NASKAH AKADEMIK

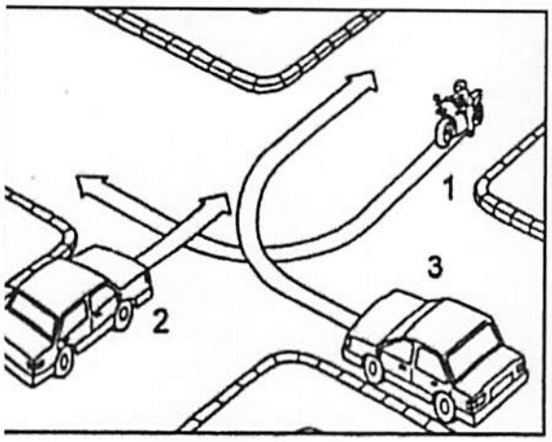
RANCANGAN PERATURAN DAERAH

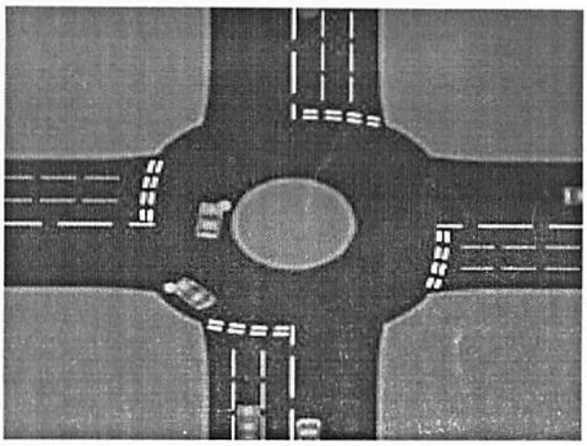
KABUPATEN SLEMAN

NOMOR……. TAHUN ……

TENTANG

PENYELENGGARAAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN





DINAS PERHUBUNGAN, KOMUNKASI DAN INFORMATIKA

KABUPATEN SLEMAN

KATA PENGANTAR

Perpindahan orang, barang dan jasa meupakan kebutuhan pokok diera modern saat ini, hal ini karena sebaran tata guna lahan dan aktifitas masyarakat yang terus berkembang. Perpindahan orang, barang dan jasa yang selanjutnya disebut perjalanan, tentunya menggunakan sarana sebagai alat angkut dan prasarana sebagai tempat ruang untuk melakukan perjalanan.

Aktifitas orang untuk melakukan perjalanan semakin hari semakin meningkat dan komplek, sehingga timbul dampak-dampak positif berupa terpenuhinya kebutuhan hidup masyarakat tersebut, namun juga akan timbul pula dampak-dampak negatif, yaitu timbulnya kerawanan kemacetan lalu lintas, kecelakaan lalu lintas dan terlanggarnya hak-hak pengguna jalan yang satu terhadap yang lain, atau tidak terpenuhinya kewajiban masing-masing pelaku perjalanan.

Guna mewujudkan penyelenggaraan perjalanan atau lalu lintas yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, serta mampu memadukan moda transportasi lainnya, maka perlu ditetapkan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang didasari oleh peraturan perundangan yang lebih tinggi, yaitu Undang-undang Dasar 1945, Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah, Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta Pemerintah Nomor 38 Tahun 2008 tentang Pembagian urusan pemerintah antara pemerintah pusat, pemerintah propinsi dan pemerintah kabupaten/kota; serta Peraturan Daerah Provinsi DIY No.7 Tahun 2007 tentang Urusan yang menjadi kewenangan pemerintah Kabupaten Sleman.

Fakta dan hasil penelitian tentang kegiatan atau aktifitas dibidang lalu lintas dan angkutan jalan menunjukkan bahwa tingkat perjalanan orang, barang dan jasa mencapai angka yang sangat tinggi, perjalanan tersebut sebagian besar menggunakan kendaraan bermotor dan menggunakan jalan sebagai ruang perjalanannya. Panjang jalan dari tahun ke tahun menunjukkan pertumbuhan yang relative sangat kecil, sedang

pertumbuhan jumlah kendaraan menunjukkan pertumbuhan yang cukup tinggi, serta data kecalakaan lalu lintas tingkat kejadian dan fatalitasnya cukup tinggi.

Bedasarkan fakta-fakta yuridis dan empiris diatini sebagas, maka Tim Penyusun Raperda tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyusun dan mengusulkan Naskah Akademik ini sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ).

Sleman, September 2016

DAFTAR ISI

Halaman

JUDUL i
KATA PENGANTAR ii
DAFTAR ISI iv
BAB I PENDAHULUAN 1
A. LATAR BELAKANG 1
B. SASARAN YANG AKAN DIWUJUDKAN 7
C. IDENTIFIKASI MASALAH 7
D. TUJUAN DAN KEGUNAAN 8
E. METODE PENELITIAN 9
BAB II KAJIAN TEORETIS DAN PRAKTIK EMPIRIK 12
A. KAJIAN TEORETIS 12
B. PRAKTIK EMPIRIK 26
BAB III EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT 30
BAB IV LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS DAN YURIDIS 35
BAB V JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP MATERI MUATAN UNDANG-UNDANG, DAN PERATURAN PEMERINTAH 40
BAB V PENUTUP 53
A. KESIMPULAN 53
B. REKOMENDASI 55
DAFTAR PUSTAKA 56

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi adalah urat nadi pembangunan nasional, sarana interaksi antar masyarakat, mendukung pertumbuhan ekonomi, sosial dan budaya keamanan dan pertahanan nasional.penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara adalah tuntutan perkembangan lingkungan strategis lokal, regional, nasional dan internasional. Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan ekonomi, pengembangan wilayah dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Oleh karena itu harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, disamping itu juga melaksanakan amanat Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sebagai pelaksanaan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Daerah.

Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Lalu lintas dan angkutan jalan merupakan salah subsistem dari sistem transporatsi secara umum, misalnya sub sistem transportasi jalan baja (kereta api), subsistem lalu lintas udara , serta subsistem lalu lintas air (laut dan sungai), sebagai bagian dari sistem transportasi secara keseluruhan.

Penyelenggaraan transportasi jalan bertujuan mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman

dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya antara lain moda angkutan jalan, moda kereta api (jalan baja), moda angkutan udara dan moda angkutan laut serta moda angkutan danau, sungai dan penyeberangan. Disamping itu penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan diarahkan mampu menjangkau seluruh pelosok, untuk menunjang pemerataan, partumbuhan dan panunjang pembangunan.

Transportasi jalan merupakan moda transportasi yang paling dominan digunakan oleh masyarakat dibandingkan moda transportasi lainnya, bahkan transportasi jalan merupakan pemadu moda terhadap system transportasi lainnya, oleh karena itu masalah yang dihadapi terhadap penyelenggaraan transportasi jalan atau lalu lintas dan angkutan jalan dihampir semua kota hamper sama yaitu kemacetan lalu lintas, kesemrawutan, kecelakaan lalu lintas serta pencemaran udara. Penanganan masalah transportasi jalan yang kurang hati-hati dan kurang terpadu, tidak akan dapat memecahkan masalah tersebut secara tepat dan atau hasil yang maksimal.

Sistem lalu lintas dan angkutan jalan (transportasi jalan) pada prinsipya terdiri atas empat komponen dasar yaitu prasarana yang berupa jaringan jalan beserta fasilitas pendukungnya, sarana yang berupa kendaraan, baik bermotor maupun tidak bermotor, manusia sebagai pengemudi kendaraan, penumpang kendaraan maupun pelaku lalu lintas lainnya, serta sistem lalu lintas yang susun sebagai panduan untuk berlalu lintas dijalan. Keempat komponen tersebut harus mampu bersinergi dan diarahkan untuk mampu mewujudkan lalu lintas jalan sebagaimana dicita-citakan tersebut diatas.

Pada perkembangannya saat ini keempat komponen tersebut diatas mengalami pertumbuhan yang tidak seimbang, yaitu misalnya panjang jalan (kapasitas jalan) rata-rata dari tahun 2005 sampai tahun 2012 pertumbuhannya kurang dari 1% pertahun. Sedangkan pertumbuhan jumlah kendaraan dari tahun 2005 sampai tahun 2012 rata-rata 8-13 % pertahun, sehingga hal ini akan terjadi ketidakseimbangan tingkat pelayanan lalu lintas. Kemudian adanya ketidakseimbangan antara permintaan dan penyediaan moda angkutan serta

kurangnya pemahaman dan kesadaran masyarakat akan peraturan dan tertib berlalu lintas.

Formulasi mengenai asas dan tujuan dalam Rancangan Peraturan Daerah ini, selain untuk menciptakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain, juga mempunyai tujuan untuk mendorong perekonomian daerah dan nasional, mewujudkan kesejahteraan rakyat, persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. Aspek keamanan juga mendapatkan perhatian yang ditekankan dalam pengaturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Selain itu, di dalam Rancangan Peraturan Daerah ini juga ditekankan 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.

Dalam rancangan Peraturan Daerah ini terminologi mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjadi 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. Ketidakamanan dan ketidaktertiban dapat menyebabkan kecelakaan.Kecelakaan dapat terjadi pada setiap saat dan dimana saja.Namun kecelakaan itu lebih sering terjadi pada keadaan manusia berlalu lintas sebab lalu lintas itu terjadi hampir pada setiap detik kehidupan manusia dan terjadi dimana-mana.Kesibukan lalu lintas terjadi di darat, laut dan udara.Hingga dewasa ini perhatian masih banyak ditujukan pada lalu lintas darat walaupun masalah lalu lintas di laut dan udara tidak kalah menariknya.Karena angka kejadian dan kematian pada kecelakaan lalu lintas darat sangat tinggi, terutama dikarenakan cedera kepala.Sehingga dianggap jalan raya adalah kuburan terpanjang di dunia (Bustan, 2007).Dalam *Global Status report on Road Safety-Time for Action*, Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) telah mempublikasikan bahwa kematian akibat kecelakaan di jalan diperlakukan sebagai salah satu penyakit tidak menular dengan jumlah kematian tertinggi.WHO melaporkan pada tahun 2009 dari kajian di 178 negara, setiap

tahun sekitar 1,3 juta orang meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas dan 20-50 juta jiwa menderita luka/cacat dimana 90% terjadi di negara-negara berkembang termasuk Indonesia. Sejak tahun 2004-2009 dilaporkan jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas tidak terjadi penurunan yang signifikan. Pejalan kaki, pengemudi sepeda, dan pengemudi sepeda motor merupakan kelompok terbesar yang menjadi korban, jumlahnya hampir separuh dari total korban (DepKes RI, 2011).Jumlah tersebut di atas dipastikan akan terus bertambah menjadi 1,9 juta orang di tahun 2020 mendatang apabila tidak dilakukan apapun untuk menekan jumlah kecelakaan. Pada tahun 2030, kecelakaan lalu lintas di jalan diperkirakan menjadi penyebab kematian nomor 5 di dunia setelah penyakit jantung, stroke, paru dan infeksi saluran pernapasan. Atas keprihatinan kondisi yang ada saat ini, Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB) meluncurkan *Decade of Action for Road Safety* (Dekade Aksi Keselamatan Jalan) dan Indonesia sangat mendukung langkah PBB tersebut. Dekade Aksi Keselamatan Jalan (DAKJ) yang memiliki rentang waktu 10 tahun (2010-2020), memiliki lima pilar yakni manajemen keselamatan jalan, infrastruktur, kendaraan yang lebih menjamin kesehatan, perilaku pengguna jalan, dan penanganan pasca kecelakaan (DepHub RI, 2011). Berdasarkan data dari Kepolisian Republik Indonesia, selama tahun 2009 angka kecelakaan lalu lintas mencapai 57.726 kasus sedangkan pada tahun 2010 mencapai 61.606 kasus. Hal itu menunjukkan peningkatan sebesar 6,72 persen. Dimana tahun 2010 jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas mencapai 31.234 jiwa.Rata-rata sebanyak 84 orang meninggal setiap harinya atau antara tiga hingga empat orang setiap jamnya. Dari jumlah tersebut 67% korban berada pada usia produktif, 22-50 tahun (DepHub RI, 2011).

Untuk menekan angka Kecelakaan Lalu Lintas yang dirasakan sangat tinggi, upaya ke depan diarahkan pada penanggulangan secara komprehensif yang mencakup upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan, dan penegakan hukum. Upaya pembinaan tersebut dilakukan melalui peningkatan intensitas pendidikan berlalu lintas dan penyuluhan hukum serta pembinaan sumber daya manusia.Upaya pencegahan dilakukan melalui peningkatan pengawasan

kelaikan jalan, sarana dan prasarana jalan, serta kelaikan Kendaraan, termasuk pengawasan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang lebih intensif. Upaya pengaturan meliputi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dan modernisasi sarana dan Prasarana Lalu Lintas. Upaya penegakan hukum dilaksanakan lebih efektif melalui perumusan ketentuan hukum yang lebih jelas serta penerapan sanksi yang lebih tegas.Dalam rangka mewujudkan kesetaraan di bidang pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Rancangan Peraturan Daerah ini berdasar pada semangat bahwa penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang bersifat lintas sektor harus dilaksanakan secara terkoordinasi oleh para pembina beserta para pemangku kepentingan (*stakeholders*) lainnya.Guna mengatasi permasalahan yang sangat kompleks, Rancangan Peraturan Daerah ini mengamanatkan dibentuknya forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut merupakan badan *ad hoc* yang berfungsi sebagai wahana untuk menyinergiskan tugas pokok dan fungsi setiap instansi penyelenggara Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka menganalisis permasalahan, menjembatani, menemukan solusi, serta meningkatkan kualitas pelayanan, dan bukan sebagai aparat penegak hukum. Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut mempunyai tugas melakukan koordinasi antarinstansi penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan dan menyelesaikan masalah Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sedangkan keanggotaan forum tersebut terdiri atas unsur pembina, penyelenggara, akademisi, dan masyarakat.

Rancangan Peraturan Daerah ini mengatur pula perlakuan khusus bagi penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil, dan orang sakit. Bentuk perlakuan khusus yang diberikan oleh Pemerintah berupa pemberian kemudahan sarana dan prasarana fisik atau nonfisik yang meliputi aksesibilitas, prioritas pelayanan, dan fasilitas pelayanan.Untuk meningkatkan pelayanan di bidang keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas, Rancangan Peraturan Daerah ini mengatur dan mengamanatkan adanya Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang didukung

oleh subsistem yang dibangun oleh setiap Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terpadu. Pengelolaan Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilakukan oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah dengan memperhatikan ketentuan peraturan Rancangan Peraturan Daerah, sedangkan mengenai operasionalisasi Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan secara terintegrasi melalui pusat kendali dan data. Peraturan Daerah ini juga mengatur secara terperinci ketentuan teknis operasional mengenai persyaratan badan usaha angkutan Jalan agar mampu tumbuh sehat, berkembang, dan kompetitif secara nasional dan internasional.Selanjutnya, untuk membuka daerah terpencil di seluruh wilayah Indonesia, Peraturan Daerah ini tetap menjamin pelayanan angkutan Jalan perintis dalam upaya peningkatan kegiatan ekonomi.

Untuk menjamin terwujudnya penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang memenuhi standar keselamatan dan keamanan, Rancangan Peraturan Daerah ini mengatur persyaratan teknis dan uji berkala kendaraan bermotor. Setiap jenis Kendaraan Bermotor yang wajib dilakukan uji berkala sesuai ketentuan peraturan yang berlaku.

Untuk memenuhi kebutuhan angkutan publik, dalam norma Peraturan Daerah ini juga ditegaskan bahwa tanggung jawab untuk menjamin tersedianya angkutan umum yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau menjadi tanggung jawab Pemerintah dan dalam pelaksanaanya Pemerintah dapat melibatkan swasta.

Dalam Peraturan Daerah ini diatur pula mengenai Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dengan tujuan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas tersebut meliputi kegiatan perencanaan, pengaturan, perekayasaan, pemberdayaan, dan pengawasan.Untuk menangani masalah Kecelakaan Lalu Lintas, pencegahan kecelakaan dilakukan melalui partisipasi para pemangku kepentingan, pemberdayaan masyarakat, penegakan hukum, dan kemitraan global.

Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas dimaksud, dilakukan dengan pola penahapan, yaitu program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang. Selain itu, untuk menyusun program pencegahan kecelakaan dilakukan oleh forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.Berkaitan dengan tugas dan wewenang Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam Undang-Undang ini diatur bahwa dalam rangka melaksanakan tugas dan fungsinya PPNS agar selalu berkoordinasi dengan Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai koordinator dan pengawas Penyidik Pegawai Negeri Sipil (Korwas PPNS).

Kabupaten Sleman merupakan wilayah dengan pertumbuhan bangunan-bangunan untuk pelayanan jasa yang cukup tinggi, sehingga perlu pula pengaturan tentang analisis dampak lalu laintas (ANDALALIN), serta pengaturan berkenaan dengan perparkiran, disamping itu perlu pula mengatur tenang pool dan garassi angkutan.

B. Sasaran Yang Akan Diwujudkan

Sasaran yang akan diwujudkan dalam penyusunan naskah akademik ini adalah :

1. Tersusunnya dasar-dasar pemikiran dan perinsip-prinsip dasar terhadap materi muatan Rancangan Peraturan Daerah yang dilandasi kajian ilmiah dalam bentuk laporan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Sleman tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
2. Memuat gagasan konkret yang telah ditinjau secara sistematik, *holistic*, dan *futuristic* sehingga dapat ditinjau dari ilmu hukum dan politik hukum.

C. Identifikasi Masalah

Identifikasi masalah dalam Penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Sleman Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah Bagaimana rumusan Rancangan Peraturan Daerah yang mengatur penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di Kabupaten Sleman sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu

Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah dan Peraturan Menteri yang menyertainya.

D. Tujuan dan Kegunaan

1. Tujuan

Tujuan penyusunan naskah akademik ini adalah sebagai bahan dasar yang memberikan pokok-pokok pemikiran atau gagasan dan aspirasi aktual yang berkembang baik dalam kehidupan masyarakat maupun dalam penyelenggaraan pemerintahan daerah mengenai Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di wilayah Kabupaten Sleman..

Di samping itu, naskah juga memberikan gambaran jelas tentang alasan aturan mengenai Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat memayungi atau sebagai penguatan pelaksanaan Peraturan Daerah berkenaan dengan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terbit lebih dahulu, yaitu antara lain Peraturan Daerah Nomor.....tentang Perparkiran,. Selain itu, Perda ini diharapkan efektif dan efisien dalam penerapan sanksi hukum dan sosial bagi para pelanggar peraturan dibidang lalu lintas dan angkutan jalan.Tidak kalah penting, perda ini juga diharapkan mampu mewujudkan koordinasi antara *stake holder* dibidang lalu lintas dan angkutan jalan di wilayah Kabupaten Sleman maupun tingkat propinsi DIY dan nasional.

Tujuan penerapan Peraturan Daerah tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah terwujudnya dan meningkatnya keselamatan, kenyamanan, dan ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan.

2. Manfaat

Manfaat naskah akademik ini adalah :

a. Memberikan pemahaman kepada Pemerintah Kabupaten Sleman, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Kabupaten Sleman, dan masyarakat Sleman secara umum mengenai urgensi, konsep dasar, dan konsep hirarki Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang wajib diacu dan diakomodsi dalam bentuk peraturan daerah yang nantinya akan mendukung

terciptanya Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan antar moda transportasi,

b. Memberikan pemahaman kepada Pemerintah Kabupaten Sleman, DPRD Kabupaten Sleman dan masyarakat Sleman mengenai urgensi penyusunan peraturan daerah baru yang mendukung penegakan hukum dibidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

c. Mempermudah perumusan asas-asas dan tujuan serta pasal-pasal yang akan diatur dalam peraturan daerah yang baru tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

E. Metode penelitian

Metode dalam hal ini adalah metode yang digunakan dalam penyusunan naskah akademik, sekurang kurangnya memuat:

1. Metode Pendekatan

   Metode Pendekatan yang digunakan dalam penyusunan Naskah akademik antara lain metode yuridis normatif, atau studi kepustakaan hukum.

2. Metode Pengumpulan dan Pengolahan Data

   Metode pengumpulan dan pengolahan data yang digunakan dalam penyusunan Naskah akademik, antara lain :

   a. Bahan hukum primer, yakni ketentuan peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan kedudukan, peran dan fungsi Pemerintahan Daerah Kabupaten Sleman, yang diatur dalam

      (1). Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, beserta Peraturan Pemerintah yang menyertainya, yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas,Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan,Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang kendaraan;

(2). Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1959 tentang pembetukan kabupaten dan kota di wilayah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta,

(3). UU No.32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah; (4)Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2008 tentang Pembagian urusan pemerintah antara pemerintah pusat, pemerintah propinsi dan pemerintah kabupaten/kota;

(4). Perda No.7 Tahun 2007 tentang Urusan yang menjadi kewenangan pemerintah Kabupaten Sleman, dan

(5). berbagai produk hukum atau peraturan perundang-undangan yang terkait dengan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

b. Bahan Hukum Sekunder, yakni bahan baca atau literature yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer seperti hasil-hasil penelitian, survei dan literature yang terkait dengan permasalahan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan .

c. Bahan hukum tersier, yakni bahan hukum yang memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder yang berupa kamus hukum dan ensiklopedia ilmu hukum.

Untuk mendapatkan bahan sebagimana dimaksud diatas, metod yang digunakan anatara lain :

a. *Focus Group Discussion (FGD)*

FGD diharapkan dapat menggali data dan informasi yang diperlukan berhubungan dengan gagasan-gagasan pengaturan, jangkauan, objek, atau arah pengaturan mengenai LLAJ sesuai prinsip-prinsip rasional, kritis,objektif dan impersonal dari berbagai sumber.

b. Studi Pustaka

Studi Pustaka dilaksanakan untuk memperoleh data sekunder berupa berbagai makalah dari seminar; diskusi dngan beberapa narasumber yang mempunyai keahlian di bidang berkaitan dengan aspek-aspek yang berkaitan dengan pengaturan mengenai LLAJ Masukan dari para narasumber

merupakan satu rangkaian dalam proses penyempurnaan dan sekaligkusmenjaring aspirasi dari pemangku kepentingan.

3. Metode Analisis

Sesuai dengan permasalahan dan prinsip-prinsip yang perlu diperhatikan agar penyusunan naskah akademik sejalan dengan asas yang ditetapkan dalam pembentukan peraturan perundang-undangan, maka penyusunan naskah akademik menggunakan pendekatan analisis, antara lain analisis kualitatif.

Dalam melakukan analisis, hal-hal yang diperhatikan antara lain :

a) Aspek empiris, bahwa norma-norma yang termuat dalam ketentuan peraturan perundang-undangan ditinjau dari permasalahan saat ini dan masa mendatang dengan kehadiran suatu Rancangan Peraturan Daerah. Dalam analisis ini disampikan hak, tugas, dan kewajiban serta tanggung jawab termasuk pembinaan dan pengawasan atau secara umum terkait dengan pengaturan mengenai LLAJ.

b) Aspek yuridis, yaitu norma-norma yang termuat dalam ketentuan peraturan perundang-undngan dan bentuk pelaksanaannya sebagai bahan materi muatan Rancangan Peraturan Daerah, dengan cara menggali berbagai dinamika dan realita dari berbagai ketentuan peraturan perundang-undangan yang terkait dengan pengaturan LLAJ;

c) Aspek teori hukum, antara lain :

(1) Prinsip-prinsip dalam pembentukan norma termasuk perumusan sanksi administrasi dan pidana atau bentuk-bentuk pelanggaran;

(2) Konstruksi bentuk sanksi baik sanksi administratif maupun pidana termasuk besarannya;

(3) Prosedur penegakan hukum acara pidana melalui mekanisme tindak pidana ringan.

d) Aspek bahasa hukum, bahwa perumusan dilakukan sesuai kaidah bahasa hukum namun mudah dipahami setiap orang tanpa mengabaikan kaidah Bahasa Indonesia.

BAB II

KAJIAN TEORETIS DAN PRAKTEK EMPIRIS

A. Kajian Teoretis

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.Bahwa lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi [redacted] oleh manusia atau mesin.Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari.Di negara maju, mereka biasanya menggunakan kereta bawah tanah (subway) dan taksi.Penduduk disana jarang yang mempunyai kendaraan pribadi karena mereka sebagian besar menggunakan angkutan umum sebagai transportasi mereka.Transportasi sendiri dibagi 3 yaitu, transportasi darat, laut, dan udara.Transportasi udara merupakan transportasi yang membutuhkan banyak uang untuk memakainya.Selain karena memiliki teknologi yang lebih canggih, transportasi udara merupakan alat transportasi tercepat dibandingkan dengan alat transportasi lainnya.

Aksesabilitas adalah alat untuk mengukur potensial dalam melakukan perjalanan, selain juga menghitung jumlah perjalanan itu sendiri. Ukuran ini menggabungkan sebaran geografis tata guna lahan dengan kualitas sistem jaringan transportasi yang menghubungkannnya. Dengan demikian, aksesabilitas dapat digunakan untuk menyatakan kemudahan suatu tempat untuk dicapai (Black,1981).

Ada tiga komponen terjadinya aktifitas berlalulintas yaitu manusia sebagai pengguna, kendaraan dan jalan yang saling berinteraksi dalam pergerakan kendaraan yang memenuhi persyaratan kelaikan dikemudikan oleh pengemudi mengikuti aturan lalu lintas yang ditetapkan berdasarkan peraturan perundangan yang menyangkut lalu lintas dan angkutan jalan melalui jalan yang memenuhi persyaratan geometrik.(Morlok.K.Edward, Erlangga, 1988)

Banyak permasalahan yang timbul pada bidang transportasi di Kabupaten Sleman. Oleh karena itu, diperlukan suatu kajian perencanaan transportasi yang melibatkan banyak aspek dan cukup beragam. Secara singkat, ciri kajian perencanaan transportasi ditandai dengan multimoda, multidisiplin, multisektoral, dan multimasalah.

a. Multimoda. Kajian perencanaan transportasi selalu melibatkan lebih dari satu moda transportasi sebagai bahan kajian. Hal ini dikarenakan objek dasar kajian perencanaan transportasi adalah pergerakan manusia dan/ atau barang yang melibatkan banyak moda transportasi.

b. Multidisiplin. Kajian perencanaan transportasi melibatkan banyak disiplin keilmuan karena aspek kajiannya sangat beragam, mulai dari ciri pergerakan, pengguna jasa, sampai dengan prasarana ataupun sarana transportasi itu sendiri.

c. Multisektoral. Yang dimaksud multisektoral di sini adalah banyaknya lembaga, atau pihak terkait yang berkepentingan dengan kajian perencanaan transportasi.

d. Multimasalah. Permasalahan yang dihadapi dalam permasalahan transportasi tentunya mempunyai dimensi yang cukup beragam dan luas, mulai dari yang berkaitan dengan aspek pengguna jasa, rekayasa, operasional, ekonomi, sampai dengan aspek sosial.Sumber : Tamin (2000)

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 (UU Nomor 22 Tahun 2009, tentang LLAJ), maka komponen-komponen sebagai berikut harus dipersiapkan dengan baik,yaitu:

1. Manusia sebagai pengguna

   Manusia sebagai pengguna dapat berperan sebagai pengemudi atau pejalan kaki yang dalam keadaan normal mempunyai kemampuan dan kesiagaan yang berbeda-beda (waktu reaksi, konsentrasi dll). Perbedaan-perbedaan tersebut masih dipengaruhi oleh keadaan phisik dan psykologi, umur serta jenis kelamin dan pengaruh-pengaruh luar seperti cuaca, penerangan /lampu jalan dan tata ruang.

2. Kendaraan sebagai Sarana Angkutan

   Kendaraan digunakan oleh pengemudi mempunyai karakteristik yang berkaitan dengan kecepatan, percepatan, perlambatan, dimensi dan muatan yang membutuhkan ruang lalu lintas yang secukupnya untuk bisa bermanuver dalam lalu lintas.

3. Jalan sebagai Prasarana Lalu Lintas

   Jalan merupakan lintasan yang direncanakan untuk dilalui kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor termasuk pejalan kaki.Jalan tersebut direncanakan untuk mampu mengalirkan aliran lalu lintas dengan lancar dan mampu mendukung beban muatan sumbu kendaraan serta aman, sehingga dapat meredam angka kecelakaan lalu-lintas.

4. Manajemen Lalu Lintas

   Manajemen lalu lintas meliputi kegiatan perencanaan, pengaturan, pengawasan, dan pengendalian lalu lintas. Manajemen lalu lintas bertujuan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas, dan dilakukan antara lain dengan :

a. usaha peningkatan kapasitas jalan ruas, persimpangan, dan/atau jaringan jalan;

b. pemberian prioritas bagi jenis kendaraan atau pemakai jalan tertentu;

c. penyesuaian antara permintaan perjalanan dengan tingkat pelayanan tertentu dengan mempertimbangkan keterpaduan intra dan antar moda;

d. penetapan sirkulasi lalu lintas, larangan dan/atau perintah bagi pemakai jalan.

5. Kegiatan perencanaan lalu lintas

Kegiatan perencanaan lalu lintas meliputi inventarisasi dan evaluasi tingkat pelayanan. Maksud inventarisasi antara lain untuk mengetahui tingkat pelayanan pada setiap ruas jalan dan persimpangan. Maksud tingkat pelayanan dalam ketentuan ini adalah merupakan kemampuan ruas jalan dan persimpangan untuk menampung lalu lintas dengan tetap memperhatikan faktor kecepatan dan keselamatan.penetapan tingkat pelayanan yang diinginkan. Dalam menentukan tingkat pelayanan yang diinginkan dilakukan antara lain dengan memperhatikan : rencana umum jaringan transportasi jalan; peranan, kapasitas, dan karakteristik jalan, kelas jalan, karakteristik lalu lintas, aspek lingkungan, aspek sosial dan ekonomi.penetapan pemecahan permasalahan lalu lintas, penyusunan rencana dan program pelaksanaan perwujudannya. Maksud rencana dan program perwujudan dalam ketentuan ini antara lain meliputi: penentuan tingkat pelayanan yang diinginkan pada setiap ruas jalan dan persimpangan, usulan aturan-aturan lalu lintas yang akan ditetapkan pada setiap ruas jalan dan persimpangan, usulan pengadaan dan pemasangan serta pemeliharaan rambu rambu lalu lintas marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, dan alat pengendali dan pengaman pemakai jalan; usulan kegiatan atau tindakan baik untuk keperluan penyusunan usulan maupun penyuluhan kepada masyarakat.

6. Kegiatan pengaturan lalu lintas meliputi

Kegiatan penetapan kebijaksanaan lalu lintas pada jaringan atau ruas-ruas jalan tertentu. termasuk dalam pengertian penetapan kebijaksanaan lalu

lintas dalam ketentuan ini antara lain penataan sirkulasi lalu lintas, penentuan kecepatan maksimum dan/atau minimum, larangan penggunaan jalan, larangan dan/atau perintah bagi pemakai jalan

7. Kegiatan pengawasan lalu lintas meliputi
   a. pemantauan dan penilaian terhadap pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas. Kegiatan pemantauan dan penilaian dimaksudkan untuk mengetahui efektifitas dari kebijaksanaan-kebijaksanaaan tersebut untuk mendukung pencapaian tingkat pelayanan yang telah ditentukan. Termasuk dalam kegiatan pemanatauan antara lain meliputi inventarisasi mengenai kebijaksanaan-kebijaksanaan lalu lintas yang berlaku pada ruas jalan, jumlah pelanggaran dan tindakan-tindakan koreksi yang telah dilakukan atas pelanggaran tersebut. Termasuk dalam kegiatan penilaian antara lain meliputi penentuan kriteria penilaian, analisis tingkat pelayanan, analisis pelanggaran dan usulan tindakan perbaikan.
   b. tindakan korektif terhadap pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas. Tindakan korektif dimaksudkan untuk menjamin tercapainya sasaran tingkat pelayanan yang telah ditentukan. Termasuk dalam tindakan korektif adalah peninjauan ulang terhadap kebijaksanaan apabila di dalam pelaksanaannya menimbulkan masalah yang tidak diinginkan.
8. Kegiatan pengendalian lalu lintas meliputi
   a. pemberian arahan dan petunjuk dalam pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas. Pemberian arahan dan petunjuk dalam ketentuan ini berupa penetapan atau pemberian pedoman dan tata cara untuk keperluan pelaksanaan manajemen lalu lintas, dengan maksud agar diperoleh keseragaman dalam pelaksanaannya serta dapat dilaksanakan sebagaimana mestinya untuk menjamin tercapainya tingkat pelayanan yang telah ditetapkan.
   b. pemberian bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat mengenai hak dan kewajiban masyarakat dalam pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas.

9. Rekayasa lalu lintas adalah salah satu cabang dari teknik sipil yang menggunakan pendekatan rekayasa untuk mengalirkan lalu lintas orang dan barang secara aman dan effisien dengan merencanakan, membangun dan mengoperasikan geometrik jalan, dan dilengkapi dengan rambu lalu lintas, marka jalan serta alat pemberi isyarat lalu lintas.

   Di dalam memecahkan permasalahan lalu lintas, para pakar lalu lintas perlu mengenali permasalahan yang terjadi dengan mengumpulkan informasi geometrik jalan, besarnya arus lalu lintas, kecepatan lalu lintas, hambatan/tundaan lalu lintas, datakecelakaan lalu lintas.Seluruh data yang dikumpulkan selanjutnya dianalisis untuk kemudian direncanakan usulan perbaikaan geometric, pembangunan fasilitas pengaman jalan, pemasangan rambu lalu lintas, marka jalan atau melakukan pembatasan gerakan lalu lintas tertentu.

   Perbaikan geometrik dapat berupa pelebaran jalan, perubahan radius tikung, pembangunan pulau-pulau lalu lintas, mengurangi tanjakan, membangun jalur rangkak pada tanjakan yang tinggi, memberikan perioritas bagi angkutan umum seperti Busway dan berbagai langkah lainnya

10. Kemacetan adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintasyang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan. Kemacetan banyak terjadi di kota-kota besar, terutamanya yang tidak mempunyai transportasi publikyang baik atau memadai ataupun juga tidak seimbangnya kebutuhan jalan dengan kepadatan penduduk, Kemacetan lalu lintas menjadi permasalahan sehari-hari di wilayah perkotaan.

    Kemacetan dapat terjadi karena beberapa alasan:

    - Arus yang melewati jalan telah melampaui kapasitas jalan
    - Terjadi kecelakaan terjadi gangguan kelancaran karena masyarakat yang menonton kejadian kecelakaan atau karena kendaran yang terlibat kecelakaan belum disingkirkan dari jalur lalu lintas,
    - Terjadi banjir sehingga kendaraan memperlambat kendaraan

- Ada perbaikan jalan,
- Bagian jalan tertentu yang longsor,
- Kemacetan lalu lintas yang disebabkan kepanikan seperti kalau terjadi isyarat sirene tsunami.
- Karena adanya pemakai jalan yang tidak tahu aturan lalu lintas, spt : berjalan lambat di lajur kanan dsb.
- Adanya parkir liar dari sebuah kegiatan.
- Pasar tumpah yang secara tidak langsung memakan badan jalan sehingga pada akhirnya membuat sebuah antrian terhadap sejumlah kendaraan yang akan melewati area tersebut.
- Pengaturan lampu lalu lintas yang bersifat kaku yang tidak mengikuti tinggi rendahnya arus lalu lintas

Kemacetan lalu lintas memberikan dampak negatif yang besar yang antara lain disebabkan:

- Kerugian waktu, karena kecepatan perjalanan yang rendah
- Pemborosan energi, karena pada kecepatan rendah konsumsi bahan bakar lebih rendah,
- Keausan kendaraan lebih tinggi, karena waktu yang lebih lama untuk jarak yang pendek, radiator tidak berfungsi dengan baik dan penggunaan rem yang lebih tinggi,
- Meningkatkan polusi udara karena pada kecepatan rendah konsumsi energi lebih tinggi, dan mesin tidak beroperasi pada kondisi yang optimal,
- Meningkatkan stress pengguna jalan,
- Mengganggu kelancaran kendaraan darurat seperti ambulans, pemadam kebakaran dalam menjalankan tugasnya

11. Kecelakaan lalu-lintas adalah kejadian di mana sebuah kendaraan bermotor tabrakan dengan benda lain dan menyebabkan kerusakan. Kadang

kecelakaan ini dapat mengakibatkan luka-luka atau kematian manusia atau binatang. Kecelakaan lalu-lintas di Kabupaten Sleman pada tahun 2011 menelan korban jiwa (meninggal dunia) sekitar 186 orang manusia setiap tahun, angka ini menunjukkan bahwa setiap 2 hari ada 1 orang meninggal dunia karena kecelakaan lalu lintas.

Ada tiga faktor utama yang menyebabkan terjadikanya kecelakaan, pertama adalah faktor manusia, kedua adalah faktor kendaraan dan yang terakhir adalah faktor jalan.Kombinasi dari ketiga faktor itu bisa saja terjadi, antara manusia dengan kendaraan misalnya berjalan melebihi batas kecepatan yang ditetapkan kemudian ban pecah yang mengakibatkan kendaraan mengalami kecelakaan.Disamping itu masih ada faktorlingkungan, cuaca yang juga bisa berkontribusi terhadap kecelakaan.

a. Faktor manusia

Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan.Hampir semua kejadian kecelakaan didahului dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Pelanggaran dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidaktahuan terhadap arti aturan yang berlaku ataupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan atau pula pura-pura tidak tahu.Selain itu manusia sebagai pengguna jalan raya sering sekali lalai bahkan ugal ugalan dalam mengendarai kendaraan, tidak sedikit angka kecelakaan lalu lintas diakibatkan karena membawa kendaraan dalam keadaan mabuk, mengantuk, dan mudah terpancing oleh ulah pengguna jalan lainnya yang mungkin dapat memancing gairah untuk balapan.

b. Faktor kendaraan

Faktor kendaraan yang paling sering adalah kelalaian perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan.Untuk mengurangi faktor kendaraan perawatan dan perbaikan kendaraan diperlukan, disamping itu adanya kewajiban untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor secara reguler.

c. Faktor jalan dan lainnya

Faktor jalan terkait dengan kecepatan rencana jalan, geometrik jalan, pagar pengaman di daerah pegunungan, ada tidaknya median jalan, jarak pandang dan kondisi permukaan jalan. Jalan yang rusak/berlobang sangat membahayakan pemakai jalan terutama bagi pemakai sepeda dan sepeda motor

d. Faktor Cuaca

Kondisi cuaca hujan juga memengaruhi unjuk kerja kendaraan seperti jarak pengereman menjadi lebih jauh, jalan menjadi lebih licin, jarak pandang juga terpengaruh karena penghapus kaca tidak bisa bekerja secara sempurna atau lebatnya hujan mengakibatkan jarak pandang menjadi lebih pendek. Asap dan kabut juga bisa mengganggu jarak pandang, terutama di daerah pegunungan

12. Pejalan kaki adalah istilah dalam transportasi yang digunakan untuk menjelaskan orang yang berjalan di lintasan pejalan kaki baik dipinggir jalan, trotoar, lintasan khusus bagi pejalan kaki ataupun menyeberang jalan. Untuk melindungi pejalan kaki dalam ber lalu lintas, pejalan kaki wajib berjalan pada bagian jalan dan menyeberang pada tempat penyeberangan yang telah disediakan bagi pejalan kaki.

Perjalanan pejalan kaki dilakukan dipinggir jalan.Permasalahan utama ialah karena adanya konflik antara pejalan kaki dan kendaraan, sehubungan permasalahan tersebut perlu kiranya jangan beranggapan, bahwa para pejalan kaki itu diperlakukan sebagai pendudukkelas dua, dibandingkan dengan para pemilik kendaraan.Oleh sebab itu prioritas pertama adalah, melihat apakah tersedia fasilitas untuk para pejalan kaki yang mencukupi, kedua bahwa fasilitas fasilitas tersebut mendapat perawatan sewajarnya.Sebagian besar dari jalan jalan di daerah perkotaan mempunyai volume pejalan kaki yang besar dan harus mempunyai trotoar, kecuali apabila alternatif alternatif sistem pengaturan yang lain telah dilaku¬kan untuk mengalihkan pejalan kaki agar jauh dari sisi jalan, seperti pada jalan jalan tol.Pejalan kaki berjalan dijalan kendaraan

disebabkan karena jalur pejalan kaki tidak mencukupi/ sesuai.Semua jalan diperkotaan (kecuali jalan tol/ jalan express) seharusnya dilengkapi dengan jalur pejalan kaki dikedua sisi jalan.Jalur ini harus dipelihara supaya kondisinya tetap baik.

13. Penyeberang Jalan

Metode umum yang digunakan untuk mengidentifikasikan permasalahan-permasalahan yang mungkin terjadi pada saat pejalan kaki menyeberangi jalan adalah melalui pengukuran konflik kendaraan/pejalan kaki, baik PV maupun PV^2, dimana :

P =volume pejalan kaki yang menyeberangi jalan pada jarak 100 - 150 meter.

V =volume kendaraan setiap jam 2 arah pada jalan 2 arah yang tidak dibagi (tidak ada median).

Survei harus dilakukan minimal untuk selama 6 jam pada periode jam sibuk. dihitung untuk masing masing jam, dan 4 nilai tertinggi PV^2 rata rata. Gambar di samping memberikan kriteria untuk zebra cross, pelican, dan penyeberangan tidak sebidang. (Direktorat Perhubungan Darat, Menuju Lalu lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib, 1994)

14. Kewajiban Pengemudi

Pengemudi kendaraan bermotor wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki (UU Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 106):

- yang berada pada bagian jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki;
- akan atau sedang menyeberang jalan.

15. Kewajiban Pejalan Kaki

Pejalan kaki harus:

- berjalan pada bagian jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki, atau pada bagian jalan yang paling kiri apabila tidak terdapat bagian jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki;
- menggunakan bagian jalan yang paling kiri apabila membawa kereta dorong;
- menyeberang di tempat yang telah ditentukan;

Dalam hal tidak terdapat tempat penyeberangan yang ditentukan, pejalan kaki dapat menyeberang ditempat yang dipilihnya dengan memperhatikan keselamatan dan kelancaran lalu lintas.Rombongan pejalan kaki di bawah pimpinan seseorang harus mempergunakan lajur paling kiri menurut arah lalu lintas. Pejalan kaki yang merupakan penyandang cacat tuna netra wajib mempergunakan tanda-tanda khusus yang mudah dikenali oleh pemakai jalan lain.

Penyelenggaraan transportasi jalan bertujuan mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancer, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau seluruh wilayah untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan penelitian serta sebagai pendorong dan penunjang pembangunan.

Negara bertanggung jawab atas lalu lintas dan angkutan jalan, dan pembinaannya dilaksanakan oleh pemerintah.Pembinaan dimaksud meliputi perencanaan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan. Berdasarkan amanat Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2008 tentang Pembagian urusan pemerintah antara pemerintah pusat, pemerintah propinsi dan pemerintah kabupaten/kota; serta Peraturan Daerah Provinsi DIY No.7 Tahun 2007 tentang Urusan yang menjadi kewenangan pemerintah Kabupaten Sleman, maka urusan dibidang perhubungan (khususnya menyangkut lalu lintas dan angkutan jalan) menjadi urusan Kabupaten Sleman, sehingga Pemerintah Kabupaten Sleman harus melaksanakan pembinaan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

Tujuan penyelenggaraan transportasi jalan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya, serta menjangkau seluruh wilayah, diuraikan sebagai berikut:

a. Lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, Kendaraan, Jalan, dan/atau lingkungan.

b. Lalu lintas dan angkutan jalan yang aman adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau Kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas.

c. Lalu lintas dan angkutan jalan yang cepat adalah kondisi penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang mampu menjamin kepada para pengguna / pelaku lalu lintas dan angkutan jalan dapat mencapai lokasi dengan tepat waktu dan memenuhi standar minimal kecepatan perjalanan.

a. Lalu lintas dan angkutan jalan yang lancar adalah suatu keadaan berlalu lintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di Jalan.

d. Lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib dan teratur adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap Pengguna Jalan.

e. Lalu lintas dan angkutan jalan yang nyaman adalah kondisi penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang mampu menjamin kepada para pengguna / pelaku lalu lintas dan angkutan jalan terhindar dari keadaan ketidaknyamanan, baik sebagai pengendara, penumpang atau pejalan kaki.

f. Lalu lintas dan angkutan jalan yang efisien adalah kondisi penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang mampu menjamin kepada para pengguna / pelaku lalu lintas dan angkutan jalan terhindar dari perjalanan yang boros jarak, waktu maupun biaya.

g. Lalu lintas dan angkutan jalan yang mampu memadukan moda transportasi lainnya adalah lalu lintas dan angkutan jalan yang mampu membuka akses kesemua moda angkutan yang ada, misal dengan sistem angkutan sejenis, dengan angkutan kereta api maupun dengan angkutan udara.

h. Lalu lintas dan angkutan jalan yang mampu menjangkau seluruh wilayah, yaitu dalam penyelenggaraan transportasi jalan supaya mampu membuka akses disuluruh wilayah Kabupaten pada khususnya dan wilayah regional serta nasional pada umumnya, sehingga pemerataan disegala bidang dapat dinikmati oleh setiap warga Negara.

Dengan mempertimbangkan tujuan dan harapan kebutuhan pelayanan angkutan jalan tersebut, maka penyusunan Raperda tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan didasarkan pada pertimbangan:

a. Pembukaan Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang menegaskan bahwa Pemerintah Negara Republik Indonesia bertujuan untuk memajukan kesejahteraan umum.

b. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, 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. Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi, dan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota.Pasal 6 Pemerintahan daerah provinsi dan pemerintahan daerah kabupaten/kota mengatur danmengurus urusan pemerintahan yang berdasarkan kriteria pembagian urusanpemerintahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1) menjadikewenangannya.(2) Urusan pemerintahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas urusan wajib dan urusan pilihan.Pasal 7(1) Urusan wajib sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (2) adalah urusanpemerintahan yang wajib diselenggarakan oleh pemerintahan daerah provinsi danpemerintahan daerah kabupaten/kota, berkaitan dengan pelayanan dasar.(2) Urusan wajib sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: huruf p yaitu urusan dibidang Perhubungan.

Materi pokok atau substansi yang berkaitan dengan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang mempunyai fungsi sebagai pendorong dan urat nadi pembangunan secara umum, serta sekaligus sebagai factor penyebab kecelakaan dan kerugian jiwa dan material yang potensial, maka pengaturan Raperda penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan meliputi:

1. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
2. Ruang Lalu Lintas;
3. Terminal;
4. Parkir;
5. Kendaraan (laik jalan kendaraan bermotor);
6. Pemasangan Reklame pada Kendaraan bermotor;
7. Pengemudi;
8. Lalu Lintas (manajemen dan rekayasa lalu lintas;
9. Analisis Dampak lalu Lintas;
10. Tatacara berlalulintas;
11. Angkutan (angkutan orang dan barang dengan kendaraan bermotor);
12. Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;
13. Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
14. Dampak Lingkungan;
15. Sistem informasi dan komunikasi LLAJ;
16. Penyidikan dan penindakan pelanggaran LLAJ;
17. Ketentuan Pidana;
18. Ketentuan lain-lain;
19. Ketentuan peralihan;

B. Praktik Empiris

Suatu kota dapat dipandang sebagai suatu tempat di mana terjadi aktivitas-aktivitas atau sebagai suatu pola tata guna lahan. Lokasi di mana aktivitas dilakukan akan mempengaruhi manusia, dan aktivitas manusia akan mempengaruhi lokasi tempat aktivitas berlangsung. Interaksi antar aktivitas terungkap dalam wujud pergerakan manusia, barang, dan informasi.

Alasan yang menyebabkan manusia dan barang bergerak dari satu tempat ke tempat lainnya dapat dijelaskan oleh tiga kondisi berikut :

1. *komplementaritas*, daya tarik relatif antara dua atau lebih tempat tujuan;
2. keinginan untuk mengatasi kendala jarak, diistilahkan sebagai *transferbilitas*, diukur dari waktu dan uang yang dibutuhkan, serta teknologi terbaik apa yang tersedia untuk mencapainya; dan
3. persaingan antar beberapa lokasi untuk memenuhi permintaan dan penawaran. Bagaimana orang dan barang bergerak dari tempat asal ke tempat tujuan sebenarnya merupakan suatu pilihan (seseorang bisa saja memilih menggunakan bis ke pusat kota ketimbang menggunakan mobil pribadi). Keputusan ini dibuat dengan mempertimbangkan beberapa faktor, seperti waktu, jarak, efisiensi, biaya, keamanan, dan kenyamanan (Tamin,2000).

Pada dasarnya, efisiensi transportasi adalah mencapai tujuan dengan jarak tertentu dengan waktu yang seminimal mungkin dan biaya yang semurah mungkin. Keamanan dan kenyamanan adalah hal yang penting pula dalam trasnportasi. Namun, keselamatan merupakan hal yang paling utama. Pada saat ini, jumlah kecelakaan kendaraan bermotor di jalan semakin meningkat. Oleh karena itu, segala kebijakan yang berkaitan dengan transportasi harus mengutamakan keselamatan.

Pergerakan manusia dan barang di sebuah kota merupakan konsekuensi gabungan dari aktivitas lahan (*demand*) dan kemampuan sistem transportasi dalam mengatasi arus lalu lintas (*supply*). Oleh karena itu, dilakukan perencanaan untuk menjamin adanya keseimbangan yang efisien antara aktivitas tata guna lahan dengan kemampuan transportasi (Khisty dan Lall,2003).

Kabupaten Sleman merupakan daerah dengan beraneka ragam penggunaan lahan. Di sebelah utara didominasi oleh perkebunan dan persawahan. Hal tersebut didukung dengan kondisi tanah yang subur karena sebelah utara Kabupaten Sleman merupakan daerah vulkanologi, di mana terdapat Gunung Merapi yang masih aktif.

Sebelah barat terdapat pertambangan pasir dan di sebelah selatan terdapat pusat pertokoan dan pendidikan, di mana terdapat universitas- universitas yang terkemuka di Indonesia, seperti Universitas Gadjah Mada, Universitas Islam Indonesia, dan Akademi Angkatan Udara. Di sebelah selatan juga terdapat bandara Adisucipto dan Stasiun Maguwo yang merupakan simbol keterpaduan moda di Kabupaten Sleman.

Kawasan perumahan tersebar di semua zona. Berkembangya daerah perumahan di sebelah utara Kabupaten Sleman didominasi oleh para developer yang membangun *real estate* di daerah tersebut. Kabupaten Sleman yang merupakan daerah penyangga Kota Yogyakarta, terutama daerah yang berbatasan dengan wilayah Kota Yogyakarta menjadi daerah-daerah sentar bisnis (CBD), sehingga hal ini menarik minat sebagian besar para pendatang sebagai tempat bermukim dengan suasana yang kondusif. Di sebelah timur merupakan kawasan wisata, di mana terdapat wisata candi dan wisata budaya. Wisata candi yang terkenal adalah Komplek Candi Prambanan. Kantor pemerintahan daerah kabupaten Sleman terpusat di Kecamatan Sleman. Di daerah Kecamatan Berbah terdapat pusat industri gerabah.

Dampak dari semakin meningkatnya jumlah penduduk, meningkatnya tingkat perekonomian masyarakat, dan tersebarnya tata guna lahan maka hal ini juga akan meningkatkan aktifitas masyarakat, dan pada akhirnya juga akan meningkatkan jumlah perjalanan orang, barang maupun jasa.

Berdasarkan hasil survey Taruna Sekolah Tinggi Transportasi Darat Tahun 2008, bahwa diwilayah Kabupaten Sleman dalam satu hari terjadi 2.559.258 perjalanan, dengan 84% nya menggunakan kendaraan bermotor dan 16%

menggunakan kendaraan tidak bermotor dan jalan kaki, tingginya tingkat perjalanan tersebut akan membawa dampak kepadatan lalu lintas pada ruas jalan.

Prasarana jalan di Kabupaten Sleman berdasarkan data dari instansi pembina jalan menunjukkan tingkat pertumbuhan pajang jalan yang relatif kecil sekali, atau bahkan mendekati stagnan, pertumbuhan ruas jalan sebagian besar hanya pada penambahan lebar jalan yang memanfaatkan bahu jalan yang diperkeras, data pertumbuhan panjang jalan di Kabupaten Sleman sebagai berikut:

Data Panjang Jalan Menurut Kewenangan Di Kabupaten Sleman

URAIAN					Keterangan
		2013	2014	2015	
Data Panjang Jalan					
1	Jalan Negara	45.39	45.39	45.39	Km
2	Jalan Provinsi	115.68	115.68	115.68	Km
3	Jalan Kabupaten	1,085.13	1,085.13	1,085.13	Km
4	a. Aspalt	882.58	882.58	882.58	Km
	b. Tidak beraspalt	202.55	202.55	202.55	Km

Sumber: Sleman Dalam Angka

Data jumlah di Kabupaten menurut Badan Pusat Statistik dalam Buku Sleman Dalam Angka menunjukkan angka peningkatan yang cukup besar, yang masing-masing mempunyai besaran yang berbeda yaitu kendaraan jenis sedan mengalami peningkatan rata-rata 3,35%, Jeep 1,23%, Station Wagon/minibus 12,71%, Bus menurun 2,77%, kendaraan barang berupa Pickup naik rata-rata 0,25%, Truk sedang (2 As) naik 1,92%, Truk besar turun 2,45% dan Sepeda Motor 5,82% per tahun, sebagaimana tercantum dalam daftar tabel berikut:

Tabel: Jumlah Kendaraan Bermotor di Kabupaten Sleman

	Jumlah Kendaraan Bermotor	Tahun 2010	Tahun 2010	Tahun 2011	Pertumbuhan Rata-rata
1	Sedan	12,594	13,439	13,438	3.35%
2	Jeep	4,668	4,699	4,783	1.23%
3	Station Wagon/minibus	26,663	29,924	33,439	12.71%
4	Bus	992	975	937	-2.77%
5	Pick Up	7,610	7,423	7,633	0.15%
6	Truk Sedang	2,762	2,735	2,868	1.92%
7	Truk Berat	265	268	252	-2.45%
8	Sepeda Motor	354,575	369,773	392,012	5.28%
	Jumlah Total	410,129	429,201	455,362	

Sumber: Kantor Samsat Sleman

Akibat-akibat negatif dari aktifitas lalu lintas di jalan adalah kemungkinan resiko kecelakaan lalu lintas, untuk itu berikut disampaikan data tentang kejadian kecelakaan lalu lintas dan tingkat fatalitas kecelakaan lalu lintas.

Tabel: Jumlah Kejadian dan Korban Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan Lalu Lintas	2009	2010	2011	Kenaikan/ Penurunan
1. Kejadian (Kejadian)	1,535	1,587	1,720	6.03%
2. Meninggal Dunia (orang	40	35	47	8.75%
3. Luka Berat (orang)	775	547	855	5.16%
4. Luka Ringan (orang)	1,792	2,032	2,005	5.94%

Sumber: Polres Sleman

BAB III
EVALUASI DAN ANALISIS
PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT

Peraturan Daerah merupakan salah satu jenis peraturan perundang-undangan dan merupakan bagian sistem hukum nasional yang berdasarkan Pancasila, pada saat ini Peraturan Daerah mempunyai kedudukan yang sangat strategis karena diberikan landasan konstitusional yang jelas sebagaimana diatur dalam Pasal 18 Ayat (6) Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, serta berdasarkan ketentuan Undang-undang Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan Republik Indonesia, yang dimaksud dengan Peraturan Daerah (Perda) adalah " perundang-undangan yang dibentuk oleh Dewan Perwakilan Rakyat Daerah dengan persetujuan Kepala Daerah". Difinisi lain Peraturan Daerah berdasarkan ketentuan Undang-undang Republik Indonesia tentang Pemerintahan Daerah adalah peraturan perundang-undangan Republik Indonesia yang dibentuk bersama oleh Dewan Perwakilan Rakyat Daerah dengan Kepala Daerah baik di Provinsi maupun di Kabupaten/Kota.

Dalam ketentuan Undang-undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah, Peraturan Daerah dibentuk dalam rangka penyelengaraan otonomi daerah provinsi dan kabupaten/kota, dan tugas pembantuan serta merupakan penjabaran lebih lanjut dari peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi dengan memperhatikan ciri khas masing-masing daerah. Sesuai ketentuan Pasal 14 Undang-undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentuan Peraturan Perundang-undangan, materi muatan Peraturan Daerah adalah dalam rangka penyelenggaraan otonomi daerah dan tugas pembantuan serta menampung kondisi khusus daerah dan/atau penjabaran lebih lanjut Peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi.

Dalam harmonisasi peraturan perundang-undangan yang terkait dengan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara langsung maupun tidak langsung, baik peraturan nasional maupun daerah, diperoleh gambaran mengenai

permasalahan yang dihadapi dan kondisi yang diinginkan ditinjau dari peraturan perundang-undangan, gambaran tersebut antara lain:

1. Dasar pertimbangan diperlukannya Rancangan Peraturan Daerah mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ);
2. Konsepsi pengaturan dalam rancangan Rancangan Peraturan Daerah mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) telah mempertimbangkan kondisi saat ini dan kebutuhan dimasa yang akan datang;
3. Materi muatan yang akan diatur dalam Rancangan Peraturan Daerah mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) telah mengacu kepada peraturan perundang-undangan baik nasional maupun daerah yang ada secara akademik. Hal tersebut dilakukan berdasarkan hasil inventarisasi peraturan perundang-undangan yang terkait penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, baik tingkat pusat maupun daerah terutama dalam mengidentifikasi masalah terkait lalu lintas dan angkutan jalan.

Setelah dilakukan pencermatan, maka terdapat peraturan perundang-undangan yang terkait dengan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di Kabupaten Sleman. Beberapa peraturan perundangan-undangan tersebut antara lain:

1. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1959 tentang pembetukan kabupaten dan kota di wilayah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta;
2. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 125, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4437) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008 tentang Perubahan kedua atas Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4844);
3. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 5025);

4. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3527);
5. Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 60, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3528);
6. Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 63, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3529);
7. Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3430);
8. Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan Antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi dan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4737);
9. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5221);
10. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 73, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5229);
11. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang kendaraan; (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 5317); Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Angkutan Umum;

Setelah dievaluasi berdasarkan substansi pokok pengaturan mengenai penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan (LLAJ), beberapa peraturan perundang-undangan juga mengamanatkan agar penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan (LLAJ) dilakukan oleh Pemerintah Daerah dalam bentuk peraturan Daerah. Hasil evaluasi peraturan perundang-undangan tersebut adalah sebagai berikut:

No.	Peraturan Perundang-undangan	Pasal yang mengatur	Substansi Pengaturan
1.	Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Pasal 5 (1)	Negara bertanggung jawab atas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan pembinaannya dilaksanakan oleh Pemerintah.
2.	Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	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.
3.	Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, tentang Lalu Lintas dan Angkutan 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.
4.	Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Pasal 1-326	Penyelenggaraan LLAJ secara keseluruhan, yang dapat diimplementasikan
5.	Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Lalu lintas	Semua pasal	Manajemen dan Rekayasa, Analisis Lalu lintas, yang dapat diimplementasikan di Kabupaten Sleman
6.	Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011, tentang Forum LLAJ	Semua pasal	Pelaksanaan Forum LLAJ, yang dapat diimplementasikan di Kabupaten Sleman
7.	Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012, tentang Kendaraan	Semua Pasal	Ketentuan mengenai kendaraan yang implementasikan dikabupaten Sleman

BAB IV

LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS.

A. Landasan Filosofis

Aktifitas masyarakat dalam memenuhi hajat hidupnya akan menimbulkan pergerakan (*movement*) atau perpindahan baik orang, barang maupun jasa. Perpindahan orang, barang mapun jasa tersebut secara alamiah akan melibatkan orang (manusia) sebagai pelaku utama pergerakan, sarana (kendaraan) baik bermotor maupun tidak bermotor, selanjutnya adalah prasarana (fasilitas/ruang gerak) yang dalam hal ini dapat berupa ruang lalu lintas dan fasilitas pendukungnya, pergerakan orang, barang dan jasa pada prasarana disebut lalu lintas.

Pelaku pergerakan secara umum pasti menginginkan proses pergerakan yang dilakukan akan berjalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau seluruh wilayah sesuai kebutuhan dan tempat tinggalnyanya.

Konstitusi mengamanatkan pemikiran para pendiri bangsa (*Founding Fathers*) Republik Indonesia untuk " melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial", sebagaimana termaktub dalam Pembukaan Undang-undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945, sebagai amanat yang harus dilaksanakan oleh penyelenggara Negara. Penyelenggara Negara harus melaksanakan seluruh amanat konstitusi tersebut, bersama-sama dengan berbagai undang-undang turunannya, terutama yang menyangkut ketersediaan pelayanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran, kemudahan akses Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesuai dengan amanat Undang-undang Dasar 1945

.Dalam pelaksanaannya, masyarakat yang menyelenggarakan pergerakan sebagai konsekuensi dari aktifitas yang dilakukan akan bersinggungan dengan

orang lain yang juga berkepentingan yang sama, menggunakan ruang yang sama, pada waktu yang sama, sehingga hal ini akan menimbulkan konflik antar pihak yang berkepentingan. Pemerintah sebagai pemegang hak membuat regulasi tentunya harus membuat aturan bagi seluruh masyarakat untuk memastikan hak dan kewajibannya dalam berlalu lintas.

Sistem pergerakan (lalu lintas dan angkutan) orang, barang dan jasa yang diharapkan mampu melayani masyarakat (khususnya di wilayah Kabupaten Sleman) secara selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau seluruh wilayah sesuai kebutuhan dan tempat tinggalnyanya merupakan agenda yang mendesak untuk dibuat aturannya karena saat ini di Kabupaten Sleman belum ada peraturan yang khusus mengatur tentang penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, sedangkan peraturan yang mengatur tentang penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sudah cukup banyak, dan masyarakat butuh kepastian hukum untuk dapat memnuhi hak dan kewajibanya dalam berlalu lintas dan angkutan jalan. Karena itu strategi yang paling tepat adalah dengan mengesahkan sebuah peraturan daerah baru yang tidak hanya mengatur tata cara berlalu lintas dan menggunakan angkutan jalan secara selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau seluruh wilayah sesuai kebutuhan dan tempat tinggalnyanya, tapi juga mampu mengidentifikasi denda dan sanksi yang sesuai ketentuan bagi pelanggar, dan mampu mengawal penerapan peraturan daerah tentang Penyelenggaraan Lalu dan Angkutan Jalan (LLAJ).

B. Dasar Sosiologis

Sistem pergerakan orang, barang dan jasa menggunakan berbagai moda angkutan, yaitu moda angkutan darat, laut dan udara. Moda angkutan darat dibagi lagi menjadi angkutan jalan, angkutan jalan baja (Kereta Api), serta angkutan sungai, danau dan penyeberangan. Di wilayah Kabupaten Sleman, moda angkutan yang ada saat ini adalah moda angkutan jalan, moda angkutan jalan baja (Kereta Api) dan moda angkutan udara.

Pergerakan atau lalu lintas orang, barang dan jasa didalam wilayah Kabupaten Sleman hampir seratus persen menggunakan moda angkutan jalan, sehingga terjadinya singgungan-singgungan atau konflik antara pelaku dan pangguna jasa angkutan sebagian besar terjadi pada moda angkutan jalan.

Pergerakan atau lalu lintas orang, barang dan jasa di jalan melibatkan manusia sebagai pelaku pergerakan, sarana (alat angkutan) dan prasarana (jalan beserta perlengkapannya). Interaksi antara beberapa komponen pergerakan atau perpindahan orang, barang dan jasa tersebut akan menimbulkan berbagai efek-efek tertentu, baik efek positif maupun efek negatif. Efek positif tentunya harus dijadikan sebagai target atau sasaran dari penyelenggaraan perpindahan atau lalu lintas dan angkutan jalan, misalnya efek positif berupa kemudahan akses antar wilayah, peningkatan pertumbuhan ekonomi, stabilitas diberbagai bidang pembangunan dan lain sebagainya, namun efek negatif dari penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan perlu diminimalisir atau bahkan dihilangkan, misalnya adanya kecelakaan lalu lintas, berdasarkan data yang ada angka kejadian kecelakaan di wilayah Kabupaten Sleman menunjukkan angka yang cukup tinggi yaitu pada tahun 2010 terjadi 1.587 kejadian dan meningkat menjadi 1.720 kejadian pada tahun 2011 (Polres Sleman, 2012). Angka fatalitas kecelakaan lalu lintas juga menunjukkan peningkatan dari 35 korban meninggal dunia pada tahun 2010 menjadi 47 korban meninggal dunia pada tahun 2011. Penurunan kineja ruas jalan yang ditunjukkan meningkatnya ratio kapasitas jalan terhadap jumlah volume lalu lintas, yaitu rata-rata dibawah 0,5 pada tahun 2008, meningkat menjadi rata-rata 0,7 pada tahun 2011, hal ini menunjukkan bahwa banyak terjadi hambatan-hambatan pada ruas jalan sehingga waktu Tempuh rata-rata juga akan meningkat, serta kemacetan lalu lintas juga meningkat.

Disamping efek-efek negatif tersebut diatas yang nantinya menjadi permasalahan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, secara kasat mata masih banyak permasalahan yang ditimbulkan karena aktifitas pergerakan lalu lintas di jalan, yaitu antara lain pelanggaran lalu lintas, pelanggaran penggunaan badan jalan untuk kegiatan selalin berlalu lintas, misalnya pedagang kaki lima, penyimpanan kendaraan dijalan, penyimpanan material dan barang-barang lain diatas badan jalan, muatan lebih kendaraan bermotor, pelanggaran laik jalan

kendaraan bermotor, parkir, pool (penyimpanan kendaraan bermotor), kurangnya angkutan penumpang umum, pelayanan terminal, ketertiban berlalu lintas, dan lain sebagainya, dimana efek negatif tersebut akan menjadi hambatan atau kendala dari maksud dan tujuan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

Peraturan perundangan yang mengatur penyelengaran lalu lintas dan angkutan jalan sudah banyak diterbitkan, khususnya dalam bentuk Undang-undang, Peraturan Pemerintah, Peraturan Menteri maupun Peraturan Daerah Tingkat Provinsi, namun berdasarkan peraturan perundangan tentang Otonomi Daerah, kewenangan Pemerintah baik Pusat, Provinsi, Kabupaten maupun Kota mengharuskan Pemerintah Kabupaten untuk membuat regulasi tersendiri tentang penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan diwilayah Kabupaten, sehingga hal-hal yang belum terjangkau oleh tauran yang lebih tinggi dibidang penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan akan dapat diatur dan dikendalikan ditingkat Kabupaten.

Dengan dasar ketentuan-ketentuan peraturan perundangan yang ada, Peraturan Daerah yang baru ini nantinya diharapkan akan mampu mengisi celah-celah hukum yang selama ini dimanfaatkan oleh para pelanggar, serta Peraturan Daerah ini nantinya akan dapat digunakan sebagai dasar kepastian hukum untuk penyelenggaraan LLAJ, baik bagi Pemerintah Daerah maupun bagi masyarakat pengguna lalu lintas dan angkutan jalan.

C. Dasar Yuridis

Pemerintah Kabupaten Sleman secara normatif telah mendapatkan pendelegasian kewenangan untuk melaksanakan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, sebagaimana diamanatkan pada:

1. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 5 Ayat (1) "Negara bertanggung jawab atas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan pembinaannya dilaksanakan oleh Pemerintah".

2. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan 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.

3. Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi, dan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota. Pasal 6 "Pemerintahan daerah provinsi dan pemerintahan daerah kabupaten/kota mengatur dan mengurus urusan pemerintahan yang berdasarkan kriteria pembagian urusan pemerintahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1) menjadi kewenangannya". Urusan pemerintahan sebagaimana dimaksud pada Pasal 4 ayat (1) terdiri atas urusan wajib dan urusan pilihan. Pasal 7 Ayat (1) Urusan wajib sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (2) adalah urusan pemerintahan yang wajib diselenggarakan oleh pemerintahan daerah provinsi dan pemerintahan daerah kabupaten/kota, berkaitan dengan pelayanan dasar. Urusan wajib sebagaimana dimaksud pada Pasal 7 Ayat (1) meliputi: "huruf p yaitu urusan dibidang Perhubungan".

BAB V

JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP MATERI MUATAN UNDANG-UNDANG, DAN PERATURAN PEMERINTAH.

A. Landasan Konstitusional

Konstitusi mengamanatkan pemikiran para pendiri bangsa (*Founding Fathers*) Republik Indonesia untuk " melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial", sebagaimana termaktub dalam Pembukaan Undang-undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945, sebagai amanat yang harus dilaksanakan oleh penyelenggara Negara. Penyelenggara Negara harus melaksanakan seluruh amanat konstitusi tersebut, bersama-sama dengan berbagai undang-undang turunannya, terutama yang menyangkut ketersediaan pelayanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran, kemudahan akses Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesuai dengan amanat Undang-undang Dasar 1945 (Republik Indonesia, 1945) serta Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-undang 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah mengamanatkan : Pasal 2 Ayat (1) Negara Kesatuan Republik Indonesia dibagi atas daerah-daerahprovinsi dan daerah provinsi itu dibagi atas kabupaten dan kota yangmasing-masing mempunyai pemerintahan daerah.

Pemerintahan Daerah sebagaimana dimaksud pada Pasal 2 Ayat (1) mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembatuan.

Pemerintahan daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (2) menjalankan otonomi seluas-luasnya, kecuali urusan pemerintahan yang menjadi urusan Pemerintah, dengan tujuan meningkatkan kesejahteraan masyarakat, pelayanan umum, dan daya saing daerah.

Pemerintahan daerah dalam menyelenggarakan urusanpemerintahan memiliki hubungan dengan Pemerintah dan denganpemerintahan daerah lainnya.

Hubungan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) meliputi hubungan wewenang, keuangan, pelayanan umum, daya alam, dan sumber daya lainnya.

Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi, dan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota.Pasal 6 Pemerintahan Daerah Provinsi dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota mengatur dan mengurus urusan pemerintahan yang berdasarkan kriteria pembagian urusan pemerintahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1) menjadi kewenangannya.

Urusan pemerintahan sebagaimana dimaksud pada Pasal 4 ayat (1) diatas, terdiri dari urusan wajib dan urusan pilihan.

Pasal 7(1) Urusan wajib sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (2) adalah urusan pemerintahan yang wajib diselenggarakan oleh Pemerintahan Daerah Provinsi dan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota, berkaitan dengan pelayanan dasar. Urusan wajib sebagaimana dimaksud pada Pasal 7 Ayat (1) huruf p, yaitu urusan dibidang Perhubungan.

B. Dasar Pertimbangan

Dasar pertimbangan perlunya pengaturan tentang Penyelenggaraan Lalu Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) adalah: 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, disamping itu 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, serta ketentuan-ketentuan didalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)

1. UNDANG-UNDANG DASAR NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 1945

Pembukaan alinea keempat " kemudian dari pada itu untuk membentuk suatu Pemerintahan Negara Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial, maka disusunlah kemerdekaan kebangsaan Indonesia itu dalam suatu susunan Undang-undang Dasar Negara Indonesia, yang terbentuk dalam susunan Negara Republik Indonesia yang berkedaulatan rakyat dengan berdasarkan kepada Ketuhanan Yang Maha Esa, Kemanusiaan Yang Adil dan Beradab, Persatuan Indonesia dan Kerakyatan yang dipimpin oleh hikmat kebijaksanaan dalam permusyawaratan/perwakilan, serta dengan mewujudkan Keadilan social bagi seluruh rakyat Indonesia.

2. UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

a. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 5 Ayat (1) "Negara bertanggung jawab atas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan pembinaannya dilaksanakan oleh Pemerintah".

b. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 9 " Penyelenggaraan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf b meliputi":
   1). penetapan rencana umum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
   2). Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas;
   3). persyaratan teknis dan laik jalan Kendaraan Bermotor;
   4). perizinan angkutan umum;
   5). pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

6). pembinaan sumber daya manusia penyelenggara sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan

7). 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.

3. PERATURAN PEMERINTAH NOMOR 38 TAHUN 2007 TENTANG PEMBAGIAN URUSAN PEMERINTAHAN ANTARA PEMERINTAH, PEMERINTAHAN DAERAH PROVINSI, DAN PEMERINTAH DAERAH KABUPATEN/KOTA.

Pasal 6 "Pemerintahan daerah provinsi dan pemerintahan daerah kabupaten/kota mengatur dan mengurus urusan pemerintahan yang berdasarkan kriteria pembagian urusan pemerintahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1) menjadi kewenangannya". Urusan pemerintahan sebagaimana dimaksud pada Pasal 4 ayat (1) terdiri atas urusan wajib dan urusan pilihan. Pasal 7 Ayat (1) Urusan wajib sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (2) adalah urusan pemerintahan yang wajib diselenggarakan oleh pemerintahan daerah provinsi dan pemerintahan daerah kabupaten/kota, berkaitan dengan pelayanan dasar. Urusan wajib sebagaimana dimaksud pada Pasal 7 Ayat (1) meliputi: "huruf p yaitu urusan dibidang Perhubungan".

C. Sistematika RAPERDA Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

1. Ketentuan Umum

Ketentuan umum, sesuai Undang-undang Nomor 12 Tahun 2011, berisi batasan pengertian atau definisi, singkatan atau akronimyang digunakan dalam peraturan, atau hal-hal yang bersifat umum yang berlaku bagi pasal-pasal berikutnya antara lain ketentuan yang mencerminkan asas, maksud, dan tujuan. Dengan merujuk pada ketentuan tersebut, Rancangan Peraturan Daerah

Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini memuat ketentuan umum yang dirumuskan sebagai berikut:

1. **Daerah** adalah Kabupaten Sleman.
2. **Pemerintah Daerah** adalah Bupati dan Perangkat Daerah sebagai unsur Penyelenggara Pemerintahan Daerah.
3. **Bupati** adalah Bupati Sleman.
4. **Dewan Perwakilan Rakyat Daerah yang selanjutnya disebut DPRD** adalah Badan Legislatif Daerah Kabupaten Sleman.
5. **Dinas** adalah Dinas yang mempunyai tugas pokok dan fungsi dibidang lalu lintas dan angkutan jalan Kabupaten Sleman.
6. **Kepala Dinas** adalah Kepala Dinas yang mempunyai tugas pokok dan fungsi dibidang lalu lintas dan angkutan jalan Kabupaten Sleman.
7. **Penguji** adalah setiap Pegawai Negeri Sipil yang telah mengikuti dan dinyatakan lulus pendidikan dan latihan serta memiliki kualifikasi teknis tertentu dalam bidang pengujian kendaraan bermotor yang dinyatakan dengan sertifikat yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat.
8. **Lalu Lintas** adalah gerak kendaraan, orang dan hewan di jalan.
9. **Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, selanjutnya disingkat forum**, adalah wahana koordinasi antar instansi penyelenggara Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
10. **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.
11. **Analisis dampak lalu lintas** adalah serangkaian kegiatan kajian mengenai dampak lalu lintas dari pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang hasilnya dituangkan dalam bentuk dokumen hasil analisis dampak lalu lintas.

12. **Angkutan** adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.
13. **Angkutan umum** adalah Angkutan dengan dipungut bayaran.
14. **Jalan** adalah jalan yang dipergunakan bagi lalu lintas umum.
15. **Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan** adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas sehingga membentuk satu kesatuan system jaringan untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.
16. **Daerah Manfaat** Jalan adalah ruang sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar, tinggi, dan kedalaman ruang bebeas tertentu yang ditetapkan oleh Pembina Jalan.
17. **Daerah Milik Jalan** adalah ruang sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar dan tinggi tertentu yang dikuasai oleh Pembina Jalan dengan suatu hak tertentu sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
18. **Daerah Pengawasan Jalan** adalah ruang sepanjang jalan di luar Daerah Milik Jalan yang dibatasi oleh lebar dan tinggi tertentu, yang ditetapkan oleh Pembina Jalan, dan diperuntukan bagi pandangan bebas pengemudi dan pengamanan konstruksi jalan.
19. **Bengkel Terdaftar** adalah bengkel umum dan bengkel khusus yang melakukan perawatan dan/atau perbaikan kendaraan bermotor untuk memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
20. **Bengkel Tertunjuk** adalah bengkel umum dan bengkel khusus yang melakukan perawatan dan/atau perbaikan kendaraan bermotor untuk memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
21. **Bengkel Pelaksana** adalah bengkel umum yang mendapat izin penetapan sebagai bengkel pelaksana pemeriksaan emisi gas buang kendaraan bermotor.
22. **Kendaraan** adalah alat angkut baik bermotor maupun tidak bermotor.
23. **Kendaraan Bermotor** dalah kendaraan yang digerakan oleh peralatan teknik yang berbeda pada kendaraan itu.

24. **Kendaraan Tidak Bermotor** adalah kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang atau hewan.
25. **Kendaraan Bermotor Umum** adalah setiap kendaraan bermotor yang digerakkan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran.
26. **Mobil Penumpang** adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya 8 (delapan) tempat duduk, tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.
27. **Mobil Bus** adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi lebih dari 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan bagasi.
28. **Trayek** adalah lintasan kendaraan bermotor umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan Mobil Penumpang atau Mobil Bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan terdajadwal.
29. **Mobil Barang** adalah kendaraan bermotor selain sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus dan kendaraan khusus.
30. **Taksi** adalah kendaraan umum dengan jenis mobil penumpang yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer.
31. **Perusahaan Angkutan Umum** adalah perusahaan yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan umum di jalan.
32. **Kendaraan Wajib Uji** adalah setiap kendaraan yang berdasarkan peraturan perundangundangan yang berlaku wajib diujikan untuk menentukan kelaikan jalan.
33. **Uji Berkala** adalah pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara berkala.
34. **Penilaian Teknis** adalah penilaian terhadap komponen kendaraan yang akan dihapuskan dan/atau dibesituakan, dalam suatu persentase.
35. **Buku Uji Berkala** dalah tanda bukti lulus uji berkala berbentuk buku berisi data dan legitimasi hasil pengujian setiap kendaraan wajib uji.

36. **Kereta Gandengan** adalah suatu alat yang dipergunakan untuk mengangkut barang yang seluruh bebannya ditumpu oleh alat itu sendiri dan dirancang untuk ditarik oleh kendaraan bermotor.
37. **Kereta Tempelan** adalah suatu alat yang dipergunakan untuk mengangkut barang yang dirancang untuk ditarik dan sebagian bebannya ditumpu oleh kendaraan bermotor penariknya.
38. **Terminal** adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan/atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan wujud simpul jaringan transportasi.
39. **Badan Hukum** adalah badan (perkumpulan dan sebagainya) yang dalam hukum diakui sebagai subjek hukum yang dapat dilekatkan hak dan kewajibannya.
40. Bengkel Umum Kendaraan Bermotor adalah bengkel umum yang berfungsi membetulkan, memperbaiki, dan merawat kendaraan bermotor agar tetap memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
41. Jumlah berat yang diperbolehkan adalah berat maksimum kendaraan bermotor menurut rancangannya.
42. **Jumlah berat kombinasi yang diperbolehkan** adalah jumlah berat maksimum kendaraan bermotor berikut muatannya yang diperbolehkan menurut rancangannya.
43. **Jumlah berat yang diizinkan** adalah berat maksimum kendaraan bermotor berikut muatannya yang diizinkan berdasarkan kelas jalan yang dilalui.
44. **Jumlah berat kombinasi yang diizinkan** adalah berat maksimun rangkaian kendaraan bermotor berikut muatannya yang diizinkan berdasarkan kelas jalan yang dilalui.

2. Materi Pokok yang diatur

(1). **OBJEK DAN SUBJEK**

a. Objek Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi komponen 48issal Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terdiri dari prasarana, sarana, pemakai jalan, lalu lintas dan komponen pendukung operasional lainnya.

b. Subjek Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi Instansi, Badan Hukum dan Perorangan.

(2). **FORUM LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

Pemecahan masalah-masalah penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan secara terkoordinasi antara 48issal 48issal48 beberapa instansi terkait, akademisi, dan masyarakat dan.

(3) JARINGAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Untuk memberikan arah yang jelas tentang pembangunan 48issal lalu lintas dan angkutan jalan yang ingin dicapai, terpadu dengan moda transportasi lainnya, Pemerintah Daerah menyusun dan menetapkan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah.

(4) PENYELENGGARAAN SISTEM INFORMASI DAN KOMUNIKASI

Untuk mendukung Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan system informasi dan komunikasi yang terpadu. Pemerintah Daerah berwenang menyelenggarakan Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan yang dilaksanakan oleh Dinas.

(5) SISTEM PEMERIKSAAN KENDARAAN BERMOTOR

Dalam rangka meningkatkan ketertiban dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, kelestarian lingkungan serta terjaganya sarana dan prasarana

jalan, Pemerintah Daerah menyelenggarakan 49issal pemeriksaan kendaraan bermotor sesuai dengan ketentuan dan peraturan yang berlaku.

(6) PENANGGULANGAN KECELAKAAN LALU LINTAS

Untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan, Pemerintah Daerah menetapkan program dan/atau rencana kerja pencegahan kecelakaan lalu lintas.

(7) PEMBINAAN PEMAKAI JALAN

Penyelenggaraan pendidikan mengemudi kendaraan bermotor, bertujuan mendidik dan melatih calon-calon pengemudi kendaraan bermotor untuk menjadi pengemudi yang memiliki pengetahuan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, terampil, berdisiplin, bertanggungjawab serta bertingkah laku dan bersikap mental yang baik dalam berlalu lintas.

(8) Fasilitas Pejalan Kaki

Dalam rangka pembinaan terhadap pemakai jalan, daerah merencanakan, membangun, memelihara fasilitas pejalan kaki yang meliputi :

a. trotoar;
b. jembatan penyeberangan dan tempat-tempat penyeberangan;
c. tempat-tempat menunggu dan/atau pemberhentian kendaraan.

(9) TEKNIK LALU LINTAS

Untuk kegiatan penyelenggaraan lalu lintas yang selamat, aman, nyaman, tertib dan 49issal, serta efisien dan efektif, Dinas melakukan perencanaan, pengaturan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas.

(10) REKAYASA LALU LINTAS

Dalam rangka pelaksanaan manajemen lalu lintas, Dinas melaksanakan rekayasa lalu lintas yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan dan

pemeliharaan fasilitas lalu lintas, dan perlengkapan jalan, Fasilitas dan perlengkapan jalan, terdiri dari :

a. alat pemberi isyarat lalu lintas;
b. rambu lalu lintas;
c. marka jalan;
d. alat penerangan jalan;
e. alat pengendali pemakai jalan, terdiri atas:
    1. alat pembatas kecepatan; dan
    2. alat pembatas tinggi dan lebar kendaraan.
f. alat pengaman pemakai jalan, terdiri atas:
    1. pagar pengaman;
    2. cermin tikungan;
    3. tanda patok tikungan (delineator);
    4. pulau-pulau lalu lintas; dan
    5. pita penggaduh.

(11) ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS

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.

(12) PARKIR UMUM DAN BONGKAR MUAT BARANG

Fasilitas parkir untuk umum adalah fasilitas parkir yang diselenggarakan di tepi jalan umum dan atau dengan tempat khusus parkir, Serta Pengaturan, pengawasan dan pengendalian kegiatan bongkar muat angkutan barang yang merupakan bagian tidak terpisahkan dalam kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan, dilakukan pada tempat-tempat yang ditetapkan peruntukannya.

(13) PEMBINAAN ANGKUTAN

Untuk mewujudkan penyelenggaraan angkutan orang yang handal, efisien, dan efektif perlu disusun Sistem Pelayanan Angkutan Orang secara terpadu.

Sistem Pelayanan Angkutan Orang diarahkan pada pengguna sarana angkutan massal.

(14)TERMINAL

Untuk menunjang kelancaran perpindahan orang dan/atau barang serta keterpaduan intramoda dan antarmoda ditempat tertentu, daerah dapat membangun dan menyelenggarakan terminal.

(15) SANKSI ADMINISTRASI

Setiap orang dan/atau Badan Hukum yang tidak memenuhi ketentuan Peraturan daerah ini dikenakan sanksi administrasi, sanksi administrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:

a. peringatan tertulis;
b. denda;
c. pencabutan izin;
d. pembatalan izin;
e. pembekuan izin.

(16) PENYIDIKAN

Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu di lingkungan Pemerintah Daerah diberi wewenang khusus sebagai Penyidik untuk melakukan penyidikan tindak pidana dibidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Hukum Acara Pidana dan UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penyidik sebagaimana dimaksud pada Peraturan Daerah in adalah pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan Pemerintah Daerah yang diangkat oleh pejabat yang berwenang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

(17) KETENTUAN PIDANA

Barang siapa melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada Peraturan Daerah ini dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp. 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah), Tindak pidana sebagaimana dimaksud PERDA ini adalah pelanggaran.

(18) KETENTUAN LAIN-LAIN

a. Bupati dapat mendelegasikan sebagian atau seluruh kewenangannya di bidang perhubungan kepada pejabat yang ditunjuk melalui Peraturan Bupati dengan berpedoman kepada peraturan perundang-undangan yang berlaku.

b. Hal-hal yang belum diatur dan/atau belum cukup diatur berkaitan dengan penyelenggaraan bidang perhubungan sepanjang mengenai teknis pelaksanaannya diatur lebih lanjut dengan Peraturan Bupati.

c. Peraturan Pelaksanaan atas Peraturan Daerah ini ditetapkan paling lambat 1 (satu) tahun sejak Peraturan Daerah ini ditetapkan.

(19) KETENTUAN PERALIHAN

Perizinan Angkutan yang telah diterbitkan sebelum berlakunya Peraturan Daerah ini tetap berlaku sampai masa izinnya berakhir.Izin Penyelenggara Tempat Parkir yang telah diterbitkan sebelum berlakunya Peraturan Daerah ini tetap berlaku sampai masa izinnya berakhir.

(20) KETENTUAN PENUTUP

Hal-hal yang belum cukup diatur dalam Peraturan Daerah ini sepanjang mengenai teknis pelaksanaannya ditetapkan oleh Bupati.Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan. Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Daerah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Daerah Kabupaten Sleman.

BAB VI

PENUTUP

A. Kesimpulan

Kebutuhan pergerakan atau perpindahan orang, barang dan jasa semakin meningkat seiring dengan semakin meningkatnya peradaban manusia, bahkan pada era yang semakin maju saat ini aktifitas masyarakat juga semakin tinggi, hal ini dikarenakan hampir semua aspek kehidupan melakukan aktifitas dengan melakukan perjalanan orang, barang maupun jasa.

Kabupaten Sleman sebagai daerah dengan penduduk yang cukup padat, dan tata guna lahan yang melingkupi hapir seluruh wilayahnya maka distribusi perjalanan orang, barang dan jasa juga sangat tinggi yaitu sekitar 2.559.258 perjalanan perhari, dan dari semua perjalanan itu sebanyak 84 % menggunakan kendaraan bermotor. Dengan tingginya penggunaan kendaraan bermotor ini tentunya akan mengakibatkan resiko yang tinggi terhadap tingkat kerawanan kemacetan lalu lintas, kecelakaan lalu lintas, polusi udara dan konsumsi bahan bakar, serta kerawanan penggunaan ruang lalu lintas.

Prasarana jalan di Kabupaten Sleman menunjukkan kondisi yang stagnan atau pertumbuhan yang relatif sangat kecil rata pertahunnya, sedangkan pertumbuhan jumlah kenndaraan bermotor menunjukkan angka yang cukup besar yaitu sekitar 2% sampai 13 % per tahun, sehingga dengan kondisi ini akan sangat mempengaruhi tingkat kinerja jalan, terutama tingkat kepadatannya, dengan tingkat kepadatan yang relatif tinggi maka kerawanan-kerawanan tentu akan mudah timbul. Disamping kondisi-kondisi tersebut diatas apabila dilihat dari data kejadian kecelakaan lalu lintas maka menunjukkan angka kejadian dan tingkat fatalitas yang meningkat setiap tahunnya yaitu sekitar 6% sampai 9% per tahun. Terjadinya efek-efek lain berkenaan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yaitu penggunaan jalan yang tidak sesuai fungsinya, pelanggaran hukum lalu lintas dan

angkutan jalan, tingkat ketertiban masyarakat pengguna jalan yang relatif rendah serta beberapa efek negatif lainya.

Peraturan tentang penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sebenarnya sudah ada yaitu Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan beserta Peraturan Pemerintah Peraturan Menteri yang mengiringinya, namun dalam pelaksanaan kewenangan dibidang lalu lintas dan angkutan jalan didaerah belum bisa dilaksanakan sebagaimana mestinya karena sebagai daerah otonom, daerah kabuparen harus mengurus daerahnya sesuai kewenangan masing-masing daerah, berdasarkan Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah mengamanatkan : Pasal 2 Ayat (1) Negara Kesatuan Republik Indonesia dibagi atas daerah-daerah provinsi dan daerah provinsi itu dibagi atas kabupaten dan kota yang masing-masing mempunyai pemerintahan daerah. Pemerintahan Daerah sebagaimana dimaksud pada Pasal 2 Ayat (1) mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembatuan. Pemerintahan daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (2) menjalankan otonomi seluas-luasnya, kecuali urusan pemerintahan yang menjadi urusan Pemerintah, dengan tujuan meningkatkan kesejahteraan masyarakat, pelayanan umum, dan daya saing daerah. Dan Juga Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi, dan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota.Pasal 6 Pemerintahan daerah provinsi dan pemerintahan daerah kabupaten/kota mengatur dan mengurus urusan pemerintahan yang berdasarkan kriteria pembagian urusan pemerintahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1) menjadi kewenangannya, urusan pemerintahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas urusan wajib dan urusan pilihan. Pasal 7(1) Urusan wajib sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (2) adalah urusan pemerintahan yang wajib diselenggarakan oleh pemerintahan daerah provinsi dan pemerintahan daerah kabupaten/kota, berkaitan dengan pelayanan dasar. Urusan wajib sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: huruf p yaitu urusan dibidang Perhubungan.

Bahwa daerah kabupaten untuk dapat mengurus daerahnya sesuai kewenangannya dibidang lalu lintas dan angkutan jalan maka daerah kabupaten juga harus membuat regulasi atau Peraturan Daerah yang mengatur penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Peraturan Daerah ini selain untuk memberikan landasan hukum penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan di daerah kabupaten juga mengatur secara tegas tentang hak dan kewajiban pemerintah daerah, masyarakat dan operator angkutan serta hubungan antara sesama penggunan jalan dan juga penerapan sanksi apabila ada pelanggaran-pelanggaran.

B. Rekomendasi

Berdasarkan uraian diatas maupun masukan dari berbagai kalangan/pihak-pihak tekait (*stake holder*) maka disimpulkan dan sekaligus disarankan sebagai berikut:

1. Draft Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang bersifat komprehensif harus segera dibuat, baik inisiatifnya datang dari DPRD Kabupaten Sleman maupun dari Pemerintah Kabupaten Sleman.
2. Naskah Akademik dan draft Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini terbuka untuk disempurnakan oleh pihak-pihak terkait. Dan diharapkan Rancangan Peraturan Daerah ini sudah dapat dibahas pada tahun 2012.

DAFTAR PUSTAKA

----------, 1945 **Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945**

----------, 2004 **Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah**

----------, 2004, ***Undang-Undang No 38 Tahun 2004 Tentang Jalan***

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

----------, 2011 **Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Lalu lintas**

----------, 2011 **Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011, tentang Forum LLAJ**

----------, 2012 **Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012, tentang Kendaraan**

----------, 2007 **Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 Tentang Pembagian Urusan Pemerintahan Antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi, Dan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota.**

----------, *1997, **Manual Kapasitas Jalan Indonesia***, Direktorat Jenderal Bina Marga Departemen Pekerjaan Umum,

----------, 1997 **Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib**, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

----------, 2008 **Laporan Umum Tim Praktek Kerja Lapangan**, Sekolah Tinggi Transportasi Darat, Bekasi

Anthony J. Catanese & James C. Snyder, 1996, ***Perencanaan Kota***, Penerbit Erlangga, Jakarta

Fedra, Kurt, 2002, ***Sustainable Urban Transportation***, A2352 Gumpoldskrichen, Austria

Houghton. Jhon. Sir, 1995, ***Transport and The Environment***, *Oxford University, New York, USA*

Hobbs, F.D, 1995, ***Perjalanan dan Teknik Lalu Lintas***, Gadjah Mada University Press, Indonesia

Jinca, M.Y, 2007, ***Dasar-Dasar Transportasi***, Bahan Diklat Teknis Perhubungan, Pusdiklat Aparatur Perhubungan

Jinca, M.Y, 2002, ***Perencanaan Transportasi,*** Modul Perkuliahan, Fakultas Teknik UNHAS Kerjasama Pusdiktek BPKSDM Departemen Kimpraswil

Morlok, E.K, 1995, ***Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi***, Erlangga Jakarta

Khisty, C.Jotin, 2003, ***Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi.*** Penerbit Erlangga, Jakarta

Litman, A.Todd, 2007, ***Planning Principles and Practices,*** Victoria Transport Policy Institute, Canada

Litman, A.Todd, 2004, ***Land Use Impact On Transportation,*** Victoria Transport Policy Institute, Canada

Tamin, O.Z, 2000, ***Perencanaan dan Pemodelan Transpotasi,*** Penerbit ITB, Bandung

Wright, Paul.H, 1998, ***Transporation Enginering***, John Wiley & Sons, New York