



MODEL KEBIJAKAN  
**REKAYASA**  
**LALU LINTAS**  
KOTA BANDAR LAMPUNG

*(Sebagai Solusi Permasalahan Tertib Lalu Lintas  
di Kota Bandar Lampung)*



Hak cipta pada penulis  
Hak penerbitan pada penerbit  
Tidak boleh diproduksi sebagian atau seluruhnya dalam bentuk apapun  
Tanpa izin tertulis dari pengarang dan/atau penerbit

**Kutipan Pasal 72 :**

Sanksi pelanggaran Undang-undang Hak Cipta (UU No. 10 Tahun 2012)

1. Barang siapa dengan sengaja dan tanpa hak melakukan perbuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) atau Pasal (49) ayat (1) dan ayat (2) dipidana dengan pidana penjara masing-masing paling singkat 1 (satu) bulan dan/atau denda paling sedikit Rp. 1.000.000,00 (satu juta rupiah), atau pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun dan atau denda paling banyak Rp. 5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah)
2. Barang siapa dengan sengaja menyiarkan, memamerkan, mengedarkan, atau menjual kepada umum suatu Ciptaan atau hasil barang hasil pelanggaran Hak Cipta atau Hak Terkait sebagaimana dimaksud ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah)

Dr. Bambang Hartono, S.H., M.Hum  
Recca Ayu Hapsari, S.H., M.H.

MODEL KEBIJAKAN  
REKAYASA  
LALU LINTAS  
KOTA BANDAR LAMPUNG

*(Sebagai Solusi Permasalahan Tertib Lalu Lintas  
di Kota Bandar Lampung)*

Perpustakaan Nasional RI:  
Katalog Dalam Terbitan (KDT)

**MODEL KEBIJAKAN REKAYASA LALU LINTAS  
KOTA BANDAR LAMPUNG**  
(Sebagai Solusi Permasalahan Tertib Lalu Lintas  
di Kota Bandar Lampung)

**Penulis:**

Dr. Bambang Hartono, S.H., M.Hum  
Recca Ayu Hapsari, S.H., M.H.

**Editor:**

Ildah Satria, S.H., M.H.

**Desain Sampul:**

Gunsu Nurmansyah, S.H., M.H.

**Layout**

Team Aura Creative

Penerbit

**AURA**

**(CV. Anugrah Utama Raharja)**

**Anggota IKAPI**

**No.003/LPU/2013**

viii+ 222 hal : 15,5 x 23,5 cm  
Cetakan Desember 2018

ISBN : 978-602-5940-90-3

**Alamat**

Jl. Prof. Dr. Soemantri Brojonegoro, Komplek Unila  
Gedongmeneng Bandar Lampung  
HP. 081281430268  
E-mail : redaksiaura@gmail.com  
Website : www.aura-publishing.com

Hak Cipta dilindungi Undang-undang

# PRAKATA

---

## *Bismillah hirabbil'amin,*

Dengan segala kerendahan hati, penulis panjatkan puji dan syukur kehadirat Allah SWT, karena atas izin, rahmat serta hidayah-Nya, Laporan Hasil Penelitian yang berjudul “**Model Kebijakan Lalulintas Dengan Basis Human and Social Value Bagi Masyarakat Kota Bandar Lampung**”, dapat diselesaikan. Penulisan buku ini dimaksudkan untuk memenuhi salah satu Tri darma perguruan tinggi yaitu penelitian dosen, dalam bentuk buku ajar sebagai luaran hasil penelitian yang disusun berdasarkan hasil pengamatan, wawancara, diskusi, dan keterlibatan langsung dalam proses pelaksanaan yang dilaksanakan pada Bulan Maret sampai selesai.

Penulis menyadari, berhasilnya studi dan penyusunan buku ini tidak terlepas dari bantuan berbagai pihak yang telah memberikan semangat dan do'a kepada penulis dalam menghadapi setiap tantangan, sehingga sepatutnya pada kesempatan ini penulis menghaturkan rasa terima kasih kepada :

1. Dr. Ir. M. Yusuf Sulfarano Barusman, MBA. selaku Rektor Universitas Bandar Lampung.
2. Dr. Andala Rama Putra Barusman, S.E., MA.Ec selaku Direktur Eksekutif Yayasan administrasi Lampung
3. Dr Hendri Dunan, S.E., M.M selaku Ketua Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat
4. Universitas Bandar Lampung.
5. Dr. Erlina B, S.H., M.H, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Bandar Lampung.

6. Kepolisian Resor Kota (Polresta) Bandar Lampung.
7. Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.

Semoga Buku ini dapat dimanfaatkan dan dapat memberikan sumbangsih pemikiran untuk perkembangan pengetahuan bagi penulis maupun bagi pihak yang berkepentingan.

Bandar Lampung, 15 Juli 2018

Penulis

# DAFTAR ISI

## BAB I PENDAHULUAN

A. Kondisi Sistem Transportasi Perkotaan di Bandar Lampung .....	1
B. Dasar hukum dalam penyediaan sarana dan prasarana dalam sistem lalu lintas .....	9
C. Pengaturan secara khusus penggunaan jalan bagi becak, sepeda motor, dan Pedagang Kaki Lima .....	10
D. Wilayah Perencanaan RT/RW Kota Bandar Lampung .....	11
E. Pengembangan dan pembangunan jaringan jalan.....	13
F. Bandar Lampung sebagai kota penyangga pendidikan, kota wisata, dan kota industri penopang Jakarta.....	15
G. Solusi kebijakan lalu lintas secara akademik sebagai landasan dalam mengambil kebijakan .....	15

## BAB II KONDISI RIIL KOTA BANDAR LAMPUNG

A. Potensi Kota Bandar Lampung .....	18
B. Peluang perkembangan Kota Bandar Lampung.....	20

## BAB III LANDASAN TEORI KEBIJAKAN LALU LINTAS

A. Manajemen Strategi .....	23
B. Manajemen Strategi Lalu Lintas .....	25
C. Mewujudkan Manajemen Lalu Lintas yang Efektif.....	26
1. Pemasangan <i>Traffic Light</i> .....	27
2. Pembuatan Marka Jalan dan Tanda Lalu Lintas .....	28
3. <i>One Way Traffic</i> (Lalu Lintas Satu Arah).....	28

4.	<i>Keep Left</i> (Belok Kiri Langsung) dan <i>Prohibition to The Right</i> (Membatasi Belok ke Kanan).....	29
5.	<i>Tidal Flow</i> (Arus Pasang) .....	30
6.	<i>Clear Ways</i> .....	31
7.	<i>Three in One</i> (Tiga Penumpang dalam Satu Mobil) ....	32
8.	Pelayanan Bus Kota secara Berjadwal, Teratur, dan Tertib.....	33
9.	Larangan Kendaraan Berukuran Besar Masuk Kota pada Pagi dan Sore Hari.....	35
10.	Distribusi Jam Kerja Secara Merata .....	36
11.	Motor <i>Car Free</i> (Bebas Sepeda Motor pada Jam Tertentu) .....	37
D.	Teori Social enginerring .....	38
E.	Teori Social enginerring dalam etika berlalu-lintas dan budaya tertib .....	45
F.	Teori Living Law .....	50
G.	Eksistensi dan Peranan Hukum Positif dan The Living Law dalam Sistem Hukum Indonesia.....	57

#### **BAB IV KEBIJAKAN DALAM MENENTUKAN REKAYASA LALU LINTAS**

A.	Permasalahan lalu lintas di Kota Bandar Lampung.....	60
1.	Faktor Manusia (Masyarakat).....	60
2.	Faktor Peraturan/ Kebijakan Lalu Lintas.....	61
3.	Faktor Fasilitas Transportasi .....	62
B.	Harmonisasi Peraturan lalu lintas di Kota Bandar Lampung .....	63
C.	Sistem Hukum Kebijakan Lalu lintas.....	68
D.	Model Kebijakan Lalu lintas human social value .....	70

#### **BAB V PENUTUP**

A.	Kesimpulan .....	73
B.	Saran.....	73

<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	<b>75</b>
-----------------------------	-----------

<b>LAMPIRAN</b> .....	<b>79</b>
-----------------------	-----------

# BAB I

## PENDAHULUAN

---

### A. Kondisi Sistem Transportasi Perkotaan di Bandar Lampung

Bangsa Indonesia merupakan suatu masyarakat yang pluralis yang sedang dalam proses menuju masyarakat yang madani yang bercirikan, yaitu menjunjung tinggi/ penghormatan terhadap nilai-nilai demokrasi, transparansi, supremasi hukum, perlindungan hak-hak asasi manusia dan lingkungan hidup. Dengan demikian, masyarakat patuh hukum merupakan satu ciri khas masyarakat madani, sekaligus sebagai perwujudan dari supremasi hukum, digambarkan sebagai suatu masyarakat yang menerima hukum sebagai aturan, ketentuan, kesepakatan dengan penuh kesadaran dan keikhlasan serta menerapkan sebagai pedoman dalam sikap dan perilakunya sehari-hari.

Penambahan penduduk, peningkatan ekonomi, perkembangan teknologi menyebabkan bertambahnya kendaraan, hal ini tidak diiringi dengan penambahan sarana dan prasarana. Sebagai pusat kegiatan Provinsi Lampung, sekitar 12,4% penduduk Provinsi Lampung berada di kota Bandar Lampung. Berbagai pelayanan bagi wilayah yang lebih luas disediakan oleh Kota Bandar Lampung, baik di bidang pemerintahan, niaga, jasa keuangan, pendidikan, dan sebagainya. Peran sebagai pusat pertumbuhan ditunjang oleh rencana peningkatan aksesibilitas dari dan ke Kota Bandar Lampung.<sup>1</sup> Dalam mewujudkan tercapainya mekanisme

---

<sup>1</sup> <https://bandarlampungkota.go.id/sekilas-kota/>, diakses di Bandar Lampung, pada 17 Februari 2018.

sistem pusat pertumbuhan di Provinsi Lampung, telah terdapat tiga jalur lintas Sumatera, yaitu :

1. Jalur Tengah, mulai Pelabuhan Bakauheni – Bandar Lampung – Kotabumi dan selanjutnya ke Muara Enim.
2. Jalur Lintas Barat, mulai dari Bandar Lampung – Kota Agung – Liwa dan selanjutnya ke Provinsi Bengkulu.
3. Jalur Lintas Timur, mulai Pelabuhan Bakauheni – Menggala – Kayu Agung dan seterusnya hingga ke Palembang.

Kesemuanya melintasi Bandar Lampung. Di samping itu, Bandar Lampung siap berfungsi sebagai *transshipment point* dari berbagai moda angkutan. Hal ini didukung oleh berbagai rencana pengembangan dalam sistem transportasi regional. Rencana pembangunan Jembatan Selat Sunda yang menghubungkan Pulau Jawa dan Sumatera akan memperlancar aliran pergerakan penumpang dan barang antar pulau Jawa dan Sumatera. Pelabuhan Panjang melengkapi sistem angkutan antar-moda bagi seluruh Provinsi Lampung dan Sumatera bagian Selatan. Gagasan jaringan kereta api Trans Sumatera menjadi salah satu alternatif sarana pergerakan antar-moda. Adanya rencana pembangunan jaringan jalan tol ke arah Palembang juga akan turut mendukung kelancaran aksesibilitas tersebut. Kecenderungan perkembangan menunjukkan proses relokasi kegiatan ekonomi dari Pulau Jawa bagian Barat ke Lampung. Bahkan untuk beberapa sektor ditetapkan kebijaksanaan menjadikan Lampung sebagai basis produksi nasional. Hal ini menjadikan Bandar Lampung potensial sebagai pusat distribusi barang dan jasa untuk wilayah Sumatera bagian Selatan.

Kota Bandar Lampung merupakan pintu gerbang Pulau Sumatera. Kota yang terletak di sebelah barat daya Pulau Sumatera ini memiliki posisi geografis yang sangat menguntungkan. Letaknya di ujung Pulau Sumatera berdekatan dengan DKI Jakarta yang menjadi pusat perekonomian negara. Kota ini menjadi pertemuan antara lintas tengah dan timur Sumatera. Kendaraan dari daerah lain di Pulau Sumatera harus melewati Bandar Lampung bila menuju ke Pulau Jawa. Pada umumnya kendaraan tersebut transit di terminal Rajabasa. Keluar dan masuknya kendaraan baik bus, angkutan kota

maupun minibus ke terminal ini, ternyata mampu mendatangkan pemasukan bagi Pendapatan Asli Daerah Sendiri (PADS) Kota Bandar Lampung. Banyaknya kendaraan yang keluar masuk melewati Bandar Lampung ini menambah padatnya jalan-jalan kota. Sejalan dengan perkembangan kota, kendaraan pribadi maupun umum pun semakin menjamur, ditambah lagi dengan kendaraan pengangkut hasil bumi dari pelosok daerah Provinsi Lampung yang akan dikirim ke Bandar Lampung sebagai pusat perdagangan provinsi. Wilayah Kota Bandar Lampung merupakan daerah perkotaan yang terus berkembang dari daerah tengah ke daerah pinggiran kota yang ditunjang fasilitas perhubungan dan penerangan.

Dengan lokasi yang strategis secara geografis, ketersediaan akses yang memadai, dan jalur transportasi yang mendukung serta kelengkapan fasilitas penunjangnya, menjadikan Kota Bandar Lampung potensial sebagai pusat koleksi dan distribusi berbagai barang dan jasa. Perkembangan sektor ekonomi, khususnya pertanian di wilayah Provinsi Lampung maupun Sumatera bagian Selatan, mendorong fungsi Bandar Lampung sebagai pusat koleksi dan distribusi berbagai komoditi yang dihasilkan oleh wilayah belakangnya. Fungsi sebagai pusat koleksi dan distribusi berbagai komoditi yang dihasilkan oleh Sumatera bagian Selatan dilangsungkan oleh rencana pengembangan jaringan jalan tol dan kereta api, jaringan jalan Trans Sumatera, serta rencana pengembangan Pelabuhan Panjang. Kelengkapan fasilitas yang tersedia di Kota Bandar Lampung juga mendukungnya sebagai pusat koleksi dan distribusi barang dan jasa pada berbagai skala pelayanan.

Disisi lain, perkembangan teknologi otomotif dan pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor yang tumbuh dengan pesat bila tidak disertai penambahan panjang jalan yang memadai serta tidak diimbangi disiplin berlalu lintas bagi para pemakai kendaraan bermotor dan pemakai jalan lainnya, dikhawatirkan tingkat keselamatan lalu lintas yang diwarnai dengan tingginya pelanggaran lalu lintas, kecelakaan lalu lintas dan tingkat kemacetan lalu lintas akan semakin menunjukkan kondisi yang lebih parah dari yang ada sekarang. Mobilitas manusia dan barang dengan kendaraan bermotor berkembang begitu pesatnya, hal ini antara lain

akibat peningkatan kesejahteraan dan kemajuan teknologi dibidang transportasi. Hal ini berdampak pada munculnya berbagai permasalahan lalu lintas seperti pelanggaran, kemacetan dan kecelakaan lalu lintas yang semakin meningkat dan kompleks dari waktu ke waktu apabila tidak segera ditangani dan diantisipasi.

Perkembangan yang pesat tersebut tidak terlepas dari fungsi Kota Bandar Lampung dalam konteks pertumbuhan wilayah Provinsi Lampung sebagai pusat pemerintahan provinsi, pusat perdagangan regional, pusat pelayanan transportasi regional, pusat pendidikan dan kebudayaan regional, pusat industri maritim dan pengolahan bahan baku pertanian serta pusat penyediaan energi dan telekomunikasi.

Laporan evaluasi rencana tata ruang wilayah Tahun 2017 menyebutkan Kota Bandar Lampung sebagai ibukota Provinsi Lampung telah mengalami perkembangan yang cukup pesat dalam kurun waktu tiga tahun terakhir, kondisi ini dapat dilihat dari perkembangan dan pertumbuhan lahan terbangun. Kondisi tersebut dipengaruhi oleh pertambahan jumlah penduduk (alami dan migrasi), perkembangan investasi, dan kebutuhan sarana dan prasarana perkotaan.<sup>2</sup>

Bandar Lampung merupakan pusat kegiatan perekonomian di Provinsi Lampung. Sebagian besar penduduknya bergerak dalam bidang jasa, industri, dan perdagangan. Provinsi ini juga merupakan daerah penerima migrasi penduduk Indonesia, dari masa kolonisasi hingga transmigrasi, sehingga penduduk Lampung pun terdiri dari beragam etnis. Perkembangan suatu kota biasanya diawali dari pertumbuhan pusat kotanya. Kota berkembang berdasarkan kepada kemudahan-kemudahan yang ditawarkan, diantaranya yang sangat besar perannya adalah jaringan jalan. Aktivitas yang tinggi di pusat kota akan mempercepat pertumbuhan kota yang ditandai dengan adanya pusat perekonomian.<sup>3</sup>

Kota Bandar Lampung yang menjadi pintu gerbang pulau Sumatera ini memiliki andil penting dalam jalur transportasi darat

---

<sup>2</sup> <https://bandarlampungkota.bps.go.id/>, diakses pada tanggal 20 Desember 2017

<sup>3</sup> Robert J Kodoatie. 2005. *Pengantar Manajemen dan Rekayasa Infrastruktur*. Yogyakarta, Pustaka Pelajar, hlm. 6.

dan aktivitas pendistribusian logistik dari Jawa menuju Sumatera maupun sebaliknya. Kota Bandar Lampung memiliki luas wilayah 197,22 km<sup>2</sup> yang terbagi ke dalam 20 kecamatan dan 126 kelurahan dengan populasi penduduk 1.015.910 jiwa (berdasarkan sensus 2017), kepadatan penduduk sekitar 5.151 jiwa/km<sup>2</sup>. Penduduk yang padat juga dapat mengakibatkan kemacetan di pusat kota akibat aktivitas penduduk. Jumlah penduduk, luas wilayah dan kepadatan penduduk per kecamatan di Kota Bandar Lampung berdasarkan hasil sensus penduduk yang di perbaharui oleh Badan Pusat Statistik Kota Bandar Lampung pada 10 Januari 2017, tercantum dalam tabel berikut.

Tabel 1.1 Jumlah Penduduk, Luas Wilayah dan Kepadatan Penduduk  
Sumber Data: Badan Pusat Statistik Kota Bandar Lampung

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk	Luas Wilayah	Kepadatan Penduduk
1	Teluk Betung Barat	29 799	11,02	2 704
2	Teluk Betung Timur	41 645	14,83	2 808
3	Teluk Betung Selatan	39 353	3,79	10 383
4	Bumi Waras	56 742	3,75	15 131
5	Panjang	74 506	15,75	4 731
6	Tanjung Karang Timur	37 108	2,03	18 280
7	Kedamaian	52 592	8,21	6 406
8	Teluk Betung Utara	50 593	4,33	11 684
9	Tanjung Karang Pusat	51 126	4,05	12 624
10	Enggal	28 084	3,49	8 047
11	Tanjung Karang Barat	54 710	14,99	3 650
12	Kemiling	65 637	24,24	2 708
13	Langkapura	33 944	6,12	5 546
14	Kedaton	49 055	4,79	10 241
15	Rajabasa	48 027	13,53	3 550
16	Tanjung Senang	45 775	10,63	4 306
17	Labuhan Ratu	44 843	7,97	5 626
18	Sukarame	56 921	14,75	3 859
19	Sukabumi	57 334	23,6	2 429

Menurut Kasi Dikyasa Polresta Bandar Lampung, Ibda Agustina bahwa kemacetan lalu-lintas di kawasan Kota Bandar Lampung banyak disebabkan oleh belum disiplinnya pengguna jalan baik pengemudi kendaraan bermotor pribadi, angkutan umum maupun pejalan kaki yang mengakibatkan tidak teraturnya lalu-lintas di ruas jalan. Banyak calon penumpang angkutan kota yang tidak disiplin menghentikan dan menaiki angkutan tersebut dari tepi jalan seperti yang terjadi di ruas Jl. Raden Intan, Ruas Jl. Kartini (Kawasan Jaka Utama- Pertokoan Golden), dan ruas Jl. Imam Bonjol (Bambu Kuning Plaza – Pasar Pasir Gintung). Hal ini diperparah dengan kurang disiplinnya pengemudi angkutan umum yang bersedia melayani penumpang menaikkan dan menurunkan penumpang di tepi jalan. Selain itu, besarnya hambatan samping berupa angkutan becak dan gerobak yang bergerak melawan arus lalu-lintas mengakibatkan kondisi lalu-lintas di kawasan ini semakin parah. Kemacetan lalu-lintas di Kota Bandar Lampung terjadi pada beberapa ruas jalan utama yaitu ruas Jl. Raden Intan, Jl. Kartini, Jl. Imam Bonjol, Jl. Pangkal Pinang dan Jl. Pemuda. Kemacetan lalu-lintas tersebut ditunjukkan oleh beberapa titik yang mewakili lokasi kemacetan didalam kawasan kemacetan pada ruas jalan utama tersebut.

Kegiatan sosial dan pertumbuhan penduduk kota Bandar Lampung memacu pertumbuhan ekonomi dan peningkatan lapangan kerja sehingga memberi tekanan yang berarti terhadap prasarana dan sarana transportasi dalam menampung beban – beban lalu lintas yang merupakan tambahan dari pembangunan baru. Pertumbuhan penduduk berpengaruh terhadap permintaan perjalanan, antara lain tekanan terhadap prasarana dan sarana transportasi di wilayah Bandar Lampung tidak terlepas dari intensitas dan mobilitas pergerakan penduduk dari setiap bagian - bagian wilayah yang dipengaruhi oleh kualitas dan frekuensi pergerakan penduduk urban maupun sub urban

Ketidakseimbangan antara peningkatan prasarana dan pertumbuhan jumlah kendaraan antara akan menyebabkan permasalahan transportasi perkotaan di Bandar Lampung menjadi

bertambah kompleks. Permasalahan lain dari transportasi perkotaan antara lain :

1. Penentuan jenis dan moda angkutan umum
2. Pola jaringan
3. Izin trayek angkutan
4. Kebijakan perparkiran, dan pemasangan rambu lalu lintas

Kondisi Sistem Transportasi Perkotaan di Bandar Lampung:

1. Terjadi kemacetan lalu lintas dimana - mana , polusi suara dan udara, kecelakaan serta tundaan pada setiap persimpangan ruas dan persimpangan jalan.
2. Tingkat kemudahan untuk memiliki kendaraan pribadi makin mudah, baik untuk kendaraan baru maupun kendaraan bekas (*second*)
3. Kemacetan terjadi pada umumnya pada jam-jam sibuk tertentu. Pagi hari dimana orang pergi bekerja, kesekolah, ke pasar dan sebagainya, sore hari dimana orang kembali rumah masing-masing (jadi pola kegiatan orang menentukan karakteristik kegiatan lalu lintas/ bangkitan perjalanan)
4. Angkutan umum sering dituduh menjadi penyebab kemacetan, hal ini dikarenakan kurang mendapat perencanaan yang mendalam serta menyeluruh yang mencakup semua aspek - aspek yang terlibat didalamnya seperti :

- a. Pola tata guna lahan, pola jaringan jalan, pola penyebaran penduduk, pola kebutuhan pergerakan, sistem operasi dan tingkat pelayanan Perencanaan sistem operasi pergerakan angkutan umum yang tidak mendalam serta menyeluruh tersebut akan menambah permasalahan seperti : Tumpang tindih nya rute, Jumlah armada yang terlalu besar, Tingkat pelayanan yang rendah, Waktu tempuh yang lama dan lain - lain. Hal ini akan menyebabkan rendahnya tingkat efektifitas, efisiensi serta pelayanan angkutan umum yang ada dan menambah tingkat kemacetan.
- b. Fasilitas Pejalan Kaki. Pejalan kaki adalah suatu bentuk transportasi yang penting di daerah perkotaan, oleh

karena itu kebutuhan para pejalan kaki merupakan suatu bagian integral/ terpadu yang tidak dapat dipisahkan dalam sistem transportasi jalan. Para pejalan kaki berada diposisi yang lemah jika mereka bercampur dengan kendaraan. Sehingga salah satu tujuan utama manajemen lalu lintas adalah berusaha memisahkan pejalan kaki dari arus kendaraan bermotor, tanpa menimbulkan gangguan-gangguan yang besar terhadap aksesibilitas. Oleh karena itu pemanfaatan trotoar harus benar-benar digunakan khusus bagi pejalan kaki, bukan untuk pedagang kaki lima (PKL), atau tempat parkir, agar pejalan kaki tidak berjalan pada badan jalan yang akan mengakibatkan penyempitan pada badan jalan.<sup>4</sup>

Dari uraian diatas dapat disimpulkan disiplin pemakai jalan masih rendah antara lain disiplin pengendara, penumpang, maupun pejalan kaki masih kurang, Perubahan peraturan menyebabkan perlunya waktu untuk penyesuaian, Pendidikan mengenai lalu lintas belum masuk dalam pendidikan formal.

Aspek keselamatan (*safety*) dalam berlalu lintas dipengaruhi oleh beberapa hal yaitu antara lain kualitas pengemudi, kelayakan kendaraan dan sarana prasarana yang memenuhi standar keselamatan. Jika salah satu komponen ini tidak baik atau tidak memenuhi syarat, maka kemungkinan terjadi kecelakaan lalu lintas menjadi besar. Masalah lalu lintas yang semakin kompleks seiring dengan penambahan penduduk dan perkembangan dinamika masyarakat, menuntut Polri untuk bekerja lebih keras dengan paradigma baru untuk dapat menjadi Polisi yang ideal dimasyarakat. Menurut Satjipto Rahardjo “sosok Polisi yang ideal di Seluruh dunia adalah Polisi yang cocok dengan masyarakat”. Dengan prinsip tersebut, masyarakat mengharapkan adanya Polisi yang cocok dengan masyarakatnya, dalam arti ada perubahan dari Polisi yang antagonis, yaitu Polisi yang tidak peka terhadap dinamika masyarakat dan menjalankan tugas dengan gaya pemolisian yang

---

<sup>4</sup> Iskandar Z. Hifnie. 2008. *Upaya Mengurangi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung*. Jurnal Sains dan Inovasi IV(1), hlm. 35-42

bertentangan dengan perubahan masyarakat, menjadi Polisi yang protagonis, yaitu Polisi yang terbuka terhadap dinamika perubahan masyarakat dan bersedia untuk mengakomodasikannya dalam tugas-tugasnya.

## **B. Dasar hukum dalam penyediaan sarana dan prasarana dalam sistem lalu lintas**

Kebijakan untuk mengatasi kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung yang ada pada saat ini adalah Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah Pasal 10 ayat (1) dan (2) bahwa pemerintah daerah menyelenggarakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangannya, kecuali urusan yang menjadi urusan pemerintah pusat. Dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangannya daerah, pemerintah daerah menjalankan otonomi seluas-luasnya untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan berdasarkan asas otonomi dan tugas pembagian. Selanjutnya menurut Pasal 14 ayat (1), urusan pemerintah yang menjadi wewenang Pemerintah Kabupaten/Kota adalah sebagai berikut:

1. Perencanaan dan pengendalian pembangunan
2. Perencanaan, pemanfaatan, dan pengawasan tata ruang
3. Penyelenggaraan ketertiban umum dan ketentraman masyarakat
4. Penyediaan sarana dan prasarana umum Penanganan bidang kesehatan
5. Penyelenggaraan pendidikan
6. Penanggulangan masalah sosial
7. Pelayanan bidang ketenagakerjaan
8. Fasilitasi pengembangan koperasi, usaha kecil dan menengah
9. Pengendalian lingkungan hidup
10. Pelayanan pertanahan
11. Pelayanan kependudukan, dan catatan sipil
12. Pelayanan administrasi umum pemerintahan
13. Pelayanan administrasi penanaman modal
14. Penyelenggaraan pelayanan dasar lainnya

15. Urusan wajib lainnya yang diamanatkan oleh peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan ketentuan di atas maka jelaslah kebijakan pemerintah kota dalam mengatasi kemacetan lalu lintas merupakan pelaksanaan wewenang pemerintah kota, khususnya di bidang perencanaan, pemanfaatan, dan pengawasan tata ruang dan penyediaan sarana dan prasarana umum.

### **C. Pengaturan secara khusus penggunaan jalan bagi becak, sepeda motor, dan Pedagang Kaki Lima**

Pedagang kaki lima sebagai salah satu pelaku ekonomi di sektor informal keberadaannya harus di perhatikan dan dikelola oleh pemerintah. Pedagang kaki lima adalah orang yang dengan modal yang relatif sedikit berusaha pada bidang produksi dan penjualan barang-barang (jasa-jasa) untuk memenuhi kebutuhan kelompok tertentu di dalam masyarakat, usaha tersebut dilaksanakan pada tempat-tempat yang dianggap strategis dalam suasana lingkungan yang informal. Dalam penataan kota yang padat penduduk, penempatan kawasan pedagang kaki lima (PKL) yang tidak diperhatikan akan mengganggu jalan transportasi dan kenyamanan dari masyarakat. Lokasi berdagang yang sembarangan bahkan cenderung memakan bibir jalan sangat mengganggu lalu lintas baik bagi pejalan kaki maupun pengendara motor atau mobil. Selain itu, parkir kendaraan para pembeli yang tidak teratur juga sangat mengganggu ketertiban. Belum lagi masalah limbah atau sampah.

Masalah kemacetan, sejatinya bukanlah permasalahan sektoral lagi, melainkan menjadi bagian dari beragam permasalahan kota yang saling terkait satu dengan lainnya. Banyak faktor yang menjadi penyebab timbulnya kemacetan di Bandar Lampung. Faktor lainnya yang menyumbang angka kemacetan terbesar yaitu pedagang kaki lima (PKL). Tak bisa dielakkan aktivitas PKL, khususnya yang ada di sekitar Jalan Kartini dan Raden Intan (jalan-jalan di pusat kota) yang menggunakan badan jalan ikut menyumbang kemacetan. Kemacetan terjadi di Jalan Kartini, Jalan Bukit Tinggi, Jalan Batu Sangkar, dan Jalan Imam Bonjol. Keempat jalan itu dipenuhi pedagang kaki lima (PKL), pejalan kaki, becak, dan

sepeda motor. Kemacetan tersebut disebabkan banyaknya kendaraan pribadi yang menuju ke pasar tradisional paling populer di Bandar Lampung tersebut secara bersamaan.

Pedagang kaki lima di jalan kartini merupakan salah satu usaha di sektor informal yang bergerak di daerah perkotaan, yang memiliki karakteristik kegiatan usaha/cara kerja pada umumnya kurang terorganisir, tidak memiliki izin usaha, tidak tentu lama jam kerja, masih bergerombol, modalnya relative kecil, lebih bertumpu pada kemampuan individual. Jalan kartini ini merupakan salah satu sarana yang penting bagi PKL dalam melakukan aktivitas usahanya untuk mempertahankan kelangsungan hidup yang sejahtera, baik dari segi sosial maupun ekonomi.

Seperti dilampirkan pada Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 2012 tentang Pedoman Penataan dan Pemberdayaan Pedagang Kaki Lima pada pasal 1 ayat (2) yaitu penataan PKL adalah upaya yang dilakukan oleh pemerintah daerah melalui penetapan lokasi binaan untuk melakukan penetapan, pemindahan, penertiban, dan penghapusan lokasi PKL dengan memperhatikan kepentingan umum, sosial, estetika, kesehatan, ekonomi, keamanan, ketertiban, kebersihan lingkungan dan sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Maka dari itu pemerintah daerah memiliki kewajiban untuk mengatur dan membina dari para pedagang kaki lima yang ada di daerah.

#### **D. Wilayah perencanaan RT/RW Kota Bandar Lampung**

Pembangunan di Kota Bandar Lampung dengan memanfaatkan ruang wilayah secara berdaya guna, berhasil guna, serasi, selaras, seimbang, dan berkelanjutan dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan pertahanan keamanan, perlu ditetapkan kebijakan Rencana Tata Lampung. Penataan ruang di Kota Bandar Lampung perlu disinergikan dengan kerangka dasar pertimbangan perencanaan wilayah eksternal yang mencakup kawasan metropolitan Bandar Lampung. Rencana yang mencakup sistem perkotaan wilayah kota dalam wilayah pelayanannya dan jaringan prasarana wilayah kota yang dikembangkan untuk mengintegrasikan wilayah kota selain untuk melayani kegiatan skala

kota, meliputi sistem jaringan transportasi, sistem jaringan energi dan kelistrikan, sistem jaringan telekomunikasi, sistem sumber daya air, dan sistem jaringan lainnya. Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 10 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Tahun 2011-2030. Wilayah perencanaan RT/RW Kota Bandar Lampung meliputi seluruh wilayah administrasi Kota Bandar Lampung yang terdiri dari 13 (tigabelas) kecamatan dan 98 (sembilan puluh delapan) kelurahan:

1. Kecamatan Teluk Betung Barat;
2. Kecamatan Teluk Betung Selatan;
3. Kecamatan Panjang;
4. Kecamatan Tanjung Karang Timur;
5. Kecamatan Teluk Betung Utara;
6. Kecamatan Teluk Betung Timur;
7. Kecamatan Tanjung Karang Pusat
8. Kecamatan Tanjung Karang Barat;
9. Kecamatan Kemiling;
10. Kecamatan Kedaton ;
11. Kecamatan Rajabasa;
12. Kecamatan Tanjung Seneng;
13. Kecamatan Sukarame;
14. Kecamatan Sukabumi;
15. Kecamatan Bumi Waras;
16. Kecamatan Langkapura;
17. Kecamatan Way Halim;
18. Kecamatan Labuhan Ratu;
19. Kecamatan Kedamaian, dan
20. Kecamatan Enggal.

Sistem Jaringan Transportasi Darat sebagaimana diatur dalam Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 10 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Tahun 2011-2030, Jaringan jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20 ayat (2) huruf a meliputi:

1. Jaringan jalan arteri primer meliputi: Jalan Soekarno Hatta;
2. Jaringan jalan arteri sekunder meliputi: Jalan Jenderal Ahmad Yani, Jalan Pangeran Antasari, Jalan Pangeran

Diponegoro, Jalan Gajah Mada, Jalan Jenderal Gatot Subroto, Jalan Hasanudin, Jalan Ikan Tenggiri, Jalan R.A. Kartini, Jalan Kotaraja, Jalan Wolter Mongonsidi, Jalan Raden Intan, Jalan Jenderal Sudirman, Jalan Teuku Umar, dan Jalan Z.A. Pagar Alam;

3. Jaringan jalan kolektor primer meliputi: Jalan Laksamana Malahayati, Jalan R.E. Martadinata, Jalan Yos Sudarso, Jalan Imam Bonjol, Jalan Ir. Sutami, Jalan Terusan Sultan Agung, dan Jalan Basuki Rahmat; 18
4. Jaringan jalan kolektor sekunder meliputi: Jalan Brigjen Katamso, Jalan Perintis Kemerdekaan, Jalan Arif Rahman Hakim, Jalan Ichwan Ridwan Rais, Jalan Hayam Wuruk, Jalan Dr. Susilo, Jalan Kapten Abdul Haq, Jalan Pramuka, Jalan Panglima Polim, Jalan Sam Ratulangi, Jalan Teuku Cik Ditiro, Jalan Raden Imba Kusuma Ratu, Jalan RA. Maulana, Jalan M. Saleh Kusumayudha, Jalan Mata Air, Jalan Padat Karya, Jalan Wan Abdurahman, Jalan Setiabudi, Jalan Dr. Warsito, Jalan Cut Mutia, Jalan Dr. Wahidin Sudiro Husodo, Jalan Inpres, Jalan Pangeran Emir M.Noor, Jalan Cut Nyak Dien, Jalan Tamin, Jalan Agus Salim, Jalan Muhammad Ali, Jalan Sisingamaraja, Jalan HR. Rasuna Said, Jalan KH. Ahmad Dahlan, Jalan Mayor Salim Batubara, Jalan Pulau Legundi, Jalan Pulau Tegal, Jalan Pulau Damar, Jalan WR. Supratman, Jalan Pangeran Tirtayasa, Jalan Urip Sumoharjo, Jalan Letkol Endro Suratmin, Jalan Sultan Agung, Jalan Untung Surapati, Jalan Kimaja, Jalan Ratu Dibalau, Jalan RA. Basyid, dan Jalan Komaruddin; dan
5. Jaringan jalan lokal sekunder meliputi: semua jaringan jalan selain arteri primer, kolektor primer, arteri sekunder dan kolektor sekunder.

## **E. Pengembangan dan pembangunan jaringan jalan**

1. Penetapan jaringan jalan strategis kota yang meliputi: Jalan Soekarno Hatta; Jalan Yos Sudarso – Jalan Laksamana Malahayati; Jalan Z.A. Pagar Alam – Jalan Teuku Umar – Jalan R.A. Kartini; Jalan Wolter Mongonsidi – Jalan Imam

- Bonjol; Jalan Raden Intan – Jalan Jenderal Gatot Subroto – Jalan Jenderal A. Yani; Jalan Gajah Mada – Jalan Pangeran Antasari – Jalan Pangeran Tirtayasa; Jalan Hayam Wuruk; Jalan Urip Sumohardjo – Jalan Letkol Endro Suratmin; Jalan Sultan Agung – Jalan Terusan Sultan Agung; Jalan Ir. Sutami; Jalan Pramuka;
2. Pengembangan jaringan transportasi jalan raya melalui pembagian beban arus yang melintas pada jalan Lintas Tengah dan Lintas Timur;
  3. pengembangan rencana jalan layang di Jalan Gajah Mada – Jalan Ir. Juanda, Jalan Pangeran Antasari – Jalan Pangeran Tirtayasa, Jalan Ki Maja – Jalan Ratu Dibalau; Jalan Sultan Agung – Jalan Terusan Sultan Agung;
  4. Pembangunan terowongan di Jalan Urip Sumoharjo dan Jalan HOS Cokroaminoto;
  5. Pelebaran beberapa jalan utama, yaitu Jalan Gajah Mada, Jalan Hayam Wuruk, Jalan Terusan Sultan Agung, Jalan Urip Sumoharjo, Jalan Letkol Endro Suratmin, Jalan Arif Rahman Hakim, Jalan Ichwan Ridwan Rais, Jalan Ki Maja, Jalan Teuku Umar, Jalan Z.A. Pagar Alam, Jalan Untung Suropati, Jalan R.A. Basyid, Jalan Imam Bonjol, Jalan Kotaraja, Jalan Pangeran Diponegoro, Jalan Jenderal Gatot Subroto, Jalan Jenderal Sudirman, Jalan Jenderal Ahmad Yani, Jalan Woltermongsidi, Jalan Ratu Dibalaw, Jalan Pangeran Tirtayasa, Jalan Arif Rahman Hakim, Jalan Ichwan Ridwan Rais, Jalan R.A. Kartini, Jalan Raden Intan, Jalan Pramuka, Jalan Ir. Sutami, Jalan Sultan Agung; dan
  6. Penataan perempatan dan persimpangan jalan seperti pertigaan Jalan Teuku Umar – Jalan Ki Maja; perempatan Jalan Urip Sumoharjo – Jalan Arif Rahman Hakim; pertigaan Jalan Teuku Umar – Jalan Sultan Agung; perempatan Jalan Jenderal Sudirman – Jalan Gajah Mada; perempatan Jalan Pangeran Antasari – Jalan Ichwan Ridwan Rais; pertigaan Jalan Z.A. Pagar Alam – Jalan Sultan Agung; pertigaan Jalan Pangeran Diponegoro – Jalan Cut Mutia.

## **F. Bandar Lampung sebagai kota penyangga pendidikan, kota wisata, dan kota industri penopang Jakarta**

Kota Bandar Lampung merupakan pintu gerbang Pulau Sumatera. Kota ini terletak sekitar 165 km sebelah barat laut Kota Jakarta yang ibukota Negara Indonesia. Kota Banda Lampung adalah ibukota Propinsi Lampung. Badan Pusat Statistik Kota Bandar Lampung Tahun 2010 menyebutkan Kota Bandar Lampung merupakan pusat kegiatan pemerintahan, sosial, politik, pendidikan dan kebudayaan, juga merupakan pusat kegiatan perekonomian daerah Lampung. Kota Bandar Lampung terletak pada tempat yang strategis karena sebagai daerah transit kegiatan perekonomian antar Pulau Sumatera dan Pulau Jawa, sehingga menguntungkan bagi pertumbuhan dan pengembangan Kota Bandar Lampung sebagai pusat perdagangan, industri dan pariwisata.<sup>5</sup>

## **G. Solusi kebijakan lalulintas secara akademik sebagai landasan dalam mengambil kebijakan**

Setiap tahun 1, 3 juta orang meninggal dunia di akibatkan kecelakaan lalu lintas di jalan dan lebih 3000 orang meninggal dunia setiap harinya akibat kecelakaan lalu lintas. Data dan fakta di atas: membuat dunia internasioan / PBB tanggal 10 maret 2010 akhirnya membentuk aksi dengan tema : “*decade of action for road safety 2011 – 2020*” atau dekade aksi keselamatan jalan 2011- 2020. Selaku anggota PBB Indonesia segera menindaklanjuti dengan mencanangkan/ kampanye keselamatan jalan indonesia 2011- 2020 dengan tujuan : menekan angka kecelakaan sebesar 50%<sup>6</sup>. Agar tujuan bisa tercapai dalam menggelorakan pelopor keselamatan berlalu lintas, peran serta masyarakat sangat di butuhkan.

Kepadatan penduduk yang terus bertambah, kebutuhan orang yang semakin banyak, serta kemajuan teknologi yang semakin canggih membawa implikasi semakin ramainya transportasi di jalanan. Kepadatan lalu lintas di jalan tentu saja memerlukan

---

<sup>5</sup> <https://bandarlampungkota.go.id/sekilas-kota/>, diakses di Bandar Lampung pada tanggal 17 Februari 2018

<sup>6</sup> <http://www.salamedukasi.com/2014/09/etika-dan-tata-cara-berlalu-lintas-di.html> diakses di Bandar Lampung pada tanggal 17 Februari 2018

pengaturan yang tepat agar keselamatan dan kenyamanan berlalu lintas dapat tetap terpelihara. Disamping itu juga disiplin masyarakat dalam menaati peraturan lalu lintas harus pula dijaga. Keteguhan penegak hukum dalam hal ini polisi lalu lintas harus senantiasa ditingkatkan agar polisi tidak mudah terjebak oleh berbagai bujuk rayu masyarakat yang selalu saja menggoda polisi untuk tidak mematuhi hukum yang berlaku.

Secara teoritis untuk membentuk disiplin masyarakat haruslah melalui proses pelebagaan (*institulization*) hal ini disebabkan karena norma-norma dalam berlalu lintas bukanlah norma yang tumbuh dari nilai-nilai sosial dalam kehidupan sehari-hari. Suatu norma terlembaga (*institutionalized*) dalam suatu sistem sosial tertentu, apabila dipenuhi paling sedikit dua syarat, yakni :

1. Sebagian terbesar dari warga suatu sistem sosial menerima norma tersebut.
2. Norma-norma tersebut telah menjiwai bagian terbesar warga-warga sistem sosial tersebut. Norma tersebut bersanksi.<sup>7</sup>

Adaptasi masyarakat terhadap norma-norma tersebut akan memerlukan waktu yang relatif lama, dan ini adalah suatu hal yang normal. Adaptasi itu harus dilakukan melalui proses edukasi dan karenanya memerlukan biaya yang besar. Karena itu norma yang dibuat hendaknya juga harus memiliki nilai filosofis, logika serta sosiologisnya disamping tentu saja yuridis. Hal ini untuk menghindari kesiasiaan dalam proses internalisasi di masyarakat. Paradigma yang muncul kemudian adalah paradigma penyadaran masyarakat bahwa penegakan hukum adalah untuk kepentingan bersama seluruh anggota masyarakat, karena itu tidak dapat dibebankan secara sepihak kepada polisi lalu lintas belaka. Partisipasi masyarakat dalam berlalulintas menjadi hal yang patut untuk diutamakan dalam setiap pengambilan kebijakan yang berkaitan dengan lalu lintas. Di dalam masyarakat yang terus berkembang, nilai senantiasa ikut berubah. Pergeseran nilai dalam

---

<sup>7</sup> Paulus B. Adiputra. 2010. *Hukum dan Etik Berlalu Lintas* , artikel Ilmiah, hlm. 3

banyak hal juga akan mempengaruhi kebiasaan-kebiasaan ataupun tata kelakuan yang berlaku dalam masyarakat.<sup>8</sup>

Menurut C.S.T. Kansil dan Christine S.T. Kansil, Transportasi berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan suatu daerah, sehingga diperlukan jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang memenuhi nilai-nilai ideal seperti ketertiban, keteraturan, kelancaran, keselamatan dan keamanan. Untuk mencapai nilai-nilai ideal tersebut, dituntut adanya suatu penataan dalam sistem pengaturan dan manajemen lalu lintas transportasi yang terpola, terpadu, terorganisasi, sistematis serta berasas pada kepentingan, keadilan dan kesejahteraan rakyat di daerah (provinsi, kabupaten/kota) yang bersangkutan.<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> Hakekat Nilai dan Moral Serta Sosialisasinya dalam Kehidupan Manusia | Blog Yoga Permana Wijaya, <https://yogapermanawijaya.wordpress.com/2014/05/18/hakekat-nilai-dan-moral-serta-sosialisasinya-dalam-kehidupan-manusia/>

<sup>9</sup> C.S.T. Kansil dan Christine S.T. Kansil. 1995. *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*. Rineka Cipta. Jakarta, hlm. 4.

# BAB II

## KONDISI RIIL KOTA BANDAR LAMPUNG

---

### A. Potensi Kota Bandar Lampung

Kota Bandar Lampung memiliki prospek yang kuat untuk berkembang menjadi kota besar dalam skala regional, nasional, bahkan internasional. Potensi kota Bandar Lampung yang mendukung antara lain adalah pertama, lokasi geografis yang sangat strategis. Kedua, kedudukan yang dituju dalam kebijaksanaan tingkat nasional dan regional. Ketiga, pemandangan alam yang indah yang dapat dimanfaatkan untuk menarik wisatawan. Keempat, keanekaragaman suku bangsa (*multi ethnic*), dan dukungan wilayah sekitarnya (*hinterland*) yang menunjang pertumbuhan dan perkembangan kota Bandar Lampung.

Berbagai potensi yang dimiliki Bandar Lampung serta *hinterland*-nya, yang sebagian telah diakomodasikan dalam kebijaksanaan dan rencana baik lingkup nasional, regional maupun lokal, menggambarkan masa depan kota Bandar Lampung yang prospektif. Antisipasi yang bersifat proaktif menjadi kebutuhan utama dalam mendorong dan mengendalikan perkembangan kota Bandar Lampung, di mana tidak lagi memadai apabila dalam menyongsong masa depan hanya mengandalkan kecenderungan perkembangan kota Bandar Lampung secara berdiri sendiri sehingga perlu didorong menuju kondisi yang kompetitif, baik pada skala internasional, nasional, maupun regional.

Posisi geografis mengantar Bandar Lampung untuk meraih peluang menjadi salah satu pusat pertumbuhan yang berperan dalam sistem ekonomi regional IMS-GT maupun menjadi bagian dari koridor kegiatan ekonomi Indonesia yang terbesar, yaitu Sumatera Selatan – Lampung – Banten – Jabotabek. Dalam konstelasi ruang perekonomian tersebut, Bandar Lampung berpeluang mengisi fungsi-fungsi ekonomi secara selektif dan kompetitif, terutama dalam sistem pusat-pusat pertumbuhan yang ada. Peningkatan akses yang strategis bagi aliran barang adalah melalui pengembangan Pelabuhan Panjang. Pelabuhan ini yang diharapkan menjadi pelabuhan ekspor-impor terbesar di Sumatera bagian Selatan harus memanfaatkan peluang dari limpahan daya tampung Tanjung Priok, bahkan menciptakan pelayanan yang bersaing dengan Pelabuhan Bojonegara dan Palembang hingga menjadi alternatif pilihan bagi aliran barang ke dan dari negara lain.

Dalam sektor ekonomi, Kota Bandar Lampung memiliki peluang yang besar untuk memantapkan diri menjadi pusat perdagangan dan jasa pada skala Sumatera bagian Selatan. Sejalan dengan aktifitas ekspor-impor dan perdagangan antar-pulau, Bandar Lampung memiliki peluang untuk menjadi pusat perdagangan hasil pertanian dan industri dari Sumatera bagian Selatan maupun yang didatangkan dari daerah luar. *Hinterland* Bandar Lampung pada waktu ini telah berperan sebagai pemasok hasil perkebunan, peternakan dan perikanan yang diunggulkan, terutama komoditi gula, kopi, lada, kelapa, daging segar dan udang. Juga terlihat kecenderungan tumbuhnya kegiatan agroindustri menuju sentra agroindustri andalan di pulau Sumatera. Hal ini memberikan peluang bagi Bandar Lampung untuk menyediakan fasilitas perdagangan dan jasa bisnis seperti perbankan, perkantoran, dan sebagainya.

Sektor lainnya yang prospektif bagi Bandar Lampung adalah pariwisata, baik dalam rangka menunjang pembangunan pariwisata di Sumatera bagian Selatan maupun mendayagunakan potensi keindahan alam Bandar Lampung. Pengembangan obyek wisata pantai dan laut serta perbukitan dalam kota Bandar Lampung menciptakan daya tarik bagi wisatawan mancanegara maupun nusantara. Kelengkapan yang dapat dipersiapkan oleh Bandar

Lampung adalah penyediaan prasarana dan jasa pariwisata seperti perhotelan, agen perjalanan, perbankan, dan infrastruktur pendukung lainnya.

### B. Peluang perkembangan Kota Bandar Lampung

Berbagai peluang perkembangan yang prospektif juga membawa prasyarat agar kehidupan kota yang diharapkan dapat tercapai. Pertama adalah restrukturisasi trend perkembangan fisik dan kedua adalah penciptaan iklim yang kondusif bagi perkembangan kota Bandar Lampung. Selain penyediaan prasarana dan sarana pendukung kegiatan ekonomi; penyiapan kebijaksanaan, peraturan, dan program pembangunan menuju pemantapan Bandar Lampung dalam memanfaatkan peluang ekonomi yang ada; perlu disiapkan pula sumber daya manusia yang menunjang perkembangan ekonomi tersebut.

1. Ruas jalan, panjang jalan, jumlah jalan, marka jalan, jumlah personil

Nama Jalan	Data Ruas Jalan				Hambatan Samping
	Tipe Jalan	Kelas/Fungsi	Lebar Ruas (m)	Panjang Ruas (m)	
Jl. Raden Intan I	4/1 UD	III A/ Arteri	1437.2	14	Sangat Tinggi
Jl. Raden Intan II	4/1 UD	III A/ Arteri	1437.2	14	Sangat Tinggi
Jl. Kartini	4/1 UD	III A/ Arteri	1611.5	14	Sangat Tinggi
Jl. Kartini II	4/1 UD	III A/ Arteri	1611.5	14	Sangat Tinggi
Jl. Imam bonjol	2/2 UD	III A/ Arteri	621.3	7	Sangat Tinggi
Jl. Pemuda I	2/1 UD	III A/ Kolektor	153.2	7	Sangat Tinggi
Jl. Pemuda II	4/2 D	III A/ Kolektor	323.8	7	Sangat Tinggi
Jl. P. Pinang	2/1 UD	III A/ Kolektor	175.3	7	Sangat Tinggi

## 2. Nama Ruas Jalan dan Klasifikasi Data Ruas Jalan

Kondisi jalan	Panjang Jalan (Km)				
	2011	2012	2013	2014	2015
Baik	406,250	414,420	452,280	470,250	512,044
Sedang	409,350	411,850	373,990	368,030	330,630
Rusak	45,095	43,085	41,630	40,595	30,220
Rusak berat	25,457	23,500	22,625	21,135	15,720
Tidak dirinci	14,168	12,135	14,465	14,980	12,870
Jumlah	900,320	904,990	904,990	904,990	901,484

Sumber: Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandar Lampung

Sebagai pusat kegiatan Provinsi Lampung, sekitar 12,4% penduduk Provinsi Lampung berada di kota Bandar Lampung. Keseluruhan jaringan dan akses bagi wilayah yang lebih luas disediakan oleh Kota Bandar Lampung, baik di bidang pemerintahan, niaga, jasa keuangan, pendidikan, dan sebagainya. Peran sebagai pusat perkembangan ditunjang oleh rencana peningkatan aksesibilitas dari dan ke Kota Bandar Lampung.

Dalam mewujudkan tercapainya mekanisme sistem pusat pertumbuhan di Provinsi Lampung, telah terdapat tiga jalur lintas Sumatera, yaitu :

1. Jalur Tengah, mulai Pelabuhan Bakauheni – Bandar Lampung – Kotabumi dan selanjutnya ke Muara Enim.
2. Rencana Jalur Lintas Barat, mulai dari Bandar Lampung – Kota Agung – Liwa dan selanjutnya ke Provinsi Bengkulu.
3. Rencana Jalur Lintas Timur, mulai Pelabuhan Bakauheni – Menggala – Kayu Agung dan seterusnya hingga ke Palembang.

Selain itu, Bandar Lampung juga berperan sebagai *transshipment point* dari berbagai moda angkutan. Hal tersebut sebagaimana dideskripsikan dari berbagai rencana pengembangan dalam sistem transportasi regional. Adanya rencana pembangunan jaringan jalan tol ke arah Palembang juga akan turut mendukung

kelancaran aksesibilitas tersebut. Kelengkapan fasilitas yang tersedia di Kota Bandar Lampung juga sebagai dukungan sebagai pusat koleksi dan distribusi barang dan jasa pada berbagai skala pelayanan. Arah pergerakan Pulau Jawa-Sumatera yang memberikan indikasi peranan penting kegiatan sosial dan ekonomi keduanya menempatkan Provinsi Lampung pada posisi sentral<sup>10</sup>.

Kota Bandar Lampung sebagai pusat pertumbuhan akan memperoleh pengaruh yang tinggi dari pergerakan tersebut melalui kemungkinan peningkatan investasi di sektor regional, nasional, dan internasional. Bandar Lampung akan menjadi salah satu alternatif pilihan setelah Jakarta, Banten dan Jawa Barat.

Kelengkapan jaringan transportasi seringkali dapat dijadikan tolok ukur tingkat kemajuan suatu wilayah. Semakin baik jaringan transportasi di suatu wilayah, maka akan semakin tinggi nilai lahan di wilayah tersebut. Sesuai dengan perannya dalam pembangunan ekonomi, jaringan transportasi juga dapat memicu pembangunan, sehingga pembangunan jaringan transportasi, khususnya jalan, mendapat perhatian yang cukup tinggi. Namun, seperti juga rencana pembangunan lainnya, pembangunan jaringan transportasi harus direncanakan secara baik dan salah satu aspek dalam merencanakan pembangunan jaringan transportasi adalah aspek rekayasa, khususnya rekayasa jalan.

---

<sup>10</sup> [https://bandarlampungkota.go.id/new/?page\\_id=13](https://bandarlampungkota.go.id/new/?page_id=13), diakses pada Bandar Lampung, 6 November 2018.

# BAB III

## LANDASAN TEORI KEBIJAKAN

### LALU LINTAS

---

#### A. Manajemen Strategi

Permasalahan Transportasi timbul terutama disebabkan karena tingkat urbanisasi, pertumbuhan jumlah kendaraan dan populasi, pergerakan yang meningkat dengan pesat setiap harinya. Untuk itu informasi mengenai pergerakan sangat penting untuk diketahui untuk beberapa tujuan perencanaan transportasi dalam usaha mengatasi masalah kemacetan dalam waktu yang relatif tidak begitu lama (*quick response*) dan dengan biaya yang cukup murah. Untuk itu, interaksi sistem kegiatan (tata guna tanah dan bangunan) dengan sistem (transportasi) dan sistem pergerakan (lalu lintas) perlu dianalisa secara lebih mendalam dan menjadi sangat penting (prioritas utama) untuk diketahui dalam usaha mengatasi masalah kemacetan.

Pertumbuhan dan perkembangan kawasan pusat kota Bandar Lampung, khususnya tata guna bangunannya belum terencana dan tertata dengan baik. Penggunaan ruang kawasan CBD masih berbaaur antara kegiatan formal dan kegiatan non-formal. Kegiatan formal berupa aktivitas perdagangan dan jasa yang menempati bangunan gedung di sisi kiri dan kanan ruas jalan. Kegiatan non-formal berupa aktivitas PKL (Pedagang Kaki Lima) yang menempati ruang publik seperti trotoar dan jalan. Kemacetan lalu lintas dikawasan pusat kota Bandar Lampung dipengaruhi oleh tata guna bangunan yang tidak rapi, volume ruas lalu lintas yang kurang baik serta turunnya

kapasitas ruang jalan akibat besarnya hambatan samping. Hambatan samping berupa kegiatan PKL (Pedagang Kaki Lima), kendaraan tidak bermotor (becak), kendaraan parkir-berhenti dibahu jalan, dan pejalan kaki-penyeberang jalan yang tidak menggunakan zebra cross. Kemacetan lalu lintas terjadi pada ruas Jl. Z.A Pagar Alam, Jl. Raden Intan, Jl. Kartini, Jl. Imam Bonjol, Jl. Pemuda, dan Persimpangan Jl. Ki Maja dengan Jl. Urip Sumoharjo serta Jl. Pangkal Pinang. Kemacetan lalu lintas pada ruas-ruas jalan utama pusat Kota Bandar Lampung menyebabkan munculnya kawasan-kawasan kemacetan yaitu kawasan pendidikan Z.A Pagar Alam, kawasan Tugu-Gedung Joeang'45, kawasan Terminal Kota Bandar Lampung, Kawasan Simpura Center, kawasan Pertokoan Pasar Tengah, kawasan Chandra Superstore, kawasan Plaza Pos, kawasan Mall Central Plaza, kawasan Pasar Bambu Kuning. Karakteristik lalu lintas yang dianalisis meliputi data lintas harian rata-rata (LHR), volume ruas bebas, kapasitas dan derajat kejenuhan serta besar hambatan samping.<sup>11</sup>

Fenomena yang timbul saat ini, secara lambat laun tetapi pasti membawa masyarakat kepada dampak yang akan menimbulkan penurunan kualitas lingkungan dan permasalahan lalu lintas seperti peningkatan jumlah kecelakaan dan penurunan kapasitas ruang jalan yang akan menurun pesat.

Beberapa masalah lalu lintas yang sering terjadi:

- a. Keadaan prasarana jalan raya pada umumnya kurang memuaskan, yaitu sempit dan kualitasnya dibawah standar.
- b. Jumlah kendaraan bermotor bertambah terus setiap tahunnya dengan laju pertumbuhan yang sangat pesat, tidak sebanding dengan jalan raya yang tersedia.
- c. Banyaknya kendaraan yang berkecepatan lambat seperti dokar dan becak seringkali menimbulkan teradinya kemacetan dan kecelakaan lalu lintas.

---

<sup>11</sup> Dedi Firdaus. 2006. *Pola Kemacetan Lalu Lintas di Pusat Kota Bandar Lampung*, Tesis, hlm. 78.

- d. Kedisiplinan, kesopanan, dan kesadaran berlalu lintas para pemakai jalan raya masih kurang, sehingga kerap kali mengakibatkan kesemrawutan lalu lintas.<sup>12</sup>

Gejala-gejala di atas merupakan faktor-faktor pelanggaran yang menyebabkan terjadinya kecelakaan dan kemacetan lalu lintas yang sering terjadi. Angka kecelakaan lalu lintas meningkat terus, bukan hanya dalam jumlahnya, akan tetapi juga lebih mengerikan akibat kecelakaannya, yaitu korban yang meninggal dunia, luka-luka berat dan ringan, serta kerugian materil yang tidak kecil jumlahnya. Jumlah kendaraan bermotor yang bertambah terus mengakibatkan pula terjadinya kongesti (kemacetan) lalu lintas terutama pada jam sibuk yaitu pada waktu menjelang dimulainya dan berakhirnya jam kantor sehingga terdapat keluhan mengenai kongesti (kemacetan), kelambatan kecepatan kendaraan, dan prasarana yang pada umumnya kurang memuaskan (sempit).

## **B. Manajemen Strategi Lalu Lintas**

*Traffic management* (manajemen lalu lintas) atau sering kali pula disebut *traffic engineering*, yaitu dimaksudkan sebagai usaha atau upaya untuk mengatur dengan sebaik mungkin penggunaan jalan raya di daerah perkotaan disesuaikan dengan tingkat dan volume lalu lintasnya dalam jangka yang panjang. Bila kongesti (kemacetan) lalu lintas dapat diatasi, maka berarti arus lalu lintas dapat diperlancar. Upaya solutif mengatasi kemacetan lalu lintas dapat dikelompokkan dalam :

- 1). perumusan kebijakan transportasi secara komprehensif,
- 2). pelaksanaan manajemen lalu lintas (*traffic management*) yang efektif,
- 3). analisis jaringan transportasi meliputi jaringan sarana dan prasarana transportasi serta jaringan pelayanan transportasi,
- 4). mengoperasikan sarana angkutan (umum) yang berkapasitas dan berkualitas,
- 5). membangun prasarana transportasi yang berkapasitas dan berteknologi maju,

---

<sup>12</sup> Sakti Adji Adisasmita. 2011. *Jaringan Transportasi teori dan analisis*. Graha Ilmu, Yogyakarta, hlm. 101.

- 6). menentukan pembagian wilayah operasional angkutan umum,
- 7). mengatur arus lalu lintas menggunakan rumus luas Daya Tarik Relatif (LDTR) dan Bobot Fungsi Distribusi Relatif (BFDR).<sup>13</sup>

Kebijakan transportasi merupakan salah satu unsur yang sangat penting untuk mewujudkan system transportasi yang efektif dan efisien. Kebijakan transportasi berfungsi sebagai arahan dan pedoman bagi pelaksanaan penyelenggaraan kegiatan transportasi yang meliputi berbagai sub sektor transportasi dan berbagai jenis sarana angkutan. Peraturan lalu lintas yang dikeluarkan oleh Pemerintah (Daerah) untuk mengatur pelaksanaan lalu lintas (di daerah dan perkotaan) seharusnya dan harus mengacu pada kebijakan transportasi yang telah ditetapkan. Peraturan lalu lintas yang telah diberlakukan senantiasa selalu dievaluasi secara berkala, apakah masih sesuai atau tidak. Bila tidak sesuai lagi maka peraturan tersebut harus dicabut atau diperbaiki sesuai kebutuhan masyarakat.

### C. Mewujudkan Manajemen Lalu Lintas yang Efektif

Mewujudkan manajemen lalu lintas (*traffic management*) yang efektif diartikan melaksanakan pengaturan lalu lintas yang bertujuan untuk meningkatkan kelancaran lalu lintas dan mengatasi kemacetan lalu lintas. Berbagai sistem pengaturan dan pengelolaan lalu lintas yang perlu diterapkan untuk meningkatkan kelancaran lalu lintas dan mengatasi kemacetan lalu lintas, utamanya terdiri dari: (1) pemasangan *traffic light*, (2) pembuatan marka jalan dan pemasangan tanda lalu lintas jalan, (3) penerapan *one way traffic*, (4) *keep left* dan *prohibition to the right*, (5) *tidal flow* ( arus pasang), (6) *Clear Ways*, (7) *three in one* (tiga penumpang dalam satu mobil), (8) pelayanan bus kota secara berjadwal, tertib dan teratur, (9) larangan kendaraan berukuran besar masuk kota pada pagi, siang dan sore hari, (10) distribusi jam kerja secara merata, (11) *motor car free*

---

<sup>13</sup> Rahardjo Adisasmita dan Sakti Adji Adisasmita. 2011. *Manajemen Transportasi Darat*. Graha Ilmu, Yogyakarta, hlm. 107-108.

(bebas sepeda motor pada jam tertentu, (12) pembangunan banyak ruang parkir, (13) pembuatan jalan layang (*fly over*).<sup>14</sup>

### **1. Pemasangan *Traffic Light***

*Traffic light* adalah alat mengatur lalu lintas menggunakan lampu hijau (berarti jalan), merah (berhenti) dan kuning (menunggu), yang dipasang diperempatan jalan pada masing-masing jalur jalan di sebelah kiri dan kanan. *Traffic light* adalah alat pengatur lalu lintas, yang memberikan kesempatan kepada kendaraan bermotor pada masing-masing jalur jalan secara bergantian, agar supaya lalu lintas kendaraan bermotor dapat mengalir secara lancar, atau dapat dikatakan berfungsi mengatur dan meningkatkan kelancaran lalu lintas di daerah perempatan, karena kalau tidak diatur secara bergiliran akan menimbulkan kemacetan lalu lintas yang tinggi, terutama di perempatan yang padat lalu lintasnya.

Ada baiknya jika disetiap perempatan juga dipasang alat CCTV untuk merekam kendaraan bermotor yang melaju dengan kecepatan tinggi melampaui kecepatan maksimum yang telah ditetapkan. Gambar yang direkam dalam CCTV dapat digunakan sebagai bukti pelanggaran yang dilakukan oleh si pengendara bermotor. Yang penting diperhatikan adalah penentuan jangka waktu untuk masing-masing warna hijau, kuning, dan merah, sesuai dengan kebutuhan. Pada jam-jam sibuk berbeda dengan jam-jam tidak sibuk. Penentuan jangka waktu untuk masing-masing warna hijau, kuning, dan merah, seharusnya dievaluasi dan diperbaiki secara berkala. Jika waktu yang ditetapkan terlalu singkat pada waktu warna hijau, sedangkan kendaraan bermotor yang menunggu sangat banyak jumlahnya, maka tidak semua kendaraan bermotor dapat meninggalkan tempatnya, sisanya yang tertinggal ditambah sejumlah kendaraan bermotor yang datang kemudian, akan menambah antrian yang lebih panjang, akibatnya akan timbul kepadatan dan kemacetan lalu lintas pada persimpangan atau perempatan jalan.

---

<sup>14</sup> *Ibid*, hlm. 110.

## 2. Pembuatan Marka Jalan dan Tanda Lalu Lintas

Marka jalan adalah tanda-tanda yang dicat di jalan, misalnya *zebra cross* yang merupakan tempat penyeberangan manusia yang melintasi suatu jalan. Contoh lain, garis putih tidak terputus memanjang yang berada dibagian tengah jalan, memberikan petunjuk bahwa si pengendara kendaraan bermotor dilarang melintasi diluar dari garis yang telah ditentukan. Sebaliknya bila garis putih yang membelah ditengah jalan itu berbentuk garis yang terputus-putus, berarti si pengendara kendaraan bermotor dibolehkan menyalip kendaraan bermotor yang berada didepannya, melampaui garis yang terputus-putus tersebut. Masih banyak marka jalan lainnya untuk dikemukakan satu persatu. Marka jalan yang sudah tidak jelas lagi karena sudah terlalu lama, maka seharusnya dicat ulang secara berkala, agar tetap dipatuhi oleh warga kota dan para pengendara kendaraan bermotor yang berkepentingan untuk tetap menjaga ketertiban dan kelancaran berlalu lintas.

Tanda lalu lintas jalan terbuat dari metal (belik tebal), berbentuk bulat atau persegi empat, yang dilekatkan (dipasang) pada tiang besi, ditempatkan dipinggir jalan, sehingga mudah dilihat oleh para pengendara kendaraan. Contoh, bulatan warna merah ditengahnya warna putih bulat terdapat gambar mobil di silang garis merah dari kiri atas kekanan bawah, artinya larangan parkir bagi kendaraan bermotor seperti yang dimaksud dalam tanda gambar tersebut. Persegi empat warna biru, didalamnya terdapat segi empat warna putih, didalamnya terdapat gambar tempat tidur warna hitam, artinya ada rumah makan didepan. Dan masih banyak tanda pengaturan jalan lainnya. Tanda-tanda gambar tersebut memberikan petunjuk kepada para pengendara kendaraan mengenai keadaan lingkungan sekitar.

## 3. *One Way Traffic* (Lalu Lintas Satu Arah)

*Two way traffic* atau lalu lintas dua arah yang diterapkan pada suatu jalan, dimana jalan tersebut dibagi dua yang digunakan untuk melayani arus lalu lintas yang berbeda arahnya. Dalam sistem ini, kendaraan yang melaju pada masing-masing jalurnya tidak dapat dilakukan dengan kecepatan yang relative tinggi, karena lebar badan

jalan yang tersedia tidak cukup luas sehingga pengendara kendaraan tidak leluasa dalam menjalankan kendaraannya, apalagi bila jalan yang bersangkutan adalah sempit dan arus kendaraan yang sedang lewat jumlahnya cukup banyak, sehingga kecepatan kendaraan menjadi lambat yang berarti arus lalu lintas kendaraan kurang lancar, maka solusinya adalah dimunculkannya (diterapkannya) sistem lalu lintas satu arah (*one way traffic*).

Jalan yang tadinya menggunakan sistem lalu lintas dua arah yang dianggap sempit dan tidak leluasa, maka setelah menerapkan sistem lalu lintas satu arah dirasakan menjadi lebih lebar dan lebih leluasa, arus lalu lintas satu arah berfungsi meningkatkan kelancaran arus lalu lintas kendaraan, jalur jalan yang menerapkan sistem lalu lintas satu arah terdiri dari dua sampai tiga jalur, atau lebih. Di kota-kota besar, pada umumnya jalan perkotaan adalah lebar-lebar, maka jalur jalan untuk lalu lintas satu arah akan lebih banyak, yang memberikan manfaat lebih besar terhadap kelancaran lalu lintas.

#### **4. *Keep Left (Belok Kiri Langsung) dan Prohibition to The Right (Membatasi Belok ke Kanan)***

Sistem belok kiri langsung (*keep left*) dan membatasi belok ke kanan (*prohibition to the right*) merupakan bagian dari system lalu lintas satu arah (*one way traffic*). Belok kiri langsung dimaksudkan untuk mengurangi atau meniadakan sejumlah kendaraan yang menunggu di mulut/bibir perempatan. Dengan banyaknya jumlah kendaraan yang belok kiri tersebut, maka yang tersisa adalah kendaraan yang melanjutkan perjalanan lurus ke depan dan yang akan belok ke kanan ke jalan lain yang bersimpangan, maka jumlah kendaraan yang menunggu (*blacklog*) berkurang banyak, dan setelah lampu hijau menyala, arus kendaraan dapat jalan ke depan dengan lancar dan cepat, karena jumlah kendaraan yang menunggu telah berkurang banyak maka kepadatan kendaraan berkurang.

Larangan atau membatasi kendaraan belok kanan ke arah jalan lain atau berbelok ke arah yang berlawanan pada jalan yang sejajar arahnya, dimaksudkan bahwa kendaraan yang akan belok ke kanan itu akan mengurangi kecepatannya, maka kendaraan-kendaraan yang berada di belakangnya akan mengurangi pula

kecepatannya, hal ini akan menimbulkan antrean kendaraan yang panjang ke belakang yang berarti mengerangi kelancaran arus kendaraan, oleh karena itu pada jalan raya terdiri dari dua jalur, dibatasi adanya jalan belokan ke kanan.

Sistem jaringan jalan perkotaan yang memiliki banyak persimpangan (seperti perempatan) dianggap kurang mendukung kelancaran arus lalu lintas kendaraan, apalagi dimaklumi bahwa jumlah kendaraan bermotor ternyata bertambah terus dengan tingkat pertumbuhan yang sangat tinggi (dikota-kota besar).

## 5. *Tidal Flow* (Arus Pasang)

*Tidal Flow* atau arus pasang diberlakukan pada jalan raya *two ways traffic* (lalu lintas dua arah) dengan median di tengah, pada masing-masing jalur terdiri dari paling sedikit empat jalur. Secara total terdiri dari delapan jalur, terbagi masing-masing empat jalur, yang mempunyai arah yang berlawanan, misalnya empat jalur menuju ke arah pusat kota dan empat jalur lainnya arahnya meninggalkan pusat kota. Pada pagi hari, pada *peak hours* (jam sibuk) saat menjelang dimulainya jam kerja, banyak sekali kendaraan bermotor menuju ke arah pusat kota, dimana terdapat banyak kantor-kantor pemerintah dan swasta, ternyata empat jalur jalan tidak mampu menampung arus lalu lintas kendaraan yang sangat banyak tersebut, maka solusinya adalah memanfaatkan (menggunakan) satu jalur jalan pada jalur di sebelah yang berlawanan arahnya untuk menampung lalu lintas kendaraan menuju ke arah kota. Jadi, dari delapan jalur jalan yang ada, lima jalur di gunakan untuk melayani arus lalu lintas kendaraan menuju ke arah kota, dan sisanya tinggal tiga jalur untuk lalu lintas meninggalkan kota.

Demikian sebaliknya, pada saat jam-jam sibuk pada sore hari, waktu pulang kantor, yang digunakan untuk melayani arus lalu lintas kendaraan arah meninggalkan pusat kota sebanyak lima jalur, dan sisanya tiga jalur menuju ke arah pusat kota. Dengan menerapkan system *tidal flow* (arus pasang) merupakan pemecahan yang berhasil untuk menampung lonjakan arus lalu lintas kendaraan yang jumlahnya sangat banyak, terutama pada jam-jam sibuk (*peak hours*)

pada pagi ataupun pada sore/malam hari, dengan demikian kepadatan dan kemacetan lalu lintas dapat diatasi, yang berarti kelancaran lalu lintas dapat dipertahankan.

## 6. *Clear Ways*

*Clear ways* dimaksudkan sebagai suatu sistem lalu lintas di kota besar, yang melarang kendaraan, yaitu tru-truk dan sejenisnya untuk melakukan pemuatan atau pembongkaran barang-barang muatan di sejumlah jalan yang dikategorikan sebagai jalan yang padat lalu lintas, pada jam-jam tertentu, misalnya pada pagi hari sampai sore hari. Pemuatan atau pembongkaran barang-barang muatan diperbolehkan dilakukan setelah sore hari, dengan demikian tidak akan mengganggu lalu lintas pada jalan tersebut yang lalu lintasnya cukup ramai.

Bukan hanya kegiatan pembongkaran dan pemuatan barang-barang muatan yang dilakukan menggunakan kendaraan truk besar dan kecil, system *clear ways* dapat pula diterapkan sebagai larangan parkir bagi kendaraan bermotor (terutama mobil) pada sejumlah jalan yang ramai lalu lintasnya, pada waktu jam-jam sibuk, sehingga sejumlah jalan yang dimaksud benar-benar bersih (*clear*) dari kendaraan yang berhenti melakukan kegiatan pembongkaran atau pemuatan barang-barang ataupun kendaraan yang parkir. Kendaraan yang berhenti (atau yang sedang melakukan sesuatu kegiatan), menempati suatu ruang jalan pada suatu badan jalan, maka sisa badan jalan untuk lalu lintas kendaraan menjadi lebih sempit, akan membatasi arus lalu lintas, yang berarti mengganggu kelancaran lalu lintas kendaraan.

Sistem *clear ways* selain diterapkan sebagai larangan terhadap kendaraan yang melakukan pembongkaran atau pemuatan barang-barang di jalan yang ramai lalu lintasnya, dapat diperluas terhadap: praktek pasar kaget atau pedagang kaki lima (PKL) yang berjualan di bahu jalan sampai badan jalan, penjemputan anak-anak sekolah, kendaraannya diparkir dimuka sekolah, menunggu waktu lama, menggunakan ruang pada badan jalan, sampai dua lapis, sangat mengganggu lalu lintas, apalagi bila jalan dimuka sekolah adalah sempit. Sering pula yang berbelanja di mall, memarkir kendaraannya

meluas di jalan sehingga memacetkan lalu lintas. Jumlah kendaraan yang diparkir di badan jalan semakin banyak dan meningkat secara terus menerus.

### **7. *Three in One* (Tiga Penumpang dalam Satu Mobil)**

*Three in one*, adalah sistem lalu lintas perkotaan untuk meningkatkan kelancaran lalu lintas, dengan cara meningkatkan pemanfaatan tempat duduk yang terdapat dalam suatu mobil. Suatu mobil berkapasitaskan mengangkut rata-rata 4 penumpang untuk satu mobil sedan. Bila satu mobil ditetapkan mengangkut (memuat) tiga orang penumpang, berarti tingkat pemanfaatan (utilisasi)-nya sebesar 75 persen. Bila satu mobil memuat dua orang (satu sopir dan satu yang punya), maka dengan sistem *three in one*, yang tadinya digunakan tiga mobil, sekarang hanya digunakan dua mobil, yang berarti dapat dihemat satu mobil (yang luasnya  $2 \times 3 \text{ m}^3 = 6 \text{ m}^2$ ). Untuk arus mobil yang jumlahnya ribuan mobil dalam jam sibuk (*peak hours*) mulai dari jam 08.00-11.00 (tiga jam), dapat dilakukan penghematan dalam bentuk luas mobil yang jumlahnya sangat besar, akan mendorong arus lalu lintas mobil lebih leluasa, yang berarti terwujudlah kelancaran lalu lintas mobil yang lebih tinggi.

Sistem *three in one* seperti dikemukakan diatas, ternyata telah mendorong kelancaran lalu lintas melalui peningkatan pemanfaatan kapasitas tempat duduk penumpang, yang cukup berarti. Sebenarnya system *three in one* dapat ditingkatkan menjadi *four in one*, yang diharapkan dapat lebih meningkatkan kelancaran lalu lintas lebih tinggi lagi, untuk jalur jalan arteri yang sangat padat lalu lintasnya.

Meskipun maksud dan tujuan dari sistem *three in one* itu baik, yaitu untuk mengurangi kepadatan lalu lintas, agar supaya lalu lintas menjadi lancar, tetapi dalam kenyataannya dimanfaatkan sebagai sumber pendapatan bagi penduduk yang tidak mempunyai pekerjaan, yaitu dewasa dan anak-anak, laki-laki dan wanita, berdiri di pinggir jalan, menawarkan diri sebagai joki untuk menggenapkan penumpang mobil menjadi tiga orang, tetapi meminta uang sebagai imbalannya, sehingga pelaksanaan sistem *three in one* tidak mencapai

hasil yang sepenuhnya, sehingga menjadi tidak efektif lagi dalam implementasinya.

## **8. Pelayanan Bus Kota secara Berjadwal, Teratur, dan Tertib**

Layanan bus kota sebagai sarana angkutan umum telah diselenggarakan di kota-kota besar, tetapi pelaksanaannya belum memperlihatkan kinerja yang tinggi, oleh karena itu masih perlu disempurnakan. Diperlukan manajemen pengoperasian yang lebih efektif dan efisien, diperlukan perbaikan (*improvement*) yang mendasar.

Dalam penyelenggaraan layanan transportasi bus kota, perlu dilakukan:

- 1) Penyusunan sistem trayek yang komprehensif, yang terdiri dari trayek utama dan trayek pengumpan, dengan demikian penyediaan terminalnya agar tersusun meliputi terminal utama dan terminal pengumpan. Sistem trayek tidak disusun dari suatu terminal melayani keseluruhan tempat tujuan, melainkan disusun mengikuti pola pohon (*tree pattern*), yaitu terdiri dari batang, dahan, cabang, dan ranting, dimaksud untuk menghindari layanan dari pintu ke pintu (atau *door to door transportation*), dengan demikian tidak terjadi kesemrawutan. Kesemrawutan dalam layanan transportasi akan menimbulkan dampak negative yang cukup besar, yaitu terjadinya kepadatan lalu lintas, yang dapat meningkat menjadi kemacetan lalu lintas.
- 2) Menetapkan jumlah dan kapasitas armada bus sesuai dengan kebutuhan, yang selanjutnya ditempatkan pada masing-masing trayek secara tepat, dalam arti tepat jumlahnya kendaraan bus, tepat rute yang dilayani, dan tepat ukuran kendaraannya (bus besar atau bus kecil). Layanan pada trayek utama ditempatkan (dilayani) bus berukuran besar, sedangkan pada trayek pengumpan dilayani oleh bus berukuran lebih kecil, sehingga tercipta layanan transportasi yang tersinkronisasi dan terkonsolidasi. Tersinkronisasi, berarti menyediakan

sarana angkutan yang serasi dengan kebutuhan. Pada trayek yang banyak penumpangnya disediakan sarana angkutan berukuran besar, dan sebaliknya pada trayek yang kurang penumpangnya disediakan sarana angkutan berukuran kecil. Terkonsolidasi, berarti memanfaatkan kapasitas sarana angkutan yang tersedia secara maksimum (atau sebesar-besarnya). Menyediakan sarana angkutan secara tersinkronisasi dan terkonsolidasi dapat menjamin penyelenggaraan kegiatan layanan transportasi (bus kota) akan berlangsung tanpa menderita kerugian, sehingga kelancaran operasi angkutan umum dapat dikembangkan secara berkelanjutan.

- 3) Layanan kegiatan angkutan umum bus kota diselenggarakan secara berjadwal, teratur, dan tertib. Berjadwal, berarti waktu perjalanan, yang meliputi keberangkatan, waktu menunggu di halte-halte, dan kedatangan di terminal tujuan, agar ditentukan secara tepat waktunya (jam dan menitnya), sudah barang tentu sudah memperhatikan dan memperhitungkan kepadatan lalu lintas selama dalam perjalanan dan hambatan-hambatan kecil lainnya. Waktu perjalanan pada waktu jam sibuk pasti berbeda dengan pada waktu bukan jam sibuk. Bilamana jadwal waktu perjalanan bus kota yang telah ditetapkan itu dilaksanakan secara tertib, maka dapat dipastikan bahwa penyelenggaraan kegiatan layanan bus kota sebagai sarana angkutan umum akan berlangsung secara teratur. Layanan angkutan bus kota yang dilaksanakan secara berjadwal, tertib dan teratur, diharapkan akan mengurangi kemacetan dan kesemrawutan lalu lintas perkotaan. Pelayanan angkutan umum perkotaan sangat penting. Bila diselenggarakan secara baik, dalam arti secara efektif dan efisien, diharapkan para pengguna kendaraan pribadi akan beralih menggunakan angkutan umum, maka dampaknya adalah akan mengurangi kepadatan dan kemacetan lalu lintas perkotaan.

- 4) Untuk menyelenggarakan layanan angkutan bus kota secara berjadwal, tertib dan teratur, diperlukan dukungan tersedianya sumber daya manusia (pengelola dan penyelenggara kegiatan) yang berkemampuan, terampil, berdisiplin, dan bertanggung jawab, serta system penggajian yang proporsional, insentif yang menarik, serta pengawasan secara komprehensif, untuk mewujudkan layanan kegiatan angkutan bus kota yang berkinerja tinggi.

## **9. Larangan Kendaraan Berukuran Besar Masuk Kota pada Pagi dan Sore Hari**

Kendaraan besar seperti truk besar (baik yang membawa muatan ataupun kosong) menempati ruang badan jalan yang luas (5 kali luas mobil sedan). Truck berukuran besar di gunakan untuk mengangkut bahan bangunan, dan lainnya. Truck besar bertingkat mengangkut sepeda motor, mobil dan ternak sapi. Bila truck besar diperbolehkan beroperasi di dalam kota, akan mendesak kendaraan-kendaraan lain yang berukuran lebih kecil, menimbulkan kepadatan diantara kendaraan-kendaraan di jalan menjadi lambat, yang berarti kelancaran lalu lintas berkurang atau menurun, oleh karena itu agar supaya ditetapkan larangan terhadap kendaraan berukuran besar beroperasi di jalan perkotaan pada pagi, siang dan sore hari.

Kendaraan besar (*truck* besar) yang mengangkut semen dari distributor menuju ke proyek-proyek pembangunan, mengangkut sepeda motor dan mobil dari pabrik rakitan ke distributor penjualan, atau mengangkut ternak (sapi) ke pemotong ternak (meskipun terletak di pinggiran kota), dilakukan pada waktu malam hari, demi kepentingan kelancaran lalu lintas di daerah perkotaan. Untuk menggantikan kendaraan berukuran besar (*truck* raksasa) dapat digunakan truck-truck berukuran kecil (berkapasitas seperlimanya truck raksasa), dengan demikian tidak mendesak kendaraan-kendaraan lainnya atau tidak mengganggu kelancaran lalu lintas di jalan-jalan perkotaan, terutama di daerah perkotaan yang ramai lalu lintasnya.

Sering terjadi truck-truck berukuran besar yang mengangkut bahan bangunan (pasir, batu bata, batu gunung, semen dan lainnya)

karena mengalami kerusakan mesin, karena kendaraannya berumur sudah tua, maka terpaksa diparkir dipinggir jalan menunggu perbaikan, akibatnya akan menghalangi arus lalu lintas kendaraan dibelakangnya, yang menimbulkan kemacetan lalu lintas yang cukup parah, yang merugikan banyak pengendara kendaraan, dan merupakan pemandangan yang tidak mengembirakan yang cukup lama.

## **10. Distribusi Jam Kerja Secara Merata**

Dimulainya jam kerja dari berbagai kegiatan terfokus pada sekitar jam 07.30-08.30 pagi. Kegiatan belajar di Sekolah Dasar (SD) sampai dengan Sekolah Lanjutan Tingkat Atas (SLTA) dimulai pada jam 07.30 pagi, kegiatan kuliah di Perguruan Tinggi dimulai pada jam 08.00 pagi. Kantor-kantor pemerintah resminya dibuka pada jam 08.00 pagi, dan kantor-kantor swasta pada jam 08.30 pagi. Satu jam sebelumnya atau lebih, sudah dilakukan kegiatan meninggalkan rumah menuju ke sekolah atau tempat kerja. Kegiatan transportasi terjadi mulai sekitar jam 06.00/06.30 sampai 08.30/09.00 pagi, pada saat itu merupakan jam-jam sibuk (*peak hours*), lalu lintas di jalan mengalami kepadatan, dan bahkan terjadi kemacetan pada berbagai ruas jalan.

Kepadatan lalu lintas dan bahkan kemacetan lalu lintas tersebut harus diupayakan untuk diatasi, salah satu diantaranya dengan mendistribusikan jam kerja secara merata (berbagai cara lainnya telah dikemukakan di depan). Masuk sekolah dimajukan menjadi jam 07.00 pagi, kuliah di perguruan tinggi dimajukan menjadi jam 07.00 pagi, masuk kerja kantor pemerintah dipertahankan pada jam 08.00 pagi, kantor swasta pada jam 08.30, dan bank-bank pada jam 09.00.

Dengan mendistribusikan lalu lintas pada jam sibuk kepada jam kurang sibuk, dengan demikian kegiatan lalu lintas akan berubah menjadi lebih merata, yang berarti tingkat kepadatan lalu lintas yang sangat tinggi (pada jam puncak berhasil dipindahkan kebagian kiri dan bagian kanan dari jam puncak).

Demikian pula yang terjadi pada berakhirnya kegiatan sekolah (pada jam 13.00), jam kantor pemerintah pada jam 16.00,

perusahaan swasta pada jam 16.00, dan bank-bank pada jam 17.00. Tingkat kepadatan lalu lintas yang semula terpusat sekitar pada jam 16.00-18.00 diharapkan dapat didistribusikan secara lebih merata. Distribusi jam kerja secara merata, bukan hanya dirasakan manfaatnya dalam hal mengurangi tingkat kepadatan lalu lintas yang tinggi (dan kemacetan), tetapi dirasakan pula oleh layanan angkutan umum bagi pegawai dan karyawan menggunakan jasa layanannya) dalam hal penyediaan kapasitas armadanya yang lebih kurang (atau terjadi pengurangan, yang berarti penghematan kapasitas). Dampaknya dalam jangka panjang, yaitu investasi dalam kapasitas sarana angkutan yang disediakan akan berkurang, yang berarti kredit bank yang digunakan berkurang, maka beban pembayaran angsuran kreditnya akan berkurang pula.

Dalam jam kerja secara merata merupakan salah satu upaya positif untuk mengurangi tingkat kepadatan lalu lintas dan terjadinya kemacetan lalu lintas di berbagai ruas jalan, dipastikan akan menimbulkan sikap masyarakat yang “pro” dan “kontra”. Pihak yang “kontra” atau tidak setuju, menyatakan bahwa system distribusi jam kerja secara merata merupakan sesuatu perubahan (terutama bagi murid-murid sekolah yang harus bangun lebih pagi), yang merubah kebiasaan, merubah pola kehidupan yang sudah dilakukan sejak lama. Bila dilakukan sosialisasi secara perlahan-lahan dan bertahap, diharapkan masyarakat luas akan dapat menerimanya dengan penuh kesadaran dan kepedulian yang tinggi yang berarti meningkatkan kelancaran lalu lintas perkotaan .

### **11. Motor Car Free (Bebas Sepeda Motor pada Jam Tertentu)**

Perkembangan dalam transportasi perkotaan di kota-kota besar (terutama di Jakarta) menunjukkan bahwa pertumbuhan kendaraan bermotor, terutama sepeda motor mencapai tingkat yang sangat tinggi, yaitu diatas 30 persen pertahun. Sepeda motor sudah terlalu banyak yang berlalu lintas menggunakan jalan perkotaan, sudah jelas akan menambah kesemrawutan kepadatan dan kemacetan lalu lintas di daerah perkotaan dan menimbulkan banyak kecelakaan yang banyak mengakibatkan banyak korban.

Kecenderungan negative ini akan semakin maningkatkan pada tahun-tahun mendatang.

Untuk mengurangi kepadatan lalu lintas di jalan perkotaan, ada yang merekomendasikan untuk melarang sepeda motor berlalu lintas (beroperasi) di jalan perkotaan tertentu (yaitu jalan-jalan besar) pada jam-jam tertentu, yaitu pada jam-jam sibuk (*peak hours*), yaitu pada jam di mulainya waktu kerja kantor dan pada waktu berakhirnya waktu kerja kantor.

#### **D. Teori *Social Enginerring***

Adapun fungsi hukum sebagai alat rekayasa sosial, suatu masyarakat dimanapun didunia ini, tidak ada yang statis. Masyarakat manapun senantiasa mengalami perubahan, hanya saja ada masyarakat yang perubahannya pesat dan ada pula yang lamban. Di dalam menyesuaikan diri dengan perubahan itulah, fungsi hukum sebagai *a tool of enginerring*, sebaagai perekayasa sosial, sebagai alat utuk merubah masyarakat ke suatu tujun yang diinginkan bersama.<sup>15</sup>

Hal ini menunjukkan bahwa hukum sebagai rekayasa sosial sangat diperlukan dalam proses perubahan masyarakat yang di manapun senantiasa terjadi, apalagi dalam kondisi kemajuan yang menuntut perlunya perubahan-perubahan yang relatif cepat. Fungsi hukum sebagai rekayasa sosial ini, juga sering disebut sebagai *a tool enginerring* yang pada prinsipnya merupakan fungsi hukum yang dapat diarahkan untuk merubah pola-pola dlam suatu masyarakat, baik dalam arti mengokohkan suatu kebiasaan menjadi sesuatu yang lebih diyakini dan lebih ditaati, maupun dalam bentuk perubahan lainnya.<sup>16</sup>

Sejalan dengan ini mengutip pedapat Satjipto Rahardjo<sup>17</sup> menyatakan bahwa “Hukum sebagai sarana rekayasa sosial, inovasi, *sosial enginerring*, menurut Satjipto Rahardjo, tidak saja digunakan untuk mengukurkan pola-pola kebiasaan dan tingkah laku yang dikehendaki, menghapuskan kebiasaaan-kebiasaan yang dipandang

---

<sup>15</sup> Ashdi I.diab. 2014. "peranan hukum sebagai *sosial control*, *social enginerring* dan *social welfare*, jurnal AL-Adi, Vol.7, 2, 2014, hlm. 60.

<sup>16</sup> *Ibid.*, hlm. 60.

<sup>17</sup> Satjipto Rahardjo. 2006. *Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bhakti, Bandung, hlm. 61.

tidak perlu lagi menciptakan pola-pola kelakuan baru dan sebagainya”. Fungsi hukum sebagai rekayasa sosial yang semakin penting dalam era pembangunan adalah sebagai sarana pembangunan masyarakat, apalagi dalam berlalu lintas. Hal ini didasarkan bahwa adanya ketertiban dalam pembangunan merupakan suatu yang dianggap penting dan sangat diperlukan.

Dalam teori kebijakan *social engenering* ini kita perlu mengetahui karakteristik lalu lintas pejalan kaki dan pengemudi serta kebijakan dan aturan-aturan hukum yang berlaku yaitu antara lain:

1). Karakteristik Lalu Lintas Pejalan Kaki

a) Ekspresi kinerja lalu-lintas pejalan kaki

Perbedaan antara lalu-lintas kendaraan dengan lalu-lintas pejalan kaki adalah soal disiplin lajur dan disiplin *right of way*. Pada lalu-lintas kendaraan yang relatif berkecepatan tinggi disiplin lajur dan disiplin *right of way* menjadi sebuah keharusan untuk menjamin sebuah operasi lalu-lintas yang aman. Tidak demikian halnya dengan lalu-lintas pejalan kaki yang relatif berkecepatan rendah yang tidak mensyaratkan pergerakan pejalan kaki pada *trajectory* yang kaku. Benturan serah, berlawanan arah, atau tegak lurus antar beberapa pejalan kaki sangat kecil kemungkinannya untuk mengakibatkan kecelakaan yang berarti. Itulah sebabnya ada beberapa ekspresi kinerja lalu-lintas pejalan kaki yang dinyatakan per satuan lebar dan persatuan luas, mengingat sifatnya yang tidak mengenal disiplin lajur. Terlepas dari pembahasan sebelumnya, pada dasarnya kinerja lalu lintas pejalan kaki diekspresikan dengan cara yang mirip dengan ekspresi kinerja lalu-lintas kendaraan bermotor.<sup>18</sup>

b) Tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki

Indonesia belum memiliki standard tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki yang cukup lengkap. Meskipun demikian lalu-lintas pejalan kaki tidak mengenal disiplin lajur maupun *displin right of way*, namun kinerjanya dapat diekspresikan

---

<sup>18</sup> Leksmono Suryo Putranto, 2016, *rekayasa lalu lintas*, Jakarta, hlm.185-186.

dalam ukuran kinerja lalu-lintas yang mirip dengan ukuran kinerja lalu-lintas kendaraan bermotor. Dengan demikian dapat dilakukan perancangan fasilitas jalur pejalan kaki untuk tingkat pelayanan tertentu secara terukur.<sup>19</sup>

## 2). Karakteristik Pengemudi

### a) Daya Tangkap Penglihatan

Terkait dengan kemampuan mengemudi, terdapat sejumlah kriteria daya tangkap penglihatan yang penting yaitu :

- 1) Kemampuan melihat objek secara rinci
- 2) Kemampuan melihat diluar kerucut penglihatan terjelas
- 3) Kemampuan membedakan warna
- 4) Kemampuan untuk pulih dari silau
- 5) Kemampuan menaksir kecepatan dan jarak.

Kemampuan manusia melihat objek secara rinci dan jelas adalah pada kerucut penglihatan 3°-5° jelas sedangkan pada kerucut penglihatan 10°-12° agak jelas. Namun kemampuan melihat diluar kerucut penglihatan terjelas dapat mencapai hingga 160°.<sup>20</sup>

### b) Peraturan lalu lintas

Secara garis besar terdapat tujuh kelompok dalam struktur peraturan lalu-lintas, yaitu:

- 1) Peraturan jalan dan lalu lintas
- 2) Peraturan kendaraan
- 3) Peraturan pengemudi
- 4) Peraturan industri transport
- 5) *Road used charges*
- 6) Denda bagi pelanggar peraturan lalu-lintas
- 7) Standar-standar nasional.<sup>21</sup>

Peraturan jalan dan lalu lintas meliputi:

- 1) Klasifikasi jalan
- 2) Aturan dijalan.<sup>22</sup>

---

<sup>19</sup> *Ibid.*, hlm.193-194

<sup>20</sup> *Ibid.*, hlm.10

<sup>21</sup> *Ibid.*, hlm.151

c) Peraturan Kendaraan

Peraturan kendaraan di Indonesia diatur pada Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang kendaraan yang mengacu pada Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009. Selain itu Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan pengemudi dan Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang pemeriksaan kendaraan bermotor, yang mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 1992 masih digunakan. Hal ini dikarenakan belum semua Peraturan Pemerintah yang mengacu pada Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 telah ditetapkan. Selain itu di dalam Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 7 sampai dengan Pasal 12 telah diatur secara jelas kewenangan setiap instansi dalam penyelenggaraan lalu lintas dan Angkutan jalan. Sehingga, berlawanan dengan Peraturan Pemerintah sebelumnya, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang kendaraan hanya mengatur aspek-aspek yang sesuai dengan kewenangan kementerian negara yang bersangkutan. Sementara hal-hal di jalan, dan penertiban SIM, tidak diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 karena sesuai dengan Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 hal tersebut merupakan kewenangan kepolisian. Hal hal yang mengatur kewenangan kepolisian tersebut di atas baru ditetapkan dalam satu PP, yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang pemeriksaan kendaraan.<sup>23</sup>

Peraturan-peraturan ini meliputi antara lain:

- 1) Perlengkapan keselamatan
- 2) Kemampuan rem
- 3) Rasio daya dan berat
- 4) Berat dan dimensi
- 5) Registrasi
- 6) Inspeksi
- 7) Pengujian kelayakan

---

<sup>22</sup> *Ibid*, hlm.152.

<sup>23</sup> *Ibid*, hlm.163

- 8) Import dan perakitan
- 9) Rancang bangun kendaraan

Salah satu perlengkapan keselamatan yang dipersyaratkan pada Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 adalah sabuk keselamatan untuk pengemudi dan penumpang disamping pengemudi (Pasal 46). Sementara itu Pasal 47 Peraturan Pemerintah yang sama mengatur mengenai ban cadangan dan segitiga pengaman. Untuk helm diatur dalam Pasal 51 Peraturan Pemerintah yang sama. Sementara untuk akses keluar darurat dari kendaraan diatur pada Pasal 83 Peraturan Pemerintah yang sama.<sup>24</sup>

Menurut Pasal 172 Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib didaftarkan. Pendaftaran dilakukan untuk pengumpulan data dan dapat digunakan untuk tertib administrasi pengendalian pengoperasian kendaraan, penyidikan pelanggaran/ kejahatan, menyangkut kendaraan, perencanaan/ rekayasa/ manajemen lalu-lintas dan angkutan jalan dan lain-lintas.<sup>25</sup>

Menurut Pasal 64 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan baik jalan yang ditentukan berdasarkan kinerja minimal kendaraan bermotor yang paling sedikit meliputi:

- 1) Emisi gas buang
- 2) Kebisingan suara
- 3) Efisiensi sistem rem utama
- 4) Efisiensi sistem rem parker
- 5) Kincup roda depan
- 6) Suara klason
- 7) Daya pancar dan arah sinar lampu utama
- 8) Radius putar
- 9) Akuransi alat petunjuk kecepatan
- 10) Kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban

---

<sup>24</sup> *Ibid*, hlm.164

<sup>25</sup> *Ibid.*, hlm 165

11) Kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan

Menurut Pasal 9 Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dilakukan oleh polisi atau pegawai egeri sipil dibidang lalu lintas dan angkutan jalan. Menurut Pasal 10 Peraturan Pemerintah yang bersama polisi berhak memeriksa secara berkala atau insidental untuk:

- 1) Surat izin mengemudi, surat tanda nomor kendaraan bermotor, surat tanda coba kendaraan bermotor, surat tanda coba kendaraan bermotor, tanda nomor kendaraan bermotor, atau tanda coba kendaraan bermotor
- 2) Tanda bukti lulus uji bagi kendaraan wajib uji
- 3) Fisik kendaraan bermotor
- 4) Daya angkut dan/ atau cara pengangkutan barang dan/atau
- 5) Izin penyelenggaraan angkutan.

Sementara itu Pasal 11 Peraturan Pemerintah yang sama mengatur bahwa penyidik Pegawai Negeri Sipil dibidang lalu lintas dan angkutan jalan melakukan pemeriksaan atas ruang lingkup pemeriksaan kendaraan bermotor :

- 1) Tanda bukti lulus uji bagi kendaraan wajib uji
- 2) Fisik kendaraan bermotor
- 3) Daya angkut dan /atau cara pengangkutan barang, dan atau
- 4) Izin penyelenggaraan angkutan.<sup>26</sup>

d) Peraturan pengemudi

Peraturan pengemudi meliputi antara lain:

- 1) Persyaratan surat izin mengemudi
- 2) Ujian untuk mendapatkan surat izin mengemudi (termasuk uji kesehatan)

---

<sup>26</sup> *Ibid.*, hlm.166

Menurut Pasal 217 Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 untuk memperoleh surat izin mengemudi (SIM), harus memenuhi persyaratan antara lain:

- 1) Memenuhi ketentuan batas usia minimal 16 tahun (SIM C dan D), 17 tahun (SIM A), 20 tahun (SIM B I dan SIM B II)
- 2) Sehat jasmani dan rohani
- 3) Lulus ujian teori (tertulis) dan praktek mengemudi
- 4) Bagi pemohon SIM B I, telah memiliki SIM A selama setahun, dan bagi Pemohon SIM B II, telah memiliki SIM B I selama setahun.<sup>27</sup>

Sebenarnya yang telah berlakunya Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009, batas usia minimal untuk mendapatkan SIM C dan D telah naik menjadi 17 tahun. Demikian pula batas minimum usia pemegang SIM B II telah berubah menjadi 21 Tahun pada Undang Undang baru. Jadi Pasal 217 pada Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 bertentangan dengan peraturan di atasnya karena belum diperbaharui.

Untuk mendapat SIM angkutan umum terlebih dahulu harus memiliki SIM angkutan pribadi serta mengenal pelayanan angkutan umum, jaringan jalan dan kelas jalan, pengujian kendaraan bermotor dan tata cara mengangkut orang dan/ atau barang.

Pasal-Pasal 273 s/d 313 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengatur ketentuan pidana berupa kurungan dan /atau denda yang dikenakan bagi pelanggar peraturan lalu lintas. Pelanggaran yang dimaksud meliputi antara lain soal aspek kepemilikan kendaraan, kelaikan kendaraan, kepemilikan SIM, tata cara mengemudikan kendaraan, kepatuan marka/rambu/sinyal, penggunaan sabuk keselamatan, penanganan kecelakaan, asuransi kendaraan/awak angkutan umum,dll. Lamanya kurungan

---

<sup>27</sup> *Ibid.*, hlm.167

dan/atau besarnya denda diharapkan dapat menimbulkan efek jera.<sup>28</sup>

## E. Teori *Social engineering* dalam etika berlalu-lintas dan budaya tertib

### a. Etika berlalu-lintas

Lalu lintas didalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang diruang lalu lintas jalan.<sup>29</sup> Transportasi jalan diselenggarakan dengan tujuan mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, mana, cepat, lancar, tertib, dan teratur nyaman dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan, penegakan dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.<sup>30</sup>

Agar transportasi tersebut dapat digunakan sebagaimana mestinya, dibuatlah rambu lalu-lintas untuk memberikan petunjuk mengenai mana yang boleh dan mana yang tidak boleh dilakukan selam berkendara. Rambu-rambu lalu lintas tersebut merupakan bagian dari perlengkapan jalan, yang dapat berupa lambang, angka, huruf, kalimat dan/atau perpaduan diantaranya peringatan, larangan, perintah atau petunjuk.<sup>31</sup>

Berdasarkan penjelasan diatas, melihat bahwa dari sudut kepatuhan pemakai jalan raya, dibedakan dalam beberapa golongan, *pertama*, golongan yang mematuhi peraturan lalu-lintas, golongan yang benar-benar memahami manfaat kaidah-kidah hukum dan kesersian kaidah-kaidah hukum dengan nilai yang dianutnya. *Kedua*, golongan yang

---

<sup>28</sup> *Ibid.*, hlm. 169

<sup>29</sup> Soni Sadono. 2016. *budaya tertib berlalu-lintas "kajian fenomenologis atas masyarakat pengendara sepeda motor dikota bandung*, Channel, Vol.4, No.1, hlm. 67.

<sup>30</sup> C.S.T. Kansil dan Christine S.T. Kansil., *Op.Cit.*, hlm.15.

<sup>31</sup> *Ibid.*, hlm.185.

secara potensil merupakan pelanggar. Golongan ini tampaknya tat pada kaidah-kaidah hukum, tetapi kepatuhan itu sebenarnya siftnya rapuh karena tergantung pada apakah penegak kaida-kaidah hukum diawasi atau tidak. *Ketiga*, golongan yang secara nyata melanggar hukum. Terhadap golongan ini diterapkan penjatuhan sanksi atau hukuman. *Keempat*, golongan bekas pelanggar. Golongan yang sudah pernah melanggar dan dikenai sanksi serta hukuman.<sup>32</sup>

Secara ekstrim menilai tinggi rendahnya disiplin nasional suatu bangs diukur dari sejauh mana ketaatan masyarakat terhadap hukum lalu lintasnya di jalan raya. Pendapat Wanatabe tersebut mengandung arti bahwa disiplin lalu lintas adalah cermin disiplin dan budaya bangsa.<sup>33</sup>

Dari pemaparan diatas, penulis dapat menarik simpulan bahwa disiplin berkendara seorang dipengaruhi oleh dua faktor yaitu faktor internal dan eksternal. Faktor internal dapat meliputi dorongan yang muncul dalam diri seseorang untuk menaati peraturan lalu lintas, sementara faktor eksternal yaitu tekanan agar seseorang mentaati peraturan lalu lintas.

Makna pertama merujuk pada upaya penanaman suatu nilai, sikap, perasaan, pandangan dan pengetahuan yang tumbuh dan berkembang dalam suatu masyarakat kepada individu-individu anggota kebudayaan bersangkutan. Sedangkan mana kedua menekankan pada aspek nilai, norma dan perilaku yang disepakati secara bersama oleh individu dalam suatu konteks sosial, mengendalikan dan mengarahkan perilaku untuk mencapai tujuan yang bersifat spesifik.

Huda menjelaskan bahwa proses pembudayaan merupakan upaya untuk membentuk perilaku dan sikap seseorang yang didasari oleh ilmu pengetahuan, keterampilan sehingga setiap individu dapat memainkan perannya msing-masing. Proses pembudayaan terjadi dalam

---

<sup>32</sup> Soni Sadono, *Op.Cit.*, hlm. 67.

<sup>33</sup> *Ibid.*, hlm. 67

bentuk pewarisan tradisi budaya dari satu generasi kepada generasi berikutnya dan adopsi tradisi budaya oleh orang yang belum mengetahui budaya tersebut sebelumnya. Pewarisan tradisi budaya dikenal sebagai proses enkulturasi (*enculturation*) sedangkan adopsi tradisi budaya dikenal sebagai proses akulturasi (*acculturation*).

Kedua proses tersebut berujung pada pembentukan budaya dalam suatu komunitas. Proses pembudayaan enkulturasi biasanya terjadi secara informal dalam keluarga, komunitas budaya suatu suku, atau budaya suatu wilayah. Proses pembudayaan enkulturasi dilakukan oleh orang tua atau orang yang dianggap senior terhadap anak-anak, atau terhadap orang yang dianggap lebih muda. Sementara itu, proses akulturasi biasanya terjadi secara formal melalui pendidikan seseorang yang tidak tahu, diberi tahu dan didasarkan akan keberadaan suatu budaya, dan kemudian orang tersebut mengadopsi budaya tersebut.

Proses pembudayaan dapat dilakukan melalui internalisasi, sosialisasi, enkulturasi, difusi akulturasi, dan asimilasi. *Pertama* internalisasi, dari segi bahasa ialah berasal dari kata kerja *internalize*,.. *to make attitude, feelings, beliefs, etc fully part of one's personality by absorbing them though repeated experience of or exposure to them.*<sup>34</sup>

b. Budaya Tertib

Dalam beberapa pandangan, terdapat pengertian tentang pembudayaan. Salah satunya yang disampaikan oleh Naping dalam Rahman<sup>35</sup> Menjelaskan bahwa pembiasaan dapat diphami sebagai pembudayaan (*internalization*) dan pelembagaan (*institutionalization*)

Makna pertama merujuk pada upaya penanaman suatu nilai, sikap, perasaan, pandangan dan pengetahuan yang tumbuh dan berkembang dalam suatu masyarakat kepada individu-individu anggota kebudayaan yang bersangkutan. Sedangkan makna kedua menekankan pada aspek nilai,

---

<sup>34</sup> *Ibid.*, hlm. 68

<sup>35</sup> Naping, 2010, "*budaya tertib lalu lintas*", channel vol.4, hlm. 67.

norma dan perilaku yang disepakati secara bersama oleh individu dalam suatu konteks sosial, mengendalikan dan mengarahkan perilaku untuk mencapai tujuan yang bersifat spesifik.

Dalam proses pembudayaan merupakan upaya membentuk perilaku dan sikap seseorang yang didasari oleh ilmu pengetahuan, keterampilan sehingga setiap individu dapat memainkan perannya masing-masing. Proses pembudayaan terjadi dalam bentuk pewarisan tradisi budaya dari satu generasi kepada generasi berikutnya dan adopsi tradisi budaya oleh orang yang belum mengetahui budaya tersebut sebelumnya. Pewarisan tradisi budaya dikenal sebagai proses (*enulturtion*) sedangkan adopsi tradisi budaya dikenal sebagai proses akulturasi (*aculturation*).<sup>36</sup>

Kedua proses tersebut berujung pada pembentukan budaya dalam suatu komunitas. Proses pembudayaan enkulturai biasanya terjadi secara informal dalam keluarga, komunitas budaya suatu suku, atau budaya suatu wilayah. Proses pembudayaan enkulturasi dilakukan oleh orangtua atau orang yang dianggap lebih senior terhadap anak-anak, atau terhadap orang yang dianggap lebih muda. Sementara itu, proses akulturasi biasanya terjadi secara formal melalui pendidikan seseorang yang tidak tahu, diberi tahu dan disadarkan akan keberadaan suatu budaya, dan kemudian orang tersebut mengadopsi budaya tersebut. Proses pembudayaan dapat dilakukan melalui internalisasi, sosialisasi, enkulturasi, difusi, akultuasi, dan asimilasi.

Pertama, internalisasi, dari segi bahasa ialah berasal dari kata kerja *internalize to make attitudes, feelings, belief, etc fully part one's personality by absorbing them though repeated experience of or exposure to them* pandangan lain menyatakan bahwa internalisasi adalah proses dengan mana orientasi nilai budaya dan harapan peran benar-benar disatukan dengan sistem kepribadian. Lebih lanjut, internalisasi dapat

---

<sup>36</sup> Soni Sadono, *Op.Cit.*, hlm. 68.

dipahami sebagai proses pematapan dan penanaman keyakinan, sikap, nilai pada diri individu sehingga nilai-nilai tersebut menjadi perilakunya (*moral behaviour*).<sup>37</sup>

Kedua, sosialisasi, *secara* luas sosialisasi dapat diartikan sebagai suatu proses dimana warga masyarakat dididik untuk mengenal, memahami, menaati dan menghargai norma-norma dan nilai-nilai yang berlaku dalam masyarakat menurut Goslin, sosialisasi adalah proses belajar yang dialami seseorang untuk memperoleh pengetahuan, keterampilan, nilai-nilai dan norma-norma agar ia dapat berpartisipasi sebagai anggota dalam kelompok masyarakatnya.<sup>38</sup>

Ketiga, Koenjaraningrat mengemukakan bahwa proses enkulturasi merupakan proses belajar dan *menyesuaikan* alam pikiran serta sikap terhadap adat, sistem norma dan semua peraturan yang terdapat dalam kebudayaan seseorang. Proses enkulturasi sudah mulai dalam alam pikiran manusia, mula-mula dari lingkungan keluarga, kemudian teman bermain, lingkungan masyarakat dengan meniru pola perilaku yang berlangsung dalam suatu kebudayaan, karena itu, proses enkulturasi disebut juga dengan pembudayaan.

Keempat, difusi kebudayaan merupakan proses penyebaran unsur-unsur kebudayaan (*ide-ide, keyakinan, hasil-hasil kebudayaan, dan sebagainya*) dari individu satu ke individu lain. Dari suatu golongan lain golongan lain dalam suatu masyarakat atau dari masyarakat yang satu dengan masyarakat yang lain.

Kelima, akulturasi merupakan proses sosial yang timbul *apabila suatu* kelompok manusia dengan suatu kebudayaan tertentu dihadapkan dengan unsur-unsur dari suatu kebudayaan asing dengan sedemikian rupa sehingga unsur-unsur kebudayaan asing itu lambat laun diterima dan

---

<sup>37</sup> *Ibid.*, hlm. 68.

<sup>38</sup> *Ibid.*,

diolah kedalam kebudayaan sendiri tanpa menyebabkan hilangnya kepribadian kebudayaan itu sendiri.

Keenam, asimilasi merupakan proses sosial yang timbul bila terdapat golongan-golongan manusia dengan latar belakang kebudayaan berebeda-beda, saling bergaul secara intensif untuk waktu yang lama sehingga kebudayaan-kebudayaan golongan-golongan tadi masing-masing berubah sifatnya yang khas, dan juga unsur-unsurnya masing-masing berubah wujudnya menjadi kebudayaan campuran.

## F. Teori Living Law

Dalam setiap masyarakat, selalu ada norma yang mengatur hubungan masing- masing individu. Cicero menyatakan "*ubi societas ibi ius*". Pernyataan tersebut menandakan bahwa dalam setiap masyarakat selalu ada hukum yang berfungsi untuk mengatur perilaku mereka. Bahkan hukum merupakan bagian dari perkembangan budaya masyarakat. Tidak heran apabila dikatakan bahwa hukum adalah produk budaya (*law as a product of culture*). Martin Kryger<sup>39</sup> menyatakan bahwa "*law as tradition*". Karenanya, perkembangan budaya selalu diikuti dengan perkembangan hukum atau sebaliknya hukum berkembang dan tumbuh seiring dengan perkembangan dan pertumbuhan budaya masyarakatnya. Hal tersebut menandakan bahwa, hukum tidak dapat dilepaskan masyarakatnya. Masyarakat merupakan sumber utama hukum. Tidak heran apabila Ronald Dworkin menyatakan bahwa masyarakat merupakan *fabric of rules*.

Masyarakat yang berbudaya selalu menghasilkan hukumnya masing-masing. Setiap masyarakat menghasilkan tipe dan jenis hukumnya sendiri. Setiap masyarakat selalu mencitrakan hukumnya sesuai dengan budaya kemasyarakatan masing-masing. Karena, setiap masyarakat selalu menghasilkan tradisi hukum yang berbeda dengan masyarakat lainnya, misalkan tradisi hukum *civil law* dan *common law* memiliki perbedaan karakteristik yang disebabkan kedua tradisi hukum tersebut berkembang dan tumbuh dalam

---

<sup>39</sup> Martin Kryger, *Law as Tradition*, Journal of Law and Philosophy, Vol. 5 No. 2 August 1986, hlm. 240.

kehidupan kebudayaan masyarakat yang berbeda.

Dari dasar pemikiran tersebut, setiap masyarakat mempunyai *the living law* yang sudah berkembang dan tumbuh semenjak masyarakat terbentuk. *The living law* tersebut lahir dari pergaulan hidup masyarakat yang secara materil dipraktekkan secara terus menerus dan kemudian masyarakat tersebut menaatinya berdasarkan *moral duty*, bukan karena *coercive* dari yang berdaulat. *The living law* tersebut dapat bersumber dari kebiasaan/tradisi, agama, dan lainnya. Karenanya suatu pandangan yang keliru apabila ada pandangan yang menyatakan bahwa dalam masyarakat tradisional tidak memiliki aturan tingkah laku yang disebut hukum.

Seiring dengan perkembangan negara-negara modern (*modern state*) dengan menjunjung tinggi asas kepastian hukum (*legal certainty*), *the living law* sedikit banyak mulai ditinggalkan karena karakteristiknya yang tidak tertulis. Dalam negara-negara modern dibentuklah hukum negara atau apa yang disebut oleh John Austin sebagai hukum positif. Bagi penganut mazhab positivisme hukum, hukum didefinisikan sebagai *law as command of sovereign backed by sanction*. Dari pengertian tersebut, hukum memiliki 3 (tiga) unsur yakni *sovereign, command, sanction*. Apabila ketiga unsur tersebut tidak ada maka tidak dapat dikategorikan sebagai hukum. Dengan dasar pemikiran demikian, mazhab positivisme bahkan menyatakan bahwa tidak ada hukum selain hukum positif. Hal tersebut berarti bahwa *the living law* tidak dapat disebut sebagai hukum.

Eksistensi dan keberlakuan antara hukum positif dan *the living law* merupakan perdebatan dialogis antara mazhab sosiologi hukum dan mazhab positivisme hukum. Perdebatan kedua mazhab tersebut terletak pada hakikat hukum (*the nature of law*) dalam kehidupan masyarakat. Untuk itu, dalam tulisan pendek ini, penulis ingin mencoba menelaah perdebatan dialogis tersebut sembari mengemukakan titik tengah antara kedua tipe hukum tersebut. Selanjutnya, akan dicoba untuk menelaah peranan dan pengaruhnya dalam sistem hukum Indonesia yang berdasarkan Pancasila.

Sebagaimana diuraikan di atas, bahwa tidak ada satupun masyarakat yang tidak memiliki hukum. Bahkan dalam masyarakat

tradisional telah dikenal *mores* sebagai dasar berperilaku, baik dalam bentuk kebiasaan, adat istiadat, simbol, keyakinan dan sebagainya. Namun yang ingin penulis tunjukkan bahwa hukum tidak hanya dapat diidentifikasi dalam masyarakat modern, namun hukum juga dapat diidentifikasi dalam masyarakat yang paling primitif sekalipun. Hal tersebut didasarkan pada pandangan bahwa ketika individu membentuk kelompok, maka mereka membutuhkan *rule of the game*, pedoman, tuntutan, dan petunjuk bertindak. Manusia merupakan makhluk rasional berbudaya, maka akan selalu membentuk pranata kebudayaan untuk mencegah *chaos* dan konflik di antara mereka. Manusia tidak hanya diciptakan dengan hasrat membenci, memusuhi, dan saling membinasakan, namun manusia juga diberikan rasa untuk saling mencintai, saling menyayangi antar sesama, dan suka perdamaian. Hukum lahir untuk mengimbangi kedua karakter yang ada pada manusia tersebut. Memang hukum tidak dapat menghilangkan sifat buruk manusia secara keseluruhan, namun hukum mengendalikan supaya manusia tidak menjadi setan. Begitupun hukum tidak dapat menjadikan manusia menjadi malaikat, namun setidaknya hukum mengarahkan manusia untuk menjadi makhluk sosial yang lebih baik. Dengan dasar tersebut, hukum telah lahir semenjak manusia itu berkelompok, bukan semenjak negara ada.

Dalam setiap masyarakat selalu ada hukum yang tumbuh dan berkembang yang dijadikan sebagai pedoman berperilaku. Hukum tersebut dikenal dengan istilah *the living law* dalam bentuk kebiasaan (*costume*), adat istiadat, kepercayaan, dan sebagainya. *The living law* mempunyai peranan yang tidak kalah dengan hukum positif dalam menata pergaulan manusia. Steven Winduo<sup>40</sup> bahkan menyatakan tanpa hukum kebiasaan, manusia tidak dapat bertahan lebih dari 50,000 tahun.

Istilah *the living law* pertama kali dikemukakan oleh Eugen Ehrlich sebagai lawan kata dari *state law* (hukum dibuat oleh

---

<sup>40</sup> Steven Winduo, *Customary Law is A Living Law*, [www.ichcap.org](http://www.ichcap.org), diakses pada tanggal 09 Januari 2018, jam. 12.00

negara/hukum positif).<sup>41</sup> Bagi Eugen Ehrlich<sup>42</sup> perkembangan hukum berpusat pada masyarakat itu sendiri, bukan pada pembentukan hukum oleh negara, putusan hakim, ataupun pada pengembangan ilmu hukum. Eugen Ehrlich ingin menyampaikan bahwa masyarakat merupakan sumber utama hukum. Hukum tidak dapat dilepaskan dari masyarakatnya. Dengan dasar tersebut, Eugen Ehrlich<sup>43</sup> menyatakan bahwa hukum yang hidup (*the living law*) adalah hukum yang mendominasi kehidupan itu sendiri walaupun belum dimasukkan ke dalam proposisi hukum.

Dari pendapat di atas, dapat diketahui bahwa *The living law* merupakan seperangkat ketentuan yang kelahirannya bersamaan dengan lahirnya masyarakat. Hukum tidak dapat dilepaskan dari masyarakat. Hukum dibentuk oleh masyarakat, dan hukum berfungsi untuk melayani kepentingan masyarakat. Karenanya, bagi Eugen Ehrlich hukum negara (*state law*) bukan merupakan sesuatu yang independen dari faktor-faktor kemasyarakatan. Hukum negara harus memperhatikan *the living law* yang telah hidup dan tumbuh dalam kehidupan masyarakat. Terkait dengan hal tersebut, Eugen Ehrlich menyatakan:

*“Rules of law were not lifeless constructions which existed independently of the social reality. On the contrary, they are parts of the “living”, i.e. functioning and effective order of social communications, which protect certain interests privileged by society and discriminates those interests that are denounced and disapproved by society. Society itself engenders a general order of societal relations, which later is put into legal forms by social groups and individuals who act thereby in the capacity of lawmakers (in the broader meaning, as specified above)”.*<sup>44</sup>

---

<sup>41</sup> Eugen Ehrlich, *Fundamental Principles of The Sociology of Law*, Walter L. Moll trans., 1936, hlm. 137.

<sup>42</sup> *Ibid*, hlm. 139

<sup>43</sup> *Ibid*, hal. 493.

<sup>44</sup> *Ibid.*, hlm. 142.

Selain pendapat dari Eugen Ehrlich di atas, konsep *The living law* juga dapat dilihat dari mazhab sejarah dengan eksponen utama Friedrich Karl von Savigny. F.K. von Savigny mengemukakan teorinya sebagai bantahan terhadap transplantasi hukum Romawi dan kodifikasi Jerman menjadi hukum Prancis. Untuk itu, F.K. von Savigny mengemukakan teori *Volksgeist* (*national character, nationelgeist, volkscharacter*, jiwa bangsa) yang menyatakan bahwa hukum lahir dari keyakinan bangsa tersebut.<sup>45</sup>

Lebih lanjut, F.K. von Savigny menyatakan bahwa hukum merupakan salah satu aspek dari budaya yang hidup dalam masyarakat. Karenanya, hukum itu ditemukan dalam masyarakat, tidak diciptakan oleh yang berkuasa. Hukum merupakan refleksi jiwa suatu bangsa yang khas dan asasi yang berbeda antara satu bangsa. Hukum bukanlah buatan alam atau Tuhan, namun hukum dapat ditelusuri dalam denyut kehidupan masyarakat. Hukum merupakan bagian terpenting dari kehidupan masyarakat dan bangsa. Hukum eksis, berkembang, melemah dan menguat mengikuti kondisi masyarakat. Hal tersebut menandakan bahwa hukum tidak dapat dilepaskan dari masyarakat.<sup>46</sup> Bahkan seperti yang kemukakan oleh Karunamay Basu "*laws grows with a nation, increases with it and dies at its dissolution and is characteristic of it*".<sup>47</sup>

Dari pendapat F.K. von Savigny tersebut, maka dapat diketahui bahwa hukum yang ideal adalah hukum yang digali dari masyarakatnya, bukan hukum yang dibentuk dan lepas dari kontes masyarakat dimana hukum itu hidup. Hukum yang demikian itu disebut sebagai *The living law* yakni hukum yang hidup, tumbuh dan eksis bersama dalam kehidupan bermasyarakat. Negara tidak boleh hanya mentransplantasi hukum yang bukan dari jiwa dan budaya masyarakatnya, namun negara wajib menggali *The living law*.

Dalam perkembangannya, lahirlah negara-negara modern

---

<sup>45</sup> Mathias Reimann, *The Historical School Against Codification: Savigny, Carter, and the Defeat of the New York Civil Code*, *American Journal of Comparative Law*, Vol. 37, 1989, hlm. 95-98.

<sup>46</sup> Luis Kutner, *Savigny: German Lawgiver*, *Marquette Law Review*, Vol. 55, Issue 2 Spring, 1972, hlm. 283.

<sup>47</sup> Karunamay Basu, *The Modern Theories of Jurisprudence*, Calcuta: University of Calcuta, 1925, hlm. 161.

dengan membentuk hukum (*state law*). Hukum negara tersebut dalam teori John Austin disebut sebagai hukum positif (*positive law*). John Austin merupakan eksponen utama mazhab positivisme hukum. Mazhab positivisme hukum memandang hukum sebagai saran untuk menciptakan kepastian hukum, maka harus dipisahkan dari nilai baik atau buruk, serta nilai adil atau tidak adil. Bagi mazhab positivisme hukum, hukum hanya dipandang sebagai perintah-perintah yang berdaulat. Terkait dengan hal tersebut, Hilaire McCoubrey dan Nigel D. White<sup>48</sup> menyatakan bahwa mazhab positivisme hukum memandang hukum dari segi formalnya yang memiliki keterikatan dengan waktu dan tempat dengan mengenyampingkan bahkan menghilangkan nilai-nilai moral dan etika sebagai kriteria untuk mengidentifikasi hakikat dari hukum.

Menurut Jeremy Bentham, hukum bukanlah refleksi moral dan etika sehingga hanya dipaksakan berdasarkan kesadaran etis manusia, namun hukum adalah perintah dari penguasa yang berdaulat. Jeremy Bentham memberikan kritik terhadap mazhab hukum alam yang menyatakan bahwa orang dipaksa untuk mentaati hukum karena hati nuraninya. Untuk itu, Jeremy Bentham menyatakan hukum sebagai sebuah tanda pernyataan suatu larangan yang diterima dan diberlakukan oleh yang berdaulat dalam suatu Negara.<sup>49</sup>

Dari pendapat di atas, maka Jeremy Bentham melihat hukum sebagai kumpulan perintah tentang larangan yang dibuat oleh yang berdaulat dalam negara. Aturan yang tidak dibuat oleh penguasa yang berdaulat, bukan-lah hukum, namun hanya sebatas pada kebiasaan. Dengan demikian, pengertian hukum dari Jeremy Bentham tersebut dapat disingkat menjadi "*law is 'the command' of sovereign backed by sanction*".<sup>50</sup> Lebih lanjut, Hilaire McCoubrey dan Nigel D. White menjelaskan unsur-unsur hukum menurut Jeremy

---

<sup>48</sup> Hilaire McCoubrey and Nigel D. White, *Textbook on Jurisprudence*, London: Blackstone Press Limited, 1996, hlm. 11.

<sup>49</sup> H.L.A.Hart (ed), *J. Bentham*. 1970. *Law in General*, London: Athlone Press, 1970, hlm. 1.

<sup>50</sup> Hilaire McCoubrey and Nigel D. White, *Op.cit.* hlm. 13.

Bentham, yakni sebagai berikut:<sup>51</sup>

- a. *Command-the will conceived by the sovereign is manifestly imperative*
- b. *Sovereignty*
- c. *Sanction, in the attachments of motivation to compliance in the form of anticipated consequences.*

Pendapat Jeremy Bentham tentang hukum di atas, kemudian dilanjutkan oleh John Austin. John Austin dengan “*analytical legal positivisme*-nya” juga sangat mengeritik mazhab hukum alam yang bertumpu pada moral, etika dan keadilan. John Austin<sup>52</sup> menyatakan “*the matter of jurisprudence is positive law: law simply and strictly so called: or law set by political superiors to political inferiors*”.<sup>53</sup> Menurut John Austin, bahwa hukum adalah hukum positif yang dibentuk oleh orang yang memegang kekuasaan kepada rakyat. John Austin juga mendasarkan pendapatnya pada “*command*” sebagai sesuatu yang esensial dari hukum. John Austin juga menyatakan bahwa hukum merupakan bagian dari perintah.<sup>54</sup> Hukum (positif) disebut hukum karena adanya “*command*” tersebut. Tanpa ada “*command*”, maka bukanlah hukum. Lebih lanjut, John Austin menyatakan bahwa dikatakan hukum karena adanya perintah dari yang berdaulat, apabila bukan perintah yang berdaulat, maka tidak dapat disebut sebagai hukum.<sup>55</sup>

Hukum bukanlah cermin dari keadilan dan etika, karenanya hukum harus dilepaskan dari etika. Hukum harus lepas dari nilai-nilai “baik atau buruk”, “benar atau salah”, atau “adil atau tidak adil”. Tidak penting, apakah hukum itu adil atau tidak, yang penting “perintah yang berdaulat”, maka itu-lah hukum yang sesungguhnya dan semua orang diminta untuk mentaatinya. Hukum juga bukan berasal dari jiwa masyarakat, namun hukum berasal dari perintah yang berdaulat. Karenanya, hukum eksis karena perintah penguasa yang berdaulat. Hukum yang valid adalah hukum yang bersumber

---

<sup>51</sup> *Ibid*, hlm. 14.

<sup>52</sup> John Austin, *The Province of Jurisprudence Determined*, Cambridge: Cambridge University Press, 1995, hlm. 18.

<sup>53</sup> *Ibid*, hlm. 18.

<sup>54</sup> *Ibid*, hlm. 3.

<sup>55</sup> *Ibid*, hlm. 10.

dari perintah penguasa. Dikatakan hukum karena unsur “perintah” yang dapat dipaksakan kepada subjek yang dituju oleh hukum. Untuk itu, mazhab positivisme memandang hukum sebagai perintah yang berdaulat. Hukum didefinisikan “*as a command of sovereign backed by sanction*”. Bukan hukum namanya, jika tidak diperintahkan oleh yang berdaulat.

### **G. Eksistensi dan Peranan Hukum Positif dan *The Living Law* dalam Sistem Hukum Indonesia**

Jika dilihat dari aspek sosiologis dan antropologis, masyarakat Indonesia adalah masyarakat yang majemuk dengan beranekaragam budaya, agama, adat istiadat. Karenanya, ada berbagai hukum yang hidup di dalam masyarakat Indonesia, misalkan hukum adat dan hukum islam. Jadi sebelum Indonesia merdeka, masyarakat Indonesia sudah memiliki *The living law*. Bahkan, telah terjadi pluralisme hukum dimana setiap masyarakat hukum telah memiliki hukum masing-masing dengan corak dan karakteristik tersendiri.

Penjajahan Belanda di Indonesia sedikit banyak mempengaruhi sistem hukum Indonesia. Sebagaimana diketahui bersama, bahwa Belanda adalah negara dengan tradisi *civil law*. Ciri utama *civil law* adalah undang-undang sebagai sumber hukum utama. Joseph Dainow menyatakan bahwa sumber hukum utama dalam *civil law* adalah legislasi yang terkodifikasi.<sup>56</sup> Senada dengan hal tersebut, Vincy Fon dan Fransico Parisi menyatakan undang-undang merupakan sumber hukum utama, sedangkan putusan pengadilan menjadi sumber hukum kedua.<sup>57</sup>

Di Indonesia, undang-undang (hukum positif) juga dijadikan sebagai sumber hukum utama. Bahkan peraturan perundang-undangan di Indonesia disusun secara berjenjang-jenjang dan bertingkat-tingkat. Bahkan hampir semua tingkatan pemerintahan diberikan kewenangan untuk membuat peraturan perundang-

---

<sup>56</sup> Joseph Dainow, *The Civil Law and The Common Law: Some Points of Comparison*, *The American Journal of Comparative Law*, Vol. 15, No. 3 (1966-1967), hlm. 424.

<sup>57</sup> Vincy Fon and Fransico Parisi, *Judicial Precedent in Civil Law System: A dynamic Analysis*, *Inter-national Review of Law and Economics*, (2006), hlm. 522.

undangan. Tidak ada satu pun semua aspek penyelenggaraan negara dan perilaku masyarakat yang luput dari penagturan hukum positif. Karenanya, banyak ahli yang menyatakan Indonesia seperti negara undang-undang.

Kebutuhan akan undang-undang merupakan konsekuensi logis dari sebuah negara hukum, dimana ada tuntutan untuk bertindak sesuai dengan asas legalitas. Untuk itu, undang-undang menjadi jawabannya. Namun di sisi yang lain, hukum positif juga memiliki banyak kelemahan, diantaranya tidak jelas, kosong, bertentangan, tidak lengkap dan masalah-masalah lainnya.

Indonesia bukan lah negara yang menganut *civil law*, namun memiliki sistem hukum sendiri yakni negara hukum Pancasila. Untuk itu, di samping undang-undang sebagai sumber hukum utama, Indonesia juga masih mengakui *The living law* sebagai salah satu sumber hukumnya. Hal tersebut dapat dilihat dalam beberapa ketentuan di bawah ini:

1. Pasal 18B ayat (2) Konstitusi Indoensia yang berisi pengakuan terhadap masyarakat adat dan hak-hak yang dimilikinya. Ketentuan tersebut secara tidak langsung mengakui dan menghormati eksistensi *The living law* dalam kehidupan berbangsa dan bernegara. Hal tersebut ditandai dengan diakuinya desa dan desa adat beserta hak-hak mereka yang bersumber dari *The living law* masing-masing.
2. Pasal 5 UU Kekuasaan Kehakiman mewajibkan seorang hakim untuk menggali rasa hukum yang tumbuh dan berkembang dalam masyarakat. Artinya hakim dalam memutus perkara tidak sebatas sebagai *the speaker of the law* sebagaimana dalam tradisi *civil law*. Hakim diberikan kebebasan untuk menggali *The living law* untuk terciptanya keadilan. Bahkan dalam hal terjadi kekosongan hukum, penemuan hukum oleh hakim memakai hukum yang eksis dalam masyarakat.
3. Dalam UUPA ditentukan bahwa hukum tanah nasional didasarkan pada hukum adat. Hal tersebut ditandai dengan adanya pengakuan terhadap hak ulayat.

4. Dalam UU Perkawinan ditentukan bahwa perkawinan adalah sah apabila dilaksanakan sesuai dengan agama dan kepercayaan masing-masing.
5. Dalam hukum waris diperkenankan pluralisme hukum, dimana ada hukum waris islam, adat, dan barat.

Contoh-contoh di atas menandakan bahwa *The living law* masih diakui dalam sistem hukum Indonesia. Bahkan, *The living law* merupakan sumber hukum materil dari pembentukan hukum positif di Indonesia. Banyak ketentuan-ketentuan yang ada dalam hukum Islam dipositivisasi oleh negara. Namun demikian, keberlakuan *The living law* di Indonesia wajib disesuaikan dengan hukum nasional. Misalkan dalam hukum pidana secara ketat menggunakan asas legalitas formil, maka jika ada kejahatan yang tidak dikriminalisasi dalam undang-undang tidak dapat dipidana, walaupun perbuatan tersebut bertentangan dengan *The living law*.

# BAB IV

## KEBIJAKAN DALAM MENENTUKAN REKAYASA LALU LINTAS

---

### A. Analisis permasalahan lalu lintas di Kota Bandar Lampung

Lalu Lintas mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Maka perlu terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa (*just culture*) melalui upaya pembinaan, pemberian bimbingan, dan pendidikan berlalu lintas sejak usia dini serta dilaksanakan melalui program yang berkesinambungan. Etika berlalu lintas merupakan tingkah laku para pemakai jalan dalam melaksanakan undang-undang dan peraturan-peraturan lalu lintas serta norma-norma sopan santun antara sesama pemakai jalan. Analisis permasalahan lalu lintas di Kota Bandar Lampung dapat di kategorikan menjadi :

#### 1. Faktor Manusia (Masyarakat)

Pada kecelakaan lalu lintas yang terjadi antara lain disebabkan oleh kelelahan, kelengahan, kurang hati-hatian, dan kejenuhan yang dialami pengemudi. Kecelakaan lalu lintas, pada dasarnya di sebabkan oleh empat faktor, yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, kompatibilitas antara manusia dan kendaraan (*Human Machine compatibility*) dan faktor lingkungan jalan. Dari keempat faktor tersebut, maka faktor manusia menjadi faktor yang paling sering dalam menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Kecelakaan dapat diartikan sebagai suatu kejadian yang tidak direncanakan yang dapat disebabkan oleh faktor manusia, faktor jalan, faktor kendaraan faktor lingkungan, ataupun kombinasi-

kombinasi dari hal-hal tersebut yang dapat mengganggu proses kerja dan dapat menimbulkan cedera ataupun tidak, kesakitan, kematian, kerusakan property ataupun kejadian yang tidak diinginkan lainnya.

Menurut Pasal 1 butir 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, mengungkapkan kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Menurut Pasal 229 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menentukan sebagai berikut, Kecelakaan Lalu Lintas digolongkan atas:

- 1) Kecelakaan Lalu Lintas ringan yaitu kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
- 2) Kecelakaan Lalu Lintas sedang yaitu kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
- 3) Kecelakaan Lalu Lintas berat yaitu kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

## **2. Faktor Peraturan/Kebijakan Lalu Lintas**

Pemerintah Kota Bandar Lampung sebenarnya sudah menetapkan produk yuridis terkait dengan lalu lintas Kota Bandar Lampung yang dituangkan dalam Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 1985 tentang Pola Angkutan Umum dalam Kota Madya Daerah Tingkat II Bandar Lampung. Namun permasalahannya adalah apakah produk yuridis yang telah ditetapkan tersebut sudah terlaksana secara efektif, apakah produk yuridis tersebut sudah meng-cover semua permasalahan lalu lintas Kota Bandar Lampung yang semakin kompleks dan multidimensional saat ini.

Menurut Menurut Iskandar Z selaku Kepala Bidang Lalu Lintas Jalan, Kebijakan dalam bidang manajemen lalu lintas oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung merupakan pelaksanaan amanat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa penyelenggaraan dan pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan pemerintah berdasarkan

ketentuan undang-undang. Kebijakan Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam mengatasi kemacetan lalu lintas yang bersifat mendesak dan membutuhkan penyelesaian dalam waktu yang cepat, karena kemacetan telah menjadi masalah yang perlu sesegera mungkin dicarikan jalan keluarnya. Kebijakan yang cukup strategis adalah pembukaan median taman di Jalan Teuku Umar dan pembukaan median jalan di Jalan RA. Kartini dan Pembukaan Jalan Dua Arah di Jalan Katamso, karena tingkat kemacetan di dua titik tersebut sudah cukup padat, sehingga perlu dicarikan solusi atau jalan keluarnya.

### 3. Faktor Fasilitas Transportasi Lalu Lintas

Pertumbuhan dan perkembangan suatu kota yang pesat tanpa diikuti dengan pengadaan sistem transportasi yang memadai untuk ukuran kota itu merupakan bentuk besarnya *demand* daripada *supply* nya, begitu pula kebalikannya, lajunya pertumbuhan sistem transportasi yang tidak sesuai dengan ukuran perkembangan suatu kota, merupakan wujud *supply* lebih besar daripada *demand* untuk transportasi. Kondisi-kondisi yang telah disebutkan di atas akan berakibat pada timbulnya permasalahan-permasalahan baru dalam sistem transportasi maupun permasalahan perkotaan pada umumnya.

Rendahnya kualitas Transportasi di Indonesia ditandai dengan timbulnya masalah-masalah transportasi yang saling mempengaruhi satu sama lain, faktor-faktor penyebab rendahnya kualitas transportasi di Indonesia juga disebabkan oleh berbagai faktor dan masalah lain yang cukup kompleks. Faktor-faktor penyebab rendahnya kualitas transportasi di Indonesia adalah :

- a. Dana pengadaan atau peremajaan fasilitas transportasi yang tidak mencukupi.
- b. Kurangnya pengawasan dari pemerintah atau pihak yang berkewajiban.
- c. Kurangnya kesadaran masyarakat untuk ikut menjaga fasilitas sarana dan prasarana transportasi.
- d. Kurangnya disiplin masyarakat.

Apabila kesenjangan atau gap antara kebutuhan akan transportasi dengan penyediaan sistem transportasi ini dibiarkan berkepanjangan, dalam jangka panjang akan menimbulkan masalah yang lebih rumit dalam penyelenggaraan transportasi kota, Seperti tidak diberikannya hak-hak pengguna jalan dengan baik, contohnya adalah hak-hak pejalan kaki, atau orang cacat dan lansia yang seharusnya memiliki jalur yang berbeda, aman dan nyaman. Rendahnya kualitas fasilitas sarana maupun prasarana transportasi darat yang umum terjadi adalah:

- a. Kerusakan jaringan jalan.
- b. Kerusakan jaringan jalan dapat mengakibatkan kemacetan atau bahkan kecelakaan lalu lintas bila tidak segera ditangani dengan baik. Kerusakan jaringan jalan bisa berasal dari struktur perkerasan jalan yang sudah tidak mampu menampung beban atau akibat bencana alam seperti pengikisan lapisan jalan akibat banjir, tertutupnya akses jalan akibat tanah longsor dan lainnya. Kerusakan jalan mengindikasikan kondisi struktural dan fungsional jalan yang sudah tidak mampu memberikan pelayanan yang optimal terhadap pengguna jalan, seperti ketidaknyamanan dan ketidakamanan pengguna jalan mengemudikan kendaraan di atas permukaan jalan yang bergelombang dan licin.
- c. Rendahnya Kualitas Angkutan Umum Darat  
Apabila angkutan umum darat Indonesia dibandingkan dengan angkutan umum di negara-negara tetangga, maka hasilnya akan sangat jauh tertinggal, ketika Jepang sudah menggunakan shinkansen, maka kualitas perkeretaapian di Indonesia masih tertinggal.

## **B. Harmonisasi Peraturan lalu lintas di Kota Bandar Lampung**

Lalu lintas dan Angkutan Jalan ketika pada Masa Pemerintahan Hindia Belanda diatur dalam "*Werverkeersordonnantie*" (*Staatsblad* 1933 Nomor 86). Perkembangan selanjutnya *Werverkeersordonnantie* tidak sesuai lagi dengan tuntutan dan dirubah lagi dalam *Staatsblad* 1940 No. 72.

Kemudian *Werverkeersordonnantie* diubah lagi setelah Indonesia tepatnya pada tahun 1951 dengan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1951 Perubahan dan Tambahan Undang Undang Lalu Lintas Jalan (*Werverkeersordonnantie*, *Staatsblad* 1933 No. 86). Kemudian 15 Tahun dari berlakunya Undang-Undang No. 15 Tahun 1951 Pemerintah Indonesia mengatur lagi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kedalam Undang-Undang yang baru serta mencabut peraturan sebelumnya tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.<sup>58</sup>

Maka Lahirnya Undang-Undang No. 3 Tahun 1965 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang pada waktu itu atas persetujuan bersama antara Presiden Soekarno dengan DPR GR (Dewan Perwakilan Rakyat Gotong Royong). Undang-Undang No. 3 Tahun 1965 ini bahwa ini adalah Undang-Undang pertama yang mengatur LLAJ di Indonesia setelah Indonesia merdeka. Seiring dengan perkembangan zaman dan IPTEK pada 27 Tahun kemudian diatur kembali LLAJ di Indonesia dengan Undang-Undang yang baru yaitu Undang-Undang No. 14 Tahun 1992. Ada hal yang menarik dari UU No. 14 Tahun 1992 ini bahwa Undang-Undang ini sempat ditangguhkan selama setahun melalui PERPU No 1 Tahun 1992 yang disahkan menjadi Undang-Undang No. 22 Tahun 1992. Sebagaimana yang terdapat dalam Konsideran UU No. 22 Tahun 1992 poin c dikatakan bahwa: "Bahwa seiring dengan tujuan yang ingin diwujudkan sebagaimana tersebut diatas, dan setelah mempertimbangkan segala sesuatunya dengan seksama, maka untuk menjaga agar pelaksanaannya dapat berlangsung dengan sebaik-baiknya dipandang perlu untuk menangguhkan berlakunya Undang-Undang tersebut guna memberi waktu yang lebih cukup lagi untuk meningkatkan pemahaman, persiapan dan kesiapan segenap aparatur pemerintah yang bersangkutan serta masyarakat pada umumnya mengenai Undang-Undang tersebut."

Dengan Lahirnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1992 makanya Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 ditangguhkan pelaksanaannya yang direncanakan pada 17 september 1992 menjadi 17 September 1993 Karena berbagai pertimbangan dari pemerintah.

---

<sup>58</sup> <http://feriansyach.wordpress.com/sejarah-singkat-regulasi-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-di-indonesia/> diakses pada 18 Agustus 2017 Bandar Lampung

Selanjutnya UU mengenai LLAJ terkahir kali diatur di Indonesia dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan semangat reformasi dan semangat perubahan.

Dalam rangka mencapai harmonisasi peraturan lalu lintas di kota bandar lampung maka perlu adanya menyusun tujuan dan arah kebijakan. Mendapatkan tujuan dan arah kebijakan dengan *human social value* merupakan tujuan dan arah kebijakan yang berbasis partisipasi dan kesadaran masyarakat. Dengan keluaran model kebijakan lalu lintas dipandang dalam perspektif hukum dan sosial, merupakan gagasan bentuk kebijakan yang didasarkan pada nilai-nilai social masyarakat yang beracuan pada asas-asas (partisipatif, bermanfaat, efisien dan efektif, seimbang, terpadu, mandiri, berkelanjutan, transparan). Gagasan peneliti terkait model kebijakan lalu lintas *human and social value* tersebut memberikan harapan dan tujuan capaian dari penelitian ini yaitu menjadikan Kota Bandar Lampung sebagai Kota Etika, yang dapat menjadi contoh tata tertib berlalulintas yang didukung dengan dorongan kesadaran dan partisipasi masyarakatnya dalam mematuhi seluruh kebijakan dan peraturan berlalulintas di Kota Bandar Lampung.

Kebijakan untuk mengantisipasi kemacetan lalu lintas ini oleh Pemerintah Kota Bandar Lampung dituangkan ke dalam suatu program kerja dengan memperhatikan berbagai aspek yang berkaitan dengan kebijakan tersebut. Pada dasarnya kebijakan ini diarahkan pada terciptanya kelancaran dan ketertiban lalu lintas baik untuk saat ini maupun untuk masa yang akan datang, selain harus secara terpola, terpadu, terorganisasi, sistematis serta berasas pada kepentingan, keadilan dan kesejahteraan rakyat, harus pula memberi ruang bagi keterlibatan publik berupa partisipasi dan peran serta seluruh komponen masyarakat luas.

Landasan filosofis merupakan pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempertimbangkan pandangan hidup, kesadaran, dan cita hukum yang meliputi suasana kebatinan serta falsafah bangsa Indonesia yang bersumber dari Pancasila dan Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun

1945. Penjelasan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara.

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Selanjutnya di dalam batang tubuh di jelaskan bahwa tujuan yang hendak dicapai oleh Undang-Undang ini adalah :

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

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disusun dengan memperhatikan landasan sosiologis yang merupakan pertimbangan atau alasan yang menggambarkan adanya berbagai aspek kebutuhan masyarakat yang menyangkut fakta empiris mengenai perkembangan masalah dan kebutuhan masyarakat dan negara. Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga harus memperhatikan landasan yuridis yakni pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa undang-undang ini disusun untuk mengatasi permasalahan hukum atau mengisi kekosongan hukum dengan mempertimbangkan aturan yang telah ada, yang akan diubah, atau yang akan dicabut guna

menjamin kepastian hukum dan rasa keadilan masyarakat. Landasan yuridis menyangkut persoalan hukum yang berkaitan dengan substansi atau materi yang diatur. Beberapa persoalan hukum itu, antara lain.

Kota Bandar Lampung merupakan kota perlintasan bagi kendaraan pribadi maupun umum untuk angkutan orang dan angkutan barang yang akan menuju ke Pulau Jawa atau masuk ke Pulau Sumatera melalui Pelabuhan Bakauheni. Jalan yang dilintasi yaitu Jalan Soekarno Hatta yang merupakan jalan lintas trans Sumatera. Kemacetan lalu lintas disebabkan berbagai faktor yang kompleks, multidimensional dan saling berhubungan. Berbagai faktor penyebab kemacetan lalu lintas di Bandar Lampung meliputi:<sup>59</sup>

1. Terkonsentrasinya berbagai aktivitas di pusat kota;
2. Hampir bersamaannya waktu beraktivitas di kota;
3. Besarnya jumlah angkutan umum dan kendaraan pribadi;
4. Banyaknya Pedagang Kaki Lima (PKL) yang berjualan di trotoar sepanjang jalan protokol kota;
5. Rendahnya kedisiplinan pemakai jalan;
6. Banyaknya terminal bayangan di sepanjang tepi jalan;
7. Perlintasan/rel kereta api

Berdasarkan data yang diperoleh bahwa Angka pelanggaran lalu lintas naik 15 persen pada tahun 2016 jika dibandingkan pada tahun 2015. Untuk itu, Kapolda Lampung Irjend Sudjarno perintahkan seluruh jajaran Korlantas untuk melakukan antisipasi secara taktis, teknis, dan strategis. Data dari Kepala Korps Lalu Lintas Polri Irjend Royke Lumowa, Sudjarno juga menjelaskan untuk teguran turun 11 persen dari 2.526.162 pelanggaran di 2015, menjadi 2.225.404 pelanggaran. Sedangkan kecelakaan lalu lintas pada 2015 ada 98.970 kejadian. Naik enam persen di 2016 menjadi 105.374 kejadian. Mengakibatkan korban meninggal dunia 26.495 orang di 2015. Turun dua persen di 2016 menjadi 25.859 orang. Sementara, korban luka berat turun 14 persen dari 26.840 orang di

---

<sup>59</sup> Agus Iskandar, 2014 Analisis Kebijakan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung Dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas Melalui Operasionalisasi Bus Rapid Transit (Studi di Kota Bandar Lampung), Pranata Hukum, hlm. 81

2015 menjadi 22.939 orang di 2016. Untuk korban luka ringan naik 17 persen. Dari 110.714 orang di 2015 menjadi 129.913 orang di 2016. Kerugian material tercatat turun 20 persen dari Rp272.314.014.600 menjadi Rp226.416.414.497. Pada Tahun 2017 Data terbaru yang didapat dari dinas perhubungan Kota Bandar Lampung, korban meninggal dunia sejumlah 21 luka berat 15 luka ringan 96 kerugian materi 359.370 jumlah kejadian kecelakaan 2017 adalah 302.

### C. Sistem hukum kebijakan Lalu lintas

Lawrence Friedman sebagaimana dikutip Mardjono Reksodiputro, unsur-unsur sistem hukum itu terdiri dari struktur hukum (*legal structure*), substansi hukum (*legal substance*) dan budaya hukum (*legal culture*), sebagai berikut:

- a. Struktur hukum meliputi badan eksekutif, legislatif dan yudikatif serta lembaga-lembaga terkait, seperti Kejaksaan, Kepolisian, Pengadilan, Komisi Judisial, Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK) dan lain-lain.
- b. Substansi hukum adalah mengenai norma, peraturan maupun undang-undang
- c. Budaya hukum adalah meliputi pandangan, kebiasaan maupun perilaku dari masyarakat mengenai pemikiran nilai-nilai dan pengharapan dari sistim hukum yang berlaku, dengan perkataan lain, budaya hukum itu adalah iklim dari pemikiran sosial tentang bagaimana hukum itu diaplikasikan, dilanggar atau dilaksanakan.

Pertama, *Substance* (substansi) hukum yang dimaksud dalam hal ini adalah peraturan perundang-undangan mengenai lalu lintas. perkembangan serta dinamika keadaan yang berkembang di tengah masyarakat, ini dapat dilihat dalam penjelasan undang-undang tersebut bahwa lalu lintas dan angkutan jalan amat sentral dalam memegang peran untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban yang berimbas pada pembangunan ekonomi dan pengembangan iptek, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Berbagai pengaturan serta peristilahan baru muncul pada peraturan tersebut, seperti dibentuknya wadah yang merepresentasikan kepentingan para pemangku kebijakan dalam hal ini instansi-instansi pemerintah, akademisi, dan masyarakat kedalam badan *Ad Hoc* yakni Forum Lalu Lintas. Adanya upaya terpadu dalam bentuk Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mulai dari tingkat nasional, provinsi, hingga kabupaten/kota. Dimunculkannya manajemen dan rekayasa lalu lintas, manajemen kebutuhan lalu lintas, pusat kendali sistem informasi dan komunikasi lalu lintas, diharuskannya agar pembangunan mempunyai analisis dampak lalu lintas dan pengaitan isu lingkungan yang memang menjadi permasalahan yang cukup sensitif dibicarakan baik ditingkat global maupun regional. Serta pemberian sanksi yang jelas dan tegas, baik dari segi sanksi pidana maupun administratif.

Kedua, *structure* (struktur) hukum ialah aspek yang perlu diperhatikan sebagai pendukung substansi hukum yang telah dibuat untuk diidealkan tersebut, dalam hal ini dapat dimaknai sebagai aparatur penegak hukum serta sarana dan prasarana. Bila dikaitkan dengan pembangunan aparatur, hal ini lebih kepada peningkatan integritas para penegak hukum yaitu kepolisian.

Selain aparatur, dalam struktur hukum yang akan dibangun juga meliputi sarana dan prasarana sebagai implikasi dari pelaksanaan peraturan-perundang-undangan terkait, undang-undang ini memperkenalkan hadirnya teknologi informasi dalam tertib berlalu lintas. Peluang modernisasi dalam penegakan hukum ini dapat diapresiasi sebagai langkah maju, namun tentu saja peluang ini harus mampu ditangkap dan dilaksanakan dengan baik. Infrastruktur seperti CCTV (*Close Circuit Television*) di tempat-tempat yang strategis merupakan salah satu bentuk realisasinya.

Ketiga, aspek lain yang tidak kalah penting adalah membangun *culture* (budaya) berhukum yang memadai di tengah masyarakat. Tidak dapat dipungkiri, suap menyuap yang terjadi dilapangan oleh oknum polisi dan masyarakat juga berdasarkan inisiatif dari para pelanggar.

#### **D. Model kebijakan lalu lintas *human and social value***

Dalam memberikan analisis model kebijakan lalu lintas maka perlu dilakukan identifikasi permasalahan yang berkaitan dengan lalu lintas. Permasalahan yang ada pada identifikasi pertama yaitu rendahnya partisipasi masyarakat dalam penertiban berlalulintas, minimnya pengetahuan masyarakat terhadap peraturan lalu lintas yang berlaku di Indonesia, kurangnya kesadaran masyarakat untuk mencari tahu peraturan lalu lintas. Identifikasi kedua adalah tingginya angka kecelakaan lalu lintas baik pada persimpangan lampu lalu lintas maupun pada jalan raya, keselamatan para pengendara dan para pejalan kaki yg menjadi terancam. Selanjutnya sebagai identifikasi ketiga yaitu kemacetan lalu lintas akibat dari masyarakat yang enggan untuk berjalan kaki dan kebiasaan melanggar peraturan lalu lintas yang biasa kemudian menjadi budaya melanggar peraturan.

Berkaitan dengan tiga identifikasi permasalahan tersebut maka peneliti menggagas untuk menganalisis kebijakan lalu lintas di Kota Bandar Lampung ini berdasarkan asas-asas yang peneliti kategorikan sebagai kebijakan berbasis *human and social value*. Yaitu kebijakan yang mendasarkan pada nilai-nilai manusia dan masyarakat. Adapun uraian dari nilai-nilai yang sepatutnya menjadi acuan kebijakan lalu lintas tersebut adalah:

1. Asas transparan adalah keterbukaan dalam penyelenggaraan Lalu Lintas kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangan Lalu Lintas.
2. Asas akuntabel adalah penyelenggaraan Lalu Lintas yang dapat dipertanggungjawabkan.
3. Asas berkelanjutan adalah penjaminan kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis laik kendaraan dan rencana umum pembangunan serta pengembangan Jaringan Lalu Lintas.
4. Asas partisipatif adalah pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan

kecelakaan, dan pelaporan atas peristiwa yang terkait dengan Lalu Lintas.

5. asas bermanfaat adalah semua kegiatan penyelenggaraan Lalu Lintas yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.
6. Asas efisien dan efektif adalah pelayanan dalam penyelenggaraan Lalu Lintas yang dilakukan oleh setiap pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna.
7. Asas seimbang adalah penyelenggaraan Lalu Lintas yang harus dilaksanakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban Pengguna Jasa dan penyelenggara.
8. Asas terpadu adalah penyelenggaraan pelayanan Lalu Lintas yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan kesalingbergantungan kewenangan dan tanggung jawab antar instansi pembina.
9. Asas mandiri adalah upaya penyelenggaraan Lalu Lintas melalui pengembangan dan pemberdayaan sumber daya nasional.

Berdasarkan kebijakan tersebut diatas maka untuk mencapai solusi dalam rangka mengurai kemacetan lantas maka diambil langkah dengan cara membuat kebijakan yg berhubungan dengan lantas dalam hal ini teori rekayasa lantas. Nilai-nilai *human and social value*.

Mendapatkan tujuan dan arah kebijakan dengan human social value merupakan tujuan dan arah kebijakan yang berbasis partisipasi dan kesadaran masyarakat. Dengan keluaran model kebijakan lalu lintas dipandang dalam perspektif hukum dan social, merupakan gagasan bentuk kebijakan yang didasarkan pada nilai-nilai social masyarakat yang beracuan pada asas-asas (partisipatif, bermanfaat, efisien dan efektif, seimbang, terpadu, mandiri, berkelanjutan, transparan). Gagasan peneliti terkait model kebijakan lalu lintas human and social value tersebut memberikan harapan dan tujuan capaian dari penelitian ini yaitu menjadikan Kota Bandar

Lampung sebagai Kota Etika, yang dapat menjadi contoh tata tertib berlalulintas yang didukung dengan dorongan kesadaran dan partisipasi masyarakatnya dalam mematuhi seluruh kebijakan dan peraturan berlalulintas di Kota Bandar Lampung.

# BAB V

## PENUTUP

---

### A. Kesimpulan

1. Model kebijakan human social value merupakan tujuan dan arah kebijakan yang berbasis partisipasi dan kesadaran masyarakat. Dengan keluaran model kebijakan lalu lintas dipandang dalam perspektif hukum dan social, merupakan gagasan bentuk kebijakan yang didasarkan pada nilai-nilai social masyarakat yang beracuan pada asas-asas (partisipatif, bermanfaat, efisien dan efektif, seimbang, terpadu, mandiri, berkelanjutan, transparan).
2. Gagasan peneliti terkait model kebijakan lalu lintas human and social value tersebut memberikan harapan dan tujuan capaian dari penelitian ini yaitu menjadikan Kota Bandar Lampung sebagai Kota Etika, yang dapat menjadi contoh tata tertib berlalulintas yang didukung dengan dorongan kesadaran dan partisipasi masyarakatnya dalam mematuhi seluruh kebijakan dan peraturan berlalulintas di Kota Bandar Lampung.

### B. Saran

1. Hendaknya masyarakat membangun budaya santun berlalu lintas, yang saat menjadi salah satu problem bangsa ini karena kesadaran masyarakat untuk berdisiplin masih rendah. Banyak dari mereka tidak menyadari bahwa kesadaran berdisiplin akan kembali kepada kenyamanan mereka juga dalam menikmati jasa. Membentuk budaya santun berlalu lintas sangat menentukan karakter suatu bangsa.

2. Adanya upaya terpadu dalam bentuk Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mulai dari tingkat nasional, provinsi, hingga kabupaten/kota. Dimunculkannya manajemen dan rekayasa lalu lintas, manajemen kebutuhan lalu lintas, pusat kendali sistem informasi dan komunikasi lalu lintas, diharuskannya agar pembangunan mempunyai analisis dampak lalu lintas dan pengaitan isu lingkungan yang memang menjadi permasalahan yang cukup sensitif dibicarakan baik ditingkat global maupun regional. Serta pemberian sanksi yang jelas dan tegas, baik dari segi sanksi pidana maupun administratif.

# DAFTAR PUSTAKA

---

## A. BUKU-BUKU

- C.S.T. Kansil dan Christine S.T. Kansil. 1995. *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*. Rineka Cipta. Jakarta.
- Eugen Ehrlich. 1936. *Fundamental Principles of The Sociology of Law*, Walter L. Moll trans.
- Karunamay Basu. 1925. *The Modern Theories of Jurisprudence*, Calcuta: University of Calcuta.
- Hilaire McCoubrey and Nigel D. White. 1996. *Textbook on Jurisprudence*, London: Blackstone Press Limited.
- L.A.Hart (ed), J. Bentham. 1970. *Law in General*, London: Athlone Press.
- John Austin. 1995. *The Province of Jurisprudence Determined*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Iskandar Z. Hifnie. 2008. *Upaya Mengurangi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung*, Jurnal Sains dan Inovasi IV(1)
- Leksmono Suryo Putranto. 2016. *rekayasa lalu lintas*, Jakarta.
- Naping, 2010. "budaya tertib lalu lintas", channel vol.4.
- Paulus B. Adiputra. 2010. *Hukum dan Etik Berlalu Lintas* , artikel Ilmiah.
- Rahardjo Adisasmita dan Sakti Adji Adisasmita. 2011. *Manajemen Transportasi Darat*, Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Robert J Kodoatie. 2005. *Pengantar Manajemen dan Rekayasa Infrastruktur*. Yogyakarta, Pustaka Pelajar
- Sakti Adji Adisasmita. 2011. *Jaringan Transportasi teori dan analisis*, Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Satjipto Rahardjo. 2006. *Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bhakti, Bandung

## **B. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN**

Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi

Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor

Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Pemeriksaan Kendaraan

## **C. SUMBER LAINNYA**

Agus Iskandar, 2014, *Analisis Kebijakan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung Dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas Melalui Operasionalisasi Bus Rapid Transit (Studi di Kota Bandar Lampung)*, Pranata Hukum, Bandar Lampung

Ashdi I.diab, 2014, "peranan hukum sebagai sosial control, social enginerring dan social welfare, jurnal AL-Adi, Vol.7, 2, 2014.

Dedi Firdaus, 2006, *Pola Kemacetan Lalu Lintas di Pusat Kota Bandar Lampung*, Tesis

Joseph Dainow, 1966-1967, *The Civil Law and The Common Law: Some Points of Comparison*, The Americal Journal of Comparative Law, Vol. 15, No. 3.

Luis Kutner, 1972, *Savigny: German Lawguver*, Marquette Law Review, Vol. 55, Issue 2 Spring.

Martin Kryger. 1986. *Law as Tradition*, Journal of Law and Philosophy, Vol. 5 No. 2 August.

Mathias Reimann, 1989, *The Historical School Against Codification: Savigny, Carter, and the Defeat of the New York Civil Code*, American Journal of Comparative Law, Vol. 37.

Soni Sadono, 2016, *Budaya tertib berlalu-lintas "kajian fenomenologis atas masyarakat pengendara sepeda motor dikota bandung*, Vol.4, No.1.

Steven Winduo, *Costumary Law is A Living Law*, [www.ichcap.org](http://www.ichcap.org)

Vincy Fon and Fransico Parisi, *Judicial Precedent in Civil Law System: A dynamic*

*Analysis, Inter- national Review of Law and Economics, (2006).*  
*[http://feriansyach.wordpress.com/sejarah-singkat-regulasi-lalulintas-  
dan-angkutan-jalan-di-indonesia/](http://feriansyach.wordpress.com/sejarah-singkat-regulasi-lalulintas-dan-angkutan-jalan-di-indonesia/)*  
*[http://www.salamedukasi.com/2014/09/etika-dan-tata-cara-  
berlalulintas di.html](http://www.salamedukasi.com/2014/09/etika-dan-tata-cara-berlalulintas-di.html)*  
*<https://bandarlampungkota.bps.go.id/>*  
*[https://bandarlampungkota.go.id/new/?page\\_id=13](https://bandarlampungkota.go.id/new/?page_id=13)*  
*<https://bandarlampungkota.go.id/sekilas-kota/>*  
*[https://yogapermanawijaya.wordpress.com/2014/05/18/hakekatnila  
i-dan-moral-serta-sosialisasinya-dalam-kehidupanmanusia/](https://yogapermanawijaya.wordpress.com/2014/05/18/hakekatnila-i-dan-moral-serta-sosialisasinya-dalam-kehidupanmanusia/)*



LAMPIRAN

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 22

TAHUN 2009

TENTANG

LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b. bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah;
- c. bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara;
- d. bahwa Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru;
- e. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c, dan huruf d perlu membentuk Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

Mengingat . . .

Mengingat : Pasal 5 ayat (1) serta Pasal 20 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

Dengan Persetujuan Bersama

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT REPUBLIK INDONESIA DAN

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : UNDANG-UNDANG TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Undang-Undang ini yang dimaksud dengan:

1. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.
2. Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan.
3. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
4. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian Simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

5. Simpul . . .

5. Simpul adalah tempat yang diperuntukkan bagi pergantian antarmoda dan intermoda yang berupa Terminal, stasiun kereta api, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau, dan/atau bandar udara.
6. 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.
7. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.
8. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.
9. Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.
10. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.
11. Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.
12. 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.
13. Terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.
14. Halte adalah tempat pemberhentian Kendaraan Bermotor Umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
15. Parkir . . .

15. Parkir adalah keadaan Kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya.
16. Berhenti adalah keadaan Kendaraan tidak bergerak untuk sementara dan tidak ditinggalkan pengemudinya.
17. 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.
18. 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.
19. 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.
20. 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.
21. Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.
22. Pengguna Jasa adalah perseorangan atau badan hukum yang menggunakan jasa Perusahaan Angkutan Umum.
23. Pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi.
24. Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.
25. Penumpang ...

25. Penumpang adalah orang yang berada di Kendaraan selain Pengemudi dan awak Kendaraan.
26. Pejalan Kaki adalah setiap orang yang berjalan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
27. Pengguna Jalan adalah orang yang menggunakan Jalan untuk berlalu lintas.
28. Dana Preservasi Jalan adalah dana yang khusus digunakan untuk kegiatan pemeliharaan, rehabilitasi, dan rekonstruksi Jalan secara berkelanjutan sesuai dengan standar yang ditetapkan.
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. 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.
31. Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, Kendaraan, Jalan, dan/atau lingkungan.
32. Ketertiban Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap Pengguna Jalan.
33. Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di Jalan.
34. Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sekumpulan subsistem yang saling berhubungan dengan melalui penggabungan, pemrosesan, penyimpanan, dan pendistribusian data yang terkait dengan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

35. Penyidik ...

35. Penyidik adalah pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan.
36. Penyidik Pembantu adalah pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia yang karena diberi wewenang tertentu dapat melakukan tugas penyidikan yang diatur dalam Undang-Undang ini.
37. Pemerintah Pusat, selanjutnya disebut Pemerintah, adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan pemerintahan negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
38. Pemerintah Daerah adalah gubernur, bupati/walikota, dan perangkat daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah.
39. Menteri adalah pembantu Presiden yang memimpin kementerian negara dan bertanggung jawab atas urusan pemerintahan di bidang Jalan, bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bidang industri, bidang pengembangan teknologi, atau bidang pendidikan dan pelatihan.
40. Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah pemimpin Kepolisian Negara Republik Indonesia dan penanggung jawab penyelenggaraan fungsi kepolisian yang meliputi bidang keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.

## BAB II

### ASAS DAN TUJUAN

#### Pasal 2

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan memperhatikan:

- a. asas transparan;
- b. asas akuntabel;
- c. asas berkelanjutan;
- d. asas . . .

- d. asas partisipatif;
- e. asas bermanfaat;
- f. asas efisien dan efektif;
- g. asas seimbang;
- h. asas terpadu; dan
- i. asas mandiri.

### Pasal 3

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan:

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

## BAB III

### RUANG LINGKUP KEBERLAKUAN UNDANG-UNDANG

#### Pasal 4

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

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

BAB IV . . .

BAB IV  
PEMBINAAN

Pasal 5

- (1) Negara bertanggung jawab atas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan pembinaannya dilaksanakan oleh Pemerintah.
- (2) Pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
  - a. perencanaan;
  - b. pengaturan;
  - c. pengendalian; dan
  - d. pengawasan.
- (3) Pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaksanakan oleh instansi pembina sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya yang meliputi:
  - a. urusan pemerintahan di bidang Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
  - b. urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
  - c. urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang industri;
  - d. urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi; dan
  - e. urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pasal 6 . . .

## Pasal 6

- (1) Pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan oleh instansi pembina sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (3) meliputi:
  - a. penetapan sasaran dan arah kebijakan pengembangan sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan nasional;
  - b. penetapan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berlaku secara nasional;
  - c. penetapan kompetensi pejabat yang melaksanakan fungsi di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara nasional;
  - d. pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, pemberian izin, dan bantuan teknis kepada pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota; dan
  - e. pengawasan terhadap pelaksanaan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah.
- (2) Dalam melaksanakan pembinaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pemerintah dapat menyerahkan sebagian urusannya kepada pemerintah provinsi dan/atau pemerintah kabupaten/kota.
- (3) Urusan pemerintah provinsi dalam melakukan pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi:
  - a. penetapan sasaran dan arah kebijakan sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi dan kabupaten/kota yang jaringannya melampaui batas wilayah kabupaten/kota;
  - b. pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, dan izin kepada perusahaan angkutan umum di provinsi; dan
  - c. pengawasan terhadap pelaksanaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi.
- (4) Urusan pemerintah kabupaten/kota dalam melakukan pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi:
  - a. penetapan sasaran dan arah kebijakan sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota yang jaringannya berada di wilayah kabupaten/kota;

b. pemberian . . .

- b. pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, dan izin kepada perusahaan angkutan umum di kabupaten/kota; dan
- c. pengawasan terhadap pelaksanaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota.

## BAB V

### PENYELENGGARAAN

#### Pasal 7

- (1) Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat.
- (2) Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi instansi masing-masing meliputi:
  - a. urusan pemerintahan di bidang Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
  - b. urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
  - c. urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang industri;
  - d. urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi; dan
  - e. urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pasal 8 . . .

## Pasal 8

Penyelenggaraan di bidang Jalan meliputi kegiatan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan prasarana Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat

(2) huruf a, yaitu:

- a. inventarisasi tingkat pelayanan Jalan dan permasalahannya;
- b. penyusunan rencana dan program pelaksanaannya serta penetapan tingkat pelayanan Jalan yang diinginkan;
- c. perencanaan, pembangunan, dan optimalisasi pemanfaatan ruas Jalan;
- d. perbaikan geometrik ruas Jalan dan/atau persimpangan Jalan;
- e. penetapan kelas Jalan pada setiap ruas Jalan;
- f. uji kelaikan fungsi Jalan sesuai dengan standar keamanan dan keselamatan berlalu lintas; dan
- g. pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang prasarana Jalan.

## Pasal 9

Penyelenggaraan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf b meliputi:

- a. penetapan rencana umum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- b. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas;
- c. persyaratan teknis dan laik jalan Kendaraan Bermotor;
- d. perizinan angkutan umum;
- e. pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- f. pembinaan sumber daya manusia penyelenggara sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
- g. penyidikan terhadap pelanggaran perizinan angkutan umum, persyaratan teknis dan kelaikan Jalan Kendaraan Bermotor yang memerlukan keahlian dan/atau peralatan khusus yang dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Undang-Undang ini.

Pasal 10 . . .

## Pasal 10

Penyelenggaraan di bidang industri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf c meliputi:

- a. penyusunan rencana dan program pelaksanaan pengembangan industri Kendaraan Bermotor;
- b. pengembangan industri perlengkapan Kendaraan Bermotor yang menjamin Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
- c. pengembangan industri perlengkapan Jalan yang menjamin Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

## Pasal 11

Penyelenggaraan di bidang pengembangan teknologi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf d meliputi:

- a. penyusunan rencana dan program pelaksanaan pengembangan teknologi Kendaraan Bermotor;
- b. pengembangan teknologi perlengkapan Kendaraan Bermotor yang menjamin Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
- c. pengembangan teknologi perlengkapan Jalan yang menjamin Ketertiban dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

## Pasal 12

Penyelenggaraan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf e meliputi:

- a. pengujian dan penerbitan Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor;
- b. pelaksanaan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor;
- c. pengumpulan, pemantauan, pengolahan, dan penyajian data Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- d. pengelolaan pusat pengendalian Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- e. pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli Lalu Lintas;

f. penegakan . . .

- f. penegakan hukum yang meliputi penindakan pelanggaran dan penanganan Kecelakaan Lalu Lintas;
- g. pendidikan berlalu lintas;
- h. pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas; dan
- i. pelaksanaan manajemen operasional Lalu Lintas.

### Pasal 13

- (1) Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) dilakukan secara terkoordinasi.
- (2) Koordinasi Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (3) Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertugas melakukan koordinasi antarinstansi penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan dan menyelesaikan masalah Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (4) Keanggotaan forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) terdiri atas unsur pembina, penyelenggara, akademisi, dan masyarakat.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur dengan peraturan pemerintah.

## BAB VI

### JARINGAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

#### Bagian Kesatu

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

### Pasal 14

- (1) Untuk mewujudkan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terpadu dilakukan pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk menghubungkan semua wilayah di daratan.
- (2) Pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berpedoman pada Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesuai dengan kebutuhan.

(3) Rencana . . .

- (3) Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
  - a. Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nasional;
  - b. Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi; dan
  - c. Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten/Kota.

#### Pasal 15

- (1) Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (3) huruf a disusun secara berkala dengan mempertimbangkan kebutuhan transportasi dan ruang kegiatan berskala nasional.
- (2) Proses penyusunan dan penetapan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memperhatikan Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional.
- (3) Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nasional memuat:
  - a. prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan lingkup nasional;
  - b. arah dan kebijakan peranan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan nasional dalam keseluruhan moda transportasi;
  - c. rencana lokasi dan kebutuhan Simpul nasional; dan
  - d. rencana kebutuhan Ruang Lalu Lintas nasional.

#### Pasal 16

- (1) Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (3) huruf b disusun secara berkala dengan mempertimbangkan kebutuhan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan ruang kegiatan berskala provinsi.
- (2) Proses penyusunan dan penetapan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan memperhatikan:
  - a. Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional;
  - b. Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi; dan

c. Rencana . . .

- c. Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nasional.
- (3) Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi memuat:
- a. prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan lingkup provinsi;
  - b. arah dan kebijakan peranan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi dalam keseluruhan moda transportasi;
  - c. rencana lokasi dan kebutuhan Simpul provinsi; dan
  - d. rencana kebutuhan Ruang Lalu Lintas provinsi.

#### Pasal 17

- (1) Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten/Kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (3) huruf c disusun secara berkala dengan mempertimbangkan kebutuhan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta ruang kegiatan berskala kabupaten/kota.
- (2) Proses penyusunan dan penetapan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten/Kota 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 Kabupaten/Kota.
- (3) Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten/Kota memuat:
- a. prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan lingkup kabupaten/kota;
  - b. arah dan kebijakan peranan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota dalam keseluruhan moda transportasi;
  - c. rencana lokasi dan kebutuhan Simpul kabupaten/kota; dan

d. rencana . . .

d. rencana kebutuhan Ruang Lalu Lintas kabupaten/kota.

#### Pasal 18

Ketentuan lebih lanjut mengenai penyusunan dan penetapan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur dengan peraturan pemerintah.

#### Bagian Kedua Ruang Lalu Lintas

#### Paragraf 1

#### Kelas Jalan

#### Pasal 19

- (1) Jalan dikelompokkan dalam beberapa kelas berdasarkan:
  - a. fungsi dan intensitas Lalu Lintas guna kepentingan pengaturan penggunaan Jalan dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
  - b. daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat dan dimensi Kendaraan Bermotor.
  
- (2) Pengelompokan Jalan menurut kelas Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
  - a. jalan kelas I, yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton;
  - b. jalan kelas II, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton;

c. jalan . . .

- c. jalan kelas III, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton; dan
  - d. jalan kelas khusus, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 (sepuluh) ton.
- (3) Dalam keadaan tertentu daya dukung jalan kelas III sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c dapat ditetapkan muatan sumbu terberat kurang dari 8 (delapan) ton.
  - (4) Kelas jalan berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan diatur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang Jalan.
  - (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai jalan kelas khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf d diatur dengan peraturan pemerintah.

#### Pasal 20

- (1) Penetapan kelas jalan pada setiap ruas jalan dilakukan oleh:
  - a. Pemerintah, untuk jalan nasional;
  - b. pemerintah provinsi, untuk jalan provinsi;
  - c. pemerintah kabupaten, untuk jalan kabupaten; atau
  - d. pemerintah kota, untuk jalan kota.
- (2) Kelas jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai pengelompokan kelas jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 dan tata cara penetapan kelas jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan peraturan pemerintah.

Paragraf 2 . . .

## Paragraf 2

### Penggunaan dan Perlengkapan Jalan Pasal

21

- (1) Setiap Jalan memiliki batas kecepatan paling tinggi yang ditetapkan secara nasional.
- (2) Batas kecepatan paling tinggi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan berdasarkan kawasan permukiman, kawasan perkotaan, jalan antarkota, dan jalan bebas hambatan.
- (3) Atas pertimbangan keselamatan atau pertimbangan khusus lainnya, Pemerintah Daerah dapat menetapkan batas kecepatan paling tinggi setempat yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas.
- (4) Batas kecepatan paling rendah pada jalan bebas hambatan ditetapkan dengan batas absolut 60 (enam puluh) kilometer per jam dalam kondisi arus bebas.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai batas kecepatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan peraturan pemerintah.

## Pasal 22

- (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, instansi yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta Kepolisian Negara Republik Indonesia.

(6) Hasil . . .

- (6) Hasil uji kelaikan fungsi Jalan wajib dipublikasikan dan ditindaklanjuti oleh penyelenggara Jalan, instansi yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan/atau Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- (7) Uji kelaikan fungsi Jalan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

#### Pasal 23

- (1) Penyelenggara Jalan dalam melaksanakan preservasi Jalan dan/atau peningkatan kapasitas Jalan wajib menjaga Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (2) Penyelenggara Jalan dalam melaksanakan kegiatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berkoordinasi dengan instansi yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Kepolisian Negara Republik Indonesia.

#### Pasal 24

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

#### Pasal 25

- (1) Setiap Jalan yang digunakan untuk Lalu Lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan Jalan berupa:
  - a. Rambu Lalu Lintas;
  - b. Marka Jalan;
  - c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
  - d. alat penerangan Jalan;
  - e. alat pengendali dan pengamanan Pengguna Jalan;
  - f. alat . . .

- f. alat pengawasan dan pengamanan Jalan;
  - g. fasilitas untuk sepeda, Pejalan Kaki, dan penyandang cacat; dan
  - h. fasilitas pendukung kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berada di Jalan dan di luar badan Jalan.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai perlengkapan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan pemerintah.

#### Pasal 26

- (1) Penyediaan perlengkapan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 ayat (1) diselenggarakan oleh:
- a. Pemerintah untuk jalan nasional;
  - b. pemerintah provinsi untuk jalan provinsi;
  - c. pemerintah kabupaten/kota untuk jalan kabupaten/kota dan jalan desa; atau
  - d. badan usaha jalan tol untuk jalan tol.
- (2) Penyediaan perlengkapan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

#### Pasal 27

- (1) Perlengkapan Jalan pada jalan lingkungan tertentu disesuaikan dengan kapasitas, intensitas, dan volume Lalu Lintas.
- (2) Ketentuan mengenai pemasangan perlengkapan Jalan pada jalan lingkungan tertentu diatur dengan peraturan daerah.

#### Pasal 28

- (1) Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi Jalan.
- (2) Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi perlengkapan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 ayat (1).

Bagian Ketiga . . .

Bagian Ketiga  
Dana Preservasi Jalan

Pasal 29

- (1) Untuk mendukung pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar, kondisi Jalan harus dipertahankan.
- (2) Untuk mempertahankan kondisi Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diperlukan Dana Preservasi Jalan.
- (3) Dana Preservasi Jalan digunakan khusus untuk kegiatan pemeliharaan, rehabilitasi, dan rekonstruksi Jalan.
- (4) Dana Preservasi Jalan dapat bersumber dari Pengguna Jalan dan pengelolaannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 30

Pengelolaan Dana Preservasi Jalan harus dilaksanakan berdasarkan prinsip berkelanjutan, akuntabilitas, transparansi, keseimbangan, dan kesesuaian.

Pasal 31

Dana Preservasi Jalan dikelola oleh unit pengelola Dana Preservasi Jalan yang bertanggung jawab kepada Menteri di bidang Jalan.

Pasal 32

Ketentuan mengenai organisasi dan tata kerja unit pengelola Dana Preservasi Jalan diatur dengan peraturan Presiden.

Bagian Keempat

Terminal

Paragraf 1

Fungsi, Klasifikasi, dan Tipe Terminal

Pasal 33

- (1) Untuk menunjang kelancaran perpindahan orang dan/atau barang serta keterpaduan intramoda dan antarmoda di tempat tertentu, dapat dibangun dan diselenggarakan Terminal.

(2) Terminal ...

- (2) Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa Terminal penumpang dan/atau Terminal barang.

#### Pasal 34

- (1) Terminal penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 ayat (2) menurut pelayanannya dikelompokkan dalam tipe A, tipe B, dan tipe C.
- (2) Setiap tipe sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibagi dalam beberapa kelas berdasarkan intensitas Kendaraan yang dilayani.

#### Pasal 35

Untuk kepentingan sendiri, badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan swasta dapat membangun Terminal barang sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

#### Pasal 36

Setiap Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek wajib singgah di Terminal yang sudah ditentukan, kecuali ditetapkan lain dalam izin trayek.

#### Paragraf 2

#### Penetapan Lokasi Terminal

#### Pasal 37

- (1) Penentuan lokasi Terminal dilakukan dengan memperhatikan rencana kebutuhan Terminal yang merupakan bagian dari Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (2) Penetapan lokasi Terminal dilakukan dengan memperhatikan:
- a. tingkat aksesibilitas Pengguna Jasa angkutan;
  - b. kesesuaian lahan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi, dan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota;
  - c. kesesuaian . . .

- c. kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau kinerja jaringan Jalan, jaringan trayek, dan jaringan lintas;
- d. kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau pusat kegiatan;
- e. keserasian dan keseimbangan dengan kegiatan lain;
- f. permintaan angkutan;
- g. kelayakan teknis, finansial, dan ekonomi;
- h. Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan/atau
- i. kelestarian lingkungan hidup.

### Paragraf 3

#### Fasilitas Terminal

#### Pasal 38

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

### Paragraf 4

#### Lingkungan Kerja Terminal

#### Pasal 39

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

- (3) Lingkungan kerja Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan peraturan daerah kabupaten/kota, khusus Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta ditetapkan dengan Peraturan Daerah Provinsi.

#### Paragraf 5

#### Pembangunan dan Pengoperasian Terminal

#### Pasal 40

- (1) Pembangunan Terminal harus dilengkapi dengan:
- rancang bangun;
  - buku kerja rancang bangun;
  - rencana induk Terminal;
  - analisis dampak Lalu Lintas; dan
  - analisis mengenai dampak lingkungan.
- (2) Pengoperasian Terminal meliputi kegiatan:
- perencanaan;
  - pelaksanaan; dan
  - pengawasan operasional Terminal.

#### Pasal 41

- (1) Setiap penyelenggara Terminal wajib memberikan pelayanan jasa Terminal sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan.
- (2) Pelayanan jasa Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan retribusi yang dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

#### Paragraf 6

#### Pengaturan Lebih Lanjut

#### Pasal 42

Ketentuan lebih lanjut mengenai fungsi, klasifikasi, tipe, penetapan lokasi, fasilitas, lingkungan kerja, pembangunan, dan pengoperasian Terminal diatur dengan peraturan pemerintah.

Bagian Kelima . . .

Bagian Kelima  
Fasilitas Parkir

Pasal 43

- (1) Penyediaan fasilitas Parkir untuk umum hanya dapat diselenggarakan di luar Ruang Milik Jalan sesuai dengan izin yang diberikan.
- (2) Penyelenggaraan fasilitas Parkir di luar Ruang Milik Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan oleh perseorangan warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia berupa:
  - a. usaha khusus perparkiran; atau
  - b. penunjang usaha pokok.
- (3) Fasilitas Parkir di dalam Ruang Milik Jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai Pengguna Jasa fasilitas Parkir, perizinan, persyaratan, dan tata cara penyelenggaraan fasilitas dan Parkir untuk umum diatur dengan peraturan pemerintah.

Pasal 44

Penetapan lokasi dan pembangunan fasilitas Parkir untuk umum dilakukan oleh Pemerintah Daerah dengan memperhatikan:

- a. rencana umum tata ruang;
- b. analisis dampak lalu lintas; dan
- c. kemudahan bagi Pengguna Jasa.

Bagian Keenam  
Fasilitas Pendukung

Pasal 45

- (1) Fasilitas pendukung penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi:
  - a. trotoar;

b. lajur . . .

- 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) diselenggarakan oleh:
- a. Pemerintah untuk jalan nasional;
  - b. pemerintah provinsi untuk jalan provinsi;
  - c. pemerintah kabupaten untuk jalan kabupaten dan jalan desa;
  - d. pemerintah kota untuk jalan kota; dan
  - e. badan usaha jalan tol untuk jalan tol.

#### Pasal 46

- (1) Pemerintah dalam melaksanakan pembangunan, pengelolaan, dan pemeliharaan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 45 ayat (2) dapat bekerja sama dengan pihak swasta.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai pembangunan, pengelolaan, pemeliharaan, serta spesifikasi teknis fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur dengan peraturan pemerintah.

### BAB VII

#### KENDARAAN

##### Bagian Kesatu

##### Jenis dan Fungsi Kendaraan Pasal

#### 47

- (1) Kendaraan terdiri atas:
- a. Kendaraan Bermotor; dan
  - b. Kendaraan Tidak Bermotor.
- (2) Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dikelompokkan berdasarkan jenis:
- a. sepeda motor;
  - b. mobil ...

- b. mobil penumpang;
  - c. mobil bus;
  - d. mobil barang; dan
  - e. kendaraan khusus.
- (3) Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, huruf c, dan huruf d dikelompokkan berdasarkan fungsi:
- a. Kendaraan Bermotor perseorangan; dan
  - b. Kendaraan Bermotor Umum.
- (4) Kendaraan Tidak Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dikelompokkan dalam:
- a. Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang; dan
  - b. Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga hewan.

## Bagian Kedua

### Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor

#### Pasal 48

- (1) Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
- (2) Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
- a. susunan;
  - b. perlengkapan;
  - c. ukuran;
  - d. karoseri;
  - e. rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya;
  - f. pemuatan;
  - g. penggunaan;
  - h. penggandengan Kendaraan Bermotor; dan/atau
  - i. penempelan Kendaraan Bermotor.
- (3) Persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh kinerja minimal Kendaraan Bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas:
- a. emisi gas buang;
  - b. kebisingan ...

- b. kebisingan suara;
  - c. efisiensi sistem rem utama;
  - d. efisiensi sistem rem parkir;
  - e. kincup roda depan;
  - f. suara klakson;
  - g. daya pancar dan arah sinar lampu utama;
  - h. radius putar;
  - i. akurasi alat penunjuk kecepatan;
  - j. kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban; dan
  - k. kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat Kendaraan.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) diatur dengan peraturan pemerintah.

### Bagian Ketiga Pengujian

#### Kendaraan Bermotor

##### Pasal 49

- (1) Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di Jalan wajib dilakukan pengujian.
- (2) Pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
- a. uji tipe; dan
  - b. uji berkala.

##### Pasal 50

- (1) Uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 ayat (2) huruf a wajib dilakukan bagi setiap Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan, yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri, serta modifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe.
- (2) Uji tipe sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
- a. pengujian fisik untuk pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan yang dilakukan terhadap landasan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Bermotor dalam keadaan lengkap; dan
  - b. penelitian . . .

- b. penelitian rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor yang dilakukan terhadap rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi tipenya.
- (3) Uji tipe sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh unit pelaksana uji tipe Pemerintah.
  - (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai uji tipe dan unit pelaksana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (3) diatur dengan peraturan pemerintah.

#### Pasal 51

- (1) Landasan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Bermotor dalam keadaan lengkap yang telah lulus uji tipe diberi sertifikat lulus uji tipe.
- (2) Rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan modifikasi tipe Kendaraan Bermotor yang telah lulus uji tipe diterbitkan surat keputusan pengesahan rancang bangun dan rekayasa.
- (3) Penanggung jawab pembuatan, perakitan, pengimporan landasan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Bermotor dalam keadaan lengkap, rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan dan kereta tempelan, serta Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi harus mendaftarkan tipe produksinya.
- (4) Sebagai bukti telah dilakukan registrasi tipe produksi sebagaimana dimaksud pada ayat (3), diberikan tanda bukti sertifikat registrasi uji tipe.
- (5) Sebagai jaminan kesesuaian spesifikasi teknik seri produksinya terhadap sertifikat uji tipe, dilakukan uji sampel oleh unit pelaksana uji tipe Pemerintah.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai modifikasi dan uji tipe diatur dengan peraturan pemerintah.

Pasal 52 . . .

## Pasal 52

- (1) Modifikasi Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dapat berupa modifikasi dimensi, mesin, dan kemampuan daya angkut.
- (2) Modifikasi Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak boleh membahayakan keselamatan berlalu lintas, mengganggu arus lalu lintas, serta merusak lapis perkerasan/daya dukung jalan yang dilalui.
- (3) Setiap Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi sehingga mengubah persyaratan konstruksi dan material wajib dilakukan uji tipe ulang.
- (4) Bagi Kendaraan Bermotor yang telah diuji tipe ulang sebagaimana dimaksud pada ayat (3), harus dilakukan registrasi dan identifikasi ulang.

## Pasal 53

- (1) Uji berkala sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 ayat (2) huruf b 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 pemerintah kabupaten/kota;
  - b. unit pelaksana agen tunggal pemegang merek yang mendapat izin dari Pemerintah; atau
  - c. unit pelaksana pengujian swasta yang mendapatkan izin dari Pemerintah.

Pasal 54 ...

#### Pasal 54

- (1) Pemeriksaan dan pengujian fisik mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kendaraan khusus, kereta gandengan, dan kereta tempelan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 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 55 ...

## Pasal 55

- (1) Pengesahan hasil uji sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 ayat (2) huruf b diberikan oleh:
  - a. petugas yang memiliki kompetensi yang ditetapkan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atas usul gubernur untuk pengujian yang dilakukan oleh unit pelaksana pengujian pemerintah kabupaten/kota; dan
  - b. petugas swasta yang memiliki kompetensi yang ditetapkan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk pengujian yang dilakukan oleh unit pelaksana pengujian agen tunggal pemegang merek dan unit pelaksana pengujian swasta.
- (2) Kompetensi petugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan sertifikat tanda lulus pendidikan dan pelatihan.

## Pasal 56

Ketentuan lebih lanjut mengenai uji berkala sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53, Pasal 54, dan Pasal 55 diatur dengan peraturan pemerintah.

## Bagian Keempat

### Perlengkapan Kendaraan Bermotor

## Pasal 57

- (1) Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan wajib dilengkapi dengan perlengkapan Kendaraan Bermotor.
- (2) Perlengkapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bagi Sepeda Motor berupa helm standar nasional Indonesia.
- (3) Perlengkapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bagi Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih sekurang-kurangnya terdiri atas:
  - a. sabuk keselamatan;
  - b. ban cadangan;
  - c. segitiga ...

- c. segitiga pengaman;
  - d. dongkrak;
  - e. pembuka roda;
  - f. helm dan rompi pemantul cahaya bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih yang tidak memiliki rumah-rumah; dan
  - g. peralatan pertolongan pertama pada Kecelakaan Lalu Lintas.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai perlengkapan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) diatur dengan peraturan pemerintah.

#### Pasal 58

Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan dilarang memasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas.

#### Pasal 59

- (1) Untuk kepentingan tertentu, Kendaraan Bermotor dapat dilengkapi dengan lampu isyarat dan/atau sirene.
- (2) Lampu isyarat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas warna:
  - a. merah;
  - b. biru; dan
  - c. kuning.
- (3) Lampu isyarat warna merah atau biru sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dan huruf b serta sirene sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berfungsi sebagai tanda Kendaraan Bermotor yang memiliki hak utama.
- (4) Lampu isyarat warna kuning sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c berfungsi sebagai tanda peringatan kepada Pengguna Jalan lain.
- (5) Penggunaan lampu isyarat dan sirene sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) sebagai berikut:
  - a. lampu isyarat warna biru dan sirene digunakan untuk Kendaraan Bermotor petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia;
  - b. lampu . . .

- b. lampu isyarat warna merah dan sirene digunakan untuk Kendaraan Bermotor tahanan, pengawalan Tentara Nasional Indonesia, pemadam kebakaran, ambulans, palang merah, *rescue*, dan jenazah; dan
  - c. lampu isyarat warna kuning tanpa sirene digunakan untuk Kendaraan Bermotor patroli jalan tol, pengawasan sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perawatan dan pembersihan fasilitas umum, menderek Kendaraan, dan angkutan barang khusus.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan, prosedur, dan tata cara pemasangan lampu isyarat dan sirene sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan pemerintah.
- (7) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penggunaan lampu isyarat dan sirene sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

#### Bagian Kelima

#### Bengkel Umum Kendaraan Bermotor

#### Pasal 60

- (1) Bengkel umum Kendaraan Bermotor berfungsi untuk memperbaiki dan merawat Kendaraan Bermotor, wajib memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
- (2) Bengkel umum yang mempunyai akreditasi dan kualitas tertentu dapat melakukan pengujian berkala Kendaraan Bermotor.
- (3) Penyelenggaraan bengkel umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang industri.
- (4) Penyelenggaraan bengkel umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus mendapatkan izin dari pemerintah kabupaten/kota berdasarkan rekomendasi dari Kepolisian Negara Republik Indonesia.

(5) Pengawasan ...

- (5) Pengawasan terhadap bengkel umum Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh pemerintah kabupaten/kota.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan dan tata cara penyelenggaraan bengkel umum diatur dengan peraturan pemerintah.

Bagian Keenam Kendaraan  
Tidak Bermotor

Pasal 61

- (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) diatur dengan peraturan pemerintah.

Pasal 62

- (1) Pemerintah harus memberikan kemudahan berlalu lintas bagi pesepeda.

(2) Pesepeda . . .

- (2) Pesepeda berhak atas fasilitas pendukung keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam berlalu lintas.

#### Pasal 63

- (1) Pemerintah Daerah dapat menentukan jenis dan penggunaan Kendaraan Tidak Bermotor di daerahnya sesuai dengan karakteristik dan kebutuhan daerah.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai jenis dan penggunaan Kendaraan Tidak Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan daerah kabupaten/kota.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai jenis dan penggunaan Kendaraan Tidak Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang bersifat lintas kabupaten/kota diatur dengan peraturan daerah provinsi.

#### Bagian Ketujuh

#### Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor

#### Pasal 64

- (1) Setiap Kendaraan Bermotor wajib diregistrasikan.
- (2) Registrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
  - a. registrasi Kendaraan Bermotor baru;
  - b. registrasi perubahan identitas Kendaraan Bermotor dan pemilik;
  - c. registrasi perpanjangan Kendaraan Bermotor; dan/atau
  - d. registrasi pengesahan Kendaraan Bermotor.
- (3) Registrasi Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bertujuan untuk:
  - a. tertib administrasi;
  - b. pengendalian dan pengawasan Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Indonesia;
  - c. mempermudah penyidikan pelanggaran dan/atau kejahatan;
  - d. perencanaan ...

- d. perencanaan, operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
  - e. perencanaan pembangunan nasional.
- (4) Registrasi Kendaraan Bermotor dilaksanakan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia melalui sistem manajemen registrasi Kendaraan Bermotor.
  - (5) Data registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor merupakan bagian dari Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan digunakan untuk forensik kepolisian.
  - (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai registrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur dengan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

#### Pasal 65

- (1) Registrasi Kendaraan Bermotor baru sebagaimana dimaksud dalam Pasal 64 ayat (2) huruf a meliputi kegiatan:
  - a. registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan pemiliknya;
  - b. penerbitan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor; dan
  - c. penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor.
- (2) Sebagai bukti bahwa Kendaraan Bermotor telah diregistrasi, pemilik diberi Buku Pemilik Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor.

#### Pasal 66

Registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor untuk pertama kali harus memenuhi persyaratan:

- a. memiliki sertifikat registrasi uji tipe;
- b. memiliki bukti kepemilikan Kendaraan Bermotor yang sah; dan
- c. memiliki hasil pemeriksaan cek fisik Kendaraan Bermotor.

Pasal 67 . . .

#### Pasal 67

- (1) Registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor, pembayaran pajak Kendaraan Bermotor, dan pembayaran Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan secara terintegrasi dan terkoordinasi dalam Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap.
- (2) Sarana dan prasarana penyelenggaraan Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disediakan oleh Pemerintah Daerah.
- (3) Mekanisme penyelenggaraan Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap dikoordinasikan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan dan prosedur serta pelaksanaan Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan Presiden.

#### Pasal 68

- (1) Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan wajib dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor.
- (2) Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat data Kendaraan Bermotor, identitas pemilik, nomor registrasi Kendaraan Bermotor, dan masa berlaku.
- (3) Tanda Nomor Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat kode wilayah, nomor registrasi, dan masa berlaku.
- (4) Tanda Nomor Kendaraan Bermotor harus memenuhi syarat bentuk, ukuran, bahan, warna, dan cara pemasangan.
- (5) Selain Tanda Nomor Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat dikeluarkan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor khusus dan/atau Tanda Nomor Kendaraan Bermotor rahasia.
- (6) Ketentuan ...

- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor diatur dengan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

#### Pasal 69

- (1) Setiap Kendaraan Bermotor yang belum diregistrasi dapat dioperasikan di Jalan untuk kepentingan tertentu dengan dilengkapi Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor dan Tanda Coba Nomor Kendaraan Bermotor.
- (2) Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor dan Tanda Coba Nomor Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia kepada badan usaha di bidang penjualan, pembuatan, perakitan, atau impor Kendaraan Bermotor.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan dan tata cara pemberian dan penggunaan Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor dan Tanda Coba Nomor Kendaraan Bermotor diatur dengan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

#### Pasal 70

- (1) Buku Pemilik Kendaraan Bermotor berlaku selama kepemilikannya tidak dipindahtangankan.
- (2) Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor berlaku selama 5 (lima) tahun, yang harus dimintakan pengesahan setiap tahun.
- (3) Sebelum berakhirnya jangka waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (2), Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor wajib diajukan permohonan perpanjangan.

#### Pasal 71

- (1) Pemilik Kendaraan Bermotor wajib melaporkan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia jika:
  - a. bukti registrasi hilang atau rusak;
  - b. spesifikasi teknis dan/atau fungsi Kendaraan Bermotor diubah;
  - c. kepemilikan ...

- c. kepemilikan Kendaraan Bermotor beralih; atau
  - d. Kendaraan Bermotor digunakan secara terus- menerus lebih dari 3 (tiga) bulan di luar wilayah Kendaraan diregistrasi.
- (2) Pelaporan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, huruf b, dan huruf c disampaikan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia di tempat Kendaraan Bermotor tersebut terakhir diregistrasi.
  - (3) Pelaporan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d disampaikan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia di tempat Kendaraan Bermotor tersebut dioperasikan.

#### Pasal 72

- (1) Registrasi Kendaraan Bermotor Tentara Nasional Indonesia diatur dengan peraturan Panglima Tentara Nasional Indonesia dan dilaporkan untuk pendataan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- (2) Registrasi Kendaraan Bermotor Kepolisian Negara Republik Indonesia diatur dengan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- (3) Registrasi Kendaraan Bermotor perwakilan negara asing dan lembaga internasional diatur dengan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

#### Pasal 73

- (1) Kendaraan Bermotor Umum yang telah diregistrasi dapat dihapus dari daftar registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor Umum atas dasar:
  - a. permintaan pemilik Kendaraan Bermotor Umum; atau
  - b. usulan pejabat yang berwenang memberi izin angkutan umum.
- (2) Setiap Kendaraan Bermotor Umum yang tidak lagi digunakan sebagai angkutan umum wajib dihapuskan dari daftar registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor Umum.

Pasal 74 . . .

#### Pasal 74

- (1) Kendaraan Bermotor yang telah diregistrasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 64 ayat (1) dapat dihapus dari daftar registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor atas dasar:
  - a. permintaan pemilik Kendaraan Bermotor; atau
  - b. pertimbangan pejabat yang berwenang melaksanakan registrasi Kendaraan Bermotor.
- (2) Penghapusan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dapat dilakukan jika:
  - a. Kendaraan Bermotor rusak berat sehingga tidak dapat dioperasikan; atau
  - b. pemilik Kendaraan Bermotor tidak melakukan registrasi ulang sekurang-kurangnya 2 (dua) tahun setelah habis masa berlaku Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor.
- (3) Kendaraan Bermotor yang telah dihapus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak dapat diregistrasi kembali.

#### Pasal 75

Ketentuan lebih lanjut mengenai Buku Pemilik Kendaraan Bermotor, penghapusan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 70, Pasal 73, dan Pasal 74 diatur dengan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

### Bagian Kedelapan Sanksi Administratif

#### Pasal 76

- (1) Setiap orang yang melanggar ketentuan Pasal 53 ayat (1), Pasal 54 ayat (2) atau ayat (3), atau Pasal 60 ayat (3) dikenai sanksi administratif berupa:
  - a. peringatan tertulis;
  - b. pembayaran denda;
  - c. pembekuan izin; dan/atau
  - d. pencabutan izin.

(2) Setiap . . .

- (2) Setiap orang yang menyelenggarakan bengkel umum yang melanggar ketentuan Pasal 60 ayat (3) dikenai sanksi administratif berupa:
  - a. peringatan tertulis;
  - b. pembayaran denda; dan/atau
  - c. penutupan bengkel umum.
- (3) Setiap petugas pengesah swasta yang melanggar ketentuan Pasal 54 ayat (2) atau ayat (3) dikenai sanksi administratif berupa:
  - a. peringatan tertulis;
  - b. pembayaran denda;
  - c. pembekuan sertifikat pengesah; dan/atau
  - d. pencabutan sertifikat pengesah.
- (4) Setiap petugas penguji atau pengesah uji berkala yang melanggar ketentuan Pasal 54 ayat (2) atau ayat (3) dikenai sanksi administratif sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai kriteria dan tata cara pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) diatur dengan peraturan pemerintah.

## BAB VIII PENGEMUDI

### Bagian Kesatu Surat Izin Mengemudi

#### Paragraf 1 Persyaratan Pengemudi

#### Pasal 77

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan.

(2) Surat ...

- (2) Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas 2 (dua) jenis:
  - a. Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor perseorangan; dan
  - b. Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum.
- (3) Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi, calon Pengemudi harus memiliki kompetensi mengemudi yang dapat diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan atau belajar sendiri.
- (4) Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum, calon Pengemudi wajib mengikuti pendidikan dan pelatihan Pengemudi angkutan umum.
- (5) Pendidikan dan pelatihan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) hanya diikuti oleh orang yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi untuk Kendaraan Bermotor perseorangan.

#### Paragraf 2

#### Pendidikan dan Pelatihan Pengemudi

#### Pasal 78

- (1) Pendidikan dan pelatihan mengemudi diselenggarakan oleh lembaga yang mendapat izin dan terakreditasi dari Pemerintah.
- (2) Izin penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan mengemudi yang diberikan oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah.
- (3) Izin penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan mengemudi yang diberikan oleh Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaksanakan berdasarkan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Menteri yang membidangi sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- (4) Akreditasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Pemerintah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 79 ...

## Pasal 79

- (1) Setiap calon Pengemudi pada saat belajar mengemudi atau mengikuti ujian praktik mengemudi di Jalan wajib didampingi instruktur atau penguji.
- (2) Instruktur atau penguji sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bertanggung jawab atas pelanggaran dan/atau Kecelakaan Lalu Lintas yang terjadi saat calon Pengemudi belajar atau menjalani ujian.

## Paragraf 3

### Bentuk dan Penggolongan Surat Izin Mengemudi Pasal

## 80

Surat Izin Mengemudi untuk Kendaraan Bermotor perseorangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (2) huruf a digolongkan menjadi:

- a. Surat Izin Mengemudi A berlaku untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang perseorangan dengan jumlah berat yang diperbolehkan tidak melebihi 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram;
- b. Surat Izin Mengemudi B I berlaku untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang perseorangan dengan jumlah berat yang diperbolehkan lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram;
- c. Surat Izin Mengemudi B II berlaku untuk mengemudikan Kendaraan alat berat, Kendaraan penarik, atau Kendaraan Bermotor dengan menarik kereta tempelan atau gandengan perseorangan dengan berat yang diperbolehkan untuk kereta tempelan atau gandengan lebih dari 1.000 (seribu) kilogram;
- d. Surat Izin Mengemudi C berlaku untuk mengemudikan Sepeda Motor; dan
- e. Surat Izin Mengemudi D berlaku untuk mengemudikan kendaraan khusus bagi penyandang cacat.

## Pasal 81

- (1) Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77, setiap orang harus memenuhi persyaratan usia, administratif, kesehatan, dan lulus ujian.
- (2) Syarat . . .

- (2) Syarat usia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan paling rendah sebagai berikut:
  - a. usia 17 (tujuh belas) tahun untuk Surat Izin Mengemudi A, Surat Izin Mengemudi C, dan Surat Izin Mengemudi D;
  - b. usia 20 (dua puluh) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B I; dan
  - c. usia 21 (dua puluh satu) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B II.
- (3) Syarat administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
  - a. identitas diri berupa Kartu Tanda Penduduk;
  - b. pengisian formulir permohonan; dan
  - c. rumusan sidik jari.
- (4) Syarat kesehatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
  - a. sehat jasmani dengan surat keterangan dari dokter; dan
  - b. sehat rohani dengan surat lulus tes psikologis.
- (5) Syarat lulus ujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
  - a. ujian teori;
  - b. ujian praktik; dan/atau
  - c. ujian keterampilan melalui simulator.
- (6) Selain persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), ayat (3), ayat (4), dan ayat (5), setiap Pengemudi Kendaraan Bermotor yang akan mengajukan permohonan:
  - a. Surat Izin Mengemudi B I harus memiliki Surat Izin Mengemudi A sekurang-kurangnya 12 (dua belas) bulan; dan
  - b. Surat Izin Mengemudi B II harus memiliki Surat Izin Mengemudi B I sekurang-kurangnya 12 (dua belas) bulan.

Pasal 82 ...

## Pasal 82

Surat Izin Mengemudi untuk Kendaraan Bermotor Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (2) huruf b digolongkan menjadi:

- a. Surat Izin Mengemudi A Umum berlaku untuk mengemudikan kendaraan bermotor umum dan barang dengan jumlah berat yang diperbolehkan tidak melebihi 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram;
- b. Surat Izin Mengemudi B I Umum berlaku untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang umum dengan jumlah berat yang diperbolehkan lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram; dan
- c. Surat Izin Mengemudi B II Umum berlaku untuk mengemudikan Kendaraan penarik atau Kendaraan Bermotor dengan menarik kereta tempelan atau gandengan dengan berat yang diperbolehkan untuk kereta tempelan atau gandengan lebih dari 1.000 (seribu) kilogram.

## Pasal 83

- (1) Setiap orang yang mengajukan permohonan untuk dapat memiliki Surat Izin Mengemudi untuk Kendaraan Bermotor Umum harus memenuhi persyaratan usia dan persyaratan khusus.
- (2) Syarat usia untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan paling rendah sebagai berikut:
  - a. usia 20 (dua puluh) tahun untuk Surat Izin Mengemudi A Umum;
  - b. usia 22 (dua puluh dua) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B I Umum; dan
  - c. usia 23 (dua puluh tiga) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B II Umum.
- (3) Persyaratan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sebagai berikut:
  - a. lulus ujian teori yang meliputi pengetahuan mengenai:
    1. pelayanan angkutan umum;
    2. fasilitas umum dan fasilitas sosial;
    3. pengujian Kendaraan Bermotor;
    4. tata cara mengangkut orang dan/atau barang;

5. tempat . . .

5. tempat penting di wilayah domisili;
  6. jenis barang berbahaya; dan
  7. pengoperasian peralatan keamanan.
- b. lulus ujian praktik, yang meliputi:
1. menaikkan dan menurunkan penumpang dan/atau barang di Terminal dan di tempat tertentu lainnya;
  2. tata cara mengangkut orang dan/atau barang;
  3. mengisi surat muatan;
  4. etika Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum; dan
  5. pengoperasian peralatan keamanan.
- (4) Dengan memperhatikan syarat usia, setiap Pengemudi Kendaraan Bermotor yang akan mengajukan permohonan:
- a. Surat Izin Mengemudi A Umum harus memiliki Surat Izin Mengemudi A sekurang-kurangnya 12 (dua belas) bulan;
  - b. untuk Surat Izin Mengemudi B I Umum harus memiliki Surat Izin Mengemudi B I atau Surat Izin Mengemudi A Umum sekurang-kurangnya 12 (dua belas) bulan; dan
  - c. untuk Surat Izin Mengemudi B II Umum harus memiliki Surat Izin Mengemudi B II atau Surat Izin Mengemudi B I Umum sekurang-kurangnya 12 (dua belas) bulan.
- (5) Selain harus memenuhi persyaratan usia dan persyaratan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3), setiap orang yang mengajukan permohonan untuk memperoleh Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum harus memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 ayat (3) dan ayat (4).

#### Pasal 84

Surat Izin Mengemudi untuk Kendaraan Bermotor dapat digunakan sebagai Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor yang jumlah beratnya sama atau lebih rendah, sebagai berikut:

- a. Surat Izin Mengemudi A Umum dapat berlaku untuk mengemudikan Kendaraan Bermotor yang seharusnya menggunakan Surat Izin Mengemudi A;

b. Surat ...

- b. Surat Izin Mengemudi B I dapat berlaku untuk mengemudikan Kendaraan Bermotor yang seharusnya menggunakan Surat Izin Mengemudi A;
- c. Surat Izin Mengemudi B I Umum dapat berlaku untuk mengemudikan Kendaraan Bermotor yang seharusnya menggunakan Surat Izin Mengemudi A, Surat Izin Mengemudi A Umum, dan Surat Izin Mengemudi B I;
- d. Surat Izin Mengemudi B II dapat berlaku untuk mengemudikan Kendaraan Bermotor yang seharusnya menggunakan Surat Izin Mengemudi A dan Surat Izin Mengemudi B I; atau
- e. Surat Izin Mengemudi B II Umum dapat berlaku untuk mengemudikan Kendaraan Bermotor yang seharusnya menggunakan Surat Izin Mengemudi A, Surat Izin Mengemudi A Umum, Surat Izin Mengemudi B I, Surat Izin Mengemudi B I Umum, dan Surat Izin Mengemudi B II.

#### Pasal 85

- (1) Surat Izin Mengemudi berbentuk kartu elektronik atau bentuk lain.
- (2) Surat Izin Mengemudi berlaku selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang.
- (3) Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku di seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.
- (4) Dalam hal terdapat perjanjian bilateral atau multilateral antara Negara Kesatuan Republik Indonesia dan negara lain, Surat Izin Mengemudi yang diterbitkan di Indonesia dapat pula berlaku di negara lain dan Surat Izin Mengemudi yang diterbitkan oleh negara lain berlaku di Indonesia.
- (5) Pemegang Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dapat memperoleh Surat Izin Mengemudi internasional yang diterbitkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Paragraf 4 . . .

Paragraf 4  
Fungsi Surat Izin Mengemudi Pasal

86

- (1) Surat Izin Mengemudi berfungsi sebagai bukti kompetensi mengemudi.
- (2) Surat Izin Mengemudi berfungsi sebagai registrasi Pengemudi Kendaraan Bermotor yang memuat keterangan identitas lengkap Pengemudi.
- (3) Data pada registrasi Pengemudi dapat digunakan untuk mendukung kegiatan penyelidikan, penyidikan, dan identifikasi forensik kepolisian.

Bagian Kedua  
Penerbitan dan Penandaan Surat Izin Mengemudi

Paragraf 1  
Penerbitan Surat Izin Mengemudi

Pasal 87

- (1) Surat Izin Mengemudi diberikan kepada setiap calon Pengemudi yang lulus ujian mengemudi.
- (2) Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diterbitkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- (3) Kepolisian Negara Republik Indonesia wajib menyelenggarakan sistem informasi penerbitan Surat Izin Mengemudi.
- (4) Setiap petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia di bidang penerbitan Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib menaati prosedur penerbitan Surat Izin Mengemudi.

Pasal 88

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara, persyaratan, pengujian, dan penerbitan Surat Izin Mengemudi diatur dengan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Paragraf 2 ...

## Paragraf 2

### Pemberian Tanda Pelanggaran pada Surat Izin Mengemudi Pasal

89

- (1) Kepolisian Negara Republik Indonesia berwenang memberikan tanda atau data pelanggaran terhadap Surat Izin Mengemudi milik Pengemudi yang melakukan pelanggaran tindak pidana Lalu Lintas.
- (2) Kepolisian Negara Republik Indonesia berwenang untuk menahan sementara atau mencabut Surat Izin Mengemudi sementara sebelum diputus oleh pengadilan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai pemberian tanda atau data pelanggaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

## Bagian Ketiga

### Waktu Kerja Pengemudi

#### Pasal 90

- (1) Setiap Perusahaan Angkutan Umum wajib mematuhi dan memberlakukan ketentuan mengenai waktu kerja, waktu istirahat, dan pergantian Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (2) Waktu kerja bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling lama 8 (delapan) jam sehari.
- (3) Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum setelah mengemudikan Kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut wajib beristirahat paling singkat setengah jam.
- (4) Dalam hal tertentu Pengemudi dapat dipekerjakan paling lama 12 (dua belas) jam sehari termasuk waktu istirahat selama 1 (satu) jam.

Bagian Keempat . . .

Bagian Keempat  
Sanksi Administratif

Pasal 91

- (1) Setiap petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia di bidang penerbitan Surat Izin Mengemudi yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 87 ayat (4) dikenai sanksi administratif berupa sanksi disiplin dan/atau etika profesi kepolisian.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pasal 92

- (1) Setiap Perusahaan Angkutan Umum yang tidak mematuhi dan memberlakukan ketentuan mengenai waktu kerja, waktu istirahat, dan pergantian Pengemudi Kendaraan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 dikenai sanksi administratif.
  - (2) Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
    - a. peringatan tertulis;
    - b. pemberian denda administratif;
    - c. pembekuan izin; dan/atau
    - d. pencabutan izin.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai kriteria dan tata cara pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur dengan peraturan pemerintah.

BAB IX . . .

BAB IX  
LALU LINTAS

Bagian Kesatu  
Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas

Paragraf 1  
Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas

Pasal 93

- (1) Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dilaksanakan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas dalam rangka menjamin Keamanan, Keselamatan, Keteraturan, 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. perekayasa;
  - d. pemberdayaan; dan
  - e. pengawasan.

Pasal 94 . . .

#### Pasal 94

- (1) Kegiatan perencanaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 93 ayat (3) huruf a meliputi:
  - a. identifikasi masalah Lalu Lintas;
  - b. inventarisasi dan analisis situasi arus Lalu Lintas;
  - c. inventarisasi dan analisis kebutuhan angkutan orang dan barang;
  - d. inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung jalan;
  - e. inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung Kendaraan;
  - f. inventarisasi dan analisis angka pelanggaran dan Kecelakaan Lalu Lintas;
  - g. inventarisasi dan analisis dampak Lalu Lintas;
  - h. penetapan tingkat pelayanan; dan
  - i. penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas.
- (2) Kegiatan pengaturan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 93 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 93 ayat (3) huruf c meliputi:
  - a. perbaikan geometrik ruas Jalan dan/atau persimpangan serta perlengkapan Jalan yang tidak berkaitan langsung dengan Pengguna Jalan;
  - b. pengadaan, pemasangan, perbaikan, dan pemeliharaan perlengkapan Jalan yang berkaitan langsung dengan Pengguna Jalan; dan
  - c. optimalisasi operasional rekayasa Lalu Lintas dalam rangka meningkatkan ketertiban, kelancaran, dan efektivitas penegakan hukum.
- (4) Kegiatan pemberdayaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 93 ayat (3) huruf d meliputi pemberian:
  - a. arahan;
  - b. bimbingan;
  - c. penyuluhan;

d. pelatihan . . .

- d. pelatihan; dan
  - e. bantuan teknis.
- (5) Kegiatan pengawasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 93 ayat (3) huruf e meliputi:
- a. penilaian terhadap pelaksanaan kebijakan;
  - b. tindakan korektif terhadap kebijakan; dan
  - c. tindakan penegakan hukum.

#### Pasal 95

- (1) Penetapan kebijakan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 94 ayat (2) huruf a yang berupa perintah, larangan, peringatan, atau petunjuk diatur dengan:
- a. peraturan Menteri yang membidangi sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk jalan nasional;
  - b. peraturan daerah provinsi untuk jalan provinsi;
  - c. peraturan daerah kabupaten untuk jalan kabupaten dan jalan desa; atau
  - d. peraturan daerah kota untuk jalan kota.
- (2) Perintah, larangan, peringatan, atau petunjuk sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, dan/atau Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas.

#### Paragraf 2

#### Tanggung Jawab Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Pasal 96

- (1) Menteri yang membidangi sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertanggung jawab atas pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 94 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf c, huruf e, huruf g, huruf h, dan huruf i, Pasal 94 ayat (2), Pasal 94 ayat (3) huruf b, Pasal 94 ayat (4), serta Pasal 94 ayat (5) huruf a dan huruf b untuk jaringan jalan nasional.

(2) Menteri . . .

- (2) Menteri yang membidangi Jalan bertanggung jawab atas pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 94 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf d, huruf g, huruf h, dan huruf i, serta Pasal 94 ayat (3) huruf a untuk jalan nasional.
- (3) Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia bertanggung jawab atas pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 94 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf f, huruf g, dan huruf i, Pasal 94 ayat (3) huruf c, dan Pasal 94 ayat (5).
- (4) Gubernur bertanggung jawab atas pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) untuk jalan provinsi setelah mendapat rekomendasi dari instansi terkait.
- (5) Bupati bertanggung jawab atas pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) untuk jalan kabupaten dan/atau jalan desa setelah mendapat rekomendasi dari instansi terkait.
- (6) Walikota bertanggung jawab atas pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) untuk jalan kota setelah mendapat rekomendasi dari instansi terkait.

#### Pasal 97

- (1) Dalam hal terjadi perubahan arus Lalu Lintas secara tiba-tiba atau situasional, Kepolisian Negara Republik Indonesia dapat melaksanakan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas kepolisian.
- (2) Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas kepolisian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan menggunakan Rambu Lalu Lintas, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, serta alat pengendali dan pengamanan Pengguna Jalan yang bersifat sementara.
- (3) Kepolisian Negara Republik Indonesia dapat memberikan rekomendasi pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas kepada instansi terkait.

Pasal 98 . . .

#### Pasal 98

- (1) Penanggung jawab pelaksana Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas wajib berkoordinasi dan membuat analisis, evaluasi, dan laporan pelaksanaan berdasarkan data dan kerjanya.
- (2) Laporan pelaksanaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan kepada forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

#### Bagian Kedua Analisis

##### Dampak Lalu Lintas

#### Pasal 99

- (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) Analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya memuat:
  - a. analisis bangkitan dan tarikan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
  - b. simulasi kinerja Lalu Lintas tanpa dan dengan adanya pengembangan;
  - c. rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak;
  - d. tanggung jawab Pemerintah dan pengembang atau pembangun dalam penanganan dampak; dan
  - e. rencana pemantauan dan evaluasi.
- (3) Hasil analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan salah satu syarat bagi pengembang untuk mendapatkan izin Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah menurut peraturan perundang-undangan.

#### Pasal 100

- (1) Analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 99 ayat (1) dilakukan oleh lembaga konsultan yang memiliki tenaga ahli bersertifikat.

(2) Hasil . . .

- (2) Hasil analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 99 ayat (3) harus mendapatkan persetujuan dari instansi yang terkait di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

#### Pasal 101

Ketentuan lebih lanjut mengenai pelaksanaan analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 99 dan Pasal 100 diatur dengan peraturan pemerintah.

#### Bagian Ketiga

Pengutamaan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, dan Petugas yang Berwenang

#### Paragraf 1

Syarat dan Prosedur Pemasangan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Rambu Lalu Lintas, dan Marka Jalan

#### Pasal 102

- (1) Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan yang bersifat perintah, larangan, peringatan, atau petunjuk pada jaringan atau ruas Jalan pemasangannya harus diselesaikan paling lama 60 (enam puluh) hari sejak tanggal pemberlakuan peraturan Menteri yang membidangi sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau peraturan daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 95 ayat (1).
- (2) Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mempunyai kekuatan hukum yang berlaku mengikat 30 (tiga puluh) hari setelah tanggal pemasangan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai kekuatan hukum Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan diatur dengan peraturan pemerintah.

Paragraf 2 . . .

## Paragraf 2

### Pengutamaan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas dan Rambu Lalu Lintas

#### Pasal 103

- (1) Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas yang bersifat perintah atau larangan harus diutamakan daripada Rambu Lalu Lintas dan/atau Marka Jalan.
- (2) Rambu Lalu Lintas yang bersifat perintah atau larangan harus diutamakan daripada Marka Jalan.
- (3) Dalam hal terjadi kondisi kemacetan Lalu Lintas yang tidak memungkinkan gerak Kendaraan, fungsi marka kotak kuning harus diutamakan daripada Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas yang bersifat perintah atau larangan.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, dan/atau Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

## Paragraf 3 Pengutamaan

### Petugas

#### Pasal 104

- (1) Dalam keadaan tertentu untuk Ketertiban dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dapat melakukan tindakan:
  - a. memberhentikan arus Lalu Lintas dan/atau Pengguna Jalan;
  - b. memerintahkan Pengguna Jalan untuk jalan terus;
  - c. mempercepat arus Lalu Lintas;
  - d. memperlambat arus Lalu Lintas; dan/atau
  - e. mengalihkan arah arus Lalu Lintas.
- (2) Tindakan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib diutamakan daripada perintah yang diberikan oleh Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan.

(3) Pengguna . . .

- (3) Pengguna Jalan wajib mematuhi perintah yang diberikan oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (1).
- (4) Pengaturan lebih lanjut mengenai ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dalam peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Bagian Keempat Tata  
Cara Berlalu Lintas

Paragraf 1  
Ketertiban dan Keselamatan

Pasal 105

Setiap orang yang menggunakan Jalan wajib:

- a. berperilaku tertib; dan/atau
- b. mencegah hal-hal yang dapat merintangangi, membahayakan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan Jalan.

Pasal 106

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda.
- (3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan.
- (4) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan:
  - a. rambu perintah atau rambu larangan;
  - b. Marka Jalan;
  - c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
  - d. gerakan Lalu Lintas;
  - e. berhenti dan Parkir;

f. peringatan . . .

- f. peringatan dengan bunyi dan sinar;
  - g. kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau
  - h. tata cara penggandengan dan penempelan dengan Kendaraan lain.
- (5) Pada saat diadakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor wajib menunjukkan:
    - a. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor;
    - b. Surat Izin Mengemudi;
    - c. bukti lulus uji berkala; dan/atau
    - d. tanda bukti lain yang sah.
  - (6) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan.
  - (7) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.
  - (8) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor dan Penumpang Sepeda Motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.
  - (9) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tanpa kereta samping dilarang membawa Penumpang lebih dari 1 (satu) orang.

## Paragraf 2 Penggunaan

### Lampu Utama

#### Pasal 107

- (1) Pengemudi Kendaraan Bermotor wajib menyalakan lampu utama Kendaraan Bermotor yang digunakan di Jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu.

(2) Pengemudi . . .

- (2) Pengemudi Sepeda Motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.

### Paragraf 3

#### Jalur atau Lajur Lalu Lintas

#### Pasal 108

- (1) Dalam berlalu lintas Pengguna Jalan harus menggunakan jalur Jalan sebelah kiri.
- (2) Penggunaan jalur Jalan sebelah kanan hanya dapat dilakukan jika:
  - a. Pengemudi bermaksud akan melewati Kendaraan di depannya; atau
  - b. diperintahkan oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk digunakan sementara sebagai jalur kiri.
- (3) Sepeda Motor, Kendaraan Bermotor yang kecepatannya lebih rendah, mobil barang, dan Kendaraan Tidak Bermotor berada pada lajur kiri Jalan.
- (4) Penggunaan lajur sebelah kanan hanya diperuntukkan bagi Kendaraan dengan kecepatan lebih tinggi, akan membelok kanan, mengubah arah, atau mendahului Kendaraan lain.

#### Pasal 109

- (1) Pengemudi Kendaraan Bermotor yang akan melewati Kendaraan lain harus menggunakan lajur atau jalur Jalan sebelah kanan dari Kendaraan yang akan dilewati, mempunyai jarak pandang yang bebas, dan tersedia ruang yang cukup.
- (2) Dalam keadaan tertentu, Pengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat menggunakan lajur Jalan sebelah kiri dengan tetap memperhatikan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

(3) Jika . . .

- (3) Jika Kendaraan yang akan dilewati telah memberi isyarat akan menggunakan lajur atau jalur jalan sebelah kanan, Pengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilarang melewati Kendaraan tersebut.

#### Pasal 110

- (1) Pengemudi yang berpapasan dengan Kendaraan lain dari arah berlawanan pada jalan dua arah yang tidak dipisahkan secara jelas wajib memberikan ruang gerak yang cukup di sebelah kanan Kendaraan.
- (2) Pengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) jika terhalang oleh suatu rintangan atau Pengguna Jalan lain di depannya wajib mendahulukan Kendaraan yang datang dari arah berlawanan.

#### Pasal 111

Pada jalan yang menanjak atau menurun yang tidak memungkinkan bagi Kendaraan untuk saling berpapasan, Pengemudi Kendaraan yang arahnya menurun wajib memberi kesempatan jalan kepada Kendaraan yang mendaki.

#### Paragraf 4 Belokan atau Simpangan

#### Pasal 112

- (1) Pengemudi Kendaraan yang akan berbelok atau berbalik arah wajib mengamati situasi Lalu Lintas di depan, di samping, dan di belakang Kendaraan serta memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan.
- (2) Pengemudi Kendaraan yang akan berpindah lajur atau bergerak ke samping wajib mengamati situasi Lalu Lintas di depan, di samping, dan di belakang Kendaraan serta memberikan isyarat.
- (3) Pada persimpangan Jalan yang dilengkapi Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Pengemudi Kendaraan dilarang langsung berbelok kiri, kecuali ditentukan lain oleh Rambu Lalu Lintas atau Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas.

Pasal 113 . . .

### Pasal 113

- (1) Pada persimpangan sebidang yang tidak dikendalikan dengan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Pengemudi wajib memberikan hak utama kepada:
  - a. Kendaraan yang datang dari arah depan dan/atau dari arah cabang persimpangan yang lain jika hal itu dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas atau Marka Jalan;
  - b. Kendaraan dari Jalan utama jika Pengemudi tersebut datang dari cabang persimpangan yang lebih kecil atau dari pekarangan yang berbatasan dengan Jalan;
  - c. Kendaraan yang datang dari arah cabang persimpangan sebelah kiri jika cabang persimpangan 4 (empat) atau lebih dan sama besar;
  - d. Kendaraan yang datang dari arah cabang sebelah kiri di persimpangan 3 (tiga) yang tidak tegak lurus; atau
  - e. Kendaraan yang datang dari arah cabang persimpangan yang lurus pada persimpangan 3 (tiga) tegak lurus.
- (2) Jika persimpangan dilengkapi dengan alat pengendali Lalu Lintas yang berbentuk bundaran, Pengemudi harus memberikan hak utama kepada Kendaraan lain yang datang dari arah kanan.

### Pasal 114

Pada perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan Jalan, Pengemudi Kendaraan wajib:

- a. berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain;
- b. mendahulukan kereta api; dan
- c. memberikan hak utama kepada Kendaraan yang lebih dahulu melintasi rel.

Paragraf 5 . . .

Paragraf 5

Kecepatan

Pasal 115

Pengemudi Kendaraan Bermotor di Jalan dilarang:

- a. mengemudikan Kendaraan melebihi batas kecepatan paling tinggi yang diperbolehkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21; dan/atau
- b. berbalapan dengan Kendaraan Bermotor lain.

Pasal 116

- (1) Pengemudi harus memperlambat kendaraannya sesuai dengan Rambu Lalu Lintas.
- (2) Selain sesuai dengan Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Pengemudi harus memperlambat kendaraannya jika:
  - a. akan melewati Kendaraan Bermotor Umum yang sedang menurunkan dan menaikkan Penumpang;
  - b. akan melewati Kendaraan Tidak Bermotor yang ditarik oleh hewan, hewan yang ditunggangi, atau hewan yang digiring;
  - c. cuaca hujan dan/atau genangan air;
  - d. memasuki pusat kegiatan masyarakat yang belum dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas;
  - e. mendekati persimpangan atau perlintasan sebidang kereta api; dan/atau
  - f. melihat dan mengetahui ada Pejalan Kaki yang akan menyeberang.

Pasal 117

Pengemudi yang akan memperlambat kendaraannya harus mengamati situasi Lalu Lintas di samping dan di belakang Kendaraan dengan cara yang tidak membahayakan Kendaraan lain.

Paragraf 6 . . .

Paragraf 6

Berhenti

Pasal 118

Selain Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek, setiap Kendaraan Bermotor dapat berhenti di setiap Jalan, kecuali:

- a. terdapat rambu larangan berhenti dan/atau Marka Jalan yang bergaris utuh;
- b. pada tempat tertentu yang dapat membahayakan keamanan, keselamatan serta mengganggu Ketertiban dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan/atau
- c. di jalan tol.

Pasal 119

- (1) Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum atau mobil bus sekolah yang sedang berhenti untuk menurunkan dan/atau menaikkan Penumpang wajib memberi isyarat tanda berhenti.
- (2) Pengemudi Kendaraan yang berada di belakang Kendaraan Bermotor Umum atau mobil bus sekolah yang sedang berhenti sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menghentikan kendaraannya sementara.

Paragraf 7

Parkir

Pasal 120

Parkir Kendaraan di Jalan dilakukan secara sejajar atau membentuk sudut menurut arah Lalu Lintas.

Pasal 121

- (1) Setiap Pengemudi Kendaraan Bermotor wajib memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya, atau isyarat lain pada saat berhenti atau Parkir dalam keadaan darurat di Jalan.

(2) Ketentuan . . .

- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak berlaku untuk Pengemudi Sepeda Motor tanpa kereta samping.

#### Paragraf 8 Kendaraan

#### Tidak Bermotor

#### Pasal 122

- (1) Pengendara Kendaraan Tidak Bermotor dilarang:
- a. dengan sengaja membiarkan kendaraannya ditarik oleh Kendaraan Bermotor dengan kecepatan yang dapat membahayakan keselamatan;
  - b. mengangkut atau menarik benda yang dapat merintang atau membahayakan Pengguna Jalan lain; dan/atau
  - c. menggunakan jalur jalan Kendaraan Bermotor jika telah disediakan jalur jalan khusus bagi Kendaraan Tidak Bermotor.
- (2) Pesepeda dilarang membawa Penumpang, kecuali jika sepeda tersebut telah dilengkapi dengan tempat Penumpang.
- (3) Pengendara gerobak atau kereta dorong yang berjalan beriringan harus memberikan ruang yang cukup bagi Kendaraan lain untuk mendahului.

#### Pasal 123

Pesepeda tunarungu harus menggunakan tanda pengenal yang ditempatkan pada bagian depan dan belakang sepedanya.

#### Paragraf 9

#### Tata Cara Berlalu Lintas bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum

#### Pasal 124

- (1) Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum untuk angkutan orang dalam trayek wajib:
- a. mengangkut Penumpang yang membayar sesuai dengan tarif yang telah ditetapkan;
  - b. memindahkan . . .

- b. memindahkan penumpang dalam perjalanan ke Kendaraan lain yang sejenis dalam trayek yang sama tanpa dipungut biaya tambahan jika Kendaraan mogok, rusak, kecelakaan, atau atas perintah petugas;
  - c. menggunakan lajur Jalan yang telah ditentukan atau menggunakan lajur paling kiri, kecuali saat akan mendahului atau mengubah arah;
  - d. memberhentikan kendaraan selama menaikkan dan/atau menurunkan Penumpang;
  - e. menutup pintu selama Kendaraan berjalan; dan
  - f. mematuhi batas kecepatan paling tinggi untuk angkutan umum.
- (2) Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum untuk angkutan orang dalam trayek dengan tarif ekonomi wajib mengangkut anak sekolah.

#### Pasal 125

Pengemudi Kendaraan Bermotor angkutan barang wajib menggunakan jaringan jalan sesuai dengan kelas jalan yang ditentukan.

#### Pasal 126

Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum angkutan orang dilarang:

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

Bagian Kelima . . .

**Bagian Kelima**  
**Penggunaan Jalan Selain untuk Kegiatan Lalu Lintas**

**Paragraf 1**

**Penggunaan Jalan Selain untuk Kegiatan Lalu Lintas yang Diperbolehkan Pasal 127**

- (1) Penggunaan jalan untuk penyelenggaraan kegiatan di luar fungsinya dapat dilakukan pada jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten/kota, dan jalan desa.
- (2) Penggunaan jalan nasional dan jalan provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat diizinkan untuk kepentingan umum yang bersifat nasional.
- (3) Penggunaan jalan kabupaten/kota dan jalan desa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat diizinkan untuk kepentingan umum yang bersifat nasional, daerah, dan/atau kepentingan pribadi.

**Paragraf 2**

**Tata Cara Penggunaan Jalan Selain untuk Kegiatan Lalu Lintas Pasal 128**

- (1) Penggunaan jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 127 ayat (1) yang mengakibatkan penutupan Jalan dapat diizinkan jika ada jalan alternatif.
- (2) Pengalihan arus Lalu Lintas ke jalan alternatif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas sementara.
- (3) Izin penggunaan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 127 ayat (2) dan ayat (3) diberikan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

**Paragraf 3**

**Tanggung jawab**

**Pasal 129**

- (1) Pengguna Jalan di luar fungsi Jalan bertanggung jawab atas semua akibat yang ditimbulkan.
- (2) Pejabat . . .

- (2) Pejabat yang memberikan izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 128 ayat (3) bertanggung jawab menempatkan petugas pada ruas Jalan untuk menjaga Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

#### Pasal 130

Ketentuan lebih lanjut mengenai penggunaan Jalan selain untuk kegiatan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 127, Pasal 128, dan Pasal 129 diatur dengan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

#### Bagian Keenam

#### Hak dan Kewajiban Pejalan Kaki dalam Berlalu Lintas Pasal

#### 131

- (1) Pejalan Kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar, tempat penyeberangan, dan fasilitas lain.
- (2) Pejalan Kaki berhak mendapatkan prioritas pada saat menyeberang Jalan di tempat penyeberangan.
- (3) Dalam hal belum tersedia fasilitas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pejalan Kaki berhak menyeberang di tempat yang dipilih dengan memperhatikan keselamatan dirinya.

#### Pasal 132

- (1) Pejalan Kaki wajib:
  - a. menggunakan bagian Jalan yang diperuntukkan bagi Pejalan Kaki atau Jalan yang paling tepi; atau
  - b. menyeberang di tempat yang telah ditentukan.
- (2) Dalam hal tidak terdapat tempat penyeberangan yang ditentukan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, Pejalan Kaki wajib memperhatikan Keselamatan dan Kelancaran Lalu Lintas.

(3) Pejalan . . .

- (3) Pejalan Kaki penyandang cacat harus mengenakan tanda khusus yang jelas dan mudah dikenali Pengguna Jalan lain.

### Bagian Ketujuh Manajemen

#### Kebutuhan Lalu Lintas

#### Pasal 133

- (1) Untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan Ruang Lalu Lintas dan mengendalikan pergerakan Lalu Lintas, diselenggarakan manajemen kebutuhan Lalu Lintas berdasarkan kriteria:
- perbandingan volume Lalu Lintas Kendaraan Bermotor dengan kapasitas Jalan;
  - ketersediaan jaringan dan pelayanan angkutan umum; dan
  - kualitas lingkungan.
- (2) Manajemen kebutuhan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan cara:
- pembatasan Lalu Lintas Kendaraan perseorangan pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan Jalan tertentu;
  - pembatasan Lalu Lintas Kendaraan barang pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan Jalan tertentu;
  - pembatasan Lalu Lintas Sepeda Motor pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan Jalan tertentu;
  - pembatasan Lalu Lintas Kendaraan Bermotor Umum sesuai dengan klasifikasi fungsi Jalan;
  - pembatasan ruang Parkir pada kawasan tertentu dengan batasan ruang Parkir maksimal; dan/atau
  - pembatasan Lalu Lintas Kendaraan Tidak Bermotor Umum pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan Jalan tertentu.
- (3) Pembatasan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dan huruf b dapat dilakukan dengan pengenaan retribusi pengendalian Lalu Lintas yang diperuntukkan bagi peningkatan kinerja Lalu Lintas dan peningkatan pelayanan angkutan umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

(4) Manajemen . . .

- (4) Manajemen kebutuhan Lalu Lintas ditetapkan dan dievaluasi secara berkala oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pemerintah provinsi, dan pemerintah kabupaten/kota sesuai dengan lingkup kewenangannya dengan melibatkan instansi terkait.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai manajemen kebutuhan Lalu Lintas diatur dengan peraturan pemerintah.

#### Bagian Kedelapan

#### Hak Utama Pengguna Jalan untuk Kelancaran

#### Paragraf 1

#### Pengguna Jalan yang Memperoleh Hak Utama

#### Pasal 134

Pengguna Jalan yang memperoleh hak utama untuk didahulukan sesuai dengan urutan berikut:

- a. Kendaraan pemadam kebakaran yang sedang melaksanakan tugas;
- b. ambulans yang mengangkut orang sakit;
- c. Kendaraan untuk memberikan pertolongan pada Kecelakaan Lalu Lintas;
- d. Kendaraan pimpinan Lembaga Negara Republik Indonesia;
- e. Kendaraan pimpinan dan pejabat negara asing serta lembaga internasional yang menjadi tamu negara;
- f. iring-iringan pengantar jenazah; dan
- g. konvoi dan/atau Kendaraan untuk kepentingan tertentu menurut pertimbangan petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.

#### Paragraf 2

#### Tata Cara Pengaturan Kelancaran

#### Pasal 135

- (1) Kendaraan yang mendapat hak utama sebagaimana dimaksud dalam Pasal 134 harus dikawal oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dan/atau menggunakan isyarat lampu merah atau biru dan bunyi sirene.

(2) Petugas . . .

- (2) Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia melakukan pengamanan jika mengetahui adanya Pengguna Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1).
- (3) Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas dan Rambu Lalu Lintas tidak berlaku bagi Kendaraan yang mendapatkan hak utama sebagaimana dimaksud dalam Pasal 134.

#### Bagian Kesembilan

#### Sanksi Administratif

#### Pasal 136

- (1) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 99 ayat (1), Pasal 100 ayat (1), dan Pasal 128 dikenai sanksi administratif.
  - (2) Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
    - a. peringatan tertulis;
    - b. penghentian sementara pelayanan umum;
    - c. penghentian sementara kegiatan;
    - d. denda administratif;
    - e. pembatalan izin; dan/atau
    - f. pencabutan izin.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai kriteria dan tata cara pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan peraturan pemerintah.

### BAB X

### ANGKUTAN

#### Bagian Kesatu

#### Angkutan Orang dan Barang

#### Pasal 137

- (1) Angkutan orang dan/atau barang dapat menggunakan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.
  - (2) Angkutan . . .

- (2) Angkutan orang yang menggunakan Kendaraan Bermotor berupa Sepeda Motor, Mobil penumpang, atau bus.
- (3) Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor wajib menggunakan mobil barang.
- (4) Mobil barang dilarang digunakan untuk angkutan orang, kecuali:
  - a. rasio Kendaraan Bermotor untuk angkutan orang, kondisi geografis, dan prasarana jalan di provinsi/kabupaten/kota belum memadai;
  - b. untuk pengerahan atau pelatihan Tentara Nasional Indonesia dan/atau Kepolisian Negara Republik Indonesia; atau
  - c. kepentingan lain berdasarkan pertimbangan Kepolisian Negara Republik Indonesia dan/atau Pemerintah Daerah.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai mobil barang yang digunakan untuk angkutan orang sebagaimana dimaksud pada ayat (4) diatur dengan peraturan pemerintah.

#### Bagian Kedua

#### Kewajiban Menyediakan Angkutan Umum Pasal

138

- (1) Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau.
- (2) Pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1).
- (3) Angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan Kendaraan Bermotor Umum.

#### Pasal 139

- (1) Pemerintah wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antarkota antarprovinsi serta lintas batas negara.

(2) Pemerintah . . .

- (2) Pemerintah Daerah provinsi wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antarkota dalam provinsi.
- (3) Pemerintah Daerah kabupaten/kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah kabupaten/kota.
- (4) 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.

### Bagian Ketiga

#### Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum

##### Paragraf 1

##### Umum

##### Pasal 140

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

##### 141

- (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 . . .

- (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) diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

### Paragraf 3

## Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek

### Pasal 142

Jenis pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 140 huruf a terdiri atas:

- a. angkutan lintas batas negara;
- b. angkutan antarkota antarprovinsi;
- c. angkutan antarkota dalam provinsi;
- d. angkutan perkotaan; atau
- e. angkutan perdesaan.

### Pasal 143

Kriteria pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 140 huruf a harus:

- a. memiliki rute tetap dan teratur;
- b. terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikkan atau menurunkan penumpang di Terminal untuk angkutan antarkota dan lintas batas negara; dan
- c. menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan perdesaan.

### Pasal 144

Jaringan trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum disusun berdasarkan:

- a. tata ruang wilayah;
- b. tingkat permintaan jasa angkutan;
- c. kemampuan . . .

- 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 145

- (1) Jaringan trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 144 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) Rencana umum jaringan trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
  - a. jaringan trayek lintas batas negara;
  - b. jaringan trayek antarkota antarprovinsi;
  - c. jaringan trayek antarkota dalam provinsi;
  - d. jaringan trayek perkotaan; dan
  - e. jaringan trayek perdesaan.
- (4) Rencana umum jaringan trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikaji ulang secara berkala paling lama 5 (lima) tahun.

#### Pasal 146

- (1) Jaringan trayek perkotaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 145 ayat (3) huruf d disusun berdasarkan kawasan perkotaan.
- (2) Kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh:
  - a. Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk kawasan perkotaan yang melampaui batas wilayah provinsi;
  - b. gubernur untuk kawasan perkotaan yang melampaui batas wilayah kabupaten/kota dalam satu provinsi; atau
  - c. bupati/walikota untuk kawasan perkotaan yang berada dalam wilayah kabupaten/kota.

Pasal 147 . . .

#### Pasal 147

- (1) Jaringan trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum lintas batas negara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 145 ayat (3) huruf a ditetapkan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesuai dengan perjanjian antarnegara.
- (2) Perjanjian antarnegara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuat berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.

#### Pasal 148

Jaringan trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 145 ayat (1) dan ayat (3) huruf b, huruf c, dan huruf d ditetapkan oleh:

- a. Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk jaringan trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum antarkota antarprovinsi dan perkotaan yang melampaui batas 1 (satu) provinsi;
- b. gubernur untuk jaringan trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum antarkota dalam provinsi dan perkotaan yang melampaui batas 1 (satu) kabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi setelah mendapat persetujuan dari Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; atau
- c. bupati/walikota untuk jaringan trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum perkotaan dalam 1 (satu) wilayah kabupaten/kota setelah mendapat persetujuan dari Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

#### Pasal 149

Jaringan trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum perdesaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 145 ayat (3) huruf e ditetapkan oleh:

- a. bupati untuk kawasan perdesaan yang menghubungkan 1 (satu) daerah kabupaten;
- b. gubernur untuk kawasan perdesaan yang melampaui 1 (satu) daerah kabupaten dalam 1 (satu) daerah provinsi; atau
- c. Menteri . . .

- c. Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk kawasan perdesaan yang melampaui satu daerah provinsi.

#### Pasal 150

Ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek diatur dengan peraturan pemerintah.

#### Paragraf 4

Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek

#### Pasal 151

Pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 140 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 152

- (1) Angkutan orang dengan menggunakan taksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 huruf a harus digunakan untuk pelayanan angkutan dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi dalam kawasan perkotaan.
- (2) Wilayah operasi dalam kawasan perkotaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat:
  - a. berada dalam wilayah kota;
  - b. berada dalam wilayah kabupaten;
  - c. melampaui wilayah kota atau wilayah kabupaten dalam 1 (satu) daerah provinsi; atau
  - d. melampaui wilayah provinsi.
- (3) Wilayah operasi dalam kawasan perkotaan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan jumlah maksimal kebutuhan taksi ditetapkan oleh:
  - a. walikota untuk taksi yang wilayah operasinya berada dalam wilayah kota;

b. bupati . . .

- b. bupati untuk taksi yang wilayah operasinya berada dalam wilayah kabupaten;
- c. gubernur untuk taksi yang wilayah operasinya melampaui wilayah kota atau wilayah kabupaten dalam 1 (satu) wilayah provinsi; atau
- d. Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu lintas dan Angkutan Jalan untuk taksi yang wilayah operasinya melampaui wilayah provinsi.

#### Pasal 153

- (1) Angkutan orang dengan tujuan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 huruf b dilarang menaikkan dan/atau menurunkan Penumpang di sepanjang perjalanan untuk keperluan lain di luar pelayanan angkutan orang dalam trayek.
- (2) Angkutan orang dengan tujuan tertentu diselenggarakan dengan menggunakan mobil penumpang umum atau mobil bus umum.

#### Pasal 154

- (1) Angkutan orang untuk keperluan pariwisata sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 huruf c harus digunakan untuk pelayanan angkutan wisata.
- (2) Penyelenggaraan angkutan orang untuk keperluan pariwisata sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus menggunakan mobil penumpang umum dan mobil bus umum dengan tanda khusus.
- (3) Angkutan orang untuk keperluan pariwisata tidak diperbolehkan menggunakan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek, kecuali di daerah yang belum tersedia angkutan khusus untuk pariwisata.

#### Pasal 155

- (1) Angkutan di kawasan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 huruf d harus dilaksanakan melalui pelayanan angkutan di jalan lokal dan jalan lingkungan.

(2) Angkutan . . .

- (2) Angkutan orang di kawasan tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus menggunakan mobil penumpang umum.

#### Pasal 156

Evaluasi wilayah operasi dan kebutuhan angkutan orang tidak dalam trayek dilakukan sekurang-kurangnya sekali dalam 1 (satu) tahun dan diumumkan kepada masyarakat.

#### Pasal 157

Ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

#### Paragraf 5

#### Angkutan Massal

#### Pasal 158

- (1) Pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis Jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum di kawasan perkotaan.
- (2) Angkutan massal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus didukung dengan:
  - a. mobil bus yang berkapasitas angkut massal;
  - b. lajur khusus;
  - c. trayek angkutan umum lain yang tidak berimpitan dengan trayek angkutan massal; dan
  - d. angkutan pengumpan.

#### Pasal 159

Ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan massal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 158 diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Bagian Keempat . . .

#### Bagian Keempat

### Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor Umum

#### Paragraf 1

#### Umum

#### Pasal 160

Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor Umum terdiri atas:

- a. angkutan barang umum; dan
- b. angkutan barang khusus.

#### Paragraf 2 Angkutan

#### Barang Umum

#### Pasal 161

Pengangkutan barang umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 160 huruf a harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. prasarana Jalan yang dilalui memenuhi ketentuan kelas Jalan;
- b. tersedia pusat distribusi logistik dan/atau tempat untuk memuat dan membongkar barang; dan
- c. menggunakan mobil barang.

#### Paragraf 3

### Angkutan Barang Khusus dan Alat Berat Pasal

#### 162

- (1) Kendaraan Bermotor yang mengangkut barang khusus wajib:
  - a. memenuhi persyaratan keselamatan sesuai dengan sifat dan bentuk barang yang diangkut;
  - b. diberi tanda tertentu sesuai dengan barang yang diangkut;
  - c. memarkir Kendaraan di tempat yang ditetapkan;

d. membongkar . . .

- d. membongkar dan memuat barang di tempat yang ditetapkan dan dengan menggunakan alat sesuai dengan sifat dan bentuk barang yang diangkut;
  - e. beroperasi pada waktu yang tidak mengganggu Keamanan, Keselamatan, Kelancaran, dan Ketertiban Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
  - f. mendapat rekomendasi dari instansi terkait.
- (2) Kendaraan Bermotor Umum yang mengangkut alat berat dengan dimensi yang melebihi dimensi yang ditetapkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 harus mendapat pengawalan dari Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- (3) Pengemudi dan pembantu Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum yang mengangkut barang khusus wajib memiliki kompetensi tertentu sesuai dengan sifat dan bentuk barang khusus yang diangkut.

#### Pasal 163

- (1) Pemilik, agen ekspedisi muatan angkutan barang, atau pengirim yang menyerahkan barang khusus wajib memberitahukan kepada pengelola pergudangan dan/atau penyelenggara angkutan barang sebelum barang dimuat ke dalam Kendaraan Bermotor Umum.
- (2) Penyelenggara angkutan barang yang melakukan kegiatan pengangkutan barang khusus wajib menyediakan tempat penyimpanan serta bertanggung jawab terhadap penyusunan sistem dan prosedur penanganan barang khusus dan/atau berbahaya selama barang tersebut belum dimuat ke dalam Kendaraan Bermotor Umum.

#### Pasal 164

Ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor Umum diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Bagian Kelima . . .

## Bagian Kelima Angkutan

### Multimoda

#### Pasal 165

- (1) Angkutan umum di Jalan yang merupakan bagian angkutan multimoda dilaksanakan oleh badan hukum angkutan multimoda.
- (2) Kegiatan angkutan umum dalam angkutan multimoda dilaksanakan berdasarkan perjanjian yang dibuat antara badan hukum angkutan Jalan dan badan hukum angkutan multimoda dan/atau badan hukum moda lain.
- (3) Pelayanan angkutan multimoda harus terpadu secara sistem dan mendapat izin dari Pemerintah.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan multimoda, persyaratan, dan tata cara memperoleh izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan pemerintah.

### Bagian Keenam

#### Dokumen Angkutan Orang dan Barang dengan Kendaraan Bermotor Umum

#### Pasal 166

- (1) Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum yang melayani trayek tetap lintas batas negara, antarkota antarprovinsi, dan antarkota dalam provinsi harus dilengkapi dengan dokumen.
- (2) Dokumen angkutan orang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
  - a. tiket Penumpang umum untuk angkutan dalam trayek;
  - b. tanda pengenalan bagasi; dan
  - c. manifes.
- (3) Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor Umum wajib dilengkapi dengan dokumen yang meliputi:
  - a. surat perjanjian pengangkutan; dan
  - b. surat muatan barang.

Pasal 167 . . .

#### Pasal 167

- (1) Perusahaan Angkutan Umum orang wajib:
  - a. menyerahkan tiket Penumpang;
  - b. menyerahkan tanda bukti pembayaran pengangkutan untuk angkutan tidak dalam trayek;
  - c. menyerahkan tanda pengenal bagasi kepada Penumpang; dan
  - d. menyerahkan manifes kepada Pengemudi.
- (2) Tiket Penumpang harus digunakan oleh orang yang namanya tercantum dalam tiket sesuai dengan dokumen identitas diri yang sah.

#### Pasal 168

- (1) Perusahaan Angkutan Umum yang mengangkut barang wajib membuat surat muatan barang sebagai bagian dokumen perjalanan.
- (2) Perusahaan Angkutan Umum yang mengangkut barang wajib membuat surat perjanjian pengangkutan barang.

#### Bagian Ketujuh Pengawasan Muatan Barang

#### Pasal 169

- (1) Pengemudi dan/atau Perusahaan Angkutan Umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi Kendaraan, dan kelas jalan.
- (2) Untuk mengawasi pemenuhan terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan pengawasan muatan angkutan barang.
- (3) Pengawasan muatan angkutan barang dilakukan dengan menggunakan alat penimbangan.
- (4) Alat penimbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) terdiri atas:
  - a. alat penimbangan yang dipasang secara tetap; atau
  - b. alat penimbangan yang dapat dipindahkan.

Pasal 170 . . .

#### Pasal 170

- (1) Alat penimbangan yang dipasang secara tetap sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (4) huruf a dipasang pada lokasi tertentu.
- (2) Penetapan lokasi, pengoperasian, dan penutupan alat penimbangan yang dipasang secara tetap pada Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Pemerintah.
- (3) Pengoperasian dan perawatan alat penimbangan yang dipasang secara tetap dilakukan oleh unit pelaksana penimbangan yang ditunjuk oleh Pemerintah.
- (4) Petugas alat penimbangan yang dipasang secara tetap wajib mendata jenis barang yang diangkut, berat angkutan, dan asal tujuan.

#### Pasal 171

- (1) Alat penimbangan yang dapat dipindahkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (4) huruf b digunakan dalam pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan penyidikan tindak pidana pelanggaran muatan.
- (2) Pengoperasian alat penimbangan untuk pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh petugas pemeriksa Kendaraan Bermotor.
- (3) Pengoperasian alat penimbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan bersama dengan petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.

#### Pasal 172

Ketentuan lebih lanjut mengenai pengawasan muatan angkutan barang diatur dengan peraturan pemerintah.

Bagian Kedelapan . . .

Bagian Kedelapan  
Pengusahaan Angkutan

Paragraf 1 Perizinan  
Angkutan

Pasal 173

- (1) Perusahaan Angkutan Umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki:
  - a. izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek;
  - b. izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek; dan/atau
  - c. izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.
  
- (2) Kewajiban memiliki izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak berlaku untuk:
  - a. pengangkutan orang sakit dengan menggunakan ambulans; atau
  - b. pengangkutan jenazah.

Pasal 174

- (1) Izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) berupa dokumen kontrak dan/atau kartu elektronik yang terdiri atas surat keputusan, surat pernyataan, dan kartu pengawasan.
  
- (2) Pemberian izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan melalui seleksi atau pelelangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundangan-undangan.
  
- (3) Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa izin pada 1 (satu) trayek atau pada beberapa trayek dalam satu kawasan.

Pasal 175

- (1) Izin penyelenggaraan angkutan umum berlaku untuk jangka waktu tertentu.

(2) Perpanjangan . . .

- (2) Perpanjangan izin harus melalui proses seleksi atau pelelangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 174 ayat (2).

#### Paragraf 2

#### Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang dalam Trayek

#### Pasal 176

Izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf a diberikan oleh:

- a. Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk penyelenggaraan angkutan orang yang melayani:
  1. trayek lintas batas negara sesuai dengan perjanjian antarnegara;
  2. trayek antarkabupaten/kota yang melampaui wilayah 1 (satu) provinsi;
  3. trayek angkutan perkotaan yang melampaui wilayah 1 (satu) provinsi; dan
  4. trayek perdesaan yang melewati wilayah 1 (satu) provinsi.
- b. gubernur untuk penyelenggaraan angkutan orang yang melayani:
  1. trayek antarkota yang melampaui wilayah 1 (satu) kabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi;
  2. trayek angkutan perkotaan yang melampaui wilayah 1 (satu) kabupaten/kota dalam satu provinsi; dan
  3. trayek perdesaan yang melampaui wilayah 1 (satu) kabupaten dalam satu provinsi.
- c. Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta untuk penyelenggaraan angkutan orang yang melayani trayek yang seluruhnya berada dalam wilayah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
- d. bupati untuk penyelenggaraan angkutan orang yang melayani:
  1. trayek perdesaan yang berada dalam 1 (satu) wilayah kabupaten; dan
  2. trayek perkotaan yang berada dalam 1 (satu) wilayah kabupaten.
- e. walikota . . .

- e. walikota untuk penyelenggaraan angkutan orang yang melayani trayek perkotaan yang berada dalam 1 (satu) wilayah kota.

#### Pasal 177

Pemegang izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek wajib:

- a. melaksanakan ketentuan yang ditetapkan dalam izin yang diberikan; dan
- b. mengoperasikan Kendaraan Bermotor Umum sesuai dengan standar pelayanan minimal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 141 ayat (1).

#### Pasal 178

Ketentuan lebih lanjut mengenai izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

#### Paragraf 3

Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak dalam Trayek

#### Pasal 179

- (1) Izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf b diberikan oleh:
  - a. Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk angkutan orang yang melayani:
    - 1. angkutan taksi yang wilayah operasinya melampaui 1 (satu) daerah provinsi;
    - 2. angkutan dengan tujuan tertentu; atau
    - 3. angkutan pariwisata.
  - b. gubernur untuk angkutan taksi yang wilayah operasinya melampaui lebih dari 1 (satu) daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi;
  - c. Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta untuk angkutan taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam wilayah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta; dan
  - d. bupati . . .

- d. bupati/walikota untuk taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam wilayah kabupaten/kota.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan persyaratan pemberian izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

#### Paragraf 4

### Izin Penyelenggaraan Angkutan Barang Khusus dan Alat Berat

#### Pasal 180

- (1) Izin penyelenggaraan angkutan barang khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf c diberikan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan rekomendasi dari instansi terkait.
- (2) Izin penyelenggaraan angkutan alat berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf c diberikan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan persyaratan pemberian izin penyelenggaraan angkutan barang khusus dan alat berat diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

#### Bagian Kesembilan

### Tarif Angkutan Pasal

#### 181

- (1) Tarif angkutan terdiri atas tarif Penumpang dan tarif barang.
- (2) Tarif Penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
- a. tarif Penumpang untuk angkutan orang dalam trayek; dan
  - b. tarif . . .

b. tarif Penumpang untuk angkutan orang tidak dalam trayek.

#### Pasal 182

- (1) Tarif Penumpang untuk angkutan orang dalam trayek terdiri atas:
  - a. tarif kelas ekonomi; dan
  - b. tarif kelas nonekonomi.
- (2) Penetapan tarif kelas ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh:
  - a. Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota antarprovinsi, angkutan perkotaan, dan angkutan perdesaan yang wilayah pelayanannya melampaui wilayah provinsi;
  - b. gubernur untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam provinsi serta angkutan perkotaan dan perdesaan yang melampaui batas satu kabupaten/kota dalam satu provinsi;
  - c. bupati untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam kabupaten serta angkutan perkotaan dan perdesaan yang wilayah pelayanannya dalam kabupaten; dan
  - d. walikota untuk angkutan orang yang melayani trayek angkutan perkotaan yang wilayah pelayanannya dalam kota.
- (3) Tarif Penumpang angkutan orang dalam trayek kelas nonekonomi ditetapkan oleh Perusahaan Angkutan Umum.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai tarif penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

#### Pasal 183

- (1) Tarif Penumpang untuk angkutan orang tidak dalam trayek dengan menggunakan taksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 huruf a ditetapkan oleh Perusahaan Angkutan Umum atas persetujuan Pemerintah sesuai dengan kewenangan masing-masing berdasarkan standar pelayanan minimal yang ditetapkan.

(2) Tarif . . .

- (2) Tarif Penumpang untuk angkutan orang tidak dalam trayek dengan tujuan tertentu, pariwisata, dan di kawasan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 huruf b, huruf c, dan huruf d ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara Pengguna Jasa dan Perusahaan Angkutan Umum.

#### Pasal 184

Tarif angkutan barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 181 ayat (2) huruf b ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara Pengguna Jasa dan Perusahaan Angkutan Umum.

#### Bagian Kesepuluh

#### Subsidi Angkutan Penumpang Umum Pasal

#### 185

- (1) Angkutan penumpang umum dengan tarif kelas ekonomi pada trayek tertentu dapat diberi subsidi oleh Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai pemberian subsidi angkutan Penumpang umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan pemerintah.

#### Bagian Kesebelas

#### Kewajiban, Hak, dan Tanggung Jawab Perusahaan Angkutan Umum

#### Paragraf 1

#### Kewajiban Perusahaan Angkutan Umum

#### Pasal 186

Perusahaan Angkutan Umum wajib mengangkut orang dan/atau barang setelah disepakati perjanjian angkutan dan/atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh Penumpang dan/atau pengirim barang.

#### Pasal 187

Perusahaan Angkutan Umum wajib mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh Penumpang dan/atau pengirim barang jika terjadi pembatalan pemberangkatan.

Pasal 188 . . .

#### Pasal 188

Perusahaan Angkutan Umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh Penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan.

#### Pasal 189

Perusahaan Angkutan Umum wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 188.

#### Pasal 190

Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum dapat menurunkan penumpang dan/atau barang yang diangkut pada tempat pemberhentian terdekat jika Penumpang dan/atau barang yang diangkut dapat membahayakan keamanan dan keselamatan angkutan.

#### Pasal 191

Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan.

#### Pasal 192

- (1) Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan Penumpang.
- (2) Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami atau bagian biaya pelayanan.
- (3) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak Penumpang diangkut dan berakhir di tempat tujuan yang disepakati.
- (4) Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian barang bawaan Penumpang, kecuali jika Penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian pengangkut.

(5) Ketentuan . . .

- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai besarnya ganti kerugian diatur dengan peraturan pemerintah.

#### Pasal 193

- (1) Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang, atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim.
- (2) Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami.
- (3) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak barang diangkut sampai barang diserahkan di tempat tujuan yang disepakati.
- (4) Perusahaan Angkutan Umum tidak bertanggung jawab jika kerugian disebabkan oleh pencantuman keterangan yang tidak sesuai dengan surat muatan angkutan barang.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai besaran ganti kerugian diatur dengan peraturan pemerintah.

#### Pasal 194

- (1) Perusahaan Angkutan Umum tidak bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pihak ketiga, kecuali jika pihak ketiga dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan Perusahaan Angkutan Umum.
- (2) Hak untuk mengajukan keberatan dan permintaan ganti kerugian pihak ketiga kepada Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari terhitung mulai tanggal terjadinya kerugian.

Paragraf 2 . . .

Paragraf 2  
Hak Perusahaan Angkutan Umum

Pasal 195

- (1) Perusahaan Angkutan Umum berhak untuk menahan barang yang diangkut jika pengirim atau penerima tidak memenuhi kewajiban dalam batas waktu yang ditetapkan sesuai dengan perjanjian angkutan.
- (2) Perusahaan Angkutan Umum berhak memungut biaya tambahan atas barang yang disimpan dan tidak diambil sesuai dengan kesepakatan.
- (3) Perusahaan Angkutan Umum berhak menjual barang yang diangkut secara lelang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan jika pengirim atau penerima tidak memenuhi kewajiban sesuai dengan kesepakatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

Pasal 196

Jika barang angkutan tidak diambil oleh pengirim atau penerima sesuai dengan batas waktu yang telah disepakati, Perusahaan Angkutan Umum berhak memusnahkan barang yang sifatnya berbahaya atau mengganggu dalam penyimpanannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Bagian Kedua Belas  
Tanggung Jawab Penyelenggara

Pasal 197

- (1) Pemerintah dan 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 . . .

- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tanggung jawab penyelenggara angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

### Bagian Ketiga Belas Industri

#### Jasa Angkutan Umum

#### Pasal 198

- (1) Jasa angkutan umum harus dikembangkan menjadi industri jasa yang memenuhi standar pelayanan dan mendorong persaingan yang sehat.
- (2) Untuk mewujudkan standar pelayanan dan persaingan yang sehat sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah harus:
  - a. menetapkan segmentasi dan klasifikasi pasar;
  - b. menetapkan standar pelayanan minimal;
  - c. menetapkan kriteria persaingan yang sehat;
  - d. mendorong terciptanya pasar; dan
  - e. mengendalikannya dan mengawasi pengembangan industri jasa angkutan umum.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai standar pelayanan dan persaingan yang sehat diatur dengan peraturan pemerintah.

### Bagian Keempat Belas

#### Sanksi Administratif

#### Pasal 199

- (1) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 167, Pasal 168, Pasal 173, Pasal 177, Pasal 186, Pasal 187, Pasal 189, Pasal 192, dan Pasal 193 dikenai sanksi administratif berupa:
  - a. peringatan tertulis;
  - b. denda administratif;
  - c. pembekuan izin; dan/atau
  - d. pencabutan izin.

(2) Ketentuan . . .

- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai kriteria dan tata cara pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

## BAB XI

### KEAMANAN DAN KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

#### Bagian Kesatu

#### Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

#### Pasal 200

- (1) Kepolisian Negara Republik Indonesia bertanggung jawab atas terselenggaranya kegiatan dalam mewujudkan dan memelihara Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (2) Penyelenggaraan kegiatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui kerja sama antara pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan masyarakat.
- (3) Untuk mewujudkan dan memelihara Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilaksanakan kegiatan:
  - a. penyusunan program nasional Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
  - b. penyediaan dan pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
  - c. pelaksanaan pendidikan, pelatihan, pembimbingan, penyuluhan, dan penerangan berlalu lintas dalam rangka meningkatkan kesadaran hukum dan etika masyarakat dalam berlalu lintas;
  - d. pengkajian masalah Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
  - e. manajemen keamanan Lalu Lintas;
  - f. pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan/atau patroli;
  - g. registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi; dan
  - h. penegakan hukum Lalu Lintas.

Pasal 201 . . .

## Pasal 201

- (1) Perusahaan Angkutan Umum wajib membuat, melaksanakan, dan menyempurnakan sistem keamanan dengan berpedoman pada program nasional Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (2) Kendaraan Bermotor Umum harus dilengkapi dengan alat pemberi informasi untuk memudahkan pendeteksian kejadian kejahatan di Kendaraan Bermotor.

## Pasal 202

Ketentuan lebih lanjut mengenai penetapan program nasional Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 200 dan Pasal 201 diatur dengan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

## Bagian Kedua

### Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal

#### 203

- (1) Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (2) Untuk menjamin Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan rencana umum nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, meliputi:
  - a. penyusunan program nasional kegiatan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
  - b. penyediaan dan pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
  - c. pengkajian masalah Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
  - d. manajemen Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

#### Pasal 204

- (1) Perusahaan Angkutan Umum wajib membuat, melaksanakan, dan menyempurnakan sistem manajemen keselamatan dengan berpedoman pada rencana umum nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

(2) Kendaraan . . .

- (2) Kendaraan Bermotor Umum harus dilengkapi dengan alat pemberi informasi terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas ke Pusat Kendali Sistem Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

#### Pasal 205

Ketentuan lebih lanjut mengenai penetapan rencana umum nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 203 ayat (2) dan kewajiban Perusahaan Angkutan Umum membuat, melaksanakan, dan menyempurnakan sistem manajemen keselamatan serta persyaratan alat pemberi informasi Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 204 diatur dengan peraturan pemerintah.

#### Bagian Ketiga

#### Pengawasan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

#### Pasal 206

- (1) Pengawasan terhadap pelaksanaan program Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi:
  - a. audit;
  - b. inspeksi; dan
  - c. pengamatan dan pemantauan.
- (2) Audit bidang Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilaksanakan oleh auditor independen yang ditentukan oleh Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- (3) Audit bidang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilaksanakan oleh auditor independen yang ditentukan oleh pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (4) Inspeksi bidang Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilaksanakan secara periodik berdasarkan skala prioritas oleh Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

(5) Inspeksi . . .

- (5) Inspeksi bidang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilaksanakan secara periodik berdasarkan skala prioritas oleh setiap pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (6) Pengamatan dan pemantauan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c wajib dilaksanakan secara berkelanjutan oleh setiap pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (7) Hasil pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditindaklanjuti dengan tindakan korektif dan/atau penegakan hukum.

#### Pasal 207

Ketentuan lebih lanjut mengenai pengawasan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 206 ayat (1) diatur dengan peraturan pemerintah.

#### Bagian Keempat

#### Budaya Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

#### Pasal 208

- (1) Pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertanggung jawab membangun dan mewujudkan budaya Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (2) Upaya membangun dan mewujudkan budaya Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui:
  - a. pelaksanaan pendidikan berlalu lintas sejak usia dini;
  - b. sosialisasi dan internalisasi tata cara dan etika berlalu lintas serta program Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
  - c. pemberian penghargaan terhadap tindakan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
  - d. penciptaan lingkungan Ruang Lalu Lintas yang mendorong pengguna jalan berperilaku tertib; dan
  - e. penegakan hukum secara konsisten dan berkelanjutan.

(3) Pembina . . .

- (3) Pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menetapkan kebijakan dan program untuk mewujudkan budaya Keamanan dan Keselamatan berlalu lintas.

## BAB XII DAMPAK LINGKUNGAN

### Bagian Kesatu

#### Perlindungan Kelestarian Lingkungan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

##### Pasal 209

- (1) Untuk menjamin kelestarian lingkungan, dalam setiap kegiatan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dilakukan pencegahan dan penanggulangan pencemaran lingkungan hidup untuk memenuhi ketentuan baku mutu lingkungan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran lingkungan hidup di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan pemerintah.

### Bagian Kedua Pencegahan

#### dan Penanggulangan

#### Dampak Lingkungan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal

##### 210

- (1) Setiap Kendaraan Bermotor yang beroperasi di Jalan wajib memenuhi persyaratan ambang batas emisi gas buang dan tingkat kebisingan.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara, persyaratan, dan prosedur penanganan ambang batas emisi gas buang dan tingkat kebisingan yang diakibatkan oleh Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan pemerintah.

##### Pasal 211

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

Pasal 212 . . .

## Pasal 212

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

### Bagian Ketiga Hak dan Kewajiban

#### Paragraf 1 Kewajiban Pemerintah

## Pasal 213

- (1) Pemerintah wajib mengawasi kepatuhan Pengguna Jalan untuk menjaga kelestarian lingkungan hidup dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (2) Untuk melaksanakan ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pemerintah wajib:
  - a. merumuskan dan menyiapkan kebijakan, strategi, dan program pembangunan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ramah lingkungan;
  - b. membangun dan mengembangkan sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ramah lingkungan;
  - c. melakukan pengawasan dan pembinaan terhadap Perusahaan Angkutan Umum, pemilik, dan/atau Pengemudi Kendaraan Bermotor yang beroperasi di jalan; dan
  - d. menyampaikan informasi yang benar dan akurat tentang kelestarian lingkungan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

#### Paragraf 2

Hak dan Kewajiban Perusahaan Angkutan Umum Pasal

## 214

- (1) Perusahaan Angkutan Umum berhak memperoleh kemudahan dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ramah lingkungan.
- (2) Perusahaan . . .

- (2) Perusahaan Angkutan Umum berhak memperoleh informasi mengenai kelestarian lingkungan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

#### Pasal 215 Perusahaan

Angkutan Umum wajib:

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

#### Paragraf 3

#### Hak dan Kewajiban Masyarakat

#### Pasal 216

- (1) Masyarakat berhak mendapatkan Ruang Lalu Lintas yang ramah lingkungan.
- (2) Masyarakat berhak memperoleh informasi tentang kelestarian lingkungan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

#### Pasal 217

Masyarakat wajib menjaga kelestarian lingkungan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Bagian Keempat . . .

Bagian Keempat  
Sanksi Administratif

Pasal 218

- (1) Pelanggaran terhadap ketentuan mengenai dampak lingkungan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 211 dikenai sanksi administratif berupa:
  - a. peringatan tertulis;
  - b. denda administratif;
  - c. pembekuan izin; dan/atau
  - d. pencabutan izin.
  
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan kriteria pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan pemerintah.

BAB XIII

PENGEMBANGAN INDUSTRI DAN TEKNOLOGI SARANA  
DAN PRASARANA LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Bagian Kesatu

Umum

Pasal 219

- (1) Pengembangan industri dan teknologi sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi:
  - a. rancang bangun dan pemeliharaan Kendaraan Bermotor;
  - b. peralatan penegakan hukum;
  - c. peralatan uji laik kendaraan;
  - d. fasilitas Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
  - e. peralatan registrasi dan identifikasi Kendaraan dan Pengemudi;
  - f. teknologi serta informasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
  - g. fasilitas pendidikan dan pelatihan personel Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
  - h. komponen pendukung Kendaraan Bermotor.

(2) Pemberdayaan . . .

- (2) Pemberdayaan industri dan pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui:
  - a. pengembangan riset dan rancang bangun Kendaraan Bermotor;
  - b. pengembangan standarisasi Kendaraan dan/atau komponen Kendaraan Bermotor;
  - c. pengalihan teknologi;
  - d. penggunaan sebanyak-banyaknya muatan lokal;
  - e. pengembangan industri bahan baku dan komponen;
  - f. pemberian kemudahan fasilitas pembiayaan dan perpajakan;
  - g. pemberian fasilitas kerja sama dengan industri sejenis; dan/atau
  - h. pemberian fasilitas kerja sama pasar pengguna di dalam dan di luar negeri.

#### Bagian Kedua

#### Pengembangan Rancang Bangun Kendaraan Bermotor

#### Pasal 220

- (1) Pengembangan rancang bangun Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 219 ayat (1) huruf a dan pengembangan riset rancang bangun sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dilakukan oleh:
  - a. Pemerintah;
  - b. Pemerintah Daerah;
  - c. badan hukum;
  - d. lembaga penelitian; dan/atau
  - e. perguruan tinggi.
- (2) Pengembangan rancang bangun Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memperhatikan:
  - a. dimensi utama dan konstruksi Kendaraan Bermotor;
  - b. kesesuaian material;
  - c. kesesuaian motor penggerak;
  - d. kesesuaian daya dukung jalan;
  - e. bentuk fisik Kendaraan Bermotor;

f. dimensi . . .

- f. dimensi, konstruksi, posisi, dan jarak tempat duduk;
  - g. posisi lampu;
  - h. jumlah tempat duduk;
  - i. dimensi dan konstruksi bak muatan/volume tangki;
  - j. peruntukan Kendaraan Bermotor; dan
  - k. fasilitas keluar darurat.
- (3) Rancang bangun sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus mendapatkan pengesahan dari Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

#### Pasal 221

Pemberdayaan industri dan pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 219 ayat (2) dilaksanakan dengan memanfaatkan sumber daya nasional, menerapkan standar keamanan dan keselamatan, serta memperhatikan kelestarian lingkungan.

#### Bagian Ketiga

#### Pengembangan Industri dan Teknologi Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

#### Pasal 222

- (1) Pemerintah wajib mengembangkan industri dan teknologi prasarana yang menjamin Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (2) Pengembangan industri dan teknologi Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilakukan secara terpadu dengan dukungan semua sektor terkait.
- (3) Pengembangan industri dan teknologi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi modernisasi fasilitas:
  - a. pengatur Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
  - b. penegakan hukum;
  - c. uji kelaikan Kendaraan;
  - d. Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, serta Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
  - e. pengawasan . . .

- e. pengawasan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
  - f. registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi;
  - g. Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
  - h. keselamatan Pengemudi dan/atau Penumpang.
- (4) Metode pengembangan industri dan teknologi meliputi:
- a. pemahaman teknologi;
  - b. pengalihan teknologi; dan
  - c. fasilitasi riset teknologi.
- (5) Pengembangan industri dan teknologi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) harus mendapatkan pengesahan dari instansi terkait.

#### Bagian Keempat

#### Pemberdayaan Industri Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

##### Pasal 223

- (1) Untuk mengembangkan industri Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 222 ayat (2), Pemerintah mendorong pemberdayaan industri dalam negeri.
- (2) Untuk mendorong pengembangan industri dalam negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan melalui pemberian fasilitas, insentif bidang tertentu, dan menerapkan standar produk peralatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

##### Pasal 224

- (1) Pengembangan industri Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdiri atas:
- a. rekayasa;
  - b. produksi;
  - c. perakitan; dan/atau
  - d. pemeliharaan dan perbaikan.

(2) Pengembangan . . .

- (2) Pengembangan industri Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mencakup alih teknologi yang disesuaikan dengan kearifan lokal.

Bagian Kelima  
Pengaturan Lebih Lanjut

Pasal 225

Ketentuan lebih lanjut mengenai pengembangan industri dan teknologi Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur dengan peraturan pemerintah.

BAB XIV  
KECELAKAAN LALU  
LINTAS

Bagian Kesatu Pencegahan  
Kecelakaan Lalu Lintas

Pasal 226

- (1) Untuk mencegah Kecelakaan Lalu Lintas dilaksanakan melalui:
- a. partisipasi para pemangku kepentingan;
  - b. pemberdayaan masyarakat;
  - c. penegakan hukum; dan
  - d. kemitraan global.
- (2) Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan pola penahapan yang meliputi program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang.
- (3) Penyusunan program pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas dilakukan oleh forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di bawah koordinasi Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Bagian Kedua . . .

Bagian Kedua Penanganan  
Kecelakaan Lalu Lintas

Paragraf 1

Tata Cara Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas

Pasal 227

Dalam hal terjadi Kecelakaan Lalu Lintas, petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia wajib melakukan penanganan Kecelakaan Lalu Lintas dengan cara:

- a. mendatangi tempat kejadian dengan segera;
- b. menolong korban;
- c. melakukan tindakan pertama di tempat kejadian perkara;
- d. mengolah tempat kejadian perkara;
- e. mengatur kelancaran arus Lalu Lintas;
- f. mengamankan barang bukti; dan
- g. melakukan penyidikan perkara.

Pasal 228

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penanganan Kecelakaan Lalu Lintas diatur dengan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Paragraf 2

Penggolongan dan Penanganan Perkara Kecelakaan Lalu Lintas

Pasal 229

- (1) Kecelakaan Lalu Lintas digolongkan atas:
  - a. Kecelakaan Lalu Lintas ringan;
  - b. Kecelakaan Lalu Lintas sedang; atau
  - c. Kecelakaan Lalu Lintas berat.
- (2) Kecelakaan Lalu Lintas ringan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
- (3) Kecelakaan Lalu Lintas sedang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
- (4) Kecelakaan . . .

- (4) Kecelakaan Lalu Lintas berat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.
- (5) Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat disebabkan oleh kelalaian Pengguna Jalan, ketidaklaikan Kendaraan, serta ketidaklaikan Jalan dan/atau lingkungan.

#### Pasal 230

Perkara Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) diproses dengan acara peradilan pidana sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

#### Paragraf 3

#### Pertolongan dan Perawatan Korban

#### Pasal 231

- (1) Pengemudi Kendaraan Bermotor yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas, wajib:
  - a. menghentikan Kendaraan yang dikemudikannya;
  - b. memberikan pertolongan kepada korban;
  - c. melaporkan kecelakaan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat; dan
  - d. memberikan keterangan yang terkait dengan kejadian kecelakaan.
- (2) Pengemudi Kendaraan Bermotor, yang karena keadaan memaksa tidak dapat melaksanakan ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dan huruf b, segera melaporkan diri kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat.

#### Pasal 232

Setiap orang yang mendengar, melihat, dan/atau mengetahui terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas wajib:

- a. memberikan pertolongan kepada korban Kecelakaan Lalu Lintas;
- b. melaporkan . . .

- b. melaporkan kecelakaan tersebut kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia; dan/atau
- c. memberikan keterangan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia.

#### Paragraf 4

#### Pendataan Kecelakaan Lalu Lintas

#### Pasal 233

- (1) Setiap kecelakaan wajib dicatat dalam formulir data Kecelakaan Lalu Lintas.
- (2) Data Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan bagian dari data forensik.
- (3) Data Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dilengkapi dengan data yang berasal dari rumah sakit.
- (4) Data Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikelola oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia dan dapat dimanfaatkan oleh pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

#### Bagian Ketiga Kewajiban dan Tanggung Jawab

#### Paragraf 1

#### Kewajiban dan Tanggung Jawab Pengemudi, Pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan

#### Pasal 234

- (1) Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian Pengemudi.
- (2) Setiap Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerusakan jalan dan/atau perlengkapan jalan karena kelalaian atau kesalahan Pengemudi.

(3) Ketentuan . . .

- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak berlaku jika:
- a. adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan Pengemudi;
  - b. disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga; dan/atau
  - c. disebabkan gerakan orang dan/atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.

#### Pasal 235

- (1) Jika korban meninggal dunia akibat Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1) huruf c, Pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.
- (2) Jika terjadi cedera terhadap badan atau kesehatan korban akibat Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1) huruf b dan huruf c, pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada korban berupa biaya pengobatan dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.

#### Pasal 236

- (1) Pihak yang menyebabkan terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan berdasarkan putusan pengadilan.
- (2) Kewajiban mengganti kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pada Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2) dapat dilakukan di luar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai di antara para pihak yang terlibat.

#### Pasal 237

- (1) Perusahaan Angkutan Umum wajib mengikuti program asuransi kecelakaan sebagai wujud tanggung jawabnya atas jaminan asuransi bagi korban kecelakaan.
- (2) Perusahaan . . .

- (2) Perusahaan Angkutan Umum wajib mengasuransikan orang yang dipekerjakan sebagai awak kendaraan.

#### Paragraf 2

#### Kewajiban dan Tanggung Jawab Pemerintah

#### Pasal 238

- (1) Pemerintah menyediakan dan/atau memperbaiki pengaturan, sarana, dan Prasarana Lalu Lintas yang menjadi penyebab kecelakaan.
- (2) Pemerintah menyediakan alokasi dana untuk pencegahan dan penanganan Kecelakaan Lalu Lintas.

#### Pasal 239

- (1) Pemerintah mengembangkan program asuransi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (2) Pemerintah membentuk perusahaan asuransi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

### Bagian Keempat

#### Hak Korban

#### Pasal 240

Korban Kecelakaan Lalu Lintas berhak mendapatkan:

- a. pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas dan/atau Pemerintah;
- b. ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas; dan
- c. santunan Kecelakaan Lalu Lintas dari perusahaan asuransi.

Pasal 241 . . .

## Pasal 241

Setiap korban Kecelakaan Lalu Lintas berhak memperoleh pengutamaan pertolongan pertama dan perawatan pada rumah sakit terdekat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

## BAB XV

### PERLAKUAN KHUSUS BAGI PENYANDANG CACAT, MANUSIA USIA LANJUT, ANAK-ANAK, WANITA HAMIL, DAN ORANG SAKIT

#### Bagian Kesatu

#### Ruang Lingkup Perlakuan Khusus Pasal

#### 242

- (1) Pemerintah, Pemerintah Daerah, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan perlakuan khusus di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil, dan orang sakit.
- (2) Perlakuan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
  - a. aksesibilitas;
  - b. prioritas pelayanan; dan
  - c. fasilitas pelayanan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai pemberian perlakuan khusus di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil, dan orang sakit diatur dengan peraturan pemerintah.

#### Pasal 243

Masyarakat secara kelompok dapat mengajukan gugatan kepada Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah mengenai pemenuhan perlakuan khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 242 sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Bagian Kedua . . .

## Bagian Kedua Sanksi

### Administratif

#### Pasal 244

- (1) Perusahaan Angkutan Umum yang tidak memenuhi kewajiban menyediakan sarana dan prasarana pelayanan kepada penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil, dan orang sakit sebagaimana dimaksud dalam Pasal 242 ayat (1) dapat dikenai sanksi administratif berupa:
  - a. peringatan tertulis;
  - b. denda administratif;
  - c. pembekuan izin; dan/atau
  - d. pencabutan izin.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai kriteria dan tata cara pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan pemerintah.

## BAB XVI

### SISTEM INFORMASI DAN KOMUNIKASI LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

#### Bagian Kesatu

#### Penyelenggaraan Sistem Informasi dan Komunikasi

#### Pasal 245

- (1) Untuk mendukung Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan sistem informasi dan komunikasi yang terpadu.
- (2) Penyelenggaraan Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan oleh Pemerintah, pemerintah provinsi, dan pemerintah kabupaten/kota berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.

(3) Sistem . . .

- (3) Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) digunakan untuk kegiatan perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan serta operasional Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang meliputi:
  - a. bidang prasarana Jalan;
  - b. bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
  - c. bidang registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, penegakan hukum, operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas.

#### Pasal 246

- (1) Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 ayat (2) merupakan subsistem dalam Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (2) Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terpadu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikendalikan oleh pusat kendali yang mengintegrasikan data, informasi, dan komunikasi dari setiap subsistem.
- (3) Data, informasi, dan komunikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus dapat diakses oleh setiap pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

#### Bagian Kedua

##### Pengelolaan Sistem Informasi dan Komunikasi

#### Pasal 247

- (1) Dalam mewujudkan Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 246 ayat (1) setiap pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan wajib mengelola subsistem informasi dan komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesuai dengan kewenangannya.
- (2) Subsistem informasi dan komunikasi yang dibangun oleh setiap pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terintegrasi dalam pusat kendali Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

(3) Pusat . . .

- (3) Pusat kendali sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dikelola oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

### Bagian Ketiga

#### Pengembangan Sistem Informasi dan Komunikasi

##### Pasal 248

- (1) Untuk memenuhi tugas pokok dan fungsi berbagai pemangku kepentingan, dikembangkan Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang meliputi sistem terstruktur, jaringan informasi, jaringan komunikasi, dan pusat data.
- (2) Sistem terstruktur, jaringan informasi, jaringan komunikasi, dan pusat data meliputi:
- a. perencanaan;
  - b. perumusan kebijakan;
  - c. pemantauan;
  - d. pengawasan;
  - e. pengendalian;
  - f. informasi geografi;
  - g. pelacakan;
  - h. informasi Pengguna Jalan;
  - i. pendeteksian arus Lalu Lintas;
  - j. pengenalan tanda nomor Kendaraan Bermotor; dan/atau
  - k. pengidentifikasian Kendaraan Bermotor di Ruang Lalu Lintas.

### Bagian Keempat

#### Pusat Kendali Sistem Informasi dan Komunikasi Pasal

##### 249

- (1) Pusat kendali Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berfungsi sebagai pusat:
- a. kendali;
  - b. koordinasi;
  - c. komunikasi;
  - d. data . . .

- d. data dan informasi terpadu;
  - e. pelayanan masyarakat; dan
  - f. rekam jejak elektronis untuk penegakan hukum.
- (2) Pengelolaan pusat kendali Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bertujuan untuk mewujudkan pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu.
- (3) Kegiatan pusat kendali Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sekurang-kurangnya meliputi:
- a. pelayanan kebutuhan data, informasi, dan komunikasi tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
  - b. dukungan tindakan cepat terhadap pelanggaran, kemacetan, dan kecelakaan serta kejadian lain yang berdampak terhadap Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
  - c. analisis, evaluasi terhadap pelanggaran, kemacetan, dan Kecelakaan Lalu Lintas;
  - d. dukungan penegakan hukum dengan alat elektronik dan secara langsung;
  - e. dukungan pelayanan Surat Izin Mengemudi, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, dan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor;
  - f. pemberian informasi hilang temu Kendaraan Bermotor;
  - g. pemberian informasi kualitas baku mutu udara;
  - h. dukungan pengendalian Lalu Lintas dengan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli;
  - i. dukungan pengendalian pergerakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
  - j. pemberian informasi tentang kondisi Jalan dan pelayanan publik.

#### Pasal 250

Data dan informasi pada pusat kendali Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dapat diakses dan digunakan oleh masyarakat.

Pasal 251 . . .

## Pasal 251

Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat digunakan untuk penegakan hukum yang meliputi:

- a. penyelidikan dan penyidikan tindak pidana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau kejahatan lain;
- b. tindakan penanganan kecelakaan, pelanggaran, dan kemacetan Lalu Lintas oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia; dan/atau
- c. pengejaran, penghadangan, penangkapan, dan penindakan terhadap pelaku dan/atau kendaraan yang terlibat kejahatan atau pelanggaran Lalu Lintas.

## Bagian Kelima Pengaturan

### Lebih Lanjut

## Pasal 252

Ketentuan lebih lanjut mengenai Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur dengan peraturan pemerintah.

## BAB XVII

### SUMBER DAYA MANUSIA

## Pasal 253

- (1) Pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan wajib mengembangkan sumber daya manusia untuk menghasilkan petugas yang profesional dan memiliki kompetensi di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (2) Pengembangan sumber daya manusia di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan melalui pendidikan dan pelatihan oleh:
  - a. Pemerintah;
  - b. Kepolisian Negara Republik Indonesia; dan/atau
  - c. lembaga swasta yang terakreditasi.

Pasal 254 . . .

#### Pasal 254

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

#### Pasal 255

Ketentuan lebih lanjut mengenai pengembangan sumber daya manusia di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur dengan peraturan pemerintah.

### BAB XVIII

#### PERAN SERTA MASYARAKAT

#### Pasal 256

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

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

#### Pasal 257

Peran serta masyarakat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 256 dapat dilakukan secara perseorangan, kelompok, organisasi profesi, badan usaha, atau organisasi kemasyarakatan lain sesuai dengan prinsip keterbukaan dan kemitraan.

#### Pasal 258

Masyarakat wajib berperan serta dalam pemeliharaan sarana dan prasarana jalan, pengembangan disiplin dan etika berlalu lintas, dan berpartisipasi dalam pemeliharaan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

### BAB XIX

#### PENYIDIKAN DAN PENINDAKAN PELANGGARAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

##### Bagian Kesatu

##### Penyidikan

#### Pasal 259

- (1) Penyidikan tindak pidana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilakukan oleh:
  - a. Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia; dan
  - b. Penyidik Pegawai Negeri Sipil tertentu yang diberi wewenang khusus menurut Undang-Undang ini.
- (2) Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a terdiri atas:
  - a. Penyidik; dan
  - b. Penyidik Pembantu.

Paragraf 1 . . .

## Paragraf 1

### Kewenangan Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia

#### Pasal 260

- (1) Dalam hal penindakan pelanggaran dan penyidikan tindak pidana, Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia selain yang diatur di dalam Kitab Undang- Undang Hukum Acara Pidana dan Undang-Undang tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berwenang:
  - a. memberhentikan, melarang, atau menunda pengoperasian dan menyita sementara Kendaraan Bermotor yang patut diduga melanggar peraturan berlalu lintas atau merupakan alat dan/atau hasil kejahatan;
  - b. melakukan pemeriksaan atas kebenaran keterangan berkaitan dengan Penyidikan tindak pidana di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
  - c. meminta keterangan dari Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum;
  - d. melakukan penyitaan terhadap Surat Izin Mengemudi, Kendaraan Bermotor, muatan, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor, dan/atau tanda lulus uji sebagai barang bukti;
  - e. melakukan penindakan terhadap tindak pidana pelanggaran atau kejahatan Lalu Lintas menurut ketentuan peraturan perundang-undangan;
  - f. membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan;
  - g. menghentikan penyidikan jika tidak terdapat cukup bukti;
  - h. melakukan penahanan yang berkaitan dengan tindak pidana kejahatan Lalu Lintas; dan/atau
  - i. melakukan tindakan lain menurut hukum secara bertanggung jawab.
- (2) Pelaksanaan penindakan pelanggaran dan penyidikan tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 261 . . .

## Pasal 261

Penyidik Pembantu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 259 ayat (2) huruf b mempunyai wewenang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 260 ayat (1), kecuali mengenai penahanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 260 ayat (1) huruf h yang wajib diberikan dengan pelimpahan wewenang dari Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

## Paragraf 2

### Kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil Pasal

#### 262

- (1) Penyidik Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud dalam Pasal 259 ayat (1) huruf b berwenang untuk:
  - a. melakukan pemeriksaan atas pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan Kendaraan Bermotor yang pembuktiannya memerlukan keahlian dan peralatan khusus;
  - b. melakukan pemeriksaan atas pelanggaran perizinan angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum;
  - c. melakukan pemeriksaan atas pelanggaran muatan dan/atau dimensi Kendaraan Bermotor di tempat penimbangan yang dipasang secara tetap;
  - d. melarang atau menunda pengoperasian Kendaraan Bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan;
  - e. meminta keterangan dari Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, atau Perusahaan Angkutan Umum atas pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan, pengujian Kendaraan Bermotor, dan perizinan; dan/atau
  - f. melakukan penyitaan surat tanda lulus uji dan/atau surat izin penyelenggaraan angkutan umum atas pelanggaran sebagaimana dimaksud pada huruf a, huruf b, dan huruf c dengan membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan.
- (2) Kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan di Terminal dan/atau tempat alat penimbangan yang dipasang secara tetap.

(3) Dalam . . .

- (3) Dalam hal kewenangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan di Jalan, Penyidik Pegawai Negeri Sipil wajib berkoordinasi dengan dan harus didampingi oleh Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.

### Paragraf 3

## Koordinasi dan Pengawasan Penyidik Pegawai Negeri Sipil

### Pasal 263

- (1) Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia, selaku koordinator dan pengawas, melaksanakan pembinaan dan pengawasan terhadap Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (2) Dalam melaksanakan kewenangannya Penyidik Pegawai Negeri Sipil wajib berkoordinasi dengan Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- (3) Penyidik Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyerahkan berkas perkara hasil penyidikan pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan beserta barang bukti kepada pengadilan melalui Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- (4) Ketentuan mengenai pembinaan dan pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

### Bagian Kedua

## Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

### Paragraf 1

## Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan

### Pasal 264

Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dilakukan oleh:

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

Pasal 265 . . .

#### Pasal 265

- (1) Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 264 meliputi pemeriksaan:
  - a. Surat Izin Mengemudi, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor, Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, atau Tanda Coba Kendaraan Bermotor;
  - b. tanda bukti lulus uji bagi kendaraan wajib uji;
  - c. fisik Kendaraan Bermotor;
  - d. daya angkut dan/atau cara pengangkutan barang; dan/atau
  - e. izin penyelenggaraan angkutan.
- (2) Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan secara berkala atau insidental sesuai dengan kebutuhan.
- (3) Untuk melaksanakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1), petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia berwenang untuk:
  - a. menghentikan Kendaraan Bermotor;
  - b. meminta keterangan kepada Pengemudi; dan/atau
  - c. melakukan tindakan lain menurut hukum secara bertanggung jawab.

#### Pasal 266

- (1) Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 265 ayat (1) dapat dilakukan secara insidental oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- (2) Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 265 ayat (1) huruf b sampai dengan huruf e dapat dilakukan secara insidental oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil.
- (3) Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara berkala sebagaimana dimaksud dalam Pasal 265 ayat (2) dalam keadaan tertentu dilakukan secara gabungan oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil.
- (4) Penyidik . . .

- (4) Penyidik Pegawai Negeri Sipil dalam melaksanakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib didampingi oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.

#### Paragraf 2

### Tata Cara Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

#### Pasal 267

- (1) Setiap pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diperiksa menurut acara pemeriksaan cepat dapat dikenai pidana denda berdasarkan penetapan pengadilan.
- (2) Acara pemeriksaan cepat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilaksanakan tanpa kehadiran pelanggar.
- (3) Pelanggar yang tidak dapat hadir sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat menitipkan denda kepada bank yang ditunjuk oleh Pemerintah.
- (4) Jumlah denda yang dititipkan kepada bank sebagaimana dimaksud pada ayat (3) sebesar denda maksimal yang dikenakan untuk setiap pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (5) Bukti penitipan uang denda wajib dilampirkan dalam berkas bukti pelanggaran.

#### Pasal 268

- (1) Dalam hal putusan pengadilan menetapkan pidana denda lebih kecil daripada uang denda yang dititipkan, sisa uang denda harus diberitahukan kepada pelanggar untuk diambil.
- (2) Sisa uang denda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang tidak diambil dalam waktu 1 (satu) tahun sejak penetapan putusan pengadilan disetorkan ke kas negara.

#### Pasal 269

- (1) Uang denda yang ditetapkan pengadilan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 267 ayat (1) disetorkan ke kas negara sebagai penerimaan negara bukan pajak.

(2) Sebagian . . .

- (2) Sebagian penerimaan negara bukan pajak sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dialokasikan sebagai insentif bagi petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil yang melaksanakan penegakan hukum di Jalan yang pelaksanaannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Bagian                      Ketiga  
Penanganan Benda Sitaan

Pasal 270

- (1) Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia berwenang melakukan penyitaan, penyimpanan, dan penitipan benda sitaan yang diduga berhubungan dengan tindak pidana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (2) Benda sitaan disimpan di rumah penyimpanan benda sitaan negara.
- (3) Dalam hal belum ada rumah penyimpanan benda sitaan negara di tempat yang bersangkutan, penyimpanan benda sitaan dapat dilakukan di kantor Kepolisian Negara Republik Indonesia, di kantor kejaksaan negeri, di kantor pengadilan negeri, dan dalam keadaan memaksa di tempat penyimpanan lain, atau tetap di tempat semula benda itu disita.
- (4) Tata cara penyitaan, penyimpanan, dan penitipan benda sitaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan menurut ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana.

Pasal 271

- (1) Penyidik wajib mengidentifikasi dan mengumumkan benda sitaan Kendaraan Bermotor yang belum diketahui pemiliknya melalui media massa.
- (2) Pengumuman sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menyebutkan ciri-ciri Kendaraan Bermotor, tempat penyimpanan, dan tanggal penyitaan.

(3) Pengumuman . . .

- (3) Pengumuman sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dilakukan paling sedikit 1 (satu) kali dalam 6 (enam) bulan.
- (4) Benda sitaan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) setelah lewat waktu 1 (satu) tahun dan belum diketahui pemiliknya dapat dilelang untuk negara berdasarkan penetapan pengadilan.

#### Pasal 272

- (1) Untuk mendukung kegiatan penindakan pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat digunakan peralatan elektronik.
- (2) Hasil penggunaan peralatan elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat digunakan sebagai alat bukti di pengadilan.

### BAB XX

#### KETENTUAN PIDANA

#### Pasal 273

- (1) Setiap penyelenggara Jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki Jalan yang rusak yang mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan Kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).
- (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).
- (3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp120.000.000,00 (seratus dua puluh juta rupiah).

(4) Penyelenggara . . .

- (4) Penyelenggara Jalan yang tidak memberi tanda atau rambu pada Jalan yang rusak dan belum diperbaiki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

#### Pasal 274

- (1) Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).
- (2) Ketentuan ancaman pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku pula bagi setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (2).

#### Pasal 275

- (1) Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, fasilitas Pejalan Kaki, dan alat pengaman Pengguna Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- (2) Setiap orang yang merusak Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, fasilitas Pejalan Kaki, dan alat pengaman Pengguna Jalan sehingga tidak berfungsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).

#### Pasal 276

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek tidak singgah di Terminal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 277 . . .

#### Pasal 277

Setiap orang yang memasukkan Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

#### Pasal 278

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak dilengkapi dengan perlengkapan berupa ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, dan peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

#### Pasal 279

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang dipasangi perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

#### Pasal 280

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dipasangi Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 68 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Pasal 281 . . .

#### Pasal 281

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).

#### Pasal 282

Setiap Pengguna Jalan yang tidak mematuhi perintah yang diberikan oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 104 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

#### Pasal 283

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).

#### Pasal 284

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki atau pesepeda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

#### Pasal 285

(1) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) *juncto* Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

(2) Setiap . . .

- (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu tanda batas dimensi badan kendaraan, lampu gandengan, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, kedalaman alur ban, kaca depan, spakbor, *bumper*, penggandengan, penempelan, atau penghapus kaca sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) *juncto* Pasal 48 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

#### Pasal 286

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) *juncto* Pasal 48 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

#### Pasal 287

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf a atau Marka Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf c dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- (3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan gerakan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf d atau tata cara berhenti dan Parkir sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf e dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

(4) Setiap . . .

- (4) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar ketentuan mengenai penggunaan atau hak utama bagi Kendaraan Bermotor yang menggunakan alat peringatan dengan bunyi dan sinar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 59, Pasal 106 ayat (4) huruf f, atau Pasal 134 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- (5) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan batas kecepatan paling tinggi atau paling rendah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf g atau Pasal 115 huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- (6) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan tata cara penggandengan dan penempelan dengan Kendaraan lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf h dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

#### Pasal 288

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi yang sah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan dan/atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

(3) Setiap . . .

- (3) Setiap orang yang mengemudikan mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang tidak dilengkapi dengan surat keterangan uji berkala dan tanda lulus uji berkala sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf c dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

#### Pasal 289

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor atau Penumpang yang duduk di samping Pengemudi yang tidak mengenakan sabuk keselamatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (6) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

#### Pasal 290

Setiap orang yang mengemudikan dan menumpang Kendaraan Bermotor selain Sepeda Motor yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah dan tidak mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (7) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1(satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

#### Pasal 291

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor yang membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 292 . . .

#### Pasal 292

Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tanpa kereta samping yang mengangkut Penumpang lebih dari 1 (satu) orang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (9) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1(satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

#### Pasal 293

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp100.000,00 (seratus ribu rupiah).

#### Pasal 294

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang akan membelok atau berbalik arah, tanpa memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 112 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

#### Pasal 295

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang akan berpindah lajur atau bergerak ke samping tanpa memberikan isyarat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 112 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 296 . . .

#### Pasal 296

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor pada perlintasan antara kereta api dan Jalan yang tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 114 huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).

#### Pasal 297

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor berbalapan di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 115 huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp3.000.000,00 (tiga juta rupiah).

#### Pasal 298

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang tidak memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya, atau isyarat lain pada saat berhenti atau Parkir dalam keadaan darurat di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 121 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

#### Pasal 299

Setiap orang yang mengendarai Kendaraan Tidak Bermotor yang dengan sengaja berpegang pada Kendaraan Bermotor untuk ditarik, menarik benda-benda yang dapat membahayakan Pengguna Jalan lain, dan/atau menggunakan jalur jalan kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 122 huruf a, huruf b, atau huruf c dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp100.000,00 (seratus ribu rupiah).

#### Pasal 300

Dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah), setiap Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum yang:

a. tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan atau tidak menggunakan lajur paling kiri, kecuali saat akan mendahului atau mengubah arah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124 ayat (1) huruf c;

b. tidak . . .

- b. tidak memberhentikan kendaraannya selama menaikkan dan/atau menurunkan Penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124 ayat (1) huruf d; atau
- c. tidak menutup pintu kendaraan selama Kendaraan berjalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124 ayat (1) huruf e.

#### Pasal 301

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor angkutan barang yang tidak menggunakan jaringan jalan sesuai dengan kelas jalan yang ditentukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 125 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

#### Pasal 302

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum angkutan orang yang tidak berhenti selain di tempat yang telah ditentukan, menyetem, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian, atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 126 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

#### Pasal 303

Setiap orang yang mengemudikan mobil barang untuk mengangkut orang kecuali dengan alasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 137 ayat (4) huruf a, huruf b, dan huruf c dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

#### Pasal 304

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan atau menurunkan Penumpang lain di sepanjang perjalanan atau menggunakan Kendaraan angkutan tidak sesuai dengan angkutan untuk keperluan lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 153 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 305 . . .

### Pasal 305

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang mengangkut barang khusus yang tidak memenuhi ketentuan tentang persyaratan keselamatan, pemberian tanda barang, Parkir, bongkar dan muat, waktu operasi dan rekomendasi dari instansi terkait sebagaimana dimaksud dalam Pasal 162 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, huruf e, atau huruf f dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

### Pasal 306

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan angkutan barang yang tidak dilengkapi surat muatan dokumen perjalanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 168 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

### Pasal 307

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Angkutan Umum Barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

### Pasal 308

Dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah), setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum yang:

- a. tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf a;
- b. tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf b;
- c. tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan barang khusus dan alat berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf c; atau

d. menyimpang . . .

- d. menyimpang dari izin yang ditentukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173.

#### Pasal 309

Setiap orang yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya untuk penggantian kerugian yang diderita oleh Penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 189 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

#### Pasal 310

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp2.000.000,00 (dua juta rupiah).
- (3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).
- (4) Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

Pasal 311 . . .

### Pasal 311

- (1) Setiap orang yang dengan sengaja mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp3.000.000,00 (tiga jutarupiah).
- (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp4.000.000,00 (empat juta rupiah).
- (3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau denda paling banyak Rp8.000.000,00 (delapan juta rupiah).
- (4) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun atau denda paling banyak Rp20.000.000,00 (dua puluh juta rupiah).
- (5) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

### Pasal 312

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas dan dengan sengaja tidak menghentikan kendaraannya, tidak memberikan pertolongan, atau tidak melaporkan Kecelakaan Lalu Lintas kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 231 ayat (1) huruf a, huruf b, dan huruf c tanpa alasan yang patut dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp75.000.000,00 (tujuh puluh lima juta rupiah).

Pasal 313 . . .

### Pasal 313

Setiap orang yang tidak mengasuransikan awak Kendaraan dan penumpangnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 237 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

### Pasal 314

Selain pidana penjara, kurungan, atau denda, pelaku tindak pidana Lalu Lintas dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pencabutan Surat Izin Mengemudi atau ganti kerugian yang diakibatkan oleh tindak pidana lalu lintas.

### Pasal 315

- (1) Dalam hal tindak pidana dilakukan oleh Perusahaan Angkutan Umum, pertanggungjawaban pidana dikenakan terhadap Perusahaan Angkutan Umum dan/atau pengurusnya.
- (2) Dalam hal tindak pidana lalu lintas dilakukan Perusahaan Angkutan Umum, selain pidana yang dijatuhkan terhadap pengurus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dijatuhkan pula pidana denda paling banyak dikalikan 3 (tiga) dari pidana denda yang ditentukan dalam setiap pasal dalam Bab ini.
- (3) Selain pidana denda, Perusahaan Angkutan Umum dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pembekuan sementara atau pencabutan izin penyelenggaraan angkutan bagi kendaraan yang digunakan.

### Pasal 316

- (1) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 274, Pasal 275 ayat (1), Pasal 276, Pasal 278, Pasal 279, Pasal 280, Pasal 281, Pasal 282, Pasal 283, Pasal 284, Pasal 285, Pasal 286, Pasal 287, Pasal 288, Pasal 289, Pasal 290, Pasal 291, Pasal 292, Pasal 293, Pasal 294, Pasal 295, Pasal 296, Pasal 297, Pasal 298, Pasal 299, Pasal 300, Pasal 301, Pasal 302, Pasal 303, Pasal 304, Pasal 305, Pasal 306, Pasal 307, Pasal 308, Pasal 309, dan Pasal 313 adalah pelanggaran.

(2) Ketentuan . . .

(2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 273, Pasal 275 ayat (2), Pasal 277, Pasal 310, Pasal 311, dan Pasal 312 adalah kejahatan.

#### Pasal 317

Dalam hal nilai tukar mata uang rupiah mengalami penurunan, besaran nilai denda sebagaimana dimaksud dalam Bab XX dapat ditetapkan dengan peraturan pemerintah.

### BAB XXI

#### KETENTUAN PERALIHAN

#### Pasal 318

Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, pendidikan dan pelatihan Pengemudi yang diselenggarakan oleh lembaga pendidikan dan pelatihan Pengemudi tetap berlangsung sesuai dengan izin yang diberikan dengan ketentuan dalam jangka waktu paling lama 2 (dua) tahun wajib disesuaikan dengan Undang-Undang ini.

#### Pasal 319

Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, audit yang sedang dilaksanakan oleh auditor Pemerintah tetap dijalankan sampai dengan selesainya audit.

### BAB XXII

#### KETENTUAN PENUTUP

#### Pasal 320

Peraturan pelaksanaan Undang-Undang ini harus ditetapkan paling lama 1 (satu) tahun sejak Undang-Undang ini mulai berlaku.

#### Pasal 321

Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dibentuk paling lama 1 (satu) tahun sejak Undang-Undang ini mulai berlaku.

Pasal 322 . . .

#### Pasal 322

Pusat kendali Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dibentuk paling lama 2 (dua) tahun sejak Undang-Undang ini mulai berlaku.

#### Pasal 323

Unit Pengelola Dana Preservasi Jalan harus berfungsi paling lama 1 (satu) tahun sejak Undang-Undang ini mulai berlaku.

#### Pasal 324

Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, semua peraturan pelaksanaan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3480) dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-Undang ini.

#### Pasal 325

Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3480) dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

#### Pasal 326

Undang-Undang ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar . . .

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Undang-Undang ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Disahkan di Jakarta  
pada tanggal 22 Juni 2009 PRESIDEN

REPUBLIK INDONESIA,

ttd

DR. H. SUSILO BAMBANG YUDHOYONO

Diundangkan di Jakarta Pada  
tanggal 22 Juni 2009

MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA  
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

ANDI MATTALATTA

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2009 NOMOR 96

Salinan sesuai dengan aslinya  
SEKRETARIAT NEGARA RI

Kepala Biro Peraturan Perundang-undangan Bidang  
Perekonomian dan Industri,

