



NASKAH AKADEMIK
RANCANGAN PERATURAN DAERAH
KABUPATEN JEPARA
TENTANG
PENYELENGGARAAN LALU LINTAS
DAN ANGKUTAN JALAN

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT DAERAH
KABUPATEN JEPARA

TAHUN 2021



KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadirat Tuhan yang Maha Esa, atas berkat dan rahmat-Nya sehingga Penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Jepara tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat disusun sebagai persiapan pembentukan peraturan daerah.

Penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Jepara tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini sebagai upaya untuk merumuskan konsep pemikiran pengembangan dan perwujudan tertib lalu lintas di wilayah Kabupaten Jepara, khususnya dalam hal Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan memberikan kerangka hukum (*legal framework*) bagi perumusan ketentuan dan pasal-pasal bagi penyusunan Draft Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Jepara tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kebijakan teknis terkait Penyelenggaraan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Kabupaten Jepara dipandang perlu dilakukan analisis secara mendalam dan secara khusus mengingat masalah pokok lalu lintas adalah masalah yang dihadapi sebagaian besar daerah di Indonesia. Sehingga dari itu semua jika tidak dilakukan pengelolaan dengan baik maka implikasi yang ditimbulkan akan serius bagi kepentingan masyarakat. Harapan besar melalui sehingga Penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Jepara tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat menjadi formulasi tepat bagi pelaksanaan, penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Naskah Akademik ini kami harapkan mendapatkan masukan dari *stakeholder* terkait demi penyempurnaan laporan. Akhirnya atas perhatian dan kepercayaan yang diberikan, kami mengucapkan banyak terima kasih.

Jepara, Agustus 2021
Tim Penyusun

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	iii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Identifikasi Masalah	5
1.3 Tujuan, Maksud dan Target Kegiatan	6
1.4 Metode Penyusunan	7
BAB II KAJIAN TEORETIS DAN PRAKTIK EMPIRIS	12
2.1 KAJIAN TEORITIS	12
2.1.1 Tinjauan Tentang Pemerintahan Daerah.....	12
2.1.2 Tinjauan Tentang Pelayanan Publik.....	16
2.1.3 Tinjauan Tentang Transportasi.....	19
2.1.4 Tinjauan Tentang Jalan.....	21
2.1.5 Tinjauan Tentang Lalu Lintas	24
2.1.6 Transportasi	27
2.1.7 Tinjauan Tentang Manajemen Rekayasa Lalu Lintas	29
2.2 PRAKTIK EMPIRIS	32
BAB III EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG- UNDANGAN TERKAIT.....	39
BAB IV LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS	75
4.1 Landasan Filosofis	75
4.2 Landasan Sosiologis	77
4.3 Landasan Yuridis.....	78
BAB V JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP MATERI MUATAN PERATURAN DAERAH	81
5.1 Menimbang dan Mengingat.....	83
5.2 Ketentuan Umum	88
5.3 Asas dan Tujuan.....	93

5.4	Ruang Lingkup	95
5.5	Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan	96
5.6	Penyelenggaraan Jalan Kabupaten	97
5.7	Sarana Dan Prasarana Lalu Lintas	98
5.8	Penggunaan Jalan Dalam Kondisi Khusus	98
5.9	Peran Serta Masyarakat.....	98
5.10	Larangan	98
5.11	Pembinaan, Pengawasan, Penertiban Dan Evaluasi.....	98
5.12	Sanksi Administratif.....	99
5.13	Ketentuan Pidana	99
5.14	Ketentuan Penyidikan	99
5.15	Ketentuan Penutup	101
BAB VI	PENUTUP	102
6.1	Simpulan.....	102
6.2	Saran.....	103
DAFTAR PUSTAKA		105

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peranan yang strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional. Untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan perlu diatur mengenai Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Jepara.

Sistem lalu lintas yang tertib, lancar, efektif dan efisien dibutuhkan untuk mendukung pengembangan wilayah, pembangunan ekonomi, mobilitas manusia, barang dan jasa yang muaranya meningkatkan daya saing nasional. Sebagai urat nadi kehidupan politik ekonomi, sosial budaya dan peran transportasi memiliki peranan vital dalam memperkuat ketahanan nasional. Sebagai pendukung pembangunan sektor-sektor lain, pembangunan sektor transportasi dan lalu lintas berfungsi untuk menyediakan jasa pelayanan angkutan bagi arus pergerakan orang, barang dan jasa. Oleh karena itu pengembangan sektor lalu lintas harus diselenggarakan secara efisien handal dan berkualitas melalui serangkaian program pembangunan yang menyeluruh terarah dan terpadu serta berkesinambungan.

Pertumbuhan wilayah perkotaan pada dasarnya ditunjukkan oleh meningkatnya aktivitas kota serta perkembangan fisik kota. Salah satu dampak yang sangat

dirasakan diindikasikan oleh adanya pertumbuhan arus pergerakan kendaraan yang sangat pesat pada setiap ruas jalan. Volume lalu lintas yang melebihi kapasitas jalan dapat mengakibatkan kemacetan. Kemacetan yang terjadi mengakibatkan kerugian bagi pengguna jasa transportasi baik kerugian materi berupa bertambahnya biaya operasional kendaraan maupun waktu yang terbuang akibat adanya penundaan.

Ketidakseimbangan antara pertumbuhan jumlah kendaraan dengan pertumbuhan ruang jalan dan kurang meratanya sebaran pusat-pusat kegiatan kota semakin mendorong terjadinya permasalahan pergerakan lalu lintas kota. Tingginya pertumbuhan kendaraan yang beroperasi di jalan umumnya didominasi oleh meningkatnya kendaraan pribadi baik mobil maupun sepeda motor sebagai dampak dari masih rendahnya kualitas pelayanan dari kendaraan umum (Purwanto & Yulipriyono, 2015).

Disinilah maka pentingnya 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. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Langkah lain yang dilakukan dalam pelaksanaan tertib lalu lintas adalah pembatasan lalu lintas kendaraan perseorangan pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu tertentu meliputi pembatasan lalu lintas kendaraan barang, pembatasan lalu lintas

sepeda motor, pembatasan ruang parkir pada kawasan tertentu dengan batasan ruang parkir maksimal, dan/atau pembatasan lalu lintas kendaraan tidak bermotor umum.

Transportasi merupakan salah satu sektor yang berperan sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat dan perkembangan wilayah atau daerah baik itu daerah perdesaan maupun daerah perkotaan. Sistem transportasi yang ada dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk dan sumberdaya lainnya yang dapat mendukung terjadinya pertumbuhan ekonomi di suatu daerah. Di samping itu, transportasi juga memiliki peran penting untuk menciptakan peluang kegiatan yang lain, seperti kegiatan perdagangan antar wilayah dan mengurangi perbedaan antar wilayah, sehingga mendorong terjadinya pembangunan antar wilayah. Dengan demikian, penyelenggaraan transportasi dalam konteks pengembangan suatu wilayah dapat menjadi stimulan bagi perkembangan di semua lini atau bidang kehidupan, baik perdagangan, pendidikan, kesehatan, industri maupun sektor-sektor lainnya secara merata di seluruh pelosok wilayah. Agar penyelenggaraan sarana dan prasarana transportasi ke depan memiliki arah dan tujuan yang jelas, maka penyelenggaraannya perlu diwujudkan sesuai dengan asas dan tujuan dari transportasi itu sendiri, dimana harus diselenggarakan atas asas manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, adil dan merata, keseimbangan, kepentingan umum, keterpaduan, kesadaran hukum dan percaya diri sendiri. Sedangkan tujuan diselenggarakannya transportasi adalah untuk menopang kebutuhan manusia akan pergerakan, termasuk barang, dan/atau jasa dengan memperhatikan aspek keselamatan, keamanan, kecepatan, kelancaran, ketertiban dan keteraturan, kenyamanan dan efisiensi. Selain itu, penyelenggaraan

transportasi harus mampu mewujudkan keterpaduan layanan dan menjangkau seluruh pelosok wilayah dalam rangka menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas, sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan wilayah dengan biaya terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Memperhatikan dan memaknai pentingnya penyelenggaraan transportasi bagi pengembangan suatu wilayah, Pemerintah Kabupaten Jepara memandang perlu untuk melakukan penataan transportasi dan lalu lintas wilayah di Kabupaten Jepara khususnya di bidang transportasi jalan, dalam rangka menghadapi dinamika perkembangan wilayah dan kebutuhan di masa mendatang. Oleh karena itu, Pemerintah Kabupaten Jepara memandang penting untuk menentukan arah, kebijakan, dan strategi penyelenggaraan lalu lintas guna mengakomodir tuntutan dan kebutuhan di masa mendatang. Dalam kaitan ini, Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara, merupakan representasi pemerintah daerah yang memiliki peran dalam menjalankan fungsi pemerintahan untuk mengakomodasi kepentingan dan kebutuhan masyarakat di bidang Perhubungan. Penyelenggaraan sektor perhubungan darat telah memiliki dasar hukum dalam bentuk peraturan perundang-undangan antara lain: Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan; Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas; Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalulintas.

Hingga saat ini, Pemerintah Kabupaten Jepara belum memiliki peraturan daerah yang mengatur tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesuai potensi dan masalah di Kabupaten Jepara kecuali peraturan daerah yang mengatur pemanfaatan badan jalan. Adapun Peraturan Daerah dimaksud lebih mengatur tentang Pemanfaatan Bagian Jalan Daerah, sehingga ketika menghadapi persoalan teknis yang spesifik di lapangan seperti: kemacetan lalu lintas, tingginya angka kecelakaan, dan rendaknya disiplin lalu lintas belum sepenuhnya dapat tertangani. Persoalan yang berkaitan dengan lalu lintas dan angkutan jalan yang dihadapi Pemerintah Kabupaten Jepara tidak cukup diatasi dengan hanya mendasarkan pada peraturan perundang-undangan yang disusun pemerintah pusat.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang, maka identifikasi masalah dalam kajian akademis ini akan membahas persoalan bidang perhubungan khususnya angkutan darat yang menjadi kewenangan Pemerintah Kabupaten Jepara sesuai peraturan perundang-undangan sehingga pelaksanaan urusan wajib tersebut dapat berjalan dengan baik. Secara rinci beberapa persoalan yang berkaitan dengan pengaturan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Jepara tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, adalah:

- 1) Bagaimana permasalahan lalu lintas yang dihadapi dan pengaturannya yang ada di Kabupaten Jepara?
- 2) Mengapa perlu dibentuk Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Jepara tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?
- 3) Apa yang menjadi pertimbangan atau landasan filosofis, sosiologis, yuridis pembentukan Rancangan Peraturan Daerah

Kabupaten Jepara tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?

- 4) Apa sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan, dan arah pengaturan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Jepara tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?

1.3 Tujuan, Maksud dan Target Kegiatan

Sesuai dengan ruang lingkup identifikasi masalah yang dikemukakan di atas, tujuan, maksud dan target Penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Jepara tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sebagai berikut:

a. Maksud Kegiatan

Kegiatan ini dimaksudkan untuk mengidentifikasi dan menginventarisasi beberapa permasalahan yang ada terkait dengan Penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Jepara tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

b. Tujuan Kegiatan

1. Mengidentifikasi permasalahan yang dihadapi Kabupaten Jepara dalam Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta merumuskan cara-cara untuk mengatasi permasalahan tersebut.
2. Merumuskan permasalahan hukum yang dihadapi sebagai alasan pembentukan Rancangan Peraturan Daerah sebagai dasar hukum penyelesaian atau solusi permasalahan dalam penyelenggaraan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Jepara.

3. Merumuskan pertimbangan atau landasan filosofis, sosiologis, yuridis pembentukan Rancangan Peraturan Daerah yang dimaksud.
4. Merumuskan sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan, dan arah pengaturan dalam Rancangan Peraturan Daerah yang dimaksud.

c. Target Kegiatan

Target dari kegiatan Penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Jepara tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sebagai berikut:

1. Tersusunnya Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Jepara tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
2. Rencana tindak lanjut dalam proses pembentukan peraturan daerah atas Rancangan Peraturan Daerah yang disiapkan.

1.4 Metode Penyusunan

Penyusunan Naskah Akademik pada dasarnya merupakan suatu kegiatan penelitian sehingga digunakan metode penyusunan Naskah Akademik yang berbasis metode penelitian hukum atau penelitian lain. Penelitian hukum dapat dilakukan melalui metode yuridis normatif dan metode yuridis empiris. Metode yuridis empiris dikenal juga dengan penelitian *sociolegal*. Pada penyusunan Naskah Akademik ini metode yuridis normatif dilakukan melalui studi pustaka yang menelaah (terutama) data sekunder yang berupa peraturan perundang-undangan atau dokumen hukum lainnya, serta hasil penelitian, hasil pengkajian, dan referensi lainnya.

Pendekatan yang dilakukan dalam penyusunan naskah akademik ini adalah pendekatan filosofis, historis, sosiologis, teknis-ekonomi, yuridis, dan komparatif. Adapun tahapan penyusunan naskah akademik Rapeda Penyelenggaraan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Kabupaten Jepara ini, adalah:

- (1) Telaah rumusan yang tertuang dalam UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan kajian terhadap substansi peraturan perundang-undangan terkait lainnya;
- (2) Review literatur atau kajian pustaka yang relevan dengan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- (3) Penyerapan aspirasi *stakeholders* (pemangku kebijakan di daerah tersebut) untuk mengetahui visi-misi dan kebijakan dalam pembangunan transportasi darat khususnya yang terkait dengan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- (4) Formulasi kerangka penyempurnaan terhadap Raperda Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten Jepara.

Tahapan penyusunan Naskah Akademis meliputi formulasi konsep dasar, proses penyusunan lingkup naskah, dan penyusunan rekomendasi.

- 1) Konsep Dasar Pemerintah Kabupaten Jepara memiliki tanggung jawab untuk mengatur dan mengendalikan lalu lintas dan angkutan jalan di daerah.
- 2) Permasalahan yang dihadapi pemerintah Kabupaten Jepara:
 - a. Pemerintah Kabupaten Jepara menghadapi persoalan yang berhubungan dengan lalu lintas dan angkutan jalan; dan
 - b. Pemerintah Kabupaten Jepara membutuhkan dasar hukum untuk mengatur dan mengendalikan lalu lintas yang merupakan urusan wajib sesuai kewenangannya.

- 3) Kajian aspek hukum dan aspek non hukum:
 - a. Inventarisasi peraturan;
 - b. *Focus Group Discussion* (FGD) untuk mendapatkan masukan dari *stakeholders*; dan
 - c. Analisis preskripsi untuk menyusun peraturan daerah dengan menggunakan teori-teori, asas-asas hukum dan kebutuhan *stakeholders*.
- 4) Rekomendasi Naskah Akademis ini digunakan sebagai bahan penyusunan Raperda dan peraturan pelaksanaannya.

Kegiatan penelitian ini terdiri atas:

- 1) Pengumpulan data

Dalam sebuah penelitian hukum, data utama yang dibutuhkan dalam penyusunan Naskah Akademik ini adalah data sekunder yang diperoleh dengan studi kepustakaan (*desk study*). Studi kepustakaan ini didukung dengan kegiatan *Focus Group Discussion* (FGD) atau konsultasi publik atau dialog publik yang akan dikoordinir oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara dengan dihadiri oleh semua pemangku kepentingan (*stakeholders*) yang terdiri dari semua Satuan Kerja Perangkat Daerah yang terkait, pengusaha angkutan, dan lembaga swadaya masyarakat. Dengan dihadiri oleh semua pemangku kepentingan (*stakeholder*), maka diharapkan data dapat diperoleh masukan (umpan balik) secara holistik dan komprehensif. Data sekunder yang dibutuhkan meliputi bahan hukum dan bahan non hukum. Dengan dilakukannya proses ini diharapkan Naskah Akademik dan Rancangan Peraturan Daerah dapat mengakomodasi kebutuhan yang ada sehingga diharapkan Peraturan Daerah akan dapat diimplementasikan. Data sekunder (Mahmud, 2005; dan Soekanto, 1985, 1995), yang digunakan meliputi:

a. bahan hukum primer yaitu merupakan bahan hukum yang bersifat *autoritatif* artinya mempunyai otoritas, yang dalam penelitian ini digunakan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan penelitian. Bahan hukum primer yang digunakan antara lain:

- (1) Norma atau kaedah dasar, yaitu Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945;
- (2) Peraturan Dasar yaitu batang tubuh Undang-Undang Dasar 1945 dan amandemennya; dan
- (3) Peraturan Perundang-undangan lainnya, antara lain Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan beserta peraturan pelaksanaannya,

b. Bahan hukum sekunder berupa semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen resmi seperti buku teks, jurnal, hasil penelitian hukum dan penelitian teknis tentang lalu lintas khususnya di Kabupaten Jepara.

Selain data sekunder, kajian ini menggunakan pula data primer yang diperoleh dengan cara pengamatan lapangan. Alat yang digunakan untuk memperoleh data primer adalah observasi dengan melakukan survey ke lapangan, wawancara, dan daftar pertanyaan sebagai pedoman untuk melakukan wawancara.

- 2) Teknik pengolahan dan analisis data Data yang sudah terkumpul diolah untuk kemudian dilakukan pengelompokan berdasarkan jenis data hukum dan data bukan hukum, termasuk data kualitatif dan kuantitatif. Namun demikian, karena Naskah Akademik merupakan penelitian hukum, maka analisis menekankan pada teori dan asas hukum. Data yang sudah diolah dan dianalisis disajikan secara kualitatif

dalam bentuk laporan lengkap dan akan menjadi acuan dasar substansi/materi yang akan diatur dalam Rancangan Peraturan Daerah.

BAB II

KAJIAN TEORETIS DAN PRAKTIK EMPIRIS

2.1 KAJIAN TEORITIS

2.1.1 Tinjauan Tentang Pemerintahan Daerah.

Negara Indonesia adalah negara kesatuan yang terbagi dalam bagian-bagian pemerintahan daerah, baik provinsi, kabupaten maupun kota. Pemerintahan daerah ini mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan. Hal ini sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 18, 18A dan 18B UUD 1945. Selengkapnya bunyi pasal-pasal tersebut adalah sebagai berikut.

A. Pasal 18

- (1) 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 dengan undang-undang.
- (2) Pemerintahan daerah provinsi, daerah kabupaten, dan kota mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan.
- (3) Pemerintahan daerah provinsi, daerah kabupaten, dan kota memiliki Dewan Perwakilan Rakyat Daerah yang anggota-anggotanya dipilih melalui pemilihan umum.

- (4) Gubernur, Bupati, Walikota masing-masing sebagai kepala pemerintah daerah provinsi, kabupaten, dan kota dipilih secara demokratis.
- (5) Pemerintahan daerah menjalankan otonomi seluas-luasnya, kecuali urusan pemerintahan yang oleh Undang-Undang ditentukan sebagai urusan Pemerintah Pusat.
- (6) Pemerintahan daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan.
- (7) Susunan dan tata cara penyelenggaraan pemerintahan daerah diatur dalam Undang-Undang.

B. Pasal 18A

- (1) Hubungan wewenang antara pemerintah pusat dan pemerintahan daerah provinsi, kabupaten, dan kota, atau antara provinsi dan kabupaten dan kota, diatur dengan Undang-Undang dengan memperhatikan kekhususan dan keragaman daerah.
- (2) Hubungan keuangan, pelayanan umum, pemanfaatan sumber daya alam dan sumber daya lainnya antara pemerintah pusat dan pemerintahan daerah diatur dan dilaksanakan secara adil dan selaras berdasarkan undang-undang.

C. Pasal 18B

- (1) Negara mengakui dan menghormati satuan-satuan pemerintahan daerah yang bersifat khusus atau bersifat istimewa yang diatur dengan undang-undang.
- (2) Negara mengakui dan menghormati kesatuan-kesatuan masyarakat hukum adat beserta hak-hak tradisionalnya sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik

Indonesia, yang diatur dalam undang-undang.

Dasar mengenai pemerintahan daerah tersebut, memuat pokok-pokok pikiran sebagai berikut:

- a) Daerah Indonesia akan dibagi atas dasar besar dan kecil yang akan diatur dengan undang-undang;
- b) Pengaturan tersebut harus memandang dan mengingat dasar permusyawaratan dalam sistem pemerintahan negara serta hak-hak asal-usul dalam daerah yang bersifat istimewa (Manan, Bagir, 2002:2-3)

Implementasi penyelenggaraan pemerintahan daerah terdapat beberapa prinsip pemberian otonomi daerah yang dipakai sebagai pedoman dalam pembentukan dan penyelenggaraan daerah otonom yaitu:

- a. Penyelenggaraan aspek demokrasi, keadilan, pemerataan serta potensi dan keanekaragaman Daerah;
- b. Pelaksanaan otonomi daerah didasarkan pada otonomi luas, nyata dan bertanggung jawab;
- c. Pelaksanaan otonomi daerah yang luas dan utuh diletakkan pada Daerah Kabupaten dan Daerah Kota, sedangkan Daerah Propinsi merupakan otonomi yang terbatas;
- d. Pelaksanaan otonomi daerah harus sesuai dengan konstitusi negara terjamin hubungan yang serasi antara Pusat dan Daerah serta antar Daerah;
- e. Pelaksanaan otonomi daerah harus lebih meningkatkan kemandirian Daerah Otonom.

Menurut ketentuan UU Nomor 23 Tahun 2014, juga dikenal 3 (tiga) asas penyelenggaraan pemerintahan di daerah, yaitu asas desentralisasi, dekonsentrasi, dan asas tugas pembantuan. Asas-asas Desentralisasi adalah penyerahan wewenang pemerintahan oleh Pemerintah kepada daerah otonom dalam rangka Negara Kesatuan Republik Indonesia. Asas Dekonsentrasi adalah pelimpahan wewenang dari Pemerintah kepada Gubernur sebagai wakil pemerintah dan/atau perangkat pusat di daerah, sedangkan asas Tugas Pembantuan adalah penugasan dari pemerintah kepada daerah dan desa, dan dari daerah ke desa untuk melaksanakan tugas tertentu yang disertai dengan pembiayaan, saran dan prasarana serta sumber daya manusia dengan kewajiban melaporkan pelaksanaannya dan mempertanggungjawabkannya kepada yang menugaskan.

Dengan memperhatikan semangat pengaturan dalam UU Nomor 23 Tahun 2014 tersebut, terdapat beberapa prinsip pemberian otonomi daerah yang dipakai sebagai pedoman dalam pembentukan dan penyelenggaraan daerah otonom, yaitu:

- a. Penyelenggaraan aspek demokrasi, keadilan, pemerataan serta potensi dan keanekaragaman Daerah;
- b. Pelaksanaan otonomi daerah didasarkan pada otonomi luas, nyata dan bertanggung jawab;
- c. Pelaksanaan otonomi daerah yang luas dan utuh diletakkan pada Daerah Kabupaten dan Daerah Kota, sedangkan Daerah Propinsi merupakan otonomi yang terbatas;
- d. Pelaksanaan otonomi daerah harus sesuai dengan konstitusi negara terjamin hubungan yang serasi antara Pusat dan Daerah serta antar Daerah;
- e. Pelaksanaan otonomi daerah harus lebih meningkatkan kemandirian Daerah Otonom.

2.1.2 Tinjauan Tentang Pelayanan Publik

Pemerintah dalam pelaksanaan tugasnya adalah memajukan kesejahteraan umum, maka menjalankan pelayanan publik (*public service*) yang pada masa sekarang semakin kompleks mengingat perkembangan kebutuhan masyarakat. Namun demikian, semakin kompleksnya kebutuhan pelayanan publik untuk kepentingan masyarakat, Pemerintah dihadapkan pada kondisi keterbatasan dalam peraturan yang tidak mengatur sehingga akan mempersulit Pemerintah untuk bertindak. Dengan demikian, menurut Marbun (1997) Pemerintah membutuhkan kemerdekaan atau kebebasan bertindak atas inisiatif atau kebijaksanaannya sendiri, utamanya dalam menghadapi dan menyelesaikan masalah-masalah genting dan penting yang timbul secara mendadak, sedangkan peraturan untuk menyelesaikan masalah tersebut tidak ada atau samar-samar atau rumusan kalimatnya bersifat sangat umum.

Peningkatan pelayanan publik (*public service*) harus mendapatkan perhatian utama dari pemerintah, karena pelayanan publik, merupakan hak-hak sosial dasar dari masyarakat (*social rights*) ataupun (*fundamental rights*). Landasan yuridis pelayanan publik atas hak-hak sosial dasar diatur dalam ketentuan Pasal 18 A ayat (2) dan Pasal 34 ayat (3) UUD Negara RI 1945. Dengan demikian Undang-Undang Dasar mengatur secara tegas tentang pelayanan publik sebagai wujud hak sosial dasar (*the rights to receive*). Penolakan atau penyimpangan pelayanan publik adalah bertentangan dengan UUD Negara RI 1945. (Hardjon, Djatmiati, Addink, 2012)

Pengertian Pelayanan Publik menurut Undang-Undang No 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa, dan/atau

pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik. Sedangkankan Penyelenggara pelayanan publik atau Penyelenggara merupakan setiap institusi penyelenggara negara, korporasi, lembaga independen yang dibentuk berdasarkan undang-undang untuk kegiatan pelayanan publik, dan badan hukum lain yang dibentuk semata-mata untuk kegiatan pelayanan publik.

Pengertian Pelayanan Publik menurut Boediono, bahwa pelayanan merupakan suatu proses bantuan kepada orang lain dengan cara-cara tertentu yang memerlukan kepekaan dan hubungan interpersonal agar terciptanya kepuasan dan keberhasilan (Boediono, 2003).

Pelayanan publik adalah pemenuhan keinginan dan kebutuhan masyarakat oleh penyelenggara pemerintah serangkaian aktivitas yang dilakukan oleh birokrasi publik untuk memenuhi kebutuhan masyarakat, Negara didirikan oleh publik (masyarakat) tentu saja dengan tujuan agar dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat (Sinambela, 2008).

Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik dimaksudkan untuk memberikan kepastian hukum dalam hubungan antara masyarakat dan penyelenggara dalam pelayanan publik.

Tujuan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik adalah:

- a. terwujudnya batasan dan hubungan yang jelas tentang hak, tanggung jawab, kewajiban, dan kewenangan seluruh pihak yang terkait dengan penyelenggaraan pelayanan publik;
- b. terwujudnya sistem penyelenggaraan pelayanan publik yang layak sesuai dengan asas-asas umum pemerintahan dan korporasi yang baik;
- c. terpenuhinya penyelenggaraan pelayanan publik sesuai dengan peraturan perundang-undangan; dan

- d. terwujudnya perlindungan dan kepastian hukum bagi masyarakat dalam penyelenggaraan pelayanan publik.

Pada hakikatnya, pelayanan publik adalah pemberian pelayanan prima kepada masyarakat yang merupakan perwujudan kewajiban aparatur negara sebagai abdi masyarakat. Pelaksanaan pelayanan oleh pemerintah kepada masyarakat melibatkan kedua belah pihak untuk saling bekerjasama. Masyarakat diharapkan dapat berpartisipasi dalam upaya meningkatkan mutu pelayanan, yakni dengan memenuhi aturan dengan kesadaran dan menghargai administrator publik yang memberikan pelayanan. Suatu instansi pemerintah merasa dihargai dan akan bekerja dengan penuh tanggungjawab dalam memberikan pelayanan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat

Pelayanan publik yang dilakukan oleh pemerintah yang efektif dapat memperkuat demokrasi dan hak asasi manusia, mempromosikan kemakmuran ekonomi, kohesi sosial, mengurangi kemiskinan, meningkatkan perlindungan lingkungan, bijak dalam pemanfaatan sumberdaya alam, memperdalam kepercayaan pada pemerintahan dan administrasi publik. Pelayanan publik dapat dikatakan sebagai pemenuhan keinginan dan kebutuhan masyarakat oleh penyelenggara pemerintah. Pelayanan publik juga merupakan serangkaian atau sejumlah aktivitas yang dilakukan oleh pemerintah atau birokrasi publik untuk memenuhi kebutuhan yang dibutuhkan oleh masyarakat, karena pemerintah dan negara didirikan oleh masyarakat dengan tujuan agar dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara mempunyai peranan penting dalam memberikan layanan tertib lalu lintas sebagai dinas yang menangani bidang transportasi dan perhubungan. Dalam upanyanya untuk meningkatkan pelayanan kepada

masyarakat, Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara menyediakan sarana dan prasarana lalu-lintas yang memadai sehingga memudahkan masyarakat sebagai pengguna jalan memperoleh informasi terkait dengan rambu, larangan dan petunjuk informasi lalu lintas.

Dinas Perhubungan juga memiliki peran penting dalam memberikan layanan tertib lalu lintas, yang berfungsi untuk meningkatkan kesadaran tertib lalu lintas dan mencegah terjadinya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas. Dalam menerapkan kebijakan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, apakah sudah sesuai dengan keinginan dan harapan para pengguna jalan dan tersedianya rambu-rambu lalu lintas dalam tata laksana lalu lintas yang meliputi upaya-upaya untuk menuntun, mengarahkan, melarang dan sebagainya agar pergerakan lalu lintas aman, lancar dan nyaman. Dalam Undang-Undang No 22 Tahun 2009, tentang lalu lintas dan angkutan jalan di jelaskan bahwa untuk keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalulintas serta memudahkan bagi pemakai jalan. Dalam Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Dinas Perhubungan wajib berkoordinasi dengan Satlantas Polres Jepara.

2.1.3 Tinjauan Tentang Transportasi

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dengan menggunakan wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia untuk melakukan aktivitas sehari-hari. Banyak ahli telah merumuskan dan mengemukakan pengertian transportasi. Para ahli memiliki pandangannya masing-masing yang mempunyai perbedaan dan persamaan antara yang satu dengan lainnya (Andriansyah, 2015).

Menurut Miro (2005) transportasi dapat diartikan usaha memindahkan, mengerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Sedangkan menurut Nasution (2008) adalah sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Jadi pengertian transportasi berarti sebuah proses, yakni proses pemindahan, proses pergerakan, proses mengangkut, dan mengalihkan di mana proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan akan alat pendukung untuk menjamin lancarnya proses perpindahan sesuai dengan waktu yang diinginkan.

Transportasi yang baik akan berperan penting dalam perkembangan wilayah terutama dalam aksesibilitas, adapun yang dimaksud dengan aksesibilitas adalah kemudahan dan kemampuan suatu wilayah atau ruang untuk diakses atau dijangkau oleh pihak dari luar daerah tersebut baik secara langsung maupun tidak langsung. Mudahnya suatu lokasi dihubungkan dengan lokasi lainnya lewat jaringan transportasi yang ada, berupa prasarana jalan dan alat angkut yang bergerak diatasnya. Pembangunan pedesaan semakin lambat dan terhambat karena kurangnya sarana transportasi yang ada. Henshi Margaretta (2000) Kebutuhan akan pergerakan selalu menimbulkan permasalahan, khususnya pada saat orang ingin bergerak untuk tujuan yang sama di dalam daerah tertentu dan pada saat yang bersamaan pula.

Kemacetan, keterlambatan, polusi suara dan udara adalah beberapa permasalahan (eksternalitas) yang timbul karena adanya pergerakan. Sepanjang sejarah, transportasi baik volume maupun teknologinya berkembang sangat pesat. Sebagai akibat dari adanya kebutuhan pergerakan manusia dan barang, maka timbul tuntutan kebutuhan untuk menyediakan prasarana dan

sarana agar pergerakan tersebut berlangsung dengan kondisi aman, nyaman dan lancar, serta ekonomis dari segi waktu dan biaya.

Secara umum dapat disimpulkan, bahwa transportasi adalah suatu kegiatan untuk memindahkan sesuatu (orang dan/atau barang) dari satu tempat ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana (kendaraan, pipa, dan lain-lain). Pemindahan ini harus menempuh suatu jalur perpindahan atau prasarana yaitu lintasan yang mungkin sudah disiapkan oleh alam, seperti sungai, laut, dan udara atau jalur lintasan hasil kerja pemikiran manusia, misalnya jalan raya, jalan rel, dan pipa. Dari jenis yang diangkutnya terdiri dari barang, paket, surat, kemudian hasil dari transportasi berupa barang (mobil, jembatan, peralatan, dan lain-lain) dan pelayanan (jasa). Seiring dengan sejak keberadaan umat manusia di muka bumi ini, maka aktivitas transportasi juga dimulai. Mulai dari aktivitas transportasi yang bersifat alami yang kemudian berkembang dengan menggunakan teknologi modern sesuai dengan perkembangannya. Dimulai dengan hanya berpindah dengan jalan kaki yang kemudian diikuti dengan menggunakan hewan sebagai sarana transportasi awai yang dimanfaatkan untuk perjalanan jarak pendek maupun jauh. Juga dengan hewan dapat mengangkut barang lebih banyak, tanpa harus mengeluarkan tenaga manusia yang berlebihan untuk itu.

2.1.4 Tinjauan Tentang Jalan

Secara umum jalan diartikan prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas. Selanjutnya berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 4 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan maupun Pasal 1 angka 3 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang

Jalan disebutkan, bahwa: Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Menurut Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang jalan bahwa jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, mempunyai peranan penting terutama dalam mendukung bidang ekonomi, sosial dan budaya serta lingkungan dan dikembangkan melalui pendekatan pengembangan wilayah agar tercapai keseimbangan dan pemerataan pembangunan antar daerah, membentuk dan memperkuat kesatuan nasional untuk memantapkan pertahanan dan keamanan nasional, serta membentuk struktur ruang dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional.

Sesuai peruntukannya, jalan dibagi menjadi dua, yaitu jalan umum dan jalan khusus. Jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum. Berdasarkan Pasal 9 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, pengelompokan jalan umum menurut statusnya, adalah:

- a. Jalan Nasional, merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antar ibu kota provinsi dan jalan strategis nasional, serta jalan tol.
- b. Jalan Provinsi, merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antar ibukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi.
- c. Jalan Kabupaten, merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antar ibukota

kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antar pusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten.

- d. Jalan Kota, merupakan jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antar pusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antar persil, serta menghubungkan antar pusat permukiman yang berada di dalam kota.
- e. Jalan Desa, merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar permukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan. Sedangkan jalan khusus adalah jalan yang dibangun oleh instansi badan usaha, perseorangan atau kelompok masyarakat untuk kepentingan sendiri.

Berdasarkan Pasal 19 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pengelompokan jalan sesuai kelasnya, adalah:

- a. Jalan kelas I, yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton.
- b. Jalan kelas II, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton.
- c. Jalan kelas III, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan

ukuran lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton.

- d. Jalan kelas khusus, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 (sepuluh) ton.

2.1.5 Tinjauan Tentang Lalu Lintas

Lalu lintas merupakan salah satu sarana komunikasi masyarakat yang memegang peranan vital dalam memperlancar pembangunan yang kita laksanakan. Karena dengan adanya lalu lintas tersebut, memudahkan akses bagi masyarakat untuk melakukan kegiatannya untuk pemenuhan perekonomiannya. Tanpa adanya lalu lintas, dapat dibayangkan bagaimana sulitnya kita untuk menuju tempat pekerjaan atau melakukan pekerjaan yang berhubungan dengan penggunaan jalan raya. Tidak ada satu pun pekerjaan yang tidak luput dari penggunaan lalu lintas.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya. Sedangkan Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan (Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, 2009).

Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobiltas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok tanah air, bahkan dari

dan ke luar negeri. Di samping itu transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi, namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya (Et.al, 1995).

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. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggara negara. (Ketentuan Umum Penjelasan Atas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, 2012)

Lalu lintas dan angkutan jalan memiliki peranan yang penting dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Secara harafiah, istilah lalu lintas dapat diartikan sebagai gerak (bolak-balik) manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan sarana jalan umum (Abubakar Iskandar, 1996).

Menurut Suwadjoko lalu lintas dan angkutan merupakan dua hal yang berbeda, namun tetap menjadi satu kesatuan. Pengertian lalu lintas (*traffic*) adalah kegiatan lalu-lalang atau gerak kendaraan, orang, atau hewan di jalanan. Sedangkan yang dimaksud dengan angkutan (*transport*) adalah kegiatan perpindahan orang dan barang dari satu tempat (asal) ke tempat

lain (tujuan) dengan menggunakan sarana (kendaraan). Lalu lintas dan angkutan Pengertian pemerintah dalam arti luas adalah kegiatan perpindahan orang dan barang dari satu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) dengan menggunakan sarana (kendaraan). Lalu lintas dan angkutan adalah dua hal yang tidak dapat dipisahkan, karena lalu lintas juga diakibatkan adanya kegiatan angkutan (Marpani, 2002).

Perubahan sosial ekonomi yang makin maju saat ini mempengaruhi peningkatan kebutuhan masyarakat, salah satunya adalah meningkatnya sarana transportasi yang sangat diperlukan untuk memperlancar tugas maupun usaha. Dengan semakin banyaknya jumlah kendaraan dan tidak diiringi dengan sarana jalan yang memadai, maka kemacetan lalu lintas tidak terelakan lagi. Permasalahan lalu lintas yang dimaksud adalah kesemrawutan lalu lintas yang kerap terjadi hampir setiap daerah atau kota (Bagus & Wahyu, 2013).

Rekayasa lalu lintas merupakan suatu penanganan yang berkaitan dengan perencanaan, perancangan dan operasi lalu lintas jalan serta jaringannya, agar menjaga keamanan, kenyamanan serta ketertiban lalu lintas. Rekayasa lalu lintas yang dilakukan biasanya terjadi di beberapa ruas jalan atau faktor lainnya, diantaranya: pertama, Jalan simpang, persimpangan menjadi simpul pada jaringan jalan dimana ruas jalan akan bertemu dan lintasan arus kendaraan berpotongan. Lalu lintas pada setiap persimpangan akan secara bersama-sama dengan lalu lintas lainnya. Persimpangan juga dianggap sebagai salah satunya timbulnya konflik antara kendaraan dengan kendaraan lain yang jika dibiarkan akan menimbulkan kecelakaan. Kedua, jalan satu arah, sebagai pola lalu lintas yang dilakukan dengan merubah jalan dua arah menjadi satu arah yang berfungsi untuk meningkatkan keselamatan dan kapasitas jalan dan persimpangan sehingga meningkatkan kelancaran lalu lintas.

Ketiga, kapasitas jalan, yaitu jumlah kendaraan maksimum yang dimiliki dengan kemungkinan yang cukup untuk melewati ruas jalan tersebut (Parwita, 2019).

2.1.6 Transportasi

Transportasi didefinisikan sebagai perpindahan barang dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain dan mempunyai dua unsur terpenting yaitu pergerakan (*movement*) dan perubahan tempat bagi muatannya (Salim, 2002). Transportasi mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat, pembangunan ekonomi dan sosial ekonomi suatu masyarakat (Salim, 2002).

Kebutuhan akan pergerakan selalu menimbulkan permasalahan, khususnya pada saat orang ingin bergerak untuk tujuan yang sama di dalam daerah tertentu dan pada saat yang bersamaan pula. Kemacetan, keterlambatan, polusi suara dan udara adalah beberapa permasalahan (*eksternalitas*) yang timbul karena adanya pergerakan. Sepanjang sejarah, transportasi baik volume maupun teknologinya berkembang sangat pesat. Sebagai akibat dari adanya kebutuhan pergerakan manusia dan barang, maka timbul tuntutan kebutuhan untuk menyediakan prasarana dan sarana agar pergerakan tersebut berlangsung dengan kondisi aman, nyaman dan lancar, serta ekonomis dari segi waktu dan biaya.

Pengertian transportasi menurut Morlok (1981) adalah memindahkan atau mengangkut dari suatu tempat ke tempat lain. Menurut Bowersox (1981), definisi transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu lokasi ke lokasi lain, dengan produk yang digerakkan atau dipindahkan ke lokasi yang dibutuhkan atau diinginkan.

Fungsi pokok dari sistem transportasi, adalah:

- a) menggerakkan obyek yang diangkut baik penumpang, hewan maupun barang;
- b) melindungi obyek yang diangkut; dan
- c) mengendalikan kecepatan dan arah dari gerakan, sehingga keamanan perjalanan dapat terjamin.

Tetapi secara umum dapat disimpulkan, bahwa transportasi adalah suatu kegiatan untuk memindahkan sesuatu (orang dan/atau barang) dari satu tempat ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana (kendaraan, pipa, dan lain-lain). Pemindahan ini harus menempuh suatu jalur perpindahan atau prasarana yaitu lintasan yang mungkin sudah disiapkan oleh alam, seperti sungai, laut, dan udara atau jalur lintasan hasil kerja pemikiran manusia, misalnya jalan raya, jalan rel, dan pipa. Dari jenis yang diangkutnya terdiri dari barang, paket, surat, kemudian hasil dari transportasi berupa barang (mobil, jembatan, peralatan, dan lain-lain) dan pelayanan (jasa).

Seiring dengan sejak keberadaan umat manusia di muka bumi ini, maka aktivitas transportasi juga dimulai. Mulai dari aktivitas transportasi yang bersifat alami yang kemudian berkembang dengan menggunakan teknologi modern sesuai dengan perkembangannya. Dimulai dengan hanya berpindah dengan jalan kaki yang kemudian diikuti dengan menggunakan hewan sebagai sarana transportasi awai yang dimanfaatkan untuk perjalanan jarak pendek maupun jauh. Juga dengan hewan dapat mengangkut barang lebih banyak, tanpa harus mengeluarkan tenaga manusia yang berlebihan untuk itu.

Pada prinsipnya dalam transportasi secara garis besar dibedakan atas transportasi darat, transportasi laut dan transportasi udara. Selanjutnya dari ketiga hal tersebut dapat uraikan seperti berikut ini.

- 1) Transportasi darat yang meliputi:
 - a) transportasi jalan;
 - b) transportasi kereta api;
 - c) transportasi sungai, danau dan penyeberangan;
 - d) transportasi pipa;
 - e) transportasi gantung.
- 2) Transportasi laut
- 3) Transportasi udara

Dari segi jangkauan, transportasi dapat dibedakan atas transportasi lokal, transportasi regional, transportasi nasional dan transportasi internasional.

2.1.7 Tinjauan Tentang Manajemen Rekayasa Lalu Lintas

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, pengertian manajemen dan rekayasa lalu lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

Manajemen dan rekayasa lalu lintas ini meliputi kegiatan:

- a) Perencanaan, yang mencakup kegiatan berikut:
 - (1) Identifikasi masalah lalu lintas.
 - (2) Inventarisasi dan analisis situasi arus lalu lintas.
 - (3) Inventarisasi dan analisis kebutuhan angkutan orang dan barang.
 - (4) Inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung jalan.
 - (5) Inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung kendaraan.

- (6) Inventarisasi dan analisis dampak lalu lintas.
 - (7) Penetapan tingkat pelayanan.
 - (8) Penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas.
- b) Pengaturan, dilakukan melalui penetapan kebijakan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas pada jaringan jalan tertentu. Penetapan kebijakan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas pada jaringan jalan tertentu merupakan hasil dari penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas. Kebijakan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas meliputi:
- (1) Perintah, larangan, peringatan, dan/atau petunjuk yang bersifat umum di semua ruas jalan; dan
 - (2) Perintah, larangan, peringatan, dan/atau petunjuk yang berlaku pada masing-masing ruas jalan.
- c) Perekayasaan, mencakup kegiatan pengadaan, pemasangan, perbaikan, dan pemeliharaan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan. Perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan meliputi:
- (1) Alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL);
 - (2) Rambu lalu lintas;
 - (3) Marka jalan;
 - (4) Alat penerangan jalan;
 - (5) Alat pengendali pemakai jalan, terdiri atas alat pembatas kecepatan, dan alat pembatas tinggi dan lebar kendaraan;
 - (6) Alat pengaman pemakai jalan, terdiri atas pagar pengaman, cermin tikungan, tanda patok tikungan (delineator), pulau lalu lintas dan pita pengaduh;

- (7) Fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan maupun di luar badan jalan meliputi jalur khusus angkutan umum, jalur/lajur sepeda motor, jalur/lajur kendaraan tidak bermotor, parkir pada badan jalan, dan fasilitas perpindahan moda dalam rangka integrasi pelayanan intra dan antar moda; dan
 - (8) Fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, meliputi trotoar, lajur sepeda, tempat penyeberangan pejalan kaki, halte dan/atau fasilitas khusus bagi penyandang disabilitas dan lanjut usia.
- d) Pemberdayaan, mencakup kegiatan dalam rangka pemberian:
- (1) Arahkan;
 - (2) Bimbingan;
 - (3) Penyuluhan;
 - (4) Pelatihan; dan
 - (5) Bantuan teknis.
- e) Pengawasan, mencakup kegiatan:
- (1) Penilaian terhadap pelaksanaan kebijakan; dan
 - (2) Tindakan korektif terhadap kebijakan. Manajemen dan rekayasa lalu lintas dilakukan dengan cara:
 - a) Penetapan prioritas angkutan massal;
 - b) Pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki;
 - c) Pemberian kemudahan bagi penyandang cacat;
 - d) Pemisahan atau pemilahan pergerakan arus lalu lintas;
 - e) Pemaduan berbagai moda angkutan;
 - f) Pengendalian lalu lintas pada persimpangan;
 - g) Pengendalian lalu lintas pada ruas jalan; dan
 - h) Perlindungan terhadap lingkungan.

2.2 PRAKTIK EMPIRIS

Pembangunan industri merupakan salah satu upaya manusia dalam meningkatkan kualitas hidup, salah satu tujuan dari pembangunan industri di antaranya untuk memperluas lapangan kerja, menunjang pemerataan pembangunan, meningkatkan pendapatan dan kesejahteraan masyarakat.

Alfian (Syaifullah, 2009:47) memberikan uraian mengenai berbagai eksese atau dampak industrialisasi yang terjadi dalam masyarakat di antaranya: Ditinjau dari sudut ekonomi, keberhasilan tentunya akan menyebabkan perubahan yang amat berarti dalam struktur perekonomian masyarakat. Dalam bidang sosial, diperkirakan industrialisasi akan menyebabkan terjadi struktur sosial di mana sebagian besar dari anggota masyarakat akan menggantungkan mata pencahariannya pada sektor industri. Sedangkan dari segi budaya, industrialisasi diperkirakan akan menimbulkan perubahan nilai-nilai dan pola gaya hidup (*life style pattern*) masyarakat yang amat berarti pula.

Secara geografis Kabupaten Jepara terletak pada posisi 110° 9' 48, 02" sampai 110° 58' 37,40" Bujur Timur, 5° 43' 20,67" sampai 6° 47' 25,83" Lintang Selatan, sehingga merupakan daerah paling ujung sebelah utara dari Provinsi Jawa Tengah. Berdasar letak geografis wilayah, maka Kabupaten Jepara beriklim tropis dengan pergantian musim penghujan dan kemarau. Musim penghujan antara bulan Nopember-April dipengaruhi oleh musim Barat sedang musim kemarau antara bulan Mei-Oktober yang dipengaruhi oleh angin musim Timur. Sedangkan jumlah curah hujan ± 2.464 mm, dengan jumlah hari hujan 89 hari. Suhu udara Kabupaten Jepara terendah pada 21,55 °C dan tertinggi sekitar 33,71 °C, dengan kelembaban udara rata-rata sekitar 84%.

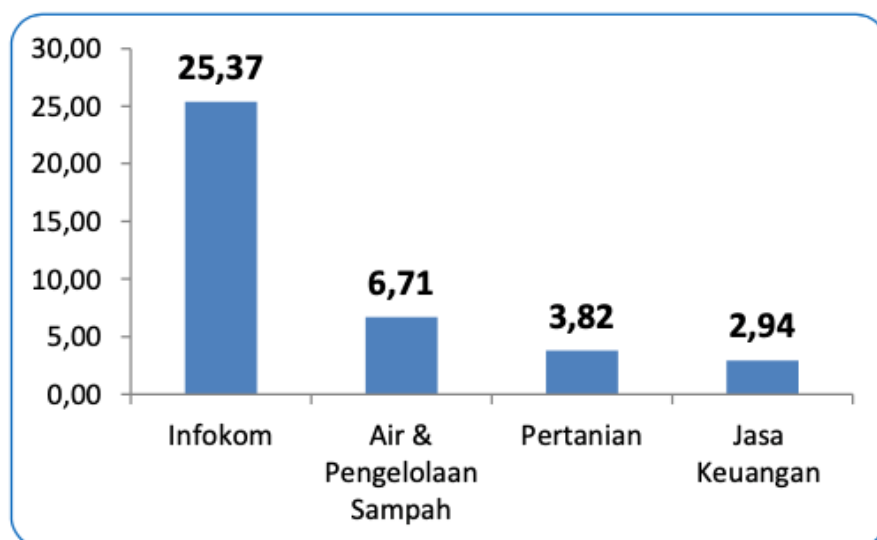
Beberapa tahun belakangan ini, di Kabupaten Jepara mulai bermunculan industri-industri padat karya baru. Pembangunan industri padat karya ini dimulai sesuai instruksi Presiden , untuk

membuka investasi padat karya di beberapa daerah, salah satunya di Kabupaten Jepara. Pembangunan industri padat karya ini bertujuan untuk menyerap tenaga kerja dan secara tidak langsung juga memberdayakan ekonomi di sekitar industri yang dibangun.

Harapannya, dengan dibangun industri padat karya di Jepara, ekonomi di Jepara bisa lebih maju kedepannya. Pada masa sebelumnya, sudah bermunculan industri-industri di Jepara. Namun jumlahnya belum terlalu banyak. Selain itu, kebanyakan industri di Jepara merupakan industri kecil yang tidak membutuhkan banyak tenaga kerja.

Perekonomian Jepara tahun 2020 mengalami kontraksi 1,94 persen dibandingkan tahun 2019. Sebagian besar lapangan usaha berkontraksi, dimana transportasi dan pergudangan mengalami kontraksi terdalam mencapai 29,21 persen. Sedangkan Informasi dan Komunikasi merupakan lapangan usaha yang mengalami pertumbuhan tertinggi sebesar 25,37 persen dan diikuti oleh Pengadaan Air dan Pengelolaan Limbah sebesar 6,71 persen.

Grafik 1
Pertumbuhan Beberapa Lapangan Usaha 2020 (%)

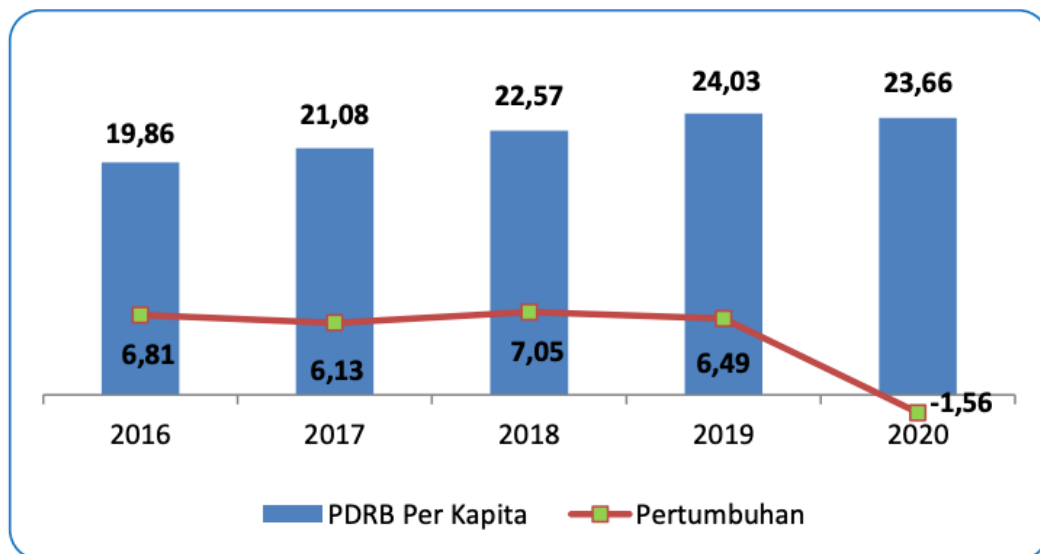


Sumber: BPS Kabupaten Jepara Dalam Angka 2021

Struktur perekonomian Jepara menurut lapangan usaha tahun 2020 didominasi oleh empat lapangan usaha utama yaitu: Industri Pengolahan (34,86 persen); Perdagangan Besar, Eceran dan Reparasi Mobil-Sepeda Motor (16,21 persen); Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan (13,82 persen); dan Konstruksi (7,13 persen).

PDRB per kapita Kabupaten Jepara tahun 2020 mencapai Rp 23,66 juta, mengalami penurunan 1,56 persen dibandingkan dengan capaian selama tahun 2019. Berbeda dengan tahun 2019 yang mengalami peningkatan sebesar 6,49 persen dibanding tahun sebelumnya.

Grafik 2
PDRB Per Kapita Jepara (Juta Rupiah) dan Pertumbuhannya (%)



Sumber: BPS Kabupaten Jepara Dalam Angka 2021

Pertumbuhan penduduk dan pertumbuhan ekonomi yang terus meningkat menjadikan kebutuhan penggunaan transportasi juga semakin meningkat. Seiring dengan itu untuk menunjang pertumbuhan ekonomi, kelancaran transportasi sangat diutamakan demi memenuhi kebutuhan sehari-hari, Kabupaten

Jepara telah menjadi salah satu contoh dari apa yang disebut sentra industri yang sudah mampu memberikan kontribusi terhadap perekonomian yang cukup besar serta mampu menembus pasar ekspor ke berbagai negara antara lain: Amerika Serikat, Eropa, Jepang, Hongkong, Australia, dan China, kegiatan inilah yang memicu peningkatan perekonomian Jepara yang cukup pesat. Dalam hal ini pemerintah telah mengupayakan untuk mengembangkan industri meubel dan menetapkan sektor ini sebagai salah satu dari 10 komoditas unggulan ekspor tanah air.

Struktur kota-kota di Kabupaten Jepara terbentuk berdasarkan pola geografiis wilayah yang meliputi topografi, bentuk wilayah dan pola jaringan utama aksesibilitas yang berbentuk jaringan jalan kolektor yang cenderung linier. Pengembangan struktur kota-kota di Kabupaten Jepara juga diarahkan pada pola yang telah terbentuk dengan pengembangan wilayah di sekitarnya.

Strategi pengembangan prasarana dan sarana transportasi kabupaten yang terkoneksi dengan prasarana dan sarana transportasi nasional, regional, dan lokal untuk mendukung potensi wilayah, meliputi:

- a. Menata sistem transportasi yang membentuk sistem jaringan pergerakan antar pusat kegiatan dan wilayah pelayanannya;
- b. mengembangkan terminal;
- c. menetapkan jalan sesuai dengan fungsi, kapasitas dan tingkat pelayanannya;
- d. menata sistem transportasi kabupaten dengan simpul-simpul transportasi regional dan nasional;
- e. mengembangkan sistem transportasi kawasan perdesaan-perkotaan;
- f. mengembangkan prasarana dan sarana pengangkutan barang; dan

- g. mengembangkan prasarana dan sarana transportasi wisata.

Rencana sistem jaringan transportasi di Kabupaten Jepara terdiri atas:

- a. Sistem jaringan transportasi darat, meliputi:
 - 1) sistem jaringan jalan; dan
 - 2) sistem jaringan penyeberangan.
- b. Sistem jaringan transportasi laut berupa pelabuhan laut;
- c. Sistem jaringan transportasi udara berupa bandar udara

Sedangkan rencana pengembangan sistem jaringan transportasi penyeberangan sebagaimana dimaksud dalam RTRW Kabupaten Jepara Tahun 2011-2031, meliputi:

- a. Jepara-Karimunjawa;
- b. Jepara-Semarang;
- c. Karimunjawa-Semarang; dan
- d. Antar pulau di Karimunjawa

Untuk rencana pengembangan sistem jaringan transportasi udara berupa pengembangan bandar udara Dewandaru sebagai bandar udara pengumpan di Desa Kemujan Kecamatan Karimunjawa. Pelaksanaan pembangunan transportasi jalan mencakup kegiatan:

- a. Penyusunan masterplan (rencana induk) sistem transportasi;
- b. Penyusunan rencana induk atau Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) Jalan dan Jembatan;
- c. Penyusunan rencana induk, *Detail Engineering Design* (DED) dan Studi Kelayakan pembangunan terminal tipe A di Kecamatan Tahunan;
- d. Pembangunan terminal tipe A di Kecamatan Tahunan;
- e. Pengembangan dan optimalisasi sub terminal di pusat-pusat

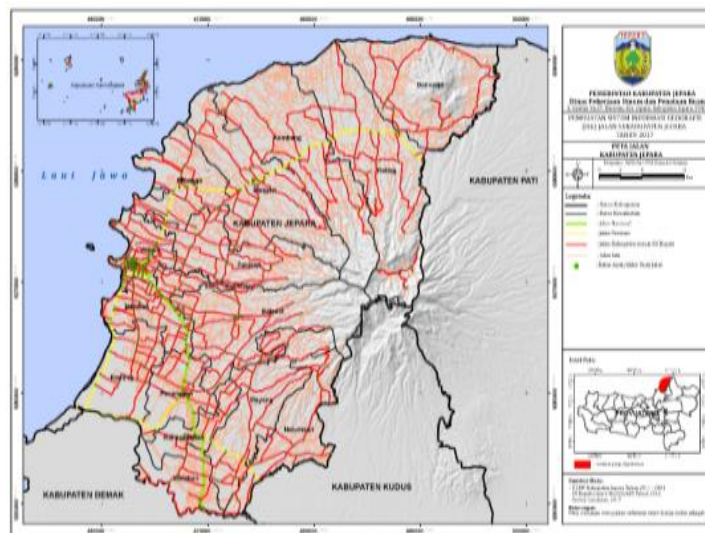
pelayanan;

- f. Pengembangan jalan kolektor yang menghubungkan wilayah kabupaten dengan wilayah Kabupaten Kudus, Kabupaten Pati, dan Demak;
- g. Peningkatan jalan penghubung antara Kabupaten Jepara dan Pati di Kecamatan Donorojo dan Keling;
- h. Peningkatan jalan penghubung antara Kabupaten Jepara dan Kudus di Kecamatan Nalumsari, Batealit, dan Keling;
- i. Peningkatan jalan penghubung antara Kabupaten Jepara dan Demak di Kecamatan Kedung, Pecangaan, Welahan, dan Nalumsari;
- j. Pengembangan jalan lokal primer yang menghubungkan kawasan perkotaan dengan PPK dan PPL;
- k. Pengembangan jalan kolektor sekunder dan lokal sekunder yang menuju
 - l. kawasan dan sentra industri, kawasan agropolitan, minapolitan dan
 - m. kawasan pariwisata;
- n. Peningkatan jalan utama antardesa dan jalan menuju desa/dusun terpencil;
- o. Pengembangan jalan alternatif/ lingkaran untuk mendukung kelancaran sistem pergerakan di Kawasan Perkotaan di masing-masing kecamatan kecuali Kecamatan Karimunjawa.

Jalan yang dilewati angkutan barang (meubel) menggunakan jaringan jalan yang berada di wilayah Kabupaten Jepara, baik Jalan Nasional, Provinsi maupun Jalan Kabupaten. Kecamatan yang dilewati oleh Jalan Nasional dimulai dari Kecamatan Kota, Tahunan, Pecangaan, Kalinyamatan, dan Welahan. sebagaimana Gambar dibawah ini.

Pada Peta Jaringan Jalan di Kabupaten Jepara, terlihat bahwa jalan provinsi yang melewati Kabupaten Jepara hampir seluruhnya melewati seluruh kecamatan yang ada di Kabupaten Jepara. Jaringan jalan provinsi melewati Kecamatan Welahan, Kecamatan Wayong, Kecamatan Pecangan, Kecamatan Tahurhan, Kecamatan Jepara, Kecamatan Mlongo, Kecamatan Bangsri, dan Kecamatan Keling. Jaringan jalan provinsi tidak melewati Kecamatan Kedung dan Kecamatan Nalumsari.

Gambar
Peta Jalan Kabupaten Jepara



Pergerakan manusia dan barang di Kabupaten Jepara didominasi oleh pergerakan antar dan dalam kecamatan. Proyeksi pembebanan jalan untuk 20 tahun yang akan datang, ruas jalan di kabupaten Jepara sudah semakin padat kendaraan sehingga terjadi kemacetan di ruas jalan

BAB III

EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG- UNDANGAN TERKAIT

Dalam pembentukan Peraturan Daerah Kabupaten Jepara tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang akan diatur memiliki relevansi dengan beberapa peraturan perundang-undangan. Menyangkut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Jepara. Beberapa peraturan perundang-undangan menjadi acuan pengaturannya dalam Rancangan Peraturan Daerah ini antara lain peraturan perundang-undangan tentang: Dasar Hukum yang memberikan kewenangan pembentukan Peraturan Daerah terkait; dan Dasar Hukum yang memerintahkan pembentukan Peraturan Daerah terkait.

Secara rinci beberapa peraturan perundang-undangan yang terkait dengan Penyelenggaraan Jalan ini antara lain sebagaimana tersebut di bawah ini.

A. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Ketentuan yang relevan dikemukakan terkait dengan tulisan ini adalah:

Pasal 18 ayat (6) yang berbunyi: Pemerintahan daerah menjalankan otonomi seluas-luasnya, kecuali urusan pemerintahan yang oleh undang-undang ditentukan sebagai urusan Pemerintah.

B. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1950 Tentang Pembentukan Daerah-Daerah Kabupaten Dalam Lingkungan Propinsi Jawa Tengah Sebagaimana Telah Diubah Dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1965 Tentang Pembentukan Daerah-Daerah Kabupaten Dalam Lingkungan Propinsi Jawa Tengah

Peraturan perundang-undangan lainnya yang menjadi dasar kewenangan pembentukan Peraturan Daerah adalah undang-undang pembentukan daerah. UU pembentukan daerah Kabupaten Blora yang menjadi acuan adalah UU Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah-daerah Kabupaten dalam Lingkungan Propinsi Jawa Tengah sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1965 tentang Pembentukan Daerah-Daerah Kabupaten dalam Lingkungan Propinsi Jawa Tengah Dengan terbentuknya Kabupaten Jepara, maka sebagai daerah otonom, sudah melekat pula berbagai urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan Kabupaten Jepara, termasuk dalam hal pembentukan peraturan daerah.

C. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.

Beberapa ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan yang relevan dikemukakan terkait dengan tulisan ini, adalah:

BAGIAN KESATU PERAN JALAN

Pasal 5

- (1) Jalan sebagai bagian prasarana transportasi mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan, serta dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat.
- (2) Jalan sebagai prasarana distribusi barang dan jasa merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, bangsa, dan negara.

- (3) Jalan yang merupakan satu kesatuan sistem jaringan jalan menghubungkan dan mengikat seluruh wilayah Republik Indonesia.

BAGIAN KEDUA PENGELOMPOKAN JALAN

Pasal 6

- (1) Jalan sesuai dengan peruntukannya terdiri atas jalan umum dan jalan khusus.
- (2) Jalan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikelompokkan menurut sistem, fungsi, status, dan kelas.
- (3) Jalan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bukan diperuntukkan bagi lalu lintas umum dalam rangka distribusi barang dan jasa yang dibutuhkan.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai jalan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diatur dalam Peraturan Pemerintah.

Pasal 7

- (1) Sistem jaringan jalan terdiri atas sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder.
- (2) Sistem jaringan jalan primer sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan.
- (3) Sistem jaringan jalan sekunder sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai sistem jaringan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) diatur dalam Peraturan Pemerintah.

Pasal 8

- (1) Jalan umum menurut fungsinya dikelompokkan ke dalam jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan.
- (2) Jalan arteri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.
- (3) Jalan kolektor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.
- (4) Jalan lokal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.
- (5) Jalan lingkungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), ayat (3), ayat (4), dan ayat (5) diatur dalam Peraturan Pemerintah.

Pasal 9

- (1) Jalan umum menurut statusnya dikelompokkan ke dalam jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa.
- (2) Jalan nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol.

- (3) Jalan provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antar ibu kota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi.
- (4) Jalan kabupaten sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk pada ayat (2) dan ayat (3), yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antar ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antar pusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten.
- (5) Jalan kota sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antar pusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antar persil, serta menghubungkan antar pusat permukiman yang berada di dalam kota.
- (6) Jalan desa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar-permukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.
- (7) Ketentuan lebih lanjut mengenai status jalan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2), ayat (3), ayat (4), ayat (5), dan ayat (6) diatur dalam Peraturan Pemerintah.

Pasal 10

- (1) Untuk pengaturan penggunaan jalan dan kelancaran lalu lintas, jalan dibagi dalam beberapa kelas jalan.
- (2) Pembagian kelas jalan diatur sesuai dengan ketentuan peraturan perundangan-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

- (3) Pengaturan kelas jalan berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan dikelompokkan atas jalan bebas hambatan, jalan raya, jalan sedang, dan jalan kecil.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai spesifikasi penyediaan prasarana jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diatur dalam Peraturan Pemerintah

BAGIAN-BAGIAN JALAN

Pasal 11

- (1) Bagian-bagian jalan meliputi ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan.
- (2) Ruang manfaat jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi badan jalan, saluran tepi jalan, dan ambang pengamannya.
- (3) Ruang milik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi ruang manfaat jalan dan sejalur tanah tertentu di luar ruang manfaat jalan.
- (4) Ruang pengawasan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan ruang tertentu di luar ruang milik jalan yang ada di bawah pengawasan penyelenggara jalan.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) diatur dalam Peraturan Pemerintah.

Pasal 13

- (1) Penguasaan atas jalan ada pada negara.
- (2) Penguasaan oleh negara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memberi wewenang kepada Pemerintah dan Pemerintah Daerah untuk melaksanakan penyelenggaraan jalan.

BAGIAN KEEMPAT WEWENANG PEMERINTAH KABUPATEN/ KOTA

Pasal 16

- (1) Wewenang Pemerintah Kabupaten dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa.
- (2) Wewenang Pemerintah Kota dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan kota.
- (3) Wewenang penyelenggaraan jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan.
- (4) Dalam hal pemerintah kabupaten/kota belum dapat melaksanakan sebagian wewenangnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), pemerintah kabupaten/kota dapat menyerahkan wewenang tersebut kepada pemerintah provinsi.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai wewenang penyelenggaraan jalan kabupaten sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wewenang penyelenggaraan jalan kota sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dan penyerahan wewenang sebagaimana dimaksud pada ayat (4) diatur dalam Peraturan Pemerintah.

Pasal 20

Pengaturan jalan kabupaten dan jalan desa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17, meliputi:

- a. perumusan kebijakan penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa berdasarkan kebijakan nasional di bidang jalan dengan memperhatikan keserasian antar daerah dan antar kawasan;
- b. penyusunan pedoman operasional penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa;
- c. penetapan status jalan kabupaten dan jalan desa; dan

- d. penyusunan perencanaan jaringan jalan kabupaten dan jalan desa.

Pasal 26

Pembinaan jalan kabupaten dan jalan desa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23, meliputi:

- a. pemberian bimbingan, penyuluhan, serta pendidikan dan pelatihan para aparatur penyelenggara jalan kabupaten dan jalan desa;
- b. pemberian izin, rekomendasi, dispensasi, dan pertimbangan pemanfaatan ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan; dan
- c. pengembangan teknologi terapan di bidang jalan untuk jalan kabupaten dan jalan desa.

Pasal 33

Pembangunan jalan kabupaten dan jalan desa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 29 meliputi:

- a. perencanaan teknis, pemrograman dan penganggaran, pengadaan lahan, serta pelaksanaan konstruksi jalan kabupaten dan jalan desa;
- b. pengoperasian dan pemeliharaan jalan kabupaten dan jalan desa; dan
- c. pengembangan dan pengelolaan manajemen pemeliharaan jalan kabupaten dan jalan desa.

Pasal 39

Pengawasan jalan kabupaten dan jalan desa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 meliputi:

- a. evaluasi kinerja penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa; dan

- b. pengendalian fungsi dan manfaat hasil pembangunan jalan kabupaten dan jalan desa.

D. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Beberapa ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang relevan dikemukakan terkait dengan pengaturan ini, adalah:

BAB I KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Undang-Undang ini yang dimaksud dengan:

1. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.
2. Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan.
3. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
4. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian Simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
5. Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah Ruang Lalu Lintas, Terminal, dan Perlengkapan Jalan yang meliputi marka, rambu, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengaman Pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan Jalan, serta fasilitas pendukung.
6. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.

7. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.
8. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.
9. Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.
10. 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.
11. Terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.
12. Halte adalah tempat pemberhentian Kendaraan Bermotor Umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
13. Parkir adalah keadaan Kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya.
14. Berhenti adalah keadaan Kendaraan tidak bergerak untuk sementara dan tidak ditinggalkan pengemudinya.
15. 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.
16. 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.

17. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur Lalu Lintas orang dan/atau Kendaraan di persimpangan atau pada ruas Jalan.
18. Sepeda Motor adalah Kendaraan Bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau Kendaraan Bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.
19. Pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi.
20. Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.
21. Penumpang adalah orang yang berada di Kendaraan selain Pengemudi dan awak Kendaraan.
22. Pejalan Kaki adalah setiap orang yang berjalan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
23. Pengguna Jalan adalah orang yang menggunakan Jalan untuk berlalu lintas.
24. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan Jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran Lalu Lintas.

25. Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau Kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas.
26. Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, Kendaraan, Jalan, dan/atau lingkungan.
27. Ketertiban Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap Pengguna Jalan.
28. Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di Jalan.
29. Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sekumpulan subsistem yang saling berhubungan dengan melalui penggabungan, pemrosesan, penyimpanan, dan pendistribusian data yang terkait dengan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
30. Penyidik adalah pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan.
31. Penyidik Pembantu adalah pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia yang karena diberi wewenang tertentu dapat melakukan tugas penyidikan yang diatur dalam Undang-Undang ini.

BAB II ASAS DAN TUJUAN

Pasal 2

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan memperhatikan:

- a. asas transparan;
- b. asas akuntabel;
- c. asas berkelanjutan;
- d. asas partisipatif;
- e. asas bermanfaat;
- f. asas efisien dan efektif;
- g. asas seimbang;
- h. asas terpadu; dan
- i. asas mandiri.

Pasal 3

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan:

- a. terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

BAB III RUANG LINGKUP KEBERLAKUAN UNDANG-UNDANG

Pasal 4

Undang-Undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui:

- a. kegiatan gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang di Jalan;
- b. kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
- c. kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, pendidikan berlalu lintas, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta penegakan hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

BAB IV PEMBINAAN

Pasal 5

- (1) Negara bertanggung jawab atas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan pembinaannya dilaksanakan oleh Pemerintah.
- (2) Pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. perencanaan;
 - b. pengaturan;
 - c. pengendalian; dan
 - d. pengawasan.
- (3) Pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaksanakan oleh instansi pembina sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya yang meliputi:
 - a. urusan pemerintahan di bidang Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
 - b. urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang

- bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- c. urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang industri;
 - d. urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi; dan
 - e. urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pasal 6

- (1) Pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan oleh instansi pembina sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (3) meliputi:
- a. penetapan sasaran dan arah kebijakan pengembangan sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan nasional;
 - b. penetapan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berlaku secara nasional;
 - c. penetapan kompetensi pejabat yang melaksanakan fungsi di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara nasional;
 - d. pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, pemberian izin, dan bantuan teknis kepada pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota; dan
 - e. pengawasan terhadap pelaksanaan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah.

- (2) Dalam melaksanakan pembinaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pemerintah dapat menyerahkan sebagian urusannya kepada pemerintah provinsi dan/atau pemerintah kabupaten/kota.
- (4) Urusan pemerintah kabupaten/kota dalam melakukan pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi:
- a. penetapan sasaran dan arah kebijakan sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota yang jaringannya berada di wilayah kabupaten/kota;
 - b. pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, dan izin kepada perusahaan angkutan umum di kabupaten / kota; dan
 - c. pengawasan terhadap pelaksanaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota.

BAB V PENYELENGGARAAN

Pasal 7

- (1) Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat.

Pasal 13

- (1) Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) dilakukan secara terkoordinasi.
- (2) Koordinasi Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (3) Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertugas melakukan koordinasi antarinstansi penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan dan menyelesaikan masalah Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- (4) Keanggotaan forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) terdiri atas unsur pembina, penyelenggara, akademisi, dan masyarakat.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur dengan peraturan pemerintah.

BAB VI JARINGAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Pasal 17

- (1) Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten/Kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (3) huruf c disusun secara berkala dengan mempertimbangkan kebutuhan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta ruang kegiatan berskala kabupaten/ kota.

Kelas Jalan

Pasal 19

- (1) Jalan dikelompokkan dalam beberapa kelas berdasarkan:
 - a. fungsi dan intensitas Lalu Lintas guna kepentingan pengaturan penggunaan Jalan dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
 - b. daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat dan dimensi Kendaraan Bermotor.
- (2) Pengelompokan Jalan menurut kelas Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a. jalan kelas I, yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton; b. jalan kelas II, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi

2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton;

- b. jalan kelas III, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton; dan
- c. jalan kelas khusus, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 (sepuluh) ton.

Pasal 20

(1) Penetapan kelas jalan pada setiap ruas jalan dilakukan oleh:

- a. Pemerintah, untuk jalan nasional;
- b. pemerintah provinsi, untuk jalan provinsi;
- c. Pemerintah kabupaten, untuk jalan kabupaten; atau
- d. pemerintah kota, untuk jalan kota.

BAB IX LALU LINTAS

Bagian Kesatu Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas

Pasal 93

(1) Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dilaksanakan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas dalam rangka menjamin Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- (2) Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan 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. perekayasaan;
 - d. pemberdayaan; dan
 - e. pengawasan.

Pasal 95

- (1) Penetapan kebijakan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 94 ayat (2) huruf a yang berupa perintah, larangan, peringatan, atau petunjuk diatur dengan: peraturan daerah kabupaten untuk jalan kabupaten dan jalan desa.

BAB XVIII PERAN SERTA MASYARAKAT

Pasal 256

- (1) Masyarakat berhak untuk berperan serta penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (2) Peran serta masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
 - a. pemantauan dan penjagaan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - b. masukan kepada instansi pembina dan penyelenggara Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di tingkat pusat dan daerah dalam penyempurnaan peraturan, pedoman, dan standar teknis di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - c. pendapat dan pertimbangan kepada instansi pembina dan penyelenggara Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di tingkat pusat dan daerah terhadap kegiatan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menimbulkan dampak lingkungan; dan d. dukungan terhadap penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (3) Pemerintah dan/ atau Pemerintah Daerah mempertimbangkan dan menindaklanjuti masukan, pendapat, dan/atau dukungan yang disampaikan oleh masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (2).

BAB XIX PENYIDIKAN DAN PENINDAKAN PELANGGARAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Bagian Kesatu Penyidikan

Pasal 259

- (1) Penyidikan tindak pidana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilakukan oleh:
 - a. Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia; dan
 - b. Penyidik Pegawai Negeri Sipil tertentu yang diberi wewenang khusus menurut Undang-Undang ini.

- (2) Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a terdiri atas:
- a. Penyidik; dan
 - b. Penyidik Pembantu.

E. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah

Beberapa ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah yang relevan dikemukakan terkait dengan tulisan ini adalah:

BAB I KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Undang-Undang ini yang dimaksud dengan:

1. Pemerintahan Daerah adalah penyelenggaraan urusan pemerintahan oleh pemerintah daerah dan dewan perwakilan rakyat daerah menurut asas otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi seluas-luasnya dalam sistem dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
2. Daerah Otonom yang selanjutnya disebut Daerah adalah kesatuan masyarakat hukum yang mempunyai batas-batas wilayah yang berwenang mengatur dan mengurus Urusan Pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat menurut prakarsa sendiri berdasarkan aspirasi masyarakat dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia.

F. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja

Beberapa ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja yang relevan dikemukakan terkait dengan tulisan ini adalah:

Paragraf 10

Transportasi

Pasal 54

Untuk memberikan kemudahan bagi masyarakat terutama Pelaku Usaha dalam mendapatkan Perizinan Berusaha dan kemudahan persyaratan investasi di sektor Transportasi, Undang-Undang ini mengubah, menghapus, atau menetapkan pengaturan baru beberapa ketentuan yang diatur dalam:

- a. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025).

Pasal 55

Beberapa ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 No 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025) diubah sebagai berikut:

1. Ketentuan Pasal 19 diubah sehingga berbunyi sebagai berikut

Pasal 19

- a. Jalan dikelompokkan dalam beberapa kelas berdasarkan:
 - (a) Fungsi dan intensitas Lalu Lintas guna kepentingan pengaturan penggunaan Jalan dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
 - (b) Daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat dan dimensi Kendaraan Bermotor.

- b. Ketentuan lebih lanjut mengenai pengelompokan jalan menurut kelas jalan diatur dalam Peraturan Pemerintah.
2. Ketentuan Pasal 126 diubah sehingga berbunyi sebagai berikut:

Pasal 126

Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum angkutan orang dilarang:

- a. memberhentikan Kendaraan selain di tempat yang telah ditentukan;
- b. mengetem selain di tempat yang telah ditentukan;
- c. menurunkan Penumpang selain di tempat pemberhentian dan/atau di tempat tujuan tanpa alasan yang patut dan mendesak; dan/atau
- d. melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam trayek yang telah disetujui dalam Perizinan Berusaha.

G. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan

Beberapa ketentuan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan yang relevan dikemukakan terkait dengan tulisan ini adalah:

BAB I KETENTUAN UMUM

Pasal 1

1. Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.
2. Jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum.

3. Penyelenggaraan jalan adalah kegiatan yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan.
4. Pengaturan jalan adalah kegiatan perumusan kebijakan perencanaan, penyusunan perencanaan umum, dan penyusunan peraturan perundang-undangan jalan.
5. Pembinaan jalan adalah kegiatan penyusunan pedoman dan standar teknis, pelayanan, pemberdayaan sumber daya manusia, serta penelitian dan pengembangan jalan.
6. Pembangunan jalan adalah kegiatan pemrograman dan penganggaran, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, serta pengoperasian dan pemeliharaan jalan.
7. Pengawasan jalan adalah kegiatan yang dilakukan untuk mewujudkan tertib pengaturan, pembinaan, dan pembangunan jalan.
8. Penyelenggara jalan adalah pihak yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan sesuai dengan kewenangannya.
9. Sistem jaringan jalan adalah satu kesatuan ruas jalan yang saling menghubungkan dan mengikat pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya dalam satu hubungan hierarki.

H. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen Dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Sebagaimana Telah Diubah Dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Beberapa ketentuan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen Dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Sebagaimana Telah Diubah Dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 Tentang

Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang relevan dikemukakan terkait dengan tulisan ini adalah:

BAB I KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan:

1. Manajemen dan rekayasa lalu lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.
2. Keamanan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas.
3. Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.
4. Ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap pengguna jalan.
5. Kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di jalan.

I. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 Tentang Forum Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Beberapa Ketentuan Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 Tentang Forum Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang relevan dikemukakan terkait dengan tulisan ini adalah:

BAB I KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan:

1. Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, selanjutnya disingkat forum, adalah wahana koordinasi antarinstansi penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan.

BAB II PENYELENGGARAAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Pasal 2

- (1) Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, pemerintah daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat.
- (2) Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan secara terkoordinasi.
- (3) Koordinasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan oleh forum. (4) Forum bertugas melakukan koordinasi antarinstansi penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan dan menyelesaikan permasalahan lalu lintas dan angkutan jalan.

Pasal 3

Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) meliputi:

- a. urusan pemerintahan di bidang jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang jalan atau pemerintah daerah sesuai dengan ruang lingkup kewenangannya;
- b. urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan

- jalan atau pemerintah daerah sesuai dengan ruang lingkup kewenangannya;
- c. urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang industri atau pemerintah daerah sesuai dengan ruang lingkup kewenangannya; d. urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi atau pemerintah daerah sesuai dengan ruang lingkup kewenangannya.

Bagian Keempat Forum Kabupaten/Kota

Pasal 21

- (1) Forum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (2) diselenggarakan dalam rangka melakukan koordinasi antarinstansi penyelenggara lalu lintas angkutan jalan kabupaten/kota, keanggotaan forum terdiri atas:
- a. bupati/walikota;
 - b. kepala kepolisian resor/resor kota;
 - c. badan usaha milik negara dan/atau badan usaha milik daerah yang kegiatan usahanya di bidang lalu lintas dan angkutan jalan;
 - d. asosiasi perusahaan angkutan umum di kabupaten/kota;
 - e. perwakilan perguruan tinggi;
 - f. tenaga ahli di bidang lalu lintas dan angkutan jalan;
 - g. lembaga swadaya masyarakat yang aktivitasnya di bidang lalu lintas dan angkutan jalan; dan
 - h. pemerhati lalu lintas dan angkutan jalan di kabupaten/kota.

J. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan Sebagaimana Telah Diubah Dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Beberapa Ketentuan Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan Sebagaimana Telah Diubah Dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang relevan dikemukakan terkait dengan tulisan ini adalah:

BAB I KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan:

1. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.
2. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.

K. Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Beberapa Ketentuan Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang relevan dikemukakan terkait dengan tulisan ini adalah:

BAB I KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan:

1. Kendaraan Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.
2. 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.
3. Petugas Pemeriksa adalah Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
4. Bukti Pelanggaran yang selanjutnya disebut dengan Tilang adalah alat bukti pelanggaran tertentu di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan format tertentu yang ditetapkan.

Bagian Kedua Petugas Pemeriksa

Pasal 9

Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dilakukan oleh:

- a. Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia; dan
- b. Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

L. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Beberapa Ketentuan Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang relevan dikemukakan terkait dengan tulisan ini adalah:

BAB I KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan:

1. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian Simpul dan/atau Ruang Kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Ruang Kegiatan adalah berupa kawasan permukiman, industri, pertambangan, pertanian, kehutanan, perkantoran, perdagangan, pariwisata, dan tempat lain yang berfungsi sebagai kawasan tertentu.
3. 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.
4. Ruang Lalu Lintas adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.
5. 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.
6. 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.
7. 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.

8. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur Lalu Lintas orang dan/atau Kendaraan di persimpangan atau pada ruas Jalan.
9. Halte adalah tempat pemberhentian kendaraan bermotor umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
10. Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.
11. Penyelenggara Terminal adalah unit pelaksana teknis dari Pemerintah Daerah.
12. Pengguna Jalan adalah orang yang menggunakan Jalan untuk berlalu lintas.
13. Pejalan Kaki adalah setiap orang yang berjalan di Ruang Lalu Lintas.

Bagian Keempat

Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten

Pasal 10

- (1) Rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten meliputi:
- a. rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten untuk antarkota dalam wilayah kabupaten;
 - b. rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten untuk perkotaan dalam wilayah kabupaten; dan
 - c. rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten untuk perdesaan dalam wilayah kabupaten.

- (2) Rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten disusun berdasarkan kebutuhan transportasi dan Ruang Kegiatan yang berskala kabupaten.
- (3) Rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten untuk antarkota, perkotaan, dan perdesaan dalam wilayah kabupaten memuat:
 - a. prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan lingkup kabupaten;
 - b. arah dan kebijakan peranan lalu lintas dan angkutan jalan kabupaten dalam keseluruhan moda transportasi;
 - c. rencana lokasi dan kebutuhan Simpul skala kabupaten; dan
 - d. rencana kebutuhan Ruang Lalu Lintas skala kabupaten.

Pasal 11

- (1) Penyusunan rancangan rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten dilakukan oleh Bupati.

BAB III RUANG LALU LINTAS

Bagian Kesatu Kelas Jalan

Pasal 17

- (1) Kelas jalan atas dasar fungsi dan intensitas lalu lintas serta daya dukung menerima muatan sumbu terberat dan dimensi kendaraan bermotor terdiri atas:
 - a. jalan kelas I;
 - b. jalan kelas II;
 - c. jalan kelas III; dan
 - d. jalan kelas khusus.
- (2) Jalan kelas I sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi jalan arteri dan kolektor.
- (3) Jalan kelas II sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan.

- (4) Jalan kelas III sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c meliputi jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan.
- (5) Jalan kelas khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d diatur dalam peraturan pemerintah tersendiri.

M. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas

Beberapa Ketentuan Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas yang relevan dikemukakan terkait dengan tulisan ini adalah:

BAB I KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Menteri ini yang dimaksud dengan:

1. 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.
2. Daun Rambu adalah pelat alumunium atau bahan lainnya yang memenuhi persyaratan teknis tempat ditempelkan/dilekatkannya rambu.
3. Tiang Rambu adalah batangan logam atau bahan lainnya untuk menempelkan atau melekatkan daun rambu.
4. Papan Tambahan adalah pelat alumunium atau bahan lainnya yang dipasang di bawah daun rambu yang memberikan penjelasan lebih lanjut dari suatu rambu.

BAB II SPESIFIKASI TEKNIS RAMBU LALU LINTAS

Bagian Kesatu Umum

Pasal 3

Rambu Lalu Lintas berdasarkan jenisnya terdiri atas:

- a. rambu peringatan;
- b. rambu larangan;
- c. rambu perintah; dan
- d. rambu petunjuk.

N. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015 Tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas

Beberapa Ketentuan Dalam Peraturan Menteri Nomor 96 Tahun 2015 Tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas yang relevan dikemukakan terkait dengan tulisan ini adalah:

Pasal 1

- (1) Manajemen dan rekayasa Lalu Lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas
- (2) Manajemen dan rekayasa lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi kegiatan
 - a. perencanaan;
 - b. pengaturan;
 - c. pemberdayaan, dan;
 - d. pengawasan.
- (3) Kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) merupakan tanggung jawab :
 - e. Bupati untuk jalan kabupaten dan desa.

B. Asas Dan Tujuan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pengaturan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini diselenggarakan dengan memperhatikan:

a. Asas Transparan

Yang dimaksud dengan asas transparan adalah keterbukaan dalam Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

b. Asas Akuntabel

Yang dimaksud dengan asas akuntabel adalah Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat dipertanggungjawabkan.

c. Asas Berkelanjutan

Yang dimaksud dengan asas berkelanjutan adalah penjaminan kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis laik kendaraan dan rencana umum pembangunan serta Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

d. Asas Partisipatif

Yang dimaksud dengan asas partisipatif adalah pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan kecelakaan, dan pelaporan atas peristiwa yang terkait dengan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

e. Asas Bermanfaat

Yang dimaksud dengan asas bermanfaat adalah semua kegiatan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.

f. Asas Efisien Dan Efektif

Yang dimaksud dengan asas efisien dan efektif adalah pelayanan dalam Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan oleh setiap pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna.

g. Asas Seimbang

Yang dimaksud dengan asas seimbang adalah Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang harus dilaksanakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban Pengguna Jasa dan Penyelenggara.

h. Asas Terpadu

Yang dimaksud dengan asas terpadu adalah Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan saling bergantung kewenangan dan tanggung jawab antar instansi pembina.

i. Asas Mandiri

Yang dimaksud dengan asas mandiri adalah upaya Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan melalui pengembangan dan pemberdayaan sumber daya nasional.

Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini diselenggarakan dengan tujuan:

- a. terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

BAB IV

LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS

Salah satu pertanyaan penting yang harus dijawab dalam menyusun sebuah Peraturan Daerah yang tidak diamanatkan secara khusus dalam Undang-Undang yang memberikan atau mengakui pemikiran pengaturan. Terdapat beberapa alasan atau landasan pemikiran yang digunakan yang dapat dijelaskan sebagai berikut.

4.1 Landasan Filosofis

Jalan merupakan salah satu prasarana transportasi dan fasilitas umum merupakan unsur penting dalam pengembangan kehidupan berbangsa dan bernegara, dalam pembinaan persatuan dan kesatuan bangsa, wilayah negara, dan fungsi masyarakat serta dalam memajukan kesejahteraan umum sebagaimana dimaksud dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Jalan sebagai bagian sistem transportasi nasional mempunyai peranan penting terutama dalam mendukung bidang ekonomi, sosial dan budaya serta lingkungan dan dikembangkan melalui pendekatan pengembangan wilayah agar tercapai keseimbangan dan pemerataan pembangunan antardaerah, membentuk dan memperkuat kesatuan nasional untuk memantapkan pertahanan dan keamanan nasional, serta membentuk struktur ruang dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional.

Sebagai salah satu prasarana transportasi yang merupakan urat nadi kehidupan masyarakat mempunyai peranan penting dalam usaha pengembangan kehidupan berbangsa dan bernegara, jalan mempunyai peranan untuk mewujudkan sasaran pembangunan seperti pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya, pertumbuhan ekonomi, dan perwujudan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Jalan sebagai bagian sistem transportasi nasional mempunyai peranan penting terutama dalam mendukung ekonomi, sosial budaya, lingkungan, politik, serta pertahanan dan keamanan. Dari aspek ekonomi, jalan sebagai modal sosial masyarakat merupakan katalisator di antara proses produksi, pasar, dan konsumen akhir. Dari aspek sosial budaya, keberadaan jalan membuka cakrawala masyarakat yang dapat menjadi wahana perubahan sosial, membangun toleransi, dan mencairkan sekat budaya. Dari aspek lingkungan, keberadaan jalan diperlukan untuk mendukung pembangunan berkelanjutan. Dari aspek politik, keberadaan jalan menghubungkan dan mengikat antardaerah, sedangkan dari aspek pertahanan dan keamanan, keberadaan jalan memberikan akses dan mobilitas dalam penyelenggaraan sistem pertahanan dan keamanan.

Maka pembangunan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tentunya menjadi penting sebagai upaya pembangunan jalan dalam rangka pemenuhan kebutuhan masyarakat atas angkutan barang dan jasa (orang) yang aman, nyaman, dan berdaya guna benar-benar akan dirasakan manfaatnya oleh masyarakat. Melalui peran penting jalan dalam membentuk struktur wilayah, penyelenggaraan jalan pada hakikatnya dimaksudkan untuk mewujudkan perkembangan antardaerah yang seimbang dan pemerataan hasil pembangunan (*road infrastructures for all*).

Dalam konteks penerapan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, terdapat pertimbangan pokok dalam implementasi lalu lintas dan angkutan jalan. Dalam

Undang-Undang ini diatur pula mengenai manajemen dan rekayasa lalu lintas dengan tujuan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Manajemen dan rekayasa lalu lintas tersebut meliputi kegiatan perencanaan, pengaturan, perekayasa, pemberdayaan, dan pengawasan.

Untuk menangani masalah kecelakaan lalu lintas, pencegahan kecelakaan dilakukan melalui partisipasi para pemangku kepentingan, pemberdayaan masyarakat, penegakan hukum, dan kemitraan global. Pencegahan kecelakaan lalu lintas dimaksud, dilakukan dengan pola penahapan, yaitu program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang.

4.2 Landasan Sosiologis

Manajemen lalu lintas yang di Kabupaten Jepara yang belum optimal, hal ini dapat dilihat dari masih kurangnya sarana dan prasarana perhubungan dan lalu lintas yang sesuai dengan standart dan ketentuan, kurangnya ketersediaan rambu dan fasilitas perlengkapan jalan yang kurang memadai. Jumlah kendaraan bermotor di kabupaten jepara menurut data statistic dari BPS dalam angka tahun 2021 disebutkan bahwa untuk mobil penumpang sebanyak 34.586 buah, Bus sebanyak 1.263 buah, Truk sebanyak 2,370 buah dan sepeda motor 597.237 buah dengan seluruhnya total sebanyak 635.456 buah.

Selain itu masih tingginya angka kecelakaan di Kabupaten Jepara yang cenderung meningkat. Data kecelakaan di Kabupaten Jepara tahun 2017 yang mencapai 289 kasus, tahun 2018 terjadi peningkatan angka kecelakaan menacapai 303 kasus dan tahun 2019 mencapai angka 540 kasus kecelakaan, baru pada tahun 2020 angka kecelakaan turun menjadi 388 kasus.

Rendahnya kesadaran masyarakat atau pengguna jalan untuk tertib berlalu lintas karena kurangnya kegiatan sosialisasi kepada pengguna jalan, perilaku pengguna jalan yang tidak mentaati peraturan/rambu-rambu lalu lintas, dan meningkatnya jumlah dan volume kendaraan terutama kendaraan roda dua di wilayah Kabupaten Jepara.

Adanya Peraturan Daerah Kabupaten Jepara tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan akan mendorong terciptanya budaya disiplin dalam berlalu-lintas, meningkatkan kesadaran tertib lalu-lintas dan mengurangi angka kecelakaan lalu-lintas.

4.3 Landasan Yuridis

Menurut Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 sebagaimana termuat di dalam Lampiran I yang berisikan tentang teknik penyusunan Naskah Akademik dan Lampiran II tentang Teknik Penyusunan Peraturan Perundang-undangan khususnya huruf B.3 angka (19) dalam bagian penyusunan konsiderans disebutkan bahwa Landasan yuridis merupakan pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk untuk mengatasi permasalahan hukum atau mengisi kekosongan hukum dengan mempertimbangkan aturan yang telah ada, yang akan diubah, atau yang akan dicabut guna menjamin kepastian hukum dan rasa keadilan masyarakat. Landasan yuridis menyangkut persoalan hukum yang berkaitan dengan substansi atau materi yang diatur sehingga perlu dibentuk peraturan perundang-undangan yang baru. Beberapa persoalan hukum itu, antara lain, peraturan yang sudah ketinggalan, peraturan yang tidak harmonis atau tumpang tindih, jenis peraturan yang rendah dan undang-undang. Sehingga berlakunya lemah, peraturannya sudah ada tetapi tidak memadai, atau peraturannya memang sama sekali belum ada.

Beberapa produk peraturan perundang-undangan yang secara khusus menjadi dasar yuridis dan terkait dengan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, adalah:

- a. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah-daerah Kabupaten dalam Lingkungan Propinsi Jawa Tengah sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1965 tentang Pembentukan Daerah-Daerah Kabupaten dalam Lingkungan Propinsi Jawa Tengah;
- c. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan;
- d. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- e. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah;
- f. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja;
- g. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan;
- h. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- i. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 Tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- j. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- k. Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- l. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

- m. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas;
- n. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas.

BAB V

JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP MATERI MUATAN PERATURAN DAERAH

Pentingnya sistem transportasi untuk memindahkan barang sudah selayaknya dibarengi dengan pemenuhan kebutuhan moda pengangkutan dan peningkatan pelayanan yang memadai. Berdasarkan *Global Competitiveness Index* (GCI) 2018 yang dirilis *World Economic Forum* (WEF) menempatkan indeks daya saing Indonesia di peringkat 45 dari 140 negara. Peringkat tersebut mengalami perbaikan karena tahun sebelumnya menduduki posisi 47. Di lingkup Asia Timur dan Pasifik, Indonesia unggul dalam beberapa pilar, di antaranya stabilitas makroekonomi, ukuran pasar, dan dinamika berbisnis. WEF juga menobatkan Indonesia sebagai salah satu inovator terbaik di kalangan negara berkembang dalam hal kecanggihan bisnis, mengalahkan Malaysia. Meski demikian, Indonesia masih memiliki pekerjaan rumah karena banyak pilar daya saing yang berada di bawah angka rata-rata Asia Timur dan Pasifik. Kesiapan teknologi dan infrastruktur menjadi catatan untuk untuk mengejar ketertinggalan dari negara-negara di kawasan tersebut.

Kerjasama antar-kawasan Asia dan Eropa melalui *Asia Europe Meeting* (ASEM) yang ditujukan untuk menciptakan kemitraan dan kemajuan Asia-Eropa, mencakup 53 mitra

(partners) yang terdiri dari 21 negara Asia, 30 negara Eropa, Sekretariat ASEAN, dan Uni Eropa. Penekanan konektivitas

awasan Asia Eropa dijadikan prioritas kerja sama dan bertumpu pada sektor ekonomi. Hal ini berarti diperlukan adanya *hard infrastructure* antara lain infrastruktur transportasi, perdagangan dan investasi, *people-to-people contact*, jaringan logistik, jalur energi, serta informasi dan teknologi komunikasi. Selain itu, diperlukan *soft infrastructure* berupa kebijakan, strategi, cukai, pengembangan kapasitas dalam kerja sama lintas batas.

Beberapa isu global tersebut sejalan dengan fokus Pemerintah Indonesia yaitu terkait kepelabuhan laut, bandar udara, jasa angkutan laut, dan Pusat Logistik Berikat, logistik pangan, sumber daya manusia (SDM), portal Indonesia *National Single Window* (INSW), dan logistik kebencanaan. Sistem logistik yang baik diperlukan untuk mengembangkan sektor industri agar menghasilkan efisiensi. Saat ini pemerintah juga mengoptimalkan aspek digital agar mampu bersaing di era Revolusi Industri 4.0. dengan demikian kinerja ekspor nasional makin dapat dioptimalkan.

Upaya peningkatan efisiensi logistik merupakan bagian dari kebijakan peningkatan ekspor jangka pendek yang sedang dirumuskan pemerintah. Hal penting yang akan diatur untuk mendorong efisiensi logistik meliputi penerapan sistem *Delivery Order Online*, (ii) sistem *Ina Port Net*; (iii) relaksasi prosedur ekspor otomotif; dan (iv) pembangunan *otomotif center*.

5.1 Menimbang dan Mengingat

Butir pertimbangan dalam Rancangan Peraturan Daerah ini adalah sebagai berikut:

- Menimbang:
- a. Bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 3 huruf a, b, dan c Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka perlu pengaturan mengenai Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - b. Bahwa pertumbuhan lalu lintas yang semakin meningkat sehingga menimbulkan permasalahan dalam penyelenggaraan lalu lintas di jalan, maka diperlukan pengaturan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan guna terciptanya kenyamanan pengguna jalan;
 - c. Bahwa untuk meningkatkan kesadaran hukum dan disiplin berlalu lintas bagi pengguna jalan dan masyarakat, serta untuk terciptanya keamanan, ketertiban, kelancaran dan kenyamanan bagi pengguna jalan maka perlu ketentuan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - d. berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b dan huruf c, perlu membentuk Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Jepara.

Berdasarkan pemikiran tersebut, Peraturan Daerah ini harus mempertimbangkan sekurang-kurangnya beberapa peraturan perundang-undangan tersebut sebagai dasar pembuatan Peraturan Daerah ini. Untuk itu rumusan mengingat pada Peraturan Daerah ini adalah sebagai berikut:

- Mengingat:
1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
 2. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah-daerah Kabupaten dalam Lingkungan Propinsi Jawa Tengah sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1965 tentang Pembentukan Daerah-Daerah Kabupaten dalam Lingkungan Propinsi Jawa Tengah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1965 Nomor 52, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2757);
 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 dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);
 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 Pemerintahan 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 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 58, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5679);
6. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);
7. Peraturan Pemerintah No 25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah Daerah dan Kewenangan Daerah Provinsi sebagai Daerah Otonom (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 54, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3952);
8. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, 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 2016 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);

9. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2012 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 73, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5229);
10. 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 2016 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
11. 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);

12. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5468) Peraturan 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 2016 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
13. 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 2016 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);

14. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas (Berita Negara Tahun 2014 Nomor 514);
15. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas (Berita Negara Tahun 2015 Nomor 834).

5.2 Ketentuan Umum

Perlu redifinisi atas berbagai terminologi yang mempunyai kekuatan hukum yang terkait dengan pemberian air susu ibu eksklusif karena dimungkinkan adanya definisi yang berbeda-beda satu sama lain. Masing-masing pihak atau instansi memberikan definisi sendiri-sendiri yang berbeda-beda sehingga terjadi kebingungan untuk menetapkan definisi mana yang seharusnya dipakai.

Untuk mempertemukan berbagai definisi dari lembaga yang berbeda maka sebaiknya yang dijadikan acuan adalah yang tercantum dalam peraturan perundangan yang tingkatannya di atas Peraturan Daerah karena kekuatannya lebih kuat. Dengan demikian rumusan ketentuan umum dalam Rancangan Peraturan Daerah ini adalah sebagai berikut:

Dalam Peraturan Daerah ini yang dimaksud dengan:

1. Daerah adalah Kabupaten Jepara.
2. Pemerintah Daerah adalah Pemerintah Kabupaten Jepara.
3. Bupati adalah Bupati Jepara.
4. Dewan Perwakilan Rakyat Daerah selanjutnya disingkat DPRD adalah DPRD Kabupaten Jepara.
5. Sekretaris Daerah adalah Sekretaris Daerah Kabupaten Jepara.

6. Dinas Perhubungan adalah Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara.
7. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.
8. Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan.
9. 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.
10. Karakteristik Jalan adalah suatu gambaran atau ciri pergerakan masyarakat berdasarkan lalu lintas harian.
11. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
12. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian Simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
13. Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah Ruang Lalu Lintas, Terminal, dan Perlengkapan Jalan yang meliputi marka, rambu, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengaman Pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan Jalan, serta fasilitas pendukung.
14. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.

15. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.
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. Halte adalah tempat pemberhentian Kendaraan Bermotor Umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
19. Parkir adalah keadaan Kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya.
20. Berhenti adalah keadaan Kendaraan tidak bergerak untuk sementara dan tidak ditinggalkan pengemudinya.
21. 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.
22. 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.
23. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur Lalu Lintas orang dan/atau Kendaraan di persimpangan atau pada ruas Jalan.
24. Sepeda Motor adalah Kendaraan Bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa

kereta samping atau Kendaraan Bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.

25. Pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi.
26. Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.
27. Pejalan Kaki adalah setiap orang yang berjalan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
28. Pengguna Jalan adalah orang yang menggunakan Jalan untuk berlalu lintas.
29. Jalur adalah bagian jalan yang dipergunakan untuk Lalu Lintas kendaraan.
30. Kelas Jalan adalah klasifikasi jalan berdasarkan fungsi dan intensitas lalu lintas guna kepentingan pengaturan penggunaan jalan dan kelancaran lalu lintas angkutan jalan serta daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat dan dimensi kendaraan bermotor.
31. Nama Jalan adalah suatu nama yang diberikan untuk mengidentifikasi suatu jalan, sehingga dapat dengan mudah dikenali dan dicantumkan dalam peta jalan.
32. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan Jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran Lalu Lintas.
33. Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau Kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas.

34. Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, Kendaraan, Jalan, dan/atau lingkungan.
35. Ketertiban Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap Pengguna Jalan.
36. Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di Jalan.
37. Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sekumpulan subsistem yang saling berhubungan dengan melalui penggabungan, pemrosesan, penyimpanan, dan pendistribusian data yang terkait dengan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
38. Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian tindakan yang dilaksanakan oleh penyidik Kepolisian Resort Jepara atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
39. Petugas Pemeriksa adalah Petugas Kepolisian Resort Jepara dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
40. Bukti Pelanggaran yang selanjutnya disebut dengan Tilang adalah alat bukti pelanggaran tertentu di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan format tertentu yang ditetapkan.
41. Satuan Lalu Lintas yang selanjutnya disebut Satlantas adalah Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resort Jepara.
42. Jumlah Berat Bruto yang diperbolehkan yang selanjutnya disebut JBB adalah berat maksimum kendaraan bermotor berikut muatannya yang diperbolehkan menurut rancangannya.

5.3 Asas dan Tujuan

Pengaturan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini diselenggarakan dengan memperhatikan:

a. Asas Transparan

Yang dimaksud dengan asas transparan adalah keterbukaan dalam Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

b. Asas Akuntabel

Yang dimaksud dengan asas akuntabel adalah Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat dipertanggungjawabkan.

c. Asas Berkelanjutan

Yang dimaksud dengan asas berkelanjutan adalah penjaminan kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis laik kendaraan dan rencana umum pembangunan serta pengembangan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

d. Asas Partisipatif

Yang dimaksud dengan asas partisipatif adalah pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan kecelakaan, dan pelaporan atas peristiwa yang terkait dengan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

e. Asas Bermanfaat

Yang dimaksud dengan asas bermanfaat adalah semua kegiatan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.

f. Asas Efisien Dan Efektif

Yang dimaksud dengan asas efisien dan efektif adalah pelayanan dalam Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan oleh setiap pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna.

g. Asas Seimbang

Yang dimaksud dengan asas seimbang adalah Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang harus dilaksanakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban Pengguna Jasa dan Penyelenggara.

h. Asas Terpadu

Yang dimaksud dengan asas terpadu adalah penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan saling bergantung kewenangan dan tanggung jawab antar instansi pembina.

i. Asas Mandiri

Yang dimaksud dengan asas mandiri adalah upaya Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan melalui pengembangan dan pemberdayaan sumber daya nasional.

Pengaturan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini diselenggarakan dengan tujuan:

- a. terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Adapun tujuan dibuat peraturan daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sebagai berikut:

- a. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian daerah, memajukan kesejahteraan umum, memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa;
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat;
- d. Mengendalikan penggunaan kendaraan bermotor pribadi; dan
- e. Meningkatkan kualitas pelayanan transportasi umum.

5.4 Ruang Lingkup

Ruang lingkup pengaturan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi:

- a. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- b. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas;
- c. Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas;
- d. Analisis Dampak Lalu Lintas;
- e. Penyelenggaraan Angkutan Jalan;
- f. Terminal;
- g. Pengujian Dan Pemeriksaan Kendaraan;
- h. Perparkiran;
- i. Sistem Informasi Dan Komunikasi Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan;
- j. Forum Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan;
- k. Perlakuan Khusus;
- l. Pembinaan Pemakai Jalan;

- m. Pembinaan, Pengawasan Dan Pengendalian;
- n. Peran Serta Masyarakat;
- o. Sanksi Administratif;
- p. Ketentuan Pidana; Dan
- q. Penyidikan.

5.5 Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Bab ini berisi ketentuan mengenai pengembangan dan perencanaan induk jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dalam mewujudkan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terpadu, Bupati mengembangkan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan yang disesuaikan kebutuhan dengan berpedoman pada rencana induk Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Rencana induk jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten memuat:

- a. Prakiraan perpindahan orang dan/barang menurut asal tujuan perjalanan skala antar kota dalam provinsi;
- b. arah dan kebijakan peranan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten dalam keseluruhan moda transportasi;
- c. rencana lokasi dan kebutuhan simpul kota dan lintas kota; dan
- d. rencana kebutuhan ruang lalu lintas kota.

Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten berlaku selama kurun waktu 20 (dua puluh) tahun dan dievaluasi secara berkala paling sedikit sekali dalam 5 (lima) tahun.

Penyusunan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten dilakukan dengan memperhatikan:

- a. dokumen rencana tata ruang wilayah nasional;
- b. dokumen rencana tata ruang wilayah provinsi;

- c. dokumen rencana tata ruang wilayah Kabupaten;
- d. dokumen rencana pembangunan jangka panjang daerah Kabupaten;
- e. dokumen rencana induk jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi; dan
- f. dokumen rencana induk jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nasional.

Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten ditetapkan dalam Peraturan Bupati setelah mendapat rekomendasi dari Gubernur

5.6 Penyelenggaraan Jalan Kabupaten

Bab ini berisi ketentuan mengenai penyelenggaraan jalan daerah, yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan jalan. Ketentuan pokok yang diatur dalam bab ini antara lain bahwa:

Pemerintah Daerah berwenang dalam penyelenggaraan Jalan Kabupaten. Wewenang sebagaimana dimaksud meliputi:

- a. pengaturan;
- b. pembinaan;
- c. pembangunan; dan
- d. pengawasan.

Kewenangan Pemerintah Daerah tersebut dilaksanakan oleh Organisasi Perangkat Daerah yang menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang pekerjaan umum, Organisasi Perangkat Daerah yang menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang perhubungan, dan/atau Perangkat Daerah yang menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang perumahan dan kawasan permukiman. Selanjutnya rincian pembagian kewenangan antar Organisasi Perangkat Daerah ditetapkan oleh Bupati.

5.7 Sarana Dan Prasarana Lalu Lintas

Bab ini berisi ketentuan mengenai pengaturan:

- a) Penyediaan sarana dan prasarana Lalu Lintas dan;
- b) Tata cara pemasangan prsaranan Lalu Lintas.

5.8 Penggunaan Jalan Dalam Kondisi Khusus

Bab ini berisi ketentuan mengenai pengaturan terkait penggunaan jalan dalam kondisi khusus yaitu mendukung kelancaran proyek strategis nasional pengangkutan Barang yang melewati Jalan Kabupaten dan/atau Jalan Desa. Proyek strategis nasional sebagaimana dimaksud adalah proyek yang dilaksanakan oleh Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, dan/atau badan usaha yang memiliki sifat strategis untuk peningkatan pertumbuhan dan pemerataan pembangunan dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan pembangunan daerah.

5.9 Peran Serta Masyarakat

Bab ini berisi ketentuan mengenai pengaturan: bentuk dan mekanisme keterlibatan/peran serta masyarakat dalam Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

5.10 Larangan

Bab ini berisi ketentuan mengenai pengaturan Larangan dalam Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

5.11 Pembinaan, Pengawasan, Penertiban Dan Evaluasi

Pembinaan, Pengawasan, Penertiban dan Evaluasi dilaksanakan oleh tim yang terdiri oleh instansi/OPD terkait. Evaluasi dilaksanakan secara berkala dan dilaporkan kepada Sekretaris Daerah dan Bupati.

5.12 Sanksi Administratif

Mekanisme sanksi bagi yang melanggar Peraturan Daerah harus ditegakkan. Namun demikian hendaknya dalam pemberian sanksi terhadap pihak yang melanggar Peraturan Daerah harus tetap mengacu pada peraturan perundangan-undangan yang mengatur sanksi-sanksi pelanggaran. Sanksi administratif yang diberikan sesuai dengan tingkat kesalahan.

Dengan demikian, ketentuan, substansi dan pelaksanaan sanksi pelanggaran tunduk pada peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai sanksi administratif. Namun demikian dalam ketentuan sanksi atas pelanggaran terhadap ketentuan-ketentuan dalam Peraturan Daerah ini lebih diarahkan pada pemberian sanksi administrative.

5.13 Ketentuan Pidana

Mekanisme sanksi bagi yang melanggar Peraturan Daerah harus ditegakkan. Namun demikian hendaknya dalam pemberian sanksi terhadap pihak yang melanggar Peraturan Daerah harus tetap mengacu pada peraturan perundangan-undangan yang mengatur sanksi-sanksi pelanggaran. Sanksi administratif yang diberikan sesuai dengan tingkat kesalahan.

Dengan demikian, ketentuan, substansi dan pelaksanaan sanksi pelanggaran tunduk pada peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai sanksi administratif. Namun demikian dalam ketentuan sanksi atas pelanggaran terhadap ketentuan-ketentuan dalam Peraturan Daerah ini.

5.14 Ketentuan Penyidikan

Penyidikan terhadap pelanggaran Peraturan Daerah ini, dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil Daerah. Dalam bab ini juga perlu diatur tentang wewenang penyidik, yaitu:

- a. menerima, mencari, mengumpulkan dan meneliti keterangan atau laporan berkenaan dengan pelanggaran ketentuan dalam Peraturan Daerah ini agar keterangan atau laporan tersebut menjadi lengkap dan jelas;
- b. meneliti, mencari dan mengumpulkan keterangan mengenai orang pribadi, atau badan tentang kebenaran perbuatan yang dilakukan sehubungan dengan pelanggaran ketentuan dalam Peraturan Daerah ini;
- c. meminta keterangan dan bahan bukti dari orang pribadi atau badan sehubungan dengan pelanggaran ketentuan dalam Peraturan Daerah ini;
- d. memeriksa buku-buku, catatan-catatan dan dokumen-dokumen lain berkenaan dengan pelanggaran ketentuan dalam Peraturan Daerah ini;
- e. melakukan penggelendahan untuk mendapatkan bahan bukti pembukuan, pencatatan dan dokumen – dokumen lain serta melakukan penyitaan terhadap bahan bukti tersebut;
- f. meminta bantuan tenaga ahli dalam rangka pelaksanaan tugas penyidikan terhadap pelanggaran ketentuan dalam Peraturan Daerah ini;
- g. menyuruh berhenti dan/atau melarang seseorang meninggalkan ruangan atau tempat pada saat pemeriksaan berlangsung dan memeriksa identitas orang dan/atau dokumen yang dibawa sebagaimana dimaksud dalam huruf e;
- h. memotret seseorang yang berkaitan dengan pelanggaran ketentuan dalam Peraturan Daerah ini;
- i. memanggil orang untuk didengar keterangannya dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi;
- j. menghentikan penyidikan; dan
- k. melakukan tindakan lain yang perlu untuk kelancaran penyidikan terhadap pelanggaran ketentuan dalam Peraturan

Daerah ini menurut ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

5.15 Ketentuan Penutup

Ketentuan Penutup merupakan bagian terakhir Batang Tubuh Peraturan Daerah, yang biasanya berisi ketentuan tentang saat mulai berlakunya Peraturan Daerah dapat melalui cara-cara sebagai berikut:

1. Penetapan mulai berlakunya Peraturan Daerah pada suatu tanggal tertentu;
2. Saat mulai berlakunya Peraturan Daerah tidak harus sama untuk seluruhnya (untuk beberapa bagian dapat berbeda). Selengkapya bunyi ketantuan penutup dalam Rancangan Peraturan Daerah lazimnya adalah sebagai berikut.

“Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan. Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Daerah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Daerah Kabupaten Jepara”

BAB VI

PENUTUP

6.1 Simpulan

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, maka dapat dipaparkan kesimpulan pada penyusunan Naskah Akademis Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Jepara tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sebagai berikut:

- a. Permasalahan yang berkaitan dengan lalu lintas yang dihadapi Pemerintah Kabupaten Jepara terkait dengan peraturan perundang-undangan daerah yang ada saat ini bahwa Kabupaten Jepara telah memiliki Peraturan Daerah tentang Jalan namun lingkup pengaturannya tidak berkaitan langsung dengan kegiatan penyelenggaraan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Adapun Peraturan Daerah dimaksud lebih mengatur tentang Pemanfaatan Bagian Jalan Daerah, sehingga ketika menghadapi persoalan teknis yang spesifik di lapangan seperti: kemacetan lalu lintas, tingginya angka kecelakaan, dan rendaknya disiplin lalu lintas belum sepenuhnya dapat tertangani. Persoalan yang berkaitan dengan lalu lintas dan angkutan jalan yang dihadapi Pemerintah Kabupaten Jepara tidak cukup diatasi dengan hanya mendasarkan pada peraturan perundang-undangan yang disusun pemerintah pusat.
- b. Berdasarkan pada permasalahan yang dihadapi oleh Pemerintah Kabupaten Jepara sebagaimana dimaksud butir (a), maka Pemerintah Kabupaten Jepara memandang perlu membentuk

Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Jepara tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- c. Landasan filosofis, sosiologis, yuridis pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Jepara tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini tidak dapat dilepaskan dari landasan filosofis, sosiologis, yuridis yang termuat di dalam peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan penyelenggaraan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan tetap memperhatikan kekhasan atau karakteristik permasalahan di Kabupaten Jepara.
- d. Sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan, dan arah pengaturan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Jepara tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi berbagai aspek, yaitu penataan lalu lintas, sumber daya manusia, dan penegakan hukumnya.

6.2 Saran

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, maka rekomendasi atau saran yang diusulkan kepada Pemerintah Kabupaten Jepara adalah:

- a. Pemerintah Kabupaten Jepara belum memiliki Peraturan Daerah yang mengatur mengenai Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Untuk itu, Dewan Perwakilan Rakyat Kabupaten Jepara dan Pemerintah Kabupaten Jepara perlu bekerja sama memprioritaskan dan mengupayakan agar tahapan pembahasan raperda sebelum ditetapkan dapat berjalan dengan efisien, cepat dan tepat.
- b. Perlu menyusun peraturan pelaksanaan atas Peraturan Daerah Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terutama yang berkaitan dengan masalah teknis di lapangan seperti penyelenggaraan parkir, pengaturan lalu lintas, sarana prasarana lalu lintas dan Andalalin sebagai turunan dari Peraturan Daerah

tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sehingga pelaksanaan Peraturan Daerah ini dapat terimplementasikan secara lebih optimal dan dapat menjadi dasar yang kuat bagi perangkat daerah yang bertanggung jawab dan berkepentingan dalam bidang perhubungan di Kabupaten Jepara.

- c. Dalam penyusunan Peraturan Daerah diperlukan koordinasi dari Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk membahas isu terkini yang menjadi permasalahan Kabupaten Jepara agar dapat terselesaikan dalam berbagai sektor.
- d. Untuk menyempurnakan Naskah Akademik dan Peraturan Daerah yang mengatur mengenai Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan perlu dilakukan konsultasi, harmonisasi dan fasilitasi agar raperda yang disusun sesuai dengan mekanisme penyusunan peraturan perundang-undangan.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahsanudin, S. (2016). *Optimalisasi Peran Masyarakat Dalam Penerapan Kawasan Tertib Lalu Lintas Di Kabupaten Blora*. Unissula.
- Andriansyah. (2015). *Manajemen Transportasi Dalam Kajian dan Teori* (Eva Mardhiati (ed.)). FISIP Universitas Moestopo.
- Ketentuan Umum Penjelasan atas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, 158 (2012).
- Bagus, I., & Wahyu, H. G. (2013). Implementasi Kebijakan Penetapan Kawasan Tertib Lalu lintas Di Kota Palu. *Jurnal Katalogis*, 1(2), 171–181.
- Boediono. (2003). *Pelayanan Prima Perpajakan*. PT Rineka Cipta.
- Et.al, C. S. . K. (1995). *Disiplin Berlalu Lintas Di Jalan Raya*. PT Rineka Cipta.
- Henshi Margaretta. (2000). *Pembangunan Pedesaan*. Gramedia.
- I Made Parwita. (2019). Optimalisasi Satuan Lalu Lintas Polres Gresik Dalam Menanggulangi Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Pelanggaran Muatan. *Dialektika*, 14(1), 44–51. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.20473/jsd.v14i1.2019.44-51>
- Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Pub. L. No. 2 (2009).
- Listiyanto, I., Soegianto, S., & Sihotang, A. P. (2021). Kewenangan POLRI Dalam Mengurangi Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Tol. *USM Law Review*, 4(1), 300–312. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.26623/julr.v4i1.3333>
- Philipus M. Hardjon, Tatiek Sri Djatmiati, Addink, J. B. J. M. T. B. (2012). *Hukum Administrasi dan Tindak Pidana Korupsi*. Gadjah Mada University Press.
- Purwanto, D., & Yulipriyono, E. E. (2015). Efektifitas Pemberlakuan Sistem Satu Arah pada Jalan Indraprasta Kota Semarang dalam Rangka Pemerataan Sebaran Beban Lalu Lintas. *Jurnal Media Komunikasi Teknik*, 21(1), 47–55.
- Syaifullah. (2009). Industrialisasi, Manusia Industri dan Perubahan Sosial. *Jurnal Geografi GEA*.
- Sinambela, L. P. (2008). *Reformasi Pelayanan Publik : Teori, Kebijakan, Dan Implementasi*. PT. Bumi Aksara.
- Suwardjoko P Marpani. (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Institut Teknologi Bandung.

