

NASKAH AKADEMIS  
RANCANGAN PERATURAN DAERAH  
TENTANG  
PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN



KOTA SERANG  
TAHUN 2023

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kita panjatkan kehadirat Illahi Rabbi, karena atas izin-Nya, Tim dapat menyelesaikan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kota Serang tentang Penyelenggaraan Perhubungan. Kota Serang telah memiliki Peraturan Daerah Nomor 13 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi Dan Informatika. Perubahan ini perlu dilakukan mengingat Peraturan Daerah Nomor 13 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi Dan Informatika sudah tidak relevan lagi dengan Peraturan Perundang-undangan yang baru. Mengingat substansi pada Peraturan Daerah dimaksud, perlu dilakukan pencabutan terhadap muatan materi terhadap Peraturan Daerah tersebut.

Naskah Akademik ini diharapkan menjadi acuan dalam pembahasan Rancangan Peraturan Daerah bersama antara Dewan Perwakilan Rakyat Daerah dengan pemerintah Daerah.

Pada kesempatan ini disampaikan ucapan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu hingga tersusunnya Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kota Serang tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

Serang, Agustus 2023

Tim Penyusun

## DAFTAR ISI HALAMAN

|   |    |
|---|----|
| KATA PENGANTAR  | 1  |
| DAFTAR ISI  | 2  |
| BAB I PENDAHULUAN   | 3  |
| 1.1 Latar Belakang  | 3  |
| 1.2 Identifikasi Masalah  | 8  |
| 1.3 Tujuan dan Kegunaan Kegiatan<br>Penyusunan Naskah Akademik  | 8  |
| 1.4 Sasaran Penyusunan Naskah<br>Akademik   | 10 |
| 1.5 Metode Penyusunan Naskah<br>Akademik  | 11 |
| BAB II KAJIAN TEORITIS DAN PRAKTIK<br>EMPIRIS   | 13 |
| 2.1 Perhubungan   | 13 |
| 2.2 Dinas Perhubungan Kota Serang   | 17 |
| 2.3 Peraturan Daerah Kota Serang<br>Nomor 13 Tahun 2014 Tentang<br>Penyelenggaraan Perhubungan,<br>Komunikasi Dan Informatika                               | 20 |
| 2.4 Penataan Perangkat Daerah   | 22 |
| 2.5 Undang-undang (UU) Nomor 6<br>Tahun 2023 tentang Penetapan<br>Peraturan Pemerintah Pengganti<br>Undang-Undang Nomor 2 Tahun<br>2022 tentang Cipta Kerja | 23 |
| 2.6 Peraturan Pemerintah Nomor 37<br>tahun 2017 tentang Keselamatan<br>Lalu Lintas dan Angkutan Jalan   | 25 |
| 2.7 PP No. 30 tahun 2021 tentang<br>Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas<br>dan Angkutan Jalan  | 45 |
| 2.8 Pembentukan Dan Susunan<br>Perangkat Daerah Kota Serang   | 61 |
| 2.9 Transportasi  | 66 |
| BAB III LANDASAN FILOSOFIS,<br>SOSIOLOGIS DAN YURIDIS   | 80 |
| 3.1 Landasan Filosofis  | 80 |
| 3.2 Landasan Sosiologis   | 81 |
| 3.3 Landasan Yuridis  | 83 |
| BAB IV JANGKAUAN, ARAH<br>PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP<br>MATERI PENYESUAIAN PERATURAN<br>DAERAH TENTANG PENYELENGGARAAN<br>PERHUBUNGAN                    | 85 |
| BAB V PENUTUP   | 92 |
| 5.1 Kesimpulan  | 92 |
| 5.2 Saran   | 92 |

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Perhubungan mempunyai peranan yang sangat penting bagi kehidupan pembangunan di Daerah, yang memiliki fungsi sebagai penggerak dan pendorong pelaksanaan pembangunan. Pentingnya peranan perhubungan sebagai sarana pendukung bagi proses pemerataan pembangunan dengan menghubungkan satu daerah ke daerah lainnya mengingat Indonesia merupakan Negara yang luas dan berkarakteristik kepulauan dengan jumlah pulau hingga ribuan. Penyelenggaraan perhubungan dilakukan dengan memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal, mewujudkan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar, tepat, tertib dan teratur, efisien, serta mewujudkan etika berlalu lintas dan budaya bangsa, dan terwujudnya penegakkan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat dalam pembangunan ekonomi di Indonesia, serta memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa. Alasan lain yang menjadikan sektor transportasi, khususnya jalan sangat penting karena transportasi tersebut merupakan hak mobilitas bagi seseorang yang seharusnya dilindungi dan diatur oleh Negara.

Tujuan nasional Bangsa Indonesia sesuai dengan amanat pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 alinea keempat yang berbunyi “melindungi segenap Bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan,” dimana salah satunya adalah menyejahterakan masyarakat. Berkaitan

dengan kesejahteraan tersebut maka tujuan dan tugas pemerintah tidak semata-mata melaksanakan bidang pemerintahan saja, melainkan harus melaksanakan kesejahteraan sosial dalam rangka mencapai tujuan negara melalui pembangunan nasional. Sejalan dengan makin meningkatnya pelaksanaan pembangunan hasil-hasil yang telah dicapai, maka produktivitas dan efisiensi seluruh ekonomi nasional perlu ditingkatkan lagi, sehingga peran dan sumbangan pembangunan yang diciptakan dalam memberikan hasil yang lebih optimal bagi peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Dalam mencapai tujuan yang diamanatkan Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 tersebut, maka dilakukanlah pembangunan nasional di dalam segala bidang kehidupan baik non fisik maupun pembangunan fisik salah satunya adalah pembangunan di bidang perhubungan.

Mengingat penting dan strategisnya peranan perhubungan dalam hal ini lalu lintas dan angkutan jalan yang menguasai hajat hidup orang banyak dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat merupakan tanggung jawab pemerintah sebagai salah satu penyelenggara perhubungan. Hal ini terutama yang berkaitan dengan penyediaan prasarana dan sarana angkutan umum. Pemerintah adalah institusi pembina yang bertanggung jawab terhadap kinerja dari sektor transportasi. Dengan demikian, implementasi kebijakan publik yang dikeluarkan oleh pemerintah sangat mempengaruhi kinerja dari sektor transportasi.

Transportasi merupakan sarana yang penting guna memperlancar perekonomian dan mempengaruhi semua aspek kehidupan. Pentingnya transportasi dapat dilihat dari kegunaannya sebagai mobilitas bagi semua orang serta barang untuk mengakses semua kebutuhan yang ada di dalam masyarakat. Alat yang digunakan untuk mengangkut ke tempat

tujuan dengan sarana utama berbentuk pengangkutan darat yang saat ini sangat dibutuhkan masyarakat.

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

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

Pentingnya peranan yang dimainkan oleh sektor transportasi, khususnya transportasi jalan mengharuskan pengaturan terhadap sektor ini multak diperlukan. Peraturan-peraturan yang berkaitan dengan penyelenggaraan perhubungan (transportasi) sudah cukup banyak dibuat oleh Pemerintah, di antaranya Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Kereta Api, dan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006

tentang Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda, Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, dan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan.

Berdasarkan Pasal 12 ayat (2) Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, perhubungan merupakan salah satu urusan pemerintahan wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar, dimana dalam sub urusan pembagian pemerintahan di bidang perhubungan yang menjadi kewenangan pemerintah daerah Kota adalah : Lalu lintas dan angkutan jalan, pelayaran, penerbangan dan perkeretaapian.

Kota Serang merupakan daerah yang terus berkembang dan sangat sangat dinamis, dengan dinamika pembangunan yang terjadi di bidang politik, ekonomi maupun sosial budaya, yang mendorong perkembangan pada setiap sektor kehidupan masyarakatnya. Perkembangan yang sangat dinamis tersebut memacu perubahan-perubahan yang signifikan hamper pada setiap faktor pembangunan dan infrastruktur, baik hal tersebut dalam bidang industri, pendidikan maupun transportasi.

Kota Serang merupakan pemekaran dari Kabupaten Serang yang terbentuk pada tanggal 10 Agustus 2007 berdasarkan Undang Undang Nomor 32 tahun 2007. Secara administratif Kota Serang dibagi dalam 6 kecamatan dan 67 kelurahan. Luas wilayah Kota Serang mengalami penyesuaian peta berdasarkan rekomendasi Badan Informasi Geospasial (BIG) yang tertuang dalam Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2020 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Serang Tahun 2020-2040. Semula luas wilayah Kota Serang adalah 266,74 km<sup>2</sup> menjadi 266,18 km<sup>2</sup>.

Sesuai ketentuan Pasal 5 Undang Undang Nomor 32 Tahun 2007, Kota Serang memiliki batas-batas wilayah sebagai berikut:

- (1) Sebelah Utara berbatasan dengan Teluk Banten yang terletak di Kelurahan Banten dan Kelurahan Sawah Luhur;
- (2) Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Pontang di Kelurahan Sawah Luhur, Kecamatan Ciruas dan Kecamatan Kragilan Kabupaten Serang;
- (3) Sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Cikeusal, Kecamatan Petir, Kecamatan Baros Kabupaten Serang; dan
- (4) Sebelah Barat berbatasan dengan Kecamatan Pabuaran, Kecamatan Waringin Kurung, Kecamatan Kramat Watu Kabupaten Serang.

Kota Serang memiliki peranan yang fundamental, selain merupakan pusat pemerintahan Provinsi Banten, jarak dari Kota Jakarta yang hanya sekitar 70 km, menjadikan Kota Serang juga sebagai daerah alternatif dan penyangga (*hinterland*) Ibukota Negara dan memiliki posisi strategis untuk menunjang pertumbuhan perekonomian yang didukung oleh infrastruktur perhubungan darat yaitu terbentangnya Jalan Tol Jakarta-Merak dengan dua pintu keluar di bagian Timur dan Barat Kota Serang, serta berbatasan langsung dengan padatnya lalu lintas Laut Jawa dapat dimanfaatkan bagi kepentingan daerah. Berdasarkan RTRW Nasional dan

RTRW Provinsi Banten, Wilayah Kota Serang merupakan Pusat Kegiatan Nasional (PKN).

Kota Serang melaksanakan penyelenggaraan perhubungan sesuai dengan kewenangan daerah berdasar pada peraturan perundang-undangan. Penyelenggaraan perhubungan yang meliputi beberapa aspek dengan berbagai aturannya masing-masing serta adanya karakteristik dan kompleksitas permasalahan transportasi, memerlukan pengaturan yang terintegrasi dan komprehensif sesuai kewenangannya sebagai pedoman dan landasan dalam menyelenggarakan urusan perhubungan di Kota Serang.

## 1.2 Identifikasi Masalah

Identifikasi masalah dalam naskah akademik ini membuat rumusan mengenai masalah-masalah yang berkaitan dengan Penyelenggaraan Perhubungan. Adapun identifikasi dari penyusunan naskah akademis ini adalah:

1. Bagaimana permasalahan yang dihadapi berkaitan dengan Pengaturan Penyelenggaraan Perhubungan dan kedudukan Rancangan Peraturan Daerah sebagai dasar pemecahan masalah yang berkaitan dengan Peraturan Penyelenggaraan Perhubungan?.
2. Bagaimanakah pertimbangan atau landasan filosofis, sosiologis, yuridis pembentukan Rancangan Peraturan Daerah berkaitan dengan Pengaturan Penyelenggaraan Perhubungan?.
3. Bagaimanakah keterkaitan rancangan peraturan daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan dengan peraturan perundang-undangan lainnya?.
4. Bagaimana rumusan sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan dan arah pengaturan dalam Raperda tentang Penyelenggaraan Perhubungan?.

## 1.3 Tujuan dan Kegunaan Kegiatan Penyusunan Naskah Akademik

Naskah Akademik tentang Penyelenggaraan Perhubungan diharapkan dapat menghasilkan sebuah Peraturan Daerah yang mampu menjamin pengaturan perhubungan yang dapat dilaksanakan secara terintegrasi, komprehensif, transparan, partisipatif dan akuntabel, sehingga tujuan pembangunan daerah dapat diwujudkan dengan lebih efektif.

Dari bahasan yang telah diuraikan di atas dapat dikemukakan kedudukan Naskah Akademik adalah sebagai berikut:

- a. Bahan awal yang memuat gagasan tentang urgensi, pendekatan, luas lingkup dan materi muatan Peraturan Perundang-undangan;
- b. Bahan pertimbangan yang digunakan dalam prakarsa penyusunan Peraturan Perundang-undangan;
- c. Bahan dasar bagi penyusunan Peraturan Perundang-undangan.

Naskah akademik rancangan Peraturan Daerah Kota Serang tentang Penyelenggaraan Perhubungan secara khusus bertujuan untuk:

1. Merumuskan permasalahan yang dihadapi berkaitan dengan Pengaturan Penyelenggaraan Perhubungan dan kedudukan Rancangan Peraturan Daerah sebagai dasar pemecahan masalah berkaitan dengan Pengaturan Penyelenggaraan Perhubungan;
2. Merumuskan pertimbangan atau landasan filosofis, sosiologis, yuridis pembentukan Rancangan Peraturan Daerah berkaitan dengan Penyelenggaraan Perhubungan;
3. Merumuskan keterkaitan rancangan peraturan daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan dengan peraturan perundang-undangan lainnya;
4. Merumuskan sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan dan arah pengaturan dalam Raperda tentang Penyelenggaraan Perhubungan?

Kegunaan penyusunan Naskah Akademik Penyelenggaraan

Perhubungan adalah sebagai acuan atau referensi penyusunan dan pembahasan Rancangan Peraturan Daerah tentang penyelenggaraan perhubungan. Adapun tujuan disusunnya Peraturan Daerah tentang penyelenggaraan perhubungan yaitu:

1. mewujudkan penyelenggaraan perhubungan yang aman, selamat, tertib dan teratur, lancar, cepat, nyaman dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas, pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan daerah dengan biaya yang terjangkau;
2. mewujudkan transportasi yang ramah lingkungan;
3. mewujudkan penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

#### 1.4 Sasaran Penyusunan Naskah Akademik

Sasaran dari pelaksanaan Penyusunan Naskah Akademik Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan adalah:

1. Diperolehnya berbagai dokumen rencana/hasil penelitian terkait dengan penyelenggaraan perhubungan.
2. Terumuskannya permasalahan yang dihadapi dalam menangani dan mengatur sektor transportasi di Kota Serang serta cara-cara mengatasi permasalahan tersebut.
3. Terumuskannya permasalahan hukum yang dihadapi sebagai alasan penetapan Raperda tentang penyelenggaraan perhubungan sebagai dasar hukum penyelesaian atau solusi permasalahan dalam penataan sektor transportasi di Kota Serang.
4. Terumuskannya pertimbangan landasan filosofis, sosiologis, dan yuridis pembentukan Raperda tentang Penyelenggaraan Perhubungan.
5. Terumuskannya sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup

pengaturan, jangkauan dan arah pengaturan dalam Raperda tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

6. Terumuskannya konten lokal terkait upaya peningkatan kualitas terhadap penyelenggaraan perhubungan yang aman, selamat, tertib dan teratur, lancar, cepat, nyaman dan efisien;
7. Terlaksananya rapat pembahasan sebagai upaya penyepakatan materi Naskah Akademik.

#### 1.5 Metode Penyusunan Naskah Akademik

Penyusunan Naskah Akademik menurut Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undang pada dasarnya merupakan suatu kegiatan penelitian sehingga digunakan metode penyusunan Naskah Akademik yang berbasiskan metode penelitian hukum atau penelitian lain. Penelitian hukum dapat dilakukan melalui metode yuridis normative dan metode yuridis empiris. Metode yuridis empiris dikenal juga dengan penelitian sosiolegal. Metode yuridis normative dilakukan melalui studi pustaka yang menelaah (terutama) data sekunder yang berupa Peraturan Perundang-undangan, putusan pengadilan, perjanjian, kontrak, atau dokumen hukum lainnya, serta hasil penelitian, hasil pengkajian, dan referensi lainnya. Metode yuridis normative dapat dilengkapi dengan wawancara, diskusi (*focus group discussion*), dan rapat dengar pendapat. Metode penelitian lainnya adalah metode yuridis empiris atau sosiolegal yakni penelitian yang diawal dengan penelitian normatif atau penelaahan terhadap Peraturan Perundang-undangan (normatif) yang dilanjutkan dengan observasi yang mendalam melalui kebutuhan data Kota Serang untuk mendapatkan data faktor non

hukum yang terkait dan berpengaruh terhadap Peraturan Perundang-undangan yang diteliti.

Penyusunan Naskah Akademik Kota Serang tentang Penyelenggaraan Perhubungan pada prinsipnya menggunakan metode penelitian yuridis normatif. Penelitian hukum yuridis normatif dengan cara menggabungkan metode pengumpulan data yaitu menelaah Undang-Undang dan meneliti bahan pustaka atau bahan sekunder untuk menemukan bagaimana suatu aturan hukum berlaku di tengah masyarakat atau bagaimana masyarakat memberlakukan suatu aturan hukum. Metode pendekatan yang digunakan adalah yuridis normatif yaitu mengkaji, menelusuri, dan meneliti data baik berupa bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan yang terkait dengan Penyelenggaraan Perhubungan dan bahan hukum sekunder berupa literature dan bahan kepustakaan lainnya yang terkait dengan materi kajian mengenai Penyelenggaraan Perhubungan.

## BAB II

### KAJIAN TEORITIS DAN PRAKTEK EMPIRIS

#### 2.1 Perhubungan

Perhubungan berasal dari kata hubung dan memiliki 3 arti. Salah satu arti Perhubungan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah segala yang bertalian dengan lalu lintas dan telekomunikasi (seperti jalan, pelayaran, penerbangan, pos). Perhubungan yang bertalian dengan lalu lintas adalah transportasi yaitu pemindahan manusia, barang maupun objek lain menggunakan wahana ataupun sarana sebagai alat bantu yang digerakkan oleh manusia atau mesin dengan tujuan untuk membantu manusia dalam beraktifitas.

Perhubungan merupakan salah satu urusan konkuren yang harus dilaksanakan baik oleh pemerintah pusat, pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota. Pada Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah Pasal 12 Ayat (2), perhubungan merupakan Urusan Pemerintahan Wajib yang tidak berkaitan dengan Pelayanan Dasar. Hal ini selaras dengan Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah Pasal 15 Ayat (4), bahwa perhubungan merupakan Urusan Pemerintahan Wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar. Selanjutnya, urusan yang menjadi kewenangan Pemerintah Daerah Kota sebagaimana lampiran Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 meliputi:

- a. Sub urusan lalu lintas angkutan jalan meliputi:
- 1) Penetapan rencana induk jaringan LLAJ Kabupaten/Kota.
  - 2) Penyediaan perlengkapan jalan di jalan Kabupaten/Kota.
  - 3) Pengelolaan terminal penumpang tipe C.
  - 4) Penerbitan izin penyelenggaraan dan pembangunan fasilitas parkir.
  - 5) Pengujian berkala kendaraan bermotor.
  - 6) Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan kabupaten/kota.
  - 7) Persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas untuk jalan kabupaten/kota.
  - 8) Audit dan inspeksi keselamatan LLAJ di jalan kabupaten/kota.
  - 9) Penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam Daerah kabupaten/kota.
  - 10) 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.
  - 11) Penetapan rencana umum jaringan trayek pedesaan yang menghubungkan 1 (satu) Daerah kabupaten.
  - 12) Penetapan wilayah operasi angkutan orang dengan menggunakan taksi dalam kawasan perkotaan yang wilayah operasinya berada dalam Daerah kabupaten/kota.
  - 13) Penerbitan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek pedesaan dan perkotaan dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota.
  - 14) Penerbitan izin penyelenggaraan taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam Daerah kabupaten/kota.
  - 15) 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.

b. Sub urusan pelayaran meliputi:

- 1) Penerbitan izin usaha angkutan laut bagi badan usaha yang berdomisili dalam Daerah kabupaten/kota dan beroperasi pada lintas pelabuhan di Daerah kabupaten/kota.
- 2) Penerbitan izin usaha angkutan laut pelayaran rakyat bagi orang perseorangan atau badan usaha yang berdomisili dan yang beroperasi pada lintas pelabuhan dalam Daerah kabupaten/kota.
- 3) Penerbitan izin usaha penyelenggaraan angkutan sungai dan danau sesuai dengan domisili orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha.
- 4) Penerbitan izin trayek penyelenggaraan angkutan sungai dan danau untuk kapal yang melayani trayek dalam Daerah kabupaten/kota yang bersangkutan.
- 5) Penerbitan izin usaha penyelenggaraan angkutan penyeberangan sesuai dengan domisili badan usaha.
- 6) Penetapan lintas penyeberangan dan persetujuan pengoperasian kapal dalam Daerah kabupaten/kota yang terletak pada jaringan jalan kabupaten/kota dan/atau jaringan jalur kereta api kabupaten/kota.
- 7) Penetapan lintas penyeberangan dan persetujuan pengoperasian untuk kapal yang melayani penyeberangan dalam Daerah kabupaten/kota.
- 8) Penerbitan izin usaha jasa terkait dengan perawatan dan perbaikan kapal.
- 9) Penetapan tarif angkutan penyeberangan penumpang kelas ekonomi dan kendaraan beserta muatannya pada lintas

penyeberangan dalam Daerah kabupaten/kota.

- 10) Penetapan rencana induk dan DLKR/DLKP pelabuhan pengumpan lokal.
  - 11) Penetapan rencana induk dan DLKR/DLKP untuk pelabuhan sungai dan danau.
  - 12) Pembangunan, penerbitan izin pembangunan dan pengoperasian pelabuhan pengumpan lokal.
  - 13) Pembangunan dan penerbitan izin pembangunan dan pengoperasian pelabuhan sungai dan danau.
  - 14) Penerbitan izin usaha badan usaha pelabuhan di pelabuhan pengumpul lokal.
  - 15) Penerbitan izin pengembangan pelabuhan untuk pelabuhan pengumpan lokal.
  - 16) Penerbitan izin pengoperasian pelabuhan selama 24 jam untuk pelabuhan pengumpan lokal.
  - 17) Penerbitan izin pekerjaan pengerukan di wilayah perairan pelabuhan pengumpan lokal.
  - 18) Penerbitan izin reklamasi di wilayah perairan pelabuhan pengumpan lokal.
  - 19) Penerbitan izin pengelolaan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) di dalam DLKR/DLKP pelabuhan pengumpan lokal.
- c. Sub urusan penerbangan: Penerbitan izin mendirikan bangunan tempat pendaratan dan lepas landas helikopter.
- d. Sub urusan perkeretaapian:
- 1) Penetapan rencana induk perkeretaapian kabupaten/kota.
  - 2) Penerbitan izin usaha, izin pembangunan dan izin operasi prasarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota.
  - 3) Penetapan jaringan jalur kereta api yang jaringannya dalam 1

(satu) Daerah kabupaten/kota.

- 4) Penetapan kelas stasiun untuk stasiun pada jaringan jalur kereta api kabupaten/kota.
- 5) Penerbitan izin operasi sarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya melintasi batas dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota.
- 6) Penetapan jaringan pelayanan perkeretaapian pada jaringan jalur perkeretaapian kabupaten/kota
- 7) Penerbitan izin pengadaan atau pembangunan perkeretaapian khusus, izin operasi, dan penetapan jalur kereta api khusus yang jaringannya dalam Daerah kabupaten/kota.

Selanjutnya, Perangkat Daerah yang melaksanakan urusan konkuren diwadahi dalam bentuk Dinas sebagaimana amanat Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Pasal 217 Ayat (1) bahwa Dinas dibentuk untuk melaksanakan Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah. Selanjutnya, penyelenggara urusan perhubungan diwadahi dalam bentuk Dinas dengan tipologi A, B dan C sebagaimana amanat Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Pasal 217 Ayat (2) bahwa:

- a. Dinas tipe A yang dibentuk untuk mewadahi Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah dengan beban kerja yang besar;
- b. Dinas tipe B yang dibentuk untuk mewadahi Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah dengan beban kerja yang sedang; dan
- c. Dinas tipe C yang dibentuk untuk mewadahi Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah dengan beban kerja yang kecil.

Penentuan beban kerja sebagaimana dimaksud didasarkan pada jumlah penduduk, luas wilayah, besaran masing-masing Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah, dan kemampuan keuangan Daerah untuk Urusan Pemerintahan Wajib

dan berdasarkan potensi, proyeksi penyerapan tenaga kerja, dan pemanfaatan lahan untuk Urusan Pemerintahan Pilihan. Penentuan tipologi dimaksud diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah, yang akan dijabarkan lebih teknis pada sub bab berikutnya.

## 2.2 Dinas Perhubungan Kota Serang

Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Serang merupakan salah satu Perangkat Daerah (PD) yang dalam menjalankan roda pemerintahan didasarkan kepada kebijakan umum daerah Kota Serang. Sesuai Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, dimana memberikan kewenangan kepada Daerah Kota/Kabupaten untuk mengurus dan memajukan daerahnya sendiri.

Hal ini diarahkan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pembangunan, pelayanan, pemberdayaan dan peran serta masyarakat. Dengan adanya otonomi Daerah tentunya diharapkan Pemerintah Daerah mampu meningkatkan daya saing melalui prinsip demokrasi, pemerataan, keadilan dalam pembangunan, peningkatan daya guna, potensi dan keanekaragaman sumber daya daerah.

Perangkat Daerah merupakan unsur penyelenggara pemerintahan daerah yang dalam mencapai keberhasilannya perlu didukung dengan perencanaan yang baik sesuai dengan visi misi organisasi. Pendekatan yang dilakukan adalah melalui perencanaan strategis yang merupakan serangkaian rencana tindakan dan kegiatan mendasar yang dibuat untuk diimplementasikan oleh organisasi dalam rangka pencapaian tujuan organisasi yang telah ditetapkan sebelumnya.

Dinas Perhubungan Kota Serang menjabarkan visi, misi, kepala daerah yang dituangkan ke dalam tujuan, strategi, kebijakan, program, dan kegiatan Pengendalian Operasional dan Rekayasa, angkutan Darat,

Teknis Sarana dan Prasarana, dan Perhubungan Laut melalui pembinaan yang dilaksanakan secara terpadu, sinergis, harmonis dan berkesinambungan sesuai Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Serang serta Kebijakan Nasional sesuai kebutuhan sektoral.

Susunan Organisasi Dinas Perhubungan, terdiri atas:

- a. Kepala Dinas;
- b. Sekretariat, membawahkan:
  1. Sub Bagian Umum dan Kepegawaian;
  2. Sub Bagian Keuangan; dan
  3. Sub Bagian Program Evaluasi dan Pelaporan.
- c. Bidang Lalu Lintas, membawahkan:
  1. Seksi Manajemen Lalu Lintas Jalan;
  2. Seksi Pengendalian Operasional Lalu Lintas Angkutan Jalan; dan
  3. Subkoordinator dan Kelompok Jabatan Fungsional.
- d. Bidang Angkutan, membawahkan:
  1. Seksi Angkutan Darat;
  2. Seksi Pengembangan Angkutan Umum; dan
  3. Subkoordinator dan Kelompok Jabatan Fungsional.
- e. Bidang Sarana dan Prasarana, membawahkan:
  1. Seksi Pemeliharaan dan Pembangunan Penerangan Jalan Umum;
  2. Seksi Pembangunan dan Pemeliharaan Sarana Prasarana Perhubungan; dan
  3. Subkoordinator dan Kelompok Jabatan Fungsional.
- f. Bidang Teknologi dan Keselamatan, membawahkan:
  1. Seksi Teknologi Perhubungan;
  2. Seksi Pengendalian dan Pengawasan Teknologi dan Keselamatan; dan
  3. Subkoordinator dan Kelompok Jabatan Fungsional.

- g. UPTD;
- h. Kelompok Jabatan Fungsional Lainnya; dan
- i. Jabatan Pelaksana

Dinas Perhubungan dipimpin oleh seorang Kepala Dinas yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada Walikota melalui Sekretaris Daerah. Dinas Perhubungan mempunyai tugas membantu Walikota melaksanakan Urusan Pemerintahan dibidang perhubungan yang menjadi kewenangan daerah dan tugas pembantuan yang diberikan kepada daerah. Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud Dinas Perhubungan mempunyai fungsi:

- a. perumusan kebijakan urusan pemerintahan bidang perhubungan;
- b. pelaksanaan kebijakan urusan pemerintahan bidang perhubungan;
- c. pelaksanaan evaluasi dan pelaporan urusan pemerintahan bidang perhubungan;
- d. pelaksanaan administrasi urusan pemerintahan bidang perhubungan; dan
- e. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Walikota terkait dengan tugas dan fungsinya.

### 2.3 Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi Dan Informatika

Dalam rangka memberikan arahan yang jelas pada sektor perhubungan, pariwisata, komunikasi dan informatika, Pemerintah Kota Serang telah menetapkan Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi Dan Informatika sebagai upaya untuk memberikan pedoman dan landasan, dikarenakan di wilayah Kota Serang telah mengalami banyak perkembangan dengan mobilitas yang tinggi dan tentunya berdampak pada peningkatan aktifitas pada sektor perhubungan, pariwisata,

komunikasi dan informatika. Sejalan dengan Undang-Undang Tentang Pemerintahan daerah yang membagi urusan pemerintahan, Pemerintah Daerah mempunyai Kewenangan untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri berdasarkan potensi dan kemampuan yang dimilikinya, oleh karenanya fungsi-fungsi pembinaan, pengendalian dan pengawasan terhadap penyelenggaraan bidang perhubungan, pariwisata, komunikasi dan informatika sangat dibutuhkan. Dengan demikian Pemerintah Kota Serang dituntut untuk lebih meningkatkan tata pengaturan penyelenggaraan di bidang perhubungan, pariwisata, komunikasi dan informatika sesuai dengan fungsinya, dengan berpedoman pada azas kemanfaatan umum, sehingga dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi masyarakat Kota Serang.

Penyelenggaraan kegiatan perhubungan, Komunikasi dan Informatika di Kota Serang diatur melalui Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika. Secara umum, Peraturan Daerah ini berisi tentang segala hal yang berkaitan dengan proses penyelenggaraan bidang perhubungan, komunikasi dan informatika di Kota Serang.

Peraturan daerah ini terdiri atas 10 (sepuluh) bab dimana setiap bab mengatur hal-hal sebagai berikut:

- BAB I Ketentuan Umum
- BAB II mengenai Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- BAB III mengenai Penyelenggaraan Perhubungan Laut
- BAB IV mengenai Penyelenggaraan Perhubungan Udara
- BAB V mengenai Penyelenggaraan Perkeretaapian

- BAB VI mengenai Penyelenggaraan Komunikasi dan Informatika
- BAB VII mengenai Pengawasan dan Pengendalian
- BAB VIII mengenai Ketentuan Penyidikan
- BAB IX mengenai Ketentuan Pidana
- BAB X mengenai Ketentuan Penutup.

Peraturan daerah ini merupakan sebagai pedoman dan landasan serta memberikan arahan yang jelas pada sektor perhubungan, komunikasi dan informatika di Kota Serang.

#### 2.4 Penataan Perangkat Daerah

Kota Serang telah menetapkan aturan yang dibuat oleh Pemerintah Pusat yaitu berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 18 tahun 2016 tentang Perangkat Daerah. Adanya peraturan tersebut maka pemerintah Kota Serang membentuk Perda Nomor 7 tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kota Serang sebagaimana diubah dengan Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 9 Tahun 2020 Tentang perubahan atas peraturan Daerah Kota Serang Nomor 7 Tahun 2016 Tentang Pembentukan Dan Susunan Perangkat Daerah Kota Serang. Perubahan SOTK (susunan organisasi dan tata kerja) diatur pula dengan peraturan Walikota Serang. Dalam peraturan tersebut hal ini dimaksudkan untuk merampingkan dan memperbaiki sistem pemerintahan. Dalam penyusunan Perangkat Daerah ini dimaksudkan untuk menggabungkan dan/atau memperbaiki Perangkat Daerah yang memiliki tugas dan fungsi sesuai tingkatannya.

Menurut Peraturan Daerah Nomor 7 Tahun 2016 tentang pembentukan dan susunan perangkat daerah Kota Serang sebagaimana

diubah dengan Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 9 Tahun 2020 Tentang perubahan atas peraturan Daerah Kota Serang Nomor 7 Tahun 2016 Tentang Pembentukan Dan Susunan Perangkat Daerah Kota Serang, urusan Perhubungan dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan yang menyelenggarakan urusan Perhubungan.

## 2.5 Undang-undang (UU) Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja

Pasca terbitnya Undang-undang (UU) Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang, mengamanatkan kepada pemerintah daerah untuk secepatnya melakukan penyesuaian segala produk hukum yang telah dimiliki di tingkat daerah, baik berupa Peraturan Daerah maupun peraturan Kepala Daerah.

UU Cipta Kerja adalah undang-undang yang bertujuan untuk menciptakan lapangan kerja dan meningkatkan investasi di Indonesia dengan mengurangi persyaratan peraturan untuk izin usaha dan pembebasan tanah. UU ini disahkan oleh DPR RI pada tanggal 5 Oktober 2020 dan diundangkan pada tanggal 2 November 2020. UU ini merupakan bagian dari omnibus law, yaitu jenis peraturan perundang-undangan yang mengubah, mencabut, atau menambah beberapa undang-undang sekaligus.

UU Cipta Kerja mengatur berbagai aspek, seperti informasi, pers, pos, dan periklanan, keagamaan, ibadah, dan penyelenggaraan haji, kehutanan dan perkebunan, kesehatan, ketenagakerjaan, konstruksi,

sipil, arsitek, bangunan, dan infrastruktur, pariwisata dan kebudayaan, penanaman modal dan investasi, pendidikan, perikanan dan kelautan, perlindungan usaha, perusahaan, badan usaha, perdagangan, pertambangan migas, mineral dan energi, pangan, pertanian dan peternakan, telekomunikasi, informatika, siber, dan internet, transportasi darat/laut/udara, pertahanan dan keamanan, militer, perizinan, pelayanan publik, perindustrian, perumahan, permukiman.

UU Cipta Kerja juga mengalami beberapa perubahan sejak diundangkan. Pada tanggal 31 Maret 2023, UU ini digantikan oleh Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang (Perpu) Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja yang ditetapkan menjadi UU Nomor 6 Tahun 2023. Perpu ini dilakukan untuk melaksanakan putusan Mahkamah Konstitusi yang mengabulkan sebagian permohonan uji materi terhadap UU Cipta Kerja. Selain itu, UU Cipta Kerja juga mengubah beberapa undang-undang lainnya yang berkaitan dengan cipta kerja.

Menteri dalam Negeri melalui Direktorat Otonomi Daerah telah mengeluarkan surat No.188/1518/OTDA tanggal 9 Maret 2021 kepada Gubernur dan Ketua DPRD provinsi dan Kabupaten/Kota perihal identifikasi Perda dan Perkada tindaklanjut UU No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja.

Peraturan di tingkat daerah dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 dan perubahannya dibagi menjadi peraturan daerah provinsi dan peraturan daerah kabupaten/kota. 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. Dalam

penyusunan program Pembentukan Perda (Propemperda) untuk yang menjadi kewenangan provinsi, Kabupaten/Kota, penyusunan daftar rancangan peraturan daerah provinsi didasarkan atas:

- a. perintah peraturan perundang-undangan lebih tinggi;
- b. rencana pembangunan daerah;
- c. penyelenggaraan otonomi daerah dan tugas pembantuan; dan
- d. aspirasi masyarakat daerah.

Dalam keadaan tertentu, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) provinsi, Kabupaten/Kota atau gubernur, Bupati/Walikota dapat mengajukan rancangan peraturan daerah provinsi di luar program pembentukan Perda provinsi, Kabupaten/Kota:

- a. untuk mengatasi keadaan luar biasa, keadaan konflik, atau bencana alam;
- b. akibat kerja sama dengan pihak lain; dan
- c. keadaan tertentu lainnya yang memastikan adanya urgensi atas suatu rancangan peraturan daerah provinsi yang dapat disetujui bersama oleh alat kelengkapan DPRD provinsi yang khusus menangani bidang legislasi dan biro hukum.

Peraturan daerah (perda) ditetapkan oleh daerah setelah mendapat persetujuan DPRD. Perda dibentuk untuk menyelenggarakan otonomi daerah provinsi, kabupaten, atau kota. Perda adalah penjabaran lebih lanjut mengenai peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi dengan memperhatikan ciri khas masing-masing daerah dan tidak boleh bertentangan dengan kepentingan umum dan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi.

## 2.6 Peraturan Pemerintah Nomor 37 tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur ketentuan mengenai Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang memerlukan peraturan lebih lanjut dalam pelaksanaannya. Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas. Keadaan keamanan Lalu lintas dan Angkutan Jalan tersebut tidak dapat dipisahkan dengan keamanan secara umum sehingga pengaturan dalam menangani masalah keamanan lalu lintas dan angkutan jalan tidak dapat dipisahkan dengan pengaturan dalam menangani masalah keamanan umum.

Dengan pertimbangan tersebut maka peraturan pelaksanaan mengenai keamanan lalu lintas dan angkutan jalan yang merupakan kewenangan dari Kepolisian Negara Republik Indonesia diatur tersendiri. Dengan demikian maka Peraturan Pemerintah ini hanya mengatur mengenai keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

Ruang lingkup dalam Peraturan Pemerintah ini mengatur mengenai Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ), pelaksanaan dan pengendalian pelaksanaan RUNK LLAJ yang dilaksanakan terkordinasi dalam wadah Forum Lalu lintas dan Angkutan Jalan dengan menggunakan Manajemen Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kewajiban perusahaan angkutan umum yang terdiri dari sistem manajemen keselamatan perusahaan angkutan umum dan alat pemberi informasi kecelakaan lalu lintas, dan pengawasan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

Pengaturan RUNK LLAJ dimaksudkan agar terdapat dokumen perencanaan yang digunakan sebagai acuan bersama semua pemangku

kepentingan agar program keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan saling mengisi dan sinergi.

Agar pelaksanaan RUNK LLAJ tersebut dapat dilaksanakan secara terkoordinasi dan memastikan terlaksananya program keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan maka diselenggarakan manajemen keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan yang unsurnya terdiri atas pencapaian sasaran dan hasil yang diinginkan yang telah ditetapkan dalam RUNK LLAJ, tindakan langsung untuk mewujudkan keselamatan, serta dukungan fungsi yang dibutuhkan untuk melakukan tindakan langsung dalam upaya pencapaian sasaran.

Dalam pelaksanaan manajemen keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan pengawasan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan melalui audit, inspeksi, serta pengamatan dan pemantauan.

| <p><b>Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi Dan Informatika</b></p>  | <p><b>Penyesuaian</b></p>   |
|---|---|
| <p>Belum ada muatan materi yang mengatur tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan karena Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi Dan Informatika ditetapkan sebelum Peraturan Pemerintah Nomor 37 tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diundangkan.</p> | <p>Peraturan Pemerintah Nomor 37 tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur mengenai:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Perencanaan KLLAJ;</li> <li>b. pelaksanaan dan pengendalian KLLAJ;</li> <li>c. Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum;</li> <li>d. alat pemberi informasi Kecelakaan Lalu Lintas; dan</li> <li>e. pengawasan KLLAJ.</li> </ol> |

|  |   |
|--|---|
|  |   |
|  | <p style="text-align: center;">Bagian Keempat<br/>Penyusunan dan Penetapan<br/>Rencana Aksi<br/>Keselamatan Lalu Lintas dan<br/>Angkutan Jalan Kabupaten/Kota</p> <p style="text-align: center;">Pasal 11</p> <p>(1) RAK LLAJ Kabupaten/Kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) huruf c, memuat:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. sasaran Pemerintah Kabupaten/Kota;</li> <li>b. arah kebijakan strategis berdasarkan RUNK LLAJ, RAK LLAJ Kementerian/Lembaga, dan RAK LLAJ Provinsi;</li> <li>c. kebutuhan regulasi daerah dan tatanan kelembagaan Pemerintah Kabupaten/Kota;</li> <li>d. rencana aksi dan target kinerja; dan</li> <li>e. rencana pendanaan.</li> </ol> <p>(2) RAK LLAJ Kabupaten/Kota sebagaimana dimaksud pada ayat (1), disusun berdasarkan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. RUNK LLAJ;</li> <li>b. RAK LLAJ Kementerian/Lembaga;</li> <li>c. RAK LLAJ Provinsi; dan</li> <li>d. Rencana pembangunan jangka panjang dan rencana pembangunan jangka menengah Kabupaten/Kota.</li> </ol> <p>(3) RAK LLAJ Kabupaten/Kota ditetapkan dengan Peraturan Bupati/Walikota.</p> <p>(4) RAK LLAJ Kabupaten/Kota sebagaimana dimaksud pada ayat (2), berlaku selama 5 (lima) tahun dan dilakukan evaluasi secara berkala setiap tahun.</p> <p style="text-align: center;">BAB III<br/>PELAKSANAAN DAN<br/>PENGENDALIAN<br/>Bagian Kesatu<br/>Umum</p> <p style="text-align: center;">Pasal 12</p> <p>(1) Pelaksanaan dan pengendalian RUNK LLAJ, RAK LLAJ</p> |

Kementerian/Lembaga, RAK LLAJ Provinsi, dan RAK LLAJ Kabupaten/Kota dilakukan secara terkoordinasi oleh penanggung jawab pilar keselamatan dengan menggunakan Manajemen KLLAJ.

(2) Manajemen KLLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

- a. pencapaian sasaran atau hasil yang diinginkan;
- b. pelaksanaan tindakan langsung secara sinergi; dan
- c. pemberian dukungan fungsi.

(3) Koordinasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan melalui Forum LLAJ sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

(4) Pelaksanaan RUNK LLAJ, RAK LLAJ Kementerian/Lembaga, RAK LLAJ Provinsi, dan RAK LLAJ Kabupaten/Kota sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan evaluasi secara berkala setiap 3 (tiga) bulan.

### Pasal 13

(1) Pencapaian sasaran atau hasil yang diinginkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 ayat (2) huruf a 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. pemenuhan persyaratan penyelenggaraan kompetensi pengemudi kendaraan bermotor;
- d. penegakan hukum ketentuan keselamatan

|  |  |
|--|--|
|  | <p>berlalu lintas; dan</p> <p>e. penanganan korban kecelakaan.</p> <p>(3) Dalam melaksanakan tindakan langsung secara sinergi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus didukung fungsi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. koordinasi;</li> <li>b. regulasi;</li> <li>c. pendanaan;</li> <li>d. promosi/sosialisasi;</li> <li>e. kerja sama dalam rangka pertukaran ilmu pengetahuan dan teknologi Keselamatan Lalu Lintas; dan/atau</li> <li>f. penelitian dan pengembangan KLLAJ.</li> </ol> <p style="text-align: center;">Bagian Ketiga<br/>Pelaksanaan dan Pengendalian Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi dan Kabupaten/Kota.</p> <p style="text-align: center;">Pasal 15</p> <p>(1) Pemenuhan persyaratan laik fungsi jalan provinsi, kabupaten/kota paling sedikit dilakukan dengan cara:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. melaksanakan pembangunan jalan;</li> <li>b. melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan;</li> <li>c. melakukan uji laik fungsi jalan;</li> <li>d. melaksanakan pemantauan dan penilaian kondisi jalan;</li> <li>e. melakukan inspeksi jalan; dan</li> <li>f. melakukan audit jalan.</li> </ol> <p>(2) Pemenuhan persyaratan keselamatan kendaraan bermotor provinsi, kabupaten/kota paling sedikit melalui:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor;</li> <li>b. penerbitan kartu uji kendaraan bermotor;</li> <li>c. penerbitan tanda uji kendaraan bermotor; dan</li> <li>d. pelaksanaan akreditasi unit pengujian kendaraan bermotor.</li> </ol> |
|--|--|

- (3) Pemenuhan persyaratan penyelenggaraan kompetensi Pengemudi kendaraan bermotor provinsi, kabupaten/kota paling sedikit melalui pelaksanaan:
- a. pengujian surat izin mengemudi;
  - b. pelaksanaan penerbitan surat izin mengemudi;
  - c. pelaksanaan pencabutan dan pemblokiran surat izin mengemudi; dan
  - d. pelaksanaan inspeksi, audit, dan pemantauan.
- (4) Penegakan hukum ketentuan persyaratan keselamatan berlalu lintas provinsi, kabupaten/kota paling sedikit dilakukan terhadap pelanggaran:
- a. persyaratan keselamatan jalan;
  - b. tata cara berlalu lintas;
  - c. persyaratan mengemudi;
  - d. persyaratan teknis dan laik jalan;
  - e. tata cara muat; dan
  - f. pelaksanaan uji kendaraan bermotor.
- (5) Penanganan korban kecelakaan provinsi, kabupaten/kota 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.
- (6) Pelaksanaan tindakan langsung secara bersinergi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sampai dengan ayat (5) dilaksanakan berdasarkan kewenangan pemerintah daerah provinsi, pemerintah daerah kabupaten/kota.

BAB IV  
KEWAJIBAN PERUSAHAAN  
ANGKUTAN UMUM  
Bagian Kesatu

Sistem Manajemen Keselamatan  
Perusahaan Angkutan Umum  
Pasal 16

- (1) Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum meliputi:
- a. komitmen dan kebijakan;
  - b. pengorganisasian;
  - c. manajemen bahaya dan risiko;
  - d. fasilitas pemeliharaan dan perbaikan kendaraan bermotor;
  - e. dokumentasi dan data;
  - f. peningkatan kompetensi dan pelatihan;
  - g. tanggap darurat;
  - h. pelaporan kecelakaan internal;
  - i. monitoring dan evaluasi; dan
  - j. pengukuran kinerja.
- (2) Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh petugas atau unit yang bertanggung jawab di bidang sistem manajemen keselamatan angkutan umum.

Pasal 17

Komitmen dan kebijakan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (1) huruf a dinyatakan dalam visi, misi, kebijakan, dan sasaran perusahaan yang ingin dicapai untuk meningkatkan kinerja keselamatan dalam pelayanan angkutan umum.

Pasal 18

Pengorganisasian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (1) huruf b berisi struktur organisasi, tugas dan fungsi unit organisasi perusahaan angkutan umum.

Pasal 19

Manajemen bahaya dan risiko sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (1) huruf c merupakan standar prosedur operasi untuk:

- a. menetapkan prosedur analisa risiko;
- b. melakukan analisa risiko setiap

- kegiatan;
- c. mendokumentasikan semua hasil analisa risiko; dan
  - d. melakukan pengendalian risiko.

Pasal 20

Fasilitas pemeliharaan dan perbaikan kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (1) huruf d berupa tersedianya fasilitas penyimpanan suku cadang serta pemeliharaan dan perbaikan kendaraan bermotor yang digunakan untuk mendukung kegiatan perusahaan.

Pasal 21

Dokumentasi dan data sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (1) huruf e berupa tersedianya dokumentasi dan data terkait dengan penyelenggaraan kegiatan operasional perusahaan dalam mendukung pencapaian kinerja keselamatan.

Pasal 22

Peningkatan kompetensi dan pelatihan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (1) huruf f berupa:

- a. terpenuhinya persyaratan kompetensi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan
- b. adanya program pelatihan bagi tenaga kerja sesuai dengan kebutuhan terutama bidang pekerjaan yang mengandung risiko tinggi secara berkala.

Pasal 23

Tanggap darurat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (1) huruf g berupa standar prosedur operasi untuk menghadapi setiap keadaan darurat yang meliputi:

- a. pengembangan dan penerapan manajemen tanggap darurat;
- b. identifikasi semua potensi keadaan darurat yang mungkin timbul dalam kegiatan operasi; dan
- c. sistem manajemen krisis dan tanggap darurat.

Pasal 24

Pelaporan kecelakaan internal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (1) huruf h merupakan laporan setiap kecelakaan lalu lintas yang memuat:

- a. lokasi kejadian kecelakaan;
- b. kondisi lingkungan sekitar tempat kejadian kecelakaan; dan
- c. identifikasi faktor penyebab kecelakaan.

#### Pasal 25

Monitoring dan evaluasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (1) huruf i merupakan kegiatan tinjau ulang yang dilakukan secara berkala dalam waktu 3 (tiga) bulan untuk mengetahui kelemahan dan kelebihan pelaksanaan keselamatan dalam perusahaan.

#### Pasal 26

- (1) Pengukuran kinerja sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (1) huruf j merupakan kegiatan berkala untuk mengetahui tingkat keselamatan pelayanan angkutan yang dinyatakan dengan:
  - a. Ratio antara jumlah kejadian kecelakaan dengan kendaraan kilometer; dan
  - b. Ratio antara korban kecelakaan dengan kejadian kecelakaan.
- (2) Perusahaan harus membuat, mengembangkan, dan melaksanakan standar prosedur operasi pemantauan dan pengukuran kinerja keselamatan secara berkala dan mendokumentasikan hasilnya.

#### Pasal 27

Perusahaan Angkutan Umum wajib membuat, melaksanakan, dan menyempurnakan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum dengan berpedoman pada RUNK LLAJ.

#### Pasal 28

- (1) Pembuatan Sistem Manajemen

Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 dilakukan dalam jangka waktu paling lama 3 (tiga) bulan sejak izin penyelenggaraan angkutan umum diberikan.

- (2) Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum yang telah dibuat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaporkan kepada pemberi izin penyelenggaraan angkutan umum sesuai dengan kewenangannya.

#### Pasal 29

Dalam pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 dilakukan:

- a. penilaian oleh Pemerintah;
- b. pemberian bimbingan teknis dan bantuan teknis; dan
- c. pengawasan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.

#### Pasal 30

- (1) Penyempurnaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 dapat dilakukan dalam hal:

- a. perubahan RUNK LLAJ yang berpengaruh pada perusahaan angkutan;
- b. perubahan teknologi; dan
- c. perubahan manajemen perusahaan angkutan;

- (2) Penyempurnaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaporkan kembali kepada menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.

#### Pasal 31

- (1) Perusahaan Angkutan Umum yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 dikenai sanksi administratif berupa:

- a. peringatan tertulis;
- b. pembekuan izin; dan
- c. pencabutan izin.

(2) Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, gubernur, dan bupati/walikota sesuai kewenangan.

#### Pasal 32

(1) Sanksi administratif berupa peringatan tertulis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (1) dikenai paling banyak 2 (dua) kali dengan jangka waktu masing-masing 30 (tiga puluh) hari.

(2) Dalam hal pemegang izin tetap tidak melaksanakan kewajiban setelah berakhirnya jangka waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dikenai pembekuan izin berupa pembekuan kartu pengawasan.

(3) Dalam jangka waktu 60 (enam puluh) hari sejak pemegang izin tetap tidak melaksanakan kewajiban setelah berakhirnya jangka waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dikenai pembekuan izin berupa pembekuan kartu pengawasan.

(4) Ketentuan mengenai pembekuan izin dan pencabutan izin dilaksanakan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.

#### Pasal 33

(1) Pemerintah dan Pemerintah Daerah melaksanakan pembinaan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum yang dilaksanakan oleh perusahaan angkutan umum.

(2) Dalam rangka pembinaan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud pada

ayat (1), menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan menyiapkan pedoman pembuatan, pelaksanaan, dan penyempurnaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.

(3) Pembinaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) 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.

#### Pasal 34

Ketentuan lebih lanjut mengenai pedoman Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum dan tata cara pembinaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 ayat (2) diatur dengan Peraturan Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.

#### Bagian Kedua

Alat Pemberi Informasi Kecelakaan  
Lalu lintas

#### Pasal 35

- (1) Kendaraan bermotor umum harus dilengkapi dengan alat pemberi informasi terjadinya kecelakaan lalu lintas ke pusat kendali sistem keselamatan LLAJ.
- (2) Alat pemberi informasi kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan perangkat elektronik yang berfungsi untuk menyampaikan informasi dan melakukan komunikasi dengan

menggunakan isyarat, gelombang radio, dan/atau gelombang satelit untuk memberikan informasi dan komunikasi terjadinya kecelakaan lalu lintas.

#### Pasal 36

Alat Pemberi Informasi Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 harus memenuhi persyaratan:

- a. gelombang harus dapat diterima tanpa terputus-putus dalam segala cuaca;
- b. secara otomatis dapat mengirimkan sinyal ke pusat kendali;
- c. dapat menyimpan data yang setiap saat dapat digunakan sebagai bahan analisa;
- d. tetap berfungsi dalam kondisi terendam air dan terbakar; dan
- e. didukung oleh jaringan penyelenggara telekomunikasi.

### BAB V

## PENGAWASAN KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

### Bagian Kesatu Umum

#### Pasal 37

- (1) 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 meliputi bidang:
  - a. jalan;
  - b. sarana dan prasarana; dan
  - c. pengemudi kendaraan bermotor.
- (3) Pengawasan terhadap pelaksanaan program KLLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh masing-masing instansi pembina LLAJ dan dikoordinasikan dalam forum LLAJ.

#### Pasal 38

- (1) Hasil pengawasan melalui Audit Bidang KLLAJ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37 ayat (1) huruf a berupa rekomendasi dalam rangka peningkatan KLLAJ.
- (2) Hasil pengawasan melalui Inspeksi Bidang KLLAJ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37 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 37 ayat (1) huruf c berupa laporan perkembangan situasi dan kondisi KLLAJ.

Pasal 39

- (1) Hasil pengawasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 38 harus ditindaklanjuti dengan tindakan korektif dan/atau penegakan hukum.
- (2) Tindakan korektif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
  - a. perbaikan kinerja terhadap obyek audit dan inspeksi; dan
  - b. perubahan kebijakan dan/atau regulasi KLLAJ;
- (3) Penegakan hukum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa pengenaan sanksi administratif sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Bagian Kedua  
 Audit Bidang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan  
 Paragraf 1  
 Umum

Pasal 40

- (1) Audit Bidang KLLAJ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37 ayat (1) huruf a dilakukan oleh auditor independen yang ditentukan oleh pembina LLAJ.
- (2) Auditor independen sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan auditor

yang tidak terlibat langsung dengan kegiatan yang diaudit serta memiliki kompetensi.

Pasal 41

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara Audit Bidang KLLAJ serta standar kompetensi auditor diatur dengan Peraturan Menteri/Kepala Lembaga masing-masing pembina LLAJ.

Paragraf 2  
Audit di Bidang Jalan

Pasal 42

- (1) Audit di bidang jalan dilakukan pada:
  - a. jalan baru dan/atau jalan yang ditingkatkan; dan
  - b. jalan yang sudah beroperasi.
- (2) Audit jalan baru dan/atau jalan yang ditingkatkan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilakukan pada tahap:
  - a. perencanaan;
  - b. desain awal;
  - c. desain rinci;
  - d. konstruksi; dan
  - e. sebelum operasi.
- (3) Audit terhadap jalan yang sudah beroperasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilaksanakan sesuai kebutuhan.

Pasal 43

- (1) Audit di bidang jalan dilakukan oleh auditor independen yang ditentukan oleh pembina jalan.
- (2) Pembina jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri dari:
  - a. menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang jalan, untuk jalan nasional;
  - b. gubernur, untuk jalan provinsi; dan
  - c. bupati/walikota, untuk jalan kabupaten/kota.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pelaksanaan audit bidang jalan dan persyaratan auditor independen diatur dengan Peraturan Menteri yang menyelenggarakan

urusan pemerintahan di bidang jalan.

Paragraf 3  
Audit di Bidang Sarana dan Prasarana  
Lalu Lintas dan Angkutan Jalan  
Pasal 44

- (1) Audit di bidang sarana dan prasarana LLAJ meliputi audit terhadap:
  - a. perlengkapan jalan dan fasilitas pendukung untuk jalan baru dan/atau jalan yang ditingkatkan;
  - b. terminal;
  - c. unit pengujian kendaraan bermotor;
  - d. unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor; dan
  - e. perusahaan angkutan umum.
- (2) Audit terhadap perlengkapan jalan dan fasilitas pendukung untuk jalan baru dan/atau jalan yang ditingkatkan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilaksanakan oleh:
  - a. menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, untuk perlengkapan jalan dan fasilitas pendukung yang berada di jalan nasional;
  - b. gubernur, untuk perlengkapan jalan dan fasilitas pendukung yang berada di jalan provinsi; dan
  - c. bupati/walikota, untuk perlengkapan jalan dan fasilitas pendukung yang berada di jalan kabupaten/kota.
- (3) Audit terhadap terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilaksanakan oleh:
  - a. menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan,

- untuk terminal tipe A;
- b. gubernur, untuk terminal tipe B; dan
- c. bupati/walikota, untuk terminal tipe C.

- (4) Audit terhadap unit pengujian kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c dilaksanakan oleh Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.
- (5) Audit terhadap unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d dilaksanakan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.
- (6) Audit terhadap perusahaan angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf e dilaksanakan oleh pejabat yang menerbitkan izin.

#### Bagian Ketiga

#### Inspeksi Bidang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Paragraf 1 Umum

#### Pasal 46

- (1) Inspeksi Bidang KLLAJ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37 ayat (1) huruf b dilaksanakan oleh inspektur atau petugas yang ditunjuk oleh instansi/kepala masing-masing pembina LLAJ.
- (2) Inspektur atau petugas yang ditunjuk oleh instansi/kepala masing-masing pembina LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memiliki kompetensi sesuai dengan bidangnya.

#### Pasal 47

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara Inspeksi Bidang KLLAJ serta standar kompetensi inspektur diatur dengan peraturan

menteri/kepala lembaga masing-masing pembina LLAJ.

Paragraf 2  
Inspeksi Bidang Jalan  
Pasal 48

- (1) Inspeksi Bidang KLLAJ yang dilaksanakan di bidang jalan dilakukan terhadap jalan yang sudah beroperasi.
- (2) Inspeksi Bidang KLLAJ yang dilaksanakan di bidang jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan tanggung jawab pembina yang bertanggung jawab di bidang jalan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pelaksanaan inspeksi bidang jalan diatur dengan Peraturan Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang jalan.

Paragraf 3  
Inspeksi Bidang Sarana dan Prasarana  
Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pasal 49

- (1) Inspeksi bidang sarana dan prasarana LLAJ meliputi inspeksi:
  - a. perlengkapan jalan dan fasilitas pendukung untuk jalan yang sudah dioperasikan;
  - b. terminal;
  - c. unit pengujian kendaraan bermotor;
  - d. unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor; dan
  - e. perusahaan angkutan umum.
- (2) Inspeksi terhadap perlengkapan jalan dan fasilitas pendukung untuk jalan yang sudah dioperasikan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilaksanakan oleh:
  - a. menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, untuk perlengkapan jalan dan fasilitas pendukung yang berada di jalan nasional;
  - b. gubernur, untuk

perlengkapan jalan dan fasilitas pendukung yang berada di jalan provinsi; dan

c. bupati/walikota, untuk perlengkapan jalan dan fasilitas pendukung yang berada di jalan kabupaten/kota.

(3) Inspeksi terhadap terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilaksanakan oleh:

a. menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, untuk terminal tipe A;

b. gubernur, untuk terminal tipe B; dan

c. bupati/walikota, untuk terminal tipe C.

(4) Inspeksi terhadap unit pengujian kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c dilaksanakan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan dalam bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.

(5) Inspeksi terhadap unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d dilaksanakan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.

#### Paragraf 4

#### Inspeksi Bidang Pengemudi Kendaraan Bermotor

#### Pasal 50

(1) Inspeksi di bidang pengemudi kendaraan bermotor dilakukan terhadap Satuan Penyelenggara Administrasi Surat Izin Mengemudi.

(2) Inspeksi bidang pengemudi kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Bagian Keempat  
Pengamatan dan Pemantauan  
Bidang Keselamatan Lalu Lintas  
dan Angkutan Jalan

Pasal 51

- (1) Pengamatan dan Pemantauan Bidang KLLAJ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37 ayat (1) huruf c meliputi kegiatan:
- a. pencatatan kondisi faktual dan permasalahan masing-masing bidang;
  - b. evaluasi dan penilaian terhadap perkembangan KLLAJ sesuai dengan bidangnya masing-masing; dan
  - c. pelaporan secara berkala perkembangan KLLAJ sesuai dengan bidangnya masing-masing.
- (2) Pengamatan dan Pemantauan Bidang KLLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan secara berkelanjutan oleh masing-masing pembina LLAJ sesuai dengan tugas, fungsi, dan kewenangannya.

Pasal 52

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara Pengamatan dan Pemantauan Bidang KLLAJ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 diatur dengan:

- a. Peraturan Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang jalan untuk pengamatan dan pemantauan di bidang jalan.
- b. Peraturan Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, untuk pengamatan dan pemantauan;
- c. perlengkapan jalan dan fasilitas pendukung untuk jalan yang sudah dioperasikan;
- d. terminal;
- e. unit pengujian kendaraan bermotor;
- f. unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor; dan
- g. perusahaan angkutan umum.

|  |   |
|--|---|
|  | h. Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk pengamatan dan pemantauan di bidang pengemudi. |
|--|---|

2.7 PP No. 30 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Amanat untuk menetapkan Peraturan Pemerintah tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dari ketentuan Pasal 55 dan Pasal 185 huruf b Undang-Undang tentang Cipta Kerja menjadi latar belakang terbitnya PP No. 30 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya.

Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menurut PP No. 30 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus memiliki analisis dampak lalu lintas bahwa setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan wajib dilakukan analisis dampak Lalu Lintas. Dokumen analisis dampak Lalu Lintas terintegrasi dengan dokumen analisis mengenai dampak lingkungan hidup atau upaya pengelolaan lingkungan hidup dan upaya pemantauan lingkungan hidup.

PP No. 30 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa hasil analisis dampak Lalu Lintas yang terintegrasi dengan analisis mengenai dampak lingkungan

hidup atau upaya pengelolaan lingkungan hidup dan upaya pemantauan lingkungan hidup dilaksanakan dalam rangka memenuhi Perizinan Berusaha dalam kegiatan pendirian bangunan.

PP No. 30 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mencabut dan menyatakan tidak berlaku ketentuan-ketentuan di bawah ini:

- a. Pasal 47, Pasal 48, Pasal 49, Pasal 50, Pasal 51, Pasal 52, Pasal 53, Pasal 54, Pasal 55, Pasal 56, Pasal 57, Pasal 58, dan Pasal 59 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);
- b. Pasal 122, Pasal 123, Pasal 124, Pasal 125, Pasal 127, Pasal 129, Pasal 130, Pasal 131, Pasal 133, Pasal 134, Pasal 140, Pasal 143, Pasal 160, Pasal 161, Pasal 172, dan Pasal 174 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317);
- c. Pasal 19, Pasal 20, Pasal 70, Pasal 73, Pasal 74, Pasal 77, Pasal 78, Pasal 79, Pasal 81, Pasal 86, dan Pasal 101 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); dan
- d. Pasal 42, Pasal 65, Pasal 67, Pasal 68, Pasal 72, Pasal 78 ayat (1), Pasal 107, Pasal 108, Pasal 109, Pasal 110, Pasal 111, dan Pasal 120 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594).

Peraturan Pemerintah Nomor 30 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ditetapkan di Jakarta pada tanggal 2 Februari 2021 oleh Presiden Joko Widodo. Peraturan Pemerintah Nomor 30 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diundangkan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Yasonna H. Laoly di Jakarta pada tanggal 2 Februari 2021.

Agar setiap orang mengetahuinya. Peraturan Pemerintah Nomor 30 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ditempatkan pada Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40. Penjelasan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 30 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ditempatkan pada Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642.

Pertimbangan dalam PP No. 30 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah untuk melaksanakan ketentuan Pasal 55 dan Pasal 185 huruf b Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, perlu menetapkan Peraturan Pemerintah tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dasar Hukum PP 30 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah:

1. Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. 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);
3. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);

Peraturan Pemerintah ini mengatur antara lain mengenai ketentuan-ketentuan terkait analisis dampak Lalu Lintas, pengujian dan rancang bangun Kendaraan Bermotor, penyelenggaraan Terminal, Perizinan Berusaha bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta subsidi penyelenggaraan angkutan, sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja.

Dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, rencana pembangunan suatu pusat kegiatan wajib dilakukan analisis dampak Lalu Lintas sesuai dengan kategori skala dampak bangkitan Lalu Lintas yang ditimbulkan. Untuk memberikan kemudahan berusaha bagi para pelaku usaha, dokumen analisis dampak Lalu Lintas dimaksud terintegrasi dengan dokumen analisis mengenai dampak lingkungan hidup atau upaya pengelolaan lingkungan hidup dan upaya pemantauan lingkungan hidup.

Peraturan Pemerintah ini telah menampung berbagai perubahan pengaturan yang terkait dengan penyelenggaraan pengujian dan rancang bangun Kendaraan Bermotor. Hal ini dimaksudkan untuk meningkatkan kualitas kinerja pengujian Kendaraan Bermotor sekaligus kemudahan pelayanan kepada masyarakat sehingga dapat diwujudkan keselamatan sarana yang lebih baik. Penyelenggaraan pengujian Kendaraan Bermotor dapat dikerjasamakan badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, badan usaha milik desa, dan swasta.

Berikut sandingan Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi Dan Informatika dengan PP No. 30 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

|   |   |
|---|---|
| <p align="center"><b>Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13<br/>Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan<br/>Perhubungan, Komunikasi Dan<br/>Informatika</b></p>   | <p align="center"><b>PENYESUAIAN</b></p>  |
| <p align="center">BAB I<br/>KETENTUAN UMUM<br/>Pasal 1</p>  |   |
| <p>Dinas adalah Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang.</p> <p>Kepala Dinas adalah Kepala Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang.</p>   | <p>Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 9 Tahun 2020 Tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 7 Tahun 2016 Tentang Pembentukan Dan Susunan Perangkat Daerah Kota Serang dalam Pasal I menetapkan bahwa Dinas Perhubungan Tipe A menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang Perhubungan dan Dinas Komunikasi dan Informatika Tipe A menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang Komunikasi dan informatika, bidang statistik dan bidang persandian</p> |
| <p align="center">Bagian Ketiga<br/>Terminal Penumpang Type C<br/>Pasal 8</p> <p>(1) Untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang, serta perpindahan moda angkutan yang terpadu dan pengawasan angkutan diselenggarakan Terminal penumpang type c.</p> <p>(2) Terminal penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. lokasi;</li> <li>b. teknis; dan</li> <li>c. pelayanan.</li> </ol> <p>(3) Terminal penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan Terminal yang fungsi utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan atau perdesaan ditetapkan dengan Keputusan Walikota.</p> <p>(4) Ketentuan mengenai Terminal penumpang type c diatur dengan Peraturan Walikota.</p> | <p>Sudah diatur dalam Peraturan Daerah Tentang Terminal Tipe C.</p>   |
| <p align="center">Bagian Ketiga<br/>Fasilitas Parkir Umum<br/>Paragraf 1</p>  | <p>Diatur dalam Peraturan Daerah Tentang Penyelenggaraan Perparkiran.</p>   |

| <p align="center"><b>Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13<br/>Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan<br/>Perhubungan, Komunikasi Dan<br/>Informatika</b></p>   | <p align="center"><b>PENYESUAIAN</b></p> |
|---|--|
| <p>Fasilitas Parkir Umum di Luar Ruang Milik Jalan</p> <p align="center">Pasal 9</p> <p>(1) Fasilitas parkir untuk umum di luar ruang milik jalan dapat berupa taman parkir dan/atau gedung parkir.</p> <p>(2) Fasilitas parkir untuk umum di luar ruang milik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diperuntukkan untuk sepeda dan kendaraan bermotor.</p> <p>(3) Fasilitas parkir sepeda sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus berupa lokasi yang mudah diakses, aman, dan nyaman.</p> <p>(4) Penetapan lokasi fasilitas parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (3) harus memperhatikan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. rencana umum tata ruang;</li> <li>b. analisis dampak lalu lintas;</li> <li>c. kemudahan bagi pengguna jasa; dan</li> <li>d. kelestarian fungsi lingkungan hidup.</li> </ul> <p>(5) Lokasi fasilitas parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (4) ditetapkan dengan Keputusan Walikota.</p> <p align="center">Paragraf 2<br/>Perizinan</p> <p align="center">Pasal 10</p> <p>(1) Penyediaan fasilitas parkir untuk umum di luar ruang milik jalan wajib memiliki izin.</p> <p>(2) Penyelenggaraan fasilitas parkir di luar ruang milik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan oleh perseorangan Warga Negara Indonesia dan/atau Badan Hukum Indonesia berupa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. usaha khusus perparkiran; atau</li> <li>b. penunjang usaha pokok.</li> </ul> <p>(3) Izin penyelenggaraan fasilitas parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan oleh Walikota.</p> <p>(4) Dalam penyelenggaraan fasilitas parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (3), Walikota melakukan pengawasan secara berkala.</p> <p align="center">Paragraf 3<br/>Kewajiban Penyelenggara Fasilitas Parkir di Luar Ruang Milik Jalan</p> <p align="center">Pasal 11</p> <p>(1) Penyelenggara fasilitas parkir untuk umum di luar ruang milik jalan wajib:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. menyediakan tempat parkir sesuai dengan standar teknis yang ditentukan;</li> <li>b. melengkapi fasilitas parkir paling sedikit berupa rambu, marka dan media informasi tarif, waktu, ketersediaan ruang parkir, dan</li> </ul> |  |

| <p style="text-align: center;"><b>Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Perhubungan, Komunikasi Dan</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Informatika</b></p>  | <p style="text-align: center;"><b>PENYESUAIAN</b></p> |
|---|---|
| <p>informasi fasilitas parkir khusus;</p> <p>c. memastikan kendaraan keluar masuk satuan ruang parkir dengan aman, selamat dan kelancaran lalu lintas;</p> <p>d. menjaga keamanan kendaraan yang diparkir;</p> <p>e. memberikan tanda bukti dan tempat parkir; dan</p> <p>f. mengganti kerugian kehilangan dan kerusakan kendaraan yang diparkir sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.</p> <p>(2) Dalam hal pengguna jasa parkir telah memasuki area parkir dan tidak mendapatkan tempat parkir, dibebaskan dari biaya parkir.</p> <p>(3) Standar teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi:</p> <p>a. kebutuhan ruang parkir;</p> <p>b. persyaratan satuan ruang parkir;</p> <p>c. komposisi peruntukkan;</p> <p>d. alinyemen;</p> <p>e. kemiringan;</p> <p>f. ketersediaan fasilitas Pejalan Kaki;</p> <p>g. alat penerangan;</p> <p>h. sirkulasi kendaraan;</p> <p>i. fasilitas pemadam kebakaran;</p> <p>j. fasilitas pengaman; dan</p> <p>k. fasilitas keselamatan.</p> <p>(4) Selain memenuhi standar teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (3), fasilitas parkir di dalam gedung harus memenuhi persyaratan:</p> <p>a. Konstruksi bangunan sesuai ketentuan peraturan perundang undangan;</p> <p>b. <i>ramp up</i> dan <i>ramp down</i>;</p> <p>c. sirkulasi udara;</p> <p>d. radius putar; dan</p> <p>e. jalur keluar darurat.</p> <p>(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).</p> <p>(6) Rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (5) diberikan oleh Walikota untuk gedung parkir.</p> <p style="text-align: center;">Paragraf 4</p> <p style="text-align: center;">Fasilitas Parkir di Dalam Ruang Milik Jalan</p> |   |

| <p align="center"><b>Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13<br/>Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan<br/>Perhubungan, Komunikasi Dan<br/>Informatika</b></p>   | <p align="center"><b>PENYESUAIAN</b></p> |
|---|--|
| <p align="center">Pasal 12</p> <p>(1) Fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas dan/atau Marka Jalan.</p> <p>(2) Fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diperuntukkan untuk sepeda dan kendaraan bermotor.</p> <p>(3) Fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. paling sedikit memiliki 2 (dua) lajur per arah;</li> <li>b. dapat menjamin keselamatan dan kelancaran lalu lintas;</li> <li>c. mudah dijangkau oleh pengguna jasa;</li> <li>d. kelestarian fungsi lingkungan hidup;</li> <li>e. dan tidak memanfaatkan fasilitas Pejalan Kaki.</li> </ul> <p>(4) Parkir di dalam ruang milik jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 dilarang dilakukan di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. tempat penyeberangan Pejalan Kaki atau tempat penyeberangan sepeda yang telah ditentukan;</li> <li>b. jalur khusus Pejalan Kaki;</li> <li>c. jalur khusus sepeda;</li> <li>d. tikungan;</li> <li>e. jembatan;</li> <li>f. tempat yang mendekati perlintasan sebidang;</li> <li>g. tempat yang mendekati persimpangan/kaki persimpangan;</li> <li>h. muka pintu keluar masuk pekarangan/pusat kegiatan;</li> <li>i. tempat yang dapat menutupi Rambu Lalu Lintas atau Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;</li> <li>j. berdekatan dengan keran pemadam kebakaran atau sumber air untuk pemadam kebakaran; atau</li> <li>k. pada ruas dengan tingkat kemacetan tinggi.</li> </ul> <p>(5) Lokasi fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan ditetapkan dengan Keputusan Walikota.</p> <p>(6) Penetapan lokasi parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (5) dilaksanakan melalui forum lalu lintas dan angkutan jalan berdasarkan tingkatannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.</p> <p align="center">Pasal 13</p> <p>(1) Penyediaan fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 dapat dipungut tarif sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.</p> |  |

|  |  |
|--|--|
| <p style="text-align: center;"><b>Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13<br/>Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan<br/>Perhubungan, Komunikasi Dan<br/>Informatika</b></p>   | <p style="text-align: center;"><b>PENYESUAIAN</b></p>  |
| <p>(2) Penyelenggara parkir di dalam ruang milik jalan wajib:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. menyediakan tempat parkir yang sesuai standar teknis yang ditentukan;</li> <li>b. melengkapi fasilitas parkir paling sedikit berupa rambu, marka dan media informasi tarif, dan waktu;</li> <li>c. memastikan kendaraan keluar masuk satuan ruang parkir yang aman dan selamat dengan memprioritaskan kelancaran lalu lintas;</li> <li>d. menjaga keamanan kendaraan yang diparkir; dan</li> <li>e. mengganti kerugian kehilangan atau kerusakan kendaraan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.</li> </ol> <p>(3) Pengguna parkir di dalam ruang milik jalan wajib:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. mematuhi ketentuan tentang tata cara parkir dan tata cara berlalu lintas; dan</li> <li>b. mematuhi tata tertib yang dikeluarkan oleh penyelenggara parkir.</li> </ol> <p>(4) Penyelenggara parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat bekerjasama dengan pihak ketiga sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.</p> <p style="text-align: center;">Paragraf 5<br/>Tempat Parkir Khusus<br/>Pasal 14</p> <p>(1) Penyelenggara fasilitas parkir untuk umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 wajib menyediakan tempat parkir khusus untuk:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. penyandang cacat;</li> <li>b. manusia usia lanjut; dan</li> <li>c. wanita hamil.</li> </ol> <p>(2) Tempat parkir khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memenuhi persyaratan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. kemudahan akses menuju dari dan/atau ke bangunan/fasilitas yang dituju;</li> <li>b. tersedia ruang bebas yang memudahkan masuk dan keluar dari kendaraannya;</li> <li>c. dipasang tanda parkir khusus; dan tersedia <i>ramp</i> trotoar di kedua sisi kendaraan.</li> </ol> |  |
| <p style="text-align: center;">Bagian Keenam<br/>Analisis Dampak Lalu Lintas<br/>Pasal 20</p> <p>(1) Setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu</p>  | <p style="text-align: center;">PP No. 30 tahun 2021</p> <p style="text-align: center;">BAB II<br/>ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS</p> <p style="text-align: center;">Pasal 2</p> <p>(5) Setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan</p> |

| <p align="center"><b>Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13</b></p> <p align="center"><b>Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan</b></p> <p align="center"><b>Perhubungan, Komunikasi Dan</b></p> <p align="center"><b>Informatika</b></p>   | <p align="center"><b>PENYESUAIAN</b></p>   |
|--|--|
| <p>lintas dan angkutan jalan wajib dilakukan analisis dampak lalu lintas.</p> <p>(2) Analisis dampak lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya memuat:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. analisis bangkitan dan tarikan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;</li> <li>b. simulasi kinerja Lalu Lintas tanpa dan dengan adanya pengembangan;</li> <li>c. rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak;</li> <li>d. tanggung jawab Pemerintah Daerah dan</li> <li>e. rencana pemantauan dan evaluasi.</li> </ol> <p>(3) Hasil analisis dampak lalu lintas merupakan salah satu persyaratan pengembang atau pembangun untuk memperoleh izin Pemerintah Daerah, meliputi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. izin lokasi;</li> <li>b. izin mendirikan bangunan; atau</li> <li>c. izin pembangunan bangunan gedung dengan fungsi khusus sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.</li> </ol> <p>(4) Hasil analisis dampak lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (3) disusun dalam bentuk dokumen hasil analisis dampak lalu lintas.</p> <p>(5) Hasil analisis dampak lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (3) harus mendapat persetujuan dari Walikota untuk jalan kota.</p> <p>(6) Untuk memberikan persetujuan sebagaimana dimaksud dalam pada ayat (5), Walikota sesuai dengan kewenangannya membentuk tim evaluasi dokumen hasil analisis dampak lalu lintas.</p> <p>(7) Ketentuan lebih lanjut mengenai penyelenggaraan analisis dampak lalu lintas diatur dengan Peraturan Walikota.</p> | <p>infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan wajib dilakukan analisis dampak Lalu Lintas.</p> <p>(6) Dokumen analisis dampak Lalu Lintas terintegrasi dengan dokumen analisis mengenai dampak lingkungan hidup atau upaya pengelolaan lingkungan hidup dan upaya pemantauan lingkungan hidup.</p> <p align="center">Pasal 3</p> <p>(1) Pusat kegiatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) berupa bangunan untuk:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. kegiatan perdagangan;</li> <li>b. kegiatan perkantoran;</li> <li>c. kegiatan industri;</li> <li>d. kegiatan pariwisata;</li> <li>e. fasilitas pendidikan;</li> <li>f. fasilitas pelayanan umum; dan/atau</li> <li>g. kegiatan lain yang dapat menimbulkan bangkitan dan/atau tarikan Lalu Lintas.</li> </ol> <p>(2) Permukiman sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) berupa:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. perumahan dan permukiman;</li> <li>b. rumah susun dan apartemen; dan/atau</li> <li>c. permukiman lain yang dapat menimbulkan bangkitan dan/atau tarikan Lalu Lintas.</li> </ol> <p>(3) Infrastruktur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) berupa:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. akses ke dan dari Jalan tol;</li> <li>b. pelabuhan;</li> <li>c. bandar udara;</li> <li>d. Terminal;</li> <li>e. stasiun kereta api;</li> <li>f. tempat penyimpanan Kendaraan;</li> <li>g. fasilitas Parkir untuk umum; dan/atau</li> <li>h. infrastruktur lain yang dapat menimbulkan bangkitan dan/atau tarikan Lalu Lintas</li> </ol> <p>(4) Pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang wajib dilakukan analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) digolongkan dalam 3 (tiga) kategori skala dampak bangkitan Lalu Lintas yang ditimbulkan sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. kegiatan dengan bangkitan Lalu Lintas yang tinggi;</li> </ol> |

|  |   |
|--|---|
| <p style="text-align: center;"><b>Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Perhubungan, Komunikasi Dan</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Informatika</b></p> | <p style="text-align: center;"><b>PENYESUAIAN</b></p>   |
|  | <p>b. kegiatan dengan bangkitan Lalu Lintas yang sedang dan</p> <p>c. kegiatan dengan bangkitan Lalu Lintas yang rendah.</p> <p>(5) Ketentuan lebih lanjut mengenai kategori skala dampak bangkitan Lalu Lintas untuk kegiatan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) diatur dengan Peraturan Menteri.</p> <p style="text-align: center;">Pasal 4</p> <p>Hasil analisis dampak Lalu Lintas yang terintegrasi dengan analisis mengenai dampak lingkungan hidup atau upaya pengelolaan lingkungan hidup dan upaya pemantauan lingkungan hidup sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 dilaksanakan dalam rangka memenuhi Perizinan Berusaha dalam kegiatan pendirian bangunan.</p> <p style="text-align: center;">Pasal 5</p> <p>(1) Pengembang atau pembangun wajib melaksanakan analisis dampak Lalu Lintas sesuai dengan skala dampak bangkitan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (4) untuk kegiatan yang diajukan oleh pengembang atau pembangun.</p> <p>(2) Analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut:</p> <p>a. untuk kegiatan dengan bangkitan Lalu Lintas yang tinggi, pengembang atau pembangun diwajibkan untuk menyampaikan dokumen analisis dampak Lalu Lintas yang disusun oleh tenaga ahli yang memiliki Sertifikat Kompetensi penyusun analisis dampak Lalu Lintas;</p> <p>b. untuk kegiatan dengan bangkitan Lalu Lintas yang sedang, pengembang atau pembangun diwajibkan untuk menyampaikan rekomendasi teknis penanganan dampak Lalu Lintas yang disusun oleh tenaga ahli yang memiliki Sertifikat Kompetensi penyusun analisis dampak Lalu Lintas; atau untuk kegiatan dengan bangkitan Lalu Lintas yang rendah, pengembang atau pembangun diwajibkan untuk:</p> <p>1. memenuhi standar teknis penanganan dampak Lalu Lintas yang telah ditetapkan oleh Menteri; dan</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p style="text-align: center;"><b>Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Perhubungan, Komunikasi Dan</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Informatika</b></p> | <p style="text-align: center;"><b>PENYESUAIAN</b></p>   |
|  | <p>2. menyampaikan gambaran umum lokasi dan rencana pembangunan atau pengembangan yang akan dilaksanakan.</p> <p>(7) Hasil analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) merupakan bagian dokumen analisis dampak Lalu Lintas yang terintegrasi dengan dokumen analisis mengenai dampak lingkungan hidup atau upaya pengelolaan lingkungan hidup dan upaya pemantauan lingkungan hidup.</p> <p>(8) Sertifikat Kompetensi penrusun analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dan huruf b diterbitkan oleh Menteri.</p> <p>(9) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan dan tata cara untuk memperoleh Sertifikat Kompetensi penrusun analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (4) diatur dengan Peraturan Menteri.</p> <p style="text-align: center;">Pasal 6</p> <p>(1) Dokumen analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (2) huruf a paling sedikit memuat:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. perencanaan dan metodologi analisis dampak Lalu Lintas;</li> <li>b. analisis kondisi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini;</li> <li>c. analisis bangkitan/tarikan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan akibat pembangunan berdasarkan kaidah teknis transportasi dengan menggunakan faktor trip rate yang ditetapkan secara nasional;</li> <li>d. analisis distribusi perjalanan;</li> <li>e. analisis pemilihan moda;</li> <li>f. analisis pembebanan perjalanan;</li> <li>g. simulasi kinerja Lalu Lintas yang dilakukan terhadap analisis dampak Lalu Lintas;</li> <li>h. rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak Lalu Lintas;</li> <li>i. rincian tanggung jawab Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah dan pengembang atau pembangun dalam penanganan dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam huruf h;</li> </ol> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13</b></p> <p><b>Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan</b></p> <p><b>Perhubungan, Komunikasi Dan</b></p> <p><b>Informatika</b></p> | <p><b>PENYESUAIAN</b></p>  |
|  | <p>j. rencana pemantauan dan evaluasi; dan k. gambaran umum lokasi yang akan dibangun atau dikembangkan.</p> <p>(2) Rekomendasi teknis penanganan dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (2) huruf b paling sedikit memuat:</p> <p>a. analisis kondisi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini</p> <p>b. simulasi kinerja Lalu Lintas yang dilakukan terhadap analisis dampak Lalu Lintas;</p> <p>c. rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak Lalu Lintas;</p> <p>d. rincian tanggung jawab Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah dan pengembang atau pembangun dalam penangan dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam huruf c;</p> <p>e. rencana pemantauan dan evaluasi; dan</p> <p>f. gambaran umum lokasi yang akan dibangun atau dikembangkan.</p> <p>(3) Pemenuhan standar teknis penanganan dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (2) huruf c angka 1 meliputi:</p> <p>a. rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak Lalu Lintas;</p> <p>b. rincian tanggung jawab Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah dan pengembang atau pembangun dalam penanganan dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam huruf a; dan</p> <p>c. rencana pemantauan dan evaluasi.</p> <p style="text-align: center;">Pasal 7</p> <p>Hasil analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (2) harus mendapat persetujuan dari:</p> <p>a. Menteri, untuk Jalan nasional;</p> <p>b. gubernur, untuk Jalan provinsi;</p> <p>c. bupati, untuk Jalan kabupaten dan\atau Jalan desa; atau</p> <p>d. walikota, untuk Jalan kota</p> <p style="text-align: center;">Pasal 8</p> <p>(1) Untuk memperoleh persetujuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13</b></p> <p><b>Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan</b></p> <p><b>Perhubungan, Komunikasi Dan</b></p> <p><b>Informatika</b></p> | <p><b>PENYESUAIAN</b></p>  |
|  | <p>7, pengembang atau pembangun harus menyampaikan hasil analisis dampak Lalu Lintas sesuai dengan skala-dampak bangkitan Lalu Lintas kegiatan yang ditimbulkan kepada Menteri, gubernur, atau bupati/walikota sesuai dengan kewenangannya.</p> <p>(2) Penyampaian hasil analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui sistem elektronik yang terintegrasi dengan Perizinan Berusaha lingkungan hidup.</p> <p>(3) Sistem elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaksanakan pada Kementerian, kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang lingkungan hidup dan kehutanan, dan lembaga pemerintah yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang koordinasi penanaman modal melalui pelayanan terpadu satu pintu.</p> <p>(4) Menteri, gubernur, atau bupati/walikota sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memberikan persetujuan paling lama 3 (tiga) hari kerja setelah seluruh dokumen lengkap.</p> <p>(5) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemberian persetujuan hasil analisis dampak Lalu Lintas diatur dengan Peraturan Menteri.</p> <p style="text-align: center;">Pasal 9</p> <p>(1) Dalam hal hasil analisis dampak Lalu Lintas berupa dokumen analisis dampak Lalu Lintas untuk kegiatan dengan skala dampak bangkitan Lalu Lintas yang tinggi, maka persetujuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 diberikan setelah mendapat persetujuan teknis dari tim evaluasi penilai analisis dampak Lalu Lintas.</p> <p>(2) Tim evaluasi penilai analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibentuk oleh Menteri, gubernur, atau bupati/walikota sesuai dengan kewenangannya.</p> <p>(3) Tim evaluasi penilai analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan unsur pembina sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang berjumlah sebanyak 3 (tiga) orang.</p> <p style="text-align: center;">Pasal 10</p> <p>Tim evaluasi penilai analisis dampak</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p style="text-align: center;"><b>Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Perhubungan, Komunikasi Dan</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Informatika</b></p> | <p style="text-align: center;"><b>PENYESUAIAN</b></p>   |
|  | <p>Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 mempunyai tugas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. melakukan penilaian terhadap hasil analisis dampak Lalu Lintas yang berupa dokumen analisis dampak Lalu Lintas untuk kegiatan dengan skala dampak bangkitan Lalu Lintas yang tinggi; dan</li> <li>b. menilai kelayakan persetujuan yang diusulkan dalam hasil analisis dampak Lalu Lintas.</li> </ol> <p style="text-align: center;">Pasal 11</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Dalam hal hasil analisis dampak Lalu Lintas telah memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6, Menteri, gubernur, atau bupati/walikota sesuai dengan kewenangannya meminta kepada pengembang atau pembangun untuk membuat surat pernyataan kesanggupan melaksanakan semua kewajiban analisis dampak Lalu Lintas.</li> <li>(2) Surat pernyataan kesanggupan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditandatangani oleh penanggung jawab perusahaan di atas materai.</li> <li>(3) Surat pernyataan kesanggupan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari hasil analisis dampak Lalu Lintas.</li> <li>(4) Kewajiban sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus terpenuhi sebelum dan selama pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur dioperasikan.</li> </ol> <p style="text-align: center;">Pasal 12</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Terhadap pelaksanaan pemenuhan kewajiban pengembang atau pembangun yang tercantum dalam persetujuan hasil analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 dilakukan monitoring dan evaluasi secara berkala.</li> <li>(2) Monitoring dan evaluasi secara berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh tim monitoring dan evaluasi yang dibentuk oleh Menteri, gubernur, atau bupati/walikota sesuai dengan kewenangannya.</li> <li>(3) Tim monitoring dan evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diketuai oleh instansi pembina di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta</li> </ol> |

|  |  |
|--|--|
| <p style="text-align: center;"><b>Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13<br/>Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan<br/>Perhubungan, Komunikasi Dan<br/>Informatika</b></p> | <p style="text-align: center;"><b>PENYESUAIAN</b></p>  |
|  | <p>beranggotakan unsur dari instansi pembina di bidang Jalan dan Kepolisian Negara Republik Indonesia.</p> <p style="text-align: center;">Pasal 13</p> <p>Tim monitoring dan evaluasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 ayat (3) mempunyai tugas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. melakukan pemantauan dan pengawasan terhadap pelaksanaan persetujuan hasil analisis dampak Lalu Lintas baik pada masa konstruksi maupun operasional kegiatan usaha; dan</li> <li>b. melakukan evaluasi terhadap pelaksanaan dan pemenuhan atas persetujuan hasil analisis dampak Lalu Lintas yang telah ditetapkan.</li> </ol> <p style="text-align: center;">Pasal 14</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Setiap pengembang atau pembangun yang melanggar pernyataan kesanggupan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (1) dikenai sanksi administratif oleh pemberi izin sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.</li> <li>(2) Sanksi administratif sebagaimana dirnaksud pada ayat (1) berupa: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. peringatan tertulis;</li> <li>b. penghentian sementara kegiatan/pelayanan umum;</li> <li>c. denda administratif; dan/atau</li> <li>d. pembatalan persetujuan hasil analisis dampak Lalu Lintas dan/atau Perizinan Berusaha.</li> </ol> </li> </ol> <p style="text-align: center;">Pasal 15</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Sanksi administratif berupa peringatan tertulis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (2) huruf a dikenai sebanyak 3 (tiga) kali dengan jangka waktu masing-masing 30 (tiga puluh) hari kalender.</li> <li>(2) Dalam hal pengembang atau pembangun tidak melaksanakan kewajiban setelah berakhirnya jangka waktu peringatan tertulis ketiga, dikenai sanksi administratif berupa penghentian sementara kegiatan/pelayanan umum selama 30 (tiga puluh) hari kalender.</li> <li>(3) Dalam hal pengembang atau pembangun tetap tidak melaksanakan kewajiban setelah berakhirnya jangka waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dikenai denda administratif</li> </ol> |

|   |   |
|---|---|
| <p align="center"><b>Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13<br/>Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan<br/>Perhubungan, Komunikasi Dan<br/>Informatika</b></p> | <p align="center"><b>PENYESUAIAN</b></p>  |
|   | <p>paling banyak 1% (satu persen) dari nilai kewajiban yang harus dipenuhi oleh pengembang atau pemhangun sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (4).</p> <p>(4) Dalam waktu 10 (sepuluh) hari kalender sejak tanggal pengenaan sanksi denda administratif atau 90 (sembilan puluh) hari kalender sejak pembayaran denda, pengembang atau pembangun tidak melaksanakan kewajibannya, maka persetujuan hasil analisis dampak Lalu Lintas dan/atau Perizinan Berusaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 dibatalkan</p> |

## 2.8 Pembentukan Dan Susunan Perangkat Daerah Kota Serang

Untuk melaksanakan tugas, fungsi dan bentuk struktur organisasi Dinas Komunikasi dan Informatika telah diatur dengan peraturan yang ada yaitu Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 7 Tahun 2016 tentang Pembentukan Dan Susunan Perangkat Daerah Kota Serang dan Peraturan Wali Kota Serang Nomor 29 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Dan Tata Kerja Perangkat Daerah Kota Serang.

Peraturan Daerah ini menetapkan Perangkat Daerah sesuai tipeologi hasil pemetaan urusan pemerintahan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah, salah satunya yaitu menetapkan Dinas Komunikasi dan Informatika Tipe A menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang Komunikasi dan informatika, bidang statistik dan bidang persandian.

Dalam kompleksitas masalah di atas, merekomendasikan kepada pemerintah Daerah segera menyesuaikan Perda Nomor 13 Tahun 2014

Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dengan aturan yang lebih tinggi untuk “melokalisir” perubahan/pencabutan Peraturan daerah yang dimaksud.

Dengan ditetapkannya Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 7 Tahun 2016 tentang Pembentukan Dan Susunan Perangkat Daerah Kota Serang sebagaimana diubah dengan Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 9 Tahun 2020 Tentang perubahan atas peraturan Daerah Kota Serang Nomor 7 Tahun 2016 Tentang Pembentukan Dan Susunan Perangkat Daerah Kota Serang maka perlu dibentuk Peraturan Daerah tersendiri yang mengatur tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

| <p style="text-align: center;"><b>Perda Nomor 13 Tahun 2014 Tentang<br/>Penyelenggaraan Perhubungan,<br/>Komunikasi dan Informatika</b></p>  | <p style="text-align: center;"><b>PENYESUAIAN</b></p>   |
|--|---|
| <p style="text-align: center;">Pasal 1</p> <p>Dalam Peraturan Daerah ini, yang dimaksud dengan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Daerah adalah Daerah Kota Serang.</li> <li>2. Pemerintahan Daerah adalah penyelenggaraan urusan pemerintah 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 Tahun 1945.</li> <li>3. Pemerintah Daerah adalah Walikota beserta Perangkat Daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah.</li> <li>4. Walikota adalah Walikota Serang.</li> <li>5. Dewan Perwakilan Rakyat Daerah adalah Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kota Serang.</li> <li><b>6. Dinas adalah Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang.</b></li> <li><b>7. Kepala Dinas adalah Kepala Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang.</b></li> <li>8. ....dst</li> </ol> | <p>Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 9 Tahun 2020 Tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 7 Tahun 2016 Tentang Pembentukan Dan Susunan Perangkat Daerah Kota Serang dalam Pasal I menetapkan bahwa Dinas Perhubungan Tipe A menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang Perhubungan dan Dinas Komunikasi dan Informatika Tipe A menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang Komunikasi dan informatika, bidang statistik dan bidang persandian</p> <p>I. Ketentuan Pasal 3 diubah sehingga Pasal 3 berbunyi sebagai berikut:</p> <p style="text-align: center;">Pasal 3</p> <p>Dengan Peraturan Daerah ini dibentuk Perangkat Daerah dengan susunan sebagai berikut:</p> |

|  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Sekretariat Daerah merupakan Sekretariat Daerah Tipe B;</li> <li>b. Sekretariat DPRD merupakan Sekretariat DPRD Tipe B;</li> <li>c. Inspektorat Daerah merupakan Inspektorat Tipe B;</li> <li>d. Dinas Daerah, terdiri atas: <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Dinas Pendidikan dan Kebudayaan Tipe A menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang Pendidikan dan bidang Kebudayaan;</li> <li>2. Dinas Kesehatan Tipe A menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang Kesehatan;</li> <li>3. Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Tipe B menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang;</li> <li>4. Dinas Perumahan dan Kawasan Permukiman Tipe B menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang Perumahan Rakyat dan Kawasan Permukiman, serta bidang Pertanahan;</li> <li>5. Satuan Polisi Pamong Praja Tipe B menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang Ketentraman dan Ketertiban Umum Serta Perlindungan Masyarakat Sub Bidang Ketentraman dan Ketertiban Umum Serta Sub Bidang Kebakaran;</li> <li>6. Dinas Sosial Tipe A menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang Sosial;</li> <li>7. Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi Tipe A</li> </ul> </li> </ul> |
|--|--|

|  |   |
|--|---|
|  | <p>menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang Tenaga Kerja dan bidang Transmigrasi;</p> <p>8. Dinas Pemberdayaan Perempuan, Perlindungan Anak dan Keluarga Berencana Tipe A menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang Pemberdayaan Perempuan, Perlindungan Anak, Pengendalian Penduduk dan Keluarga berencana;</p> <p>9. Dinas Lingkungan Hidup Tipe B menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang Lingkungan Hidup;</p> <p>10. Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Tipe A menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang Administrasi Kependudukan dan Pencatatan Sipil;</p> <p>11. Dinas Perhubungan Tipe A menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang Perhubungan;</p> <p>12. Dinas Komunikasi dan Informatika Tipe A menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang Komunikasi dan informatika, bidang statistik dan bidang persandian;</p> <p>13. Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Tipe A menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang Penanaman Modal;</p> <p>14. Dinas Pariwisata, Kepemudaan dan Olahraga Tipe A menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang pariwisata, bidang Kepemudaan dan Olahraga;</p> |
|--|---|

|  |  |
|--|--|
|  | <p>15. Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Tipe C menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang Perpustakaan dan bidang Kearsipan;</p> <p>16. Dinas Ketahanan Pangan, Pertanian dan Perikanan Tipe A menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang Pangan, bidang Pertanian, dan bidang Perikanan; dan</p> <p>17. Dinas Koperasi, Usaha Kecil dan Menengah, Perindustrian dan Perdagangan Tipe A menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang koperasi Usaha kecil dan menengah, bidang perdagangan, bidang industri.</p> <p>b. Badan Daerah, terdiri atas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Tipe A melaksanakan fungsi penunjang perencanaan dan fungsi penunjang Penelitian dan Pengembangan;</li> <li>2. Badan Pengelolaan Keuangan dan Aset Daerah Tipe A melaksanakan fungsi penunjang keuangan;</li> <li>3. Badan Pendapatan Daerah Tipe B melaksanakan fungsi penunjang keuangan; dan</li> <li>4. Badan Kepegawaian dan Pengembangan Sumber Daya Manusia Tipe B melaksanakan fungsi penunjang kepegawaian, pendidikan dan pelatihan; dan</li> <li>5. Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Intensitas Sedang melaksanakan urusan pemerintahan bidang</li> </ol> |
|--|--|

|  |   |
|--|---|
|  | <p>kesatuan bangsa dan politik.</p> <p>6. Kecamatan terdiri atas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kecamatan Serang dengan Tipe A;</li> <li>2. Kecamatan Cipocok Jaya dengan Tipe A;</li> <li>3. Kecamatan Kasemen dengan Tipe A;</li> <li>4. Kecamatan Taktakan dengan Tipe A;</li> <li>5. Kecamatan Walantaka dengan Tipe A; dan</li> <li>6. Kecamatan Curug dengan Tipe A;</li> </ol> |
|--|---|

## 2.9 Transportasi

Transportasi merupakan pemindahan manusia, barang maupun objek lain menggunakan wahana ataupun sarana sebagai alat bantu yang digerakkan oleh manusia atau mesin dengan tujuan untuk membantu manusia dalam beraktifitas. Aktivitas kehidupan sosial merupakan ciri keberadaan manusia sebagai masyarakat yang berkelompok, adanya kegiatan masyarakat yang berkelompok, adanya kegiatan masyarakat tersebut memerlukan alat atau sarana penunjang yang memadai. Sarana penunjang tersebut antara lain layanan transportasi atau jaringan transportasi. Peranan transportasi adalah sangat penting yaitu sebagai sarana penghubung, mendekatkan, dan menjembatani antara pihak-pihak yang saling membutuhkan.

Transportasi menciptakan guna tempat (place utility) dan guna waktu (time utility), karena nilai barang menjadi lebih tinggi di tempat tujuan dibandingkan di tempat asal, selain dari itu barang tersebut diangkut cepat sehingga sampai di tempat tujuan tepat waktu untuk memenuhi kebutuhan. Transportasi merupakan kegiatan jasa pelayanan

(services activities). Jasa transportasi diperlukan untuk membantu kegiatan sektor-sektor lain sektor pertanian, sektor perindustrian, sektor pertambangan, sektor perdagangan, sektor konstruksi, sektor keuangan, sektor pemerintahan, transmigrasi, pertahanan-keamanan dan lainnya untuk mengangkut barang dan manusia dalam kegiatan pada masing-masing sektor tersebut.

Oleh karena itu jasa transportasi dikatakan sebagai derived demand atau permintaan yang diderivasi atau turunan, artinya permintaan jasa transportasi bertambah karena diperlukan untuk melayani berbagai kegiatan ekonomi dan pembangunan yang meningkat. Menurut Nasution (2008) terdapat unsur-unsur pengangkutan/transportasi meliputi atas:

1. Ada muatan yang diangkut.
2. Tersedia kendaraan sebagai alat angkutannya.
3. Jalanan/jalur yang dapat dilalui.
4. Ada terminal asal dan terminal tujuan.
5. Tersedianya sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut.

Masing-masing unsur tersebut tidak bisa hadir dan beroperasi sendiri-sendiri, kesemuanya harus terintegrasi secara serentak. Seandainya ada salah satu saja komponen tidak hadir, maka alat pendukung proses perpindahan (sistem transportasi) tidak dapat bekerja atau berfungsi. Transportasi bukan hanya usaha berupa gerakan manusia dan barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan gerakan secara statis akan tetapi transportasi akan mengalami perkembangan dan kemajuan dari waktu ke waktu baik sarana dan prasarannya sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Transportasi merupakan salah satu fasilitas bagi suatu daerah untuk maju dan berkembang serta transportasi dapat meningkatkan

aksesibilitas atau hubungan suatu daerah karena aksesibilitas sering dikaitkan dengan daerah. Untuk membangun suatu pedesaan keberadaan prasarana dan sarana transportasi tidak dapat terpisahkan dalam suatu program pembangunan. Kelangsungan proses produksi yang efisien, investasi dan perkembangan teknologi serta terciptanya pasar dan nilai selalu didukung oleh sistem transportasi yang baik.

Transportasi faktor yang sangat penting dan strategis untuk dikembangkan, diantaranya adalah untuk melayani angkutan barang dan manusia dari satu daerah ke daerah lainnya dan menunjang pengembangan kegiatan-kegiatan sektor lain untuk meningkatkan pembangunan nasional di Indonesia. Transportasi yang baik akan berperan penting dalam perkembangan wilayah terutama dalam aksesibilitas, adapun yang dimaksud dengan aksesibilitas adalah kemudahan dan kemampuan suatu wilayah atau ruang untuk diakses atau dijangkau oleh pihak dari luar daerah tersebut baik secara langsung maupun tidak langsung.

Mudahnya suatu lokasi dihubungkan dengan lokasi lainnya lewat jaringan transportasi yang ada, berupa prasarana jalan dan alat angkut yang bergerak di atasnya. Pembangunan pedesaan semakin lambat dan terhambat karena kurangnya sarana transportasi yang ada (Margaretta, 2000). Menurut Kadir (2006) pada jurnal perencanaan dan pengembangan wilayah wahana hijau, peran dan pentingnya transportasi dalam pembangunan ekonomi yang utama adalah tersedianya barang, stabilisasi dan penyamaan harga, penurunan harga, meningkatnya nilai tanah, terjadinya spesialisasi antar wilayah, berkembangnya usaha skala kecil, terjadinya urbanisasi dan konsentrasi penduduk. Dampak negatif perkembangan transportasi antara lain: bahaya atas kehancuran umat manusia, hilangnya sifat-sifat individual dan kelompok, tingginya frekuensi dan intensitas [20] kecelakaan, makin meningkatnya

urbanisasi, kepadatan dan konsentrasi penduduk dan tersingkirnya industri kerajinan rumah tangga Tujuan transportasi dalam mendukung perkembangan ekonomi nasional antara lain:

1. Meningkatkan pendapatan nasional disertai dengan distribusi yang merata antara penduduk.
2. Meningkatkan jenis dan jumlah barang jadi dan jasa yang dapat dihasilkan pada konsumen, industri, dan pemerintah.
3. Mengembangkan industri nasional yang dapat menghasilkan devisa serta mensuplai pasaran dalam negeri.
4. Menciptakan dan memelihara tingkatan kesempatan kerja bagi masyarakat.

Prasarana adalah barang atau benda tidak bergerak yang dapat menunjang atau mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi unit kerja. Jalan dan jembatan adalah prasaranan transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas. Jalan merupakan prasarana yang sangat penting sebagai penunjang transportasi, dimana jalan merupakan wahana tempat terjadinya gerakan transportasi sehingga terjalin hubungan antara satu daerah dengan daerah lain, hal ini dikatakan oleh Morlok (1998) yang menyatakan bahwa pengertian jalan adalah salah satu ruang dimana gerakan transportasi dapat terjadi. Jalan merupakan suatu kebutuhan yang paling esensial dalam transportasi. Tanpa adanya jalan tak mungkin disediakan jasa transportasi bagi pemakainya. Jalan ditujukan dan disediakan sebagai basis bagi alat angkutan untuk bergerak dari suatu tempat asal ke tempat tujuannya.

Unsur jalan dapat berupa jalan raya, jalan kereta api, jalan air, dan jalan udara. Menurut Kadir (2006) jalan dapat diklasifikasikan menurut jalan alam (natural) dan jalan buatan (artificial). Jalan alam merupakan pemberian alam dan karenanya tersedia bagi setiap orang

tanpa (atau hampir tidak) adanya suatu beban ongkos bagi pemakainya. Seperti jalan setapak, sungai, danau, dan jalan udara. Sedangkan jalan buatan adalah jalan yang di bangun melalui usaha manusia secara sadar dengan sejumlah dana investasi bagi pembiayaan tertentu untuk membuat konstruksinya dan pemeliharannya.

Peraturan Pemerintah, Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan dimana pasal 102 menyatakan bahwa jalan umum bisa dioperasikan manakala setelah ditetapkan memenuhi persyaratan layak fungsi secara teknis dan administratif sesuai dengan pedoman teknis yang ditetapkan oleh menteri terkait (Kusnandar, 2009). Jalan memiliki faktor pendorong atau pendukung dengan standar atau kemampuan jalan menahan angkutan, konstruksi dan jenis jalan sehingga dapat diketahui jenis angkutan yang dapat dan tidak dapat melewati jalan tersebut agar tidak terjadi kerusakan atau kecelakaan sehingga gerakan transportasi dapat berjalan dengan lancar Fungsi dari sebuah transportasi menurut Andriansyah (2015) adalah untuk menunjang perkembangan perekonomian dengan membuat keseimbangan antara penyedia dan permintaan transportasi. Adapun manfaat transportasi yang meliputi kehidupan masyarakat, yaitu:

1. Manfaat Ekonomi Segala sesuatu yang berkaitan dengan produksi, distribusi, dan pertukaran kekayaan atau hasil produksi yang semuanya bisa diperoleh dan berguna.
2. Manfaat Sosial Manusia pada umumnya bermasyarakat dan berusaha hidup selaras atau dengan yang lain dengan menggunakan kemudahan:
  - a. Pelayanan untuk perorangan maupun kelompok;
  - b. Pertukaran informasi;
  - c. Perjalanan untuk rekreasi;
  - d. Perluasan jangkauan perjalanan sosial; dan

- e. Pemendekan jarak rumah dengan tempat kerja.
3. Manfaat Politis Pengangkutan menjadi syarat mutlak atau pokok dalam segi politik yang meliputi:
    - a. Menciptakan persatuan dan keadilan;
    - b. Pelayanan kepada masyarakat dikembangkan dengan lebih merata;
    - c. Keamanan negara terhadap serangan dari luar yang tidak dikehendaki; dan
    - d. Manfaat Wilayah.

Perkembangan suatu wilayah, karena adanya sifat kebutuhan manusia atas permintaan dan pemenuhan ada segi ekonomi. Permintaan akan perjalanan mempunyai kemiripan dengan permintaan ekonomi. Oleh karena itu permintaan atas jasa transportasi disebut sebagai permintaan turunan (*derived demand*) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditi atau jasa lain. Menurut Setijowarno dan Frazila (2001), pada dasarnya permintaan atas jasa transportasi diturunkan dari:

1. Kebutuhan seseorang untuk berjalan dari suatu lokasi ke lokasi lainnya untuk melakukan suatu kegiatan.
2. Permintaan akan angkutan barang tertentu agar tersedia di tempat yang diinginkan. Dalam hal angkutan penumpang, karakter turunan dari kebutuhan dicerminkan pada perjalanan yang diadakan untuk mencapai suatu tujuan tertentu, seperti pergi bekerja, berenang ke pantai, dan sebagainya. Jadi faktor yang mempengaruhi jumlah perjalanan ke tempat tertentu adalah jenis kegiatan yang dapat dilakukan atau tingkat pencapaian tujuan perjalanan, dan biaya untuk mencapai tempat tujuan tersebut.

Dengan kata lain bahwa perjalanan timbul karena aktivitas yang ada dalam masyarakat. Semakin banyak dan pentingnya aktivitas yang

ada maka tingkat perjalanan pun meningkat. Menurut Marvin dalam Andriansyah (2015), bentuk tujuan perjalanan yang biasanya dipergunakan oleh perencana transportasi adalah:

- a. Perjalanan Pekerjaan (Works trip).
- b. Perjalanan Sekolah (school trip).
- c. Perjalanan Belanja (shooping trip).
- d. Perjalanan Bisnis Pekerjaan (employer'sbusiness trip).
- e. Perjalanan Sosial (social trip).
- f. Perjalanan Untuk Makan (trip toeatmeal).
- g. Perjalanan Rekreasi (recreational trip).

Masyarakat sebagai faktor utama dalam melakukan kegiatan perjalanan selalu ingin permintaannya terpenuhi. Menurut White dalam Andriansyah (2015), permintaan yang ada dari masyarakat akan pemenuhan kebutuhan transportasi dipengaruhi oleh:

- a. Pendapatan masing-masing orang.
- b. Kesehatan.
- c. Tujuan dari perjalanan.
- d. Jenis perjalanan.
- e. Banyaknya penumpang (group/individual).
- f. Perjalanan yang mendesak.

Terpenuhinya permintaan akan kebutuhan transportasi ditimbulkan oleh ciri-ciri perjalanan yang mempengaruhi pemilihan moda, di mana masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi dapat menggunakan moda yang ada. Faktor yang terdapat dalam ciri perjalanan yang dimaksud yaitu:

- a. Jarak perjalanan - Jarak perjalanan mempengaruhi orang dalam menentukan pemilihan moda. Makin dekat jarak tempuh, pada umumnya orang makin memilih moda yang paling praktis
- b. Tujuan perjalanan - Tujuan perjalanan mempunyai keterkaitan

antara keinginan-keinginan masing-masing orang dalam memilih moda yang diinginkan.

Permintaan akan transportasi timbul dari perilaku manusia akan perpindahan manusia atau barang yang mempunyai ciri-ciri khusus. Ciri-ciri tersebut bersifat terus dan terjadi sepanjang waktu. Ciri-ciri tersebut mengalami jam-jam puncak pada pagi hari di mana orang mulai mengadakan aktivitas dan sore hari pada waktu istirahat dari pekerjaan.

Dalam hal transportasi, dikatakan mencapai kompetisi sempurna bila biaya/tarif transportasi tidak terpengaruh oleh pihak penumpang maupun penyedia sarana transportasi. Dalam hal ini dapat dikatakan bahwa supply dirasa cukup bila permintaan terpenuhi tanpa adanya pengaruh dalam tarif perjalanan baik dari penyedia transportasi maupun penumpang.

Permintaan adalah suatu fungsi positif dari biaya. Realita yang banyak terjadi transportasi ditawarkan pada tingkat harga tertentu, sehingga bagaimanapun penawaran akan transportasi ini sangat dipengaruhi oleh harga-harga yang terlibat. Penawaran jasa transportasi meliputi tingkat pelayanan dan harga yang bertitik tolak pada pemikiran bahwa kenaikan harga mengakibatkan meningkatnya jumlah yang dihasilkan dan ditawarkan untuk dijual.

Tingkat pelayanan transportasi berhubungan erat dengan volume, seperti halnya dengan penetapan harga. Banyak sedikitnya penumpang yang ada tidak terlepas dari peranan pelayanan yang diberikan oleh pihak pemberi jasa transportasi kepada pemakainya yaitu penumpang.

Berkaitan dengan pelayanan angkutan orang menurut Marvin dalam Andriansyah (2015), faktor yang dapat mempengaruhi hal tersebut di atas yaitu:

- a. Kecepatan.
- b. Kelengkapan.

- c. Keselamatan.
- d. Harga yang terjangkau.
- e. Frekuensi.
- f. Pertanggungjawaban
- g. Keteraturan.
- h. Kenyamanan.
- i. Kapasitas.

Pengertian dari moda yaitu merupakan sarana yang digunakan untuk memindahkan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Moda transportasi dapat berupa moda transportasi darat, moda transportasi laut, dan moda transportasi udara, di mana masing-masing moda tersebut memiliki ciri dan karakteristik sendiri (Munawar, 2005). Dalam penelitian ini yang akan dibahas adalah moda transportasi darat, khususnya angkutan umum (angkot) dan angkutan pribadi (sepeda motor).

Menurut Miro 2008 secara umum, ada dua kelompok besar moda transportasi yaitu:

- a. Kendaraan Pribadi (Private Transportation), yaitu: moda transportasi yang dikhususkan buat pribadi seseorang dan seseorang itu bebas memakainya ke mana saja, di mana saja dan kapan saja dia mau, bahkan mungkin juga dia tidak memakainya sama sekali (mobilnya disimpan di garasi).
- b. Kendaraan Umum (Public Transportation), yaitu: moda transportasi yang diperuntukkan buat bersama (orang banyak), kepentingan bersama, menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan yang sama, serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan dan para pelaku perjalanan harus wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan ketentuan tersebut apabila angkutan umum ini sudah mereka pilih.

Menurut Andriansyah (2015) dalam buku Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori, yaitu Angkutan umum merupakan sarana angkutan untuk masyarakat kecil dan menengah supaya dapat melaksanakan kegiatannya sesuai dengan tugas dan fungsinya dalam masyarakat. Warpani (1990), menyatakan bahwa angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau membayar. Menurut Bangun (1998), pengertian angkutan umum (Public Transport) adalah semua jenis model transportasi yang supply untuk kebutuhan mobilitas pergerakan barang dan orang, demi kepentingan masyarakat atau umum dalam memenuhi kebutuhannya, jenis angkutan berdasarkan peruntukannya terdiri dari angkutan umum dan angkutan penumpang, masing-masing dengan jenis kendaraan dan fasilitas yang berbeda.

Faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda menurut Ortuza dan Willumsen (2011) faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda antara lain:

1. Ciri Pengguna Jalan. Beberapa faktor berikut ini diyakini akan sangat mempengaruhi pemilihan moda yaitu: ketersediaan atau pemilihan kendaraan pribadi, kepemilikan Surat Ijin Mengemudi (SIM), struktur rumah tangga, pendapatan, faktor lain misal keharusan menggunakan mobil ke tempat kerja dan mengantar anak.
2. Ciri pergerakan Selain itu dalam pemilihan moda transportasi dipengaruhi pula oleh ciri pergerakan diantaranya:
  - a. Tujuan pergerakan. Contohnya, pergerakan ke tempat kerja ataupun ke kampus di negara maju lebih muda dengan menggunakan angkutan umum, karena ketepatan waktu dan tingkat pelayanan sangat baik dan ongkosnya relatif lebih murah dibandingkan dengan angkutan pribadi. Namun sebaliknya di negara yang sedang berkembang orang lebih memilih kendaraan

pribadi seperti mobil maupun sepeda motor menuju tempat kerja, dan perjalanan, pendidikan meskipun lebih mahal karena ketepatan waktu, kenyamanan, dan lain-lainnya tidak dapat dipenuhi oleh angkutan umum.

- b. Waktu terjadinya pergerakan. kalau kita ingin bergerak pada tengah malam, kita pasti membutuhkan kendaraan pribadi karena pada saat itu angkutan umum tidak atau jarang beroperasi.
  - c. Jarak perjalanan. Semakin jauh perjalanan, kita makin cenderung memilih angkutan umum dibandingkan dengan angkutan pribadi.
3. Ciri Fasilitas Moda Transportasi Hal ini dapat dikategorikan menjadi dua kategori, yaitu:
- a. Faktor kuantitatif seperti: waktu perjalanan, biaya transportasi (tarif, biaya, bahan bakar, dan lainnya), ketersediaan ruang dan tarif parkir.
  - b. Faktor kualitatif yang cukup sulit untuk dihitung, meliputi: kenyamanan dan keamanan, keandalan dan keteraturan dan lain-lain.

Selain itu ciri yang dapat mempengaruhi pemilihan moda adalah jarak dari pusat kota dan kepadatan penduduk. Menurut Sulistyorini (2014) pemilihan moda transportasi sangat tergantung dari:

1. Tingkat ekonomi/income, kepemilikan
2. Biaya transportasi.

Orang yang memiliki satu pemilihan moda disebut captive terhadap moda tersebut. Jika terdapat lebih dari satu moda, moda yang dipilih biasanya yang mempunyai rute terpendek, tercepat, atau termurah atau bahkan kombinasi ketigannya. Faktor lain yang mempengaruhi adalah tingkat kenyamanan dan keselamatan.

Berdasarkan uraian di atas, beberapa hal yang perlu dipertimbangkan dalam model pemilihan moda, yaitu:

- a. Biaya Pemodelan pemilihan moda sangat penting dibedakan antara biaya perkiraan dengan biaya aktual. Biaya perkiraan adalah biaya yang dipikirkan oleh pemakai jalan dan dasar pengambil keputusan, sedangkan biaya aktual adalah biaya sebenarnya yang dikeluarkan setelah proses pemilihan moda dilakukan.
- b. Angkutan umum captive Dalam pemodelan pemilihan moda, tahap berikutnya adalah mengidentifikasi pemakai angkutan umum captive. Orang seperti ini didefinisikan sebagai orang yang berangkat dari rumah dan tidak atau mempunyai atau menggunakan kendaraan pribadi (tidak ada pilihan lain kecuali angkutan umum). Diasumsikan bahwa orang tersebut pasti menggunakan angkutan umum.
- c. Lebih dari dua moda Beberapa prosedur pemilihan moda memodel pergerakan dengan hanya dua buah moda transportasi: angkutan umum dan angkutan pribadi. Di beberapa negara Barat terdapat beberapa pilihan lebih dari dua moda; misalnya, London mempunyai kereta api bawah tanah, kereta api, bus dan mobil. Di Indonesia terdapat beberapa jenis moda kendaraan bermotor (termasuk ojeg) ditambah becak dan berjalan kaki termasuk penting di Indonesia. Jones (1997) dalam Tamin (2000) menekankan dua pendekatan umum tentang analisis sistem dengan dua buah moda.

Sistem manajemen transportasi (transportation management sistem) adalah rangkaian sistem atau pengelolaan terhadap moda transportasi oleh suatu kelompok atau golongan. Jasa transportasi merupakan salah satu faktor pemasukan (input) dari kegiatan produksi, perdagangan, pertanian, dan kegiatan ekonomi lainnya. Manusia sangat membutuhkan transportasi untuk memenuhi kebutuhan hidup yang sangat beraneka ragam yang umumnya berkaitan dengan produksi barang dan jasa. Kemudahan yang diperoleh karena transportasi bagi manusia adalah mudahnya mengatasi jarak antara sumber daya

manusia dengan sumber daya alam atau barang produksi yang dibutuhkan manusia yang terletak pada masing-masing geografi.

Karena begitu pentingnya transportasi bagi kehidupan manusia, maka perlu dilakukan pengelolaan atau manajemen transportasi yang baik. Pada umumnya, manajemen transportasi menghadapi tiga tugas utama:

1. Menyusun rencana dan program untuk mencapai tujuan dan misi organisasi secara keseluruhan.
2. Meningkatkan produktivitas dan kinerja perusahaan.
3. Mengoperasikan angkutan secara garis besar.

Manajemen transportasi dapat ditinjau dari dua sisi yaitu:

1. Manajemen transportasi dalam industri atau perusahaan.
2. Manajemen transportasi dalam masyarakat (public transport).

Manajemen transportasi dibutuhkan karena:

- a. Transportasi merupakan sesuatu yang sangat dibutuhkan oleh setiap manusia sebagaimana makan pakaian dan tempat tinggal.
- b. Kebutuhan manusia dan barang terhadap transportasi berbeda beda.
- c. Ketersediaan alat angkut sangat variatif dari yang berkapasitas kecil-besar, lambat-cepat, murah-mahal, dan sebagainya.
- d. Transportasi sebagai mata rantai ekonomi.
- e. Teknologi.

Tugas utama manajemen transportasi diantaranya adalah:

- a. Menyusun rencana dan program untuk mencapai tujuan dan misi organisasi secara keseluruhan.
- b. Meningkatkan produktivitas dan kinerja perusahaan.
- c. Mengoperasikan angkutan secara garis besar.

## BAB III

### LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS DAN YURIDIS

#### 3.1 Landasan Filosofis

Landasan filosofis pada prinsipnya memuat pandangan hidup, kesadaran dan cita-cita hukum serta cita-cita moral yang terdapat dalam Pancasila dan Pembukaan UUD 1945. Peraturan Daerah harus memuat norma-norma hukum yang diidealkan (*ideal norms*) oleh suatu masyarakat ke arah mana cita-cita luhur kehidupan bermasyarakat dan bernegara hendak diarahkan.

Karena itu idealnya Peraturan Daerah (Perda) dapat digambarkan

sebagai cermin dari cita-cita kolektif suatu masyarakat tentang nilai-nilai luhur dan filosofis yang hendak diwujudkan dalam kehidupan sehari-hari melalui pelaksanaan Perda dalam kenyataan. Cita-cita filosofis yang terkandung dalam Perda hendaklah mencerminkan cita-cita filosofis yang dianut masyarakat Kota Serang.

Dalam kaitannya dengan Rancangan Peraturan Daerah, maka landasan filosofis harus mencerminkan:

- a. Pemenuhan kewajiban Pemerintah Daerah sebagai bagian dari sistem pemerintahan nasional dalam memenuhi kebutuhan masyarakat, yang salah satunya melalui pembentukan suatu sistem pemerintahan yang mendukung upaya pembangunan daerah melalui penyelenggaraan perhubungan sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari pembangunan di Kota Serang.
- b. Pasal 18 ayat (1), (2), (3), (4), (5), (6) dan (7) UUD 1945. Pasal 18 menyebutkan bahwa NKRI dibagi atas daerah-daerah Provinsi dan daerah Provinsi itu mempunyai pemerintahan daerah, yang mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan Gubernur, Bupati, dan Wali Kota masing-masing sebagai Kepala Pemerintahan Daerah Provinsi, Kabupaten, dan Kota dipilih secara demokratis. Pemerintahan Daerah menjalankan otonomi seluas-luasnya, kecuali urusan pemerintahan yang oleh undang-undang ditentukan sebagai urusan Pemerintah Pusat. Pemerintahan Daerah berhak menetapkan Perda dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan Otonomi dan Tugas pembantuan.

Selanjutnya, dasar filosofis penyusunan Naskah Akademik Perda tentang Penyelenggaraan Perhubungan, adalah Perda Nomor 13 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi Dan Informatika perlu tinjau kembali disesuaikan dengan peraturan

perundang-undangan yang berlaku saat ini. Pada Perda Nomor 13 Tahun 2014 terdapat substansi yang perlu disesuaikan dengan kaidah hukum dan ketentuan peraturan perundang-undangan. Hal ini ditemukan setelah disandingkan Perda Nomor 13 Tahun 2014 dengan Peraturan Perundang-undangan.

Salah satu hal yang perlu disesuaikan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, dapat dilihat pada Undang-Undang tentang Cipta Kerja dan turunannya, merubah beberapa Peraturan Pemerintah yang mengatur secara teknis sub urusan lalu lintas angkutan jalan, sub urusan pelayaran dan sub urusan perkeretaapian. Selain itu, batang tubuh pada Perda 13 Tahun 2014 terdapat substansi yang dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

### 3.2 Landasan Sosiologis

Landasan sosiologis memuat suatu tinjauan terhadap gejala-gejala sosial-ekonomi-politik yang berkembang di masyarakat, yang mendorong perlu dibuatnya Naskah Akademik. Landasan sosiologis juga memuat analisis kecenderungan sosiologis-futuristik tentang sejauhmana tingkah laku sosial itu sejalan dengan arah dan tujuan pembangunan hukum yang ingin dicapai.

Landasan sosiologis mensyaratkan setiap norma hukum yang dituangkan dalam Peraturan Daerah harus mencerminkan tuntutan kebutuhan masyarakat sendiri akan norma hukum yang sesuai dengan realitas kesadaran hukum masyarakat. Karena itu, dalam konsideran, harus dirumuskan dengan baik pertimbangan-pertimbangan yang bersifat empiris, sehingga suatu gagasan normatif yang dituangkan dalam peraturan daerah benar-benar didasarkan atas kenyataan yang hidup dalam kesadaran hukum masyarakat. Dengan demikian, norma hukum yang tertuang dalam Peraturan Daerah kelak dapat dilaksanakan dengan sebaik-baiknya di tengah-tengah masyarakat hukum yang diaturnya.

Berkaitan dengan Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan, secara sosiologis diyakini merupakan upaya meningkatkan pelayanan publik dalam mewujudkan masyarakat yang maju, adil, makmur, sejahtera, dan demokratis berdasarkan Pancasila dan UUD Tahun 1945.

Penyusunan Perda Penyelenggaraan Perhubungan mengingat semakin kompleks karena berkaitan dengan dinamika sosial, ekonomi, budaya masyarakat dan bangsa serta tuntutan perubahan global. Oleh karena itu, sudah saatnya Daerah dalam penyesuaian yang mengatur penyelenggaraan perhubungan secara menyeluruh dengan memperhatikan semua aspek terkait, adaptif terhadap perkembangan pemerintahan dan masyarakat, sekaligus mampu mendukung pembinaan dan pengawasan penyelenggaraan perhubungan sehingga dapat menjamin pemerataan akses terhadap pembangunan, peningkatan pelayanan publik, dalam menghadapi tantangan serta tuntutan perubahan kehidupan nasional dan global pada masa kini dan masa yang akan datang.

Atas dasar inilah perlu dibentuk Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan sebagai landasan sosiologis bagi penyelenggaraan perhubungan di Kota Serang. Dinamika perkembangan transportasi di Kota Serang semakin maju dan meningkat pesat, kultur masyarakat, wilayah yang sangat luas serta akses yang banyak memberikan kemudahan dalam berinteraksi, hal tersebut perlu dilakukan upaya-upaya percepatan sebagai dampak kemudahan dan pelayanan kepada masyarakat sehingga perlu diatur tata kelola penyelenggaraan perhubungan.

### 3.3 Landasan Yuridis

Hal yang patut diperhatikan dalam perumusan suatu Rancangan Peraturan Daerah adalah bahwa ketentuan atau norma-norma yang

dirumuskan tidak mengandung pertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Secara yuridis, penyusunan Rancangan Peraturan Daerah berlandaskan pada ketentuan Pasal 14 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, yang menyatakan bahwa materi muatan Peraturan Daerah 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.

Dalam hal ini, Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan merupakan penjabaran kewenangan sebagai daerah otonom sebagaimana diatur dalam Undang-Undang tentang Pemerintahan Daerah dan peraturan perundang-undangan pelaksanaannya. Penyusunan Peraturan Daerah tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, apabila Peraturan Daerah tersebut bertentangan, maka produk Peraturan Daerah tersebut cacat hukum dan dapat dibatalkan. Selanjutnya, kondisi eksisting Perda Nomor 13 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi Dan Informatika, terdapat penyesuaian dengan peraturan perundang-undangan lebih tinggi. Apabila pengaturan perhubungan pada Perda Nomor 13 Tahun 2014 tidak segera dicabut dan dinyatakan tidak berlaku dikhawatirkan Pemerintah Daerah Kota Serang dikategorikan inersia yang berarti sifat materi yang menentang atau menghambat perubahan momentum terhadap peraturan perundang-undangan di atas. Menyikapi hal tersebut Penulis berinisiatif menyusun Kajian Naskah Akademik mengenai pencabutan dan penyusunan Rancangan Peraturan Daerah tentang penyelenggaraan perhubungan, agar penyelenggaraan perhubungan di Kota Serang sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

## BAB IV

### JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP MATERI PENYESUAIAN PERATURAN DAERAH TENTANG PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN

Berdasarkan uraian pada bab-bab sebelumnya, maka jangkauan, arah pengaturan, dan ruang lingkup penyesuaian Peraturan Daerah (Perda) tentang Penyelenggaraan Perhubungan meliputi dasar pertimbangan Penyesuaian penyelenggaraan Perhubungan

diantaranya memperhatikan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah dan potensi yang dimiliki, kemampuan dan kebutuhan daerah, sebagaimana diamanatkan dalam penjelasan Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah.

Selain itu dalam penyesuaian penyelenggaraan perhubungan berpedoman pula pada Perda Nomor 7 tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kota Serang sebagaimana diubah dengan Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 9 Tahun 2020 Tentang perubahan atas peraturan Daerah Kota Serang Nomor 7 Tahun 2016 Tentang Pembentukan Dan Susunan Perangkat Daerah Kota Serang, Jo. Peraturan Wali Kota Serang Nomor 120 Tahun 2021 Tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas Dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Serang.

Dengan demikian, maka dasar hukum yang menjadi acuan dalam Penyelenggaraan Perhubungan, sebagai berikut:

1. Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-undang Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722);
3. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2007 tentang Pembentukan Kota Serang di Provinsi Banten (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4748);
4. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);
5. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
6. 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);
7. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587);
  8. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2023 Tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
  9. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5221);
  10. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317);
  11. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594);
  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 Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 205, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6122);
  14. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia 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);
  15. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6643);
  16. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan (Lembaran Negara

Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6644);

17. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6645).

#### 4.1 Ketentuan Umum

Ketentuan umum dalam Perda tentang Penyelenggaraan Perhubungan yang ditetapkan dengan Peraturan Daerah meliputi pengertian. Definisi Dalam Rancangan Perda, perlu diuraikan mengenai definisi yang berisi “pengertian” dan “akronim”, yang dimaksudkan untuk mencegah timbulnya salah tafsir dan salah pengertian dalam memahami dan melaksanakan pasal-pasal dalam Perda. Uraian definisi tersebut disusun tidak terlalu banyak, dan perumusannya dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut:

- a. Definisi yang dicantumkan dalam pasal hanya terminologi atau istilah yang dipergunakan berulang-ulang di dalam pasal atau beberapa pasal berikutnya, sedangkan yang tidak berulang, dijadikan materi.
- b. Terminologi atau istilah yang hanya digunakan satu kali, namun terminologi atau istilah tersebut diperlukan pengertiannya dalam suatu bab, bagian atau paragraf tertentu, kata atau istilah itu dimasukan definisi.

#### 4.2 Pembinaan Dan Penyelenggaraan Perhubungan

##### 4.2.1 Pembinaan

##### 4.2.2 Penyelenggaraan

#### 4.3. Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

##### 4.3.1 Umum

##### 4.3.2 Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah

- 4.3.3 Ruang Lalu Lintas
  - Kelas Jalan
  - Batas Kecepatan
  - Uji Kelaikan Fungsi Jalan
- 4.4 Perlengkapan Jalan
  - 4.4.1 Umum
  - 4.4.2 Rambu Lalu Lintas
  - 4.4.3 Marka Jalan
    - Umum
    - Marka Membujur
    - Marka Melintang
    - Marka Serong
    - Marka Lambang
    - Marka Kotak Kuning
  - 4.4.4 Alat Penerangan Jalan
  - 4.4.5 Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan
  - 4.4.6 Fasilitas untuk Sepeda, Pejalan Kaki, dan Penyandang Cacat
  - 4.4.7 Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Yang Berada di Jalan dan
  - 4.4.8 Pengaturan Lebih Lanjut
- 4.5 Fasilitas Pendukung
  - 4.5.1 Umum
  - 4.5.2 Trotoar
  - 4.5.3 Lajur Sepeda
  - 4.5.4 Tempat Penyeberangan Pejalan Kaki
  - 4.5.5 Halte
  - 4.5.6 Fasilitas Khusus Bagi Penyandang Cacat dan Manusia Usia Lanjut

- 4.5.7 Pengaturan Lebih Lanjut
- 4.6 Kendaraan
  - 4.6.1 Jenis dan Fungsi Kendaraan
  - 4.6.2 Kendaraan Bermotor
  - 4.6.3 Pengujian berkala Kendaraan Bermotor
  - 4.6.4 Kendaraan Tidak Bermotor
- 4.7 Lalu Lintas
  - 4.7.1 Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas
    - Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas
    - Tanggung Jawab Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas
  - 4.7.2 Analisis Dampak Lalu Lintas
- 4.8 Angkutan
  - 4.8.1 Angkutan Orang dan Barang
  - 4.8.2 Penyediaan Angkutan Umum
    - Umum
    - Penyediaan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum
    - Penyediaan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor Umum
  - 4.8.3 Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum
    - Umum
    - Standar Pelayanan Angkutan Orang
    - Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek
    - Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum
  - 4.8.4 Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor
  - 4.8.5 Angkutan Orang dan Barang dengan Kendaraan Tidak

- Bermotor
- 4.8.6 Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek
- 4.8.7 Perizinan Angkutan
- 4.8.8 Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak dalam Trayek
- 4.8.9 Tarif Penumpang
- 4.8.10 Subsidi Angkutan Penumpang Umum
- 4.8.11 Tanggung Jawab Penyelenggara
- 4.9 Keamanan Dan Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan
  - 4.9.1 Penyusunan dan Penetapan Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
  - 4.9.2 Pelaksanaan Dan Pengendalian
  - 4.9.3 Pengawasan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
    - Umum
    - Audit Bidang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
    - Audit di Bidang Jala
    - Audit di Bidang Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
    - Inspeksi Bidang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
    - Inspeksi Bidang Jalan
    - Inspeksi Bidang Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- 4.10 Penyelenggaraan Perhubungan Laut
  - 4.10.1 Angkutan di Perairan
    - Umum
    - Angkutan Laut
    - Angkutan Penyeberangan

- Kegiatan Jasa Terkait Dengan Angkutan di Perairan
- Keselamatan dan Keamanan Pelayaran

#### 4.10.2 Kepelabuhanan

- Rencana Induk Pelabuhan
- Perizinan

#### 4.11 Penyelenggaraan Perhubungan Udara

#### 4.12 Penyelenggaraan Perkeretaapian

##### 4.12.1 Umum

##### 4.12.2 Rencana Induk Perkeretaapian

##### 4.12.3 Penyelenggaraan Perkeretaapian

## BAB V

### PENUTUP

#### 5.1 Kesimpulan

1. Naskah Akademik ini disusun berdasarkan amanat peraturan perundang-undangan, yang mengatur tentang pembentukan Peraturan Daerah, dengan substansi urgensi membentuk Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan

secara komprehensif, yang mengacu pada Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah dan peraturan perundang-undangan sektoral lainnya.

2. Naskah Akademik dimaksud dilampiri dengan Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan, sehingga persepsi pada waktu pembahasannya akan sama sehingga diharapkan tidak terjadi pembahasan yang berlarut-larut dan mendapatkan persetujuan bersama yang selanjutnya dapat segera ditetapkan menjadi Peraturan Daerah, agar dapat bermanfaat secara optimal.

## 5.2 Saran

Kiranya pembahasan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan, dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien, sehingga tidak menjadi kendala bagi proses penyelenggaraan Pemerintahan Daerah yang membutuhkan landasan Peraturan Daerah dimaksud. Selain itu, kiranya Peraturan Daerah yang akan dibentuk ini, dapat segera ditetapkan guna menjamin kepastian hukum dalam efektif operasionalnya penyelenggaraan perhubungan dalam membantu dalam penyelenggaraan pemerintahan di Daerah.

## DAFTAR PUSTAKA

### Peraturan Perundang-Undangan

1. Undang-undang Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722);
2. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2007 tentang Pembentukan Kota Serang di Provinsi Banten (Lembaran Negara Republik Indonesia

- Tahun 2007 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4748);
3. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);
  4. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
  5. 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);
  6. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587);
  7. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2023 Tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
  8. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5221);
  9. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317);
  10. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594);
  11. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5468);
  12. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 205, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6122);

13. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia 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);
14. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6643);
15. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6644);
16. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6645).

## LAMPIRAN

WALI KOTA SERANG  
PROVINSI BANTEN

PERATURAN DAERAH KOTA SERANG  
NOMOR .. TAHUN ..  
TENTANG  
PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

WALI KOTA SERANG,

- Menimbang : a. bahwa penyelenggaraan perhubungan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan masyarakat di Kota Serang;
- b. bahwa penyelenggaraan perhubungan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional dan regional sehingga harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan guna mendorong dan mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah;
- c. bahwa dengan adanya beberapa perubahan ketentuan peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika, maka untuk memenuhi kebutuhan peraturan yang berkaitan dengan penyelenggaraan pemerintahan daerah melalui pelaksanaan hak, kewajiban, tugas, wewenang, dan fungsi Dewan Perwakilan Rakyat Daerah, perlu dilakukan penyesuaian;
- d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b dan huruf c perlu menetapkan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan;
- Mengingat : 17. Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
18. Undang-undang Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722);
19. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2007 tentang Pembentukan Kota Serang di Provinsi Banten (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4748);
20. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);

21. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
22. 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);
23. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587);
24. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2023 Tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
25. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5221);
26. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317);
27. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594);
28. 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);
29. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2017 Tentang

Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 205, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6122);

30. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia 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);

31. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6643);

32. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6644);

33. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6645).

Dengan Persetujuan Bersama  
DEWAN PERWAKILAN RAKYAT DAERAH KOTA SERANG

Dan  
WALI KOTA SERANG  
MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN DAERAH TENTANG  
PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN

## BAB I KETENTUAN UMUM

### Pasal 1

Dalam Peraturan Daerah ini, yang dimaksud dengan:

1. Daerah adalah Daerah Kota Serang.
2. Pemerintahan Daerah adalah penyelenggaraan urusan pemerintah

- 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 Tahun 1945.
3. Pemerintah Daerah adalah Wali Kota beserta Perangkat Daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah.
  4. Wali Kota adalah Wali Kota Serang.
  5. Dewan Perwakilan Rakyat Daerah adalah Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kota Serang.
  6. Penyelenggaraan adalah kegiatan yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan sesuai dengan kewenangannya.
  7. Perhubungan adalah kegiatan yang menghubungkan dari satu tempat ke tempat yang lain dalam satu wilayah yang meliputi bidang darat, laut, dan udara.
  8. Perhubungan Darat adalah segala bentuk transportasi menggunakan jalan untuk mengangkut penumpang atau barang.
  9. Perhubungan Udara adalah segala bentuk transportasi menggunakan udara untuk mengangkut penumpang atau barang.
  10. Perhubungan Laut adalah segala bentuk transportasi menggunakan laut untuk mengangkut penumpang atau barang.
  11. Badan Hukum adalah suatu bentuk badan usaha yang meliputi perseroan terbatas, perseroan komanditer, perseroan lainnya, Badan Usaha Milik Negara atau Daerah dengan nama dan bentuk apapun, persekutuan, perkumpulan, firma, kongsi, koperasi, yayasan atau organisasi yang sejenisnya, lembaga, dana pensiun, bentuk usaha tetap serta bentuk badan usaha lainnya.
  12. Pejabat yang ditunjuk adalah Pejabat di lingkungan Pemerintah Daerah yang berwenang dalam Penyelenggaraan di Bidang Perhubungan.
  13. Lalu Lintas dan Angkutan jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.
  14. Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan.
  15. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
  16. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian Simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
  17. Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah Ruang Lalu Lintas, Terminal, dan Perlengkapan Jalan yang meliputi marka, rambu, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengamanan Pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan Jalan, serta fasilitas pendukung.
  18. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.
  19. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh

- peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.
20. Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.
  21. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.
  22. Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.
  23. 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.
  24. 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.
  25. Marka Jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan Jalan atau di atas permukaan Jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus Lalu Lintas dan membatasi daerah kepentingan Lalu Lintas.
  26. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur Lalu Lintas orang dan/atau Kendaraan di persimpangan atau pada ruas Jalan.
  27. Sepeda Motor adalah Kendaraan Bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau Kendaraan Bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.
  28. Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.
  29. Manajemen dan rekayasa lalu lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.
  30. Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan selanjutnya disingkat Forum, adalah wahana koordinasi antar instansi penyelenggara Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
  31. Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.
  32. Jaringan Trayek adalah kumpulan dari trayek-trayek yang menjadi suatu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang.
  33. Penguji adalah setiap Tenaga Penguji yang dinyatakan memenuhi kualifikasi teknis tertentu dan diberikan sertifikat serta tanda kualifikasi teknis sesuai dengan jenjang kualifikasinya.
  34. Kendaraan Wajib Uji adalah setiap kendaraan yang berdasarkan

- peraturan perundang-undangan yang berlaku wajib diujikan untuk menentukan kelaikan jalan.
35. Persyaratan Teknis adalah persyaratan tentang susunan, peralatan, perlengkapan, ukuran, bentuk, karoseri, pemuatan, rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya, emisi gas buang, penggunaan, penggandengan dan penempelan kendaraan bermotor.
  36. Laik Jalan adalah persyaratan minimum kondisi suatu kendaraan yang harus dipenuhi agar terjaminnya keselamatan dan mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan lingkungan pada waktu dioperasikan di jalan.
  37. Kereta Gandengan adalah suatu alat yang dipergunakan untuk mengangkut barang yang seluruh bebannya ditumpu oleh alat itu sendiri dan dirancang untuk ditarik oleh kendaraan bermotor.
  38. Kereta Tempelan adalah suatu alat yang dipergunakan untuk mengangkut barang yang dirancang untuk ditarik dan sebagian bebannya ditumpu oleh kendaraan penariknya.
  39. Pengujian Kendaraan bermotor adalah serangkaian kegiatan menguji dan atau memeriksa bagian-bagian atau komponen-komponen kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan.
  40. Pengujian Berkala kendaraan bermotor yang selanjutnya disebut uji berkala adalah pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara berkala terhadap setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus.
  41. Buku Uji adalah tanda bukti lulus uji berbentuk buku berisi data dan legitimasi hasil pengujian setiap kendaraan wajib uji.
  42. Tanda Uji adalah tanda bukti lulus uji berbentuk plat dan tanda samping yang berisi data mengenai kode wilayah pengujian, nomor uji kendaraan, nomor kendaraan dan masa berlaku uji berkala yang dipasang/ditempatkan secara permanen ditempat tertentu pada kendaraan.
  43. Dampak Lalu Lintas adalah pengaruh perubahan tingkat pelayanan lalu lintas yang diakibatkan oleh suatu kegiatan pembangunan dan aktivitas lainnya pada unsur-unsur jaringan transportasi.
  44. Analisis Dampak Lalu Lintas yang selanjutnya disebut ANDALALIN 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.
  45. Tim penyusun adalah tim yang memiliki kompetensi pada kualifikasi tertentu yang menyusun dokumen Analisis Dampak Lalu Lintas.
  46. Tim Evaluasi adalah tim yang memenuhi persyaratan dan/atau yang memiliki kompetensi untuk menilai serta mengevaluasi dokumen hasil Analisis Dampak Lalu Lintas yang disampaikan oleh pengembang atau pembangun.
  47. Kompetensi adalah kemampuan personil untuk mengerjakan suatu tugas dan pekerjaan yang dilandasi oleh pengetahuan, keterampilan dan sikap kerja yang dapat dipertanggungjawabkan.
  48. Perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas

- prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api.
49. Kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api.
  50. Prasarana perkeretaapian adalah jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api agar kereta api dapat dioperasikan.
  51. Jalur kereta api adalah jalur yang terdiri atas rangkaian petak jalan rel yang meliputi ruang manfaat jalur kereta api, ruang milik jalur kereta api, dan ruang pengawasan jalur kereta api, termasuk bagian atas dan bawahnya yang diperuntukkan bagi lalu lintas kereta api.
  52. Jaringan jalur kereta api adalah seluruh jalur kereta api yang terkait satu dengan yang lain yang menghubungkan berbagai tempat sehingga merupakan satu sistem.
  53. Jalur kereta api khusus adalah jalur kereta api yang digunakan secara khusus oleh badan usaha tertentu untuk menunjang kegiatan pokok badan usaha tersebut.
  54. Fasilitas operasi kereta api adalah segala fasilitas yang diperlukan agar kereta api dapat dioperasikan.
  55. Sarana perkeretaapian adalah kendaraan yang dapat bergerak di jalan rel.
  56. Badan Usaha adalah Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, atau badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk perkeretaapian.
  57. Fasilitas penunjang kereta api adalah segala sesuatu yang melengkapi penyelenggaraan angkutan kereta api yang dapat memberikan kemudahan, kenyamanan, dan keselamatan bagi pengguna jasa kereta api.
  58. Pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api, baik untuk angkutan orang maupun barang.
  59. Lalu lintas kereta api adalah gerak sarana perkeretaapian di jalan rel.
  60. Angkutan kereta api adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api.
  61. Penyelenggara prasarana perkeretaapian adalah pihak yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian.
  62. Penyelenggara sarana perkeretaapian adalah badan usaha yang mengusahakan sarana perkeretaapian umum.
  63. Setiap orang adalah orang perseorangan atau korporasi.
  64. Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, kepelabuhanan serta keamanan dan keselamatan pelayaran.
  65. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra

- dan antar moda transportasi.
66. Kepelabuhanan adalah meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran tempat perpindahan intra dan atau antar moda.
  67. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga mesin atau ditunda termasuk kendaraan air yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung tidak berpindah-pindah.
  68. Sertifikat Kelaikan adalah pernyataan secara tertulis atau dalam bentuk tanda segel, atau bentuk lain oleh dinas dan instansi teknis pemerintah yang memiliki kewenangan atas suatu fungsi peralatan, prosedur, proses yang dinyatakan aman bagi kesehatan dan keselamatan umum.

## BAB II PEMBINAAN DAN PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN

### Bagian Kesatu Pembinaan

#### Pasal 2

- (1) Tanggung jawab dan pembinaan atas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Daerah dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah.
- (2) Pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
  - a. penetapan sasaran dan arah kebijakan sistem perhubungan di Daerah yang jaringannya berada di wilayah Daerah;
  - b. pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi dan izin kepada perusahaan Angkutan di Daerah; dan
  - c. pengawasan terhadap pelaksanaan perhubungan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Daerah.

### Bagian Kedua Penyelenggaraan

#### Pasal 3

Penyelenggaraan kegiatan perhubungan dilakukan oleh Pemerintah Daerah, Badan Hukum dan/atau masyarakat.

## BAB III JARINGAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

### Bagian Kesatu Umum

#### Pasal 4

- (1) Untuk mewujudkan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terpadu dilakukan pengembangan jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk menghubungkan semua wilayah dalam satu Daerah.
- (2) Pengembangan jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan sesuai kebutuhan dengan berpedoman pada rencana induk jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah.

#### Bagian Kedua

#### Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah

##### Pasal 5

- (1) Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah disusun secara berkala dengan mempertimbangkan kebutuhan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta ruang kegiatan berskala Daerah.
- (2) Proses penyusunan dan penetapan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan memperhatikan:
  - a. Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional;
  - b. Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nasional;
  - c. Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi;
  - d. Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi; dan
  - e. Rencana Tata Ruang Wilayah Daerah.

##### Pasal 6

- (1) Rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah memuat:
  - a. prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan lingkup kota;
  - b. arah dan kebijakan peranan lalu lintas dan angkutan jalan kota dalam keseluruhan moda transportasi;
  - c. rencana lokasi dan kebutuhan Simpul kota; dan
  - d. rencana kebutuhan Ruang Lalu Lintas kota.
- (2) Rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kota disusun berdasarkan kebutuhan transportasi dan Ruang Kegiatan yang berskala kota.
- (3) Rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kota sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan arahan dan pedoman untuk:
  - a. pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kota;
  - b. integrasi antar dan intra moda transportasi tingkat kota;
  - c. penyusunan rencana umum lalu lintas dan angkutan jalan kota;
  - d. penyusunan rencana umum jaringan jalan kota;
  - e. penyusunan rencana umum jaringan trayek angkutan perkotaan;
  - f. penyusunan rencana umum jaringan lintas angkutan barang kota;
  - g. pembangunan Simpul kota; dan
  - h. pengembangan teknologi dan industri lalu lintas dan angkutan jalan kota.

#### Pasal 7

- (1) Penyusunan rancangan rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah dilakukan oleh Wali Kota.
- (2) Penyusunan rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kota sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan memperhatikan:
  - a. dokumen rencana tata ruang wilayah nasional;
  - b. dokumen rencana tata ruang wilayah provinsi;
  - c. dokumen rencana tata ruang wilayah kota;
  - d. dokumen rencana pembangunan jangka panjang daerah kota;
  - e. dokumen rencana induk perkeretaapian kota;
  - f. dokumen rencana induk pelabuhan nasional;
  - g. dokumen rencana induk nasional bandar udara;
  - h. dokumen rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan nasional; dan
  - i. dokumen rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi.

#### Pasal 8

Rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ditetapkan dengan Peraturan Wali Kota setelah mendapat pertimbangan Gubernur dan Menteri.

#### Bagian Ketiga Ruang Lalu Lintas Paragraf 1 Kelas Jalan

#### Pasal 9

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

#### Pasal 10

- (1) Kendaraan Bermotor yang dapat berlalu lintas di setiap kelas Jalan ditentukan berdasarkan ukuran, dimensi, muatan sumbu terberat, dan permintaan angkutan.
- (2) Kendaraan Bermotor yang dapat berlalu lintas di jalan kelas I ditentukan:

- a. ukuran lebar tidak melebihi 2.550 (dua ribu lima ratus lima puluh) milimeter;
  - b. ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter;
  - c. ukuran tinggi tidak melebihi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter; dan
  - d. ukuran muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton.
- (3) Kendaraan Bermotor yang dapat berlalu lintas di Jalan kelas II ditentukan:
- a. ukuran lebar tidak melebihi 2.550 (dua ribu lima ratus lima puluh) milimeter;
  - b. ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter;
  - c. ukuran tinggi tidak melebihi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter; dan
  - d. ukuran muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton.
- (4) Kendaraan Bermotor yang dapat berlalu lintas di Jalan kelas III ditentukan:
- a. ukuran lebar tidak melebihi 2.200 (dua ribu dua ratus) milimeter;
  - b. ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter;
  - c. ukuran tinggi tidak melebihi 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter; dan
  - d. ukuran muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton.

#### Pasal 11

- (1) Jalan kelas III didesain dengan muatan sumbu terberat kurang dari 8 (delapan) ton hanya dapat dilewati Kendaraan Bermotor dengan ukuran:
  - a. lebar tidak melebihi 2.200 (dua ribu dua ratus) milimeter;
  - b. panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter; dan
  - c. paling tinggi 3.500 (tiga ribu lima ratus) millimeter.
- (2) Penetapan muatan sumbu terberat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh penyelenggara Jalan sesuai dengan kewenangan

#### Pasal 12

- (1) Penetapan kelas jalan kota dilakukan dengan keputusan Wali Kota.
- (2) Penetapan kelas jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan teknis yang mempertimbangkan aspek keselamatan, struktur jalan, dan geometrik jalan.
- (3) Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dalam tata cara penetapan kelas jalan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai penetapan kelas jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

#### Pasal 13

- (1) Penetapan kelas jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 dinyatakan dengan pemasangan Rambu Lalu Lintas pada setiap ruas jalan.
- (2) Pemasangan rambu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan pemerintah Daerah.

#### Pasal 14

Penetapan kelas jalan pada ruas-ruas jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 dimuat dalam dokumen jalan.

#### Paragraf 2 Batas Kecepatan

#### Pasal 15

- (1) Setiap jalan memiliki batas kecepatan paling tinggi yang ditetapkan secara nasional.
- (2) Batas kecepatan paling tinggi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
  - a. batas kecepatan jalan bebas hambatan;
  - b. batas kecepatan jalan antarkota;
  - c. batas kecepatan jalan pada kawasan perkotaan; dan
  - d. batas kecepatan jalan pada kawasan permukiman.
- (3) Untuk jalan bebas hambatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a ditetapkan batas kecepatan paling rendah.
- (4) Batas kecepatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) ditetapkan:
  - a. paling rendah 60 (enam puluh) kilometer per jam dalam kondisi arus bebas dan paling tinggi 100 (seratus) kilometer per jam untuk jalan bebas hambatan;
  - b. paling tinggi 80 (delapan puluh) kilometer per jam untuk jalan antarkota;
  - c. paling tinggi 50 (lima puluh) kilometer per jam untuk kawasan perkotaan; dan
  - d. paling tinggi 30 (tiga puluh) kilometer per jam untuk kawasan permukiman.
- (5) Batas kecepatan paling tinggi dan batas kecepatan paling rendah sebagaimana dimaksud pada ayat (4) harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas.

#### Pasal 16

- (1) Batas kecepatan paling tinggi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 ayat (2) dapat ditetapkan lebih rendah atas dasar pertimbangan:
  - a. frekuensi kecelakaan yang tinggi di lingkungan jalan yang bersangkutan;
  - b. perubahan kondisi permukaan jalan atau geometri jalan atau lingkungan sekitar jalan; atau
  - c. usulan masyarakat melalui rapat forum lalu lintas dan angkutan jalan 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 Wali Kota.
- (4) Proses penetapan batas kecepatan dilakukan setelah rapat forum lalu lintas dan angkutan jalan sesuai dengan kewenangan jalan.

#### Pasal 17

Ketentuan lebih lanjut mengenai norma, standar, pedoman, dan kriteria penetapan batas kecepatan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

#### Paragraf 3

#### Uji Kelaikan Fungsi Jalan

#### Pasal 18

- (1) Jalan yang dioperasikan harus memenuhi persyaratan laik fungsi Jalan secara teknis dan administratif.
- (2) Penyelenggara Jalan wajib melaksanakan uji kelaikan fungsi Jalan sebelum pengoperasian Jalan.
- (3) Penyelenggara Jalan wajib melakukan uji kelaikan fungsi Jalan pada Jalan yang sudah beroperasi secara berkala dalam jangka waktu paling lama 10 (sepuluh) tahun dan/atau sesuai dengan kebutuhan.
- (4) Uji kelaikan fungsi Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) dilakukan oleh tim uji laik fungsi Jalan yang dibentuk oleh penyelenggara Jalan.
- (5) Tim uji laik fungsi Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) terdiri atas unsur penyelenggara Jalan dan instansi yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (6) Hasil uji kelaikan fungsi Jalan wajib dipublikasikan dan ditindaklanjuti oleh penyelenggara Jalan dan instansi yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (7) Uji kelaikan fungsi Jalan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

### BAB IV

### PERLENGKAPAN JALAN

#### Bagian Kesatu

#### Umum

#### Pasal 19

Setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa:

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

#### Pasal 20

- (1) Penentuan lokasi, pengadaan, pemasangan, pemeliharaan, perbaikan, penghapusan, dan pengawasan perlengkapan jalan harus sesuai dengan peruntukan.

- (2) Penentuan lokasi, pengadaan, dan pemasangan perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan berdasarkan hasil analisis manajemen dan rekayasa lalu lintas.
- (3) Penentuan lokasi, pengadaan, pemasangan, pemeliharaan, perbaikan, penghapusan, dan pengawasan perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Wali Kota, untuk jalan kota.
- (4) Pengadaan, pemasangan, dan pemeliharaan perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilaksanakan berdasarkan standar teknis peraturan perundang-undangan.

#### Pasal 21

- (1) Penentuan lokasi dan pemasangan bangunan dan/atau fasilitas yang bukan termasuk perlengkapan jalan di ruang milik jalan dilarang mengganggu keberadaan dan fungsi perlengkapan jalan.
- (2) Tata cara penentuan lokasi dan pemasangan bangunan dan/atau fasilitas yang bukan termasuk perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

#### Bagian Kedua Rambu Lalu Lintas

#### Pasal 22

- (1) Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 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 Negara Republik Indonesia.

- (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) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

#### Pasal 25

- (1) Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 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.

### Bagian Ketiga

#### Marka Jalan

##### Paragraf 1

##### Umum

#### Pasal 26

- (1) Marka Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 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-garis pada permukaan jalan dapat dilengkapi dengan paku jalan.

#### Pasal 27

- (1) Marka Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 ayat (1) dapat berwarna:
  - a. putih;
  - b. kuning;
  - c. merah; dan
  - d. warna lainnya.
- (2) Marka Jalan berwarna putih sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a menyatakan bahwa Pengguna Jalan wajib mengikuti perintah atau larangan sesuai dengan bentuknya.
- (3) Marka Jalan berwarna kuning sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b menyatakan bahwa Pengguna Jalan dilarang berhenti pada area tersebut.
- (4) Marka Jalan berwarna merah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c menyatakan keperluan atau tanda khusus.
- (5) Marka Jalan warna lainnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d adalah Marka Jalan selain warna putih, kuning, dan merah yang menyatakan daerah kepentingan khusus yang harus dilengkapi dengan rambu dan/atau petunjuk yang dinyatakan dengan tegas.

#### Paragraf 2

#### Marka Membujur

#### Pasal 28

Marka membujur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 ayat (3) huruf a terdiri atas:

- a. garis utuh;
- b. garis putus-putus;
- c. garis ganda yang terdiri dari garis utuh dan garis putusputus; dan
- d. garis ganda yang terdiri dari dua garis utuh.

#### Pasal 29

- (1) Marka membujur berupa garis utuh sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 huruf a berfungsi sebagai larangan bagi kendaraan melintasi garis tersebut.
- (2) Marka membujur sebagaimana dimaksud pada ayat (1) apabila berada di tepi jalan hanya berfungsi sebagai peringatan tanda tepi jalur lalu lintas.
- (3) Marka membujur berupa garis putus-putus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 huruf b merupakan pembatasan lajur yang berfungsi mengarahkan lalu lintas dan/atau memperingatkan akan ada marka membujur yang berupa garis utuh di depan.
- (4) Marka membujur berupa garis ganda yang terdiri dari garis utuh dan garis putus-putus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 huruf c menyatakan bahwa kendaraan yang berada pada sisi garis utuh

dilarang melintasi garis ganda, dan kendaraan yang berada pada sisi garis putus-putus dapat melintasi garis ganda.

- (5) Marka membujur berupa garis ganda yang terdiri dari dua garis utuh sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 huruf d menyatakan bahwa kendaraan dilarang melintasi garis ganda tersebut.

#### Pasal 30

- (1) Marka membujur berupa garis putus-putus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 29 ayat (3) pada permukaan jalan dapat digantikan dengan kerucut lalu lintas.
- (2) Penggunaan kerucut lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya bersifat sementara.

#### Paragraf 3 Marka Melintang

#### Pasal 31

- (1) Marka melintang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 ayat (3) huruf b berupa:
  - a. garis utuh; dan
  - b. garis putus-putus.
- (2) Marka melintang berupa garis utuh sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a menyatakan batas berhenti bagi kendaraan yang diwajibkan berhenti oleh Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, rambu berhenti, tempat penyeberangan, atau zebra cross.
- (3) Marka melintang berupa garis putus-putus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b menyatakan batas yang tidak dapat dilampaui kendaraan sewaktu memberi kesempatan kepada kendaraan yang mendapat hak utama pada persimpangan.

#### Paragraf 4 Marka Serong

#### Pasal 32

- (1) Marka serong sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 ayat (3) huruf c berupa:
  - a. garis utuh yang dibatasi dengan rangka garis utuh; dan
  - b. garis utuh yang dibatasi dengan rangka garis putusputus.
- (2) Marka serong berupa garis utuh yang dibatasi dengan rangka garis utuh sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a digunakan untuk menyatakan:
  - a. daerah yang tidak boleh dimasuki kendaraan;
  - b. pemberitahuan awal akan melalui pulau lalu lintas atau median jalan;
  - c. pemberitahuan awal akan ada pemisahan atau percabangan jalan; atau
  - d. larangan bagi kendaraan untuk melintasi.
- (3) Marka serong berupa garis utuh yang dibatasi dengan rangka garis putus-putus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b digunakan

untuk menyatakan kendaraan tidak boleh memasuki daerah tersebut sampai mendapat kepastian selamat.

Paragraf 5  
Marka Lambang

Pasal 33

- (1) Marka lambang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 ayat (3) huruf d dapat berupa panah, gambar, segitiga, atau tulisan yang dipergunakan untuk mengulangi maksud rambu-rambu atau untuk memberitahu Pengguna Jalan yang tidak dapat dinyatakan dengan rambu-rambu.
- (2) Marka lambang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat ditempatkan secara sendiri atau dengan Rambu Lalu Lintas tertentu.

Paragraf 6  
Marka Kotak Kuning

Pasal 34

- (1) Marka kotak kuning sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 ayat (3) huruf e merupakan Marka Jalan berbentuk segi empat berwarna kuning yang berfungsi untuk melarang kendaraan berhenti di suatu area.
- (2) Marka kotak kuning sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat ditempatkan pada: a. persimpangan; atau b. lokasi akses jalan keluar masuk kendaraan tertentu. Bagian Keempat Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas

Pasal 35

- (1) Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 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 Lalu Lintas dengan satu warna sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c berupa cahaya berwarna kuning kelap kelip atau merah.

### Pasal 36

Lampu tiga warna sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 ayat (1) huruf a terdiri atas cahaya berwarna:

- a. merah, dipergunakan untuk menyatakan kendaraan harus berhenti dan tidak boleh melewati marka melintang yang berfungsi sebagai garis henti;
- b. kuning yang menyala sesudah cahaya berwarna hijau padam, dipergunakan untuk menyatakan bahwa cahaya berwarna merah akan segera menyala, kendaraan bersiap untuk berhenti;
- c. kuning yang menyala bersama dengan cahaya berwarna merah, dipergunakan untuk menyatakan bahwa lampu hijau akan segera menyala, kendaraan dapat bersiap untuk bergerak; dan
- d. hijau, dipergunakan untuk menyatakan kendaraan berjalan.

### Bagian Keempat Alat Penerangan Jalan

#### Pasal 37

- (1) Alat penerangan jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 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 dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

### Bagian Kelima Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan

#### Pasal 38

- (1) Alat pengendali Pengguna Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 huruf e digunakan untuk pengendalian atau pembatasan terhadap kecepatan dan ukuran kendaraan pada ruas-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 39

- (1) Alat pengaman Pengguna Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 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 pengaduh;
  - f. jalur penghentian darurat; dan

g. pembatas lalu lintas.

Bagian Keenam  
Fasilitas untuk Sepeda, Pejalan Kaki, dan Penyandang Cacat

Pasal 40

- (1) Jalan dilengkapi dengan fasilitas untuk sepeda, Pejalan Kaki, dan penyandang cacat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 huruf f.
- (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 cacat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan fasilitas khusus yang disediakan untuk penyandang cacat pada perlengkapan jalan tertentu sesuai pertimbangan teknis dan kebutuhan Pengguna Jalan.
- (5) Fasilitas untuk sepeda, Pejalan Kaki, dan penyandang cacat sebagaimana dimaksud pada ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) harus dilengkapi dengan paling sedikit:
  - a. Rambu Lalu Lintas yang diberi tanda-tanda khusus untuk penyandang cacat;
  - b. Marka Jalan yang diberi tanda-tanda khusus untuk penyandang cacat;
  - c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas yang diberi tandatanda khusus untuk penyandang cacat; 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.

Bagian Ketujuh  
Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Yang Berada di Jalan dan di Luar Badan Jalan

Pasal 41

- Fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar badan jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 huruf g meliputi:
- a. jalur khusus angkutan umum;
  - b. jalur/lajur sepeda motor;
  - c. jalur/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.

## Bagian Kedelapan Pengaturan Lebih Lanjut

### Pasal 42

Ketentuan lebih lanjut mengenai spesifikasi teknis perlengkapan jalan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

### Pasal 43

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penempatan, pemasangan, pemeliharaan, dan penghapusan perlengkapan jalan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

## BAB V FASILITAS PENDUKUNG Bagian Kesatu Umum

### Pasal 44

- (1) Fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan 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) dilaksanakan oleh Wali Kota untuk jalan kota.
- (3) Penyediaan fasilitas pendukung sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dikerjasamakan dengan pihak ketiga sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

## Bagian Kedua Trotoar

### Pasal 45

- (1) Trotoar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44 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 46

Trotoar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 45 harus disediakan pada ruas jalan di sekitar pusat kegiatan.

### Bagian Ketiga Lajur Sepeda

#### Pasal 47

- (1) Lajur sepeda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44 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.

### Bagian Keempat Tempat Penyeberangan Pejalan Kaki

#### Pasal 48

- (1) Tempat penyeberangan Pejalan Kaki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44 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 49

Tempat penyeberangan Pejalan Kaki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 48 harus disediakan pada ruas jalan di sekitar pusat kegiatan.

### Bagian Kelima Halte

#### Pasal 50

- (1) Halte sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44 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 51

Halte sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 wajib disediakan pada ruas jalan yang dilayani angkutan umum dalam trayek.

#### Bagian Keenam

#### Fasilitas Khusus Bagi Penyandang Cacat dan Manusia Usia Lanjut

#### Pasal 52

Fasilitas khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44 ayat (1) huruf e berupa:

- a. prasarana; dan
- b. informasi.

#### Bagian Ketujuh

#### Pengaturan Lebih Lanjut

#### Pasal 53

Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan teknis trotoar, lajur sepeda, tempat penyeberangan Pejalan Kaki, Halte, dan fasilitas khusus bagi penyandang cacat dan manusia usia lanjut dilaksanakan sesuai ketentuan perundang-undangan.

### BAB VI

### KENDARAAN

#### Bagian Kesatu

#### Jenis dan Fungsi Kendaraan

#### Pasal 54

Kendaraan terdiri atas:

- a. Kendaraan Bermotor; dan
- b. Kendaraan Tidak Bermotor.

#### Bagian Kedua

#### Kendaraan Bermotor

#### Pasal 55

(1) Kendaraan Bermotor dikelompokkan berdasarkan jenis:

- a. sepeda motor;
- b. mobil penumpang;
- c. mobil bus;
- d. mobil barang; dan
- e. kendaraan khusus.

- (2) Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d dikelompokkan berdasarkan fungsi:
  - a. Kendaraan Bermotor perseorangan; dan
  - b. Kendaraan Bermotor Umum.

Bagian Ketiga  
Pengujian berkala Kendaraan Bermotor

Pasal 56

- (1) Pengujian berkala kendaraan bermotor diwajibkan untuk mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan dan kereta tempelan yang dioperasikan di jalan.
- (2) Pengujian berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi kegiatan:
  - a. pemeriksaan dan pengujian fisik Kendaraan Bermotor; dan
  - b. pengesahan hasil uji.
- (3) Kegiatan pemeriksaan dan pengujian fisik Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dilaksanakan oleh:
  - a. unit pelaksana pengujian;
  - b. unit pelaksana pengujian swasta yang mendapatkan izin dari Pemerintah Daerah.

Pasal 57

- (1) Pemeriksaan dan pengujian fisik mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kendaraan khusus, kereta gandengan, dan kereta tempelan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 56 ayat (2) huruf a meliputi pengujian terhadap persyaratan teknis dan laik jalan.
- (2) Pengujian terhadap persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
  - a. susunan;
  - b. perlengkapan;
  - c. ukuran;
  - d. karoseri; dan
  - e. rancangan teknis kendaraan bermotor sesuai dengan peruntukannya.
- (3) Pengujian terhadap persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya meliputi:
  - a. emisi gas buang Kendaraan Bermotor;
  - b. tingkat kebisingan;
  - c. kemampuan rem utama;
  - d. kemampuan rem parkir;
  - e. kincup roda depan;
  - f. kemampuan pancar dan arah sinar lampu utama;
  - g. akurasi alat penunjuk kecepatan; dan
  - h. kedalaman alur ban.
- (4) Pengujian terhadap persyaratan laik jalan kereta gandengan dan kereta tempelan meliputi uji kemampuan rem, kedalaman alur ban, dan uji sistem lampu.

- (5) Bukti lulus uji berkala hasil pemeriksaan dan pengujian fisik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa pemberian kartu uji dan tanda uji.
- (6) Kartu uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (5) memuat keterangan tentang identifikasi kendaraan bermotor dan identitas pemilik, spesifikasi teknis, hasil uji, dan masa berlaku hasil uji.
- (7) Tanda uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (5) memuat keterangan tentang identifikasi kendaraan bermotor dan masa berlaku hasil uji.

#### Pasal 58

- (1) Pengesahan hasil uji sebagaimana dimaksud dalam Pasal 56 ayat (2) huruf b diberikan oleh:
  - a. petugas yang memiliki kompetensi; dan
  - b. petugas swasta yang memiliki kompetensi.
- (2) Kompetensi petugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan sertifikat tanda lulus pendidikan dan pelatihan.

#### Bagian Keempat Kendaraan Tidak Bermotor

#### Pasal 59

- (1) Kendaraan Tidak Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf b, terdiri atas:
  - a. Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang; dan
  - b. Kendaraan yang ditarik oleh tenaga hewan.
- (2) Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, terdiri atas:
  - a. sepeda; dan
  - b. becak.
- (3) Kendaraan yang ditarik oleh tenaga hewan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dapat berupa kereta, delman, dokar dan cikar atau nama lain.

#### Pasal 60

- (1) Setiap Kendaraan Tidak Bermotor yang dioperasikan di Jalan wajib memenuhi persyaratan keselamatan, meliputi:
  - a. persyaratan teknis; dan
  - b. persyaratan tata cara memuat barang.
- (2) Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a sekurang-kurangnya meliputi:
  - a. konstruksi;
  - b. sistem kemudi;
  - c. sistem roda;
  - d. sistem rem;
  - e. lampu dan pemantul cahaya; dan
  - f. alat peringatan dengan bunyi.
- (3) Persyaratan tata cara memuat barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b sekurang-kurangnya meliputi dimensi dan berat.

- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan keselamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

BAB VII  
LALU LINTAS  
Bagian Kesatu

Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas

Paragraf 1

Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas

Pasal 61

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

Pasal 62

- (1) Kegiatan perencanaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 61 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 Kendaraan;
  - e. inventarisasi dan analisis dampak Lalu Lintas;
  - f. penetapan tingkat pelayanan; dan
  - g. penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas.
- (2) Kegiatan pengaturan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 61 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.
- (3) Kegiatan perekayasaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 61 ayat (3) huruf c berupa pengadaan, pemasangan, perbaikan, dan pemeliharaan perlengkapan Jalan yang berkaitan langsung dengan Pengguna Jalan
- (4) Kegiatan pemberdayaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 61 ayat (3) huruf d meliputi pemberian:
- a. arahan;
  - b. bimbingan;
  - c. penyuluhan;
  - d. pelatihan; dan
  - e. bantuan teknis.
- (5) Kegiatan pengawasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 61 ayat (3) huruf e meliputi:
- a. penilaian terhadap pelaksanaan kebijakan; dan
  - b. tindakan korektif terhadap kebijakan;

## Paragraf 2

Tanggung Jawab Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas

## Pasal 63

Wali Kota bertanggung jawab atas pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 62 untuk jalan kota setelah mendapat rekomendasi dari instansi terkait.

## Bagian Kedua

### Analisis Dampak Lalu Lintas

## Pasal 64

- (1) Setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan wajib dilakukan analisis dampak Lalu Lintas.
- (2) Dokumen analisis dampak Lalu Lintas terintegrasi dengan dokumen analisis mengenai dampak lingkungan hidup atau upaya pengelolaan lingkungan hidup dan upaya pemantauan lingkungan hidup.

## Pasal 65

- (1) Pusat kegiatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 64 ayat (1) berupa bangunan untuk:
  - a. kegiatan perdagangan;
  - b. kegiatan perkantoran;
  - c. kegiatan industri;
  - d. kegiatan pariwisata;
  - e. fasilitas pendidikan;
  - f. fasilitas pelayanan umum; dan/atau

- g. kegiatan lain yang dapat menimbulkan bangkitan dan/atau tarikan Lalu Lintas.
- (2) Permukiman sebagaimana dimaksud dalam Pasal 64 ayat (1) berupa:
    - a. perumahan dan permukiman;
    - b. rumah susun dan apartemen; dan/atau
    - c. permukiman lain yang dapat menimbulkan bangkitan dan/atau tarikan Lalu Lintas.
  - (3) Infrastruktur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 64 ayat (1) berupa:
    - a. akses ke dan dari Jalan tol;
    - b. pelabuhan;
    - c. bandar udara;
    - d. Terminal;
    - e. stasiun kereta api;
    - f. tempat penyimpanan Kendaraan;
    - g. fasilitas Parkir untuk umum; dan/atau
    - h. infrastruktur lain yang dapat menimbulkan bangkitan dan/atau tarikan Lalu Lintas
  - (4) Pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang wajib dilakukan analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) digolongkan dalam 3 (tiga) kategori skala dampak bangkitan Lalu Lintas yang ditimbulkan sebagai berikut:
    - a. kegiatan dengan bangkitan Lalu Lintas yang tinggi;
    - b. kegiatan dengan bangkitan Lalu Lintas yang sedang dan
    - c. kegiatan dengan bangkitan Lalu Lintas yang rendah.
  - (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai kategori skala dampak bangkitan Lalu Lintas untuk kegiatan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

#### Pasal 66

Hasil analisis dampak Lalu Lintas yang terintegrasi dengan analisis mengenai dampak lingkungan hidup atau upaya pengelolaan lingkungan hidup dan upaya pemantauan lingkungan hidup sebagaimana dimaksud dalam Pasal 64 dilaksanakan dalam rangka memenuhi Perizinan Berusaha dalam kegiatan pendirian bangunan.

#### Pasal 67

- (1) Pengembang atau pembangun wajib melaksanakan analisis dampak Lalu Lintas sesuai dengan skala dampak bangkitan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 65 ayat (4) untuk kegiatan yang diajukan oleh pengembang atau pembangun.
- (2) Analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut:
  - a. untuk kegiatan dengan bangkitan Lalu Lintas yang tinggi, pengembang atau pembangun diwajibkan untuk menyampaikan dokumen analisis dampak Lalu Lintas yang disusun oleh tenaga ahli yang memiliki Sertifikat Kompetensi penyusun analisis dampak Lalu Lintas;
  - b. untuk kegiatan dengan bangkitan Lalu Lintas yang sedang, pengembang atau pembangun diwajibkan untuk menyampaikan rekomendasi teknis penanganan dampak Lalu Lintas yang disusun

- oleh tenaga ahli yang memiliki Sertifikat Kompetensi penyusun analisis dampak Lalu Lintas; atau
- c. untuk kegiatan dengan bangkitan Lalu Lintas yang rendah, pengembang atau pembangun diwajibkan untuk:
1. memenuhi standar teknis penanganan dampak Lalu Lintas yang telah ditetapkan oleh Menteri; dan
  2. menyampaikan gambaran umum lokasi dan rencana pembangunan atau pengembangan yang akan dilaksanakan.
- (3) Hasil analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) merupakan bagian dokumen analisis dampak Lalu Lintas yang terintegrasi dengan dokumen analisis mengenai dampak lingkungan hidup atau upaya pengelolaan lingkungan hidup dan upaya pemantauan lingkungan hidup.
- (4) Sertifikat Kompetensi penyusun analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dan huruf b diterbitkan oleh Menteri.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan dan tata cara untuk memperoleh Sertifikat Kompetensi penyusun analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

#### Pasal 68

- (1) Dokumen analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 64 ayat (2) huruf a paling sedikit memuat:
- a. perencanaan dan metodologi analisis dampak Lalu Lintas;
  - b. analisis kondisi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini;
  - c. analisis bangkitan/tarikan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan akibat pembangunan berdasarkan kaidah teknis transportasi dengan menggunakan faktor *trip rate* yang ditetapkan secara nasional;
  - d. analisis distribusi perjalanan;
  - e. analisis pemilihan moda;
  - f. analisis pembebanan perjalanan;
  - g. simulasi kinerja Lalu Lintas yang dilakukan terhadap analisis dampak Lalu Lintas;
  - h. rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak Lalu Lintas;
  - i. rincian tanggung jawab Pemerintah Daerah dan pengembang atau pembangun dalam penanganan dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam huruf h;
  - j. rencana pemantauan dan evaluasi; dan
  - k. gambaran umum lokasi yang akan dibangun atau dikembangkan.
- (2) Rekomendasi teknis penanganan dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 67 ayat (2) huruf b paling sedikit memuat:
- a. analisis kondisi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini;
  - b. simulasi kinerja Lalu Lintas yang dilakukan terhadap analisis dampak Lalu Lintas;
  - c. rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak Lalu Lintas;

- d. rincian tanggung jawab Pemerintah Daerah dan pengembang atau pembangun dalam penangan dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam huruf c;
  - e. rencana pemantauan dan evaluasi; dan
  - f. gambaran umum lokasi yang akan dibangun atau dikembangkan.
- (3) Pemenuhan standar teknis penanganan dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 67 ayat (2) huruf c angka 1 meliputi:
- a. rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak Lalu Lintas;
  - b. rincian tanggung jawab Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah dan pengembang atau pembangun dalam penanganan dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam huruf a; dan
  - c. rencana pemantauan dan evaluasi.

#### Pasal 69

Hasil analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 67 ayat (2) harus mendapat persetujuan dari Wali Kota.

#### Pasal 70

- (1) Untuk memperoleh persetujuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 69, pengembang atau pembangun harus menyampaikan hasil analisis dampak Lalu Lintas sesuai dengan skala dampak bangkitan Lalu Lintas kegiatan yang ditimbulkan kepada Wali Kota sesuai dengan kewenangannya.
- (2) Penyampaian hasil analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui sistem elektronik yang terintegrasi dengan Perizinan Berusaha lingkungan hidup.
- (3) Wali Kota sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memberikan persetujuan paling lama 3 (tiga) hari kerja setelah seluruh dokumen lengkap.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemberian persetujuan hasil analisis dampak Lalu Lintas dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

#### Pasal 71

- (1) Dalam hal hasil analisis dampak Lalu Lintas berupa dokumen analisis dampak Lalu Lintas untuk kegiatan dengan skala dampak bangkitan Lalu Lintas yang tinggi, maka persetujuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 70 diberikan setelah mendapat persetujuan teknis dari tim evaluasi penilai analisis dampak Lalu Lintas.
- (2) Tim evaluasi penilai analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibentuk oleh Wali Kota sesuai dengan kewenangannya.
- (3) Tim evaluasi penilai analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan unsur pembina sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang berjumlah sebanyak 3 (tiga) orang.

#### Pasal 72

Tim evaluasi penilai analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71 mempunyai tugas:

- a. melakukan penilaian terhadap hasil analisis dampak Lalu Lintas yang berupa dokumen analisis dampak Lalu Lintas untuk kegiatan dengan skala dampak bangkitan Lalu Lintas yang tinggi; dan
- b. menilai kelayakan persetujuan yang diusulkan dalam hasil analisis dampak Lalu Lintas.

#### Pasal 73

- (1) Dalam hal hasil analisis dampak Lalu Lintas telah memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 68, Wali Kota sesuai dengan kewenangannya meminta kepada pengembang atau pembangun untuk membuat surat pernyataan kesanggupan melaksanakan semua kewajiban analisis dampak Lalu Lintas.
- (2) Surat pernyataan kesanggupan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditandatangani oleh penanggung jawab perusahaan di atas materai.
- (3) Surat pernyataan kesanggupan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari hasil analisis dampak Lalu Lintas.
- (4) Kewajiban sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus terpenuhi sebelum dan selama pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur dioperasikan.

#### Pasal 74

- (1) Terhadap pelaksanaan pemenuhan kewajiban pengembang atau pembangun yang tercantum dalam persetujuan hasil analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 73 dilakukan monitoring dan evaluasi secara berkala.
- (2) Monitoring dan evaluasi secara berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh tim monitoring dan evaluasi yang dibentuk oleh Wali Kota sesuai dengan kewenangannya.
- (3) Tim monitoring dan evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diketuai oleh instansi pembina di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta beranggotakan unsur dari instansi pembina di bidang Jalan dan Kepolisian Negara Republik Indonesia.

#### Pasal 75

Tim monitoring dan evaluasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 74 ayat (3) mempunyai tugas:

- a. melakukan pemantauan dan pengawasan terhadap pelaksanaan persetujuan hasil analisis dampak Lalu Lintas baik pada masa konstruksi maupun operasional kegiatan usaha; dan
- b. melakukan evaluasi terhadap pelaksanaan dan pemenuhan atas persetujuan hasil analisis dampak Lalu Lintas yang telah ditetapkan.

#### Pasal 76

- (1) Setiap pengembang atau pembangun yang melanggar pernyataan kesanggupan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 73 ayat (1) dikenai

sanksi administratif oleh pemberi izin sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

- (2) Sanksi administratif sebagaimana dirnaksud pada ayat (1) berupa:
  - a. peringatan tertulis;
  - b. penghentian sementara kegiatan/pelayanan umum;
  - c. denda administratif; dan/atau
  - d. pembatalan persetujuan hasil analisis dampak Lalu Lintas dan/atau Perizinan Berusaha.

#### Pasal 77

- (1) Sanksi administratif berupa peringatan tertulis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 76 ayat (2) huruf a dikenai sebanyak 3 (tiga) kali dengan jangka waktu masing-masing 30 (tiga puluh) hari kalender.
- (2) Dalam hal pengembang atau pembangun tidak melaksanakan kewajiban setelah berakhirnya jangka waktu peringatan tertulis ketiga, dikenai sanksi administratif berupa penghentian sementara kegiatan/pelayanan umum selama 30 (tiga puluh) hari kalender.
- (3) Dalam hal pengembang atau pembangun tetap tidak melaksanakan kewajiban setelah berakhirnya jangka waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dikenai denda administratif paling banyak 1% (satu persen) dari nilai kewajiban yang harus dipenuhi oleh pengembang atau pemhangun sebagaimana dimaksud dalam Pasal 73 ayat (4).
- (4) Dalam waktu 10 (sepuluh) hari kalender sejak tanggal pengenaan sanksi denda administratif atau 90 (sembilan puluh) hari kalender sejak pembayaran denda, pengembang atau pembangun tidak melaksanakan kewajibannya, maka persetujuan hasil analisis dampak Lalu Lintas dan/atau Perizinan Berusaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 69 dibatalkan.

### BAB VIII

#### ANGKUTAN

##### Bagian Kesatu

#### Angkutan Orang dan Barang

#### Pasal 78

- (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 dikelompokan 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 meliputi:
  - a. Kendaraan yang digerakan oleh tenaga orang; dan
  - b. Kendaraan yang ditarik oleh tenaga hewan.

Bagian Kedua  
Penyediaan Angkutan Umum  
Paragraf 1  
Umum

Pasal 79

- (1) Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau.
- (2) Pemerintah Daerah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

Pasal 80

- (1) Pemerintah Daerah menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah Daerah.
- (2) Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Paragraf 2

Penyediaan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum

Pasal 81

Kewajiban pemerintah daerah menjamin tersedianya Angkutan umum untuk jasa Angkutan orang dalam wilayah Daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 80 ayat (1) meliputi:

- 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. pelaksanaan penyelenggaraan perizinan Angkutan umum;
- d. penyediaan Kendaraan Bermotor Umum;
- e. pengawasan terhadap pelaksanaan standar pelayanan minimal Angkutan orang yang telah ditetapkan;
- f. penciptaan persaingan yang sehat pada industri jasa Angkutan umum; dan
- g. pengembangan sumber daya manusia di bidang Angkutan umum.

Pasal 82

Untuk menjamin penyediaan prasarana dan fasilitas pendukung Angkutan umum, penyediaan Kendaraan Bermotor Umum, dan pengembangan sumber daya manusia di bidang Angkutan umum Pemerintah Daerah dapat mengikutsertakan partisipasi sektor swasta.

Paragraf 3

Penyediaan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor Umum

Pasal 83

- (1) Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 80 wajib menjamin tersedianya Angkutan umum untuk barang.
- (2) Kewajiban menjamin tersedianya Angkutan umum untuk barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dalam hal:

- a. menjaga ketersediaan dan kelangsungan pelayanan Angkutan barang;
- b. penanganan kondisi darurat; dan
- c. tidak terdapat pelayanan oleh pihak swasta.

Bagian Ketiga  
Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum  
Paragraf 1  
Umum

Pasal 84

Pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum terdiri atas:

- a. angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek; dan
- b. angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek.

Paragraf 2  
Standar Pelayanan Angkutan Orang

Pasal 85

- (1) Perusahaan Angkutan Umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi:
  - a. keamanan;
  - b. keselamatan;
  - c. kenyamanan;
  - d. keterjangkauan;
  - e. kesetaraan; dan
  - f. keteraturan.
- (2) Standar pelayanan minimal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan berdasarkan jenis pelayanan yang diberikan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai standar pelayanan minimal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Paragraf 3  
Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek

Pasal 86

Jenis pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 84 huruf a yaitu angkutan perkotaan.

Pasal 87

- (1) Kriteria pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 84 huruf a harus:
  - a. memiliki rute tetap dan teratur;

- b. menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan.
- (2) Tempat yang ditentukan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dapat berupa:
  - a. Terminal;
  - b. halte; dan/atau
  - c. rambu pemberhentian Kendaraan Bermotor Umum.
- (3) Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan orang dalam Trayek meliputi:
  - a. Mobil Penumpang umum; dan/atau
  - b. Mobil Bus umum.

#### Paragraf 4

#### Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum

#### Pasal 88

Jaringan trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum disusun berdasarkan:

- a. tata ruang wilayah;
- b. tingkat permintaan jasa angkutan;
- c. kemampuan penyediaan jasa angkutan;
- d. ketersediaan jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- e. kesesuaian dengan kelas jalan;
- f. keterpaduan intramoda angkutan; dan
- g. keterpaduan antarmoda angkutan.

#### Pasal 89

- (1) Jaringan trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 88 disusun dalam bentuk rencana umum jaringan trayek.
- (2) Penyusunan rencana umum jaringan trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan secara terkoordinasi dengan instansi terkait.
- (3) Penyusunan Rencana Umum Jaringan Trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus berpedoman pada rencana induk jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (4) Rencana umum jaringan trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yaitu jaringan trayek perkotaan.
- (5) Penyusunan Rencana Umum Jaringan Trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mempertimbangkan:
  - a. pembagian kawasan yang diperuntukan untuk bangkitan dan tarikan perjalanan berdasarkan rencana tata ruang wilayah;
  - b. tingkat permintaan jasa Angkutan berdasarkan bangkitan dan tarikan perjalanan pada daerah asal dan tujuan;
  - c. kemampuan penyediaan kapasitas kendaraan dan jenis pelayanan Angkutan;
  - d. jaringan jalan yang dilalui dengan hierarki status dan fungsi jalan yang sama, sesuai dengan jenis pelayanan Angkutan yang disediakan; dan
  - e. Terminal yang tipe dan kelasnya sesuai dengan jenis pelayanan Angkutan yang disediakan serta Simpul transportasi lainnya

berupa bandar udara, pelabuhan, stasiun kereta api, dan/atau wilayah strategis atau wilayah lainnya yang memiliki potensi bangkitan dan tarikan perjalanan.

- (6) Rencana Umum Jaringan Trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan pedoman pemberian izin penyelenggaraan Angkutan orang dalam Trayek.
- (7) Rencana umum jaringan trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikaji ulang secara berkala paling lama 5 (lima) tahun.

#### Pasal 90

Rencana Umum Jaringan Trayek perkotaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 89 ayat (4) huruf d disusun berdasarkan kawasan perkotaan.

#### Pasal 91

- (1) Kawasan perkotaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 diklasifikasikan berdasarkan:
  - a. jumlah penduduk; dan
  - b. ketersediaan jaringan jalan dan permintaan kebutuhan Angkutan ulang alik dalam atau antar wilayah administrasi pemerintahan.
- (2) Kawasan perkotaan berdasarkan jumlah penduduk sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, meliputi:
  - a. kawasan perkotaan kecil;
  - b. kawasan perkotaan sedang;
  - c. kawasan perkotaan besar;
  - d. kawasan metropolitan; dan
  - e. kawasan megapolitan.
- (3) Kawasan perkotaan berdasarkan ketersediaan jaringan jalan dan permintaan kebutuhan Angkutan ulang alik dalam atau antar wilayah administrasi pemerintahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b mencakup kesatuan kawasan yang berada dalam wilayah Daerah.
- (4) Klasifikasi kawasan perkotaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) ditetapkan oleh Wali Kota, untuk kawasan perkotaan yang berada dalam wilayah Daerah.

#### Pasal 92

Rencana Umum Jaringan Trayek perkotaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 memuat paling sedikit:

- a. asal dan tujuan Trayek perkotaan;
- b. tempat persinggahan Trayek perkotaan;
- c. jaringan jalan yang dilalui dapat merupakan jaringan jalan nasional, jaringan jalan provinsi, dan/atau jaringan jalan kabupaten/kota;
- d. perkiraan permintaan jasa Penumpang Angkutan perkotaan; dan
- e. jumlah kebutuhan Kendaraan Angkutan perkotaan.

#### Pasal 93

Rencana Umum Jaringan Trayek perkotaan yang berada dalam wilayah Daerah ditetapkan oleh Wali Kota setelah mendapat persetujuan dari Menteri.

### Bagian Keempat

### Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor

#### Pasal 94

- (1) Angkutan barang dengan menggunakan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 78 ayat (1) huruf a wajib menggunakan Mobil Barang.
- (2) Dalam hal memenuhi persyaratan teknis, Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat menggunakan Mobil Penumpang, Mobil Bus, atau sepeda motor.
- (3) Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (2) untuk mobil penumpang dan mobil bus meliputi:
  - a. tersedia ruang muatan dan/atau tempat muatan yang dirancang khusus;
  - b. barang yang diangkut sesuai dengan ruang muatan; dan
  - c. jumlah barang yang diangkut tidak melebihi daya angkut sesuai dengan tipe kendaraannya.
- (4) Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (2) untuk sepeda motor meliputi:
  - a. muatan memiliki lebar tidak melebihi stang kemudi;
  - b. tinggi muatan tidak melebihi 900 (sembilan ratus) milimeter dari atas tempat duduk pengemudi; dan
  - c. barang muatan ditempatkan di belakang pengemudi.

#### Pasal 95

Angkutan barang dengan menggunakan Mobil Penumpang, Mobil Bus, atau sepeda motor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 78 harus memperhatikan faktor keselamatan.

#### Bagian Kelima

##### Angkutan Orang dan Barang dengan Kendaraan Tidak Bermotor

#### Pasal 96

Penggunaan Angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Tidak Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 78 ayat (1) huruf b disesuaikan dengan karakteristik dan kebutuhan daerah, serta harus memenuhi persyaratan keselamatan.

#### Bagian Keenam

##### Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

#### Pasal 97

Pelayanan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 84 huruf b terdiri atas:

- a. Angkutan orang dengan menggunakan taksi;
- b. Angkutan orang dengan tujuan tertentu;
- c. Angkutan orang untuk keperluan pariwisata; dan
- d. Angkutan orang di kawasan tertentu.

#### Pasal 98

- (1) Pelayanan Angkutan orang dengan menggunakan taksi sebagaimana dimaksud dalam pasal 97 huruf a merupakan pelayanan dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi dalam kawasan perkotaan.

- (2) Pelayanan Angkutan orang dengan menggunakan taksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diklasifikasikan menjadi:
  - a. reguler; dan
  - b. eksekutif.
- (3) Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan orang dengan menggunakan taksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
  - a. mobil Penumpang sedan yang memiliki 3 (tiga) ruang; dan
  - b. mobil Penumpang bukan sedan yang memiliki 2 (dua) ruang.
- (4) Sistem pembayaran pada pelayanan angkutan orang tidak dalam trayek dengan menggunakan taksi dilakukan berdasarkan argometer yang dilengkapi dengan alat pencetak bukti pembayaran maupun bukti elektronik berdasarkan aplikasi dalam jaringan.

#### Pasal 99

- (1) Pelayanan Angkutan orang dengan tujuan tertentu sebagaimana dimaksud dalam pasal 97 huruf b merupakan Angkutan yang melayani paling sedikit meliputi antarjemput, keperluan sosial, atau karyawan.
- (2) Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan orang dengan tujuan tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit:
  - a. Mobil Penumpang umum; atau
  - b. Mobil Bus umum.

#### Pasal 100

- (1) Pelayanan Angkutan orang untuk keperluan pariwisata sebagaimana dimaksud dalam Pasal 97 huruf c merupakan Angkutan yang digunakan untuk pelayanan Angkutan wisata.
- (2) Pelayanan Angkutan orang untuk keperluan pariwisata sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diklasifikasikan menjadi:
  - a. ekonomi; dan
  - b. non ekonomi.
- (3) Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan orang untuk keperluan pariwisata sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi Mobil Penumpang umum dan Mobil Bus umum, dengan tanda khusus.

#### Pasal 101

- (1) Pelayanan Angkutan orang di kawasan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 97 huruf d merupakan Angkutan yang dilaksanakan melalui pelayanan Angkutan di jalan lokal dan jalan lingkungan.
- (2) Pelayanan Angkutan orang di kawasan tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diklasifikasikan menjadi:
  - a. ekonomi; dan
  - b. non ekonomi.
- (3) Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan orang di kawasan tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus menggunakan Mobil Penumpang umum.

#### Pasal 102

Ketentuan lebih lanjut mengenai Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek dilaksanakan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

#### Bagian Ketujuh Perizinan Angkutan

#### Pasal 103

- (1) Perusahaan Angkutan Umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memenuhi Perizinan Berusaha dari Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah sesuai norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat.
- (2) Kewajiban memenuhi Perizinan Berusaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak berlaku untuk:
  - a. pengangkutan orang sakit dengan menggunakan ambulans; atau
  - b. pengangkutan jenazah.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai Perizinan Berusaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

#### Bagian Kedelapan Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak dalam Trayek

#### Pasal 104

- (1) Perizinan Berusaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 103 ayat (1) terkait penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek diberikan oleh Wali Kota untuk taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam wilayah Daerah sesuai dengan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan persyaratan pemberian Perizinan Berusaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

#### Bagian Kesembilan Tarif Penumpang

#### Pasal 105

Tarif Penumpang terdiri atas:

- a. tarif Penumpang untuk Angkutan orang dalam Trayek; dan
- b. tarif Penumpang untuk Angkutan orang tidak dalam Trayek.

#### Pasal 106

- (1) Tarif Penumpang untuk Angkutan orang dalam Trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 105 huruf a terdiri atas:
  - a. tarif kelas ekonomi; atau
  - b. tarif kelas non ekonomi.

- (2) Penetapan tarif kelas ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilakukan oleh Wali Kota, untuk Angkutan orang yang melayani Trayek perkotaan yang wilayah pelayanannya dalam kota.
- (3) Tarif Penumpang Angkutan orang dalam Trayek kelas non ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b ditetapkan oleh Perusahaan Angkutan Umum.

#### Pasal 107

Ketentuan lebih lanjut mengenai tarif Penumpang untuk Angkutan orang dalam Trayek kelas ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (1) huruf a dilaksanakan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

#### Pasal 108

Penetapan tarif Penumpang untuk Angkutan orang tidak dalam Trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 99 huruf b dibedakan atas:

- a. tarif Penumpang untuk Angkutan orang tidak dalam Trayek dengan menggunakan taksi; dan
- b. tarif Penumpang untuk Angkutan orang tidak dalam Trayek dengan tujuan tertentu, pariwisata, dan di kawasan tertentu.

#### Pasal 109

- (1) Besaran tarif Penumpang untuk Angkutan orang tidak dalam Trayek dengan menggunakan taksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 102 huruf a diusulkan oleh setiap Perusahaan Angkutan Umum kepada Wali Kota, untuk taksi yang wilayah operasinya berada di dalam wilayah kota.
- (2) Berdasarkan usulan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Wali Kota memberikan persetujuan sesuai dengan kewenangannya.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara perhitungan tarif Penumpang untuk Angkutan tidak dalam Trayek menggunakan taksi dilaksanakan sesuai ketentuan perundang-undangan.

### Bagian Kesepuluh Subsidi Angkutan Penumpang Umum

#### Pasal 110

- (1) Pemerintah Daerah pada trayek atau lintas tertentu dapat memberikan subsidi angkutan.
- (2) Pemberian subsidi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dialokasikan pada anggaran pendapatan dan belanja daerah.

#### Pasal 111

Pemberian subsidi oleh Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 110 diberikan kepada angkutan Penumpang umum dengan tarif kelas ekonomi pada trayek tertentu.

#### Pasal 112

- (1) Angkutan Penumpang umum dengan tarif kelas ekonomi pada trayek tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 111, ditentukan berdasarkan:
  - a. faktor finansial; dan
  - b. faktor keterhubungan.
- (2) Faktor finansial sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi:
  - a. trayek yang menghubungkan wilayah perbatasan dan/atau wilayah lainnya karena pertimbangan aspek sosial politik;
  - b. trayek angkutan perkotaan khusus untuk pelajar dan/atau mahasiswa;
  - c. trayek perkotaan dengan angkutan massal yang tarif keekonomiannya tidak terjangkau oleh daya beli masyarakat; atau
  - d. trayek yang penetapan tarifnya di bawah biaya operasional yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat dan/atau Pemerintah Daerah.
- (3) Faktor keterhubungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b yaitu trayek yang menghubungkan wilayah terisolir dan/atau belum berkembang dengan kawasan perkotaan yang belum dilayani angkutan umum.

Bagian Kesebelas  
Tanggung Jawab Penyelenggara

Pasal 113

- (1) Pemerintah Daerah sebagai penyelenggara angkutan wajib:
  - a. memberikan jaminan kepada Pengguna Jasa angkutan umum untuk mendapatkan pelayanan;
  - b. memberikan perlindungan kepada Perusahaan Angkutan Umum dengan menjaga keseimbangan antara penyediaan dan permintaan angkutan umum; dan
  - c. melakukan pemantauan dan pengevaluasian terhadap angkutan orang dan barang.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tanggung jawab penyelenggara angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB IX

KEAMANAN DAN KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Bagian Kesatu

Penyusunan dan Penetapan Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pasal 114

- (1) Pemerintah Daerah bertanggung jawab atas terjaminnya Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di daerah.
- (2) Untuk menjamin Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan 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, dan RAK LLAJ Provinsi;

- c. kebutuhan regulasi daerah dan tatanan kelembagaan Pemerintah Daerah;
  - d. rencana aksi dan target kinerja; dan
  - e. rencana pendanaan.
- (4) RAK LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1), disusun berdasarkan:
- a. RUNK LLAJ;
  - b. RAK LLAJ Kementerian/ lembaga;
  - c. RAK LLAJ Provinsi; dan
  - d. Rencana pembangunan jangka panjang dan rencana pembangunan jangka menengah Daerah.
- (5) RAK LLAJ Daerah ditetapkan dengan Peraturan Wali Kota.
- (6) RAK LLAJ Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (2), berlaku selama 5 (lima) tahun dan dilakukan evaluasi secara berkala setiap tahun.

## Bagian Kedua Pelaksanaan Dan Pengendalian

### Pasal 115

- (1) Pelaksanaan dan pengendalian RAK LLAJ Daerah dilakukan secara terkoordinasi oleh penanggungjawab pilar keselamatan dengan menggunakan Manajemen KLLAJ.
- (2) Manajemen KLLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
- a. pencapaian sasaran atau hasil yang diinginkan;
  - b. pelaksanaan tindakan langsung secara sinergi; dan
  - c. pemberian dukungan fungsi.
- (3) Koordinasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan melalui Forum LLAJ sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (4) Pelaksanaan RAK LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan evaluasi secara berkala setiap 3 (tiga) bulan.

### Pasal 116

- (1) Pencapaian sasaran atau hasil yang diinginkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 115 ayat (2) huruf a 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. pemenuhan persyaratan penyelenggaraan kompetensi pengemudi kendaraan bermotor;
  - d. penegakan hukum ketentuan keselamatan berlalu lintas; dan
  - e. penanganan korban kecelakaan.
- (3) Dalam melaksanakan tindakan langsung secara sinergi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus didukung fungsi:
- a. koordinasi;
  - b. regulasi;

- c. pendanaan;
- d. promosi/sosialisasi;
- e. kerja sama dalam rangka pertukaran ilmu pengetahuan dan teknologi Keselamatan Lalu Lintas; dan/atau
- f. penelitian dan pengembangan KLLAJ.

### Bagian Ketiga

#### Pengawasan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

##### Paragraf 1

##### Umum

##### Pasal 117

- (1) Pengawasan terhadap pelaksanaan program KLLAJ meliputi:
  - a. Audit Bidang KLLJ;
  - b. Inspeksi Bidang KLLAJ; dan
  - c. Pengamatan dan Pemantauan Bidang KLLAJ.
- (2) Lingkup pengawasan terhadap pelaksanaan program KLLAJ meliputi bidang:
  - a. jalan;
  - b. sarana dan prasarana;
- (3) Pengawasan terhadap pelaksanaan program KLLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh masing-masing instansi pembina LLAJ dan dikoordinasikan dalam forum LLAJ.

##### Pasal 118

- (1) Hasil pengawasan melalui Audit Bidang KLLAJ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (1) huruf a berupa rekomendasi dalam rangka peningkatan KLLAJ.
- (2) Hasil pengawasan melalui Inspeksi Bidang KLLAJ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 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 117 ayat (1) huruf c berupa laporan perkembangan situasi dan kondisi KLLAJ.

##### Pasal 119

- (1) Hasil pengawasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 118 harus ditindaklanjuti dengan tindakan korektif.
- (2) Tindakan korektif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
  - a. perbaikan kinerja terhadap obyek audit dan inspeksi; dan
  - b. perubahan kebijakan dan/atau regulasi KLLAJ.

##### Paragraf 2

#### Audit Bidang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

##### Pasal 120

- (1) Audit Bidang KLLAJ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (1) huruf a dilakukan oleh auditor independen yang ditentukan oleh pembina LLAJ.

- (2) Auditor independen sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan auditor yang tidak terlibat langsung dengan kegiatan yang diaudit serta memiliki kompetensi.

#### Pasal 121

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara Audit Bidang KLLAJ serta standar kompetensi auditor dilaksanakan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

#### Paragraf 3

##### Audit di Bidang Jalan

#### Pasal 122

- (1) Audit di bidang jalan dilakukan pada:
  - a. jalan baru dan/atau jalan yang ditingkatkan; dan
  - b. jalan yang sudah beroperasi.
- (2) Audit jalan baru dan/atau jalan yang ditingkatkan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilakukan pada tahap:
  - a. perencanaan;
  - b. desain awal;
  - c. desain rinci;
  - d. konstruksi; dan
  - e. sebelum operasi.
- (3) Audit terhadap jalan yang sudah beroperasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilaksanakan sesuai kebutuhan.

#### Pasal 123

- (1) Audit di bidang jalan dilakukan oleh auditor independen yang ditentukan oleh pembina jalan.
- (2) Pembina jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yaitu Wali Kota, untuk jalan kota.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pelaksanaan audit bidang jalan dan persyaratan auditor independen dilaksanakan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

#### Paragraf 4

##### Audit di Bidang Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

#### Pasal 124

- (1) Audit di bidang sarana dan prasarana LLAJ meliputi audit terhadap:
  - a. perlengkapan jalan dan fasilitas pendukung untuk jalan baru dan/atau jalan yang ditingkatkan;
  - b. terminal;
- (2) Audit terhadap perlengkapan jalan dan fasilitas pendukung untuk jalan baru dan/atau jalan yang ditingkatkan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilaksanakan oleh Wali Kota, untuk perlengkapan jalan dan fasilitas pendukung yang berada di jalan kota.
- (3) Audit terhadap terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilaksanakan oleh Wali Kota, untuk terminal tipe C.

Paragraf 5  
Inspeksi Bidang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pasal 125

- (1) Inspeksi Bidang KLLAJ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (1) huruf b dilaksanakan oleh inspektur atau petugas yang ditunjuk oleh instansi/kepala masing-masing pembina LLAJ.
- (2) Inspektur atau petugas yang ditunjuk oleh instansi/kepala masing-masing pembina LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memiliki kompetensi sesuai dengan bidangnya.

Pasal 126

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara Inspeksi Bidang KLLAJ serta standar kompetensi inspektur dilaksanakan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

Paragraf 6  
Inspeksi Bidang Jalan

Pasal 127

- (1) Inspeksi Bidang KLLAJ yang dilaksanakan di bidang jalan dilakukan terhadap jalan yang sudah beroperasi.
- (2) Inspeksi Bidang KLLAJ yang dilaksanakan di bidang jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan tanggung jawab pembina yang bertanggung jawab di bidang jalan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pelaksanaan inspeksi bidang jalan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Paragraf 7  
Inspeksi Bidang Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pasal 128

- (1) Inspeksi bidang sarana dan prasarana LLAJ meliputi inspeksi:
  - a. perlengkapan jalan dan fasilitas pendukung untuk jalan yang sudah dioperasikan; dan
  - b. terminal.
- (2) Inspeksi terhadap perlengkapan jalan dan fasilitas pendukung untuk jalan yang sudah dioperasikan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilaksanakan oleh Wali Kota, untuk perlengkapan jalan dan fasilitas pendukung yang berada di jalan kota.
- (3) Inspeksi terhadap terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilaksanakan oleh Wali Kota, untuk terminal tipe C.

BAB X  
PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN LAUT  
Bagian Kesatu Angkutan di Perairan  
Paragraf 1  
Umum

### Pasal 129

Angkutan di perairan terdiri dari:

- a. Angkutan laut pelayaran rakyat;
- b. Angkutan penyeberangan;
- c. Kegiatan jasa terkait angkutan di perairan; dan
- d. Keselamatan dan keamanan pelayaran.

### Paragraf 2 Angkutan Laut

#### Pasal 130

- (1) Angkutan laut pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 129 huruf a merupakan usaha masyarakat yang bersifat tradisional dan merupakan bagian dari usaha angkutan di perairan yang mempunyai peranan penting dan memiliki karakteristik tersendiri.
- (2) Angkutan laut pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.
- (3) Kegiatan pembinaan terhadap perusahaan angkutan laut pemegang Surat Ijin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL), baik yang berstatus pusat maupun berstatus cabang dan beroperasi di wilayah Kota Serang Provinsi Banten.
- (4) Kegiatan pembinaan perusahaan penunjang Angkutan Laut lainnya sesuai ketentuan yang berlaku dan beroperasi di pelabuhan di Wilayah Kota Serang.

### Paragraf 3 Angkutan Penyeberangan

#### Pasal 131

- (1) Angkutan penyeberangan dilakukan oleh badan usaha dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.
- (2) Angkutan penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan menggunakan trayek tetap dan teratur dalam lintas penyeberangan.
- (3) Pemerintah Daerah menetapkan lintas penyeberangan antar daerah, dengan mempertimbangkan:
  - a. pengembangan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan;
  - b. fungsi sebagai jembatan;
  - c. hubungan antara dua pelabuhan, antara pelabuhan dan terminal, dan antara dua terminal penyeberangan dengan jarak tertentu;
  - d. tidak mengangkut barang yang diturunkan dari kendaraan pengangkutnya;
  - e. rencana tata ruang wilayah; dan

- f. jaringan trayek angkutan laut sehingga dapat mencapai optimalisasi keterpaduan angkutan antar dan intramoda.
- (4) Ketentuan lebih lanjut tentang tata cara penetapan lintas penyeberangan antar daerah dilaksanakan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

#### Paragraf 4

#### Kegiatan Jasa Terkait Dengan Angkutan di Perairan

#### Pasal 132

- (1) Untuk kelancaran kegiatan Angkutan di Perairan dapat diselenggarakan Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan.
- (2) Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa:
- a. bongkar muat barang;
  - b. jasa pengurusan transportasi;
  - c. angkutan perairan Pelabuhan;
  - d. penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut;
  - e. *tally* mandiri;
  - f. depo peti kemas;
  - g. pengelolaan Kapal (*ship management*);
  - h. perantara jual beli dan/atau sewa Kapal;
  - i. keagenan Awak Kapal (*ship manning agency*);
  - j. keagenan Kapal; dan
  - k. perawatan dan perbaikan Kapal (*ship repairing and maintenance*).
- (3) Usaha Jasa Terkait sebagaimana dimaksud dalam pada ayat (1), dilakukan oleh Badan Usaha yang didirikan khusus untuk penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan.

#### Pasal 133

Badan Usaha yang didirikan khusus untuk penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 133 ayat (1), wajib memenuhi Perizinan Berusaha dari Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah sesuai dengan kewenangannya berdasarkan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat.

#### Pasal 134

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan persyaratan Perizinan Berusaha jasa terkait dengan Angkutan di Perairan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

#### Paragraf 5

#### Keselamatan dan Keamanan Pelayaran

#### Pasal 135

Kegiatan keselamatan pelayaran, kegiatan dalam rangka terpenuhinya

teknis persyaratan kapal/angkutan angkut di perairan menyangkut juga kepelabuhanan dan lingkungan maritim yang merupakan gabungan dari masyarakat maritim dan masyarakat pada umumnya dalam menciptakan transportasi laut yang aman.

Bagian Kedua  
Kepelabuhanan  
Paragraf 1  
Rencana Induk Pelabuhan

Pasal 136

- (1) Setiap pelabuhan wajib memiliki Rencana Induk Pelabuhan.
- (2) Rencana Induk Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disusun dengan memperhatikan:
  - a. Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi dan Rencana Tata Ruang Wilayah Daerah;
  - b. Potensi dan perkembangan sosial ekonomi daerah;
  - c. Potensi sumber daya alam; dan
  - d. Perkembangan lingkungan strategis.
- (3) Rencana Induk Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi rencana peruntukan wilayah daratan dan rencana peruntukan wilayah perairan.
- (4) Rencana peruntukan wilayah daratan dan wilayah perairan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) didasarkan pada kriteria kebutuhan, meliputi:
  - a. Fasilitas pokok; dan
  - b. Fasilitas penunjang.
- (5) Rencana Induk Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Wali Kota.
- (6) Rencana Induk Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) berlaku untuk jangka waktu 20 (dua puluh) tahun dapat ditinjau kembali 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun.
- (7) Dalam hal terjadi perubahan kondisi lingkungan strategis akibat bencana, rencana induk pelabuhan dapat ditinjau kembali lebih dari 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun.

Pasal 137

- (1) Pembangunan Pelabuhan laut dilaksanakan oleh:
  - a. Badan Usaha Pelabuhan;
  - b. instansi Pemerintah Daerah.
- (2) Instansi Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah Daerah.
- (3) Pembangunan Pelabuhan laut yang dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a wajib memperoleh Perizinan Berusaha dari wali kota untuk Pelabuhan Pengumpan lokal.
- (4) Pembangunan dan pengoperasian Pelabuhan laut yang dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b harus mendapatkan persetujuan dari Menteri.

#### Pasal 138

- (1) Pembangunan Pelabuhan sungai dan danau dilaksanakan oleh:
  - a. Badan Usaha Pelabuhan; atau
  - b. instansi Pemerintah Daerah.
- (2) Pembangunan Pelabuhan sungai dan danau yang dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a wajib memenuhi Perizinan Berusaha dari wali kota.
- (3) Pembangunan dan pengoperasian Pelabuhan sungai dan danau yang dilaksanakan oleh instansi Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, harus mendapatkan persetujuan dari Menteri.

#### Pasal 139

- (1) Pembangunan Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 138 ayat (1) huruf a dilakukan berdasarkan Konsesi atau kerja sama bentuk lainnya dari Menteri.
- (2) Badan Usaha Pelabuhan atau instansi Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 138 ayat (1), dalam membangun Pelabuhan wajib:
  - a. melaksanakan pekerjaan pembangunan Pelabuhan paling lama 2 (dua) tahun sejak tanggal berlakunya Perizinan Berusaha pembangunan Pelabuhan;
  - b. melaksanakan pekerjaan pembangunan Pelabuhan sesuai dengan Rencana Induk Pelabuhan yang telah ditetapkan;
  - c. melaporkan pelaksanaan kegiatan pembangunan Pelabuhan secara berkala kepada Menteri, gubernur, atau wali kota sesuai dengan kewenangannya; dan
  - d. bertanggung jawab terhadap dampak yang timbul selama pelaksanaan pembangunan Pelabuhan yang bersangkutan.

#### Pasal 140

Pengembangan Pelabuhan dilakukan setelah diperolehnya Perizinan Berusaha dari wali kota untuk Pelabuhan Pengumpan lokal serta Pelabuhan sungai dan danau.

#### Pasal 141

- (1) Perizinan Berusaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 140 diberikan berdasarkan permohonan dari:
  - a. Badan Usaha Pelabuhan; atau
  - b. instansi Pemerintah Daerah.
- (2) Instansi Pemerintah, Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c berupa Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah Daerah.
- (3) Pengembangan Pelabuhan laut yang dilaksanakan oleh instansi Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b harus mendapatkan persetujuan dari Menteri.

#### Pasal 142

- (1) Pengoperasian Pelabuhan dilaksanakan oleh:
  - a. Badan Usaha Pelabuhan atau
  - b. instansi Pemerintah Daerah.

- (2) Pengoperasian Pelabuhan oleh Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilaksanakan setelah memperoleh Perizinan Berusaha dari wali kota untuk Pelabuhan Pengumpan lokal dan Pelabuhan sungai dan danau.

#### Pasal 143

Instansi Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 142 ayat (1) huruf c berupa Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah Daerah.

#### Pasal 144

- (1) Pengoperasian Pelabuhan dilakukan setelah mendapat Perizinan Berusaha.
- (2) Perizinan Berusaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diajukan oleh penyelenggara Pelabuhan kepada wali kota untuk Pelabuhan Pengumpan lokal dan Pelabuhan sungai dan danau.

#### Paragraf 6

#### Perizinan

#### Pasal 145

Untuk melakukan kegiatan Angkutan di Perairan, orang perseorangan warga negara Indonesia atau Badan Usaha wajib memenuhi Perizinan Berusaha.

#### Pasal 146

- (1) Berdasarkan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat, Perizinan Berusaha untuk angkutan laut diberikan oleh wali kota bagi Badan Usaha yang berdomisili dalam wilayah Daerah dan beroperasi pada lintas Pelabuhan dalam wilayah di Daerah.
- (2) Berdasarkan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat, Perizinan Berusaha untuk Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat diberikan oleh wali kota bagi orang perseorangan warga negara Indonesia atau Badan Usaha yang berdomisili dalam wilayah Daerah dan beroperasi pada lintas Pelabuhan dalam wilayah di Daerah.
- (3) Berdasarkan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat, Perizinan Berusaha untuk angkutan sungai dan danau diberikan oleh wali kota sesuai dengan domisili orang perseorangan warga negara Indonesia atau Badan Usaha.
- (4) Selain memiliki Perizinan Berusaha sebagaimana dimaksud pada ayat (3) untuk angkutan sungai dan danau, Kapal yang dioperasikan wajib memenuhi Perizinan Berusaha untuk Trayek yang diberikan oleh wali kota yang bersangkutan bagi Kapal yang melayani Trayek dalam wilayah di Daerah;
- (5) Berdasarkan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat, Perizinan Berusaha untuk angkutan penyeberangan diberikan oleh wali kota sesuai dengan domisili Badan Usaha.
- (6) Selain memiliki Perizinan Berusaha sebagaimana dimaksud pada ayat (5) untuk angkutan penyeberangan, Kapal yang dioperasikan wajib

memenuhi Perizinan Berusaha untuk persetujuan pengoperasian Kapal yang diberikan oleh wali kota yang bersangkutan bagi Kapal yang melayani lintas Pelabuhan dalam wilayah di Daerah.

- (7) Ketentuan lebih lanjut mengenai Perizinan Berusaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3), ayat (4), ayat (5), dan ayat (6) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

## BAB XI PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN UDARA

### Pasal 147

Dalam rangka menunjang kegiatan tertentu, Pemerintah Daerah dapat membangun Bandar Udara Khusus sesuai standar yang ditetapkan oleh Menteri yang mengacu pada pedoman teknis yang ditetapkan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang bangunan gedung.

## BAB XII PENYELENGGARAAN PERKERETAAPIAN Bagian Kesatu Umum

### Pasal 148

Perkeretaapian menurut fungsinya terdiri dari:

- a. perkeretaapian umum; dan
- b. perkeretaapian khusus.

### Pasal 149

- (1) Perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 148 huruf a diselenggarakan untuk melayani angkutan orang dan/atau barang dengan dipungut bayaran.
- (2) Perkeretaapian khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 148 huruf b dilakukan oleh badan usaha untuk menunjang kegiatan pokoknya.

## Bagian Kedua Rencana Induk Perkeretaapian

### Pasal 150

- (1) Pemerintah Daerah menyusun rencana induk perkeretaapian guna terwujudnya tatanan perkeretaapian.
- (2) Penyusunan Rencana induk perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disusun dengan memperhatikan:
  - a. rencana tata ruang wilayah nasional;
  - b. rencana tata ruang wilayah provinsi;
  - c. rencana tata ruang wilayah kota;
  - d. rencana induk perkeretaapian provinsi; dan
  - e. rencana induk jaringan moda transportasi lainnya; dan
  - f. kebutuhan angkutan perkeretaapian.

### Pasal 151

- (1) Rencana induk perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam pasal 150 paling sedikit memuat:
  - a. arah kebijakan dan peranan perkeretaapian dalam keseluruhan moda transportasi;
  - b. prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan;
  - c. rencana kebutuhan prasarana perkeretaapian
  - d. rencana kebutuhan sarana perkeretaapian; dan
  - e. rencana kebutuhan sumber daya manusia.
- (2) Rencana induk perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh Pemerintah Daerah.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penyusunan rencana induk perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

### Bagian Ketiga Penyelenggaraan Perkeretaapian

#### Pasal 152

- (1) Penyelenggaraan perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 148 huruf a berupa penyelenggaraan:
  - a. prasarana perkeretaapian; dan/atau
  - b. sarana perkeretaapian.
- (2) Penyelenggaraan perkeretaapian khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 148 huruf b berupa penyelenggaraan:
  - a. prasarana perkeretaapian; dan
  - b. sarana perkeretaapian.

#### Pasal 153

- (1) Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 152 ayat (1) dilakukan oleh Badan Usaha sebagai penyelenggara, baik secara sendiri-sendiri maupun melalui kerja sama.
- (2) Dalam hal tidak ada Badan Usaha yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian umum, Pemerintah atau Pemerintah Daerah dapat menyelenggarakan prasarana perkeretaapian.

#### Pasal 154

- (1) Badan Usaha yang menyelenggarakan Prasarana Perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 152 ayat (1) wajib memenuhi Perizinan Berusaha terkait Prasarana Perkeretaapian umum.
- (2) Perizinan Berusaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan Pemerintah Daerah untuk penyelenggaraan Perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya dalam wilayah Daerah setelah mendapat rekomendasi Pemerintah Daerah provinsi dan persetujuan Pemerintah Pusat serta berdasarkan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat

- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai Perizinan Berusaha terkait Prasarana Perkeretaapian umum dilaksanakan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

#### Pasal 155

- (1) Badan Usaha yang menyelenggarakan Sarana Perkeretaapian umum wajib memenuhi Perizinan Berusaha.
- (2) Perizinan Berusaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diterbitkan pemerintah Daerah untuk pengoperasian Sarana Perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya dalam wilayah Daerah berdasarkan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai Perizinan Berusaha terkait penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian umum dilaksanakan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

#### Pasal 156

- (1) Penyelenggaraan Perkeretaapian khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 152 ayat (2) dilakukan oleh Badan Usaha untuk menunjang kegiatan pokoknya.
- (2) Badan Usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi Perizinan Berusaha.
- (3) Perizinan Berusaha sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diberikan pemerintah Daerah untuk penyelenggaraan Perkeretaapian khusus yang jaringan jalurnya dalam wilayah Daerah setelah mendapat rekomendasi pemerintah provinsi dan persetujuan pemerintah pusat berdasarkan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai Perizinan Berusaha terkait Perkeretaapian khusus dilaksanakan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

### BAB XIII

#### KETENTUAN PENUTUP

#### Pasal 157

Pada saat Peraturan Daerah ini mulai berlaku, ketentuan penyelenggaraan Perhubungan dalam Peraturan Daerah Nomor 13 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika (Lembaran Daerah Kota Serang Tahun 2014 Nomor 13, Tambahan lembaran Daerah Kota Serang Nomor 79), dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

#### Pasal 158

Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Daerah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Daerah Kota Serang.

Ditetapkan di Serang  
pada tanggal  
WALIKOTA SERANG,

SYAFRUDIN

Diundangkan di Serang  
pada tanggal  
SEKRETARIS DAERAH KOTA SERANG,

NANANG SAEFUDIN

LEMBARAN DAERAH KOTA SERANG TAHUN ..... NOMOR ..

PENJELASAN  
ATAS  
RANCANGAN PERATURAN DAERAH KOTA SERANG  
NOMOR ... TAHUN ...  
TENTANG  
PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN

I. UMUM

Perhubungan mempunyai peranan yang sangat penting bagi kehidupan pembangunan di Daerah, yang memiliki fungsi sebagai penggerak dan pendorong pelaksanaan pembangunan. Pentingnya peranan perhubungan sebagai sarana pendukung bagi proses pemerataan pembangunan dengan menghubungkan satu daerah ke daerah lainnya mengingat Indonesia merupakan Negara yang luas dan berkarakteristik kepulauan dengan jumlah pulau hingga ribuan. Penyelenggaraan perhubungan dilakukan dengan memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal, mewujudkan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar, tepat, tertib dan teratur, efisien, serta mewujudkan etika berlalu lintas dan budaya bangsa, dan terwujudnya penegakkan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat dalam pembangunan ekonomi di Indonesia, serta memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa. Alasan lain yang menjadikan sektor transportasi, khususnya jalan sangat penting karena transportasi tersebut merupakan hak mobilitas bagi seseorang yang seharusnya dilindungi dan diatur oleh Negara.

Tujuan nasional Bangsa Indonesia sesuai dengan amanat pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 alinea keempat yang berbunyi “melindungi segenap Bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan,” dimana salah satunya adalah menyejahterakan masyarakat. Berkaitan dengan kesejahteraan tersebut maka tujuan dan tugas pemerintah tidak semata-mata melaksanakan bidang pemerintahan saja, melainkan harus melaksanakan kesejahteraan sosial dalam rangka mencapai tujuan negara melalui pembangunan nasional. Sejalan dengan makin meningkatnya pelaksanaan pembangunan hasil-hasil yang telah dicapai, maka produktivitas dan efisiensi seluruh ekonomi nasional perlu ditingkatkan lagi, sehingga peran dan sumbangan pembangunan yang diciptakan dalam memberikan hasil yang lebih optimal bagi peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Dalam mencapai tujuan yang diamanatkan Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 tersebut, maka dilakukanlah

pembangunan nasional di dalam segala bidang kehidupan baik non fisik maupun pembangunan fisik salah satunya adalah pembangunan di bidang perhubungan.

Mengingat penting dan strategisnya peranan perhubungan dalam hal ini lalu lintas dan angkutan jalan yang menguasai hajat hidup orang banyak dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat merupakan tanggung jawab pemerintah sebagai salah satu penyelenggara perhubungan. Hal ini terutama yang berkaitan dengan penyediaan prasarana dan sarana angkutan umum. Pemerintah adalah institusi pembina yang bertanggung jawab terhadap kinerja dari sektor transportasi. Dengan demikian, implementasi kebijakan publik yang dikeluarkan oleh pemerintah sangat mempengaruhi kinerja dari sektor transportasi.

Transportasi merupakan sarana yang penting guna memperlancar perekonomian dan mempengaruhi semua aspek kehidupan. Pentingnya transportasi dapat dilihat dari kegunaannya sebagai mobilitas bagi semua orang serta barang untuk mengakses semua kebutuhan yang ada di dalam masyarakat. Alat yang digunakan untuk mengangkut ke tempat tujuan dengan sarana utama berbentuk pengangkutan darat yang saat ini sangat dibutuhkan masyarakat.

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

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

Pentingnya peranan yang dimainkan oleh sektor transportasi, khususnya transportasi jalan mengharuskan pengaturan terhadap sektor ini multak diperlukan. Peraturan-peraturan yang berkaitan dengan penyelenggaraan perhubungan (transportasi) sudah cukup banyak dibuat oleh Pemerintah, di antaranya Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Kereta Api, dan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda, Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, dan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas Angkutan

Jalan.

## II. PASAL DEMI PASAL

### Pasal 1

Cukup Jelas.

### Pasal 2

Cukup Jelas.

### Pasal 3

Cukup Jelas.

### Pasal 4

Cukup Jelas.

### Pasal 5

Cukup Jelas.

### Pasal 6

Cukup Jelas.

### Pasal 7

Cukup Jelas.

### Pasal 8

Cukup Jelas.

### Pasal 9

Cukup Jelas.

### Pasal 10

Cukup Jelas.

### Pasal 11

Cukup Jelas.

### Pasal 12

Cukup Jelas.

### Pasal 13

Cukup Jelas.

### Pasal 14

Cukup Jelas.

### Pasal 15

Cukup Jelas.

### Pasal 16

#### Ayat (1)

##### Huruf a

Cukup Jelas.

##### Huruf b

Cukup Jelas.

##### Huruf c

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

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

#### Ayat (2)

Cukup Jelas.  
Ayat (3)  
Cukup Jelas.  
Ayat (4)  
Cukup Jelas.  
Pasal 15  
Cukup Jelas.  
Pasal 16  
Cukup Jelas.  
Pasal 17  
Cukup Jelas.  
Pasal 18  
Cukup Jelas.  
Pasal 19  
Cukup Jelas.  
Pasal 20  
Cukup Jelas.  
Pasal 21  
Cukup Jelas.  
Pasal 22  
Cukup Jelas.  
Pasal 23  
Cukup Jelas.  
Pasal 24  
Cukup Jelas.  
Pasal 25  
Cukup Jelas.  
Pasal 26  
Cukup Jelas.  
Pasal 27  
Cukup Jelas.  
Pasal 28  
Cukup Jelas.  
Pasal 29  
Cukup Jelas.  
Pasal 30  
Cukup Jelas.  
Pasal 31  
Cukup Jelas.  
Pasal 32  
Cukup Jelas.  
Pasal 33  
Cukup Jelas.  
Pasal 34  
Cukup Jelas.  
Pasal 34  
Cukup Jelas.  
Pasal 36  
Cukup Jelas.  
Pasal 37

Cukup Jelas.  
Pasal 38  
Cukup Jelas.  
Pasal 39  
Cukup Jelas.  
Pasal 40  
Cukup Jelas.  
Pasal 41  
Cukup Jelas.  
Pasal 42  
Cukup Jelas.  
Pasal 43  
Cukup Jelas.  
Pasal 44  
Ayat (1)  
Huruf a  
Cukup Jelas.  
Huruf b  
Cukup Jelas.  
Huruf c  
Yang dimaksud dengan “tempat penyeberangan” dapat berupa zebra cross dan penyeberangan yang berupa jembatan atau terowongan.  
Huruf d  
Cukup Jelas.  
Huruf e  
Cukup Jelas.  
Ayat (2)  
Cukup Jelas.  
Ayat (3)  
Cukup Jelas.

Pasal 45  
Cukup Jelas.  
Pasal 45  
Cukup Jelas.  
Pasal 46  
Cukup Jelas.  
Pasal 47  
Cukup Jelas.  
Pasal 48  
Cukup Jelas.  
Pasal 49  
Cukup Jelas.  
Pasal 50  
Cukup Jelas.  
Pasal 51  
Cukup Jelas.  
Pasal 52  
Cukup Jelas.

Pasal 53

Cukup Jelas.

Pasal 54

Cukup Jelas.

Pasal 55

Ayat (1)

Huruf a

Cukup Jelas.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “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.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “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.

Huruf d

Yang dimaksud dengan “mobil barang” adalah Kendaraan Bermotor yang digunakan untuk angkutan barang.

Huruf e

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

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

Ayat (2)

Cukup Jelas.

Pasal 56

Cukup Jelas.

Pasal 57

Cukup Jelas.

Pasal 58

Cukup Jelas.

Pasal 59

Cukup Jelas.

Pasal 60

Ayat (1)

Cukup Jelas.

Ayat (2)

Cukup Jelas.

Ayat (3)

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

Yang dimaksud dengan “berat” adalah beban yang sesuai dengan kemampuan penarik atau pendorong, kemampuan rem, dan daya dukung sumbu roda sesuai dengan daya dukung Jalan.

Ayat (4)

Cukup Jelas.

Pasal 61

Cukup Jelas.

Pasal 62

Cukup Jelas.

Pasal 63

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

Pasal 64

Ayat (1)

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

Analisis dampak lalu lintas dalam implementasinya dapat diintegrasikan dengan analisis mengenai dampak lingkungan.

Ayat (2)

Cukup Jelas.

Pasal 65

Cukup Jelas.

Pasal 66

Cukup Jelas.

Pasal 67

Cukup Jelas.

Pasal 68

Cukup Jelas.

Pasal 69

Cukup Jelas.

Pasal 70

Cukup Jelas.

Pasal 71

Cukup Jelas.

Pasal 72

Cukup Jelas.

Pasal 73

Cukup Jelas.

Pasal 74

Cukup Jelas.

Pasal 75

Cukup Jelas.

Pasal 76

Cukup Jelas.

Pasal 77

Cukup Jelas.

Pasal 78

Cukup Jelas.

Pasal 79

Cukup Jelas.

Pasal 80

Cukup Jelas.

Pasal 81

Huruf a

Yang dimaksud dengan “trayek” adalah lintasan Kendaraan Bermotor Umum untuk pelayanan jasa angkutan, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, serta lintasan tetap, baik berjadwal maupun tidak berjadwal.

Huruf b

Cukup Jelas.

Huruf c

Cukup Jelas.

Huruf d

Cukup Jelas.

Huruf e

Cukup Jelas.

Huruf f

Cukup Jelas.

Huruf g

Cukup Jelas.

Pasal 82

Cukup Jelas.

Pasal 83

Cukup Jelas.

Pasal 84

Cukup Jelas.

Pasal 85

Cukup Jelas.

Pasal 86

Cukup Jelas.

Pasal 87

Ayat (1)

Huruf a

Cukup Jelas.

Huruf b

Yang dimaksud dengan "angkutan perkotaan" adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam kawasan perkotaan yang terikat dalam trayek. Kawasan perkotaan yang dimaksud berupa:

- a. kota sebagai daerah otonom;
- b. bagian daerah kabupaten yang memiliki ciri perkotaan; atau
- c. kawasan yang berada dalam bagian dari dua atau lebih daerah yang berbatasan langsung dan memiliki ciri perkotaan.

Ayat (2)

Cukup Jelas.

Ayat (3)

Cukup Jelas.

Pasal 88

Cukup Jelas.

Pasal 89

Cukup Jelas.

Pasal 90

Cukup Jelas.

Pasal 91

Cukup Jelas.

Pasal 92

Cukup Jelas.

Pasal 93

Cukup Jelas.

Pasal 94

Cukup Jelas.

Pasal 95

Cukup Jelas.

Pasal 96

Cukup Jelas.

Pasal 97

Cukup Jelas.

Pasal 98

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan "dari pintu ke pintu" adalah pelayanan taksi dari tempat asal ke tempat tujuan (door to door).

Yang dimaksud dengan "wilayah operasi" adalah kawasan tempat angkutan taksi beroperasi berdasarkan izin yang diberikan.

Ayat (2)

Cukup Jelas.

Ayat (3)

Cukup Jelas.

Ayat (4)

Cukup Jelas.

Pasal 99

Cukup Jelas.

Pasal 100  
Cukup Jelas.  
Pasal 101  
Cukup Jelas.  
Pasal 102  
Cukup Jelas.  
Pasal 103  
Cukup Jelas.  
Pasal 104  
Cukup Jelas.  
Pasal 105  
Cukup Jelas.  
Pasal 106  
Cukup Jelas.  
Pasal 107  
Cukup Jelas.  
Pasal 108  
Cukup Jelas.  
Pasal 109  
Cukup Jelas.  
Pasal 110  
Cukup Jelas.  
Pasal 111  
Cukup Jelas.  
Pasal 112  
Cukup Jelas.  
Pasal 113  
Cukup Jelas.  
Pasal 114  
Cukup Jelas.  
Pasal 115  
Cukup Jelas.  
Pasal 116  
Cukup Jelas.  
Pasal 117  
Cukup Jelas.  
Pasal 118  
Cukup Jelas.  
Pasal 119  
Cukup Jelas.  
Pasal 120  
Cukup Jelas.  
Pasal 121  
Cukup Jelas.  
Pasal 122  
Cukup Jelas.  
Pasal 123  
Cukup Jelas.  
Pasal 124  
Cukup Jelas.

- Pasal 125  
Cukup Jelas.
- Pasal 126  
Cukup Jelas.
- Pasal 127  
Cukup Jelas.
- Pasal 128  
Cukup Jelas.
- Pasal 129  
Cukup Jelas.
- Pasal 130  
Ayat (1)  
Cukup Jelas.  
Ayat (2)
- Pasal 131  
Ayat (1)  
Cukup Jelas.  
Ayat (2)  
trayek tetap dan teratur dimaksudkan untuk memberikan kepastian hukum dan usaha kepada pengguna jasa dan penyedia jasa angkutan laut.  
Ayat (3)  
Huruf a  
Cukup Jelas.  
Huruf b  
Cukup Jelas.  
Huruf c  
Cukup Jelas.  
Huruf d  
Cukup Jelas.  
Huruf e  
Cukup Jelas.  
Huruf f  
Yang dimaksud dengan “jaringan trayek” adalah kumpulan dari trayek yang menjadi satu kesatuan pelayanan angkutan penumpang dan/atau barang dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya.
- Pasal 132  
Cukup Jelas.
- Pasal 133  
Cukup Jelas.
- Pasal 134  
Cukup Jelas.
- Pasal 135  
Cukup Jelas.
- Pasal 136  
Cukup Jelas.
- Pasal 137  
Cukup Jelas.
- Pasal 138

Cukup Jelas.  
Pasal 139

Cukup Jelas.  
Pasal 140

Cukup Jelas.  
Pasal 141

Cukup Jelas.  
Pasal 142

Cukup Jelas.  
Pasal 143

Cukup Jelas.  
Pasal 144

Cukup Jelas.  
Pasal 145

Cukup Jelas.  
Pasal 146

Cukup Jelas.  
Pasal 147

Cukup Jelas.  
Pasal 148

Huruf a

Yang dimaksud dengan “perkeretaapian umum” adalah perkeretaapian yang digunakan untuk melayani angkutan orang dan/atau barang dengan dipungut bayaran.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “perkeretaapian khusus” adalah perkeretaapian yang hanya digunakan untuk menunjang kegiatan pokok badan usaha tertentu dan tidak digunakan untuk melayani masyarakat umum.

Pasal 149  
Cukup Jelas.

Pasal 150

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “rencana induk perkeretaapian kabupaten/kota” adalah rencana induk perkeretaapian yang menghubungkan antarpusat kegiatan dalam Daerah.

Ayat (2)

Huruf a

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

Huruf b

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

Huruf c

Yang dimaksud dengan “rencana tata ruang wilayah kota” adalah rencana tataruang wilayah kota

sebagaimana diatur dalam Undang-Undang tentang Penataan Ruang.

Huruf d

Cukup Jelas.

Huruf e

Cukup Jelas.

Huruf f

Cukup Jelas.

Pasal 151

Cukup Jelas.

Pasal 152

Cukup Jelas.

Pasal 153

Ayat (1)

Cukup Jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “Pemerintah atau Pemerintah Daerah dapat menyelenggarakan prasarana perkeretaapian” adalah Pemerintah atau Pemerintah Daerah diberi amanat untuk penyelenggaraan prasarana perkeretaapian yang pelaksanaannya ditugaskan kepada badan usaha yang dibentuk untuk keperluan tersebut. Dalam hal penyelenggaraan prasarana perkeretaapian dilaksanakan oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah yang secara ekonomi sudah bersifat komersial, penyelenggaraan prasarananya dialihkan kepada badan usaha prasarana perkeretaapian.

Pasal 154

Cukup Jelas.

Pasal 155

Cukup Jelas.

Pasal 156

Cukup Jelas.

Pasal 157

Cukup Jelas.

Pasal 158

Cukup Jelas.