LAPORAN KAJIAN

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

Kerjasama Dewan Perwakilan Rakyat Daerah
Kabupaten Lamongan dengan CIESS INDONESIA

Alamat: Perum. Villa Tlogomas Joyo Agung III Blok L. Kec. Lowokwaru, Kota Malang. Cp. 085736247855

CIESS
Center for Interdisciplinary Studies

NASKAH AKADEMIK

RANCANGAN PERATURAN DAERAH KABUPATEN LAMONGAN TENTANG PENYELENGGARAAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Oleh:

Tim CIESS INDONESIA

CIESS
Center for Interdisciplinary Studies

KERJASAMA

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT DAERAH KABUPATEN LAMONGAN

DAN

CIESS INDONESIA

TAHUN ANGGARAN

2025

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadirat Allah SWT, berkat rahmat dan karunia-Nya sehingga penyusunan Penyusunan Naskah Akademik dan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Berdasarkan Kelas Jalan dapat terselesaikan. Adapun isi Laporan Akhir tersusun dalam sistematika Naskah Akademik yang terdiri dari:

BAB I Pendahuluan
BAB II Kajian Teoritis dan Praktik Empiris
BAB III Evaluasi dan Analisis Peraturan Perundang-undangan Terkait
BAB IV Landasan Filosofis, Sosiologis dan Yuridis
BAB V Jangkauan, Arah Pengaturan, dan Ruang Lingkup Materi Muatan Peraturan Daerah
BAB VI Penutup

Kami mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah berpartisipasi dalam proses penyusunan Naskah Akademik ini. Dengan selesainya Naskah Akademik ini, diharapkan dapat dilakukan tahapan lebih lanjut dalam proses pembentukan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan JalanBerdasarkan Kelas Jalan. Kami berharap Draf Naskah Akademik ini dapat dijadikan bahan dalam proses pembahasan Rancanagan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Berdasarkan Kelas Jalan.

Lamongan, Juni 2025

Tim CIESS INDONESIA

DAFTAR ISI

Cover ..... **i**
KATA PENGANTAR ..... **ii**
DAFTAR ISI ..... **iii**
BAB PENDAHULUAN **1**
A. Latar Belakang 1
B. Identifikasi Masalah 6
C. Tujuan dan Kegunaan 7
D. Metode Penelitian 8
BAB II KAJIAN TEORITIS DAN PRAKTIK EMPIRIS **18**
A. Kajian Teoritik Pembentukan Peraturan **18**
B. Otonomi Daerah **23**
C. Kewenangan Pemerinath Daerah dalam Menyusun Perda **33**
D. Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan **51**
E Kajian Prinsip Penyelenggaraan LLAJ **54**
F. Kajian Praktek Empiris **62**
BAB III EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT **67**
A. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia **68**
B. Undang-Undang Nomor 38 tahun 2004 ..... **71**
C. Undang-Undang Nomor 12 tahun 2011. ..... **72**
D. Undang-Undang Nomor 23 tahun 2014 ..... **74**
E. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 ..... **77**
F. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 ..... **77**
G. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 ..... **78**
H. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 ..... **79**
I. Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 ..... **80**
J. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 ..... **81**
K. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 ..... **82**
L. Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2015 ..... **83**

BAB IV LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS **86**
A. Landasan Filosofis **86**

B. Landasan Sosiologis 88
C. Landasan Yuridis 89
BAB V JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP MATERI 94
A. Jangkauan dan Arah Pengaturan 94
B. Ruang Lingkup dan Materi Muatan 96
BAB VI PENUTUP 169
A. Kesimpulan 169
B. Saran 171
DAFTAR PUSTAKA v

BAB I
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia sebagai negara hukum memiliki komitmen kuat dalam membangun ekonomi, menyejahterakan masyarakat, dengan cita keadilan dan kemakmuran masyarakatnya. sebagaimana tertuang dalam tujuan negara yang tertuang dalam alinea ke-4 (empat) pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945 (UUD NRI 1945), yaitu melindungi bangsa, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut serta melaksanakan kesejahteraan dunia. Haluan tersebut kemudian diletakkan ke dalam pokok-pokok dasar konstitusi negara dalam beberapa poin di pasalnya, terkhususnya terhadap BAB mengenai Hak Asasi Manusia dan Perekonomian.

Salah satu sektor yang berperan sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat adalah sektor Transportasi. Sektor ini merupakan bagian yang melekat dan tak terpisahkan dalam mendukung perekonomian negara, khususnya terhadap perkembangan wilayah atau daerah. Hal ini karena transportasi memiliki tujuan untuk meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk dan sumber daya lainnya yang mampu mendorong terjadinya pertumbuhan ekonomi daerah. Di samping itu, transportasi juga memiliki peran penting untuk menciptakan dampak positif terhadap sektor yang lain, seperti perdagangan antar wilayah dan mereduksi disparitas daerah. Oleh sebab itu, negara perlu memberikan perhatian penuh terhadap pengembangan sistem transportasi. Mengingat, banyak aspek yang sangat berkaitan dengan sektor transportasi, baik sektor perdagangan, pendidikan, hingga terhadap pengembangan sektor

industri yang merupakan bagian dari percepatan pembangunan dan pertumbuhan ekonomi.

Di antara satu yang penting dalam sistem transportasi adalah penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Pasal 1 angka (1) UU LLAJ memberikan definisi kongkret terhadap LLAJ, yaitu, "*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*". Di samping itu, LLAJ 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 (UUD NRI 1945), yaitu untuk mempercepat perekonomian dan jaminan perlindungan serta keselamatan.[1] Sebagaimana dikatakan oleh Elfirda Ade Putri, bahwa Lalu lintas merupakan salah satu sarana komunikasi masyarakat yang memegang peranan vital dalam memperlancar pembangunan yang kita laksanakan.[2] Oleh sebab itu, penyelenggaraan LLAJ merupakan keniscayaan yang perlu dilaksanakan oleh pemerintah sebagai upaya untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi, menjamin perlindungan serta keselamatan masyarakat. Selain itu, pelaksanaan LLAJ ini dimaksudkan untuk mengembangkan wilayah, mereduksi disparitas, dan mensejahterakan masyarakat.

Penyelenggaraan LLAJ merupakan jawaban dari kebutuhan masyarakat sebagai penyangga dan pendorong perekonomian. Pentingnya urusan ini, pemerintah telah menyusun regulasi khusus mengenai LLAJ, yaitu Undang-Undang Nomor 22 tahun

---

[1] Hasil pencermatan Penulis terhadap penjabaran dalam BAB XA tentang Hak Asasi Manusia

[2] Elfirda Ade Putri. 2020. *Penegakan Hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya.* Penerbit Pena Persada. Banyumas. Hal. 1

2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Regulasi ini menjadi bukti bahwa urusan ini menjadi urusan prioritas yang tidak dapat dikesampingkan oleh Negara. sebagaimana disebutkan dalam Pasal 3 UU LLAJ, bahwa urusan ini dilaksanakan dengan tujuan:[3]

a. terwujudnya pelayanan LLAJ yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkukuh 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.

Berdasarkan perkembangan kebijakan di Indonesia, tujuan dan maksud UU LLAJ tersebut telah diperbarui melalui Undang-Undang Nomor 6 tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (UU Cipta Kerja) untuk mendapatkan perizinan berusaha dan kemudahan persyaratan berinvestasi.[4] Dengan diperluas tujuan tersebut, kebijakan ini memberikan daya fungsi lebih terhadap perekonomian Indonesia. Oleh sebab itu, penyelenggaraan LLAJ di setiap sub sistem pemerintahan, perlu dijalankan secara integratif dan bersinergi dalam membangun perekonomian negara dan mewujudkan kesejahteraan serta keselamatan masyarakat Indonesia.

Indonesia sebagai negara demokratis, telah membagi pemerintahan menjadi daerah otonom. Hal ini dilakukan agar,

[3] Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009
[4] Pasal 54 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023

pembangunan tidak sentralistik. Selain itu, daerah juga memiliki tanggung jawab dalam melakukan pembangunan ekonomi di wilayahnya. Undang-Undang Nomor 23 tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah menjadi bukti, bahwa Indonesia telah menerapkan sistem otonomi daerah. di mana, konsep ini memberikan tanggung jawab terhadap pemerintah daerah dalam melaksanakan pemerintahan berdasarkan asas desentralisasi.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana yang telah mengatur bahwa pemerintah daerah dapat menyelenggarakan urusan pemerintahan daerah berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan. Penyelenggaraan pemerintahan daerah ini bertujuan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan, pemberdayaan, dan peran serta masyarakat, serta peningkatan daya saing daerah dengan memperhatikan prinsip demokrasi, pemerataan, keadilan dan kekhasan suatu daerah.

Berdasarkan penjabaran di atas, kabupaten Lamongan sebagai salah satu wilayah di Jawa Timur merupakan bagian dari sub-sistem pemerintahan di Indonesia yang wajib melaksanakan urusan LLAJ sesuai porsi kewenangan dalam Undang-Undang Nomor 23 tahun 2023 tentang Pemerintahan, di mana setiap daerah diberikan kewenangan berdasarkan prinsip otonomi daerah dalam bertanggungjawab terhadap penyelenggaraan LLAJ di wilayahnya.

Secara Sosiologis, Pemerintah Daerah Lamongan dalam menjalankan pemerintahan, perlu berperan dalam mendukung pembangunan nasional, khususnya dalam mewujudkan kesejahteraan di Lamongan. Penyelenggaraan LLAJ, sangat diperlukan di Kabupaten Lamongan sebagai urusan prioritas dalam penyelenggaraan pemerintahan. sektor tersebut mengupayakan terciptanya pertumbuhan ekonomi, kelancaran industri dan

mengupayakan adanya keselamatan beserta jaminan perlindungan di Jalan.

Urgensi penyusunan regulasi LLAJ menjadi sangat penting, mendesak. Mengingat, Jumlah pelanggaran lalu lintas di Lamongan meningkat dari 10.847 di tahun 2022 menjadi 12.740 di tahun 2023. apalagi tahun 2024, pelanggaran lebih dari 300%, yaitu 41.368. Sementara angka kecelakaan di Kota Soto ini juga mengalami peningkatan. Pelanggaran lalu lintas di tahun 2023 ini didominasi tidak menggunakan helm SNI yang mencapai 1.083 pelanggar. Sementara itu, angka kecelakaan lalu lintas di tahun ini mengalami fluktuatif, dari 1.142 di tahun 2022, naik menjadi 1.222 di tahun 2023 atau naik 7,01 persen, sedangkan tahun 2024 mengalami penurunan sebesar 2.68% sebanyak 1.200 kejadian. (Eko Sudjarwo, dimuat Detik.com, Edisi, 31 Desember 2023 dan 01 Januari 2025).[5]

Secara empiris, Kabupaten Lamongan menjadi salah satu wilayah yang banyak disinggung mengenai penyelenggaraan LLAJ. keterkaitan dengan program unggulan dan prioritas "Jalan Mantap dan Alus Lamongan atau Jamula", menjadikan stigma dan harapan di masyarakat bahwa program tersebut dalam mempercepat ekonomi dan mengurangi kecelakaan di Kabupaten Lamongan. Sebagaimana dikatakan Aslur (2023) dalam penelitiannya, mengatakan bahwa Lamongan memiliki 37% jalan yang mengalami kerusakan, kerusakan jalan tersebut menyebabkan adanya

[5] Sudjarwo, Eko. 2023. *Angka Pelanggaran Lalin di Lamongan Tahun ini Turun, Tapi Laka Meningkat.* DetikJatim, Edisi 31 Desember 2023. diakses pada tanggal 29 April 2025 melalui link: https://www.detik.com/jatim/berita/d-7116990/angka-pelanggaran-lalin-di-lamongan-tahun-ini-turun-tapi-laka-meningkat. *Jun To.* Sudjarwo, Eko. 2025. *Pelangaran Lalin di Lamongan Naiki, Tapi Kecelakaan Turun.* DetikJatim, Edisi 01 Januari 2025. diakses pada tanggal 29 April 2025 melalui link: https://www.detik.com/jatim/berita/d-7712513/pelanggaran-lalin-di-lamongan-naik-tapi-kecelakaan-turun

peningkatan kasus kecelakaan setiap tahunnya.[6] untuk itu, Program JAMULA ini menjadi salah satu landasan dan upaya untuk mengurangi peningkatan kecelakaan. Sehingga program tersebut tentu menjadi daya dukung penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di Kabupaten Lamongan.

Sementara itu, secara Yuridis, Kabupaten Lamongan belum memiliki peraturan dan kebijakan khusus mengenai LLAJ. Padahal, dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, menempatkan posisi LLAJ sebagian agenda wajib dalam menyelenggarakan pemerintahan. Sedangkan dalam Pasal 7 UU LLAJ menunjukkan tanggung jawab kepada Pemerintah Daerah dalam menyelenggarakan LLAJ di Daerah, Artinya, bahwa kebutuhan peraturan terhadap Penyelenggaraan LLAJ menjadi kebutuhan masyarakat dan pemerintah daerah dalam menyelenggarakan LLAJ. Selain itu, disusunnya Peraturan Daerah akan memastikan jaminan hukum terhadap penyelenggaraan LLAJ sebagaimana tujuan penyelenggaraan LLAJ yaitu untuk meningkatkan perekonomian, menyejahterakan, hingga memberikan kepastian hukum bagi masyarakat.

Berdasarkan pertimbangan tersebut di atas maka diperlukan penyusunan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai solusi atas kebutuhan hukum di Kabupaten Lamongan sehingga dapat bermanfaat bagi masyarakat dan pemerintah.

B. Identifikasi Masalah

Beberapa permasalahan dalam Naskah Akademik Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu:

---

[6] Aslur, Saudi Sau'ud. 2023. *Implementasi Program Jalan Mantan dan Alus Lamongan (JAMULA).* UPN Veteran Jawa Timur. Jurnal Kebijakan Publik. Volume 14. No. 1. Palaembang. Hal.79

1. Permasalahan apa yang dihadapi Kabupaten Lamongan mengenai penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan serta bagaimana permasalahan tersebut dapat diatasi?
2. Mengapa Kabupaten Lamongan perlu membentuk Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?
3. Apa yang menjadi landasan filosofis, sosiologis, dan yuridis pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?
4. Apa sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan dan arah pengaturan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?

C. Tujuan dan Kegunaan

Tujuan penyusunan Naskah Akademik adalah sebagai landasan ilmiah bagi penyusunan rancangan peraturan perundang-undangan dan/atau rancangan peraturan daerah, dalam hal ini adalah Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diharapkan dapat memberi arah, jangkauan dana menetapkan ruang lingkup pengaturannya. Sesuai dengan identifikasi masalah yang dikemukakan di atas, maka tujuan penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah:

1) Merumuskan permasalahan yang dihadapi Pemerintah Daerah Kabupaten Lamongan mengenai penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan serta cara mengatasi permasalahan tersebut.
2) Merumuskan dasar hukum dalam bentuk Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai

solusi permasalahan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

3) Mengkaji dan merumuskan landasan filosofis, sosiologis, yuridis Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
4) Merumuskan sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan, dan arah pengaturan dalam Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Sementara itu, kegunaan penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sebagai acuan atau referensi penyusunan dan pembahasan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

D. Metode Penelitian

1. Jenis dan Pendekatan Penelitian

Penelitian atau riset menurut Soetandyo Wignyosoebroto,[7] bermakna pencarian, yaitu pencarian jawaban mengenai suatu masalah. Penelitian merupakan salah satu kegiatan dalam bidang keilmuan yang mempunyai tujuan untuk meningkatkan kualitas hidup manusia melalui pengembangan ilmu pengetahuan. Penelitian dikatakan bermanfaat jika menghasilkan teori baru, menguatkan teori, menemukan konsep baru atau menguatkan suatu pernyataan.[8]

[7] Soetandyo Wignyosoebroto, *Hukum Paradigma, Metode dan Masalah*, (Elsam dan Huma, Jakarta, 2002) hlm 78.
[8] Hamidi, *Metode Penelitian dan Teori Komunikasi*, (Universitas Muhammadiyah Malang Press, Malang, 2007) hlm 6.

Penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan jenis penelitian yuridis normatif *(normative legal research).*[9] Penelitian normatif adalah suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi. Penelitian normatif tidak perlu dimulai dengan hipotesis. Dengan demikian istilah variabel bebas dan variabel terikat tidak dikenal di dalam penelitian normatif. Hal ini dipergunakan sebagai usaha mendekatkan permasalahan yang dikemukakan dengan sifat hukum normatif.

Adapun pendekatan yang digunakan dalam Penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, antara lain:[10]

a. *Statue Approach* (Pendekatan Peraturan Perundang-undangan), yaitu pendekatan dengan menganalisis peraturan perundang-undangan yang memiliki keterkaitan dengan Penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
b. *Conceptual Approach* (Pendekatan Konsep), yaitu pendekatan melalui prinsip-prinsip dan konsep-konsep yang dapat ditemukan dalam pandangan-pandangan sarjana atau doktrin-doktrin yang relevan dengan konteks Penyusunan Naskah Akademik Rancangan

[9]Metode penelitian yuridis normatif adalah suatu prosedur penelitian ilmiah untuk menemukan kebenaran berdasarkan logika keilmuan hukum dari sisi yuridis normatifnya. Johnny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif,* (Malang, Bayu Media Publishing, 2007) hlm 57.
[10] *Ibid.,* hlm 302.

Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2. Jenis Bahan Hukum

Jenis bahan hukum dalam penelitian normatif terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Adapun bahan hukum yang digunakan dalam Penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sebagai berikut:

a. Bahan Hukum Primer diperoleh dari inventarisasi Peraturan Perundang-undangan yang relevan dengan Penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, meliputi:
    1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
    2) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah-Daerah Kabupaten dalam Lingkungan Provinsi Jawa Timur (Lembaran Negara Tahun 1950 Nomor 19, Tambahan Lembaran Negara Nomor 41) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1965 tentang Perubahan Batas Wilayah Kotapraja Surabaya dan Daerah Tingkat II Surabaya dengan mengubah Undang-Undang Nomor 12 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah-Daerah Kabupaten dalam Lingkungan Provinsi Jawa Timur (Lembaran Negara Tahun 1965 Nomor 19, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2730);
    3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran

Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);

4) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4444) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 12, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6760);
5) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5234) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 143, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6801);
6) Undang-Undang Nomor 23 tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 11

Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);

7) Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4655);
8) Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5221);
9) Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 73, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5229);
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 2021 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);
13) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
14) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 514);
15) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 1244) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 67 Tahun 2018 tentang perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 908);
16) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 75 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Analisis

Dampak Lalu Lintas (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 570)sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 11 Tahun 2017 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 75 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 297);

17) Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 2036) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 120 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 157);
18) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 834);
19) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1295);
20) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2018 tentang Alat Penerangan Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 424);

21) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 102 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Terminal Barang (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 1456);
22) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 1675);
23) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 266);
24) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 1087);
25) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 938);

b. Bahan Hukum Sekunder, yakni bahan hukum yang membantu menganalisis bahan hukum primer, meliputi buku-buku yang terkait dengan topik penulisan, hasil-hasil penelitian yang relevan dengan topik penulisan, makalah, jurnal, surat kabar, dan pendapat dari pakar yang ahli di penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

c. Bahan Hukum Tersier, yaitu bahan hukum yang memberikan petunju maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, meliputi ensiklopedia hukum, Kamus Bahasa Indonesia dan Kamus Bahasa Inggris.

3. Teknik Penelusuran Bahan Hukum

Teknik Penelusuran bahan hukum dalam Penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, meliputi:

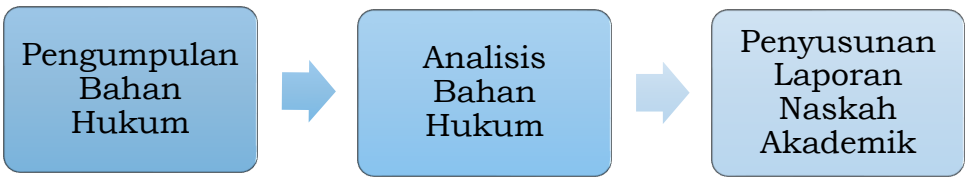
a. Bahan Hukum Primer diperoleh dari inventarisasi peraturan perundang-undangan yang relevan dengan Penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan dokumentasi dilakukan dengan cara mengidentifikasi dan menganalisis objek-objek pengaturan yang relevan.
b. Bahan Hukum Sekunder dan Bahan Hukum Tersier dikumpulkan melalui penelusuran informasi di internet, juga diperoleh dari jaringan dokumentasi dan informasi hukum atau di perpustakaan dan instansi terkait.

4. Teknik Pengolahan Bahan Hukum

Penulisan Naskah Akademik dilakukan dengan metode deskriptif analisis. Data dan informasi diperoleh dari literatur, peraturan perundang-undangan, hasil kajian, dan hasil penelitian, yang kemudian dideskripsikan secara terstruktur dan sistematis. Selanjutnya akan dilakukan analisa dari data dan informasi yang disajikan. Analisa akan menyangkut isi dari data dan informasi yang disajikan serta

keterkaitannya dengan peraturan perundang-undangan yang berada pada tingkat yang sama maupun peraturan perundang-undangan yang berada di atasnya. Sementara tahapan dalam Penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, meliputi pengumpulan bahan hukum, analisis bahan hukum dan Penyusunan Laporan Naskah Akademik. Berikut alur penyusunan naskah akademik:

Gambar 1 Alur Penyusunan Naskah Akademik



Sumber: Bahan Hukum Sekunder (diolah, 2025)

BAB II
KAJIAN TEORITIS DAN PRAKTIK EMPIRIS

A. Kajian Teoritik Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan

Peraturan perundang-undangan adalah jantung ilmu hukum, dan hukum sebagai sebuah sistem norma itu sendiri. Meskipun dalam ilmu hukum dikenal berbagai bentuk norma di dalam masyarakat, namun tak dapat dipungkiri hukum yang tertulis memiliki kedudukan yang mapan dan memiliki daya paksa yang lebih kuat. Ia bersifat orotitatif, karena dibentuk oleh institusi yang menjalankan wewenang pemerintahan. Dalam hal ini, sejumlah pakar telah berupaya merumuskan bagaimana hukum dapat memiliki daya paksa yang legitimas. Hans Kelsen, salah satu begawan empirio-kritisisme hukum, mendeskripsikan bahwa sebuah fenomena sosial di masyarakat bekerja berdasarkan relasi sebab-akibat. Di tataran tersebut penilaian atas perilaku manusia diserahkan sepenuhnya pada persepsi subyektif manusia.

Norma kemudian memberikan definisi obyektif terhadap suatu perilaku manusia. Suatu perilaku memiliki makna obyektif bukan disebabkan oleh kondisi faktualnya, melainkan pada penafsiran terhadap perilaku tersebut. Penafsiran obyektif bersifat khas dan bersumber dari norma yang mengacu pada perilaku tersebut.[11] Sebuah norma mendefinisikan apa yang seharusnya (ought) dilakukan seseorang. Seharusnya sebagai sebuah kategori tidak hanya bermakna sebagai perintah, melainkan juga yang mencakup “boleh” dan “dapat”.[12] Dengan kata lain, adanya norma

[11] Hans Kelsen, 2014, *The Pure Theory of Law*, **Teori Hukum Murni:** Dasar-Dasar Imu Hukum Normatif, Terjemahan oleh Raisul Muttaqin, Bandung, Nusa Media, hlm 4.
[12] *Ibid*, hlm 5.

merupakan mekanisme bagi penetapan suatu idealisasi bagi suatu kondisi faktual di masyarakat.

Asusmsi dasar bagi teori Kelsen adalah prinsip hukum yang murni. Menurutnya, hukum haruslah bersih dari skema penafsran-penafsiran lain yang bersifat subyektif, seperti sosiologi, agama dan politik. Hukum adalah ilmu yang berdiri pada dirinya sendiri. Namun sifat dasar hukum sebagai perintah tak menjadikaannya dapat dibentuk secara sewenang-wenang. Walapun para pembentuk, penegak maupun pelaksananya merupakan warga masyarakat, namun, mereka tetap harus memenuhi batasan peranan yang ditentukan oleh cita-cita keadilan dan praktik pengunaan kekuasaan yang ditentukan oleh hukum itu sendiri.[13]

Lebih lanjut dalam monografinya yang lain, Satjipto menjabarkan bahwa Watak masyarakat modern yang semakin demokratis kemudian memaksa agar hukum didekati secara sosial. Namun di sisi lain, modernitas juga turut membawa wataknya yang lain. Semakin hari, semakin tajam dan kontras pelapisan sosial di dalam masyarakat. Dalam suasa demikian, mereka yang dapat bertindak dengan efektif adalah mereka yang memiliki akses atas institusi-institusi sosial.[14]

Mengutip pernyataan Soerjono Soekanto, hukum dapat menjadi "lembaga masyarakat yang primer". Lebih lanjut Soerjono mejabarkan bahwa prasyarat agar hukum dapat menjadi lembaga masyarakat yang primer diantarnya:

1. sumber dari hukum mempunyai wewenang (*authority*) dan berwibawa (*prestigeful*);
2. hukum tadi jelas dan sah secara yuridis, filosofis, dan sosiologis;

[13] Soerjono Soekanto, **Pokok-pokok Sosiologi Hukum**, Jakarta, Rajawali Press, 1986, hlm 80.
[14] *Ibid.*

3. penegak hukum dapat dijadikan teladan bagi factor kepatuhan terhadap hukum;
4. diperhatikannya factor pengendapan hukum di dalam jiwa masyarakat;
5. para penegak dan pelaksana hukum merasa dirinya terikat pada hukum yang diterapkannya dan membuktikannya di dalam pola-pola perilakunya;
6. sanksi-sanksi yang positif maupun negatif dapat dipergunakan untuk menunjang pelaksanaan hukum serta perlindungan yang efektif terhadap mereka yang terkena aturan-aturan hukum

Telah tergambar bahwa hukum dibentuk tidak semata-mata sebagai alat untuk menjalankan kekuasaan. Sifat emansipatorisnya justru menekankan agar hukum berorientasi pada kepentingan masyarakat. Untuk itu, norma-norma hukum haruslah dibentuk untuk memenuhi sejumlah tujuan tertentu. Secara umum, para ahli berpendapat bahwa terdapat tiga tujuan hukum minimum; kepastian, keadilan, dan kemanfaatan.

Sebagai instrumen bagi tujuan integrasi, hukum kemudian memiliki fungsi sebagai alat penyelesai konflik. Dalam situasi di mana timbul sengketa di dalam masyarakat, dibutuhkan tindakan agar sengketa tersebut dapat terselesaikan. Apabila dibiarkan berlarut- larut, terdapat potensi terhambatnya kerja sama dan aktivitas di dalam masyarakat.[15] Di tataran ini kemudian tampak bagaimana masing-masing tujuan sesungguhnya hadir dan memiliki peran. Baik kepastian, keadilan maupun kemanfaatan tercermin dalam dimensi hukum sebagai saran integrasi sosial.

Lebih lanjut, hukum tak dapat berdiri sendiri untuk mencapai tujuan integrasi. Keberadaannya harus ditunjang oleh instrumen dari sub sistem-sub sistem lainnya. Dari instrumen

[15] *Ibid*, hlm 31-32.

politik, hukum dapat menentukan tujuan yang hendak dicapai masyarakat dan bagaimana cara mengorganisasi dan memobilisasi seluruh sumber daya untuk meraihnya. Sementara itu, instrumen budaya dapat mengkondisikan masyarakat agar mau menerima "jasanya" sehingga hukum dapat bekerja.[16]

Dalam sistem hukum dikenal setidaknya dua kategori sumber hukum yaitu; sumber hukum material dan sumber hukum formal. Sumber hukum material mengacu pada nilai-nilai dan norma-norma yang berlaku di masyarakat, seperti nilai-nilai ekonomis, politis, sosial dan pemahaman terhadap lingkungan fisik. Adapun sumber-sumber hukum formal umumnya terdiri atas peraturan perundang-undangan, hukum kebiasaan atau adat, yurisprudensi, traktat maupun doktrin para ahli hukum. Yang menjadi titik fokus kajian naskah akademik ini adalah peraturan perundang-undangan, hukum yang bersifat tertulis. Terdapat dua kategori definisi bagi peraturan perundang-undangan menurut Aziz Syamsudin, yaitu: 1) sebagai proses pembentukan peraturan-peraturan Negara, baik di pusat maupun di daerah, dan 2) perundang-undangan sebagai segala peraturan Negara, yang merupakan hasil dari proses pembentukan peraturan-peraturan Negara, baik di tingkat pusat maupun daerah. Dengan demikian, sebagai sebuah naskah akademik, maka kedua definisi tersebut menjadi tercakup.[17]

Pembentukan peraturan perundang-undangan umumnya didasarkan pada sebuah sistem tertentu. Tujuannya untuk menjaga bahwa masing-masing norma valid, tersusun secara rapi dan sistematis. Salah satu teori utama yang jamak digunakan dikemukakan oleh Hans Kelsen, seorang ilmuan hukum asal

---

[16] ibid

[17] Azis Syamsudin, **Proses dan Teknik Penyusunan Undang-Undang Edisi 2,** Jakarta, Sinar Grafika, 2013, hlm 19.

Austria, dalam berbagai monografnya. Menurut Hans Kelsen, suatu norma dikatakan absah apabila dia dibentuk oleh otoritas yang diberikan kewenangan untuk membentuk norma tersebut, di mana kewenangan tersebut diperoleh dari norma lain yang berkedudukan lebih tinggi. Relasi tersebut kemudian membentuk rantai perjenjangan norma-norma yang berujung pada *grundnorm*. Suatu norma dapat dikategorikan sebagai *grundnorm* apabila eksistensi dan nilai kebenaran dari norma tersebut diandaikan dan tidak dapat ditelusuri lagi. Sejumlah literatur menyebut konsep ini sebagai *stuffentheorie*.

Di sisi lain, menurut Azis Syamsudin, proses pembentukan hukum yang baik dapat mendukung proses pembangunan hukum nasional, serta memenuhi harapan masyarakat. Prasyaratnya, haruslah ada kajian yang memadai dan komprehensif, melalui prosedur yang tertata dalam tahap-tahap koordinasi serta berdasarkan proses dan teknik penyusunan yang ditetapkan sebagai pedoman bagi seluruh lembaga yang berwenang membentuk peraturan perundang-undangan.[18] Di Indonesia, prosedur pembentukan peraturan perundang-undangan secara umum terdiri atas beberapa proses, yaitu perencanaan, penyusunan, pembahasan, pengesahan atau penetapan, dan pengundangan. Konsep tersebut, lebih lajut dijabarkan di dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan.[19]

Dengan demikian, sebuah produk hukum yang baik, terutama yang tertulis seperti peraturan perundang-undangan, haruslah tumbuh dan dibentuk seiring gerak perkembangan

[18] Hans Kelsen, *Op.Cit.,* hlm 218. Catatan: penerjemahan terhadap judul buku Hans Kelsen diatas menyalahi kaidah translasi bahasa inggris ke bahasa Indonesia. Judul yang tepat adalah Teori Murni tentang Hukum
[19] Azis Syamsudin, Proses dan Teknik…, *Op.Cit.,* hlm 8

masyarakat. Sebagaimana doktrin legendaris *ibi societas ibi ius*, di mana ada masyarakat di situ ada hukum.[20]

B. Otonomi Daerah

Otonomi dalam pengertian politik diartikan sebagai hak mengatur sendiri kepentingan intern daerah atau organisasinya menurut hukum sendiri.[21] Definisi tersebut memberikan pengertian bahwa otonomi sendiri berkaitan sebagai bentuk keleluasaan untuk mengatur masalah internal tanpa diintervensi oleh pihak lain, dengan kata lain apabila dikaitkan dengan kata daerah maka otonomi daerah sendiri berarti pemerintahan sendiri.[22]

Pada dasarnya otonomi adalah sebuah konsep politik.[23] Otonomi selalu dikaitkan atau diselaraskan dengan pengertian kebebasan dan kemandirian. Sesuatu akan dianggap otonom jika sesuatu itu dapat menentukan dirinya sendiri, membuat hukum sendiri dengan maksud mengatur diri sendiri, dan berjalan berdasarkan kewenangan, kekuasaan, dan prakarsa sendiri. Muatan politis yang terkandung dalam istilah ini, adalah bahwa dengan kebebasan dan kemandirian tersebut, suatu daerah dianggap otonom kalau memiliki kewenangan (*authority*) atau kekuasaan (*power*) dalam penyelenggaraan pemerintahan terutama untuk menentukan kepentingan daerah maupun masyarakatnya sendiri.

Konteks pemerintahan sendiri dalam pembahasan otonomi daerah perlu ditempatkan pada koridor yang tepat. Hal ini

---

[20] Ibid hlm 9
[21] BN. Marbun, *Kamus Politik,* (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2007) hlm 350.
[22] Wasito Raharjo Jati, *Inkonsistensi Paradigma Otonomi Daerah di Indonesia: Dilema Sentralisasi atau Desentralisasi,* Jurnal Konstitusi, Volume 9, Nomor 4, Desember 2012, hlm 746.
[23] DRH Koesoemahatmadja, *Pengantar Ke Arah Sistem Pemerintahan Daerah di Indonesia* (Jakarta: Bina Cipta, 1979), baca juga dalam Miftah Thoha, *Menejemen Pembangunan Daerah Tingkat II*, Jurnal Prisma, No. 12, 1985.

dikarenakan implementasi kebijakan otonomi daerah sendiri bersinggungan erat dengan paradigma sistem pemerintahan yang dianut. Apakah sistem negara tersebut berbentuk negara kesatuan *(unitary state)* atau negara federal *(federal state).* Pilihan bentuk sistem negara sangat mempengaruhi implementasi kebijakan otonomi daerah yang dipakai.

Di berbagai negara, konsep *local goverment* dan *local autonomy* tidak diartikan sebagai daerah, namun diartikan sebagai masyarakat setempat. Urusan dan kepentingan yang menjadi perhatian *local government* dan tercakup dalam *local autonomy* bersifat *locally*.[24] Berkaitan dengan konsep otonomi daerah, ajaran kedaulatan rakyat mempunyai pengaruh yang besar. Pada dasarnya dengan adanya otonomi daerah terdapat semacam pembagian kekuasaan dengan mendesentralisasikan kewenangan yang selama ini tersentralisasi di tangan Pemerintah Pusat, sehingga ada semacam pegeseran kekuasaan dari pusat ke daerah. Terselenggaranya otonomi daerah adalah upaya untuk mewujudkan demokratisasi dimana aspek aspirasi rakyat dalam hal ini kepentingan yang terdapat di tiap daerah dapat terakomodir dengan baik. Otonomi daerah memungkinkan kearifan lokal (*local wisdom*) masing-masing daerah untuk dapat berjalan sebagaimana mestinya sesuai prakarsa dan inisiatif masyarakat di daerah.

Aspek pembatasan kekuasaan pun akan berjalan dengan maksimal sehingga tidak terjadi kesewenang-wenangan oleh Pemerintah Pusat. Sebagaimana umum diketahui bahwa dalam rangka demokratisasi dan pembatasan kekuasaan, dikenal adanya prinsip pemisahan kekuasaan (*Separation of Power*). Teori yang paling populer mengenai soal ini adalah gagasan pemisahan kekuasaan Negara (*Separation of Power*) yang dikembangkan oleh

[24] Bhenyamin Hoessein, *Perubahan Model, Pola dan Bentuk Pemerintahan Daerah: Dari era Orde Baru ke Era Reformasi* (Departemen Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia. Jakarta. 2009).

Montesquieu. Menurutnya, kekuasaan Negara haruslah dipisah-pisahkan ke dalam fungsi-fungsi legislatif, eksekutif dan judikatif. Fungsi legislatif biasanya dikaitkan dengan peran lembaga parlemen atau '*legislature*', fungsi eksekutif dikaitkan dengan peran pemerintah dan fungsi judikatif dengan lembaga peradilan.[25]

Konsep otonomi daerah jika dikaitkan dengan teori Montesquieu tersebut merupakan mekanisme untuk mengatur kekuasaan Negara yang dibagikan secara vertikal dalam hubungan atas-bawah. Dalam pengertian luas, konsep pemisahan kekuasaan (*separation of power*) itu juga mencakup pengertian pembagian kekuasaan yang biasa disebut dengan istilah *division of power (distribution of power*). Pemisahan kekuasaan merupakan konsep hubungan kekuasaan yang bersifat horizontal, sedangkan konsep pembagian kekuasaan bersifat vertikal. Secara horizontal, kekuasaan Negara dapat dibagi ke dalam beberapa cabang kekuasaan yang dikaitkan dengan fungsi lembaga-lembaga Negara tertentu, yaitu legislatif, eksekutif, dan yudikatif. Sedangkan dalam konsep pembagian kekuasaan (*distribution of power* atau *division of power*) kekuasaan Negara dibagikan secara vertikal dalam hubungan atas-bawah.[26] Dalam konteks Indonesia pemerintah daerah dibedakan dengan istilah Pemerintahan Daerah. Pemerintahan Daerah adalah badan atau organisasi yang lebih merupakan bentuk pasifnya, sedangkan Pemerintahan Daerah merupakan bentuk aktifnya. Dengan kata lain, Pemerintahan Daerah adalah kegiatan yang dilakukan oleh pemerintah daerah.[27]

Desentralisasi diartikan sebagai penyerahan urusan dari Pemerintah Pusat kepada daerah menjadi urusan rumah tangganya. Penyerahan ini bertujuan untuk mencegah pemusatan

---

[25] Montesquieu, sebagaimana dikutip dalam Jimly Asshiddiqie, Makalah berjudul *Otonomi Daerah dan Parlemen Di Daerah.*
[26] *Ibid.*
[27] Hanif Nurcholis, *Teori dan Praktik Pemerintahan dan Otonomi Daerah*, (Jakarta: Grasindo, 2007).

kekuasaan, keuangan serta sebagai pendemokratisasian pemerintahan, untuk mengikutsertakan rakyat bertanggung jawab terhadap penyelenggaraan pemerintahan di daerah.[28] Desentralisasi sebagai suatu cara pemerintahan dalam mana sebagian kekuasaan mengatur dan mengurus dari Pemerintahan Pusat diserahkan kepada kekuasaan-kekuasaan bawahan sehingga daerah mempunyai pemerintahan sendiri.[29] E. Koswara menyatakan desentralisasi adalah sebagai proses penyerahan urusan-urusan pemerintahan yang semula termasuk wewenang Pemerintah Pusat kepada badan atau lembaga Pemerintahan Daerah agar menjadi urusan rumah tangganya sehingga urusan tersebut beralih kepada dan menjadi tanggung jawab pemerintah daerah.[30]

Desentralisasi mengandung segi positif dalam penyelenggaraan pemerintahan baik dari sudut politik, ekonomi, sosial, budaya dan pertahanan keamanan, karena dilihat dari fungsi pemerintahan, desentralisasi menunjukkan:[31]

a. satuan-satuan desentralisasi lebih fleksibel dalam memenuhi berbagai perubahan yang terjadi dengan cepat;
b. satuan-satuan desentralisasi dapat melaksanakan tugas lebih efektif dan lebih efisien;
c. satuan-satuan desentralisasi lebih inovatif; dan
d. satuan-satuan desentralisasi mendorong tumbuhnya sikap moral yang lebih tinggi, komitmen yang lebih tinggi dan lebih produktif.

---

[28] R.G Kartasapoetra, *Sistematka Hukum Tata Negara*, (Jakarta: Bina Aksara, 1987) hlm 87-98.
[29] The Liang Gie, *Pertumbuhan Pemerintahan Daerah di Negara Republik Indonesia,* (Yogyakarta: Liberty, 1967) hlm 109.
[30] E. Koswara, *Otonomi Daerah: Untuk Demokrasi dan Kemandirian Rakyat,* (Jakarta: Yayasan Pariba, 2001) hlm 17.
[31] Bagir Manan, *Menyongsong Fajar Otonomi Daerah,* (Yogyakarta: PSH FH-UII. 2001) hlm 174.

Dalam aspek hubungannya dengan demokrasi, Yamin meletakkan desentralisasi sebagai syarat demokrasi karena Konstitusi disusun dalam kerangka Negara Kesatuan harus tercermin kepentingan daerah, melalui aturan pembagian kekuasaan antara badan-badan pusat dan badan-badan daerah secara adil dan bijaksana sehingga daerah memelihara kepentingannya dalam kerangka Negara Kesatuan. Susunan yang demokratis membutuhkan pemecahan kekuasaan pemerintahan di tingkat pusat dan pembagian kekuasaan antara pusat dan daerah. Di sinilah diketengahkan asas desentralisasi dan dekonsentrasi yang dapat membendung arus sentralisasi.[32]

Sedangkan dekonsentrasi adalah pelimpahan wewenang dari pemerintahan kepada daerah otonom sebagai wakil pemerintah dan/atau perangkat pusat di daerah dalam kerangka Negara Kesatuan, dan lembaga yang melimpahkan kewenangan dapat memberikan perintah kepada pejabat yang telah dilimpahi kewenangan itu mengenai pengambilan atau pembuatan keputusan.[33] CF. Strong berpendapat bahwa dekonsentrasi merupakan perintah kepada para pejabat pemerintah atau dinas-dinas yang bekerja dalam hierarki dengan suatu badan pemerintahan untuk mengindahkan tugas-tugas tertentu dibarengi dengan pemberian hak mengatur dan memutuskan bebetapa hal tetentu dengan tanggung jawab terakhir tetap berada pada badan pemerintahan sendiri.[34]

Kemudian tugas pembantuan (*medebewind*) adalah keikutsertaan pemerintahan daerah untuk melaksanakan urusan pemerintah yang kewenangannya lebih luas dan lebih tinggi di

---

[32] Yamin, *Proklamasi dan Konstitusi Republik Indonesia* (Cet. IV), (Jakarta, Djambatan, 1960) hlm 168.
[33] Noer Fauzi dan R.Yando Zakaria, *Mensiasati Otonomi Daerah,* (Yogyakarta: Konsorsium pembaruan Agraria bekerjasama dengan INSIST "Press", 2000) hlm 11.
[34] A. Syafruddin, *Titik Berat Otonomi Daerah Pada Daerah Tingkat II dan Perkembangannya,* (Bandung: Mandar Maju. 1991) hlm. 4.

daerah tersebut. Tugas pembantuan adalah salah satu wujud dekonsentrasi, akan tetapi pemerintah tidak membentuk badan sendiri untuk itu, yang tersusun secara vertikal. Jadi *medebewind* merupakan kewajiban-kewajiban untuk melaksanakan peraturan-peraturan yang ruang lingkup wewenangnya bercirikan tiga hal yaitu:[35]

a. materi yang dilaksanakan tidak termasuk rumah tangga daerah-daerah otonom untuk melaksanakannya;
b. dalam menyelenggarakan pelaksanaan itu, daerah otonom itu mempunyai kelonggaran untuk menyesuaikan segala sesuatu dengan kekhususan daerahnya sepanjang peraturan mengharuskannya memberi kemungkinan untuk itu; dan
c. yang dapat diserahi urusan *medebewind* hanya daerah daerah otonom saja, tidak mungkin alat-alat pemerintahan lain yang tersusun secara vertikal.

Negara sebagai sebuah institusi yang terbentuk dari keberadaan masyarakat yang bertempat tinggal dalam suatu wilayah tertentu, dengan peraturan yang mereka susun dan sepakati bersama untuk mengatur kehidupan mereka; pada hakikatnya fungsinya adalah sebagai alat untuk mengintegrasikan golongan-golongan masyarakat atau unit-unit pemerintahan dalam suatu kehidupan bersama.[36] Negara kesatuan adalah negara yang tidak tersusun dari beberapa negara, melainkan hanya terdiri atas satu negara, sehingga tidak ada negara di dalam negara. Dengan demikian dalam Negara Kesatuan hanya ada satu pemerintah, yaitu Pemerintah Pusat yang mempunyai kekuasaan serta wewenang tertinggi dalam bidang pemerintahan negara, menetapkan

[35] Noer Fauzi dan R.Yando Zakaria., *Op.Cit.,*. hlm 13.
[36] Miriam Budiardjo, *Dasar-dasar Ilmu Politik,* (Jakarta: Gramedia, 1977) hlm 139.

kebijakan pemerintahan dan melaksanakan pemerintahan negara baik di pusat maupun di daerah-daerah.

Negara federasi adalah negara yang bersusunan jamak, maksudnya negara ini tersusun dari beberapa negara yang semula telah berdiri sendiri sebagai negara yang merdeka dan berdaulat, mempunyai Undang-Undang Dasar sendiri. Negara-negara saling menggabungkan diri tersebut kemudian disebut negara bagian, masih mempunyai urusan-urusan pemerintahan yang berwenang dan dapat diatur dan di urus sendiri, di samping urusan-urusan pemerintahan yang akan diatur dan di urus bersama-sama oleh ikatan kerja samanya tersebut.[37] Sehingga apabila dibandingan dengan konsep otonomi daerah dengan konsep negara federal, terdapat ciri-ciri yang bisa menjadi perbedaan.

Secara etimologis, istilah desentralisasi berasal dari bahasa Latin, *'de'* berarti lepas dan *'centrum'* berarti pusat. Oleh karena itu, dari pengertian asal katanya, desentralisasi berarti melepaskan dari pusat.[38] Dalam *Encyclopedia of the Social Science* disebut bahwa *"the proces of decentralization denotes the transference of authority, legislative, judicial or administrative, from higher level of government to a lower."*[39]

Sementara itu, secara teoritis menurut Bhenyamin Hoessein desentralisasi adalah pembentukan daerah otonom dan/atau penyerahan wewenang pemerintahan tertentu kepadanya oleh pemerintah.[40] Menurut Maddick sebagaimana dikutip oleh Bhenyamin Hoessein, desentralisasi adalah *legal conferring of powers to discharge specified or residual functions upon formally*

---

[37] Soehino, *Perkembangan Pemerintahan di Daerah, (*Liberty, Yogyakarta, 1988) hlm 224 .

[38] Dharma Setyawan Salam, *Otonomi Daerah Dalam Perspektif Lingkungan, Nilai, Dan Sumber Daya*, (Djambatan, Jakarta, 2002) hlm 74.

[39] S.H.Sarundajang, *Arus Balik Kekuasaan Pusat ke Daerah*, (Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2002) hlm 46.

[40] Bhenyamin Hoessein, *Perubahan Model, Pola, dan Bentuk Pemerintahan Daerah: dari Era Orde Baru ke Era Reformasi,* (Jakarta: DIA, FISIP-UI, Edisi Revisi, 2011) hlm 23.

constituted local authorities. Walaupun demikian, wewenang dan fungsi (urusan pemerintahan) yang diserahkan terbatas dalam wewenang dan fungsi pemerintah.[41]

Lebih lanjut, dengan merujuk pandangan Maddick, Bhenyamin Hoessein menegaskan bahwa terdapat dua elemen pengertian pokok, yaitu pembentukan daerah otonom dan penyerahan kekuasaan secara hukum untuk menangani bidang-bidang pemerintahan tertentu, baik yang dirinci maupun yang dirumuskan secara umum. Dengan kata lain, desentralisasi mencakup, baik unsur pembentukan daerah otonom maupun penyerahan wewenang atau bisa disebut bahwa kekuasaan daerah otonomi diperoleh melalui pembentukan daerah otonom dan penyerahan wewenang (mencakup wewenang untuk menetapkan kebijakan maupun wewenang untuk melaksanakan kebijakan).[42]

Kemudian, Philip Mawhod mengartikan desentralisasi adalah pembagian dari sebagian kekuasaan pemerintah oleh kelompok yang berkuasa di pusat terhadap kelompok-kelompok lain yang masing-masing memiliki otoritas di dalam wilayah tertentu di suatu negara.[43] Sedangkan Parson mendefinisikan desentralisasi sebagai *sharing of the governmental power by a central ruling group with other groups, each having authority a specefic area of the state.*[44]

Dalam pandangan pencetus dikursus seputar desentralisasi asimetris, Charles Tarlton[45], pembeda utama kedua model tersebut

---

[41] Bhenyamin Hoessein, *Pengaturan Kedudukan Gubernur Sebagai Wakil Pemerintah Pusat*, Makalah, Loka Karya Nasional yang diselenggarakan oleh MIPI dan APPSI, Jakarta, 2008. Lihat juga *Ibid.*, hlm 88.
[42] Bhenyamin Hoessein, *Perubahan Model...*, *Op.Cit.*, hlm 23.
[43] Philip Mawhod dalam Siswanto Sunarno, *Hukum Pemerintahan Daerah di Indonesia,* (Sinar Grafika, Jakarta, 2006) hlm 13.
[44] Parson, sebagaimana disampaikan oleh Bhenyamin Hoessein dalam Juanda, *Hukum Pemerintahan Daerah.* Pasang Surut Hubungan Kewenangan antara DPRD dan Kepala Daerah, Alumni, Bandung, 2008, hlm.116.
[45] Charles D. Tarlton, *Symmetry and Asymmetry as Elements of Federalism: A Theoritical Speculation*, Journal of Politics, Vol. 27, No. 4 (Nov., 1965), hlm 861-874.

terletak pada tingkat kesesuaian (*conformity*) dan keumuman (*commonality*) dalam hubungan suatu level pemerintahan (negara bagian/daerah) dengan sistem pemerintahan secara umum, Pemerintah Pusat maupun antar negara bagian/daerah. Pola simetris ditandai oleh "*the level of conformity and commonality in the relations of each separate political unit of the system to both the system as a whole and to the other component units*". Adanya hubungan simetris antar setiap negara bagian/daerah dengan Pemerintah Pusat tersebut didasari jumlah dan bobot kewenangan yang sama. Sementara dalam pola asimetris, satu atau lebih unit pemerintahan lokal "*possessed of varying degrees of autonomy and power*". Berbedanya derajat otonomi dan kekuasaan yang ditandai tak seragamnya pengaturan muatan kewenangan itu membentuk derajat hubungan yang berbeda pula antar negara bagian/daerah asimetris dengan unit-unit politik/pemerintahan lainnya baik secara horizontal (negara bagian/daerah simetris) maupun vertikal (nasional).

Cara pendefinisian Tarlton tadi diadopsi sekaligus diperbarui John McGarry dari Queen's University, Canada. Titik tekannya tak hanya terkait substansi asimetris tetapi juga kerangka legal pengaturannya. Menurut McGarry, model asimetris terjadi kalau otonomi semua unit pemerintahan sub nasional (negara bagian/daerah) dijamin Konstitusi dan di dalamnya terdapat sekurangnya satu unit lokal yang menikmati level otonomi yang berbeda (umumnya otonomi lebih luas).[46]

Di negara federal --, ciri ini sekaligus merupakan kebalikan dari negara unitaris/kesatuan--. Keberadaan model asimetris dijamin pengaturannya dalam Konstitusi dan otoritas federal tidak bisa secara sepihak menarik kembali atau membatalkan status

[46] John McGarry, *Asymmetry in Federations, Federacies, and Unitary State*, Journal of Ethnopolitics, Vol.6, No.1, March 2007, hlm 105-116.

asimetris tersebut. Dalam prespektif politik, asimetris sebagai wujud *institutional arrangement* yang diatur dalam Konstitusi adalah bukti pengakuan negara akan keberagaman sifat nationalitas satu atau lebih wilayah, keluar dari asumsi "*all nations will want the same degree and type of autonomy*".

Dalam hal bentuk negara, walau pada awalnya Tarlton menulis tema asimetris dalam kerangka negara federal, perkembangan di kemudian hari menunjukan bahwa konsep dan penerapan kebijakan atas model tersebut mulai diadopsi di negara-negara kesatuan, berupa *special autonomy*, *special territory*, atau yang di Indonesia dikenal sebagai otonomi khusus, daerah khusus, daerah istimewa. Untuk mempertegas hal itu, Ferrazzi[47] mengakui "*asymmetric decentralization is common throughout the world, in both unitary and federal co*untries".[48] Sejalan pula, seperti ditegaskan Wats dari Queen's University, dasar pertimbangan mengadopsi model asimetris memang tidak lagi dipengaruhi bentuk-susunan negara, tetapi sejauh mana desentralisasi tersebut bisa efektif berfungsi atau sebaliknya malah dis-fungsional bagi upaya pengelolaan keragaman dan kekhususan lokal yang ada.[49]

Terkait penilaian efektivitas atau manfaatnya, patut disampaikan suatu catatan kritis terkait sisi lemah model asimetris. Menurut McGarry terdapat dua kelemahan besar yang juga acap menjadi sasaran kritikan terhadap desentralisasi asimetris itu. Pertama, secara politik, model asimetris memperkuat tendensi pemisahan diri. Model asimetris memungkinkan pemerintahan lokal memiliki tanggung jawab khusus bagi warganya sementara pada sisi lain hal itu berarti justru kian mengurangi tanggung jawab

---

[47] Gabriele Ferrazzi, *Special Autonomy: A Common Form of Asymmetric Decentralization*, Paper for Aceh Workshop, November 19, 2008.
[48] Ferrazzi, sebagimana dikutip Tri Widodo, *Desentralisasi Asimetris dan/dalam Negara Kesatuan*, Jurnal Administrator Borneo, Vol. 6 No. 2, 2010, hlm. 2013.
[49] Ronald L.Wats, *Asymmterical Decentralization: Functional or Disfunctional*, Makalah Kongres IPSA, Canada, 2000, yang kemudian diterbit Indian Journal of Federal Studies, Vol.1, 2004.

dan ruang keterlibatan pemerintah nasional atas wilayah asimetris dan warga di dalamnya. Kepercayaan diri yang tinggi di kalangan unit lokal dan minimnya ruang bagi kehadiran pemerintahan nasional bisa menjadi insentif gerakan sentrifugal. Kedua, problem akuntabilitas demokratik lantaran dalam desain perwakilan di banyak negara para anggota parlemen dari daerah asimetris bisa terlibat dalam proses legislasi untuk daerah mana pun sementara perwakilan daerah-daerah simetris tidak memiliki ruang mempengaruhi penyusunan legislasi yang dikhususkan bagi daerah asimetris.

Catatan lain yang secara tak langsung mengkritik pemahaman di atas dibuat Hoessein. Dengan mengakui bahwa pengertian desentralisasi semetrik memang sangat beragam dalam bacaan pemerintahan daerah, Hoessein mengutip pandangan James Katoroba bahwa "*In symmetrical decentralization, an attempt is made to mirror and reproduce national governance institution at the subnational level as if the lower were microcosm of the national government.*" Keberadaan dan struktur pemerintahan, parlemen, dan pengadilan di daerah adalah *equivalen* dengan apa yang terdapat pada level nasional. Prinsip pemisahan kekuasaan ke dalam sistem tripartit dalam sistem politik nasional juga diterapkan pada pemerintahan daerah, di mana beroperasinya ketiga institusi tersebut tidak dapat dikontrol dan diintervensi oleh Pemerintah Pusat. Meski Pusat berperan dalam pembuatan kebijakan dan monitoring, tetapi operasional diserahkan kepada daerah.[50]

C. Kewenangan Daerah dalam Menyusun Peraturan Daerah

Secara terminologis, pengertian kewenangan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, mengandung arti: 1) hal berwenang, dan

[50] Bhenyamin Hoessein, *Perubahan Model, Pola, dan Bentuk Pemerintahan Daerah: dari Era Orde Baru ke Era Reformasi,* Jakarta: DIA, FISIP-UI, Edisi Revisi, 2011, hlm.180.

2) hak dan kekuasaan yang dipunyai untuk melakukan sesuatu.[51] Sementara itu wewenang dimaknai sebagai 1) hak dan kekuasaan untuk bertindak; kewenangan, 2) kekuasaan membuat keputusan, memerintah, dan melimpahkan tanggung jawab kepada orang lain, 3) fungsi yang boleh tidak dilaksanakan.[52]

Berdasarkan kedua pengertian tersebut diatas, maka secara struktur bahasa kewenangan berasal dari kata "wewenang" mengandung arti sebagai hak dan kekuasaan untuk:[53]

1) Bertindak;
2) Kekuasaan membuat keputusan;
3) Memerintah; dan
4) Melimpahkan tanggungjawab kepada orang lain

Sementara itu istilah wewenang atau kewenangan disejajarkan dengan "*authority*" dalam bahasa Inggris. Apabila mengacu pada Black's Law Dictionary, *Authority* diartikan sebagai *Legal power; a right to command or to act; the right and power of public officers to require obedience to their orders lawfully issued in scope of their public duties*. Dalam terjemahan bebas, Kewenangan atau wewenang adalah kekuasaan hukum, hak untuk memerintah atau bertindak; hak atau kekuasaan pejabat publik untuk mematuhi aturan hukum dalam lingkup melaksanakan kewajiban publik.[54]

---

[51] Kamus Besar Bahasa Indonesia, Daring, 2016, Kewenangan (online), https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/kewenangan

[52] Kamus Besar Bahasa Indonesia, Daring, 2016, Wewenang (online), https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/wewenang

[53] Ridwan HR, Diskresi & Tanggung Jawab Pemerintah, FH UII Press, Yogyakarta, 2014, hlm. 110.

[54] Sri Nur Hari Susanto, Metode Perolehan dan Batas-Batas Wewenang Pemerintahan, Administrative Law & Governance, Volume 3, Nomor 3, 2020, hlm 431.

P. Nicolai sebagaimana dikutip oleh Ridwan HR., dalam bukunya Hukum Administrasi Negara, memberikan definisi kewenangan sebagai berikut:[55]

"*Het vermogen tot het verrichten van bepaalde rechtshandelingen (handelingen die op rechtsgevolg gericht zijn en dus ertoe strekken dat bepaalde rechtsgevolgen onstaan of teniet gaan). Een recht houdt in de (rechtens gegeven) vrijheid om een bepaalde feitelijke handeling te verrichten of na te laten, of de (rechtens gegeven) aanspraak op het verrichten van een handeling door een ander. Een plicht impliceert een verplichting om een bepaalde handeling te verrichten of na te laten.* (Kemampuan untuk melakukan tindakan hukum tertentu {yaitu tindakan-tindakan yang dimaksudkan untuk menimbulkan akibat hukum, dan mencakup mengenai timbul dan lenyapnya akibat hukum}. Hak berisi kebebasan untuk melakukan atau tidak melakukan tindakan tertentu atau menuntut pihak lain untuk melakukan tindakan tertentu, sedangkan kewajiban memuat keharusan untuk melakukan atau tidak melakukan tindakan tertentu)."

Berdasarkan pengertian kewenangan yang dikemukakan oleh P. Nicolai tersebut, Ridwan HR., berpendapat bahwa kewenangan (*bevoegdheid, competence, legal power)* merupakan kekuasaan yang sah menurut hukum atau kekuasaan suatu jabatan, dan mengandung arti kemampuan untuk melakukan tindakan-tindakan hukum tertentu, serta bersumber pada undang-undang atau peraturan perundang-undangan yang berlaku.[56]

Sementara itu, pengertian wewenang dan kewenangan secara normatif telah dirumuskan dalam Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan, yakni sebagai berikut:

---

[55] Ridwan HR, Hukum Administrasi Negara, Rajagrafindo Persada, Jakarta, 2014, hlm 99.
[56] *Ibid,* hlm 42.

"Wewenang adalah hak yang dimiliki oleh Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan atau penyelenggara negara lainnya untuk mengambil keputusan dan/atau tindakan dalam penyelenggaraan pemerintahan;[57] Kewenangan Pemerintahan yang selanjutnya disebut Kewenangan adalah kekuasaan Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan atau penyelenggara negara lainnya untuk bertindak dalam ranah hukum publik."[58]

Dalam kaitannya dengan penyelenggaraan pemerintahan, wewenang merupakan hak yang dimiliki oleh Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan untuk mengambil keputusan dan/atau tindakan dalam rangka penyelenggaraan pemerintahan, sedangkan kewenangan diartikan sebagai kekuasaan formal (Badan atau Pejabat Pemerintahan) untuk bertindak dalam ranah hukum publik.

Pemerintahan secara administratif baru dapat menjalankan fungsinya atas dasar wewenang yang diperolehnya, artinya keabsahan tindak pemerintahan atas dasar wewenang yang diatur dalam peraturan perundang-undangan (*legalitiet beginselen*).[59] Berdasarkan hal tersebut, maka mengetahui sumber dan cara memperoleh wewenang organ pemerintahan haruslah menjadi perhatian yang utama hal ini berkaitan pula dengan pertanggungjawaban hukum terhadap penggunaan wewenang tersebut, seiring dengan salah satu prinsip dalam negara hukum "*geen bevoegheid zonder verantwoordelijkheid* atau *there is no authority without responsibility*" atau tiada kewenangan tanpa pertanggungjawaban.[60]

---

[57] Pasal 1 angka 5 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan.
[58] Pasal 1 angka 6 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan.
[59] Sadjijono, Memahami Beberapa Bab Pokok Hukum Administrasi, LaksBang, Yogyakarta, 2008, hlm. 49.
[60] Ridwan HR, Hukum Administrasi Negara, Op.Cit, hlm 104.

Dalam kaitannya terhadap penyelenggaraan otonomi daerah perlu kiranya memahami sumber dan cara memperoleh wewenang pemerintahan, yaitu terkait dengan pertanggungjawaban hukum badan dan/atau pejabat pemerintahan dalam menggunakan wewenangnya, sehingga jelas kepada siapa masyarakat atau seseorang mengajukan tuntutan dan/atau gugatan manakala terjadi suatu permasalahan hukum yang menyangkut dengan kebijakan yang diterbitkan oleh badan dan/atau pejabat pemerintahan.

Apabila mengacu pada pendapat Philipus M. Hadjon perihal cara-cara memperoleh kewenangan, maka didapati 3 (tiga) sumber, yakni melalui cara-cara atribusi, delegasi, dan mandat. Kewenangan atribusi lasimnya digariskan melalui pembagian kekuasaan negara oleh Undang-Undang Dasar, kewenangan delegasi dan Mandat adalah kewenangan yang berasal dari pelimpahan.[61]

Secara teoritis maupun normatif, dapat diketahui bahwa terdapat beberapa cara badan dan/atau pejabat pemerintahan memperoleh kewenangan dan/atau wewenang, yakni sebagai berikut:

1) Atribusi

   Secara terminologis, istilah atribusi berasal dari bahasa Latin yang terdiri dari kata "*ad tribuere*" yang artinya memberikan kepada. Konsep teknis Hukum Tata Negara dan Hukum Administrasi mengartikan wewenang atribusi sebagai wewenang yang diberikan atau ditetapkan untuk jabatan tertentu.[62] Atribusi merupakan pemberian wewenang pemerintahan baru oleh suatu ketentuan dalam konstitusi atau peraturan perundang-undangan. Pemberian atribusi dilakukan

[61] Philipus M. Hadjon, Tentang Wewenang, Yuridika, Volume 7, Nomor 5-6, 1997.
[62] Philipus M Hadjon, Kebutuhan akan Hukum Administrasi Umum, dalam Hukum Administrasi dan Good Governance, Usakti, Jakarta, 2012, hlm 20.

oleh lembaga pembuat undang-undang (legislator) sebagai wewenang orisinal.[63]

Adapun pengertian Atribusi secara normatif tertuang dalam ketentuan Pasal 1 angka 22 Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan, menyebutkan "Atribusi adalah pemberian Kewenangan kepada Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 atau Undang-Undang."

Lebih lanjut, diatur pula bahwa Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan memperoleh Wewenang melalui Atribusi apabila:[64]

a) diatur dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan/atau undang-undang;
b) merupakan Wewenang baru atau sebelumnya tidak ada; dan
c) Atribusi diberikan kepada Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan

Selanjutnya, terhadap tanggung jawab Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan yang memperoleh Wewenang melalui Atribusi, mengacu pada Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan, menyatakan bahwa tanggung jawab Kewenangan berada pada Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan yang bersangkutan.[65]

2) Delegasi

Secara terminologis, istilah Delegasi berasal dari bahasa Latin "*delegare*" yang artinya melimpahkan. Konsep wewenang

[63] Indroharto, Usaha Memahami Undang-undang tentang Peradilan Tata Usaha Negara, Pustaka Harapan, Jakarta, 1993, hlm. 68.
[64] Pasal 12 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2014 tentang Adminstrasi Pemerintahan.
[65] Pasal 12 ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2014 tentang Adminstrasi Pemerintahan.

delegasi dengan demikian adalah wewenang pelimpahan.[66] Adapun secara normatif, pengertian Delegasi dapat dilihat dalam ketentuan Pasal 1 angka 23 Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan, yang menyebutkan "Delegasi adalah pelimpahan Kewenangan dari Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan yang lebih tinggi kepada Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan yang lebih rendah dengan tanggung jawab dan tanggung gugat beralih sepenuhnya kepada penerima delegasi."

Lebih lanjut, ketentuan Pasal 13 Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan menentukan sebagai berikut:[67]

(1) Pendelegasian Kewenangan ditetapkan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.
(2) Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan memperoleh Wewenang melalui Delegasi apabila:
    a. diberikan oleh Badan/Pejabat Pemerintahan kepada Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan lainnya;
    b. ditetapkan dalam Peraturan Pemerintah, Peraturan Presiden, dan/ atau Peraturan Daerah; dan
    c. merupakan Wewenang pelimpahan atau sebelumnya telah ada
(3) Kewenangan yang didelegasikan kepada Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan tidak dapat didelegasikan lebih lanjut, kecuali ditentukan lain dalam peraturan perundang-undangan.
(4) Dalam hal ketentuan peraturan perundang-undangan menentukan lain, Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan

---

[66] Philipus M Hadjon, Kebutuhan akan Hukum Administrasi Umum, dalam Hukum Administrasi dan Good Governance, Op.Cit, hlm 21.
[67] Pasal 13 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan.

yang memperoleh Wewenang melalui Delegasi dapat mensubdelegasikan Tindakan kepada Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan lain dengan ketentuan:

a. dituangkan dalam bentuk peraturan sebelum Wewenang dilaksanakan;
b. dilakukan dalam lingkungan pemerintahan itu sendiri; dan
c. paling banyak diberikan kepada Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan 1 (satu) tingkat di bawahnya.

(5) Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan yang memberikan Delegasi dapat menggunakan sendiri Wewenang yang telah diberikan melalui Delegasi, kecuali ditentukan lain dalam ketentuan peraturan perundang-undangan.

(6) Dalam hal pelaksanaan Wewenang berdasarkan Delegasi menimbulkan ketidakefektifan penyelenggaraan pemerintahan, Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan yang memberikan pendelegasian Kewenangan dapat menarik kembali Wewenang yang telah didelegasikan.

(7) Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan yang memperoleh Wewenang melalui Delegasi, tanggung jawab Kewenangan berada pada penerima Delegasi.

3) Mandat

Secara terminologi, Mandat berasal dari bahasa Latin "*mandare*" yang artinya memerintahkan. Konsep mandat dengan demikian mengandung makna penugasan, bukan pelimpahan wewenang. Apabila delegasi dimaknai sebagai pelimpahan wewenang, maka mandat dalam hal ini dimaknai sebagai penugasan.[68] Dalam pengertian lain menurut Sadjijono, Wewenang Mandat atau yang dikenal dengan istilah

[68] Philipus M Hadjon, Kebutuhan akan Hukum Administrasi Umum, dalam Hukum Administrasi dan Good Governance, Op.Cit, hlm 21.

Mandatat Bevoegdheid adalah pelimpahan wewenang yang pada umumnya dalam hubungan rutin antara bawahan dengan atasan, kecuali dilarang secara tegas oleh peraturan perundang-undangan. Ditinjau dari segi tanggung jawab dan tanggunggugatnya, maka wewenang mandat, tanggungjawab dan tanggunggugat tetap berada pada pemberi mandat (*mandans*), penerima mandat (*mandataris*), tidak dibebani tanggungjawab dan tanggunggugat atas wewenang yang dijalankan. Setiap wewenang tersebut dapat digunakan atau ditarik kembali oleh pemberi mandat (*mandans*).[69]

Secara normatif, pengertian Mandat termaktub dalam ketentuan Pasal 1 angka 24 Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan, yang menyebutkan: "Mandat adalah pelimpahan Kewenangan dari Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan yang lebih tinggi kepada Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan yang lebih rendah dengan tanggung jawab dan tanggung gugat tetap berada pada pemberi mandat."

Dalam penyelenggaraan pemerintahan daerah, penyelenggara pemerintahan daerah pada tingkat kabupaten/kota dilaksanakan oleh Kepala Daerah (Bupati/Walikota) dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten/Kota, dibantu oleh Perangkat Daerah. Dalam melaksanakan Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah, kepala daerah dan DPRD selaku penyelenggara Pemerintahan Daerah membuat Perda sebagai dasar hukum bagi Daerah dalam menyelenggarakan Otonomi Daerah sesuai dengan kondisi dan aspirasi masyarakat serta kekhasan dari Daerah tersebut. Perda yang dibuat oleh Daerah

[69] Sadjijono, Memahami Beberapa Bab Pokok Hukum Administrasi, LaksBang, Yogyakarta, 2008, hlm 60.

hanya berlaku dalam batas-batas yurisdiksi Daerah yang bersangkutan.

Kendati demikian, Perda yang ditetapkan oleh Daerah tidak boleh bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi tingkatannya sesuai dengan hierarki peraturan perundang-undangan. Disamping itu Perda sebagai bagian dari sistem peraturan perundang-undangan tidak boleh bertentangan dengan kepentingan umum sebagaimana diatur dalam kaidah penyusunan Perda.[70]

Secara konstitusional landasan kewenangan Pemerintah Daerah dalam pembentukan Peraturan Daerah didasarkan pada ketentuan Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang selanjutnya menjadi sebuah keharusan untuk dicantumkan sebagai dasar hukum pembentukan Peraturan Daerah. Landasan kewenangan pemerintah daerah tersebut selanjutnya dituangkan ke dalam Konsiderans Mengingat suatu Rancangan Peraturan Daerah, hal ini sebagaimana ditegaskan dalam Lampiran II angka 28 dan angka 39 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan.

Di lain sisi, dicantumkannya ketentuan Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dalam setiap penyusunan Rancangan Peraturan Daerah, pada hakikatnya ketentuan Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar

[70] Penjelasan Umum, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

Negara Republik Indonesia Tahun 1945, merupakan suatu landasan konstitusional yang memberikan kewenangan atributif kepada Pemerintahan Daerah dalam membentuk Peraturan Daerah maupun Peraturan Kepala Daerah (Peraturan Kepala Daerah/Keputusan Kepala Daerah), dalam penyelenggaraan Otonomi Daerah maupun Tugas Pembantuan.

Jika dilihat dalam UU Pemda, dijelaskan dalam pasal 1 angka 2, bahwa 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. Pengertian tersebut menjadi konklusi dari ketiga makna sebelumnya, bahwa adanya lembaga atau organisasi pelaksanaan kegiatan sebagai penggerak pemerintahan, serta sebagai wilayah otonomi yang memiliki hak untuk mengatur dan mengurus urusan pemerintahan yang diberikan oleh pemerintah pusat. Namun pada hakikatnya, pemerintahan daerah dapat dipandang sebagai segala urusan yang dilakukan daerah dalam menyelenggarakan kesejahteraan rakyatnya dan kepentingan daerah sendiri.

Penyelenggaraan pemerintahan daerah merupakan bentuk nyata konstitusi yang memiliki tujuan supaya pemerintah daerah menjadi bagian dari sistem pemerintahan Indonesia dalam mengatur hubungun antara pemerintah pusat dan daerah. Untuk mengatur hubungan tersebut, penyelenggaraan pemerintahan didasarkan sesuai dengan asas desentralisasi, dekosentrasi dan tugas pembantuan (lihat pasal 5 ayat (4) UU Pemda). Hubungan pemerintah daerah dan

pusat dicandrakan di pasal 9 UU Pemda dengan 3 urusan pemerintahan, yaitu Urusan Pemerintahan Absolut, Konkruen dan urusan pemerintahan umum.

Urusan Pemerintahan Absolut adalah urusan pemerintahan yang sepenuhnya menjadi kewenangan Pemerintah Pusat. Urusan tersebut meliputi politik luar negeri, pertahanan, keamanan, yustisi, moneter dan fiskal nasional serta Agama. Urusan pemerintahan ini dilakksanakan oleh pemerintah pusat sendiri dan melalui instansi vertikal yang ada di daerah atau gubernur sebagai wakil pemerinh pusat berdasarkan asas dekosentrasi. Kedua, urusan Pemerintahan Konkruen, adalah urusan pemerintahan yang dibagi antara pememrintah pusat dan daerah provinsi dan daerah kabupaten. Urusan pemerintahan yang dilimpahkan kepada daerah inilah yang menjadi dasar adanya otonomi daerah. Terakhir, adalah urusan pemerintahan umum adalah urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan presiden sebagai kepala pemerintahan.

1. Urusan pemerintahan absolut

Urusan pemerintahan absolut adalah urusan pemerintahan yang sepenuhnya menjadi kewenangan Pemerintah Pusat. Urusan pemerintahan absolut meliputi:

Pasal 9

a. Politik luar negeri, misalnya mengangkat pejabat diplomatik dan menunjuk warga negara untuk duduk dalam jabatan lembaga internasional, menetapkan kebijakan luar negeri, melakukan perjanjian dengan negara lain, menetapkan kebijakan perdagangan luar negeri.
b. Pertahanan, misalnya mendirikan dan membentuk angkatan bersenjata, menyatakan damai dan perang, menyatakan negara atau sebagian wilayah negara dalam

keadaan bahaya, membangun dan mengembangkan sistem pertahanan negara dan persenjataan, menetapkan kebijakan untuk wajib militer, bela negara bagi setiap warga negara.

c. Keamanan, misalnya mendirikan dan membentuk kepolisian negara, menetapkan kebijakan keamanan nasional, menindak setiap orang, kelompok atau organisasi yang kegiatannya mengganggu keamanan negara.
d. Yustisi, misalnya mendirikan lembaga peradilan, mengangkat hakim dan jaksa, mendirikan lembaga pemasyarakatan, menetapkan kebijakan kehakiman dan keimigrasian, memberikan grasi, amnesti, abolisi, membentuk undang- undang, peraturan pemerintah pengganti undang-undang, peraturan pemerintah, dan peraturan lain yang berskala nasional
e. Moneter dan fiskal nasional, kebijakan makro ekonomi, misalnya mencetak uang dan menentukan nilai mata uang, menetapkan kebijakan moneter, mengendalikan peredaran uang, dan sebagainya.
f. Agama, misalnya menetapkan hari libur keagamaan yang berlaku secara nasional, memberikan pengakuan terhadap keberadaan suatu agama, menetapkan kebijakan dalam penyelenggaraan kehidupan keagamaan, dan sebagainya. Urusan agama Daerah dapat memberikan hibah untuk penyelenggaraan kegiatan-kegiatan keagamaan sebagai upaya meningkatkan keikutsertaan daerah dalam menumbuh kembangkan kehidupan beragama.

2. Urusan Pemerintahan Konkuren

Urusan pemerintahan konkuren merupakan urusan pemerintahan yang dibagi antara pemerintah pusat dan daerah

provinsi dan daerah kabupaten/kota. Urusan pemerintahan konkuren yang diserahkan ke daerah menjadi dasar pelaksanaan otonomi daerah. Dengan demikian, pada setiap urusan yang bersifat konkuren ini senantiasa ada bagian urusan yang menjadi wewenang pemerintah pusat dan ada bagian urusan yang diserahkan kepada provinsi, dan ada pula bagian urusan yang diserahkan kepada kabupaten/kota.

Untuk mewujudkan pembagian urusan yang konkuren secara proposional antara pemerintah pusat, daerah provinsi, daerah kabupaten atau kota disusunlah kriteria yang meliputi eksternalistis, akuntabilitas, dan efisiensi dengan mempertimbangkan keserasian hubungan pengelolaan urusan pemerintahan antara tingkat pemerintahan. Urusan pemerintahan konkuren yang menjadi kewenangan daerah terdiri atas:

a. Urusan Pemerintahan Wajib
b. Urusan Pemerintahan Pilihan

Urusan pemerintahan wajib dibagi lagi atas urusan pemerintahan yang berkaitan dengan pelayanan dasar dan urusan pemerintahan yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar. Urusan pemerintahan wajib yang berkaitan dengan pelayanan dasar adalah urusan pemerintahan wajib yang sebagian substansinya merupakan pelayanan dasar, yang meliputi:

a. Pendidikan
b. Kesehatan
c. Pekerjaan umum dan penataan ruang
d. Perumahan rakyat dan kawasan permukiman
e. Ketenteraman, ketertiban umum, dan pelindungan masyarakat
f. sosial.

Sedangkan urusan pemerintahan wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar meliputi:

a. Tenaga kerja
b. Pemberdayaan perempuan dan pelindungan anak
c. Pangan
d. Pertanahan
e. Lingkungan hidup
f. Administrasi kependudukan dan pencatatan sipil
g. Pemberdayaan Masyarakat dan Desa
h. Pengendalian penduduk dan keluarga berencana
i. Perhubungan
j. Komunikasi dan informatika
k. Koperasi, usaha kecil, dan menengah
l. Penanaman modal
m. Kepemudaan dan olah raga
n. Statistik
o. Persandian
p. Kebudayaan
q. Perpustakaan
r. Kearsipan

Urusan Pemerintahan Pilihan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (1) meliputi:

a. kelautan dan perikanan;
b. pariwisata;
c. pertanian;
d. kehutanan;
e. energi dan sumber daya mineral;
f. perdagangan;
g. perindustrian; dan
h. transmigrasi.

Selain itu, dalam Undang-Undang Nomor 23 tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah terdapat Asas/Prinsip yang menjadi acuan dalam menyelenggarakan pemerintahan daerah

1) Asas Desentralisasi

   Adalah penyerahan Urusan Pemerintahan oleh Pemerintah Pusat kepada daerah otonom berdasarkan Asas Otonomi. Asas ini memili tujuan agar tidak adanya penumpukan kekuasaan (concetration of power) pada pemerintah pusat saja. Dengan adanya distribusi maupun transfer kekuasaan ini diharapkan mampu memberikan pelayanan terhadap masyarakat secara efektif.

2) Asas Dekosentrasi

   Adalah pelimpahan sebagian Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Pemerintah Pusat kepada gubernur sebagai wakil Pemerintah Pusat, kepada instansi vertikal di wilayah tertentu, dan/atau kepada gubernur dan bupati/wali kota sebagai penanggung jawab urusan pemerintahan umum.

3) Asas Tugas Pembantuan

   Adalah penugasan dari Pemerintah Pusat kepada daerah otonom untuk melaksanakan sebagian Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Pemerintah Pusat atau dari Pemerintah Daerah provinsi kepada Daerah kabupaten/kota untuk melaksanakan sebagian Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah provinsi.

4) Asas Otonom Daerah

   Adalah prinsip dasar penyelenggaraan Pemerintahan Daerah berdasarkan Otonomi Daerah. Jika melihat dari makna prinsip dan asas di atas, tentu dapat diketahui bahwa hubungan antara pemerintah daerah dan

pemerintah pusat adalah hubungan yang tidak hirarkis, namun ada fungsi koordinatif sebagai wujud pembinaan otonomi yang dimiliki daerah. Jimly Assdidiqi mengatakan bahwa:

> "*Pada prinsipnya, kebijakan otonomi daerah dilakukan dengan mendesentralisasikan kewenangan-kewenangan yang selama ini tersentralisasikan di tangan pemerintah pusat. Dalam proses desentralisasi itu, kekuasaan pemerintah pusat dialihkan dari tingkat pusat ke pemerintah daerah sebagaimana mestinya. Sehingga terwujud pergeseran kekuasaan dari pusat ke daerah kabupaten dan kota di seluruh Indonesia. jika dalam kondisi semula arus kekuasaan pemerintahan bergerak dari daerah ke tingkat pusat, maka idealnya bahwa sejak diterapkan kebijakan otonomi daerah, arus dinamika kekuasaan yang pergerakannya bergerak sebaliknya, yaitu dari pusat ke daerah*".

Dalam menyelenggarakan pemerintahan daerah, pemerintah wajib menjamin pelayanan publik yang berdasarkan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan pemerintah daerah. Pelayanan publik menjadi salah satu baku penilaian dalam penyelenggaraan pemerintahan daerah. Sehingga sangat penting memahami makna konsep pelayanan publik sekaligus prinsip/asas yang menjiwai pelaksanaan pelayan publik.

Pelayanan publik menurut santosa (2008) dikutip dalam Kamaruddin Sellang, mengatakan bahwa pemberian jasa, baik oleh pemerintah, pihak swasta atas nama pemerintah, ataupun pihak swasta kepada masyarakat,

dengan atau tanpa pembayaran guna memenuhi kebutuhan dan atau kepentingan masyarakat. Sedangkan pengertian pelayanan publik secara yuridis tertuang dalam pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 25 tahun 2009 tentang Pelayan Publik, bahwapelayanan publik adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangkah pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bagi setiap negara dan penduduk atas barang, jasa, dan/atau pelayanan administrasi yang disediakan oleh penyelenggara pemerintahan publik.

a. Kepastian Hukum

   asas dalam negara hukum yang mengutamakan landasan ketentuan peraturan perundang-undangan dan keadilan dalam setiap kebijakan penyelenggara negara.

b. Tertib Penyelenggaraan Negara

   Asas yang menjadi landasan keteraturan, keserasian, dan keseimbangan dalam pengendalian penyelenggara negara.

c. Kepentingan Umum

   Asas yang mendahulukan kesejahteraan umum dengan cara yang aspiratif, akomodatif, dan selektif.

d. Keadilan

   bahwa setiap tindakan dalam penyelenggaraan negara harus mencerminkan keadilan secara proporsional bagi setiap warga negara.

e. Partisipatif

   Hak masyarakat untuk terlibat dalam setiap proses tahapan perencanaan pembangunan Daerah dan bersifat inklusif terhadap kelompok yang termarginalkan melalui jalur khusus komunikasi untuk mengakomodasi aspirasi kelompok masyarakat yang tidak memiliki akses dalam pengambilan kebijakan

f. Fasilitas dan Perlakuan Khusus Kepada Kelompok Rentan

Pemberian kemudahan terhadap kelompok rentan sehingga tercipta keadilan dalam pelayanan

D. Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

1) Lalu lintas dan Angkutan Jalan

Elfrida Ade Putri dalam bukunya Monograf yang berjudul, "Penegakan Hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan", menyebutkan bahwa Lalu lintas merupakan salah satu sarana komunikasi masyarakat yang memegang peranan vital dalam memperlancar pembangunan yang kita laksanakan. Masalah lalu lintas merupakan salah satu masalah yang berskala nasional yang berkembang seirama dengan perkembangan masyarakat. Sementara itu, Angkutan (*transport*) adalah kegiatan untuk pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) dengan menggunakan sarana (kendaraan). hal yang yang harus diperhatikan dalam angkutan adalah keseimbangan antara kapasitas moda angkutan dengan jumlah barang maupun orang yang memerlukan angktan. Bila kapasitas armada lebih rendah dari yang dibutuhkan, akan banyak barang maupun orang yang tidak terangkut. atau keduannya dijejelkan ke dalam kendaraan yang ada.

Pada tahun 2009, Pemerintah telah mengesahkan kebijakan khusus mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU LLAJ). Menurut Pasal 1 angka 1 UU LLAJ, "Lalu lintas dan angkutan jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya."

Berdasarkan Pasal 1 angka 2 UU LLAJ, "Lalu Lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan." Sementara berdasarkan Pasal 1 angka 3 UU LLAJ, "Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan."

Tujuan diselenggarakannya lalu lintas dan angkutan jalan ini adalah untuk 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, memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa; terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Lalu lintas dan angkutan jalan ini merupakan salah satu sub urusan di bidang perhubungan yang menjadi kewenangan daerah. Bidang berhubungan sendiri termasuk dalam urusan pemerintahan wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar di mana hal tersebut tercantum dalam Pasal 12 ayat (2) UU Pemda sebagaimana berikut:

"Urusan Pemerintahan Wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (2) meliputi:

a. *tenaga kerja;*
b. *pemberdayaan Perempuan dan pelindungan anak;*
c. *pangan;*
d. *pertanahan;*
e. *lingkungan hidup;*
f. *administrasi kependudukan dan pencatatan sipil;*
g. *pemberdayaan masyarakat dan desa;*
h. *pengendalian penduduk dan keluarga berencana;*

i. perhubungan;

j. komunikasi dan informatika;

k. koperasi, usaha kecil, dan menengah;

l. penanaman modal;

m. kepemudaan dan olahraga;

n. statistik;

o. persandian;

p. kebudayaan;

q. perpustakaan; dan

r. kearsipan."

Adapun kewenangan Pemerintah daerah kabupaten/kota dalam penyelenggaraan LLAJ meliputi:

a. penetapan rencana induk jaringan LLAJ Kabupaten/Kota;
b. penyediaan perlengkapan jalan di jalan Kabupaten/Kota;
c. pengelolaan terminal penumpang tipe C;
d. penerbitan izin penyelenggaraan dan pembangunan fasilitas parkir;
e. pengujian berkala kendaraan bermotor;
f. pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan Kabupaten/Kota;
g. persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas untuk jalan kabupaten/kota;
h. audit dan inspeksi keselamatan LLAJ di jalan kabupaten/kota;
i. penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam Daerah kabupaten/kota;
j. penetapan Kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan perkotaan dalam 1 (satu) daerah kabupaten/kota;

k. penetapan rencana umum jaringan trayek perkotaan dalam 1 (satu) daerah kabupaten/kota;
l. penetapan rencana umum jaringan trayek pedesaan yang menghubungkan 1 (satu) daerah kabupaten;
m. penetapan wilayah operasi angkutan orang dengan menggunakan taksi dalam Kawasan perkotaan yang wilayah operasinya berada dalam daerah kabupaten/kota;
n. penerbitan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek pedesaan dan perkotaan dalam 1 (satu) daerah kabupaten/kota;
o. penerbitan izin penyelenggaraan taksi dan angkutan Kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam daerah Kabupaten/Kota;
p. penetapan tarif kelas ekonomi untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam daerah kabupaten serta angkutan perkotaan dan perdesaan yang wilayah pelayanannya dalam daerah kabupaten/kota.

E. Kajian terhadap Prinsip yang terkait dengan Penyelenggaraan LLAJ

Asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik, sebagaimana yang dikehendaki oleh tujuan hukum, yakni adanya keadilan dan kepastian hukum. Hal tersebut sudah diatur dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan. Dalam Pasal 5 UU Nomor 12 Tahun 2011, menentukan bahwa dalam pembentukan suatu peraturan perundang-undangan harus dilakukan didasarkan pada asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik meliputi:

Tabel 2.1: Asas Pembentukan Peraturan Perundang-undangan yang Baik Berdasarkan Pasal 5 UU Nomor 12 Tahun 2011 dan Penjelasannya

Pasal 5 UU Nomor 12/2011		Penjelasan Pasal 5 UU Nomor 12/2011
a.	kejelasan tujuan	Asas ini mengandung arti bahwa setiap Pembentukan Peraturan Perundang-undangan harus mempunyai tujuan yang jelas yang hendak dicapai.
b.	kelembagaan atau pejabat pembentuk yang tepat	Mengandung arti bahwa setiap jenis Peraturan Perundang-undangan harus dibuat oleh lembaga negara atau pejabat Pembentuk Peraturan Perundang-undangan yang berwenang.
c.	kesesuaian antara jenis, hierarki, dan materi muatan	Mengandung arti bahwa dalam Pembentukan Peraturan Perundang-undangan harus benar-benar memperhatikan materi muatan yang tepat sesuai dengan jenis dan hierarki Peraturan Perundang-undangan
d.	dapat dilaksanakan	Mengandung arti bahwa setiap Pembentukan Peraturan Perundang-undangan harus memperhitungkan efektivitas Peraturan Perundang-undangan tersebut di dalam masyarakat, baik secara filosofis, sosiologis, maupun yuridis

Pasal 5 UU Nomor 12/2011		Penjelasan Pasal 5 UU Nomor 12/2011
e.	kedayagunaan dan kehasilgunaan	Mengandung arti bahwa setiap Peraturan Perundang-undangan dibuat karena memang benar-benar dibutuhkan dan bermanfaat dalam mengatur kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara.
f.	kejelasan rumusan	Mengandung arti bahwa setiap Peraturan Perundang-undangan harus memenuhi persyaratan teknis penyusunan Peraturan Perundang-undangan, sistematika, pilihan kata atau istilah, serta bahasa hukum yang jelas dan mudah dimengerti sehingga tidak menimbulkan berbagai macam interpretasi dalam pelaksanaannya.
g.	keterbukaan	Mengandung arti bahwa dalam Pembentukan Peraturan Perundang-undangan mulai dari perencanaan, penyusunan, pembahasan, pengesahan atau penetapan, dan pengundangan bersifat transparan dan terbuka. Dengan demikian, seluruh lapisan masyarakat mempunyai kesempatan yang seluas-luasnya untuk memberikan masukan dalam Pembentukan Peraturan Perundang-undangan.

Sumber: Diolah berdasarkan Pasal 5 UU Nomor 12/2011 dan Penjelasannya

Asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik di atas juga diadopsi dalam Penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk menjadi suatu Peraturan Daerah yang sah. Penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini juga mengadopsi dan menjalankan amanah Pasal 6 UU No 12/2011, bahwa materi muatan Peraturan Perundang-undangan harus pula mencerminkan asas-asas sebagai berikut:

Tabel 2.2 Asas Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan berdasarkan Pasal 6 UU Nomor 12/2011 dan Penjelasannya.

Pasal 6 UU Nomor 12/2011		**Penjelasan Pasal 6 UU Nomor 12/2011**
Ayat (1) Materi muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan asas:		
a.	Pengayoman	Bahwa setiap materi muatan Peraturan Perundang-undangan harus berfungsi memberikan perlindungan untuk menciptakan ketenteraman masyarakat.
b.	Kemanusiaan	Bahwa setiap materi muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan perlindungan dan penghormatan hak asasi manusia serta harkat dan martabat setiap warga negara

Pasal 6 UU Nomor 12/2011		Penjelasan Pasal 6 UU Nomor 12/2011
		dan penduduk Indonesia secara proporsional.
c.	Kebangsaan	Bahwa setiap materi muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan sifat dan watak bangsa Indonesia yang majemuk dengan tetap menjaga prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia.
d.	Kekeluargaan	Bahwa setiap materi muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan musyawarah untuk mencapai mufakat dalam setiap pengambilan keputusan.
e.	Kenusantaraan	Bahwa setiap materi muatan Peraturan Perundang-undangan senantiasa memperhatikan kepentingan seluruh wilayah Indonesia dan materi muatan peraturan perundang-undangan yang dibuat di daerah merupakan bagian dari sistem hukum nasional yang berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar negara Republik Indonesia Tahun 1945.
f.	Bhinneka Tunggal Ika	bahwa Materi Muatan Peraturan perundang-undangan harus memperhatikan keragaman penduduk, agama, suku dan golongan, kondisi

Pasal 6 UU Nomor 12/2011		Penjelasan Pasal 6 UU Nomor 12/2011
		khusus daerah serta budaya dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara.
g.	Keadilan	bahwa setiap Materi Muatan Peraturan perundang-undangan harus mencerminkan keadilan secara proporsional bagi setiap warga negara.
h.	Kesamaan Kedudukan dalam Hukum dan Pemerintahan	bahwa setiap Materi Muatan Peraturan perundang-undangan tidak boleh memuat hal yang bersifat membedakan berdasarkan latar belakang, antara lain, agama, suku, ras, golongan, gender, atau status sosial.
i.	Ketertiban dan Kepastian Hukum	bahwa setiap Materi Muatan Peraturan perundang-undangan harus dapat mewujudkan ketertiban dalam masyarakat melalui jaminan kepastian hukum.
j.	Keseimbangan, keserasian, dan keselarasan	bahwa setiap Materi Muatan Peraturan perundang-undangan harus mencerminkan keseimbangan, keserasian, dan keselarasan, antara kepentingan individu, masyarakat dan kepentingan bangsa dan negara.
Ayat (2)		antara lain:

Pasal 6 UU Nomor 12/2011	Penjelasan Pasal 6 UU Nomor 12/2011
Peraturan Perundang-undangan dapat berisi asas lain sesuai dengan bidang hukum Peraturan Perundang-undangan yang bersangkutan.	a. dalam Hukum Pidana, misalnya, asas legalitas, asas tiada hukuman tanpa kesalahan, asas pembinaan narapidana, dan asas praduga tak bersalah; b. dalam Hukum Perdata, misalnya, dalam hukum perjanjian, antara lain, asas kesepakatan, kebebasan berkontrak, dan itikad baik.

Sumber: Diolah berdasarkan Pasal 6 UU Nomor 12/2011 dan Penjelasannya.

Selain itu, dalam Pasal 2 UU LLAJ juga disebutkan bahwa:

"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."

Penjelasan Pasal 2 UU LLAJ menyebutkan bahwa

a. 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 pengembangan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

b. asas akuntabel adalah penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat dipertanggungjawabkan.
c. Asas berkelanjutan adalah penjaminan kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis laik kendaraan dan rencana umum pembangunan serta pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
d. Asas partisipatif adalah pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan kecelakaan, dan pelaporan atas peristiwa yang terkait dengan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
e. 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 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 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 adalah penyelenggaraan pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan kesalingbergantungan kewenangan dan tanggung jawab antarinstansi pembina.
i. Asas mandiri adalah upaya penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan melalui pengembangan dan pemberdayaan sumber daya nasional.

F. Kajian Empiris

Jumlah penduduk pada suatu wilayah menjadi salah satu indikasi bagi tumbuh dan berkembangnya suatu wilayah. Konsentrasi penduduk yang tinggal di suatu tempat akan berpengaruh terhadap tingkat pertumbuhan wilayah tersebut. Proyeksi penduduk merupakan cara memperkirakan jumlah penduduk pada masa yang akan datang, dimana hasil dari proyeksi penduduk menjadi dasar dalam menentukan kebutuhan fasilitas pelayanan pada masa mendatang dan kebutuhan luas yang akan direncanakan.

Kabupaten Lamongan terbagi atas 27 Kecamatan. Jumlah penduduk Kabupaten Lamongan pada tahun 2010 sebesar 1.499.969 jiwa sedangkan pada tahun 2022 jumlah penduduk Kabupaten Lamongan mencapai 1.386.941 jiwa. Dalam 10 tahun, penduduk Kabupaten Lamongan mengalami penurunan sebanyak 113.028 jiwa disebabkan karena menurunnya angka kelahiran. sementara itu, Struktur ekonomi di Kabupaten Lamongan mengalami pergeseran dimana sektor tersier memiliki jumlah yang lebih besar jika dibandingkan dengan sektor primer. Berdasarkan data PDRB atas dasar harga berlaku pada tahun 2022, struktur perekonomian Kabupaten Lamongan sebagai berikut : tersier sebesar Rp. 19,546,128.100.000, primer sebesar Rp. 15,609,399.300.000 dan sektor sekunder sebesar Rp. 10,285,520.100.000. Sedangkan jika dilihat dari masing masing komponen maka sektor yang meberikan kontribusi yang besar terhadap PDRB Kabupaten Lamongan adalah 4 (empat) sektor yaitu Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan disusul kemudian oleh Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor; industri pengolahan dan konstruksi.

Keterkaitan antara jumlah penduduk dengan struktur perekonomian merupakan sebuah keniscayaan terhadap indikator terhadap jaminan pencapaian kesejahteraan di Kabupaten Lamongan. Sektor Transportasi menjadi salah satu faspek yang menunjang percepatan pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Lamongan. Dengan berkembangnya pemukiman di Kabupaten Lamongan, maka kebutuhan akan transportasi juga akan semakin meningkat. Permintaan akan transportasi ini terkait masalah jaringan jalan akibat timbulnya pusat bangkitan tarikan baru. Pusat bangkitan tarikan baru tersebut harus diantisipasi sedini mungkin untuk menghindari masalah transportasi masa depan. Oleh sebab. itu, penyelenggaraan LLAJ merupakan bagian yang sangat penting dalam menyelenggarakan sistem transportasi di Kabupaten Lamoangan.

Berdasarkan data, Jalan yang menjadi kewenangan Kabupaten Lamongan pada Tahun 2023 sepanjang 1.216,99 km sebagaimana yang tertuang di dalam Kepgub Jawa Timur Nomor 188/207/KPTS/013/2023. Jalan kabupaten Lamongan sesuai dengan fungsinya terdiri dari:

1. Jalan Kolektor Primer-4 (JKP-4)

Jalan yang menghubungkan Ibukota Kabupaten dengan kecamatan. Jalan kolektor primer-4 di Kabupaten Lamongan pada Tahun 2023 sepanjang 89,37 km

2. Jalan Lokal Primer

Jalan Lokal Primer yang selanjutnya disingkat JLP adalah jalan yang menghubungkan secara berdaya guna pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lingkungan, pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lingkungan, antarpusat kegiatan lokal, atau pusat kegiatan lokal dengan pusat kegiatan

lingkungan, serta antarpusat kegiatan lingkungan. Jalan Lokal Primer di Kabupaten Lamongan pada Tahun 2023 sepanjang 304,93 km.

3. Jalan Lingkungan Primer

Jalan Lingkungan Primer yang selanjutnya disebut J Ling-P adalah jalan yang menghubungkan antarpusat kegiatan di dalam kawasan perdesaan dan jalan di dalam lingkungan kawasan perdesaan. Jalan Lingkungan Primer di Kabupaten Lamongan pada Tahun 2023 sepanjang 777,99 km.

4. Jalan Lingkungan Sekunder

Jalan Lingkungan Sekunder yang selanjutnya disebut JLing-S adalah jalan yang menghubungkan antarpersil dalam kawasan perkotaan. Jalan Lingkungan Sekunder di Kabupaten Lamongan pada Tahun 2023 sepanjang 44,70 km.

Jika dilihat menurut kelas jalan, Jalan yang menjadi kewenangan Kabupaten Lamongan pada Tahun 2021 sepanjang 416,116 km. Panjang jalan berdasarkan kelas jalan di Kabupaten Lamongan sebagai berikut:

1. Kelas III A / Third Class

Jalan Arteri atau Jalan Kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2,50 m, ukuran panjang tidak melebihi 18,00 m dan MST yang diijinkan 8 Ton. Panjang jalan di Kabupaten Lamongan yang masuk dalam kategori Kelas III A sepanjang 157,37 km

2. Kelas III B / Third Class

Jalan Kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2,50 m,

ukuran panjang tidak melebihi 12,00 m dan MST yang diijinkan 8 Ton. Panjang jalan di Kabupaten Lamongan yang masuk dalam kategori Kelas III B sepanjang 145,38 km

3. Kelas III C / Third Class

Jalan Lokal yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2,10 m, ukuran panjang tidak melebihi 9,00 m dan MST yang diijinkan 8 Ton. Panjang jalan di Kabupaten Lamongan yang masuk dalam kategori Kelas III C sepanjang 113,36 km

BAB III
EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT

Kajian dalam Bab III ini bertujuan untuk menciptakan kepastian hukum agar terdapat sinkronisasi antara Rancangan Peraturan Daerah dengan peraturan perundang-undangan terkait. Sinkronisasi ini diperlukan agar rancangan Peraturan Daerah mendapatkan keabsahan secara yuridis dan untuk menghindari terjadinya tumpang tindih pengaturan. Bahkan lebih jauh diarahkan agar rancangan peraturan daerah yang dibentuk tidak bertentangan dengan peraturan yang berada di atasnya.

Keabsahan suatu norma hukum secara vertikal ditentukan sejauh mana norma hukum yang berada di bawah tidak bertentangan (sesuai atau tidak) dengan norma hukum di atasnya. Dalam arti bahwa norma hukum tersebut berlaku, bersumber dan berdasar pada norma hukum yang lebih tinggi, dan norma hukum yang lebih tinggi berlaku, bersumber dan berdasar pada norma hukum yang lebih tinggi pula, demikian seterusnya sampai pada suatu norma dasar negara Indonesia, yaitu: Pancasila (cita hukum rakyat Indonesia, dasar dan sumber bagi semua norma hukum di bawahnya).

Norma hukum dalam konteks negara dimaknai sebagai peraturan perundang-undangan, dan sebagai konsekuensi dari negara hukum dengan menganut prinsip heirarki norma hukum, maka sistem peraturan perundang-undangan juga bersifat heirarkis. Pasal 1 angka 2 Undang-undang No. 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan menyebutkan bahwa Peraturan Perundang-undangan adalah peraturan tertulis yang memuat norma hukum yang mengikat secara umum dan dibentuk atau ditetapkan oleh lembaga negara atau pejabat yang berwenang melalui prosedur yang ditetapkan

dalam Peraturan Perundang-undangan. Hierarki peraturan perundang-undangan di atas bertujuan menentukan derajatnya masing-masing dengan konsekuensi jika ada peraturan yang bertentangan, maka yang dinyatakan berlaku adalah yang derajatnya lebih tinggi. Di sini berlaku asas *lex superiori derogat legi inferiori* (hukum yang derajatnya lebih tinggi mengesampingkan hukum yang derajatnya lebih rendah).

Berikut adalah evaluasi dan analisis peraturan perundang-undangan yang terkait dengan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan:

A. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

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.[71] Pasal 18 ayat (2) UUD NRI Tahun 1945 menyatakan bahwa: *"Pemerintah daerah provinsi, daerah kabupaten, dan kota mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembanttuan."*

Pemerintah daerah menjalankan otonomi seluas-luasnya, kecuali urusan pemerintahan yang oleh undang-undang ditenttukan sebagai urusan Pemerintah Pusat.[72] Selanjutnya, dalam Pasal 18 ayat (6) UUD NRI Tahun 1945 menyatakan bahwa: *"Pemerintahan Daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan."*

[71] Pasal 18 ayat (1) UUD NRI Tahun 1945.
[72] Pasal 18 ayat (6) UUD NRI Tahun 1945.

Dalam melaksanakan Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah, kepala daerah dan DPRD selaku penyelenggara Pemerintahan Daerah membentuk peraturan daerah sebagai dasar hukum bagi Daerah dalam menyelenggarakan Otonomi Daerah sesuai dengan kondisi dan aspirasi masyarakat serta kekhasan dari Daerah tersebut. Peraturan daerah yang dibuat oleh Daerah hanya berlaku dalam batas-batas yurisdiksi Daerah yang bersangkutan. Walaupun demikian peraturan daerah yang ditetapkan oleh Daerah tidak boleh bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi tingkatannya sesuai dengan hierarki peraturan perundang-undangan. Di samping itu peraturan daerah sebagai bagian dari sistem peraturan perundang-undangan tidak boleh bertentangan dengan kepentingan umum sebagaimana diatur dalam kaidah penyusunan peraturan daerah.

Pasal 18 ayat (6) UUD NRI Tahun 1945 tersebut merupakan pasal yang memberikan hak dan kewenangan kepada pemerintahan daerah untuk menetapkan peraturan daerah. Dalam konteks negara kesatuan, tersebut merupakan pasal yang memegang peran dalam penyelenggaraan sistem otonomi. Otonomi daerah memberi kewenangan kepada pemerintah daerah untuk menyelenggarakan pemerintahannya. Kewenangan tersebut diberikan oleh pemerintah pusat sebagai bentuk penghargaan kepada daerah sekaligus sebagai bentuk upaya untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat. Dengan diberikannya kewenangan untuk menetapkan peraturan daerah, maka pemerintah daerah dapat segera mewujudkan kesejahteraan dengan diawali pembuatan peraturan daerah.

B. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan

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 memperkukuh kesatuan nasional untuk memantapkan pertahanan dan keamanan nasional, serta membentuk struktur ruang dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional.

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. Undang-undang ini mengatur keseimbangan antara hak perseorangan atas tanah dan keharusan pembangunan jalan untuk kepentingan umum. Oleh karena itu, penggunaan tanah harus bermanfaat bagi masyarakat, negara, dan bagi pemegang hak atas tanah. Tanah masyarakat yang terkena pembangunan jalan diberikan ganti kerugian berdasarkan kesepakatan. Akan tetapi, apabila kesepakatan tidak tercapai, dilakukan pencabutan hak atas tanah.

Dalam Pasal 3 menentukan bahwa pengaturan penyelenggaraan jalan bertujuan untuk:

a. Mewujudkan ketertiban dan kepastian hukum dalam penyelenggaraan jalan;
b. Mewujudkan peran masyarakat dalam penyelenggaraan jalan;
c. Mewujudkan peran penyelenggara jalan secara optimal dalam pemberian layanan kepada masyarakat;

d. Mewujudkan pelayanan jalan yang andal dan prima serta berpihak pada kepentingan masyarakat;
e. Mewujudkan sistem jaringan jalan yang berdaya guna dan berhasil guna untuk mendukung terselenggaranya sistem transportasi yang terpadu; dan
f. Mewujudkan pengusahaan jalan tol yang transparan dan terbuka.

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

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

Pasal 12 UU No 38 Tahun 2004 menentukan bahwa:

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

Penjelasan dalam Pasal 12 dilakukan perubahan dalam UU No 2 Tahun 2022, yang menyebutkan dalam ayat (1) Yang dimaksud dengan perbuatan yang mengakibatkan terganggunya fungsi Jalan,, adalah setiap bentuk tindakan atau kegiatan yang dapat mengganggu fungsi Jalan, seperti terganggunya jarak atau sudut pandang, timbulnya hambatan samping yang menurunkan kecepatan atau menimbulkan kecelakaan lalu lintas, serta terjadinya kerusakan prasarana, bangunan pelengkap, atau

perlengkapan Jalan. Sedangkan dalam ayat (3) penjelasannya menyatakan bahwa Perbuatan yang mengakibatkan terganggunya fungsi Jalan di ruang pengawasan Jalan termasuk mendirikan bangunan, sebagian dari bangunan, atau garis sepadan bangunan di ruang pengawasan Jalan.

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

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. 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.

Dalam Pasal 25 UU No 22 Tahun 2009 menyatakan bahwa Setiap Jalan yang digunakan untuk Lalu Lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan Jalan berupa:

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

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

D. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan

UU Pembentukan Perundang-undangan merupakan pelaksanaan dari perintah Pasal 22A UUD NRI Tahun 1945 yang menyatakan bahwa: *"Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pembentukan undang-undang diatur lebih lanjut dengan undang-undang."* Namun, ruang lingkup materi muatan undang-undang ini diperluas tidak saja undang-undnag tetapi mencakup pula Peraturan Perundang-undangan lainnya, selain UUD NRI Tahun 1945 dan Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat (MPR).[73]

Pasal 1 angka 1 UU Pembentukan Perundang-undangan menyatakan bahwa:

> *Pembentukan Peraturan Perundang-undangan adalah pembuatan Peraturan Perundang-undangan yang mencakup tahapan perencanaan, penyusunan, pembahasan, pengesahan atau penetapan, dan pengundangan. Dimana Peraturan Perundang-undangan adalah peraturan tertulis yang memuat norma hukum yang mengikat secara umum dan dibentuk atau*

[73] Penjelasan Umum UU Pembentukan Perundang-undangan, hlm 1.

ditetapkan oleh lembaga negara atau pejabat yang berwenang melalui prosedur yang ditetapkan dalam Peraturan Perundang-undangan.

Peraturan perundang-undangan adalah peraturan tertulis yang memuat norma hukum yang mengikat secara umum dan dibentuk atau ditetapkan oleh lembaga negara atau pejabat yang berwenang melalui prosedur yang ditetapkan dalam Peraturan Perundang-undangan.[74] Pengertian Peraturan Daerah Kabupaten/Kota sendiri terdapat dalam Pasal 1 angka 8 UU Pembentukan Perundang-undangan yang menyatakan bahwa: *"Peraturan Daerah Kabupaten/Kota adalah Peraturan Perundang-undangan yang dibentuk oleh Dewan Perwakilan Daerah Kabupaten/Kota dengan persetujuan bersama Bupati/Walikota."*

Jenis dan hierarki peraturan daerah diatur dalam Pasal 7 ayat (1) UU Pembentukan Perundang-undangan yang menyatakan:

Jenis dan hierarki Peraturan Perundang-undangan terdiri atas:

a. *Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;*
b. *Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat;*
c. *Undang-Undang/Peraturan Pemerintah PenggantiUndang-Undang;*
d. *Peraturan Pemerintah;*
e. *Peraturan Presiden;*
f. *Peraturan Daerah Provinsi; dan*
g. *Peraturan Daerah Kabupaten/Kota.*

Jenis Peraturan Perundang-undangan selain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) mencakup peraturan yang ditetapkan oleh Majelis Permusyawaratan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Daerah, Mahkamah Agung, Mahkamah Konstitusi, Badan Pemeriksa Keuangan, Komisi

[74] Pasal 1 angka 2 UU Pembentukan Perundang-undangan.

Yudisial, Bank Indonesia, Menteri, badan, lembaga, atau komisi yang setingkat yang dibentuk dengan Undang-Undang atau Pemerintah atas perintah Undang-Undang, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi, Gubernur, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten/Kota, Bupati/Walikota, Kepala Desa atau yang setingkat.[75]

Dalam Pasal 14 UU Pembentukan Perundang-undangan menyatakan bahwa:

> *Materi muatan Peraturan Daerah Provinsi dan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota berisi materi muatan dalam rangka penyelenggaraan otonomi daerah dan tugas pembantuan serta menampung kondisi khusus daerah dan/atau penjabaran lebih lanjut Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi.*

Dari pengaturan pasal tersebut, pada dasarnya Pemerintahan Daerah berwenang membentuk produk hukum berupa Peraturan Daerah. Materi muatan yang ada di dalamnya ialah dalam rangka penyelenggaraan otonomi daerah dan tugas pembantuan serta menampung kondisi khusus daerah dan/atau penjabaran lebih lanjut Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi.

E. Undang-Undang Nomor 23 tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja

Dalam konsideran menimbang huruf b dan huruf c UU Pemda menyatakan bahwa:

> *Bahwa penyelenggaraan pemerintahan daerah diarahkan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan, pemberdayaan, dan peran serta masyarakat, serta*

[75] Pasal 8 ayat (1) UU PembentukanPerundang-undangan.

peningkatan daya saing daerah dengan memperhatikan prinsip demokrasi, pemerataan, keadilan dan kekhasan suatu daerah dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia;

Bahwa efisiensi dan efektivitas penyelenggaraan pemerintahan daerah perlu ditingkatkan dengan lebih memperhatikan aspek-aspek hubungan antara Pemerintah Pusat dengan daerah dan antar-daerah, potensi dan keanekaragaman daerah, serta peluang dan tatangan persaingan global dalam kesatuan sistem penyelenggaraan pemerintahan negara.

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 UUD NRI Tahun 1945.[76] Dalam Pasal 236 UU Pemda, menyatakan bahwa:

(1) Untuk menyelenggarakan Otonomi Daerah dan Tugas Pembantuan, Daerah membentuk Perda.

(2) Perda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibentuk oleh DPRD dengan persetujuan bersama kepala Daerah.

(3) Perda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat materi muatan:

a. Penyelenggaraan Otonomi Daerah dan Tugas Pembantuan; dan

b. Penjabaran lebih lanjut ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi.

[76] Pasal 1 angka 1 UU Pemda.

(4) Selain materi muatan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) Perda dapat memuat materi muatan local sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Dalam Pasal 237 UU Pemda, menyatakan bahwa:

(1) Asas pembentukan dan materi muatan Perda berpedoman pada ketentuan peraturan perundang-undangan dan asas hukum yang tumbuh dan berkembang dalam masyarakat sepanjang tidak bertentangan dengan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia.

(2) Pembentukan Perda mencakup tahapan perencanaan, penyusunan, pembahasan, penetapan, dan pengundangan yang berpedoman pada ketentuan peraturan perundang-undangan.

(3) Masyarakat berhak memberikan masukan secara lisan dan/atau tertulis dalam pembentukan perda.

Dalam rumusan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, urusan Lalu lintas dan Angkutan Jalan merupakan bagian yang tidak terpisahkan terhadap urusan perhubungan. Berdasarkan Pasal 12 ayat (2) huruf I, urusan perhubungan merupakan urusan wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar. Artinya, penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan urusan yang wajib namun bersifat non-prioritas dalam penyelenggaraan pemerintahan daerah. Hal ini jika ditinjau dari Pasal 18 Ayat (1), yang menjelaskan bahwa, "Penyelenggara Pemerintahan Daerah memprioritaskan pelaksanaan Urusan Pemerintahan Wajib yang berkaitan dengan Pelayanan Dasar. Konsep ini tentu memiliki dampak terhadap porsi anggaran yang ditentukan di dalam program pemerintahan sebagaimana dalam Pasal 289 Undang-Undang Pemerintahan Daerah, "Belanja Daerah diprioritaskan untuk mendanai Urusan Pemerintahan Wajib yang terkait Pelayanan Dasar yang ditetapkan dengan standar pelayanan minimal".

F. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan

Peraturan Pemerintah ini merupakan aturan pelaksana dari Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Adapun ruang lingkup dari Peraturan Pemerintah tentang Jalan ini adalah mencakup pengaturan jalan umum dan jalan khusus.

Penyelenggaraan jalan umum diarahkan untuk mewujudkan:

a. perikehidupan rakyat yang serasi dengan Tingkat kemajuan yang sama, merata, dan seimbang; dan
b. daya guna dan hasil guna upaya pertahanan keamanan negara.

Sementara jalan khusus merupakan jalan yang dibangun dan dipelihara oleh orang atau instansi untuk melayani kepentingan sendiri.[77] Pemerintah kabupaten/kota dapat mengambil alih suatu ruas jalan khusus tertentu untuk dijadikan jalan umum dengan pertimbangan:[78]

a. untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara;
b. untuk kepentingan pembangunan ekonomi nasional dan perkembangan suatu daerah; dan/atau
c. untuk lebih meningkatkan pelayanan kepada masyarakat.

G. 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

Berdasarkan Pasal 1 angka 1 PP Nomor 32 Tahun 2011, “Manajemen dan rekayasa lalu lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan,

[77] Pasal 121 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.
[78] Pasal 123 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.

pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas."

Perencanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas meliputi:

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

H. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah ini dibentuk untuk melaksanakan ketentuan Pasal 13 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Berdasarkan Pasal 1 angka 1 PP No. 37 Tahun 2011, "Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, selanjutnya disingkat forum, adalah wahana koordinasi antar-instansi penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan."

Forum bertugas melakukan koordinasi antar-instansi penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan dan menyelesaikan permasalahan lalu lintas dan angkutan jalan. Sementara fungsi forum adalah sebagai wahana untuk menyinergikan tugas pokok dan fungsi setiap penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan dalam penyelenggaraan lalu lintas

dan angkutan jalan. Keanggotaan forum terdiri atas unsur Pembina, penyelenggara, akademisi, dan masyarakat yang dapat diselenggarakan dalam rangka melakukan koordinasi antar instansi penyelenggara lalu lintas angkutan jalan nasional, provinsi, dan kabupaten/kota.

I. 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

Peraturan ini dibentuk untuk melaksanakan ketentuan Pasal 48 ayat (4), Pasal 50 ayat (4), Pasal 51 ayat (6), Pasal 56, Pasal 57 ayat (4), Pasal 59 ayat (6), Pasal 60 ayat (6), Pasal 61 ayat (4), dan Pasal 76 ayat (5) Undang–Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam Pasal 1 angka 1 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 ini, telah dijelaskan bahwa "Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor."

Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel. Kendaraan Bermotor berdasarkan jenis dikelompokkan ke dalam:

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

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

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

Peraturan Pemerintah ini dibentuk dengan tujuan agar pelaksanaan Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 264, Pasal 265, Pasal 266, Pasal 267, Pasal 268, Pasal 269, Pasal 270, Pasal 271, dan Pasal 272 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berdaya guna dan berhasil guna, optimal, serta efektif dan efisien dan untuk mendorong terciptanya kepatuhan dan budaya berlalu lintas.

Pasal 1 angka 1 PP ini telah menjelaskan bahwa "Kendaraan Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel." Sementara Pasal 1 angka 2 PP No. 80 Tahun 2012 ini menyatakan bahwa:

> *"Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian tindakan yang dilaksanakan oleh penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan."*

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

a. terpenuhinya persyaratan teknis dan laik jalan Kendaraan Bermotor;
b. terpenuhinya kelengkapan dokumen registrasi dan identifikasi pengemudi dan Kendaraan Bermotor serta dokumen perizinan dan kelengkapan Kendaraan Bermotor angkutan umum;
c. terdukungnya pengungkapan perkara tindak pidana; dan

d. terciptanya kepatuhan dan budaya keamanan dan keselamatan berlalu lintas.

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

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

K. 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

Peraturan Pemerintah ini dibentuk untuk melaksanakan ketentuan Pasal 18, Pasal 20 ayat (3), Pasal 21 ayat (5), Pasal 25 ayat (2), Pasal 42, Pasal 43 ayat (4), Pasal 46 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam Pasal 1 angka 1 PP No. 79 Tahun 2013 ini, telah dijelaskan bahwa:

> *"Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian Simpul dan/atau Ruang Kegiatan yang saling terhubungkan untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan."*

Adapun ruang lingkup peraturan pemerintah ini adalah mengatur mengenai:

a. Rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

b. Ruang Lalu Lintas;
c. Perlengkapan Jalan;
d. Terminal;
e. fasilitas parkir umum; dan
f. fasilitas pendukung.

L. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah ini dibentuk untuk melaksanakan ketentuan Pasal 137 ayat (5), Pasal 150, Pasal 172, Pasal 185 ayat (2), Pasal 198 ayat (3), Pasal 242 ayat (3), dan Pasal 244 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Berdasarkan Pasal 1 angka 1 PP No. 74 Tahun 2014 ini, *"Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan."*

Adapun ruang lingkup pengaturan yang diatur dalam Peraturan Pemerintah ini adalah meliputi:

a. Angkutan orang dan/atau barang;
b. kewajiban penyediaan Angkutan umum;
c. Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum;
d. Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor Umum;
e. dokumen Angkutan orang dan barang dengan Kendaraan Bermotor Umum;
f. pengawasan muatan Angkutan barang;
g. pengusahaan Angkutan;
h. tarif Angkutan;
i. subsidi Angkutan Penumpang umum;
j. industri jasa Angkutan umum;
k. sistem informasi manajemen perizinan Angkutan; dan
l. peran serta masyarakat.

M. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah (Permendagri Produk Hukum Daerah)

Permendagri Produk Hukum Daerah dibentuk untuk menjamin kepastian hukum atas pembentukan produk hukum daerah diperlukan pedoman berdasarkan cara dan metode yang pasti, baku dan standar sehingga tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, kepentingan umum dan/atau kesusilaan. Berdasarkan ketentuan Pasal 2 Permendagri Produk Hukum Daerah, produk hukum daerah berbentuk:

a. peraturan; dan

b. penetapan.

Ketentuan Pasal 3 Permendagri Produk Hukum Daerah menyatakan bahwa:

Produk hukum daerah berbentuk peraturan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf a terdiri atas:

a. perda;

b. perkada;

c. PB KDH; dan

d. peraturan DPRD.

Berdasarkan ketentuan Pasal 4 ayat (2) dan ayat (6) Permendagri Produk Hukum Daerah bahwa materi muatan yang terkandung dalam Peraturan Daerah Kabupaten dan Kota, meliputi:

Ayat (2):

Perda memuat materi muatan:

a. *penyelenggaraan otonomi daerah dan tugas pembantuan; dan*
b. *penjabaran lebih lanjut ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi.*

Ayat (6):

Perda kabupaten/kota memuat materi muatan untuk mengatur:

a. *kewenangan kabupaten/kota;*
b. *kewenanganyang lokasinya dalam daerah kabupaten/kota;*
c. *kewenangan yang penggunanya dalam daerah kabupaten/kota;*
d. *kewenangan yang manfaat atau dampak negatifnya hanya dalam daerah kabupaten/kota; dan/atau*
e. *kewenangan yang penggunaan sumber dayanya lebih efisien apabila dilakukan oleh daerah kabupaten/kota.*

Pasal 5 Permendagri Produk Hukum Daerah, mengatur bahwa:

(1) Perda dapat memuat ketentuan tentang pembebanan biaya paksaan penegakan/pelaksanaan Perda seluruhnya atau sebagian kepada pelanggar sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

(2) Perda dapat memuat ancaman pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau pidana denda paling banyak Rp50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).

(3) Perda dapat memuat ancaman pidana kurungan atau pidana denda selain sebagaimana dimaksud pada ayat (2) sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

(4) Selain sanksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Perda dapat memuat ancaman sanksi yang bersifat mengembalikan pada keadaan semula dan sanksi administratif.

(5) Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (4) berupa:

a. *teguran lisan;*
b. *teguran tertulis;*
b. *penghentian sementara kegiatan;*

c. *penghentian tetap kegiatan;*
d. *pencabutan sementara izin;*
e. *pencabutan tetap izin;*
f. *denda administratif; dan/atau*
g. *sanksi administratif lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.*

BAB IV
LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS

Berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundangan-Undangan, khususnya pada bagian pedoman teknik penyusunan peraturan perundang-undangan yang tercantum di dalam Lampiran II tentang Teknik Penyusunan Peraturan Perundang-undangan, maka dalam naskah Peraturan Daerah perlu mencantumkan landasan filosofis, sosiologis, dan yuridis di dalam konsideransnya. Oleh karena itu, pada bab ini akan dituangkan mengenai landasan filosofis, sosiologis, dan yuridis pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

A. Landasan Filosofis

Landasan filosofis merupakan pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk mempertimbangkan pandangan hidup, kesadaran, dan cita hukum yang meliputi suasana kebatinan serta falsafah bangsa Indonesia yang bersumber dari Pancasila dan Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.[79] Secara filosofi sebuah peraturan haruslah bersumber pada Pancasila sebagai *Weltenschauung,* di mana lima sila dalam Pancasila merupakan inti sari pemikirannya. Sila kelima yang berbunyi "Keadilan Sosial Bagi Seluruh Rakyat Indonesia" menunjukkan apa yang menjadi cita-cita manusia itu, yaitu apa yang dilukiskan negara ini dengan "masyarakat adil dan Makmur".[80]

Mewujudkan masyarakat adil dan makmur menjadi tujuan utama dari keberadaan bangsa dan negara Indonesia. Pencapaian tujuan negara ini mendapat sinar dari nilai dasar religious berupa

[79] Penjelasan Umum UU No 11 Tahun 2012, hlm 6.
[80] Soediman Kartohadiprodjo, *Pancasila sebagai Pandangan Hidup Bangsa Indonesia,* (Gatra Pustaka, Jakarta, 2010) hlm 236.

nilai-nilai Ketuhanan Yang Maha Esa sebagai wujud tanggung jawab moral kepada Tuhan yang dimaknai sebagai *Vox Populi, Vox Dei* (suara rakyat ialah suara Tuhan). Selain itu pencapaian tujuan tersebut dengan menempatkan nilai kemanusiaan yang dilekatkan pada nilai keadilan dan peradaban demi terciptanya nilai persatuan yang terimplementasi melalui kerakyatan yang dipimpin oleh hikmat dalam permusyawaratan/perwakilan sebagai simbol kedaulatan yang diberikan oleh rakyat.

Pembukaan UUD NRI Tahun 1945 memuat cita-cita bersama sebagai puncak abstraksi mencerminkan kesamaan-kesamaan kepentingan di antara sesama warga masyarakat yang dalam kenyataannya harus hidup di tengah pluralisme atau kemajemukan. Pembukaan UUD NRI Tahun 1945 juga memuat tujuan-tujuan atau cita-cita bersama yang biasa juga disebut sebagai falsafah kenegaraan atau *staatsidee* (cita negara) yang berfungsi sebagai *filosofische grondslag* dan *common platforms* di antara sesama warga masyarakat dalam konteks kehidupan bernegara. Inilah yang oleh William G. Andrews dalam Soedirman Kartohadiprodjo[81] disebut sebagai Kesepakatan (*consensus*) pertama. Pembukaan UUD NRI Tahun 1945 yang meletakkan kewajiban untuk mewujudkan tujuan negara, yaitu kesejahteraan masyarakat Indonesia.

Dalam Pasal 18 ayat (6) UUD NRI Tahun 1945 telah diatur bahwa:

"Pemerintah daerah berhak untuk menetapkan peraturan daerah dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan."

Lebih lanjut, dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah telah dijelaskan bahwa salah satu urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah adalah

[81] *Ibid.*

urusan di bidang perhubungan yang salah satu sub urusannya adalah di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Guna menjalankan amanat UUD NRI Tahun 1945 untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan tersebut, perlu disusun Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

B. Landasan Sosiologis

Landasan sosiologis merupakan pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam berbagai aspek serta menyangkut fakta empiris mengenai perkembangan masalah dan kebutuhan masyarakat dan negara.[82]

Berdasarkan studi literatur kami, Jumlah pelanggaran lalu lintas di Lamongan meningkat dari 10.847 di tahun 2022 menjadi 12.740 di tahun 2023. apalagi tahun 2024, pelanggaran lebih dari 300%, yaitu 41.368. Sementara angka kecelakaan di Kota Soto ini juga mengalami peningkatan. Pelanggaran lalu lintas di tahun 2023 ini didominasi tidak menggunakan helm SNI yang mencapai 1.083 pelanggar. Sementara itu, angka kecelakaan lalu lintas di tahun ini mengalami fluktuatif, dari 1.142 di tahun 2022, naik menjadi 1.222 di tahun 2023 atau naik 7,01 persen, sedangkan tahun 2024 mengalami penurunan sebesar 2.68% sebanyak 1.200 kejadian. (Eko Sudjarwo, dimuat Detik.com, Edisi, 31 Desember 2023 dan 01 Januari 2025).[83]

---

[82] Lampiran I Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5234.

[83] Sudjarwo, Eko. 2023. *Angka Pelanggaran Lalin di Lamongan Tahun ini Turun, Tapi Laka Meningkat.* DetikJatim, Edisi 31 Desember 2023. diakses pada tanggal 29 April 2025 melalui link: https://www.detik.com/jatim/berita/d-7116990/angka-pelanggaran-lalin-di-lamongan-tahun-ini-turun-tapi-laka-meningkat. *Jun To.* Sudjarwo, Eko. 2025. *Pelangaran Lalin di Lamongan Naiki, Tapi Kecelakaan Turun.* DetikJatim, Edisi 01 Januari 2025. diakses pada tanggal 29 April 2025 melalui link: https://www.detik.com/jatim/berita/d-7712513/pelanggaran-lalin-di-lamongan-naik-tapi-kecelakaan-turun

Secara empiris, Kabupaten Lamongan menjadi salah satu wilayah yang banyak disinggung mengenai penyelenggaraan LLAJ. keterkaitan dengan program unggulan dan prioritas "Jalan Mantap dan Alus Lamongan atau Jamula", menjadikan stigma dan harapan di masyarakat bahwa program tersebut dalam mempercepat ekonomi dan mengurangi kecelakaan di Kabupaten Lamongan. Sebagaimana dikatakan Aslur (2023) dalam penelitiannya, mengatakan bahwa Lamongan memiliki 37% jalan yang mengalami kerusakan, kerusakan jalan tersebut menyebabkan adanya peningkatan kasus kecelakaan setiap tahunnya.[84] untuk itu, Program JAMULA ini menjadi salah satu landasan dan upaya untuk mengurangi peningkatan kecelakaan. Sehingga program tersebut tentu menjadi daya dukung penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di Kabupaten Lamongan.

Akan tetapi, di Kabupaten Lamongan sendiri masih belum terdapat peraturan yang dapat dijadikan dasar untuk penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Kondisi yang demikian memberikan landasan kepada Pemerintah Daerah Kabupaten Lamongan untuk melakukan penyusunan Naskah Akademik dan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang komprehensif sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

C. Landasan Yuridis

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

[84] Aslur, Saudi Sau'ud. 2023. *Implementasi Program Jalan Mantan dan Alus Lamongan (JAMULA).* UPN Veteran Jawa Timur. Jurnal Kebijakan Publik. Volume 14. No. 1. Palaembang. Hal.79

keadilan masyarakat.[85] Landasan yuridis ini menyangkut persoalan hukum yang berkaitan dengan substansi atau materi yang diatur sehingga perlu dibentuk peraturan perundang-undangan baru.

Peraturan mengenai Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini sebelumnya belum pernah diatur di Kabupaten Lamongan sehingga terdapat kekosongan hukum terkait hal tersebut. Selain itu, pengaturan mengenai Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada prinsipnya didasarkan pada berbagai peraturan perundang-undangan. Demikian halnya dalam proses penyusunan suatu peraturan perundang-undangan, termasuk Peraturan Daerah Kabupaten/Kota tidak terlepas dari substansi/muatan materi yang terkandung dalam peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi kedudukannya, hal ini mengingat eksistensi Peraturan Daerah Kabupaten/Kota sebagai bagian dari peraturan perundang-undangan nasional yang substansi/muatan materi yang terkandung dalamnya tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi kedudukannya, karena kekuatan hukum mengikat dari suatu peraturan perundang-undangan didasarkan pada jenis dan hierarki peraturan perundang-undangan sebagaimana diatur dalam ketentuan Pasal 7 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, sehingga dalam setiap penyusunan Rancangan Peraturan Daerah haruslah didasarkan atau berpedoman kepada peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi.

Berdasarkan hasil evaluasi dan analisis berbagai peraturan perundang-undangan yang terkait dengan Penyelenggaraan Lalu

[85] Lampiran I Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5234.

Lintas dan Angkutan Jalan, terdapat beberapa peraturan perundang-undangan yang dijadikan sebagai pedoman atau acuan dalam penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, antara lain sebagai berikut:

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
3. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan;
4. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan;
5. Undang-Undang Nomor 23 tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja;
6. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan;
7. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas;
8. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan jalan;
9. 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;

10. Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
11. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
12. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan;
13. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas;
14. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 67 Tahun 2018 tentang perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan;
15. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 75 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 11 Tahun 2017 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 75 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas;
16. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 120 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah;
17. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas;

18. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan;
19. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2018 tentang Alat Penerangan Jalan;
20. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 102 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Terminal Barang;
21. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus;
22. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat;
23. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan;
24. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan;

BAB V
JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP MATERI

A. Jangkauan dan Arah Pengaturan Rancangan Peraturan Daerah

Berdasarkan UU Nomor 12 Tahun 2011 tentang pembentukan peraturan perundang-undangan, yang disebut dengan peraturan perundang-undangan adalah peraturan tertulis yang memuat norma hukum yang mengikat secara umum dan dibentuk atau ditetapkan oleh lembaga negara atau pejabat yang berwenang melalui prosedur yang ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan. Oleh karena itu, dalam membentuk peraturan perundang-undangan yang tertib, diperlukan berbagai persyaratan yang berkaitan dengan sistem, asas, tata cara penyiapan dan pembahasan, teknik penyusunan maupun pemberlakuannya. Selain itu, pembentukan peraturan perundang-undangan hanya dapat terwujud apabila didukung oleh cara dan metode yang pasti, baku dan standar yang sesuai dengan perkembangan hukum ketatanegaraaan Republik Indonesia yang telah berubah berdasarkan amandemen terhadap UUD NRI Tahun 1945 serta meningkatkan koordinasi dan kelancaran proses pembentukan peraturan perundang- undangan. Pembentukan undang-undang yang baik, harmonis dan mudah diterima oleh masyarakat merupakan salah satu kunci utama dalam penyelenggaraan pemerintahan suatu negara.

Berdasarkan Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU LLAJ), lalu lintas dan angkutan jalan sendiri dapat diartikan sebagai satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasaranan lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna

jalan, serta pengelolaannya. Sementara lalu lintas sendiri merupakan gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Sedangkan angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.

UU LLAJ tersebut juga menyatakan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. Sejalan dengan hal tersebut, dalam rangka menunjang perkembangan dan pertumbuhan perekonomian di Kabupaten Lamongan, diperlukan sebuah sistem lalu lintas dan angkutan jalan yang baik dan berdaya guna tinggi yang diselenggarakan dengan mengintegrasikan semua komponen lalu lintas dan angkutan jalan ke dalam satu kesatuan yang mencakup seluruh kebijaksanaan Pemerintah Kabupaten Lamongan berdasarkan kewenangan yang ada sesuai dengan ketentuan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Jangkauan dan arah pengaturan yang diperlukan dalam Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi: 1) Aturan yang mengatur Ketentuan Umum; 2) pembinaan dan penyelenggaraan LLAJ; 3) jaringan LLAJ; 4) perlengkapan Jalan; 5) terminal penumpang; 6) penyelenggaraan fasilitas parkir; 7) fasilitas pendukung; 8) penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor; 9) bengkel umum kendaraan bermotor; 10) pembinaan pemakai Jalan; 11) lalu lintas; 12) analisis dampak lalu lintas; 13) angkutan orang dan/atau barang; 14) sumber daya manusia di bidang LLAJ; 15) penyelenggaraan sistem informasi dan komunikasi LLAJ; 16) peran serta masyarakat; 17)pemeriksaan kendaraan bermotor di Jalan dan penindakan pelanggaran LLAJ;

18) pemindahan kendaraan; dan 19) pencegahan dan penanggulangan dampak lingkungan LLAJ.

Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berperan penting dalam rangka menunjang perkembangan pembangunan dan pertumbuhan perekonomian, diperlukan sistem lalu lintas dan angkutan jalan yang menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran.

B. Ruang Lingkup Materi Muatan Rancangan Peraturan Daerah

Berdasarkan jangkauan dan arah pengaturan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka ruang lingkup materi muatan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sebagai berikut:

1. Ketentuan Umum

Dalam ketentuan umum ini merupakan suatu ketentuan yang berisi batasan pengertian atau definisi yang ada dalam Peraturan Daerah, singkatan atau akronim, dan hal-hal lain yang bersifat umum yang berlaku bagi pasal-pasal berikutnya. Dalam Rancangan Peraturan Daerah ini dimaksud dengan:

Dalam Peraturan Daerah ini yang dimaksud dengan:

1. Daerah adalah Kabupaten Lamongan.
2. Pemerintah Daerah adalah Pemerintah Daerah Kabupaten Lamongan.
3. Bupati adalah Bupati Lamongan.
4. Kepala Kepolisian Resor yang selanjutnya disingkat Kapolres adalah Pimpinan Polisi Negara Republik Indonesia di Daerah.
5. Perangkat Daerah adalah unsur pembantu Bupati dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah dalam penyelenggaraan Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah.
6. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat LLAJ adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan,

prasarana LLAJ, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya.

7. Lalu Lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.
8. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
9. Jaringan LLAJ adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubungkan untuk penyelenggaraan LLAJ.
10. 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.
11. Prasarana LLAJ 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.
12. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor.
13. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.
14. Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.
15. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.
16. Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.
17. 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.
18. Terminal Penumpang adalah prasarana transportasi Jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antarmoda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.

19. Penyelenggara Terminal Penumpang adalah Unit Pelaksana Teknis Daerah yang mempunyai tugas pokok fungsi menyelenggarakan Terminal Penumpang.
20. Kepala Terminal adalah staf yang ditunjuk oleh Kepala Perangkat Daerah yang mempunyai tugas pokok dan fungsi di bidang penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan Jalan untuk membantu Kepala Unit Pelaksana Teknis Terminal dalam penyelenggaraan Terminal Penumpang.
21. Keterangan Penempatan yang selanjutnya disingkat SKP adalah surat keterangan bagi setiap orang atau badan yang menempati/menggunakan ruko, kios, los dan halaman terminal.
22. Surat Izin Kerja yang selanjutnya disingkat SIK adalah surat izin bagi setiap orang yang menjalankan usaha sebagai penawar jasa dan bongkar muat di lingkungan Terminal.
23. Halte adalah tempat pemberhentian Kendaraan Bermotor Umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
24. Parkir adalah keadaan Kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya.
25. Berhenti adalah keadaan Kendaraan tidak bergerak untuk sementara dan tidak ditinggalkan pengemudinya.
26. Fasilitas Parkir adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian Kendaraan yang tidak bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu.
27. Fasilitas Parkir di Dalam Ruang Milik Jalan adalah fasilitas untuk parkir Kendaraan dengan menggunakan sebagian ruang milik Jalan.
28. Fasilitas Parkir di Luar Ruang Milik Jalan adalah fasilitas parkir Kendaraan yang dibuat khusus yang dapat berupa taman parkir dan/atau gedung parkir yang selanjutnya disebut Fasilitas Parkir Untuk Umum.
29. Satuan Ruang Parkir yang selanjutnya disingkat SRP adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan Kendaraan (mobil penumpang, mobil bus, mobil barang, dan/atau sepeda motor), termasuk ruang bebas dan lebar buka pintu.
30. Pengelola parkir adalah orang pribadi/atau badan yang mengelola fasilitas parkir.
31. Petugas Parkir adalah petugas yang mengatur secara langsung Kendaraan yang diparkir dan memungut retribusi parkir dari pengguna jasa perparkiran.

32. 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.
33. 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 dae
34. Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut Forum LLAJ adalah wahana koordinasi antar instansi penyelenggara LLAJ.
35. Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat KLLAJ adalah adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.
36. Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat RUNK LLAJ adalah dokumen perencanaan keselamatan Pemerintah untuk periode 20 (dua puluh) tahun.
37. Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut RAK LLAJ adalah dokumen perencanaan KLLAJ untuk periode 5 (lima) tahun.
38. Sistem Informasi dan Komunikasi LLAJ adalah sekumpulan subsistem yang saling berhubungan dengan melalui penggabungan, pemrosesan, penyimpanan, dan pendistribusian data yang terkait dengan penyelenggaraan LLAJ.
39. Penguji adalah setiap tenaga penguji yang dinyatakan memenuhi kualifikasi teknis tertentu dan diberikan sertifikat serta tanda kualifikasi teknis sesuai dengan jenjang kualifikasinya.
40. Kendaraan wajib uji adalah setiap kendaraan yang berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku wajib diujikan untuk menentukan kelaikan Jalan.
41. Uji berkala adalah pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara berkala.
42. Kartu uji berkala adalah Kartu yang memuat keterangan tentang identifikasi kendaraan bermotor dan identitas pemilik, spesifikasi teknis, hasil uji dan masa berlaku hasil uji.

43. Jumlah Berat Yang Diperbolehkan yang selanjutnya disebut JBB adalah berat maksimum Kendaraan Bermotor berikut muatannya yang diperbolehkan menurut rancangannya.
44. Jumlah Berat Kombinasi Yang Diperbolehkan yang selanjutnya disebut JBKB adalah berat maksimum rangkaian Kendaraan Bermotor berikut muatannya yang diperbolehkan menurut rancangannya.
45. Jumlah Berat Yang Diizinkan yang selanjutnya disebut JBI adalah berat maksimum kendaraan bermotor berikut muatannya yang diizinkan berdasarkan kelas Jalan yang dilalui.
46. Jumlah Berat Kombinasi Yang Diizinkan yang selanjutnya disebut JBKI adalah berat maksimum rangkaian Kendaraan Bermotor berikut muatannya yang diizinkan berdasarkan kelas Jalan yang dilalui.
47. Penilaian teknis adalah penilaian terhadap komponen kendaraan yang akan dioperasikan kembali dan/atau dihapuskan atau dibesituakan dalam satuan persentase.
48. Mobil Bus adalah Kendaraan Bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.
49. Mobil Penumpang adalah Kendaraan Bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.
50. Mobil Barang adalah Kendaraan Bermotor yang dirancang sebagian atau seluruhnya untuk mengangkut barang.
51. Kereta Gandengan adalah suatu alat yang dipergunakan untuk mengangkut barang yang seluruh bebannya ditumpu oleh alat itu sendiri dan dirancang untuk di tarik oleh Kendaraan bermotor.
52. Kereta Tempelan adalah suatu alat yang dipergunakan untuk mengangkut barang yang dirancang untuk ditarik dan sebagian bebannya di tumpu oleh Kendaraan bermotor penariknya.
53. Trayek adalah lintasan Kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.

54. Wilayah operasi adalah kawasan tempat angkutan taksi beroperasi berdasarkan izin yang diberikan.
55. Jaringan Lintas adalah kumpulan dari Lalu Lintas yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan barang.
56. Jaringan Trayek adalah kumpulan dari Trayek-Trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang.
57. Angkutan Perkotaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat yang lain dalam wilayah perkotaan dengan menggunakan mobil bus umum dan/atau mobil penumpang umum yang terikat dalam Trayek.
58. Angkutan Perdesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat yang lain dalam satu Daerah dengan menggunakan mobil bus umum dan/atau mobil penumpang umum yang terikat dalam Trayek.
59. Angkutan Perbatasan adalah angkutan perdesaan dan/atau angkutan kota yang melalui wilayah kecamatan yang berbatasan langsung dengan Daerah lain dengan menggunakan mobil bus umum dan/atau mobil penumpang umum yang terikat dalam Trayek.
60. Angkutan Khusus adalah angkutan yang mempunyai asal dan/atau tujuan tetap, yang melayani antar jemput penumpang umum, antar jemput karyawan, permukiman dan simpul yang berbeda.
61. Angkutan Pariwisata adalah angkutan dengan menggunakan mobil bus umum yang dilengkapi dengan tanda-tanda khusus untuk keperluan pariwisata atau keperluan lain di luar pelayanan angkutan dalam Trayek, seperti untuk keperluan keluarga dan keperluan sosial lainnya.
62. Jalan lokal adalah Jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah Jalan masuk tidak dibatasi.
63. Jalan lingkungan adalah Jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.
64. Geometrik Jalan adalah suatu bangun Jalan raya yang menggambarkan tentang bentuk/ukuran Jalan raya baik yang menyangkut penampang melintang, memanjang maupun aspek lain yang terkait dengan bentuk fisik Jalan.

65. Pool adalah tempat untuk istirahat kendaraan, pemeliharaan dan perbaikan kendaraan yang dapat digunakan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
66. Laik Jalan adalah persyaratan minimum kondisi suatu Kendaraan yang harus dipenuhi agar terjamin keselamatan dan mencegah terjadinya pencemaran udara serta kebisingan lingkungan pada waktu dioperasikan di Jalan.
67. Pemeriksaan adalah serangkaian tindakan yang dilakukan oleh petugas pemeriksa terhadap pengemudi, Kendaraan bermotor dan tidak bermotor mengenai pemenuhan persyaratan teknis dan laik Jalan serta pemenuhan kelengkapan administrasi serta terhadap pelanggaran ketertiban parkir dan ketertiban di Terminal.
68. Penindakan Pelanggaran LLAJ adalah serangkaian tindakan yang dilaksanakan oleh penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang LLAJ terhadap pelanggaran LLAJ.
69. Penyidik Pegawai Negeri Sipil yang selanjutnya disingkat PPNS adalah pejabat Pegawai Negeri Sipil di Kabupaten Lamongan yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.
70. Penyidikan adalah serangkaian tindakan penyidik dalam hal dan menurut cara yang diatur dalam undang-undang untuk mencari serta mengumpulkan bukti yang dengan bukti itu membuat terang tentang tindak pidana yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya.
71. Penyelenggara Jalan adalah Pihak yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan Jalan sesuai dengan kewenangannya.
72. Bangun bangunan adalah wujud fisik hasil pekerjaan konstruksi yang menyatu dengan tempat kedudukannya, sebagian atau seluruhnya berada di atas dan/atau di dalam tanah dan/atau air yang tidak digunakan kegiatan manusia.
73. Bagian-bagian Jalan adalah Bagian Jalan yang meliputi ruang manfaat Jalan, ruang milik Jalan, dan ruang pengawasan Jalan.
74. Ruang manfaat Jalan adalah ruang sepanjang Jalan yang dibatasi oleh lebar, tinggi dan kedalaman tertentu yang ditetapkan oleh penyelenggaraan Jalan dan digunakan untuk Badan Jalan, Saluran tepi Jalan, dan ambang pengamannya.

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

Pasal 2

Tujuan Penyelenggaraan LLAJ adalah untuk :

a. memberikan payung hukum dalam penyelenggaraan LLAJ;
b. terwujudnya pelayanan LLAJ yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian;
c. mewujudkan etika dan budaya tertib bagi masyarakat dalam berlalu lintas; dan
d. untuk memberikan kemudahan bagi masyarakat terutama Pelaku Usaha dan kemudahan persyaratan investasi.

Pasal 3

Ruang lingkup pengaturan Peraturan Daerah ini meliputi:

a. pembinaan dan penyelenggaraan LLAJ;
b. jaringan LLAJ;

c. perlengkapan Jalan;
d. Terminal Penumpang;
e. penyelenggaraan fasilitas parkir;
f. fasilitas pendukung;
g. penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor;
h. bengkel umum kendaraan bermotor;
i. pembinaan pemakai Jalan;
j. lalu lintas;
k. analisis dampak lalu lintas;
l. angkutan;
m. KLLAJ
n. sumber daya manusia di bidang LLAJ;
o. penyelenggaraan sistem informasi dan komunikasi LLAJ;
p. peran serta masyarakat;
q. pemeriksaan kendaraan bermotor di Jalan dan penindakan pelanggaran LLAJ;
r. pemindahan kendaraan; dan
s. pencegahan dan penanggulangan dampak lingkungan LLAJ.

2. PEMBINAAN DAN PENYELENGGARAAN LLAJ

Pasal 4

(1) Pemerintah Daerah bertanggungjawab melakukan pembinaan LLAJ di Daerah.
(2) Pembinaan LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
    a. penetapan sasaran dan arah kebijakan sistem LLAJ yang jaringannya berada di Daerah;
    b. pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, dan izin kepada perusahaan angkutan umum di Daerah dan Pembinaan bengkel umum, jasa penitipan dan sekolah mengemudi ; dan

c. pengawasan terhadap pelaksanaan LLAJ Daerah.

Pasal 5

(1) Pemerintah Daerah, badan hukum dan/atau masyarakat menyelenggarakan kegiatan LLAJ dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat.

(2) Dalam penyelenggaraan LLAJ, Pemerintah Daerah berwenang:

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

n. penerbitan Perizinan Berusaha penyelenggaraan taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam Daerah;
o. penetapan tarif kelas ekonomi untuk Angkutan Orang yang melayani Trayek antarkota dan angkutan perkotaan yang wilayah pelayanannya dalam Daerah;
p. pemeriksaan, pengawasan dan penegakan hukum sesuai kewenangannya; dan
q. kewenangan lainnya sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan LLAJ.

(3) Penyelenggaraan LLAJ oleh Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
a. urusan pemerintahan di bidang Jalan;
b. urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana LLAJ;
c. urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri LLAJ;
d. urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi LLAJ; dan
e. urusan pemerintahan penegakan hukum sesuai kewenangannya, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas.

(4) Penyelenggaraan LLAJ oleh Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (3), dilaksanakan berdasarkan kemampuan keuangan Daerah.

Pasal 6

(1) Penyelenggaraan LLAJ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 dilakukan secara terkoordinasi.
(2) Koordinasi penyelenggaraan LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Forum LLAJ.

(3) Forum LLAJ bertugas melakukan koordinasi antar instansi penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan dan menyelesaikan masalah LLAJ.

(4) Forum LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dibentuk dengan Keputusan Bupati.

(5) Keanggotaan Forum LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (4) terdiri atas:

a. Bupati;
b. Kapolres;
c. Perangkat Daerah terkait;
d. asosiasi perusahaan angkutan umum kabupaten;
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 LLAJ Daerah.

(6) Dalam hal unsur keanggotaan forum LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (5) maka keanggotaan forum LLAJ disesuaikan dengan kondisi setempat.

(7) Ketentuan lebih lanjut mengenai Forum LLAJ diatur dalam Peraturan Bupati.

3. JARINGAN LLAJ

Pasal 7

(1) Untuk mewujudkan LLAJ yang terpadu, Pemerintah Daerah melakukan pengembangan Jaringan LLAJ untuk menghubungkan semua wilayah di Daerah.

(2) Pengembangan Jaringan LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berpedoman pada Rencana Induk Jaringan LLAJ sesuai dengan kebutuhan.

Pasal 8

(1) Rencana Induk Jaringan LLAJ Daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 disusun secara berkala dengan mempertimbangkan kebutuhan LLAJ serta ruang kegiatan berskala Daerah.

(2) Proses penyusunan dan penetapan Rencana Induk Jaringan LLAJ Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan memperhatikan:
   a. rencana tata ruang wilayah nasional;
   b. rencana induk jaringan LLAJ nasional;
   c. rencana tata ruang wilayah provinsi;
   d. rencana induk jaringan LLAJ provinsi; dan
   e. Rencana Tata Ruang Wilayah Daerah.

(3) Rencana Induk Jaringan LLAJ Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat:
   a. prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan lingkup Daerah;
   b. arah dan kebijakan peranan LLAJ Daerah dalam keseluruhan moda transportasi;
   c. rencana lokasi dan kebutuhan Simpul skala Daerah; dan
   d. rencana kebutuhan Ruang Lalu Lintas skala Daerah.

Pasal 9

Rencana Induk Jaringan LLAJ Daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 merupakan arahan dan pedoman untuk:
a. pengembangan Jaringan LLAJ Daerah;
b. integrasi antar dan intra moda transportasi Daerah;
c. penyusunan rencana umum LLAJ Daerah;
d. penyusunan rencana umum jaringan Jalan Daerah;
e. penyusunan rencana umum Jaringan Trayek angkutan perkotaan dan/atau perdesaan;

f. penyusunan rencana umum jaringan lintas angkutan barang Daerah;
g. pembangunan Simpul Daerah; dan
h. pengembangan teknologi LLAJ Daerah.

Pasal 10

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

Pasal 11

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

Pasal 12

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

rekomendasi dari Perangkat Daerah yang membidangi urusan pemerintahan di bidang pekerjaan umum.

Pasal 13

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

Pasal 14

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

Pasal 15

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

Pasal 16

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

Pasal 17

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

Pasal 18

(1) Penyelenggara Jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki Jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas.

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

Pasal 19

(1) Setiap Jalan memiliki batas kecepatan paling tinggi yang meliputi:
   a. batas kecepatan jalan pada kawasan perkotaan; dan
   b. batas kecepatan jalan pada kawasan permukiman.

(2) Batas kecepatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan:
   a. paling tinggi 50 (lima puluh) kilometer per jam untuk kawasan perkotaan; dan
   b. paling tinggi 30 (tiga puluh) kilometer per jam untuk kawasan permukiman.

(3) Batas kecepatan paling tinggi dan batas kecepatan paling rendah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas.

Pasal 20

(1) Batas kecepatan paling tinggi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (1) dapat ditetapkan lebih rendah atas dasar pertimbangan:
   a. frekuensi kecelakaan yang tinggi di lingkungan Jalan yang bersangkutan;
   b. perubahan kondisi permukaan Jalan, geometri Jalan atau lingkungan sekitar Jalan; atau
   c. usulan masyarakat melalui rapat Forum LLAJ sesuai dengan tingkatan status Jalan.

(2) Perubahan batas kecepatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas.

(3) Perubahan batas kecepatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh Bupati untuk Jalan Daerah dan Jalan Desa.
(4) Proses penetapan batas kecepatan dilakukan setelah rapat Forum LLAJ.

4. PERLENGKAPAN JALAN

Pasal 21

(1) Pemerintah Daerah menyediakan perlengkapan Jalan pada setiap Jalan Daerah yang digunakan untuk lalu lintas umum.
(2) Pemerintah Daerah dapat menyediakan perlengkapan Jalan pada setiap Jalan Desa yang digunakan untuk lalu lintas umum
(3) Perlengkapan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
    a. Rambu Lalu Lintas;
    b. Marka Jalan;
    c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
    d. alat penerangan Jalan;
    e. alat pengendali dan pengaman Pengguna Jalan;
    f. alat pengawasan dan pengamanan Jalan;
    g. fasilitas untuk sepeda, Pejalan Kaki, dan penyandang difabel/ berkebutuhan khusus; dan
    h. fasilitas pendukung kegiatan LLAJ yang berada di Jalan dan di luar badan Jalan.
(4) Selain perlengkapan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pemerintah Daerah dapat menerapkan sistem aplikasi yang merupakan penggabungan berbagai teknologi transportasi meliputi komunikasi, elektronika, komputer perangkat keras dan perangkat lunak, serta telekomunikasi untuk membuat

Prasarana dan sarana transportasi lebih informatif, lancar, aman, nyaman dan ramah lingkungan.

Pasal 22

(1) Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (3) huruf a terdiri atas:
   a. rambu peringatan;
   b. rambu larangan;
   c. rambu perintah; dan
   d. rambu petunjuk.
(2) Rambu peringatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a digunakan untuk memberi peringatan kemungkinan ada bahaya di Jalan atau tempat berbahaya pada Jalan dan menginformasikan tentang sifat bahaya.
(3) Rambu larangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b digunakan untuk menyatakan perbuatan yang dilarang dilakukan oleh Pengguna Jalan.
(4) Rambu perintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c digunakan untuk menyatakan perintah yang wajib dilakukan oleh Pengguna Jalan.
(5) Rambu petunjuk sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d digunakan untuk memandu Pengguna Jalan saat melakukan perjalanan atau untuk memberikan informasi lain kepada Pengguna Jalan.

Pasal 23

(1) Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 ayat (1) dipasang secara tetap.
(2) Dalam keadaan dan kegiatan tertentu dapat digunakan Rambu Lalu Lintas sementara.

(3) Penempatan dan Penggunaan Rambu Lalu Lintas sementara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) yang bersifat perintah dan larangan dapat didukung atau dijaga oleh Petugas dari Kepolisian.

(4) Pada Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dapat dilengkapi papan tambahan yang memuat keterangan tertentu.

Pasal 24

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

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

Pasal 25

(1) Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (1) dapat berupa:
   a. Rambu Lalu Lintas konvensional; atau
   b. Rambu Lalu Lintas elektronik.

(2) Rambu Lalu Lintas konvensional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a berupa rambu dengan bahan yang mampu memantulkan cahaya atau *retro reflektif.*

(3) Rambu Lalu Lintas elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b berupa rambu yang informasinya dapat diatur secara elektronik.

(4) Ketentuan lebih lanjut mengenai Rambu Lalu Lintas diatur dalam Peraturan Bupati.

Pasal 26

(1) Marka Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (3) huruf b berfungsi untuk mengatur Lalu Lintas, memperingatkan, atau menuntun Pengguna Jalan dalam berlalu lintas berupa:
   a. peralatan; atau
   b. tanda.
(2) Peralatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a berupa:
   a. paku Jalan;
   b. alat pengarah lalu lintas; dan
   c. pembagi lajur atau jalur.
(3) Tanda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b berupa:
   a. marka membujur;
   b. marka melintang;
   c. marka serong;
   d. marka lambang;
   e. marka kotak kuning; dan
   f. marka lainnya.
(4) Marka Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku bagi Lalu Lintas sesuai arah Lalu Lintas.
(5) Pada kondisi tertentu, Marka Jalan yang dinyatakan dengan garis pada permukaan Jalan dapat dilengkapi dengan paku Jalan.
(6) Ketentuan mengenai Marka Jalan berupa tanda sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 27

(1) Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (3) huruf c terdiri atas:
   a. lampu tiga warna, untuk mengatur kendaraan;
   b. lampu dua warna, untuk mengatur kendaraan dan/atau Pejalan Kaki; dan
   c. lampu satu warna, untuk memberikan peringatan bahaya kepada Pengguna Jalan.

(2) Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas dengan tiga warna sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a tersusun secara:
   a. vertikal berurutan dari atas ke bawah berupa cahaya berwarna merah, kuning, dan hijau; atau
   b. horizontal berurutan dari sudut pandang Pengguna Jalan dari kanan ke kiri berupa cahaya berwarna merah, kuning, dan hijau.

(3) Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas dengan dua warna sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b tersusun secara vertikal dengan:
   a. cahaya berwarna merah di bagian atas; dan
   b. cahaya berwarna hijau di bagian bawah.

(4) Alat Pemberi Isyarat dengan satu warna sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c berupa cahaya berwarna kuning kelap kelip atau merah.

Pasal 28

(1) Alat penerangan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (3) huruf d merupakan lampu penerangan Jalan yang berfungsi untuk memberi penerangan pada Ruang Lalu Lintas.

(2) Lampu penerangan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan teknis dan persyaratan keselamatan.

(3) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan teknis dan persyaratan keselamatan lampu penerangan Jalan diatur dalam Peraturan Bupati.

Pasal 29

(1) Alat pengendali Pengguna Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (3) huruf e digunakan untuk pengendalian atau pembatasan terhadap kecepatan dan ukuran kendaraan pada setiap ruas Jalan.
(2) Alat pengendali Pengguna Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
    a. alat pembatas kecepatan; dan
    b. alat pembatas tinggi dan lebar.

Pasal 30

(1) Alat pengaman pengguna Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (3) huruf e digunakan untuk pengamanan terhadap Pengguna Jalan.
(2) Alat pengaman Pengguna Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
    a. pagar pengaman;
    b. cermin tikungan;
    c. patok lalu lintas *(delineator)*;
    d. pulau lalu lintas;
    e. pita penggaduh;
    f. jalur penghentian darurat; dan
    g. pembatas lalu lintas.

Pasal 31

(1) Alat pengawasan dan pengamanan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (3) huruf f berfungsi untuk

melakukan pengawasan terhadap muatan angkutan barang dalam memenuhi ketentuan:

a. tata cara pemuatan;
b. daya angkut;
c. dimensi kendaraan; dan
d. kelas Jalan.

(2) Pemenuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus diawasi oleh Pemerintah Daerah berdasarkan kewenangannya dan Kepolisian

Pasal 32

(1) Tata cara pemuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 huruf a dilaksanakan dengan ketentuan:
   a. muatan diletakkan pada ruang muatan mobil barang sesuai rancang bangun kendaraan; dan
   b. memperhatikan distribusi muatan pada setiap sumbu sesuai daya dukungnya.

(2) Daya angkut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 huruf b yaitu berdasarkan jumlah berat yang diizinkan dan/atau jumlah berat kombinasi yang diperbolehkan yang ditentukan berdasarkan rancangannya.

(3) Dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 huruf c mengacu pada dimensi utama kendaraan bermotor yang meliputi panjang, lebar, tinggi, julur depan, dan julur belakang yang telah ditetapkan sesuai bukti lulus uji.

(4) Kelas Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 huruf d mengacu pada ketentuan sebagaimana dimaksud Pasal 11.

Pasal 33

(1) Alat pengawasan dan pengamanan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 merupakan alat penimbangan yang dapat dipindahkan.

(2) Pengawasan muatan Angkutan Barang sebagaimana dimaksud pada 71 ayat (1) dilaksanakan melalui:
   a. pemeriksaan tata cara pemuatan barang;
   b. pengukuran dimensi Mobil Barang;
   c. penimbangan tekanan seluruh sumbu dan/atau setiap sumbu Mobil Barang;
   d. pemeriksaan dokumen Angkutan Barang;
   e. pemeriksaan daya angkut; dan
   f. pemeriksaan kelas jalan yang diperbolehkan untuk dilalui.

(3) Pengawasan muatan Angkutan Barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dilaksanakan oleh Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor.

(4) Pengawasan muatan Angkutan Barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b sampai dengan huruf e dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah dan/atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

(5) Dalam hal pengawasan muatan Angkutan Barang dilaksanakan di ruas jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf f, pengawasan dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan petugas Kepolisian.

Pasal 34

(1) Alat penimbangan yang dapat dipindahkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 digunakan untuk penimbangan kendaraan di Jalan dengan lokasi berpindah-pindah.

(2) Alat penimbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 35

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

Pasal 36

Alat penimbangan yang dapat dipindahkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34 harus ditera secara berkala paling sedikit 1 (satu) tahun sekali dan/atau pasca perbaikan.

Pasal 37

(1) Jalan dilengkapi dengan fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang difabel/berkebutuhan khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (3) huruf g.
(2) Fasilitas untuk sepeda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa lajur dan/atau jalur sepeda yang disediakan secara khusus untuk pesepeda dan/atau dapat digunakan bersama-sama dengan pejalan kaki.
(3) Fasilitas pejalan kaki sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan fasilitas yang disediakan secara khusus untuk pejalan kaki dan/atau dapat digunakan bersama-sama dengan pesepeda.
(4) Fasilitas penyandang difabel/ berkebutuhan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan fasilitas khusus yang disediakan untuk penyandang difabel/

berkebutuhan khusus pada perlengkapan Jalan tertentu sesuai pertimbangan teknis dan kebutuhan pengguna Jalan.

(5) Fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang difabel/ berkebutuhan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) paling sedikit harus dilengkapi dengan:
   a. rambu lalu lintas yang diberi tanda-tanda khusus untuk penyandang difabel/ berkebutuhan khusus;
   b. Marka Jalan yang diberi tanda-tanda khusus untuk penyandang penyandang difabel/ berkebutuhan khusus;
   c. alat pemberi isyarat lalu lintas yang diberi tanda-tanda khusus untuk penyandang difabel/ berkebutuhan khusus; dan/atau
   d. alat penerangan Jalan.

(6) Fasilitas pejalan kaki sebagaimana dimaksud pada ayat (3)meliputi:
   a. tempat penyeberangan yang dinyatakan dengan marka Jalan, rambu lalu lintas, dan/atau alat pemberi isyarat lalu lintas;
   b. trotoar;
   c. jembatan penyeberangan; dan/atau
   d. terowongan penyeberangan.

Pasal 38

Fasilitas Pendukung Kegiatan LLAJ yang berada di Jalan dan di luar badan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (3) huruf h meliputi:
a. jalur khusus angkutan umum;
b. jalur atau lajur sepeda motor;
c. jalur atau lajur kendaraan tidak bermotor;
d. parkir pada badan Jalan;

e. fasilitas perpindahan moda dalam rangka integrasi pelayanan intra dan antar moda; dan/atau
f. tempat istirahat.

Pasal 39

Sistem Aplikasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (4) antara lain:

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

5. TERMINAL PENUMPANG

Pasal 40

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

(4) Terminal penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menurut pelayanannya dikelompokkan dalam terminal penumpang tipe C.

(5) Terminal penumpang tipe C sebagaimana dimaksud pada ayat (4) merupakan terminal yang fungsi utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan atau perdesaan.

Pasal 41

(1) Penentuan lokasi Terminal Penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dilakukan dengan memperhatikan rencana kebutuhan Terminal yang merupakan bagian dari Rencana Induk Jaringan LLAJ.

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

Pasal 42

(1) Setiap penyelenggara Terminal Penumpang wajib menyediakan fasilitas Terminal yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan.

(2) Fasilitas Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
   a. fasilitas utama; dan
   b. fasilitas penunjang.

(3) Untuk menjaga fasilitas Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (2), penyelenggara Terminal wajib melakukan pemeliharaan.

Pasal 43

(1) Fasilitas utama sebagaimana dimaksud dalam Pasal 42 ayat (2) huruf a terdiri atas:
   a. jalur keberangkatan;
   b. jalur kedatangan;
   c. ruang tunggu penumpang, pengantar, dan/atau penjemput;
   d. tempat naik turun penumpang;
   e. tempat parkir kendaraan;
   f. fasilitas pengelolaan lingkungan hidup;
   g. perlengkapan Jalan;
   h. media informasi;
   i. kantor penyelenggara Terminal; dan
   j. loket penjualan tiket.

(2) Fasilitas utama sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang berupa jalur keberangkatan, jalur kedatangan, tempat naik turun penumpang, dan tempat parkir kendaraan dapat ditempatkan dalam 1 (satu) area.

(3) Luasan, desain, dan jumlah fasilitas utama yang ditempatkan dalam 1 (satu) area sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus mempertimbangkan:

a. kebutuhan pelayanan angkutan orang;
b. karakteristik pelayanan;
c. pengaturan waktu tunggu kendaraan; d. pengaturan pola parkir; dan
d. dimensi kendaraan.

Pasal 44

(1) Fasilitas penunjang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 42 ayat (2) huruf b merupakan fasilitas yang disediakan di Terminal sebagai penunjang kegiatan pokok Terminal Penumpang.
(2) Fasilitas penunjang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa:
    a. fasilitas penyandang difabel/berkebutuhan khusus, ibu hamil atau menyusui;
    b. pos kesehatan;
    c. fasilitas kesehatan;
    d. fasilitas peribadatan;
    e. pos keamanan;
    f. alat pemadam kebakaran; dan
    g. fasilitas umum.
(3) Fasilitas umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf g meliputi:
    a. toilet;
    b. rumah makan;
    c. fasilitas telekomunikasi;
    d. tempat istirahat awak kendaraan;
    e. fasilitas pereduksi pencemaran udara dan kebisingan;

f. fasilitas pemantau kualitas udara dan gas buang;
g. fasilitas kebersihan;
h. fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum
i. fasilitas perdagangan, pertokoan; dan/atau
j. fasilitas penginapan.

(4) Penyediaan dan pengelolaan fasilitas umum sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat dikerjasamakan dengan pihak ketiga.

(5) Kerja sama sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 45

(1) Dalam penyediaan fasilitas bagi penumpang penyandang difabel/ berkebutuhan khusus, ibu hamil atau menyusui sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44 ayat (2) huruf a, luasan dan jenisnya disesuaikan dengan kebutuhan.

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

Pasal 46

(1) Lingkungan kerja Terminal Penumpang merupakan akses jalan keluar masuk Terminal yang diperuntukkan bagi fasilitas Terminal.

(2) Lingkungan kerja Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikelola oleh penyelenggara Terminal dan digunakan untuk pelaksanaan pembangunan, pengembangan, dan pengoperasian fasilitas Terminal.

Pasal 47

Pembangunan Terminal Penumpang harus dilengkapi dengan:

a. rancang bangun;
b. buku kerja rancang bangun;

c. rencana induk Terminal;
d. analisis dampak Lalu Lintas; dan
e. analisis mengenai dampak lingkungan

Pasal 48

(1) Rancang bangun Terminal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 47 huruf a merupakan dokumen yang memuat desain tata letak fasilitas Terminal.
(2) Buku kerja rancang bangun Terminal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 47 huruf b merupakan dokumen teknis yang memuat rancangan detail desain Terminal yang meliputi paling sedikit struktur bangunan, mekanikal elektrikal, lansekap, arsitektural, serta rencana anggaran biaya.
(3) Rancang bangun dan buku kerja rancang bangun Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat digunakan sebagai dokumen acuan dalam pembangunan Terminal.
(4) Pembuatan rancang bangun dan buku kerja rancang bangun Terminal penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (3) harus memperhatikan:
    a. prakiraan volume angkutan yang dilayani;
    b. sinkronisasi tata letak fasilitas Terminal penumpang;
    c. pola pergerakan kendaraan dan pola pergerakan orang di dalam Terminal;
    d. manajemen dan rekayasa lalu lintas di dalam dan di sekitar Terminal; dan
    e. arsitektural dan lansekap Terminal.

Pasal 49

(1) Rencana induk Terminal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 47 huruf c merupakan dokumen rencana pengembangan setiap Terminal penumpang di masa yang akan datang.

(2) Rencana induk Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat paling sedikit:
   a. kondisi saat ini;
   b. rencana pengembangan fasilitas utama;
   c. rencana pengembangan fasilitas penunjang;
   d. perubahan pola pergerakan kendaraan dan orang di dalam Terminal;
   e. perubahan pola pergerakan lalu lintas di luar Terminal; dan
   f. Perubahan pemanfaatan tata ruang di sekitar Terminal.

(3) Rencana induk Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disusun oleh Perangkat Daerah.

(4) Masa berlaku rencana induk Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (3) untuk jangka waktu 20 (dua puluh) tahun.

(5) Rencana induk Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dalam Peraturan Bupati.

Pasal 50

Analisis dampak Lalu Lintas dan analisis dampak lingkungan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 47 huruf d dan huruf e disusun dan diterbitkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 51

(1) Pemerintah Daerah melaksanakan pengoperasian Terminal penumpang.

(2) Pengoperasian Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi kegiatan:
   a. perencanaan;
   b. pelaksanaan; dan
   c. pengawasan operasional.

Pasal 52

(1) Kegiatan perencanaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (2) huruf a meliputi rencana:
   a. penataan fasilitas utama dan fasilitas penunjang Terminal;
   b. pengaturan lalu lintas di dalam dan di sekitar Terminal;
   c. pengaturan kedatangan dan keberangkatan kendaraan bermotor umum;
   d. pengaturan petugas di Terminal; dan
   e. pengaturan parkir kendaraan.

(2) Kegiatan pelaksanaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (2) huruf b meliputi kegiatan:
   a. pelaksanaan rencana sebagaimana dimaksud ayat (1);
   b. pendataan kinerja Terminal, meliputi:
      1. pencatatan jumlah kendaraan dan penumpang yang datang dan berangkat;
      2. pencatatan waktu kedatangan dan keberangkatan setiap kendaraan bermotor umum;
      3. pencatatan jumlah pelanggaran; dan
      4. pencatatan faktor muat;
   c. pemungutan jasa pelayanan Terminal penumpang;
   d. pemberitahuan waktu keberangkatan kendaraan umum kepada penumpang dan informasi lainnya; dan
   e. pengaturan arus lalu lintas di daerah lingkungan kerja Terminal.

(3) Kegiatan pengawasan operasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (2) huruf c meliputi:
   a. pemeriksaan terhadap kelengkapan administrasi kendaraan, meliputi:
      1. kartu pengawasan terhadap keabsahan, masa berlaku, kesesuaian jam perjalanan dan asal tujuan perjalanan;
      2. dokumen perizinan kendaraan yang digantikan jika kendaraan cadangan;

3. buku uji kendaraan terhadap keabsahan, masa berlaku, peruntukkan; dan
4. pemeriksaan manifes penumpang terhadap jumlah penumpang.

b. pemeriksaan fisik kendaraan bermotor umum, meliputi:
1. persyaratan teknis dan laik Jalan;
2. fasilitas tanggap darurat kendaraan bermotor umum;
3. fasilitas penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, dan wanita hamil; dan
4. identitas kendaraan, meliputi nama perusahaan, stiker dan/atau papan trayek, dan jenis pelayanan.

c. pemeriksaan awak kendaraan bermotor umum, meliputi:
1. pemeriksaan tanda pengenal dan seragam;
2. pemeriksaan kondisi kesehatan dan fisik; dan
3. jam kerja pengemudi.

d. pengawasan ketertiban Terminal, meliputi:
1. pemanfaatan fasilitas utama Terminal;
2. pemanfaatan fasilitas penunjang Terminal;
3. ketertiban dan kebersihan fasilitas umum; dan
4. keamanan di dalam Terminal.

6. PENYELENGGARAAN FASILITAS PARKIR

Pasal 53

(1) Fasilitas Parkir untuk umum meliputi:
a. Fasilitas Parkir di Luar Ruang Milik Jalan; dan
b. Fasilitas Parkir di Dalam Ruang Milik Jalan;

(2) Penyelenggaraan Fasilitas Parkir di Luar Ruang Milik Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dapat dilakukan oleh:
a. Pemerintah Daerah; dan

b. Perorangan Warga Negara Indonesia atau badan hukum.

(3) Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Di Dalam Ruang Milik Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilakukan oleh Perangkat Daerah.

(4) Fasilitas Parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diperuntukkan bagi sepeda dan Kendaraan Bermotor.

Pasal 54

(1) Fasilitas Parkir sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 ayat (4) harus berupa lokasi yang mudah diakses, aman, dan nyaman.

(2) Penetapan lokasi fasilitas parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memperhatikan:
   a. rencana umum tata ruang;
   b. Analisis Dampak Lalu Lintas;
   c. kemudahan bagi pengguna jasa; dan
   d. kelestarian Fungsi lingkungan hidup.

(3) Penetapan lokasi fasilitas parkir untuk umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dengan Keputusan Bupati.

Pasal 55

(1) Penyediaan Fasilitas Parkir di Luar Ruang Milik Jalan wajib memiliki izin.

(2) Penyelenggaraan Fasilitas Parkir di Luar Ruang Milik Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan oleh perseorangan warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia berupa:
   a. usaha khusus perparkiran; atau
   b. Usaha perparkiran sebagai penunjang usaha pokok.

(3) Bupati melalui Perangkat Daerah yang membidangi urusan perhubungan memberikan Izin penyelenggaraan Fasilitas Parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

(4) Dalam penyelenggaraan Fasilitas Parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (3), Bupati melakukan pengawasan secara berkala.

Pasal 56

Fasilitas Parkir Umum di Luar Ruang Milik Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 ayat (1) huruf a dapat berupa:

a. taman parkir; dan/atau
b. gedung parkir.

Pasal 57

(1) Penyelenggara fasilitas parkir untuk umum di Luar Ruang Milik Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 55 wajib:
   a. menyediakan tempat parkir sesuai dengan standar teknis yang ditentukan;
   b. melengkapi fasilitas parkir paling sedikit berupa rambu, marka dan media informasi tarif, waktu, ketersediaan ruang parkir, dan informasi fasilitas parkir khusus;
   c. memastikan kendaraan keluar masuk satuan ruang parkir dengan aman, selamat, dan memprioritaskan kelancaran lalu lintas;
   d. menjaga keamanan kendaraan yang diparkir;
   e. memberikan tanda bukti parkir dan tempat parkir; dan
   f. mengganti kerugian kehilangan dan kerusakan kendaraan yang diparkir sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
(2) Dalam hal pengguna jasa parkir telah memasuki area parkir dan tidak mendapatkan tempat parkir, dibebaskan dari biaya parkir.
(3) Standar teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi:
   a. kebutuhan ruang parkir;

b. persyaratan satuan ruang parkir;
c. komposisi peruntukkan;
d. alinyemen;
e. kemiringan;
f. ketersediaan fasilitas Pejalan Kaki;
g. alat penerangan;
h. sirkulasi kendaraan;
i. fasilitas pemadam kebakaran;
j. fasilitas pengaman; dan
k. fasilitas keselamatan.

(4) Selain memenuhi standar teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1), fasilitas parkir di dalam gedung harus memenuhi persyaratan:
a. konstruksi bangunan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan;
b. *ramp up* dan *ramp down*;
c. sirkulasi udara;
d. radius putar; dan
e. jalur keluar darurat.

(5) Dalam pembangunan Fasilitas Parkir, penyelenggara Fasilitas Parkir harus mendapatkan rekomendasi atas pemenuhan persyaratan standar teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dan/atau ayat (4).

(6) Rekomendasi atas pemenuhan persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (5) diberikan oleh Bupati.

Pasal 58

(1) Penyelenggara Fasilitas Parkir di Luar Ruang Milik Jalan dapat memungut tarif terhadap penggunaan fasilitas yang diusahakan.

(2) Formula perhitungan tarif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan:

a. penggunaan fasilitas parkir per jam atau per hari;
b. perjanjian penggunaan dalam jangka waktu tertentu;
c. biaya operasional; dan
d. asuransi.

(3) Formula perhitungan tarif sebagaimana dimaksud pada ayat (2) sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

(4) Besaran tarif dihitung berdasarkan formula sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dan ditetapkan dengan Peraturan Daerah tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.

Pasal 59

(1) Bupati sesuai dengan kewenangannya dapat melakukan pembatasan kapasitas ruang parkir.

(2) Pembatasan kapasitas ruang parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan dengan pemberlakuan tarif khusus.

(3) Dalam melakukan pembatasan kapasitas ruang parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Bupati dapat menunjuk dinas yang membidangi Sarana dan prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pasal 60

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

(2) Fasilitas Parkir di Dalam Ruang Milik Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diperuntukkan untuk sepeda dan kendaraan bermotor.

(3) Fasilitas Parkir di Dalam Ruang Milik Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan:

a. paling sedikit memiliki 2 (dua) lajur per arah untuk Jalan Daerah dan memiliki 2 (dua) lajur untuk Jalan Desa;
b. dapat menjamin keselamatan dan kelancaran lalu lintas;
c. mudah dijangkau oleh pengguna jasa;
d. kelestarian fungsi lingkungan hidup; dan
e. tidak memanfaatkan fasilitas Pejalan Kaki.

(4) Perseorangan dan/atau badan hukum dapat menyediakan fasilitas parkir untuk kegiatan insidentil dengan mendapatkan izin dari Bupati atau melalui Perangkat Daerah yang membidangi urusan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pasal 61

Parkir di Dalam Ruang Milik Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 60 dilarang dilakukan di:

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

Pasal 62

(1) Bupati menetapkan lokasi Fasilitas Parkir di Dalam Ruang Milik Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 60.
(2) Penetapan lokasi parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan melalui forum LLAJ berdasarkan tingkatannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 63

(1) Penyediaan fasilitas parkir di Dalam Ruang Milik Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 60 dapat dipungut tarif sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
(2) Penyelenggara parkir di Dalam Ruang Milik Jalan wajib:
    a. menyediakan tempat parkir yang sesuai standar teknis yang ditentukan;
    b. melengkapi fasilitas parkir paling sedikit berupa rambu, marka dan media informasi tarif, dan waktu;
    c. memastikan kendaraan keluar masuk satuan ruang parkir yang aman dan selamat dengan memprioritaskan kelancaran lalu lintas;
    d. menjaga keamanan kendaraan yang diparkir; dan
    e. mengganti kerugian kehilangan atau kerusakan kendaraan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.
(3) Pengguna parkir di Dalam Ruang Milik Jalan wajib:
    a. mematuhi ketentuan tentang tata cara parkir dan tata cara berlalu lintas; dan
    b. mematuhi tata tertib yang dikeluarkan oleh penyelenggara parkir.
(4) Penyelenggara parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat bekerja sama dengan pihak ketiga sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 64

(1) Penyelenggara fasilitas parkir untuk umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 wajib menyediakan tempat parkir khusus untuk:
   a. penyandang difabel/ berkebutuhan khusus;
   b. manusia usia lanjut; dan
   c. wanita hamil.

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

Pasal 65

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

Pasal 66

(1) Untuk mewujudkan LLAJ yang terpadu dilakukan pengembangan jaringan LLAJ.
(2) Pengembangan jaringan LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berpedoman pada rencana induk jaringan jalan Kabupaten.
(3) Rencana induk jaringan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur dengan Peraturan Daerah tersendiri.

7. FASILITAS PENDUKUNG

Pasal 67

(1) Pemerintah Daerah menyediakan fasilitas pendukung penyelenggaraan LLAJ meliputi:
   a. trotoar;
   b. lajur sepeda;
   c. tempat penyeberangan Pejalan Kaki;
   d. Halte; dan/atau
   e. fasilitas khusus bagi penyandang cacat dan manusia usia lanjut.

(2) Penyediaan fasilitas pendukung sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dikerjasamakan dengan pihak ketiga sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 68

(1) Trotoar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 67 ayat (1) huruf a disediakan khusus untuk Pejalan Kaki.

(2) Trotoar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat digunakan pesepeda apabila tidak tersedia jalur sepeda.

(3) Penyediaan trotoar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan:
   a. keamanan;
   b. keselamatan;
   c. kenyamanan dan ruang bebas gerak individu; dan
   d. kelancaran lalu lintas.

Pasal 69

Trotoar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 68 harus disediakan pada ruas Jalan di sekitar pusat kegiatan.

Pasal 70

(1) Setiap orang dan/atau badan dilarang memanfaatkan trotoar untuk kepentingan usaha perdagangan barang dan/atau jasa.

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

Pasal 71

(1) Lajur sepeda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 67 ayat (1) huruf b disediakan untuk pesepeda.
(2) Lajur sepeda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa:
    a. lajur yang terpisah dengan badan Jalan; dan
    b. lajur yang berada pada badan Jalan.
(3) Lajur sepeda pada badan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b dipisahkan secara fisik dan/atau marka.
(4) Lajur sepeda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan:
    a. keamanan;
    b. keselamatan;
    c. kenyamanan dan ruang bebas gerak individu; dan
    d. kelancaran lalu lintas.

Pasal 72

(1) Tempat penyeberangan Pejalan Kaki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 67 ayat (1) huruf c disediakan khusus untuk Pejalan Kaki.
(2) Tempat penyeberangan Pejalan Kaki sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
    a. penyeberangan di Jalan;
    b. terowongan; dan/atau
    c. jembatan penyeberangan.

(3) Tempat penyeberangan Pejalan Kaki sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus memperhatikan:
   a. volume lalu lintas kendaraan;
   b. volume Pejalan Kaki;
   c. tata guna lahan; dan
   d. status dan fungsi Jalan.

(4) Tempat penyeberangan Pejalan Kaki sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat digunakan tempat penyeberangan pesepeda apabila tidak tersedia tempat penyeberangan pesepeda.

Pasal 73

Tempat penyeberangan Pejalan Kaki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 72 harus disediakan pada ruas Jalan di sekitar pusat kegiatan.

Pasal 74

(1) Halte sebagaimana dimaksud dalam Pasal 67 ayat (1) huruf d berfungsi sebagai tempat pemberhentian kendaraan bermotor umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.

(2) Pembangunan Halte sebagaimana dimaksud ayat (1) harus memperhatikan:
   a. volume lalu lintas;
   b. sarana angkutan umum;
   c. tata guna lahan;
   d. geometrik Jalan dan persimpangan; dan
   e. status dan fungsi Jalan.

Pasal 75

Halte sebagaimana dimaksud dalam Pasal 74 wajib disediakan pada ruas Jalan yang dilayani angkutan umum dalam trayek.

Pasal 76

(1) Pemerintah Daerah wajib menyediakan fasilitas khusus terhadap bagi penyandang cacat dan manusia usia lanjut dalam menyelenggarakan LLAJ.

(2) Fasilitas khusus bagi penyandang cacat dan manusia usia lanjut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
   a. Prasarana; dan
   b. informasi.

(3) Penyediaan fasilitas khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan teknis sesuai ketentuan peraturan perundang- undangan.

8. PENYELENGGARAAN PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR

Pasal 77

(1) Pemerintah Daerah menyelenggarakan pengujian Kendaraan Bermotor untuk menjamin keselamatan LLAJ dan kelestarian lingkungan serta terjaganya sarana dan Prasarana Jalan.

(2) Pengujian Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan secara berkala.

(3) Setiap orang dan/atau badan yang memiliki mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di Jalan wajib melakukan uji berkala kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2).

Pasal 78

(1) Uji berkala sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (3) meliputi:
   a. pemeriksaan persyaratan teknis Kendaraan Bermotor;
   b. pengujian laik Jalan Kendaraan Bermotor; dan

c. pemberian tanda bukti lulus uji berkala Kendaraan Bermotor.

(2) Kegiatan pengujian berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a sampai dengan huruf c dilaksanakan oleh Perangkat Daerah yang mimiliki kompetensi khusus atau yang membidangi mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pasal 79

Ketentuan mengenai uji berkala Kendaraan Bermotor diatur dalam Peraturan Bupati.

9. BENGKEL UMUM KENDARAAN BERMOTOR

Pasal 80

(1) Bengkel umum Kendaraan Bermotor berfungsi untuk memperbaiki dan merawat Kendaraan Bermotor agar tetap memenuhi persyaratan teknis dan laik Jalan.

(2) Bengkel umum kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi persyaratan teknis bengkel umum Kendaraan Bermotor.

(3) Persyaratan teknis bengkel umum kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) sesuai dengan tingkat pemenuhan terhadap persyaratan sistem mutu, mekanik, fasilitas dan peralatan, serta manajemen informasi.

(4) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan teknis bengkel umum Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (3) berpedoman pada ketentuan peraturan perundang-undangan.

(5) Bupati melakukan pengawasan terhadap bengkel umum Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

10. PEMBINAAN PEMAKAI JALAN

Pasal 81

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

Pasal 82

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

11. LALU LINTAS

Pasal 83

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

(2) Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan:
   a. penetapan prioritas angkutan massal melalui penyediaan lajur atau jalur atau Jalan khusus;
   b. pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan Pejalan Kaki;
   c. pemberian kemudahan bagi penyandang cacat;
   d. pemisahan atau pemilahan pergerakan arus Lalu Lintas berdasarkan peruntukan lahan, mobilitas, dan aksesibilitas;
   e. pemaduan 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 84

Kegiatan perencanaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 83 ayat (3) huruf a meliputi:

a. identifikasi masalah Lalu Lintas;

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

Pasal 85

Kegiatan pengaturan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 83 ayat (3) huruf b meliputi:
a. penetapan kebijakan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas pada jaringan Jalan tertentu; dan
b. pemberian informasi kepada masyarakat dalam pelaksanaan kebijakan yang telah ditetapkan.

Pasal 86

Kegiatan perekayasaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 83 ayat (3) huruf c meliputi:
a. perbaikan geometrik ruas Jalan dan/atau persimpangan serta perlengkapan Jalan yang tidak berkaitan langsung dengan Pengguna Jalan;
b. pengadaan, pemasangan, perbaikan, dan pemeliharaan perlengkapan Jalan yang berkaitan langsung dengan Pengguna Jalan; dan

c. optimalisasi operasional rekayasa Lalu Lintas dalam rangka meningkatkan ketertiban, kelancaran, dan efektivitas penegakan hukum.

Pasal 87

Kegiatan pemberdayaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 83 ayat (3) huruf d meliputi pemberian:

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

Pasal 88

Kegiatan pengawasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 83 ayat (3) huruf e meliputi:

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

Pasal 89

(1) Penetapan kebijakan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 85 huruf a yang berupa perintah, larangan, peringatan, atau petunjuk diatur dengan Peraturan Daerah.
(2) Perintah, larangan, peringatan, atau petunjuk sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, dan/atau Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas.

12. ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS

Pasal 90

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

(2) Analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya memuat:
   a. analisis bangkitan dan tarikan LLAJ;
   b. simulasi kinerja Lalu Lintas tanpa dan dengan adanya pengembangan;
   c. rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak;
   d. tanggung jawab Pemerintah dan pengembang atau pembangun dalam penanganan dampak;
   e. rencana pemantauan dan evaluasi; dan
   f. gambaran umum lokasi yang akan dibangun atau dikembangkan.

(3) Hasil analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan salah satu syarat bagi pengembang untuk mendapatkan izin Pemerintah Daerah menurut peraturan perundang-undangan.

Pasal 91

Rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 ayat (1) dapat berupa pembangunan baru atau pengembangan.

Pasal 92

(1) Pusat kegiatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 91 ayat (1) berupa bangunan untuk:
   a. kegiatan perdagangan;
   b. kegiatan perkantoran;

c. kegiatan industri;
d. fasilitas pendidikan;
e. fasilitas obyek wisata;
f. stasiun pengisian bahan bakar umum;
g. hotel;
h. gedung pertemuan;
i. restoran;
j. fasilitas olah raga (*indoor* atau *outdoor*);
k. bengkel kendaraan bermotor;
l. pencucian mobil; dan/ atau
m. bangunan lainnya.

(2) Permukiman sebagaimana dimaksud dalam Pasal 91 ayat (1) berupa:
a. perumahan dan permukiman;
b. rumah susun dan apartemen; dan/atau
c. permukiman lain yang dapat menimbulkan bangkitan dan/atau
d. tarikan lalu lintas.

(3) Infrastruktur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 91 ayat (1)berupa:
a. akses ke dan dari Jalan tol;
b. terminal;
c. stasiun kereta api;
d. pool kendaraan;
e. Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum/Stasiun Pengisian Bahan Bakar Gas;
f. rest area;
g. Jalan layang (*fly over*) atau *Underpass*;
h. fasilitas parkir untuk umum; dan/atau
i. infrastruktur lainnya yang dapat menimbulkan bangkitan dan/atau tarikan lalu lintas.

13. ANGKUTAN

Pasal 93

(1) Angkutan umum diselenggarakan Pemerintah Daerah sebagai upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan ternjangkau.

(2) Pemerintah Daerah menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah Daerah.

(3) Untuk menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pemerintah Daerah melaksanakan:

a. penetapan Rencana Umum Jaringan Trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum untuk Angkutan orang dalam Trayek;
b. penyediaan Prasarana dan fasilitas pendukung Angkutan umum;
c. penyelenggaraan Perizinan Berusaha Angkutan Umum sesuai kewenangannya;
d. penyediaan Kendaraan Bermotor Umum;
e. pengawasan terhadap pelaksanaan standar pelayanan minimal Angkutan orang yang telah ditetapkan Pemerintah Pusat;
f. penciptaan persaingan yang sehat pada industri jasa Angkutan umum; dan
g. pengembangan sumber daya manusia di bidang Angkutan umum.

(4) Penyediaan jasa angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat dilaksanakan badan usaha milik

negara, badan usaha milik Daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

(5) Dalam melaksanakan ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf b, huruf d dan huruf g, Pemerintah Daerah dapat melibatkan dan/atau bekerjasama dengan sektor swasta sesuai ketentuan peraturan perundangundangan.

Pasal 94

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

Pasal 95

(1) Tarif penumpang untuk angkutan orang dalam trayek terdiri atas:
   a. tarif kelas ekonomi; dan
   b. tarif kelas non ekonomi.
(2) Penetapan tarif kelas ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Bupati untuk Angkutan orang yang

melayani Trayek antarkota serta Angkutan Perkotaan dan perdesaan yang wilayah pelayanannya dalam Daerah.

(3) Tarif Penumpang Angkutan orang dalam Trayek kelas nonekonomi ditetapkan oleh Perusahaan Angkutan Umum.

Pasal 96

(1) Bupati dapat memberikan subsidi Angkutan pada Trayek atau lintas tertentu.

(2) Pemberian subsidi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dialokasikan pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah.

(3) Trayek tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditentukan berdasarkan:
   a. faktor ekonomi;
   b. faktor keterhubungan; dan
   c. faktor keselamatan.

(4) Trayek tertentu yang didasarkan oleh faktor ekonomi sebagaimana dimaksud ayat (3) huruf a, meliputi:
   a. Trayek perkotaan dengan Angkutan massal yang tarif keekonomiannya tidak terjangkau oleh daya beli masyarakat; atau
   b. Trayek yang penetapan tarifnya di bawah biaya operasional yang ditetapkan oleh Pemerintah Daerah.

(5) Trayek tertentu yang didasarkan oleh faktor keterhubungan sebagaimana dimaksud ayat (3) huruf b, meliputi:
   a. Trayek yang menghubungkan wilayah perbatasan dan/ atau wilayah lainnya karena pertimbangan aspek sosial dan geografis; dan
   b. Trayek yang menghubungkan wilayah terisolasi dan/atau belum berkembang dengan kawasan perkotaan yang belum dilayani Angkutan Umum.

(6) Trayek tertentu yang didasarkan oleh faktor keselamatan sebagaimana dimaksud ayat (3) huruf c meliputi Trayek Angkutan Perkotaan dan Angkutan pedesaan khusus untuk siswa. (7) Ketentuan lebih lanjut mengenai penetapan Trayek tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dalam Peraturan Bupati.

(7) Pemberian Subsidi Angkutan umum oleh Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan berdasarkan kemampuan keuangan Daerah.

Pasal 97

(1) Setiap perusahaan yang mengoperasikan Angkutan barang umum maupun barang khusus dengan Kendaraan Bermotor wajib menggunakan Mobil Barang atau Kendaraan khusus dan sesuai dengan kelas Jalan yang ditetapkan.

(2) Setiap Kendaraan luar Daerah yang beroperasi di wilayah Daerah wajib memiliki izin operasional.

(3) Angkutan barang dilarang melintas Jalan di kawasan perkotaan.

(4) Angkutan barang sebagaimana dimaksud ayat (3) dikecualikan untuk Angkutan barang yang melakukan bongkar dibolehkan melakukan bongkar muat mulai jam 21.00 WIB sampai dengan jam 04.00 WIB.

(5) Angkutan barang dengan jumlah berat sampai dengan 5.500 kg (lima ribu lima ratus kilogram) diperbolehkan melakukan bongkar muat sebagaimana dimaksud ayat (2) setelah mendapat izin dispensasi sebagaimana dalam Pasal 12 sampai dengan 16 dari Bupati melalui dinas yang ditunjuk.

(6) Angkutan barang sebagaimana dimaksud ayat (3), juga dikecualikan untuk:

a. Angkutan barang milik TNI/POLRI;

b. Angkutan barang milik pemerintah yang digunakan untuk operasional kedinasaan;
c. Angkutan barang yang digunakan untuk keperluan penanggulangan bencana , kemogokan, evakuasi massa dan kegunaan insidentil lainnya; dan
d. Angkutan barang bahan bakar minyak untuk keperluan bongkar muat dalam Daerah

(7) Kendaraan Angkutan barang dapat beroperasi di luar kelas Jalan yang ditetapkan setelah mendapatkan izin dispensasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 sampai dengan 16 dari Bupati melalui Dinas yang ditunjuk

Pasal 98

(1) Angkutan galian tambang dilarang melintas di Jalan dalam kota.
(2) Angkutan galian tambang sebagaimana dimaksud ayat (1) wajib menggunakan Jalan Khusus.
(3) Angkutan galian tambang dapat beroperasi di luar kelas Jalan yang ditetapkan setelah mendapatkan izin dispensasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 sampai dengan 16 dari Bupati melalui Dinas yang ditunjuk

Pasal 99

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

14. KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Pasal 100

(1) Pemerintah Daerah bertanggungjawab atas terjaminnya KLLAJ

(2) Untuk menjamin KLLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pemerintah Daerah menyusun dan melaksanakan RAK LLAJ Daerah.

(3) RAK LLAJ Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (2) memuat:
   a. sasaran Pemerintah Daerah;
   b. arah kebijakan strategis berdasarkan RUNK LLAJ, RAK LLAJ Kementerian/Lembaga, RAK LLAJ Provinsi;
   c. kebutuhan regulasi Daerah dan tatanan kelembagaan Pemerintah Daerah;
   d. rencana aksi dan target kinerjs; dan
   e. rencana pendanaan.

(4) RAK LLAJ Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (3), disusun berdasarkan:
   a. RUNK LLAJ;
   b. RAK Kementerian/Lembaga;
   c. RAK pemerintah daerah Provinsi; dan
   d. rencana pembangunan jangka panjang dan menengah Daerah.

(5) Dalam menyusun RAK LLAJ Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (2), Pemerintah Daerah melibatkan partisipasi masyarakat dan badan usaha.

(6) RAK LLAJ Daerah yang telah disusun sebagaimana dimaksud dalam ayat (4), ditetapkan dengan Peraturan Bupati.

(7) RAK LLAJ Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (2) berlaku selama 5 (lima) tahun dan dilakukan evaluasi secara berkala setiap tahun.

Pasal 101

(1) Pelaksanaan dan pengendalian RAK LLAJ Daerah dilakukan dalam rangka pencapaian sasaran atau hasil yang diinginkan

berupa penurunan tingkat fatalitas akibat kecelakaan dan biaya sosial sebagai dampak kecelakaan Lalu Lintas.

(2) Penurunan fatalitas akibat kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan melaksanakan tindakan langsung secara sinergi melalui:
   a. pemenuhan persyaratan laik fungsi Jalan;
   b. pemenuhan persyaratan keselamatan Kendaraan Bermotor;
   c. penegakan hukum ketentuan keselamatan berlalu lintas; dan
   d. penanganan korban kecelakaan

(3) Pemenuhan persyaratan laik fungsi jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a, paling sedikit dilakukan dengan cara:
   a. melaksanakan pembangunan Jalan;
   b. melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas di Jalan;
   c. melakukan uji laik fungsi Jalan;
   d. melaksanakan pemantauan dan penilaian kondisi Jalan;
   e. melakukan inspeksi Jalan; dan
   f. melakukan audit Jalan.

(4) Pemenuhan persyaratan keselamatan kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b paling sedikit melalui:
   a. pelaksanaan uji berkala Kendaraan Bermotor;
   b. penerbitan kartu uji Kendaraan Bermotor; dan
   c. penerbitan tanda uji Kendaraan Bermotor.

(5) Penegakan hukum ketentuan persyaratan keselamatan berlalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf d paling sedikit dilakukan terhadap pelanggaran:
   a. persyaratan keselamatan jalan;
   b. tata cara berlalu lintas;
   c. persyaratan teknis dan laik jalan;

d. tata cara muat; dan
e. pelaksanaan uji kendaraan bermotor.

(6) Penanganan korban kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf e paling sedikit memuat:
a. pemberian pertolongan pertama pada korban kecelakaan di lokasi kejadian;
b. evakuasi korban dari lokasi kejadian ke pusat kesehatan masyarakat atau rumah sakit terdekat;
c. pengobatan korban;
d. perawatan korban;
e. rehabilitasi korban; dan
f. penjaminan biaya penanganan korban.

(7) Pelaksanaan tindakan langsung sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaksanakan secara bersinergi sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 102

(1) Perusahaan Angkutan Umum wajib:
a. melaksanakan program pembangunan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ramah lingkungan yang telah ditetapkan oleh Pemerintah;
b. menyediakan sarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ramah lingkungan;
c. memberi informasi yang jelas, benar, dan jujur mengenai kondisi jasa angkutan umum;
d. memberi penjelasan mengenai penggunaan, perbaikan, dan pemeliharaan sarana angkutan umum; dan
e. mematuhi baku mutu lingkungan hidup.

(2) Perusahaan Angkutan Umum wajib membuat, melaksanakan, dan menyempurnakan Sistem Manajemen Keselamatan

Perusahaan Angkutan Umum dengan berpedoman pada RUNK LLAJ.

(3) Pembuatan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dilakukan dalam jangka waktu paling lama 3 (tiga) bulan sejak izin penyelenggaraan angkutan umum diberikan.

(4) Dalam pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2), Pemerintah Daerah melaksankan pembinaan terhadap perusahaan angkutan umum.

(5) Pembinaan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) meliputi:
   a. pelaksanaan penilaian Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum;
   b. pemberian bimbingan teknis dan bantuan teknis; dan
   c. pengawasan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum melalui audit, inspeksi, dan pengamatan dan pemantauan.

(6) Dalam rangka melaksanakan pembinaan sebagaimana dimaksud pada ayat (4), Perangkat Daerah yang menyelenggarakan urusan pemerintahan dalam bidang sarana dan Prasarana LLAJ, menyiapkan pedoman pembuatan, pelaksanaan, dan penyempurnaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.

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

Pasal 103

(1) Pemerintah Daerah melaksanakan pengawasan terhadap pelaksanaan program KLLAJ, meliputi:
   a. audit bidang KLLAJ;
   b. inspeksi bidang KLLAJ; dan
   c. pengamatan dan pemantauan bidang KLLAJ.

(2) Lingkup pengawasan terhadap pelaksanaan program KLLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi bidang:
   a. jalan;

b. sarana dan prasarana; dan

c. pengemudi kendaraan bermotor.

(3) Pengawasan terhadap pelaksanaan program KLLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dilaksanakan oleh masing-mmasing instansi pembina LLAJ dan dikoordinasikan dalam Forum LLAJ Daerah dengan berpedoman pada peraturan perundang-undangan.

Pasal 104

(1) Hasil pengawasan melalui audit bidang KLLAJ sebagamana dimaksud dalam Pasal 99 ayat (1) huruf a berupa rekomendasi dalam rangka peningkatan KLLAJ.

(2) Hasil pengawasan melalui inspeksi bidang KLLAJ sebagamana dimaksud dalam Pasal 99 ayat (1) huruf b berupa laporan keadaan dan kinerja obyek yang diinspeksi dalam rangka peningkatan KLLAJ.

(3) Hasil pengawasan melalui pengamatan dan pemantauan Bidang KLLAJ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 103 ayat (1) huruf c berupa laporan perkembangan situasi dan kondisi KLLAJ.

(4) Hasil pengawasan sebagaimana dimaksud ayat (1) sampai dengan ayat (3), harus ditindaklanjuti dengan tindakan korektif dan/atau penegakan hukum.

(5) Tindakan korektif sebagaimana dimaksud pada ayat (4) berupa:

a. perbaikan kinerja terhadap audit dan inspeksi; dan

b. perubahan kebijakan dan/atau regulasi KLLAJ.

(6) Pengekan hukum sebagaimaa dimaksud pada ayat (4) berupa pengenaan sanksi administratif sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan

Pasal 105

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

15. SUMBER DAYA MANUSIA DI BIDANG LLAJ

Pasal 106

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

Pasal 107

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

16. PENYELENGGARAAN SISTEM INFORMASI DAN KOMUNIKASI LLAJ

Pasal 108

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

Pasal 109

(1) Sistem Informasi dan Komunikasi LLAJ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 104 ayat (2) merupakan sub sistem dalam Sistem Informasi dan Komunikasi LLAJ.
(2) Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terpadu sebagaimana dimaksud pada ayat (1)

dikendalikan oleh pusat kendali yang mengintegrasikan data, informasi, dan komunikasi dari setiap sub sistem.

(3) Data, informasi, dan komunikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus dapat diakses oleh setiap pembina LLAJ.

17. PERAN SERTA MASYARAKAT

Pasal 110

(1) Masyarakat berhak untuk berperan serta dalam penyelenggaraan LLAJ.

(2) Peran serta masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:

a. pemantauan dan penjagaan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran LLAJ;

b. masukan kepada instansi pembina dan penyelenggara LLAJ di tingkat pusat dan Daerah dalam penyempurnaan peraturan, pedoman, dan standar teknis di bidang LLAJ;

c. pendapat dan pertimbangan kepada instansi pembina dan penyelenggara LLAJ di tingkat pusat dan Daerah terhadap kegiatan penyelenggaraan LLAJ yang menimbulkan dampak lingkungan; dan

d. dukungan terhadap penyelenggaraan LLAJ.

(3) Pemerintah Daerah mempertimbangkan dan menindaklanjuti masukan, pendapat, dan/atau dukungan yang disampaikan oleh masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (2).

Pasal 111

(1) Masyarakat bertanggung jawab dalam pemeliharaan sarana dan prasarana Jalan, pengembangan disiplin dan etika berlalu lintas, dan berpartisipasi dalam pemeliharaan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran LLAJ.

(2) Setiap orang, badan usaha kelompok atau organisasi dilarang

merusak Perlengkapan Jalan atau sarana dan Prasarana LLAJ sebagai bentuk tanggung jawab partisipasi dalam pemeliharaan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran LLAJ.

18. PEMERIKSAAN KENDARAAN BERMOTOR DI JALAN DAN PENINDAKAN PELANGGARAN LLAJ

Pasal 112

(1) Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran LLAJ ditujukan kepada Kendaraan Bermotor Wajib Uji dengan tujuan:
   a. terpenuhinya persyaratan teknis dan laik Jalan; dan
   b. terpenuhinya kelengkapan dokumen perizinan dan kelengkapannya bagi Kendaraan Bermotor angkutan umum.

(2) Pemeriksaan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
   a. tanda bukti lulus uji;
   b. fisik Kendaraan Bermotor;
   c. daya angkut dan/atau cara pengangkutan barang; dan/atau
   d. izin penyelenggaraan angkutan.

(3) Tata cara pemeriksaan kendaraan bermotor di Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 113

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

c. rekaman peralatan elektronik.

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

(3) Ketentuan mengenai pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran LLAJ diatur dalam Peraturan Bupati.

19. PEMINDAHAN KENDARAAN

Pasal 114

(1) Pemerintah Daerah dapat melakukan pemindahan Kendaraan untuk melakukan penertiban dan memberikan kenyamanan bagi pengguna Jalan.

(2) Pemindahan Kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan:
   a. atas permintaan pemilik dan/atau pengguna Kendaraan; atau
   b. atas pelanggaran parkir yang dilakukan oleh pemilik dan/atau pengguna Kendaraan.

Pasal 115

(1) Pemindahan Kendaraan atas permintaan pemilik dan/atau pengguna Kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 114 ayat (2) huruf a dilakukan dalam hal kendaraan rusak dan/atau mogok.

(2) Pemindahan Kendaraan Bermotor atas pelanggaran parkir oleh pemilik dan/atau pengguna Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 114 ayat (2) huruf b dilakukan dalam hal sebagai berikut:

a. kendaraan yang parkir pada tempat larangan parkir kendaraan yang dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas dan/atau Marka Jalan; dan
b. kendaraan yang parkir di dalam radius 30 (tiga puluh) meter pada persimpangan.

(3) Perangkat Daerah melaksanakan Pemindahan terhadap kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2).

(4) Dalam hal pelaksanaan pemindahan kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdapat kendala teknis, dapat dilakukan dengan cara penggembokkan pada roda kendaraan atau penggembosan ban dengan pencabutan pentil roda kendaraan.

Pasal 116

Ketentuan lebih lanjut mengenai pemindahan kendaraan diatur dalam Peraturan Bupati.

20. PENCEGAHAN DAN PENANGGULANGAN DAMPAK LINGKUNGAN LLAJ

Pasal 117

(1) Setiap Kendaraan Bermotor yang beroperasi di Jalan wajib memenuhi persyaratan ambang batas emisi gas buang dan tingkat kebisingan.

(2) Tata cara, persyaratan, dan prosedur penanganan ambang batas emisi Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 118

Setiap pemilik dan/atau Pengemudi Kendaraan Bermotor dan Perusahaan Angkutan Umum wajib mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan.

Pasal 119

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

21. SANKSI ADMINISTRATIF

Pasal 120

(1) Setiap orang atau badan usaha yang melanggar ketentuan Pasal 17 ayat (2), Pasal 17 ayat (5), Pasal 55 ayat (1), Pasal 57 ayat (1), Pasal 63 ayat (2) dan ayat (3), Pasal 64 ayat (1), Pasal 77 ayat (3), Pasal 80 ayat (2), Pasal 90 ayat (1), Pasal 98 ayat (1) dan ayat (2), Pasal 102 ayat (1) dan ayat (2 Pasal 118, dan Pasal 119 dikenakan sanksi administratif.

(2) Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa:

a. teguran lisan;
b. teguran tertulis;
c. penghentian sementara kegiatan;
d. penghentian tetap kegiatan;
e. pencabutan sementara izin;
f. pencabutan tetap izin; dan/atau
g. denda administratif.

(3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dalam Peraturan Bupati.

22. PENYDIDIKAN

Pasal 121

(1) PPNS di lingkungan Pemerintah Daerah dan/atau Kepolisian dengan kewenangannya, berwenang untuk melakukan penyidikan terhadap pelanggaran Peraturan Daerah ini.

(2) PPNS sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berwenang:

a. menerima laporan atau pengaduan berkenaan dengan tindak pidana di bidang penyelenggaraan LLAJ;
b. melakukan pemeriksaan atas kebenaran laporan atau pengaduan berkenaan dengan tindak pidana di bidang penyelenggaraan LLAJ;
c. melakukan pemanggilan terhadap perseorangan atau badan usaha untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau sanksi dalam tindak pidana di bidang penyelenggaraan LLAJ;
d. melakukan pemeriksaan terhadap perorangan yang diduga melakukan tindak pidana di bidang penyelenggaraan LLAJ;
e. memeriksa tanda pengenal seseorang yang berada di tempat terjadinya tindak pidana di bidang penyelenggaraan LLAJ;
f. melakukan penggeledahan dan penyitaan barang bukti tindak pidana di bidang penyelenggaraan LLAJ;
g. meminta keterangan atau barang bukti dari perorangan sehubungan dengan tindak pidana di bidang penyelenggaraan LLAJ;
h. meminta bantuan ahli dalam rangka pelaksanaan tugas penyidikan;
i. membuat dan menandatangani berita acara; dan
j. menghentikan penyidikan apabila tidak terdapat cukup bukti tentang adanya tindak pidana di bidang penyelenggaraan LLAJ.

(3) PPNS sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memberitahukan dimulainya penyidikan dan menyerahkan hasil penyidikan

tersebut kepada penuntut umum melalui penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia.

23. KETENTUAN PIDANA

Pasal 122

(1) Setiap orang yang melanggar ketentuan dalam Pasal 61 dan Pasal 70 ayat (1) ayat (2), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga bulan) dan/atau pidana denda paling banyak Rp 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).
(2) Tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan pelanggaran

Pasal 123

(1) Setiap Penyelenggara Jalan yang tidak melaksanakan sebagaimana ketentuan Pasal 18 ayat (1) dan ayat (2), 24 ayat (1), dapat dipidana atau didenda sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
(2) Setiap orang, badan usaha kelompok atau organisasi melanggar ketentuan Pasal 111 ayat (2), dapat dipidana atau didenda sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan/atau Peraturan perundang-undangan lainnya.

24. KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 124

(1) Perizinan yang telah dikeluarkan sebelum berlakunya peraturan daerah ini, dinyatakan masih tetap berlaku sampai habis masa berlakunya.

(2) Perizinan yang sedang dalam proses pada saat ditetapkannya peraturan daerah ini, harus disesuaikan dengan peraturan daerah ini.

25. KETENTUAN PENUTUP

Pasal 125

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

Pasal 126

Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

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

BAB VI
PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan pada bab-bab sebelumnya, maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Adanya kekosongan hukum terkait penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan berdampak pada tidak adanya kepastian hukum dalam penyelenggaraan sistem lalu lintas dan angkutan jalan yang dilakukan berdasarkan kewenangan yang dimiliki daerah dan peraturan perundang-undangan, serta sesuai dengan kebutuhan masyarakat;
2. Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diperlukan untuk menunjang perkembangan dan pertumbuhan perekonomian Kabupaten Lamongan, serta mewujudkan sistem lalu lintas dan angkutan jalan yang baik dan berdaya guna tinggi sehingga dapat bermanfaat bagi masyarakat dan pemerintah;
3. Landasan filosofis penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan adalah melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan dalam rangka mewujudkan sistem lalu lintas dan angkutan jalan yang baik dan berdaya guna tinggi sebagai upaya meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Landasan sosiologis diperlukan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang sesuai dengan kewenangan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku adalah untuk menunjang kegiatan di berbagai sektor seperti industri dan pariwisata sebagai salah satu upaya meningkatkan kesejahteraan Masyarakat. Landasan yuridis penyelenggaraan lalu lintas dan

angkutan jalan adalah untuk mengisi kekosongan hukum yang ada sekaligus melakukan sinkronisasi dan harmonisasi terhadap ketentuan peraturan vertikal yang berlaku.

4. Sasaran pengaturan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di Kabupaten Lamongan meliputi: pertama, penyusunan dan penetapan peraturan terkait penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan untuk mengatasi permasalahan hukum yang ada; kedua, sebagai pemandu arah bagi Pemerintah Daerah dalam melakukan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan; dan ketiga, untuk memastikan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di Kabupaten Lamongan dilakukan sesuai dengan asas pembentukan peraturan perundang-undangan. Jangkauan dan arah pengaturan yang diperlukan dalam Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi: 1) Aturan yang mengatur Ketentuan Umum; 2) pembinaan dan penyelenggaraan LLAJ; 3) jaringan LLAJ; 4) perlengkapan Jalan; 5) terminal penumpang; 6) penyelenggaraan fasilitas parkir; 7) fasilitas pendukung; 8) penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor; 9) bengkel umum kendaraan bermotor; 10) pembinaan pemakai Jalan; 11) lalu lintas; 12) analisis dampak lalu lintas; 13) angkutan orang dan/atau barang; 14) sumber daya manusia di bidang LLAJ; 15) penyelenggaraan sistem informasi dan komunikasi LLAJ; 16) peran serta masyarakat; 17)pemeriksaan kendaraan bermotor di Jalan dan penindakan pelanggaran LLAJ; 18) pemindahan kendaraan; dan 19) pencegahan dan penanggulangan dampak lingkungan LLAJ.

B. Rekomenasi

Berdasarkan simpulan di atas maupun masukan dari berbagai kalangan pihak terkait *(stakeholders)* dalam basis *good governance* maka disarankan bahwa Naskah Akademik dan Draf Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini terbuka untuk disempurnakan oleh pihak-pihak terkait, dan selanjutnya dihadapkan terdapat proses lebih lanjut dengan melakukan pembahasan terhadap Rancangan Peraturan Daerah ini untuk kemudian disahkan menjadi Peraturan Daerah.

DAFTAR PUSTAKA

Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Undang-Undang Nomor 12 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah-Daerah Kabupaten dalam Lingkungan Provinsi Jawa Timur (Lembaran Negara Tahun 1950 Nomor 19, Tambahan Lembaran Negara Nomor 41) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1965 tentang Perubahan Batas Wilayah Kotapraja Surabaya dan Daerah Tingkat II Surabaya dengan mengubah Undang-Undang Nomor 12 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah-Daerah Kabupaten dalam Lingkungan Provinsi Jawa Timur (Lembaran Negara Tahun 1965 Nomor 19, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2730).

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).

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4444) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 12, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6760).

Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5234) sebagaimana telah

diubah dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 143, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6801).

Undang-Undang Nomor 23 tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573).

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 292, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5601).

Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4655).

Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5221).

Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 73, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5229).

Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642).

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).

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 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642).

Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 2036) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 120 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 157).

Buku

A. Syafruddin, *Titik Berat Otonomi Daerah Pada Daerah Tingkat II dan Perkembangannya,* (Bandung: Mandar Maju. 1991).

Bagir Manan, *Menyongsong Fajar Otonomi Daerah,* (Yogyakarta: PSH FH-UII. 2001).

Bhenyamin Hoessein, *Perubahan Model, Pola, dan Bentuk Pemerintahan Daerah: dari Era Orde Baru ke Era Reformasi,* (Jakarta: DIA, FISIP-UI, Edisi Revisi, 2011).

Bhenyamin Hoessein dalam Juanda*, Hukum Pemerintahan Daerah.* Pasang Surut Hubungan Kewenangan antara DPRD dan Kepala Daerah, Alumni, Bandung, 2008.

BN. Marbun, *Kamus Politik,* (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2007).

D.Koswara, *Otonomi Daerah: Untuk Demokrasi dan Kemandirian Rakyat,* (Jakarta: Yayasan Pariba, 2001).

Dharma Setyawan Salam, *Otonomi Daerah Dalam Perspektif Lingkungan, Nilai, Dan Sumber Daya*, (Djambatan, Jakarta, 2002).

Hamidi, *Metode Penelitian dan Teori Komunikasi*, (Universitas Muhammadiyah Malang Press, Malang, 2007).

Hanif Nurcholis, *Teori dan Praktik Pemerintahan dan Otonomi Daerah*, (Jakarta: Grasindo, 2007).

Johnny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, (Malang, Bayu Media Publishing, 2007).

Miriam Budiardjo, *Dasar-dasar Ilmu Politik,* (Jakarta: Gramedia, 1977) hlm 139.

Noer Fauzi dan R.Yando Zakaria, *Mensiasati Otonomi Daerah,* (Yogyakarta: Konsorsium pembaruan Agraria bekerjasama dengan INSIST "Press", 2000).

R.G Kartasapoetra, *Sistematka Hukum Tata Negara*, (Jakarta: Bina Aksara, 1987).

Ridwan HR, Diskresi & Tanggung Jawab Pemerintah, FH UII Press, Yogyakarta, 2014.

Ridwan HR, Hukum Administrasi Negara, Rajagrafindo Persada, Jakarta, 2014.

S.H.Sarundajang, *Arus Balik Kekuasaan Pusat ke Daerah*, (Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2002).

Sadjijono, Memahami Beberapa Bab Pokok Hukum Administrasi, LaksBang, Yogyakarta, 2008.

Siswanto Sunarno, *Hukum Pemerintahan Daerah di Indonesia,* (Sinar Grafika, Jakarta, 2006).

Soediman Kartohadiprodjo, *Pancasila sebagai Pandangan Hidup Bangsa Indonesia,* (Gatra Pustaka, Jakarta, 2010).

Soehino, *Perkembangan Pemerintahan di Daerah, (*Liberty, Yogyakarta, 1988).

Soetandyo Wignyosoebroto, *Hukum Paradigma, Metode dan Masalah*, (Elsam dan Huma, Jakarta, 2002).

The Liang Gie, *Pertumbuhan Pemerintahan Daerah di Negara Republik Indonesia,* (Yogyakarta: Liberty, 1967).

Yamin, *Proklamasi dan Konstitusi Republik Indonesia* (Cet. IV), (Jakarta, Djambatan, 1960).

Philipus M Hadjon, Kebutuhan akan Hukum Administrasi Umum, dalam Hukum Administrasi dan Good Governance, Usakti, Jakarta, 2012.

Indroharto, Usaha Memahami Undang-undang tentang Peradilan Tata Usaha Negara, Pustaka Harapan, Jakarta, 1993.

Jurnal dan Makalah

Bhenyamin Hoessein, *Pengaturan Kedudukan Gubernur Sebagai Wakil Pemerintah Pusat*, Makalah, Loka Karya Nasional yang diselenggarakan oleh MIPI dan APPSI, Jakarta, 2008.

Bhenyamin Hoessein, *Perubahan Model, Pola dan Bentuk Pemerintahan Daerah: Dari era Orde Baru ke Era Reformasi* (Departemen Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia. Jakarta. 2009).

Charles D. Tarlton, *Symmetry and Asymmetry as Elements of Federalism: A Theoritical Speculation*, Journal of Politics, Vol. 27, No. 4 (Nov., 1965).

DRH Koesoemahatmadja, *Pengantar Ke Arah Sistem Pemerintahan Daerah di Indonesia* (Jakarta: Bina Cipta, 1979), baca juga dalam Miftah Thoha, *Menejemen Pembangunan Daerah Tingkat II*, Jurnal Prisma, No. 12, 1985.

Gabriele Ferrazzi, *Special Autonomy: A Common Form of Asymmetric Decentralization*, Paper for Aceh Workshop, November 19, 2008.

Jimly Asshiddiqie, Makalah berjudul *Otonomi Daerah dan Parlemen Di Daerah.*

John McGarry, *Asymmetry in Federations, Federacies, and Unitary State*, Journal of Ethnopolitics, Vol.6, No.1, March 2007.

Philipus M. Hadjon, Tentang Wewenang, Yuridika, Volume 7, Nomor 5-6, 1997.

Ronald L.Wats, *Asymmterical Decentralization: Functional or Disfunctional*, Makalah Kongres IPSA, Canada, 2000, yang kemudian diterbit Indian Journal of Federal Studies, Vol.1, 2004.

Sri Nur Hari Susanto, Metode Perolehan dan Batas-Batas Wewenang Pemerintahan, Administrative Law & Governance, Volume 3, Nomor 3, 2020.

Tri Widodo, *Desentralisasi Asimetris dan/dalam Negara Kesatuan*, Jurnal Administrator Borneo, Vol. 6 No. 2, 2010.

Wasito Raharjo Jati, *Inkonsistensi Paradigma Otonomi Daerah di Indonesia: Dilema Sentralisasi atau Desentralisasi,* Jurnal Konstitusi, Volume 9, Nomor 4, Desember 2012.

Internet

Kamus Besar Bahasa Indonesia, Daring, 2016, Kewenangan *(online),* https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/kewenangan

Kamus Besar Bahasa Indonesia, Daring, 2016, Wewenang *(online)*, https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/wewenang

Dinas Komunikasi dan Informatika Kabupaten Lamongan, Gambaran Umum Wilayah Kabupaten Lamongan *(online)*, https://Lamongankab.go.id/gambaran-umum