2)

Cukup Jelas.

Ayat (3)

Huruf a

Cukup Jelas.

Huruf b

Cukup Jelas.

Huruf c

Cukup Jelas.

Huruf d

Cukup Jelas.

Huruf e

Yang dimaksud dengan “dimensi” adalah ukuran muatan yang didasarkan pada panjang, lebar, dan tinggi bak kendaraan yang memenuhi persyaratan keselamatan Kendaraan, Pengemudi, dan Pengguna Jalan lain.

Pasal 42

Cukup Jelas

Pasal 43

Cukup Jelas

Pasal 44

Cukup Jelas.

Pasal 45

Cukup Jelas

Pasal 46

Cukup Jelas

Pasal 47

Cukup Jelas.

Pasal 48

Cukup Jelas

Pasal 49

Cukup Jelas

Pasal 50

Cukup Jelas

Pasal 51

Cukup Jelas

Pasal 52

Cukup Jelas

Pasal 53

Cukup Jelas

Pasal 54

Cukup Jelas.
Pasal 55
Cukup Jelas
Pasal 56
Cukup Jelas
Pasal 57
Cukup Jelas.
Pasal 58
Cukup Jelas
Pasal 59
Cukup Jelas
Pasal 60
Cukup Jelas
Pasal 61
Cukup Jelas
Pasal 62
Cukup Jelas
Pasal 63
Cukup Jelas
Pasal 64
Cukup Jelas.
Pasal 65
Cukup Jelas
Pasal 66
Cukup Jelas
Pasal 67
Cukup Jelas.
Pasal 68
Cukup Jelas
Pasal 69
Cukup Jelas
Pasal 70
Cukup Jelas
Pasal 71
Cukup Jelas
Pasal 72
Cukup Jelas
Pasal 73
Cukup Jelas
Pasal 74
Cukup Jelas.
Pasal 75
Cukup Jelas
Pasal 76
Cukup Jelas
Pasal 77
Cukup Jelas.
Pasal 78
Cukup Jelas

Pasal 79

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur” adalah pembangunan baru, perubahan penggunaan lahan, perubahan intensitas tata guna lahan dan/atau perluasan lantai bangunan dan/atau perubahan intensitas penggunaan, perubahan kerapatan guna lahan tertentu, penggunaan lahan tertentu, antara lain Terminal, Parkir untuk umum di luar Ruang Milik Jalan, tempat pengisian bahan bakar minyak, dan fasilitas umum lain. Analisis dampak lalu lintas dalam implementasinya dapat diintegrasikan dengan analisis mengenai dampak lingkungan.

Ayat (2)

Huruf a

Cukup Jelas.

Huruf b

Cukup Jelas.

Huruf c

Cukup Jelas.

Huruf d

Cukup Jelas.

Huruf e

Cukup Jelas.

Huruf f

Cukup Jelas.

Huruf g

Cukup Jelas.

Ayat (3)

Huruf a

Cukup Jelas.

Huruf b

Cukup Jelas.

Huruf c

Cukup Jelas.

Ayat (4)

Huruf a

Cukup Jelas.

Huruf b

Cukup Jelas.

Huruf c

Cukup Jelas.

Huruf d

Cukup Jelas.

Huruf e

Cukup Jelas.

Huruf f

Cukup Jelas.

Huruf g

Cukup Jelas.

Huruf h
Cukup Jelas.

Ayat (5)
Huruf a
Cukup Jelas.

Huruf b
Cukup Jelas.

Huruf c
Cukup Jelas.

Ayat (6)
Cukup Jelas.

Ayat (7)
Cukup Jelas.

Pasal 80
Cukup Jelas

Pasal 81
Cukup Jelas

Pasal 82
Cukup Jelas

Pasal 83
Cukup Jelas

Pasal 84
Cukup Jelas.

Pasal 85

Ayat (1)
Yang dimaksud dengan “kendaraan khusus” adalah Kendaraan Bermotor yang dirancang khusus yang memiliki fungsi dan rancang bangun tertentu, antara lain:

- a. Kendaraan Bermotor Tentara Nasional Indonesia;
- b. Kendaraan Bermotor Kepolisian Negara Republik Indonesia;
- c. alat berat antara lain bulldozer, traktor, mesin gilas (stoomwaltz), forklift, loader, excavator, dan crane; serta
- d. Kendaraan khusus penyandang disabilitas.

Ayat (2)
Cukup Jelas.

Ayat (3)
Cukup Jelas.

Ayat (4)
Cukup Jelas.

Ayat (5)
Cukup Jelas.

Ayat (6)
Huruf a
Cukup Jelas.

Huruf b
Cukup Jelas.

Huruf c
Cukup Jelas.

Huruf d

Cukup Jelas.

Ayat (7)

Cukup Jelas.

Pasal 86

Cukup Jelas

Pasal 87

Cukup Jelas.

Pasal 88

Cukup Jelas

Pasal 89

Cukup Jelas

Pasal 90

Cukup Jelas

Pasal 91

Cukup Jelas

Pasal 92

Cukup Jelas

Pasal 93

Cukup Jelas

Pasal 94

Cukup Jelas.

Pasal 95

Cukup Jelas

Pasal 96

Cukup Jelas

Pasal 97

Cukup Jelas.

Pasal 98

Cukup Jelas

Pasal 99

Cukup Jelas

Pasal 100

Cukup Jelas

Pasal 101

Cukup Jelas

Pasal 102

Cukup Jelas

Pasal 103

Cukup Jelas

Pasal 104

Cukup Jelas.

Pasal 105

Cukup Jelas

Pasal 106

Cukup Jelas

Pasal 107

Cukup Jelas.

Pasal 108

Cukup Jelas

Pasal 109

Cukup Jelas

Pasal 110

Cukup Jelas

Pasal 111

Cukup Jelas

Pasal 112

Cukup Jelas