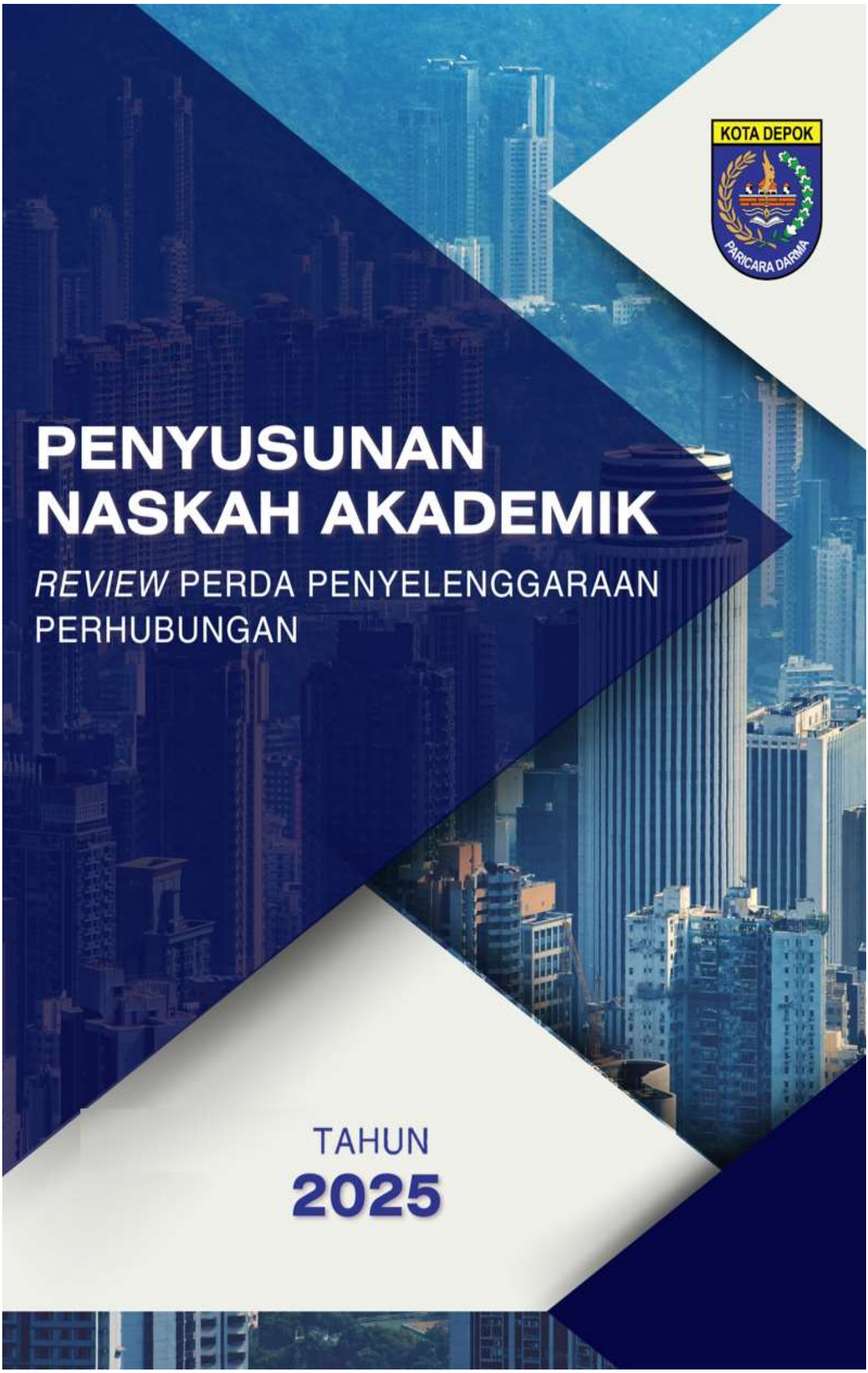


PENYUSUNAN NASKAH AKADEMIK

REVIEW PERDA PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN

TAHUN
2025

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Tuhan YME, karena atas rahmat dan karunia-Nya, Tim Penyusun dapat menyelesaikan Naskah Akademik Rancangan Perubahan Peraturan Daerah Kota Depok tentang Penyelenggaraan Bidang Perhubungan ini dengan baik.

Pemerintah Kota Depok saat ini memiliki Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Bidang Perhubungan yang telah menjadi landasan hukum dalam pengelolaan sistem transportasi di wilayah Kota Depok. Namun, seiring dengan dinamika pembangunan yang pesat dan perkembangan regulasi di tingkat nasional, Perda tersebut dinilai sudah tidak sepenuhnya relevan dengan kebutuhan aktual dan ketentuan peraturan perundang-undangan yang baru.

Perubahan terhadap Perda ini diperlukan untuk menjawab berbagai tantangan transportasi terkini di Kota Depok, seperti pertumbuhan kendaraan bermotor yang tinggi, kemacetan lalu lintas, perkembangan transportasi berbasis teknologi, serta kebutuhan akan integrasi antarmoda transportasi yang efektif. Selain itu, penyesuaian juga diperlukan untuk menyelaraskan dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah dan peraturan pelaksanaannya.

Naskah Akademik ini diharapkan dapat menjadi landasan ilmiah dan teknis dalam pembahasan Rancangan Perubahan Peraturan Daerah bersama dengan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kota Depok, yang rencananya akan dibahas pada Tahun Anggaran 2025.

Akhirnya, semoga dokumen ini dapat bermanfaat bagi perbaikan tata kelola transportasi yang lebih baik di Kota Depok.

Depok, November 2025

Kepala Dinas Perhubungan
Kota Depok,

Drs. Zamrowi, M.Si
NIP. 196606071986101005

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR i

DAFTAR ISI ii

BAB I PENDAHULUAN 1

1.1 Latar Belakang 1

1.2 Identifikasi Masalah 4

1.3 Tujuan dan Kegunaan Kegiatan Penyusunan Naskah Akademik 5

1.4 Metode Penyusunan Naskah Akademik 6

BAB II KAJIAN TEORITIS DAN PRAKTIK EMPIRIS 10

2.1 Konsep Dasar Transportasi 10

2.2 Perhubungan 15

2.3 Isu Strategis 18

2.3.1 Tingkat Pelayanan Jalan (LoS) dan Manajemen Rekayasa Lalu Lintas (MRLL) Rendah 18

2.3.2 Moda *Share* Angkutan Umum Rendah 20

2.3.3 Pembiayaan dan Penyediaan Layanan Angkutan Umum Massal 21

2.3.4 Integrasi Antarmoda dan Pengembangan Kawasan Berbasis Transit 22

2.3.5 Pengelolaan Parkir Kota Sebagai Peningkatan Ketertiban Lalu Lintas 24

2.4 Pengembangan Wilayah dan Tata Ruang Perkotaan 26

2.4.1 Ciri dan Orientasi Ilmu-ilmu Perencanaan Pengembangan Wilayah 27

2.4.2 Inventarisasi, Klasifikasi dan Evaluasi Sumberdaya 28

2.2 Organisasi Perangkat Daerah 30

2.2.1 Kelembagaan Perangkat Daerah Dinas Perhubungan Kota Depok 32

2.2.2 Kebijakan Penyederhanaan Birokrasi 33

2.3 Perkembangan Teknologi dan Transportasi 34

BAB III LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS DAN YURIDIS 36

3.1 Landasan Filosofis 36

3.2 Landasan Sosiologis 103

3.3 Landasan Yuridis 104

BAB IV JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP MATERI PENYESUAIAN PERATURAN DAERAH TENTANG PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN 108

4.1 Ketentuan Umum 112

4.2 Maksud, Tujuan dan Asas 113

4.2.1 Maksud dan Tujuan **113**
4.2.2 Asas **114**
4.3 Fungsi dan Kedudukan **115**
4.3.1 Fungsi **115**
4.3.2 Kedudukan **115**
4.4 Ruang Lingkup **115**
4.5 Lalu Lintas Angkutan Jalan **115**
4.6 Perkeretaapian **117**
4.7 Pengembangan Layanan Integrasi dan Kawasan Beroirentasi Transit **117**
4.8 Perlakuan Khusus **117**
4.9 Kerjasama Kemitraan **117**
4.10 Sistem Informasi Perhubungan **117**
4.11 Pembinaan, Pengawasan dan Pengendalian **117**
4.12 Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan **117**
4.13 Larangan, Sanksi dan Denda **117**
4.14 Ketentuan Pidana **118**
4.15 Ketentuan Peralihan **118**
4.16 Ketentuan Penutup **118**
BAB V PENUTUP **119**
5.1 Kesimpulan **119**
5.1 Saran **120**
DAFTAR PUSTAKA **123**

BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Penyelenggaraan pemerintahan daerah mengalami perubahan mendasar seiring dengan penetapan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Undang-Undang ini menetapkan pembagian urusan pemerintahan secara jelas antara Pemerintah Pusat, Daerah Provinsi, dan Daerah Kabupaten/Kota. Dalam struktur pemerintahan daerah, Kota Depok sebagai daerah otonom memiliki kewenangan penuh dalam menyelenggaraan urusan pemerintahan wajib dan pilihan sesuai dengan karakteristik dan kebutuhan masyarakatnya.

Berdasarkan ketentuan perundang-undangan, urusan pemerintahan diklasifikasikan ke dalam Urusan Pemerintahan Wajib dan Urusan Pemerintahan Pilihan, dengan pembagian kewenangan antara Pemerintah Pusat, Daerah Provinsi, serta Daerah Kabupaten/Kota. Urusan Pemerintahan Wajib selanjutnya dibedakan menjadi urusan yang berkaitan dengan Pelayanan Dasar dan urusan yang tidak terkait Pelayanan Dasar. Dalam rangka melindungi hak-hak konstitusional masyarakat, terhadap Urusan Pemerintahan Wajib yang terkait Pelayanan Dasar ditetapkan Standar Pelayanan Minimal (SPM).

Penerapan otonomi daerah mengakui karakteristik unik setiap wilayah, termasuk Kota Depok, yang membutuhkan penentuan prioritas pembangunan yang spesifik. Konsep asimetris dalam tata kelola pemerintahan ini memungkinkan Pemerintah Kota Depok untuk menyusun agenda prioritas yang berbeda dengan daerah lain, meskipun memiliki kewewenangan otonomi yang sama. Fleksibilitas ini memungkinkan fokus pembangunan diarahkan secara tepat pada isu-isu strategis seperti pengelolaan transportasi perkotaan, penataan kawasan permukiman padat penduduk, dan pengembangan ekonomi lokal yang sesuai dengan kondisi faktual masyarakat Depok.

Perkembangan terbaru menunjukkan adanya kebutuhan penyesuaian regulasi di tingkat daerah seiring dengan dinamika pembangunan Kota Depok yang sangat pesat. Pertumbuhan penduduk yang pesat dengan tingkat kepadatan yang tinggi menuntut penataan sistem transportasi yang terintegrasi dan berkelanjutan. Selain itu, perkembangan kawasan permukiman baru, pusat perdagangan, dan kawasan industri menuntut penyesuaian dalam pengaturan transportasi yang komprehensif.

Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Transportasi di Kota Depok dinilai sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan regulasi dan kebutuhan aktual masyarakat. Beberapa ketentuan dalam peraturan daerah tersebut perlu disesuaikan dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta peraturan pelaksanaannya. Selain itu, perkembangan teknologi transportasi berbasis aplikasi dan kebutuhan akan transportasi yang ramah lingkungan juga belum terakomodasi secara memadai dalam regulasi yang ada.

Implikasi dari pendekatan ini tercermin dalam konfigurasi kelembagaan Pemerintah Kota Depok. Struktur organisasi perangkat daerah dirancang dengan mempertimbangkan variabel kunci seperti jumlah penduduk yang mencapai lebih dari 2 juta jiwa, karakteristik wilayah yang kompleks, intensitas beban kerja, dan kapasitas fiskal daerah. Sebagai contoh, tingginya mobilitas penduduk dan kompleksitas sistem transportasi di Kota Depok membutuhkan penataan kelembagaan yang khusus menangani sektor perhubungan.

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 6 Tahun 2025 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah, Dinas Perhubungan Kota Depok ditetapkan sebagai salah satu perangkat daerah yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi.

Selanjutnya, sebagai implementatif penyelenggaraan urusan perhubungan di Kota Depok dibentuk Dinas Perhubungan yang terdiri dari:

1. Kepala Dinas
2. Sekretariat
3. Bidang Angkutan
4. Bidang Lalu Lintas
5. Bidang Bimbingan Keselamatan dan Ketertiban Masyarakat
6. Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Terminal
7. Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Pengujian Kendaraan Bermotor
8. Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Penerangan Jalan Umum.

Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kota Depok dan Badan Pusat Statistik Kota Depok, terdapat beberapa permasalahan mendesak yang memerlukan penanganan melalui regulasi yang updated. Pertumbuhan kendaraan bermotor yang mencapai rata-rata 5% per tahun, kemacetan di beberapa ruas jalan utama, serta kebutuhan akan integrasi antar moda transportasi menjadi pertimbangan utama dalam perlunya mereview peraturan daerah yang ada.

Selain itu, komitmen Pemerintah Kota Depok dalam mewujudkan smart city dan pengembangan transportasi massal seperti pengoperasian Bus Rapid Transit (BRT) dan integrasi dengan transportasi kereta commuter line memerlukan payung hukum yang kuat dan komprehensif. Dengan demikian, review terhadap Perda Nomor 5 Tahun 2011 menjadi suatu keniscayaan untuk menciptakan sistem transportasi yang efisien, aman, nyaman, dan terjangkau bagi seluruh masyarakat Kota Depok.

Berdasarkan analisis terhadap kerangka regulasi di tingkat daerah, Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 2 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Perhubungan dinilai sudah tidak sepenuhnya relevan dengan perkembangan regulasi nasional. Perda ini masih mengadopsi ketentuan dari Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah yang telah dicabut dan digantikan oleh Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Kondisi ini menimbulkan ketidaksesuaian dalam pengaturan kewenangan penyelenggaraan perhubungan di tingkat daerah.

Review ini juga sejalan dengan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Depok Tahun 2025-2029 yang menempatkan pengembangan sistem transportasi terpadu sebagai salah satu program prioritas. Melalui penyesuaian regulasi ini, diharapkan dapat tercipta tata kelola transportasi yang mampu mendukung pertumbuhan ekonomi, meningkatkan mobilitas masyarakat, dan mengurangi dampak negatif transportasi terhadap lingkungan.

Selain itu Perda dimaksud belum dapat mengakomodir kebutuhan perkembangan zaman lainnya seperti perkembangan teknologi informasi, sehingga peningkatan kebutuhan layanan transportasi dapat diperkuat melalui kesiapan penyelenggaraan transportasi yang memadai.

1.2 Identifikasi Masalah

Dari uraian di atas, penyelenggaraan urusan perhubungan yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan terdapat beberapa masalah diantaranya :

a. Perda Nomor 3 Tahun 2011 jo. Perda Nomor 4 Tahun 2017 masih memuat Sub urusan penerbangan, hal tersebut bertentangan dengan Lampiran Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014
b. Perda Nomor 4 Tahun 2017 dan Perda Nomor 3 Tahun 2011 harus dicabut, karena kedua Perda tersebut cacat hukum
c. Perda Nomor 3 Tahun 2011 Jo. Perda Nomor 4 Tahun 2017 adalah produk hukum yang sudah tidak memiliki kaidah hierarki perundang-undangan.
d. Substansi dalam Perda Nomor 3 Tahun 2011 jo. Perda Nomor 4 Tahun 2017 mutattis mutandis dengan pengaturan kewenangan yang sudah diatur dalam regulasi sebelumnya, sehingga mekanisme/proses kerja tentang penyelenggaraan urusan perhubungan masih sangat kurang. Hal ini berdampak sulitnya standarisasi layanan dan pengukuran kinerja.

e. Pada Perda Nomor 3 Tahun 2011 jo. Perda Nomor 4 Tahun 2017, belum mengatur kemudahan berusaha sebagaimana amanat Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, yang perlu dijadikan rujukan dalam pengembangan usaha sektor perhubungan.

f. Perda Nomor 3 Tahun 2011 jo. Perda Nomor 4 Tahun 2017 belum mengadaptasi perkembangan teknologi informasi, sehingga peningkatan kebutuhan layanan transportasi dapat diperkuat melalui kesiapan penyelenggaraan transportasi yang memadai

1.3 Tujuan dan Kegunaan Kegiatan Penyusunan Naskah Akademik

Naskah Akademik ini disusun dengan maksud untuk menganalisis kondisi eksisting penyelenggaraan perhubungan di Kota Depok serta menyusun rekomendasi perbaikan terhadap Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 2 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Bidang Perhubungan. Melalui analisis mendalam terhadap tantangan dan peluang yang dihadapi, naskah akademik ini bertujuan untuk memberikan masukan teknis dan substantif guna menyusun Rancangan Perubahan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Bidang Perhubungan.

Tujuan Naskah Akademik ini adalah :

a. Melakukan kajian mendalam terhadap Perda Perhubungan yang ada, termasuk mengidentifikasi kelebihan, kekurangan, dan kesesuaiannya dengan kondisi aktual saat ini.

b. Menilai kesesuaian Perda yang berlaku dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi dalam hierarki peraturan perundang-undangan.

c. Menilai kewenangan daerah dalam penyelenggaraan perhubungan berdasarkan dasar hukum dan hierarki peraturan yang berlaku.

d. Menguji relevansi Perda dengan kondisi terkini dari aspek sosial, ekonomi, teknologi, tata ruang, dan perkembangan hierarki peraturan.

e. Menilai efektivitas pelaksanaan Perda dalam penyelenggaraan bidang perhubungan di Kota Depok.

f. Mengidentifikasi kendala dan permasalahan dalam implementasi Perda yang sedang berlaku.

g. Memberikan rekomendasi perbaikan substantif untuk penyempurnaan Perda Perhubungan.

h. Meningkatkan kepastian hukum dan perlindungan bagi masyarakat dalam penyelenggaraan perhubungan.

i. Mengidentifikasi isu-isu strategis dan permasalahan di bidang transportasi di Kota Depok, serta kaitannya dengan wilayah Provinsi Jawa Barat, Jabodetabek, dan pemerintah pusat.

j. Merumuskan arah kebijakan dan strategi pengembangan transportasi di Kota Depok yang selaras dengan perkembangan dan kebutuhan saat ini di tingkat provinsi, regional Jabodetabek, dan nasional.

k. Memberikan rekomendasi perubahan atau penambahan substansi Perda Perhubungan yang diperlukan untuk mendukung implementasi arah kebijakan dan strategi yang telah dirumuskan, sesuai dengan hierarki peraturan di tingkat Kota Depok, Provinsi Jawa Barat, Jabodetabek, dan pemerintah pusat.

1.4 Metode Penyusunan Naskah Akademik

Metodologi Penyusunan Naskah Akademik meliputi:

a. Kajian Literatur

Pendekatan kajian literatur dan referensi dalam proses review Perda Nomor 2 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Bidang Perhubungan berfungsi sebagai fondasi akademis dan normatif yang kritis. Pendekatan ini mengandalkan studi mendalam terhadap berbagai sumber tertulis, mencakup hierarki peraturan perundang-undangan yang relevan (seperti UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta peraturan turunannya), hasil-hasil penelitian terkait transportasi perkotaan, laporan evaluasi kinerja sektor perhubungan, serta studi banding (best practices) dari daerah lain yang telah berhasil mereformasi kebijakan

transportasinya. Peran pendekatan ini adalah untuk membangun kerangka pikir yang kuat, sehingga rekomendasi revisi Perda tidak berdasarkan asumsi semata, tetapi pada landasan teoritis, empiris, dan hukum yang teruji.

Penerapan pendekatan referensi memastikan bahwa evaluasi terhadap Perda yang berlaku tidak terisolasi secara konseptual, melainkan terhubung dengan perkembangan pemikiran, regulasi, dan inovasi terbaru dalam tata kelola transportasi. Dengan menganalisis keberhasilan dan kegagalan implementasi kebijakan sejenis di wilayah metropolitan seperti Surabaya dalam mengintegrasikan transportasi umum, atau Bandung dalam mengelola parkir dan kendaraan bermotor, Tim Perumus dapat mengidentifikasi peluang adaptasi dan inovasi kebijakan yang sesuai dengan karakteristik spesifik Kota Depok sebagai kota penyangga dengan mobilitas tinggi. Pendekatan ini sekaligus berfungsi sebagai langkah preventif untuk menghindari pengulangan kesalahan serta memitigasi risiko yang tidak diinginkan.

Secara operasional, pendekatan ini mewajibkan untuk melakukan tinjauan terhadap keselarasan Perda No. 2 Tahun 2012 dengan regulasi di atasnya dan peraturan walikota turunannya, menganalisis jurnal kebijakan transportasi, serta mempelajari model pengaturan transportasi online, integrasi antar moda, dan penataan ruang jalan di yurisdiksi lain. Sebagai contoh, kajian terhadap Perda Transportasi Kota Bogor yang telah mengakomodir secara lebih rinci tentang penyelenggaraan *Mobility as a Service* (MaaS) atau pengalaman DKI Jakarta dalam mengelola integrasi halte dan jalur pejalan kaki dapat menjadi bahan pertimbangan berharga. Dengan demikian, Naskah Akademik yang dihasilkan tidak hanya sahih secara akademis dan hukum, tetapi juga aplikatif, kontekstual, dan siap menjadi pijakan bagi terwujudnya sistem perhubungan di Kota Depok yang tertib, efisien, dan berkelanjutan.

b. Analisis Komprehensif

Penerapan pendekatan komprehensif dalam penyusunan Naskah Akademik untuk mereview Perda Nomor 2 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Bidang Perhubungan mengandung makna bahwa seluruh aspek yang membentuk ekosistem transportasi di Kota Depok harus dianalisis secara menyeluruh dan terintegrasi. Pendekatan ini memastikan bahwa berbagai dimensi mulai dari aspek hukum dan regulasi, teknis-operasional infrastruktur dan kendaraan, sosial-ekonomi pengguna jasa dan penyelenggara, hingga lingkungan dan tata ruang dipertimbangkan secara simultan. Tujuannya adalah agar hasil review tidak hanya bersifat parsial, seperti sekadar merevisi sanksi atau tarif, tetapi mampu menghasilkan kerangka kebijakan yang holistik, antisipatif, dan mampu menjawab tantangan transportasi perkotaan yang kompleks, termasuk dinamika sebagai kota penyangga Ibu Kota.

Pada konteks Kota Depok, pendekatan komprehensif ini mengharuskan integrasi data dan kebijakan dari lintas sektor dan lintas wilayah administrasi. Data dari Dinas Perhubungan, misalnya, harus dikorelasikan dengan data tata ruang dari Dinas PUPR, rencana pembangunan dari Bappeda, serta kebijakan transportasi berbasis lingkungan. Selain itu, koordinasi dengan pemerintah provinsi dan kabupaten/kota penyangga lainnya (seperti Jakarta, Bogor, Bekasi) menjadi krusial untuk menciptakan sinkronisasi kebijakan transportasi regional yang mendukung mobilitas warga yang efisien dan berkelanjutan. Dengan demikian, pendekatan ini memastikan bahwa review Perda tidak hanya berfokus pada penertiban lalu lintas semata, tetapi juga mempertimbangkan aksesibilitas, keterhubungan antarmoda transportasi, dampak lingkungan (emisi, kebisingan), dan keberlanjutan sistem.

Selanjutnya, pendekatan komprehensif menuntut keterlibatan aktif seluruh pemangku kepentingan (stakeholders) melalui mekanisme partisipatif. Proses review harus melibatkan otoritas transportasi,

kepolisian, operator angkutan umum (konvensional dan online), asosiasi pengusaha, akademisi, serta perwakilan masyarakat pengguna jalan, pejalan kaki, dan pesepeda. Keterlibatan ini memastikan bahwa kebijakan yang dihasilkan tidak hanya ideal secara normatif, tetapi juga relevan, adil, dan dapat diterima oleh semua pihak, sehingga meningkatkan efektivitas implementasinya di lapangan.

Secara praktis, pendekatan komprehensif dalam mereview Perda ini diaplikasikan dengan mengintegrasikan analisis terhadap kesenjangan regulasi (*regulatory gap*), evaluasi efektivitas penegakan hukum, kajian dampak sosial-ekonomi terhadap masyarakat, serta analisis keselarasan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) dan komitmen pengurangan emisi. Misalnya, analisis terhadap konflik antara angkutan umum tradisional dan transportasi online tidak hanya diselesaikan melalui pendekatan hukum, tetapi juga dikaji dampak ekonominya terhadap penghasilan sopir dan kebutuhannya terhadap program transisi yang inklusif. Melalui pendekatan ini, Naskah Akademik yang dihasilkan akan menjadi dokumen kebijakan yang kuat, akuntabel, dan siap menjadi landasan bagi terciptanya sistem perhubungan di Kota Depok yang terintegrasi, adil, dan berkelanjutan.

c. Analisis komparasi dan harmonisasi dengan peraturan yang ada
d. Merancang konsep penyelenggaraan perhubungan yang dapat mengantisipasi kebutuhan layanan di masa depan
e. Menguji rancangan penyelenggaraan perhubungan dengan analisa resiko, cost and benefit sebagai dasar dalam menentukan penyelenggaraan perhubungan

Keseluruhan hasil analisis digunakan untuk membangun argumentasi sebagai dasar dalam menyusun penyelenggaraan perhubungan di Kota Depok yang sesuai dengan kebutuhan serta menunjang pencapaian rencana pembangunan Kota Depok.

BAB II
KAJIAN TEORITIS DAN PRAKTIK EMPIRIS

2.1 Konsep Dasar Transportasi

Transportasi sebagai sebuah sistem yang kompleks telah mengalami evolusi konsep yang signifikan. Awalnya dipandang sekadar sebagai alat pemindahan orang dan barang, transportasi kini dipahami sebagai satu kesatuan sistem yang mencakup aspek teknis, ekonomi, sosial, dan lingkungan (Morlok, 1998). Dalam perspektif yang lebih kontemporer, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mendefinisikan transportasi sebagai perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di jalan, namun dengan penekanan pada aspek keselamatan, keamanan, efisiensi, dan kelestarian lingkungan.

Perkembangan konsep transportasi ini berjalan seiring dengan transformasi kebutuhan masyarakat perkotaan. Menurut Kadir (2006), evolusi transportasi modern tidak lagi hanya berfokus pada mobilitas semata, tetapi telah bergeser kepada konsep aksesibilitas dan keberlanjutan. Pergeseran paradigma ini tercermin dalam pendekatan transportasi berkelanjutan yang mulai diterapkan di berbagai kota besar, termasuk dalam konteks pengembangan sistem transportasi di Kota Depok yang menghadapi tantangan urbanisasi yang pesat.

Dalam membangun sistem transportasi yang efektif, Morlok (1998) mengidentifikasi empat komponen utama yang saling terkait: infrastruktur yang meliputi jalan, rel, dan pelabuhan; kendaraan sebagai alat angkut; tenaga penggerak baik manusia maupun mesin; serta organisasi dan manajemen. Keterpaduan antar komponen inilah yang menentukan efisiensi sistem transportasi secara keseluruhan. Penelitian Kusnandar (2009) di beberapa kota di Indonesia mengonfirmasi bahwa ketidakselarasan antar komponen ini sering menjadi penyebab inefisiensi dalam sistem transportasi perkotaan.

Peran transportasi dalam mendorong pembangunan ekonomi telah lama diakui oleh berbagai studi. Kadir (2006) mengidentifikasi

setidaknya lima kontribusi utama transportasi terhadap pembangunan ekonomi: peningkatan aksesibilitas wilayah, stabilisasi harga melalui distribusi barang yang lancar, peningkatan nilai tanah, spesialisasi regional, serta pengembangan usaha skala kecil. Temuan empiris oleh Setijowarno dan Frazila (2001) memperkuat thesis ini dengan menunjukkan korelasi positif antara peningkatan kualitas transportasi dengan pertumbuhan ekonomi sebesar 1.2-1.8% per tahun di wilayah studi mereka.

Konsep permintaan transportasi sebagai derived demand menjadi landasan penting dalam perencanaan transportasi. Konsep yang pertama kali diperkenalkan oleh Warner (1962) dan kemudian dikembangkan oleh Ortuzar dan Willumsen (2011) ini menjelaskan bahwa permintaan jasa transportasi merupakan turunan dari kebutuhan melakukan aktivitas ekonomi dan sosial. Dalam konteks perkotaan, White dalam Andriansyah (2015) mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan transportasi, meliputi pendapatan per kapita, tujuan perjalanan, karakteristik perjalanan, dan ketersediaan moda transportasi.

Aspek pemilihan moda transportasi mengalami perkembangan teoritis yang signifikan dari model *binary choice* menuju multinomial logit model yang lebih kompleks. Menurut Ortuzar dan Willumsen (2011), pemilihan moda dipengaruhi oleh tiga kelompok faktor: karakteristik pengguna (pendapatan, kepemilikan kendaraan), karakteristik perjalanan (jarak, tujuan, waktu), serta karakteristik layanan (tarif, kenyamanan, keamanan). Penelitian Sulistyorini (2014) di konteks perkotaan Indonesia mengungkap bahwa faktor biaya dan waktu tempuh masih menjadi pertimbangan utama, meskipun aspek kenyamanan semakin mendapatkan perhatian.

Dalam era kesadaran lingkungan yang semakin meningkat, konsep transportasi berkelanjutan yang mulai berkembang sejak Earth Summit 1992 mendapatkan momentum penting. Munawar (2005) menegaskan bahwa transportasi berkelanjutan harus memenuhi tiga pilar utama: ekonomi melalui efisiensi biaya, sosial melalui aksesibilitas yang merata, serta lingkungan melalui pengurangan

dampak negatif. Implementasinya di perkotaan, menurut Kusnandar (2009), mencakup pengembangan transportasi massal, integrasi antarmoda, dan kebijakan transportasi demand management.

Dampak lingkungan dari aktivitas transportasi menjadi perhatian serius dalam berbagai kajian terkini. Data World Bank (2020) menunjukkan kontribusi transportasi terhadap emisi CO2 global mencapai 23%, dengan angka yang lebih mengkhawatirkan di perkotaan dimana transportasi menyumbang 70-80% polusi udara. Kadir (2006) mengidentifikasi berbagai dampak negatif transportasi, termasuk polusi udara dan suara, kemacetan lalu lintas, kecelakaan, serta konsumsi energi yang berlebihan.

Perkembangan teknologi membawa dimensi baru dalam pengelolaan transportasi. Morlok (1998) mencatat empat revolusi teknologi transportasi: mekanisasi pada abad 18, motorisasi pada abad 19, elektrifikasi pada abad 20, dan digitalisasi pada abad 21. Dalam konteks kekinian, teknologi *Intelligent Transportation System* (ITS) menjadi tren yang diadopsi banyak kota dunia, termasuk dalam pengelolaan transportasi perkotaan di Indonesia (Kusnandar, 2009).

Tujuan transportasi dalam mendukung perkembangan ekonomi nasional antara lain :

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

Fungsi dari sebuah transportasi menurut Andriansyah (2015) adalah untuk menunjang perkembangan perekonomian dengan membuat keseimbangan antara penyedia dan permintaan transportasi. Adapun manfaat transportasi yang meliputi kehidupan masyarakat, yaitu :

1. Manfaat Ekonomi

   Segala sesuatu yang berkaitan dengan produksi, distribusi, dan pertukaran kekayaan atau hasil produksi yang semuanya bisa diperoleh dan berguna.

2. Manfaat Sosial

   Manusia pada umumnya bermasyarakat dan berusaha hidup selaras atau dengan yang lain dengan menggunakan kemudahan:

   a. Pelayanan untuk perorangan maupun kelompok;
   b. Pertukaran informasi;
   c. Perjalanan untuk rekreasi;
   d. Perluasan jangkauan perjalanan sosial; dan
   e. Pemendekan jarak rumah dengan tempat kerja.

3. Manfaat Politis

   Pengangkutan menjadi syarat mutlak atau pokok dalam segi politik yang meliputi:

   a. Menciptakan persatuan dan keadilan;
   b. Pelayanan kepada masyarakat dikembangkan dengan lebih merata;
   c. Keamanan negara terhadap serangan dari luar yang tidak di kehendaki; dan
   d. Manfaat Wilayah.

Dalam perspektif kontemporer, transportasi dipahami sebagai derived demand atau permintaan turunan yang muncul akibat kebutuhan akan komoditas atau jasa lainnya (Setijowarno & Frazila, 2001). Konsep ini menjelaskan bahwa permintaan transportasi diturunkan dari kebutuhan individu untuk berpindah lokasi guna melakukan aktivitas tertentu serta kebutuhan distribusi barang ke tempat yang diinginkan.

Karakteristik permintaan transportasi ini tercermin dalam klasifikasi tujuan perjalanan menurut Marvin dalam Andriansyah (2015), yang meliputi tujuh kategori: perjalanan kerja, sekolah, belanja, bisnis, sosial, makan, dan rekreasi. Semakin beragam aktivitas masyarakat, semakin tinggi intensitas perjalanan yang terjadi. Faktor-

faktor yang mempengaruhi permintaan transportasi menurut White dalam Andriansyah (2015) mencakup tingkat pendapatan, kondisi kesehatan, tujuan perjalanan, jenis perjalanan, jumlah penumpang, dan urgensi perjalanan.

Dalam konteks pemilihan moda transportasi, dua faktor kunci berperan penting: jarak dan tujuan perjalanan. Jarak perjalanan berbanding terbalik dengan kecenderungan memilih moda praktis, sementara tujuan perjalanan berkaitan dengan preferensi pribadi dalam memilih moda yang sesuai. Ortuzar dan Willumsen (2011) mengidentifikasi tiga kelompok faktor yang mempengaruhi pemilihan moda: karakteristik pengguna (pendapatan, kepemilikan kendaraan), karakteristik perjalanan (jarak, tujuan, waktu), serta karakteristik layanan (tarif, kenyamanan, keamanan).

Moda transportasi menurut Miro (2008) terbagi dalam dua kelompok besar: kendaraan pribadi (private transportation) yang memberikan kebebasan penggunaan, dan kendaraan umum (public transportation) yang terikat dengan peraturan trayek dan jadwal tertentu. Menurut Andriansyah (2015), angkutan umum berfungsi sebagai sarana angkutan bagi masyarakat kecil dan menengah untuk melaksanakan kegiatan sehari-hari, sementara Warpani (1990) mendefinisikannya sebagai angkutan penumpang dengan sistem sewa atau bayar.

Kualitas pelayanan transportasi menurut Marvin dalam Andriansyah (2015) dipengaruhi oleh sembilan faktor: kecepatan, kelengkapan, keselamatan, harga terjangkau, frekuensi, pertanggungjawaban, keteraturan, kenyamanan, dan kapasitas. Faktor-faktor ini menjadi pertimbangan penting dalam pemilihan moda, khususnya dalam konteks perkotaan seperti Kota Depok yang menghadapi tantangan mobilitas yang kompleks.

Perkembangan sistem transportasi tidak terlepas dari aspek regulasi dan kebijakan. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah membagi kewenangan transportasi antara pemerintah pusat, provinsi, dan kabupaten/kota, yang menuntut sinergi dan harmonisasi peraturan yang komprehensif (Setijowarno &

Frazila, 2001). Dalam konteks inilah peninjauan kembali Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 2 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Bidang Perhubungan menjadi kebutuhan strategis untuk menyesuaikan dengan perkembangan regulasi dan tantangan transportasi terkini.

Kerangka regulasi transportasi di Indonesia, menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, membagi kewenangan transportasi antara pemerintah pusat, provinsi, dan kabupaten/kota. Implementasinya, sebagaimana ditunjukkan dalam studi Setijowarno dan Frazila (2001), memerlukan sinergi dan harmonisasi peraturan yang komprehensif, termasuk dalam konteks peninjauan kembali Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 2 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Bidang Perhubungan.

2.2 Perhubungan

Berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, khususnya Pasal 12 Ayat (2), Perhubungan termasuk dalam kategori Urusan Pemerintahan Wajib yang tidak berkaitan dengan Pelayanan Dasar. Hal ini dipertegas oleh Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah, Pasal 15 Ayat (4), yang juga menegaskan bahwa Perhubungan merupakan urusan wajib non-pelayanan dasar.

Dalam konteks Pemerintah Kota Depok, ketentuan ini menjadi landasan hukum yang kuat bagi Dinas Perhubungan Kota Depok untuk melaksanakan kewenangannya dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan. Sebagai urusan wajib yang tidak terkait pelayanan dasar, secara umum fokus pengelolaan bidang perhubungan di Kota Depok lebih diarahkan pada:

1. Pengaturan dan pengawasan lalu lintas dan angkutan jalan
2. Pengembangan sistem transportasi yang terintegrasi
3. Penataan dan pembinaan angkutan umum
4. Pengelolaan prasarana dan sarana transportasi
5. Peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi

Dengan demikian, Pemerintah Kota Depok melalui Dinas Perhubungan memiliki kewenangan penuh untuk mengatur, membina, dan mengawasi penyelenggaraan transportasi di wilayahnya sesuai dengan karakteristik dan kebutuhan mobilitas masyarakat Kota Depok, sepanjang tetap mengacu pada ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Selanjutnya, urusan yang menjadi kewenangan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota sebagaimana lampiran Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 meliputi:

a. Sub urusan lalu lintas angkutan jalan meliputi:
   1) Penetapan rencana induk jaringan LLAJ Kota.
   2) Penyediaan perlengkapan jalan di jalan Kota.
   3) Pengelolaan terminal penumpang tipe C.
   4) Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan kabupaten/kota.
   5) Persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas untuk jalan kabupaten/kota.
   6) Audit dan inspeksi keselamatan LLAJ di jalan kabupaten/kota
   7) Penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang perkotaan.
   8) Penetapan rencana umum jaringan trayek perkotaan.
   9) Penetapan wilayah operasi angkutan orang dengan menggunakan taksi dalam perkotaan.
   10) Penerbitan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek perkotaan daerah Kabupaten/Kota.
   11) Penerbitan izin penyelenggaraan angkutan taksi di dalam perkotaan daerah Kabupaten/Kota.
   12) Penetapan tarif kelas ekonomi untuk angkutan orang yang melayani trayek perkotaan daerah Kabupaten/Kota.

b. Sub urusan pelayaran meliputi:

   Sebagai daerah non-pesisir, Kota Depok memiliki kewenangan yang sangat terbatas dalam sub urusan pelayaran. Kewenangan yang dapat dilaksanakan meliputi:

1) Penyelenggaraan angkutan penyeberangan di danau/sungai dalam wilayah kota.

2) Pengawasan usaha jasa terkait pelayaran dalam wilayah daratan.

3) Partisipasi dalam penegakan keselamatan pelayaran di perairan darat.

c. Sub urusan penerbangan:

Berdasarkan lampiran Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Pemerintahan Daerah, Pemerintah Daerah Kota tidak memiliki kewenangan menyelenggarakan sub urusan penerbangan.

d. Sub urusan perkeretaapian:

1) Penetapan rencana induk perkeretaapian perkotaan.

2) Penyusunan rencana detail tata ruang kawasan sekitar stasiun kereta api dalam wilayah Kota.

3) Penetapan lokasi dan pengelolaan aksesibilitas halte serta fasilitas pendukung stasiun dalam wilayah kota.

4) Pembinaan dan pengawasan usaha jasa terkait perkeretaapian yang berlokasi di wilayah Kota.

5) Koordinasi pengembangan angkutan pengumpan (feeder transportation) yang terintegrasi dengan stasiun kereta api.

6) Pemantauan dan evaluasi dampak operasional perkeretaapian terhadap lingkungan hidup di wilayah kota.

7) Penerbitan izin pengadaan atau pembangunan perkeretapian khusus, izin operasi, dan penetapan jalur kereta api khusus perkotaan.

Selanjutnya, Perangkat Daerah yang melaksanakan urusan konkuren diwadahi dalam bentuk Dinas sebagaimana amanat Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Pasal 217 Ayat (1) bahwa Dinas dibentuk untuk melaksanakan Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah.

Selanjutnya, penyelenggara urusan perhubungan diwadahi dalam bentuk Dinas dengan tipologi A, B dan C sebagaimana amanat Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Pasal 217 Ayat (2) bahwa:

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

Penentuan beban kerja sebagaimana dimaksud didasarkan pada jumlah penduduk, luas wilayah, besaran masing-masing Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah, dan kemampuan keuangan Daerah untuk Urusan Pemerintahan Wajib dan berdasarkan potensi, proyeksi penyerapan tenaga kerja, dan pemanfaatan lahan untuk Urusan Pemerintahan Pilihan.

2.3 Isu Strategis

Berdasarkan kondisi eksisting Kota Depok maka isu strategis yang dapat dikaitkan dengan proses kerja untuk peningkatan layanan transportasi dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

2.3.1 Tingkat Pelayanan Jalan (LoS) dan Manajemen Rekayasa Lalu Lintas (MRLL) Rendah

Kinerja jaringan jalan di Kota Depok menunjukkan kecenderungan penurunan tingkat pelayanan seiring pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor. Beban lalu lintas ini tidak sebanding dengan kapasitas jaringan jalan kota yang relatif terbatas, terutama pada koridor-koridor utama seperti Jalan Raya Margonda, Jalan Juanda, Jalan Raya Bogor, dan Jalan Cinere.

Permasalahan tersebut diperkuat oleh faktor-faktor berikut:

a. Penerapan manajemen rekayasa lalu lintas (MRLL) masih bersifat reaktif, belum berbasis data analytics dan traffic monitoring system yang berkelanjutan sehingga dampak intervensi (misalnya *one way, traffic calming, atau signal optimization*) tidak terukur secara konsisten.
b. Analisis dampak lalu lintas (Andalalin) pada berbagai pembangunan kawasan belum sepenuhnya terintegrasi ke dalam rencana tata ruang dan belum didukung sistem pengawasan implementasi di lapangan.
c. Ketersediaan perlengkapan jalan (rambu, marka, APILL, dan fasilitas keselamatan) masih memiliki tingkat pemenuhan < 70% dari kebutuhan ideal, terutama pada kawasan permukiman padat dan titik rawan kemacetan (Sumber: Dishub Kota Depok, Profil Kinerja 2023).

Secara teknokratik, rendahnya LoS dan MRLL menunjukkan perlunya integrated traffic management berbasis teknologi sensor, CCTV, adaptive traffic signal control, serta peningkatan kapasitas analisis transportasi perkotaan agar intervensi kebijakan bersifat proaktif, prediktif, dan terukur. Berdasarkan permasalahan tersebut dibutuhkan langkah – langkah yang diantaranya:

a. Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan kota serta masuk dalam indikator kapasitas jalan di bina marga untuk dilanjutkan sebagai laporan penyelenggaraan pemerintahan daerah (*v/c Ratio*).
b. Persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas dan diterapkan pada indikator kinerja utama Dinas Perhubungan untuk fasilitas perlengkapan jalan.
c. Penyediaan perlengkapan jalan di jalan kota diturunkan menjadi indikator kinerja utama Dinas Perhubungan pada fasilitas perlengkapan jalan di jalan kota.

2.3.2 Moda *Share* Angkutan Umum Rendah

Moda share angkutan umum di Kota Depok saat ini diperkirakan **kurang dari 20%**, sementara lebih dari **80% perjalanan harian warga** dilakukan dengan kendaraan bermotor pribadi, terutama sepeda motor (Sumber: *BPS 2023*). Kondisi ini menyebabkan beban lalu lintas tinggi dan memperparah ketidakseimbangan kapasitas jalan.

Permasalahan rendahnya moda share angkutan umum mencakup empat dimensi strategis:

1. **Pengendalian kuantitas angkutan umum** belum dilakukan secara menyeluruh, sehingga terjadi mismatch antara jumlah armada, demand perjalanan, dan produktivitas operasional.
2. **Pengaturan dan pengawasan trayek** belum sepenuhnya berbasis integrasi jaringan; banyak rute saling tumpang tindih (overlapping) dan tidak terhubung dengan simpul-simpul utama seperti stasiun KRL dan terminal.
3. **Pemberdayaan (empowering) angkutan umum** masih terbatas, termasuk dukungan peremajaan armada, digitalisasi tarif, dan peningkatan standar pelayanan minimum (SPM).
4. **Integrasi konsep Mobility as a Service (MaaS)** belum terimplementasi, sehingga perpindahan moda (intermodal transfer) masih tinggi hambatannya.

Kegiatan operasional yang saat ini berjalan dan masih perlu ditingkatkan mencakup:

a. Penyediaan dan pengawasan layanan angkutan orang/barang di dalam wilayah Kota Depok.
b. Penerbitan izin penyelenggaraan angkutan, termasuk peremajaan dan standardisasi armada.
c. Penetapan dan evaluasi Rencana Umum Jaringan Trayek (RUJT) Kota Depok.
d. Penetapan dan evaluasi tarif angkutan kelas ekonomi.

2.3.3 Pembiayaan dan Penyediaan Layanan Angkutan Umum Massal

Tantangan pembiayaan layanan angkutan umum massal di Kota Depok muncul dari kombinasi tingginya kebutuhan investasi transportasi perkotaan dan keterbatasan kapasitas fiskal daerah. Kota Depok sebagai kota penyangga Jakarta dengan pertumbuhan penduduk mencapai 2,74% per tahun (BPS Depok, 2023) menghadapi peningkatan permintaan perjalanan harian yang sangat signifikan, terutama pada koridor menuju Jakarta. Sementara itu, proporsi belanja transportasi pada APBD Kota Depok masih relatif terbatas dan sebagian besar terserap pada kebutuhan operasional, sehingga ruang fiskal untuk investasi sistemik seperti Bus Rapid Transit (BRT), peningkatan kapasitas terminal, maupun digitalisasi layanan transportasi masih rendah. Secara umum Kota Depok menghadapi tantangan dalam pendanaan penyelenggaraan layanan angkutan massal, terutama karena:

a. Keterbatasan kapasitas fiskal daerah; PAD Kota Depok masih bertumpu pada subsidi dari pemerintah pusat dan belum mampu mensubsidi transportasi publik secara penuh.
b. Ketergantungan pada layanan KRL Commuter Line yang dikendalikan pemerintah pusat; sehingga intervensi langsung pemerintah kota terbatas pada layanan pendukung (feeder), bukan pada sistem angkutan massal utama.
c. Belum optimalnya skema public-private partnership (PPP) atau kerja sama pemanfaatan (KSP) pada pengelolaan sarana, prasarana, maupun penyediaan armada.

Secara teknokratik, penyediaan layanan angkutan umum massal memerlukan model pembiayaan yang

terintegrasi, mulai dari *capital expenditure* (CapEx) untuk penyediaan armada, halte, sistem tiket nirsentuh, hingga *operational expenditure* (OpEx) berupa subsidi pelayanan minimum (*Public Service Obligation*). Kota Depok belum memiliki skema penjaminan layanan atau *availability payment* bagi operator sehingga keberlanjutan operasional bergantung pada pendapatan tarif yang tidak mencukupi. Situasi ini diperparah oleh moda angkutan eksisting seperti angkot yang masih beroperasi secara informal dan berbasis setoran, sehingga reformasi menuju layanan massal yang terstandar memerlukan insentif fiskal dan kelembagaan.

Selain itu, pengembangan moda massal lintas-wilayah seperti LRT Jabodebek, KRL Commuter Line, dan rencana BRT Metropolitan membutuhkan struktur pendanaan multi-*stakeholders* yang melibatkan Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kota Depok, serta Badan Usaha. Hambatan koordinasi dan keterbatasan regulasi mengenai *cost-sharing* sering memperlambat implementasi proyek-proyek strategis. Tanpa terobosan pembiayaan seperti *value capture, land value increment tax*, atau skema KPBU yang dirancang spesifik untuk konteks perkotaan Depok, maka penyediaan layanan angkutan umum massal akan terus berada pada level suboptimal.

2.3.4 Integrasi Antarmoda dan Pengembangan Kawasan Berbasis Transit

Sebagai kota penyangga utama Jakarta, lebih dari ratusan ribu perjalanan harian berasal dari dan menuju Kota Depok melalui moda KRL Commuter Line (Sumber: KCI Passenger Statistics 2023). Tingginya ketergantungan pada satu moda massal tanpa dukungan integrasi yang memadai menyebabkan kemacetan pada kawasan stasiun dan gangguan mobilitas. Permasalahan utama integrasi antarmoda meliputi:

a. Belum optimalnya integrasi fisik (halte–stasiun–terminal), tarif, maupun informasi perjalanan.
b. Kawasan sekitar stasiun besar seperti Margonda, Depok Baru, dan Citayam belum sepenuhnya mengikuti prinsip Transit Oriented Development, yaitu akses pejalan kaki, koneksi angkutan umum, dan penataan ruang yang mendukung mobilitas tanpa kendaraan pribadi.
c. Terminal-terminal di Depok, termasuk Terminal Jatijajar, masih menghadapi tantangan dalam menjadi simpul interkoneksi utama karena keterbatasan layanan angkutan lanjutan serta minimnya integrasi dengan feeder.

Dari perspektif teknokratis, integrasi antarmoda memerlukan standar desain simpul transportasi yang menghubungkan angkot, BRT, KRL, LRT, dan moda mikro-mobilitas secara sinkron. Pengembangan Transit Oriented Development (TOD) di Kota Depok sebenarnya memiliki potensi sangat besar karena banyak kawasan stasiun berada dalam radius permukiman padat. Namun, tantangan muncul karena koordinasi kewenangan antara Pemerintah Kota Depok, Kementerian Perhubungan, BPTJ, dan operator moda masih belum efektif. Selain itu, kapasitas lahan publik yang terbatas membuat penerapan TOD membutuhkan pendekatan rekayasa ruang, land consolidation, dan insentif perubahan koefisien lantai bangunan.

Keterbatasan integrasi ini berdampak langsung pada rendahnya mode shift ke angkutan umum, meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi, serta memburuknya Level of Service (LoS) pada koridor utama seperti Jl. Margonda Raya, Jl. Raya Sawangan, dan Jl. Juanda. Implementasi TOD dan integrasi antarmoda di Depok perlu diarahkan pada pembentukan jaringan transportasi yang hierarkis, terhubung, dan efisien, sekaligus mengunci manfaat ekonomi melalui peningkatan nilai kawasan.

2.3.5 Pengelolaan Parkir Kota Sebagai Peningkatan Ketertiban Lalu Lintas

Pengelolaan perparkiran merupakan salah satu aspek penting dalam penyelenggaraan transportasi perkotaan yang berfungsi untuk mendukung ketertiban umum, serta peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD). Seiring dengan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor di Kota Depok, kebutuhan akan sistem parkir yang tertib, transparan, dan akuntabel menjadi semakin mendesak.

Kondisi empiris menunjukkan bahwa pengelolaan parkir di Kota Depok masih menghadapi berbagai permasalahan berupa belum optimalnya lahan milik pemerintah Kota Depok untuk pemanfaatan sarana parkir terutama yang berasal dari perolehan prasarana, sarana dan utilitas perumahan/ pemukiman sesuai dengan amanat Perda Kota depok No. 14 tahun 2013 tentang penyerahan prasarana, sarana dan utilitas perumahan dan permukiman oleh pengembang di Kota Depok, khususnya sarana parkir Rumah Toko (Ruko). Selanjutnya masih ditemukan lemahnya pengawasan, serta maraknya juru parkir liar yang memungut tarif parkir tanpa menyetor ke kas daerah sehingga terjadi ketidaksesuaian tarif parkir. Hal ini menyebabkan potensi PAD yang hilang (*lost opportunity*). Berdasarkan data *Electronic Registration and Identification* (ERI) Korlantas Polri tahun 2025, laju pertumbuhan kendaraan 5 - 7% setiap tahunnya dengan total kendaraan di Kota Depok 1,6 juta kendaraan didominasi sepeda motor (1,3 juta) dan mobil penumpang (245 ribu). Tingginya pertumbuhan kendaraan tersebut tidak berbanding lurus dengan kenaikan PAD sektor parkir secara signifikan. Sehingga perlu adanya pengelolaan parkir yang terintegrasi secara legal dan transparan. Melalui skema kerja sama yang resmi antara Pemerintah Daerah dan pihak ketiga, potensi ekonomi dari jutaan kendaraan di Kota Depok dapat dikonversi menjadi Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang nyata, sekaligus menutup celah kebocoran Penerimaan Asli Daerah (PAD) akibat praktik parkir liar.

Sebagai pembanding, Kota Yogyakarta telah mulai menerapkan sistem pengelolaan parkir berbasis regulasi yang kuat melalui Peraturan Daerah Kota Yogyakarta Nomor 2 Tahun 2019 tentang Perparkiran. Dimana dalam Peraturan Daerah tersebut tercantum mengenai mekanisme Kerjasama Pemerintah Daerah dengan Juru Parkir dan Pemerintah Daerah dengan Badan. Oleh karena itu, diperlukan penyusunan naskah akademik sebagai dasar perumusan kebijakan pengelolaan parkir di Kota Depok yang terintegrasi secara legal dan transparan.

Adapun inovasi kebijakan perlu dipertimbangkan dalam hal pengelolaan parkir. Secara ruang lingkup objek loaksi parkir perlu adanya identifikasi dan penetapan titik lokasi lahan milik Pemerintah Daerah yang akan digunakan sebagai fasilitas parkir. Dalam hal penyelenggaraan parkir, pengelola didorong untuk menyelenggarakan penyediaan sarana dan prasarana penunjang parkir (rambu, marka, dan alat pengatur parkir), engaturan sirkulasi kendaraan masuk dan keluar untuk mencegah kemacetan di area sekitar lahan pemerintah, dan penyediaan petugas parkir yang menggunakan atribut resmi dan menjalankan standar pelayanan yang ditetapkan. Tentunya pengelolaan parkir tersebut dibutuhkan upaya monitoring evaluasi seperti pelaksanaan audit atau rekonsiliasi data pendapatan secara berkala antara Pihak Ketiga dan Dinas, pengawasan terhadap kepatuhan tarif parkir agar sesuai dengan Peraturan Daerah (Perda) yang berlaku, dan Evaluasi kinerja pengelolaan parkir terkait aspek keamanan dan kenyamanan fasilitas. Dalam hal pengelolaan parkir yang dikerjasamakan sesuai dengan amanat regulasi, sistem keuangan diatur sebagai berikut:

- Penerimaan Jasa: Seluruh pendapatan jasa parkir yang dipungut dari pengguna fasilitas wajib tercatat secara transparan.

- Penyetoran Melalui Dinas: Pihak Kedua wajib menyetorkan pendapatan hasil kerja sama kepada Pemerintah Daerah melalui Dinas Perhubungan/Instansi Teknis terkait.

  Melekat pula tanggung jawab hukum serta jaminan keamanan yakni tanggung jawab Pihak Ketiga atas kehilangan atau kerusakan kendaraan sesuai dengan ketentuan yang disepakati dan kewajiban menjaga kebersihan dan ketertiban di area lahan milik pemerintah selama masa kerja sama berlangsung.

2.4 Pengembangan Wilayah dan Tata Ruang Perkotaan

Dalam konteks Kota Depok sebagai bagian dari kawasan aglomerasi Jabodetabekpunjur, pengembangan wilayah dan tata ruang perkotaan menghadapi tantangan kompleks yang dipengaruhi oleh tekanan urbanisasi, keterbatasan ruang, dan struktur pergerakan komuter yang sangat tinggi. Menurut Ernan Rustiadi (2018), perencanaan dan pengembangan wilayah di Indonesia terdiri atas tiga aspek utama yang relevan pula dalam penyusunan arah pembangunan Kota Depok.

Pertama, aspek pemahaman, yang mencakup kemampuan mendeskripsikan dan menganalisis fenomena fisik, lingkungan, sosial, dan ekonomi yang berkembang di wilayah. Pada Kota Depok, aspek ini berhubungan erat dengan pemahaman karakter kota sebagai *commuter city* dengan pertumbuhan penduduk cepat, tekanan kebutuhan perumahan, serta ketidakseimbangan antara pusat kegiatan dan kapasitas infrastruktur dasar.

Kedua, aspek perencanaan, yang meliputi proses formulasi permasalahan, perumusan visi–misi pembangunan kota, teknik desain dan pemetaan tata ruang, sistem pengambilan keputusan, hingga perancangan kelembagaan perencanaan. Dalam konteks Depok, aspek ini diterapkan melalui berbagai instrumen seperti RTRW Kota Depok, RPJMD, dan rencana sektoral seperti rencana transportasi, air bersih, hingga mitigasi bencana. Tantangan utama pada aspek ini adalah

konsistensi pemanfaatan ruang yang sering kali berhadapan dengan dinamika pasar lahan serta tekanan pembangunan permukiman.

Ketiga, aspek kebijakan, yang mencakup pendekatan evaluasi pembangunan, implementasi instrumen kebijakan tata ruang, mekanisme perizinan, hingga dinamika politik dan administrasi pemerintah daerah. Di Depok, keberhasilan aspek kebijakan sangat ditentukan oleh efektivitas pengendalian pemanfaatan ruang, sinkronisasi dengan kebijakan regional Jabodetabekpunjur, serta kapasitas pengawasan terhadap perkembangan fisik kota.

2.4.1 Ciri dan Orientasi Ilmu-ilmu Perencanaan Pengembangan Wilayah

Sebagai cabang ilmu, pendekatan perencanaan wilayah menekankan metode ilmiah yang memadukan analisis spasial, ekonomi, sosial, dan lingkungan. Dalam praktiknya, disiplin ini kerap dianggap kompleks karena menggabungkan berbagai disiplin dalam satu kerangka kerja. Pada konteks perkotaan seperti Depok, karakteristik perencanaan dan pengembangan wilayah dapat dilihat dalam sifat-sifat berikut:

a. **Berorientasi pada kewilayahan**, yaitu menekankan analisis hubungan antarwilayah, daya dukung lingkungan, struktur ruang, dan jaringan pelayanan. Kota Depok tidak dapat dipisahkan dari pengaruh wilayah sekitarnya, terutama Jakarta dan Bogor, sehingga pendekatan kewilayahan menjadi kunci dalam mengelola aliran komuter, permukiman, serta kebutuhan pelayanan publik.
b. **Futuristik**, yaitu mengarah pada proyeksi, prediksi, dan peramalan perkembangan kota dalam jangka panjang. Bagi Depok, ini mencakup peramalan pertumbuhan lalu lintas, kebutuhan ruang terbuka hijau, peningkatan densitas permukiman, hingga mitigasi risiko banjir dan penurunan muka tanah.

c. **Berorientasi publik**, yaitu menempatkan kebutuhan masyarakat sebagai dasar utama perencanaan. Pada Depok, orientasi publik tercermin dari kebutuhan transportasi yang efisien, pelayanan air bersih, ketersediaan lahan fasilitas umum, serta aksesibilitas terhadap pendidikan dan kesehatan.

Dengan demikian, perencanaan pengembangan wilayah di Kota Depok memerlukan pendekatan interdisipliner yang mampu menjawab berbagai tantangan urbanisasi dan mendorong keseimbangan antara pertumbuhan ekonomi, kebutuhan sosial, dan keberlanjutan lingkungan.

2.4.2 Inventarisasi, Klasifikasi dan Evaluasi Sumberdaya

Dalam konteks perencanaan pembangunan Kota Depok, inventarisasi, klasifikasi, dan evaluasi sumberdaya menjadi tahapan fundamental yang menentukan arah pengembangan wilayah secara berkelanjutan. Secara konseptual, sumberdaya dipahami sebagai seluruh bentuk input yang dapat menghasilkan utilitas dalam proses penyediaan barang dan jasa. Suatu objek atau fenomena dapat dikategorikan sebagai sumberdaya apabila memenuhi dua kondisi pokok:

a. telah dikuasai atau dapat diolah melalui teknologi, serta
b. memiliki permintaan atau kebutuhan nyata dalam masyarakat dan dunia usaha.

Pada wilayah perkotaan seperti Depok yang berkembang pesat sebagai kota penyangga metropolitan Jabodetabek—karakter sumberdaya semakin strategis karena bersifat langka dan terdistribusi secara tidak merata. Oleh karenanya, kerangka teknokratik perencanaan wilayah mengharuskan pemerintah daerah melakukan sistem alokasi sumberdaya yang berbasis pada prinsip efektivitas, efisiensi, dan keberlanjutan.

Tahap pertama dalam penyusunan perencanaan teknokratis Kota Depok adalah melakukan inventarisasi menyeluruh atas sumberdaya yang tersedia. Sumberdaya yang perlu diidentifikasi meliputi:

a. **Sumberdaya alam**, seperti daya dukung tanah, kualitas air permukaan dan air tanah, kondisi daerah resapan, serta risiko bencana seperti banjir dan longsor;
b. **Sumberdaya manusia**, termasuk struktur demografi, tingkat pendidikan, kompetensi tenaga kerja, serta dinamika urbanisasi yang tinggi;
c. **Sumberdaya buatan** (*man-made resources*) seperti jaringan jalan, terminal, UPT perhubungan, jaringan air minum, drainase, dan sistem transportasi lokal;
d. **Sumberdaya sosial**, seperti modal sosial masyarakat, kelembagaan lokal, koefisien ketergantungan transportasi, dan pola mobilitas harian Depok-Jakarta.

Setelah inventarisasi, langkah berikutnya adalah klasifikasi sumberdaya, yang dilakukan berdasarkan karakteristik fisik, nilai ekonomi, kapasitas pemanfaatan, dan kesesuaian ruang. Klasifikasi ini diperlukan untuk memahami struktur kekuatan dan keterbatasan wilayah Depok, terutama karena keterbatasan ruang kota yang relatif kecil (±200 km^2) dibandingkan dengan intensitas perkembangan penduduk dan bangunan

Langkah inti proses teknokratik adalah evaluasi sumberdaya, yakni kegiatan untuk menilai potensi, daya dukung, dan daya tampung berbagai sumberdaya untuk kebutuhan pembangunan. Evaluasi dilakukan dengan membandingkan karakteristik sumberdaya Depok dengan persyaratan penggunaan tertentu, misalnya:

a. kesesuaian lahan untuk pengembangan jaringan transportasi;
b. daya tampung jalan terhadap pertumbuhan arus kendaraan;

c. kapasitas sistem drainase terhadap intensitas curah hujan; dan
d. daya dukung sosial terhadap penyelenggaraan layanan publik seperti transportasi, pendidikan, dan kesehatan.

Hasil evaluasi sumberdaya ini menjadi pilar utama dalam perencanaan dan pengembangan wilayah Kota Depok, karena menjadi dasar penyusunan kebijakan ruang, penyelenggaraan perhubungan, perencanaan infrastruktur, serta pengembangan kawasan prioritas. Evaluasi yang akurat memastikan bahwa arah kebijakan pembangunan sesuai dengan kemampuan kota, meminimalkan risiko ketidakseimbangan ruang, dan meningkatkan kualitas pelayanan publik bagi masyarakat.

2.2 Organisasi Perangkat Daerah

Organisasi perangkat daerah merupakan instrumen fundamental dalam memastikan tercapainya tujuan pembangunan daerah melalui pelaksanaan fungsi manajemen publik, koordinasi, dan pelayanan kepada masyarakat. Keberhasilan penyelenggaraan pemerintahan, termasuk di sektor perhubungan, sangat ditentukan oleh struktur organisasi yang tepat, alur koordinasi yang efektif, serta interaksi antar unsur pelaksana yang berjalan konsisten menuju tujuan yang telah ditetapkan. Dengan demikian, organisasi mencakup tiga elemen pokok, yaitu interaksi sumber daya manusia, kegiatan yang berorientasi tujuan, dan struktur organisasi yang menopang keberlanjutan proses tersebut.

Penerbitan Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah memberikan arah baru bagi pembentukan dan penataan organisasi perangkat daerah agar lebih efisien, efektif, rasional, serta proporsional terhadap kebutuhan dan kapasitas daerah. Bagi Kota Depok, kebijakan ini menjadi landasan untuk menyempurnakan desain organisasi perangkat daerah, termasuk organisasi penyelenggara urusan

perhubungan, sehingga mampu menyesuaikan diri dengan dinamika perkembangan kota, pertumbuhan penduduk, mobilitas masyarakat, serta tantangan tata kelola transportasi perkotaan yang semakin kompleks.Dalam menyelenggarakan Pemerintahan Daerah berpedoman pada asas penyelenggaraan pemerintahan negara yang terdiri atas :

a. kepastian hukum;
b. tertib penyelenggara negara;
c. kepentingan umum;
d. keterbukaan;
e. proporsionalitas;
f. profesionalitas;
g. akuntabilitas;
h. efisiensi;
i. efektivitas; dan
j. keadilan.

Dalam penyelenggaraan pemerintahan daerah sebagaimana diatur dalam Pasal 208 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014, Wali Kota dan DPRD Kota Depok dalam melaksanakan Urusan Pemerintahan Daerah dibantu oleh Perangkat Daerah. Perangkat Daerah tersebut diisi oleh pegawai Aparatur Sipil Negara sesuai ketentuan perundang-undangan..

Perangkat Daerah berdasarkan undang-undang dimaksud, terdiri atas :

a. Sekretariat Daerah;
b. Sekretariat DPRD;
c. Inspektorat;
d. Dinas; dan
e. Badan.

Dinas dipimpin oleh seorang kepala. Kepala Dinas mempunyai tugas membantu Kepala Daerah melaksanakan Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah. Kepala Dinas dalam melaksanakan tugasnya bertanggung jawab kepada Kepala Daerah melalui Sekretaris Daerah.

Selanjutnya, Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 6 Tahun 2025 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kota Depok mempertegas komitmen Pemerintah Kota Depok dalam menata kelembagaan yang responsif, adaptif, dan selaras dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Penataan ini merupakan konsekuensi dari kebutuhan untuk menyesuaikan kapasitas organisasi publik khususnya perangkat daerah yang menangani urusan perhubungan dengan beban kerja, karakteristik wilayah, serta tuntutan pelayanan transportasi yang terus berkembang.

Dalam konteks kelembagaan perhubungan, desain organisasi yang tepat sangat diperlukan guna memastikan tersedianya kreativitas, inisiatif, dan profesionalitas aparatur dalam melaksanakan tugas, memperkuat kerja sama lintas unit, meningkatkan efektivitas koordinasi antar perangkat daerah, serta memastikan bahwa proses pengambilan keputusan dan komunikasi manajerial berlangsung secara jelas dan akuntabel. Selain itu, pengaturan mengenai standar kerja, mekanisme pengendalian, serta pola hubungan kewenangan perlu dirancang agar tidak menciptakan birokrasi yang menghambat, melainkan struktur yang fungsional dan adaptif terhadap perubahan.

2.2.1 Kelembagaan Perangkat Daerah Dinas Perhubungan Kota Depok

Salah satu Perangkat Daerah yang menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang perhubungan di Kota Depok adalah Dinas Perhubungan Kota Depok. Pembentukan dan susunan perangkat daerah termasuk Dinas Perhubungan Kota Depok berpedoman pada ketentuan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014

tentang Pemerintahan Daerah dan Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah, serta diatur lebih lanjut melalui Peraturan Daerah Kota Depok tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah.

Struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Depok disusun untuk mengakomodasi kebutuhan penyelenggaraan transportasi perkotaan, pengawasan lalu lintas, pelayanan angkutan, serta operasional sarana perhubungan yang berada dalam kewenangan Pemerintah Kota Depok. Secara umum susunan organisasinya adalah sebagai berikut:

a. Kepala Dinas; Memimpin penyelenggaraan urusan pemerintahan bidang perhubungan sesuai kewenangan Kota Depok, serta mengoordinasikan seluruh unit kerja di lingkungan Dinas.
b. Sekretaris Dinas; Menyelenggarakan urusan umum, perencanaan, kepegawaian, dan keuangan.
c. Bidang Angkutan Jalan.
d. Bidang Lalu Lintas Jalan;
e. Bidang Bimbingan Keselamatan dan Ketertiban;
f. Unit Pelaksana Tugas Penerangan Jalan Umum;
g. Unit Pelaksana Tugas Pengujian Kendaraan Bermotor;
h. Unit Pelaksana Tugas Terminal; dan
i. Kelompok Jabatan Fungsional.

2.2.2 Kebijakan Penyederhanaan Birokrasi

Sebagaimana dimaklumi, amanat Presiden Republik Indonesia untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat diperlukan penyederhanaan birokrasi dengan menghilangkan 2 (dua) tingkat pada tingkatan administrasi.

Untuk melaksanakan kebijakan dimaksud Kemenpan-RB telah menetapkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (Permen PAN-RB) Nomor 17 Tahun 2021 tentang Penyetaraan Jabatan Administrasi ke dalam Jabatan Fungsional dan Permen PAN-

RB Nomor 25 Tahun 2021 tentang Penyederhanaan Struktur Organisasi pada Instansi Pemerintah untuk Penyederhanaan Birokrasi yang menitikberatkan penyetaraan Jabatan Administrasi ke dalam Jabatan Fungsional yang terlebih dahulu harus dilaksanakan penyederhanaan struktur organisasi. Namun demikian untuk jabatan fungsional di Dinas Perhubungan yang tersedia adalah Penguji Kendaraan Bermotor dan Arsiparis.

2.3 Perkembangan Teknologi dan Transportasi

Perkembangan teknologi transportasi merupakan konsekuensi dari meningkatnya kebutuhan mobilitas masyarakat urban. Menurut Tamin (2000), sistem transportasi modern terbentuk dari interaksi antara pola pergerakan masyarakat, karakteristik wilayah, dan kemampuan teknologi untuk menjembatani hubungan asal–tujuan perjalanan. Dalam konteks Kota Depok sebagai kota penyangga Metropolitan Jabodetabek yang mengalami pertumbuhan penduduk tinggi dan kepadatan komuter kebutuhan teknologi transportasi yang adaptif dan terintegrasi menjadi semakin penting. Kompleksitas pergerakan harian, terutama komuter menuju Jakarta, menuntut sistem transportasi yang mampu mengelola arus perjalanan secara efisien dan responsif terhadap perubahan kondisi lalu lintas.

Ortúzar dan Willumsen (2011) menegaskan bahwa kinerja transportasi perkotaan dipengaruhi oleh tiga komponen utama: prasarana, sarana, dan sistem pengelolaan. Ketiganya harus bekerja sebagai satu sistem terpadu. Pada Kota Depok, tantangan ini muncul dalam bentuk keterbatasan kapasitas jalan, tingginya ketergantungan pada kendaraan pribadi, dan belum optimalnya integrasi antarmoda antara angkutan umum lokal, jaringan KRL, serta potensi pengembangan LRT/MRT. Oleh karena itu, penerapan teknologi seperti *intelligent transport systems* (ITS), manajemen rekayasa lalu lintas berbasis sensor, serta digitalisasi layanan angkutan umum menjadi kebutuhan strategis untuk meningkatkan efisiensi pergerakan dan mengurangi beban kemacetan.

Selain itu, Litman (2022) menyebut bahwa perkembangan transportasi berkelanjutan di wilayah metropolitan harus memperhatikan aspek keselamatan, aksesibilitas, dan efisiensi penggunaan ruang. Hal ini sangat relevan bagi Depok yang memiliki pola ruang perkotaan padat dan jaringan jalan yang terbatas. Penguatan sistem transportasi darat modern seperti pengembangan halte terpadu, terminal yang lebih fungsional, revitalisasi fasilitas angkutan umum, serta manajemen parkir berbasis teknologi menjadi prasyarat untuk meningkatkan kualitas mobilitas masyarakat.

Sejalan dengan karakteristik perkotaan Depok yang didominasi moda transportasi darat, maka aspek teknologi transportasi darat menjadi fokus utama. Transportasi darat dalam ekosistem perkotaan mencakup hubungan antara penumpang, barang, sarana (kendaraan), dan prasarana (jalan, jembatan, halte, terminal), yang bekerja sebagai suatu sistem perpindahan. Penerapan teknologi seperti pengaturan lalu lintas adaptif, digitalisasi layanan angkutan, dan sistem pengawasan berbasis sensor menjadi relevan untuk mengatasi permasalahan kemacetan, keamanan, dan kapasitas ruang jalan. Dengan demikian, perkembangan teknologi transportasi di Kota Depok merupakan bagian konsekuensial dari dinamika pertumbuhan wilayah dan tuntutan peningkatan kualitas hidup, sehingga penguatan sistem transportasi yang terintegrasi dan berbasis teknologi menjadi kebutuhan strategis dalam penyelenggaraan layanan perhubungan daerah.

Dengan demikian, perkembangan teknologi transportasi di Kota Depok bukan hanya tuntutan modernisasi, tetapi merupakan kebutuhan strategis untuk menjawab persoalan kemacetan, keselamatan, ketidakterpaduan moda, serta kualitas layanan transportasi publik. Integrasi antara teknologi, prasarana, sarana, dan tata kelola menjadi elemen kunci dalam penyelenggaraan perhubungan yang efektif dan berkelanjutan.

BAB III
LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS DAN YURIDIS

3.1 Landasan Filosofis

Landasan filosofis merupakan pijakan nilai yang berakar pada pandangan hidup bangsa, kesadaran dan cita-cita hukum, serta cita-cita moral yang bersumber dari Pancasila dan Pembukaan UUD 1945. Dalam konteks Review Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 2 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Perhubungan juncto Perda Nomor 1 Tahun 2020, landasan filosofis menjadi dasar untuk memastikan bahwa pengaturan penyelenggaraan perhubungan di Kota Depok selaras dengan nilai-nilai ideal masyarakat serta arah pembangunan kota.

Sebagai produk hukum daerah, Perda tentang penyelenggaraan perhubungan harus mencerminkan norma-norma hukum ideal (*ideal norms*) yang mengarahkan bagaimana mobilitas, keselamatan, ketertiban, dan pelayanan transportasi diwujudkan sesuai nilai-nilai yang dijunjung masyarakat Kota Depok. Dengan demikian, keberadaan Perda ini tidak hanya memuat aspek administratif, tetapi juga menjadi cerminan cita-cita kolektif warga Depok mengenai tata kelola transportasi yang beradab, tertib, berkelanjutan, dan berkeadilan. Dalam kerangka itu, landasan filosofis penyusunan ulang (review) Perda Kota Depok harus mencerminkan:

a. Pemenuhan kewajiban Pemerintah Kota Depok dalam melaksanakan fungsi pelayanan publik di bidang perhubungan

Sebagai bagian dari sistem pemerintahan nasional, Pemerintah Kota Depok berkewajiban memenuhi kebutuhan masyarakat dalam aktivitas mobilitas, keselamatan lalu lintas, penyediaan angkutan umum, serta pengelolaan prasarana-perasarana perhubungan. Penyelenggaraan perhubungan merupakan unsur penting dalam mendukung pembangunan daerah, meningkatkan konektivitas antarwilayah di Kota Depok, dan memperkuat integrasi perhubungan dengan kawasan Jabodetabek dan Jawa Barat.

Karena itu, peninjauan terhadap Perda Nomor 2 Tahun 2012 jo. Perda Nomor 1 Tahun 2020 dilakukan untuk memastikan bahwa Perda tersebut sesuai dengan dinamika pembangunan kota, perubahan pola transportasi masyarakat, kebutuhan integrasi antarmoda, dan tuntutan penyelenggaraan transportasi perkotaan yang berkelanjutan.

b. Ketentuan Pasal 18 UUD 1945 terkait penyelenggaraan pemerintahan daerah

Pasal 18 ayat (1)–(7) UUD 1945 menegaskan kewenangan daerah dalam mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan. Pemerintah Kota Depok berwenang membentuk Peraturan Daerah untuk melaksanakan urusan wajib, salah satunya urusan perhubungan yang telah ditetapkan sebagai urusan pemerintahan konkuren sesuai Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

Dengan demikian, penyesuaian atas Perda Nomor 2 Tahun 2012 menjadi penting untuk memastikan bahwa pengaturan penyelenggaraan perhubungan selaras dengan kewenangan Kota, tidak bertentangan dengan regulasi pusat, dan memberikan kepastian hukum dalam penyelenggaraan layanan transportasi.

Selanjutnya, dasar filosofis penyusunan Naskah Akademik Perda Kota Depok Nomor 2 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Perhubungan sebagaimana diubah dengan Perda Nomor 1 Tahun 2020 perlu ditinjau kembali karena:.

a. Terjadi perubahan signifikan dalam kerangka peraturan perundang-undangan, khususnya setelah berlakunya:

- Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah,
- Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja,
- berbagai Peraturan Pemerintah yang mengatur sub urusan lalu lintas angkutan jalan, perkeretaapian, terminal, fasilitas parkir, dan penyelenggaraan angkutan.

b. **Sebagian substansi pada Perda sebelumnya sudah tidak relevan, termasuk ketentuan yang:**

- tidak sesuai dengan pembagian kewenangan pemerintah pusat, provinsi, dan kab/kota,
- mengatur sub urusan yang bukan kewenangan pemerintah kota,
- tidak lagi selaras dengan norma teknis terbaru dalam penyelenggaraan perhubungan perkotaan.

c. **Perubahan lanskap transportasi di Kota Depok**

Pertumbuhan penduduk, kemacetan, meningkatnya penggunaan angkutan umum dan angkutan daring, serta kebutuhan integrasi moda menuntut kebijakan yang lebih adaptif dan kontekstual.

d. **Perda sebelumnya menyimpan potensi disharmoni** dengan ketentuan peraturan yang lebih tinggi, terutama terkait:

- penyesuaian mekanisme perizinan transportasi pasca-berlakunya UU Cipta Kerja,
- pembagian kewenangan yang berbeda dalam UU 23/2014,
- standar pelayanan minimal (SPM) transportasi.

Keadaan ini menuntut agar Perda Kota Depok direview sehingga mencerminkan nilai filosofis dasar penyelenggaraan perhubungan: ketertiban, keselamatan, aksesibilitas, keadilan pelayanan, dan keberlanjutan lingkungan.

Dengan demikian, landasan filosofis review Perda Nomor 2 Tahun 2012 jo. Nomor 1 Tahun 2020 adalah memastikan bahwa Perda tersebut:

a. selaras dengan Pancasila dan UUD 1945 serta peraturan perundang – undangan yang relevan mengatur Pemerintah Daerah dan Penyelenggaraan Perhubungan;

b. mencerminkan cita-cita masyarakat Kota Depok dalam mewujudkan layanan transportasi yang aman, nyaman, berkelanjutan, dan manusiawi;

c. memenuhi kewajiban konstitusional pemerintah daerah dalam memberikan pelayanan publik yang efektif; dan

d. disusun sesuai prinsip pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik dan harmonis dengan regulasi nasional.

Berikut sandingan Perda Nomor 2 Tahun 2012 dengan Perda Nomor 1 Tahun 2020.

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	Pasal 1				Menambahkan definisi dan ketentuan tambahan yang belum diatur di dalam Perda lama diantaranya: a. Sistem Angkutan Umum Massal b. Subsidi c. Layanan Buy The Service d. Sepeda e. Pesepeda f. Kendaraan Listrik a.
1	Kota adalah Kota Depok.				
2	Pemerintah Kota adalah Walikota dan perangkat daerah sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah.				
3	Walikota adalah Walikota Depok.				
4	Pemerintah adalah Pemerintah Pusat.				
5	Dinas adalah Organisasi Perangkat Daerah yang menangani urusan di bidang Perhubungan.				
6	Penyelenggara Jalan adalah Organisasi Perangkat Daerah Kota Depok yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang jalan.				
7	Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.				
8	Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan.				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
9	Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.				
10	Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.				
11	Jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum.				
12	Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian Simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubungkan untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.				
13	Simpul adalah tempat yang diperuntukkan bagi pergantian antarmoda dan intermoda yang berupa Terminal, stasiun kereta api, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau, dan/atau bandar udara.				
14	Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah Ruang Lalu Lintas, Terminal, dan Perlengkapan Jalan yang meliputi Marka, Rambu, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan, alat Pengawasan dan Pengamanan Jalan,				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	serta Fasilitas Pendukung.				
15	Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.				
16	Terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.				
17	Halte adalah tempat pemberhentian Kendaraan Bermotor Umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.				
18	Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan.				
19	Marka Jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan Jalan atau di atas permukaan Jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus Lalu Lintas dan membatasi daerah kepentingan Lalu Lintas.				
20	Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur Lalu Lintas orang dan/atau Kendaraan di persimpangan atau pada ruas Jalan.				
21	Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.				
22	Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.				
23	Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan Bermotor yang digunakan untuk angkutan orang dan/atau barang dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung.				
24	Sepeda Motor adalah Kendaraan Bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau Kendaraan Bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.				
25	Parkir adalah keadaan Kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya.				
26	Berhenti adalah keadaan Kendaraan tidak bergerak untuk sementara dan tidak ditinggalkan pengemudinya.				
27	Badan adalah sekumpulan orang dan/atau modal yang merupakan				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	kesatuan, baik yang melakukan usaha maupun yang tidak melakukan usaha… (teks dilanjutkan lengkap seperti naskah Anda)				
28	Perusahaan Angkutan Umum adalah Badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.				
29	Pengguna Jasa adalah perseorangan atau badan hukum yang menggunakan jasa Perusahaan Angkutan Umum.				
30	Pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi.				
31	Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.				
32	Penumpang adalah orang yang berada di Kendaraan selain Pengemudi dan awak Kendaraan.				
33	Pejalan Kaki adalah setiap orang yang berjalan di Ruang Lalu Lintas Jalan.				
34	Pengguna Jalan adalah orang yang menggunakan Jalan untuk berlalu lintas.				
35	Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan… (teks dilanjutkan lengkap sesuai naskah)				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
36	Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau Kendaraan dari gangguan…				
37	Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas…				
38	Ketertiban Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai hak dan kewajiban Pengguna Jalan.				
39	Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas yang bebas hambatan dan kemacetan di Jalan.				
40	Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sekumpulan subsistem yang saling berhubungan…				
41	Penyidik adalah pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan.				
		42	Garasi adalah sebidang lahan tertutup atau tidak tertutup, yang terpisah atau satu kesatuan dengan tempat tinggal, terletak diluar ruang milik jalan yang dapat digunakan untuk memarkir atau menyimpan kendaraan dalam rentang waktu lama dan terus menerus.		

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
		43	Alat Pemantul Cahaya Tambahan adalah alat berupa stiker yang dapat memantulkan cahaya atau bersifat retro reflektif yang dipasang di bagian tertentu pada kendaraan.		
	Pasal 2				Perlu diadopsi BAB Rencana Induk Transportasi Kota dan Integrasi Tata Ruang agar Raperda Depok memiliki dasar hukum penyusunan RITK, selaras RTRW, dan harmonis dengan Rencana Umum Jaringan Transportasi Provinsi.
(1)	Untuk mewujudkan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terpadu dilakukan pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk menghubungkan semua wilayah.				
(2)	Pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berpedoman pada Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota sesuai dengan kebutuhan.				
		3	Untuk mendukung jaringan lalu lintas dan angkutan jalan dapat dikembangkan jaringan lalu lintas dan angkutan berbasis rel.		
	Pasal 3				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
(1)	Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) disusun secara berkala dengan mempertimbangkan kebutuhan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta ruang kegiatan berskala kota.				
(2)	Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota memuat : a. prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan lingkup kota; b. arah dan kebijakan peranan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kota dalam keseluruhan moda transportasi; c. rencana lokasi dan kebutuhan Simpul kota; dan d. rencana kebutuhan Ruang Lalu Lintas kota.				
(3)	Penyusunan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan oleh Dinas.				
(4)	Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota sebagaimana dimaksud pada ayat (3), ditetapkan oleh Walikota sebagai pedoman bagi pemangku kepentingan dalam bidang penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.				
(5)	Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikaji ulang secara berkala paling lama 5 (lima) tahun.				
	Pasal 4				
(1)	Jalan dikelompokkan dalam beberapa kelas berdasarkan : a. Fungsi dan				Tidak diperlukan secara eksplisit diatur tentang jalan cukup merujuk

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	intensitas Lalu Lintas guna kepentingan pengaturan penggunaan Jalan dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan b. Daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat dan dimensi Kendaraan Bermotor.				ketetapan ketentuan perundang - undangan kepada penyelenggaraan jalan.
(2)	Penetapan kelas jalan pada setiap ruas jalan dilakukan oleh : a. Pemerintah, untuk jalan nasional; b. pemerintah provinsi, untuk jalan provinsi; c. pemerintah kabupaten, untuk jalan kabupaten; atau d. pemerintah kota, untuk jalan kota.				
(3)	Kelas jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas.				
	Pasal 5				
(1)	Atas pertimbangan keselamatan atau pertimbangan khusus lainnya, Pemerintah Kota dapat menetapkan batas kecepatan paling tinggi setempat.				
(2)	Penetapan batas kecepatan paling tinggi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas.				
	Pasal 6				
(1)	Pembatasan kecepatan sebagaimana dimaksud pada Pasal 5 ayat (1) dapat dilakukan dengan memasang alat pembatas kecepatan.				
(2)	Pemasangan alat pembatas kecepatan didahului dengan rambu lalu lintas dan alat pemberi isyarat lalu lintas.				
Pasal 7					

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
(1)	Jalan yang dioperasikan harus memenuhi persyaratan laik fungsi Jalan secara teknis dan administratif.				
(2)	Penyelenggara Jalan wajib melaksanakan uji kelaikan fungsi Jalan sebelum pengoperasian Jalan.				
(3)	Penyelenggara Jalan wajib melakukan uji kelaikan fungsi Jalan pada Jalan yang sudah beroperasi secara berkala dalam jangka waktu paling lama 10 (sepuluh) tahun dan/atau sesuai dengan kebutuhan.				
(4)	Uji kelaikan fungsi Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) dilakukan oleh tim uji laik fungsi Jalan yang dibentuk oleh penyelenggara Jalan.				
(5)	Tim uji laik fungsi Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) terdiri atas unsur penyelenggara Jalan, Dinas serta Kepolisian.				
(6)	Hasil uji kelaikan fungsi Jalan wajib dipublikasikan dan ditindaklanjuti oleh penyelenggara Jalan, Dinas dan/atau Kepolisian.				
(7)	Uji kelaikan fungsi Jalan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.				
	Pasal 8				
(1)	Penyelenggara Jalan dalam melaksanakan peningkatan kapasitas Jalan wajib menjaga Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.				
(2)	Penyelenggara Jalan dalam melaksanakan kegiatan sebagaimana dimaksud pada ayat				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	(1) wajib berkoordinasi dengan Dinas dan Kepolisian.				
	Pasal 9				
(1)	Penyelenggara Jalan wajib segera memperbaiki Jalan yang rusak dan dapat mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas.				
(2)	Dalam hal belum dapat dilakukan perbaikan Jalan yang rusak sebagaimana dimaksud pada ayat (1), penyelenggara Jalan wajib memberi tanda atau rambu pada Jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas.				
	Pasal 10				
(1)	Setiap Jalan yang digunakan untuk Lalu Lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan Jalan berupa : a. Rambu Lalu Lintas; b. Marka Jalan; c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas; d. Alat penerangan Jalan; e. Alat pengendali dan pengaman Pengguna Jalan; f. Alat pengawasan dan pengamanan Jalan; g. Fasilitas untuk sepeda, Pejalan Kaki, dan penyandang cacat; dan h. Fasilitas pendukung kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berada di Jalan dan di luar badan Jalan.				
(2)	Ketentuan lebih lanjut mengenai perlengkapan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan Peraturan Walikota.				
	Pasal 11				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
(1)	Pekerjaan galian atau kegiatan pembangunan lainnya di daerah tepi jalan yang dapat mengakibatkan gangguan lalu lintas harus mendapatkan rekomendasi dari Dinas.				
(2)	Galian tanah atau material lainnya di daerah tepi jalan sebagai akibat kegiatan pembangunan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilarang diletakkan di daerah tepi jalan.				
3	Ketentuan lebih lanjut mengenai pekerjaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan Peraturan Walikota.				
	Pasal 12				
(1)	Setiap orang atau Badan yang mengangkut galian tanah atau material yang dapat mencemari lingkungan, mengotori jalan serta membahayakan keselamatan lalu lintas harus menggunakan kendaraan dan tata cara pengangkutan sesuai dengan ketentuan.				
(2)	Apabila galian tanah atau material sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tercecer, tumpah dan jatuh harus segera dibersihkan oleh badan atau perorangan yang bersangkutan.				
3	Tata cara pengangkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan Peraturan Walikota.				
	Pasal 13				
(1)	Setiap orang atau Badan dilarang mengangkut bahan berbahaya yang dapat membahayakan keselamatan umum.				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
(2)	Pengangkutan bahan berbahaya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya boleh dilakukan dengan menggunakan kendaraan khusus sesuai dengan ketentuan pemerintah yang berlaku.				
	Pasal 14		Pasal 14		
(1)	Setiap orang atau Badan dilarang : a. membuat atau membongkar alat pembatas kecepatan (speed trap); b. membuat atau memasang pintu penutup jalan; c. menutup bukaan atau putaran jalan; d. membongkar pemisah jalan, pulau-pulau lalu lintas dan pagar pengaman jalan; e. membongkar, memotong, merusak atau membuat tidak berfungsi pagar pengaman; f. menggunakan bahu jalan atau trotoar tidak sesuai dengan fungsinya; dan/atau g. melakukan perbuatan yang dapat merusak sebahagian atau seluruh badan jalan dan merubah fungsi jalan.		Setiap orang atau Badan dilarang : a. membuat atau membongkar alat pembatas kecepatan (speed trap); b. membuat atau memasang pintu penutup jalan; c. menutup bukaan atau putaran jalan; d. membongkar pemisah jalan, pulau-pulau lalu lintas dan pagar pengaman jalan; e. membongkar, memotong, merusak atau membuat tidak berfungsi pagar pengaman; f. menggunakan bahu jalan atau trotoar tidak sesuai dengan fungsinya; f1. menyimpan Kendaraan Bermotor di ruang milik Jalan f2. parkir kendaraan bermotor di tempat yang tidak diperuntukkan untuk parkir; dan/atau g. melakukan perbuatan yang dapat merusak sebahagian atau seluruh badan jalan dan merubah fungsi jalan.		
(2)	Dalam hal untuk kepentingan tertentu, ketentuan sebagaimana dimaksud pada		Dalam hal untuk kepentingan tertentu, ketentuan sebagaimana dimaksud pada		

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	ayat (1) dapat dilaksanakan setelah mendapatkan rekomendasi dari Pemerintah Kota.		ayat (1) dapat dilaksanakan setelah mendapatkan rekomendasi dari Pemerintah Kota.		
(3)	Persyaratan dan tata cara pemberian rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) ditetapkan dengan Peraturan Walikota.		Persyaratan dan tata cara pemberian rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) ditetapkan dengan Peraturan Walikota.		
	Pasal 15				
(1)	Fasilitas pendukung penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat diselenggarakan oleh Pemerintah dan Pemerintah Kota yang meliputi: a. trotoar; b. lajur sepeda; c. tempat penyeberangan Pejalan Kaki; d. halte; dan e. fasilitas khusus bagi penyandang cacat dan manusia usia lanjut.				
(2)	Pemerintah Kota dalam melaksanakan pembangunan, pengelolaan, dan pemeliharaan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat bekerja sama dengan pihak swasta.				
(3)	Ketentuan lebih lanjut mengenai pembangunan, pengelolaan, pemeliharaan, serta spesifikasi teknis fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan Peraturan Walikota.				
	Pasal 16				
	Penerangan jalan merupakan utilitas kota yang bertujuan untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat pengguna jalan dalam rangka menciptakan				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	keselamatan, keamanan dan kenyamanan.				
	Pasal 17				
(1)	Pengadaan, pemasangan dan pemeliharaan utilitas Penerangan Jalan Umum (PJU) dan Penerangan Sarana Umum (PSU) yang berada di jalan dan/atau diluar jalan dilaksanakan oleh Dinas.				
(2)	Untuk meningkatkan kelancaran, keamanan dan keindahan di jalan dan sarana umum/kawasan tertentu, pembangunan penerangan jalan umum dan penerangan sarana umum di daerah dapat dilakukan oleh pihak ketiga dengan mendapatkan persetujuan dari Dinas.				
(3)	Pembangunan penerangan jalan dan penerangan sarana umum yang sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) meliputi: a. pembangunan pada kawasan perumahan/apartemen dibangun oleh pengembang kawasan perumahan; b. pembangunan pada kawasan niaga yang dibangun pengembang sarana niaga; dan c. pembangunan pada kawasan industri yang dibangun pengembang industri.				
(4)	Persetujuan lokasi pembangunan penerangan jalan umum dan sarana umum sebagaimana dimaksud ayat (1) dan ayat (2) meliputi: a. persetujuan pembangunan penerangan jalan arteri, kolektor, lingkungan, jalan layang, terowongan dan pedestrian; dan b. persetujuan pembangunan penerangan sarana umum pada taman, tugu, bantaran				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	kali, danau atau situ, halte bus, Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) dan sebagainya.				
(5)	Tata cara permohonan, persetujuan lokasi pemasangan dan pemeliharaan Penerangan Jalan Umum dan Penerangan Sarana Umum, ditetapkan dengan Peraturan Walikota.				
	Pasal 18				
(1)	Dalam rangka pengamanan dan pemeliharaan jalan, Dinas melakukan pengawasan penggunaan jalan.				
(2)	Pengawasan penggunaan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pasal ini, menggunakan alat pengawasan dan pengamanan jalan yang berfungsi untuk melakukan pengawasan terhadap berat kendaraan beserta muatannya.				
	Pasal 19				
(1)	Setiap kendaraan angkutan barang dilarang beroperasi melalui jalan yang tidak sesuai dengan peruntukkannya maupun batas berat muatannya.				Penambahan muatan aturan kendaraan angkutan barang khususnya tentang waktu operasional dan metode pengangkutan.
(2)	Kendaraan angkutan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pasal ini, terdiri dari: a. kendaraan angkutan barang yang muatan sumbu terberatnya melebihi daya dukung jalan; b. kendaraan angkutan barang yang karena dimensi muatannya melebihi batas maksimum yang telah ditetapkan; dan c. kendaraan angkutan barang yang memasang kereta gandengan lebih dari satu, termasuk kereta tempelan.				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	Pasal 20				
(1)	Penggunaan jalan untuk kepentingan tertentu di luar fungsi sebagai jalan, dapat dilakukan pada jalan nasional, jalan propinsi dan jalan kota.				
(2)	Penggunaan jalan nasional, jalan propinsi dan jalan kota sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dapat diizinkan untuk kepentingan yang bersifat nasional dan/atau Daerah serta kepentingan pribadi.				
Pasal 21					
(1)	Untuk menunjang kelancaran perpindahan orang dan/atau barang serta keterpaduan intramoda dan antarmoda di tempat tertentu, dapat dibangun dan diselenggarakan Terminal.				Penting diatur agar Pemkot Depok hanya fokus mengelola terminal tipe C & simpul lokal. Juga menghindari tumpang tindih kewenangan dengan pusat/provinsi (tipe A/B).
(2)	Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa Terminal penumpang dan/atau Terminal barang.				Perlunya pengaturan pengembangan kawasan TOD (berorientasi transit) sebagai salah satu bukti nyata integrasi simpul transportasi.
Pasal 22					
–	Untuk kepentingan sendiri, badan usaha milik daerah dan swasta dapat membangun Terminal Penumpang dan/atau Terminal barang sesuai dengan peraturan perundang-undangan.				
Pasal 23					
–	Setiap Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek wajib singgah di Terminal yang sudah ditentukan, kecuali ditetapkan lain dalam izin trayek.				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	Pasal 24				
(1)	Penentuan lokasi Terminal dilakukan dengan memperhatikan rencana kebutuhan Terminal yang merupakan bagian dari Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Kota.				
(2)	Penetapan lokasi Terminal dilakukan dengan memperhatikan: a. tingkat aksesibilitas Pengguna Jasa angkutan; b. kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau kinerja jaringan Jalan, jaringan trayek, dan jaringan lintas; c. permintaan angkutan; d. kelayakan teknis, finansial, dan ekonomi; e. keamanan dan keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan f. kelestarian lingkungan hidup.				
	Pasal 25				
(1)	Setiap penyelenggara Terminal wajib menyediakan fasilitas Terminal yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan.				
(2)	Fasilitas Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi Fasilitas Utama dan Fasilitas Penunjang.				
(3)	Fasilitas Utama sebagaimana dimaksud pada ayat (2) adalah jalur keberangkatan, jalur kedatangan, ruang tunggu penumpang, tempat naik turun penumpang, tempat parkir kendaraan, papan informasi, kantor pengendali terminal, dan loket.				
(4)	Fasilitas Penunjang sebagaimana				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	dimaksud pada ayat (2) antara lain adalah fasilitas untuk penyandang cacat, fasilitas kesehatan, fasilitas umum, fasilitas peribadatan, pos kesehatan, pos polisi, dan alat pemadam kebakaran.				
(5)	Untuk menjaga kondisi fasilitas Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (2), penyelenggara Terminal wajib melakukan pemeliharaan.				
Pasal 26					
(1)	Lingkungan Kerja Terminal merupakan daerah yang diperuntukkan bagi fasilitas Terminal.				
(2)	Lingkungan Kerja Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikelola oleh penyelenggara Terminal dan digunakan untuk pelaksanaan pembangunan, pengembangan, dan pengoperasian fasilitas Terminal.				
(3)	Lingkungan Kerja Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan Peraturan Walikota.				
Pasal 27					
(1)	Pembangunan Terminal harus dilengkapi dengan: a. rancang bangun; b. buku kerja rancang bangun; c. rencana induk Terminal; d. analisis dampak Lalu Lintas; dan e. analisis mengenai dampak lingkungan.				
(2)	Pengoperasian Terminal meliputi kegiatan: a. perencanaan; b. pelaksanaan; dan c. pengawasan operasional Terminal.				
Pasal 28					

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
(1)	Setiap penyelenggara Terminal wajib memberikan pelayanan jasa Terminal sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan.				
(2)	Pelayanan jasa Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan retribusi yang dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.				
Pasal 29					
–	Setiap orang atau Badan tanpa izin Walikota dilarang melakukan usaha di dalam Terminal Penumpang.				
	Pasal 30				
(1)	Setiap angkutan penumpang umum dan/atau taksi yang ingin berhenti menunggu penumpang (antrian) harus menggunakan Pangkalan yang ditetapkan.				
(2)	Lokasi Pangkalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan Peraturan Walikota.				
	Pasal 31				
(1)	Penyediaan fasilitas Parkir untuk umum hanya dapat diselenggarakan di luar Ruang Milik Jalan.				
(2)	Fasilitas Parkir di dalam Ruang Milik Jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas dan/atau Marka Jalan.				
(3)	Penyelenggaraan fasilitas Parkir di luar Ruang Milik Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat diselenggarakan oleh Pemerintah Kota, orang pribadi atau				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	badan.				
(4)	Penyelenggaraan fasilitas Parkir di luar Ruang Milik Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa: a. usaha khusus perparkiran; atau b. penunjang usaha pokok.				
(5)	Penggunaan Fasilitas Parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) yang diselenggarakan oleh Pemerintah Kota dikenakan retribusi sesuai Peraturan Daerah Kota Depok.				
(6)	Penggunaan Fasilitas Parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang diselenggarakan oleh orang pribadi atau badan dapat dipungut biaya parkir.				
(7)	Biaya parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (6), ditetapkan dengan Peraturan Walikota.				
	Pasal 32				
(—)	Penetapan lokasi dan pembangunan fasilitas Parkir untuk umum dilakukan oleh Pemerintah Kota dengan memperhatikan: a. rencana umum tata ruang; b. analisis dampak lalu lintas; dan c. kemudahan bagi Pengguna Jasa.				
			Pasal 33A		
		(1)	Dalam menyelenggarakan tempat parkir, Pemerintah Daerah Kota dapat bekerja sama dengan orang atau badan.		
		(2)	Tata cara kerja sama sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur lebih lanjut		

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
			dengan Peraturan Wali Kota.		
	Pasal 33				
(1)	Setiap Penyelenggaraan tempat parkir sebagaimana dimaksud pada Pasal 31 ayat (4) yang diselenggarakan oleh swasta wajib memiliki izin dari Walikota atau pejabat yang ditunjuk.				
(2)	Izin Penyelenggaraan tempat parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku selama 3 (tiga) tahun, dengan mendaftar ulang setiap tahunnya.				
(3)	Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) berakhir apabila ada pemutusan kerja sama antara pemilik tanah dan/atau bangunan dengan penyelenggara parkir.				
(4)	Permohonan pendaftaran ulang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diajukan kepada Walikota atau pejabat yang ditunjuk paling lambat 2 (dua) minggu sebelum masa izin berakhir.				
(5)	Ketentuan lebih lanjut mengenai perizinan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan Peraturan Walikota.				
	Pasal 34		Pasal 34		
(1)	Pelanggaran terhadap pemenuhan kewajiban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 dikenakan sanksi administrasi.	(1)	Pelanggaran terhadap pemenuhan kewajiban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 huruf f.2, Pasal 33 dikenakan sanksi administrasi..		
(2)	Sanksi administrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa: a. peringatan tertulis; b. denda administrasi; c. pembekuan izin; dan/atau d. pencabutan izin.	(2)	Sanksi administrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa: a. peringatan tertulis; b. denda administrasi; c. pembekuan izin; dan/atau d. pencabutan izin.		

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
(3)	Tatacara pengenaan sanksi administrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan Peraturan Walikota.	(3)	Selain sanksi administrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terhadap pelanggaraan ketentuan Pasal 14 ayat (1) huruf f.2, dapat dilakukan tindakan berupa: a. penguncian ban kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor; b. pemindahan kendaraan; c. pengurangan angin roda kendaraan; dan/atau d. pencabutan pentil ban kendaraan.		
		(4)	Pemindahan kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf b dilakukan dengan cara penderekan ke fasilitas parkir yang sudah ditetapkan dan/atau ke tempat penyimpanan kendaraan bermotor yang disediakan oleh Pemerintah Daerah Kota.		
		(5)	Dalam melakukan pemindahan kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf b, Dinas tidak bertanggungjawab atas kelengkapan dan keutuhan kendaraan beserta muatannya.		
		(6)	Terhadap pengenaan tindakan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf a dan huruf b, pemilik kendaraan dikenakan denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).		
		(7)	Terhadap pemilik kendaraan yang tidak segera mengambil kendaraan pada hari itu ditempat penyimpanan kendaraan yang disediakan oleh Pemerintah Daerah Kota dikenakan denda: a. Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah) per hari sampai paling banyak Rp2.500.000,00 (dua juta lima ratus ribu rupiah) untuk kendaraan bermotor pribadi		

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
			beroda 4 (empat); dan b. Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah) per hari sampai paling banyak Rp750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah) untuk kendaraan bermotor pribadi beroda 2 (dua).		
		(8)	Apabila dalam jangka waktu yang ditentukan paling lama 6 (enam) hari kerja Pemerintah Daerah Kota tidak bertanggung jawab atas kehilangan dan kerusakan kendaraan		
		(9)	Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemberian sanksi administratif diatur dalam Peraturan Wali Kota.		
			Pasal 34A		
		(1)	Setiap orang atau badan usaha pemilik Kendaraan Bermotor wajib memiliki atau menguasai garasi.		Peninjauan kembali pengaturan garasi agar menekankan kepada pelanggaran terhadap parkir (di badan jalan) termasuk pada kawasan permukiman.
		(2)	Memiliki atau menguasai Garasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yaitu: a. milik sendiri; b. sewa; c. garasi bersama.		
		(3)	Ketentuan lebih lanjut mengenai penguasaan atau pemilikan garasi diatur dengan Peraturan Wali Kota.		
			Pasal 34B		
		(1)	Pelanggaran terhadap pemenuhan kewajiban sebagaimana dimaksud dalamPasal 34A dikenakan sanksi administrasi.		

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
		(2)	Sanksi administrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa: a. peringatan tertulis;dan b. denda administrasi.		
		(3)	Terhadap pelanggaran ketentuan Pasal 34A dikenakan denda administrasi paling banyakRp2.000.000,00 (dua juta rupiah).		
		(4)	Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pengenaan sanksi administrasi diatur lebih lanjut dengan Peraturan Wali Kota.		
	Pasal 35				
(1)	Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.				
(2)	Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas: a. susunan; b. perlengkapan; c. ukuran; d. karoseri; e. rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya; f. pemuatan; g. penggunaan; h. penggandengan Kendaraan Bermotor; dan i. penempelan Kendaraan Bermotor.				
(3)	Persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas: a. emisi gas buang; b. kebisingan suara; c. efisiensi sistem rem utama; d. efisiensi sistem rem parkir; e. kincup roda depan; f. suara klakson; g. daya pancar dan arah sinar lampu utama; h. radius putar; i. akurasi alat penunjuk kecepatan; j. kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban; dan k. kesesuaian daya mesin penggerak				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	terhadap berat kendaraan.				
(4)	Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3), ditetapkan dengan Peraturan Walikota.				
	Pasal 36		Pasal 36		
(1)	Pengujian Berkala wajib dilakukan terhadap mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di Jalan.	(1)	Pengujian Berkala wajib dilakukan terhadap mobil penumpang umum, mobil antar jemput sekolah, mobil bis, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di Jalan.		
(2)	Pengujian berkala meliputi kegiatan: a. pemeriksaan dan pengujian fisik Kendaraan Bermotor; dan b. pengesahan hasil uji.	(2)	Pengujian berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi kegiatan: a. pemeriksaan dan pengujian fisik Kendaraan Bermotor; dan b. pengesahan hasil uji.		
(3)	Pelayanan Pengujian Berkala dapat dilaksanakan di: a. gedung pengujian; atau b. tempat yang ditetapkan oleh Kepala Dinas menggunakan Mobil Unit Pengujian Keliling.	(3)	Pelayanan Pengujian Berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilaksanakan di: a. Gedung pengujian, yang meliputi Pengujian berkala pertama dan Pengujian berkala periodik; b. tempat yang ditetapkan oleh Kepala Dinas, terdiri dari: 1. Mobil Unit Pengujian Keliling; 2. Pengujian Swasta.		
(4)	Pengujian berkala meliputi kegiatan pemeriksaan dan pengujian fisik Kendaraan Bermotor.	(4)	Pengujian berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi kegiatan pemeriksaan dan pengujian fisik Kendaraan Bermotor.		Keberadaan kendaraan listrik perlu ditegaskan dalam muatan pengaturan pengujian kendaraan bermotor.
(5)	Pemeriksaan dan pengujian fisik dilaksanakan oleh: a. UPT Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan	(5)	Uji berkala kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat dilakukan oleh:		

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	Kota Depok; b. unit pelaksana agen pemegang merek yang mendapat izin; atau c. unit pelaksana pengujian swasta yang mendapat izin Pemerintah Kota.		a. Unit Pelaksana uji berkala kendaraan bermotor milik pemerintah kota; b. Unit Pelaksana uji berkala kendaraan bermotor milik agen pemegang merk (APM) kendaraan bermotor; c. Unit Pelaksana uji berkala kendaraan bermotor milik swasta.		
		(6)	Unit pelaksana uji berkala kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (5) dapat meyelenggarakan pengujian berkala kendaraan bermotor setelah mendapat akreditasi dari Direktur Jenderal.		
			Pasal 36A		
		(1)	Uji berkala Kendaraan Bermotor harus dilakukan oleh tenaga penguji yang memiliki kompetensi di bidang pengujian kendaraan bermotor secara berjenjang yang dibuktikan dengan sertifikat kompetensi dan tanda kualifikasi teknis penguji.		
		(2)	Penguji sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berstatus sebagai Pegawai ASN dan non ASN (pegawai swasta).		
	Pasal 37		Pasal 37		
(1)	Setiap Kendaraan yang telah lulus uji berkala diberikan tanda bukti lulus uji berupa buku uji, tanda uji dan tanda samping.	(1)	Setiap Kendaraan yang telah lulus uji berkala diberikan tanda bukti lulus uji berupa buku uji, tanda uji dan tanda samping.		
(2)	Tanda bukti lulus uji tidak berlaku atau dicabut apabila: a. masa berlaku uji berkala berakhir; dan/atau b. terjadi perubahan teknis kendaraan sehingga tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.	(2)	Tanda bukti lulus uji tidak berlaku atau dicabut apabila: a. masa berlaku uji berkala berakhir; dan/atau b. terjadi perubahan teknis kendaraan sehingga tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.		

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
		(3)	Kartu uji sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) berbentuk kartu pintar, sertifikat, dan kertas yang memiliki unsur-unsur pengaman.		
	Pasal 38				
(1)	Modifikasi Kendaraan Bermotor dapat berupa modifikasi dimensi, mesin, dan kemampuan daya angkut.				
(2)	Modifikasi tidak boleh membahayakan keselamatan lalu lintas, mengganggu arus lalu lintas, atau merusak perkerasan/daya dukung jalan.				
(3)	Setiap Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi sehingga mengubah persyaratan konstruksi dan material wajib dilakukan uji.				
	Pasal 39		Pasal 39		
(1)	Pemeriksaan dan pengujian fisik kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 ayat (2) huruf a meliputi pengujian terhadap persyaratan teknis dan laik jalan.	(1)	Pemeriksaan dan pengujian fisik mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kendaraan khusus, kereta gandengan, dan kereta tempelan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 ayat (2) huruf a meliputi pengujian terhadap persyaratan teknis dan laik jalan		
(2)	Pengujian persyaratan teknis meliputi: a. susunan; b. perlengkapan; c. ukuran; d. karoseri; e. rancangan teknis.	(2)	Pengujian terhadap persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: a. susunan; b. perlengkapan; c. ukuran; d. karoseri; e. rancangan teknis Kendaraan Bermotor sesuai dengan peruntukannya;dan f. berat kendaraan.		

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
(3)	Pengujian persyaratan laik jalan meliputi: a. emisi gas buang; b. tingkat kebisingan; c. kemampuan rem utama; d. kemampuan rem parkir; e. kincup roda depan; f. kemampuan pancar dan arah sinar lampu utama; g. akurasi alat penunjuk kecepatan; h. kedalaman alur ban.	(3)	Pengujian terhadap persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: a. emisi gas buang Kendaraan Bermotor; b. tingkat kebisingan; c. kemampuan rem utama; d. kemampuan rem parkir; e. kincup roda depan; f. kemampuan pancar dan arah sinar lampu utama; g. akurasi alat penunjuk kecepatan; h. kedalaman alur ban; i. daya tembus cahaya pada kaca; dan j. alat pemantul cahaya tambahan.		
(4)	Pengujian laik jalan kereta gandengan dan kereta tempelan meliputi uji kemampuan rem, kedalaman alur ban, dan uji sistem lampu.	(4)	Pengujian terhadap persyaratan laik jalan kereta gandengan dan kereta tempelan meliputi uji kemampuan rem, kedalaman alur ban, dan uji sistem lampu.		
	Pasal 40		Pasal 40		
(1)	Pengesahan hasil uji sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 ayat (2) huruf b diberikan oleh: a. petugas yang memiliki kompetensi yang ditetapkan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; b. petugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, adalah pejabat fungsional yang terdiri dari penguji pemula, penguji pelaksana, penguji pelaksana lanjutan, penguji penyelia yang diangkat oleh Walikota; dan c. petugas swasta yang memiliki kompetensi yang ditetapkan oleh Pemerintah Kota untuk pengujian yang dilakukan oleh unit	(1)	Pengesahan hasil uji sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 ayat (2) huruf b diberikan oleh Pegawai ASN yang memiliki kompetensi yang ditetapkan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.		

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	pelaksana pengujian swasta.				
(2)	Kompetensi petugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan sertifikat tanda lulus pendidikan dan pelatihan.	(2)	Pegawai ASN sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah pejabat fungsional yang terdiri dari pembantu penguji, penguji pemula, penguji tingkat satu, penguji tingkat dua, penguji tingkat tiga, penguji tingkat empat, penguji tingkat lima, dan master penguji.		
	Pasal 41				
(1)	Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan wajib dilengkapi dengan perlengkapan Kendaraan Bermotor.				
(2)	Perlengkapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bagi Sepeda Motor berupa helm standar nasional Indonesia.				
(3)	Perlengkapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bagi Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih sekurang-kurangnya terdiri atas: a. sabuk keselamatan; b. ban cadangan; c. segitiga pengaman; d. dongkrak; e. pembuka roda; f. helm dan rompi pemantul cahaya bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih yang tidak memiliki rumah-rumah; dan g. peralatan pertolongan pertama pada Kecelakaan Lalu Lintas.				
(4)	Ketentuan lebih lanjut mengenai perlengkapan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), dan ayat (3), ditetapkan dengan Peraturan Walikota.				
	Pasal 42				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
–	Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan dilarang memasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas.				
	Pasal 43				
(1)	Pada Kendaraan Angkutan Perkotaan dapat dipasang reklame dengan ketentuan tidak boleh menutupi lebih dari 50% badan kendaraan yang berakibat merubah warna dasar kendaraan dan tidak boleh menutupi identitas kendaraan, meliputi: a. bagian tengah badan kendaraan bidang kiri dan kanan dijadikan ruang untuk mencantumkan tulisan “Angkutan Perkotaan”; b. bagian badan kendaraan sebelah kiri dan kanan dijadikan ruang untuk mencantumkan tanda samping hasil uji; dan/atau c. bagian belakang kendaraan dijadikan ruang untuk mencantumkan kode “Peremajaan”, serta nomor kendaraan dan nomor uji.		Pada Kendaraan Angkutan Perkotaan dapat dipasang reklame dengan ketentuan dipasang pada badan kendaraan dan tidak mengganggu pandangan bebas pengemudi serta identitas kendaraan.		
(2)	Tidak boleh dipasang pada kaca kendaraan.		Pemasangan reklame sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengikuti ketentuan peraturan perundang-undangan.		
	Pasal 44				
(1)	Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis kendaraan yang dikemudikan.				
(2)	Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas: a. SIM Kendaraan Bermotor perseorangan; dan b. SIM Kendaraan Bermotor Umum.				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
(3)	Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi, calon Pengemudi harus memiliki kompetensi mengemudi melalui pendidikan dan pelatihan atau belajar sendiri.				
(4)	Untuk mendapatkan SIM Kendaraan Bermotor Umum, calon Pengemudi wajib mengikuti pendidikan dan pelatihan Pengemudi angkutan umum.				
(5)	Pendidikan dan pelatihan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) hanya diikuti oleh orang yang telah memiliki SIM perseorangan.				
	Pasal 45				
–	Pendidikan dan pelatihan mengemudi diselenggarakan oleh lembaga yang mendapat izin dari Walikota atau pejabat yang ditunjuk.				Belum ada muatan ketentuan institusi pendidikan mengemudi seperti ketentuan instruktur, kurikulum, standar kendaraan latih, dan proses penilaian.
	Pasal 46				
–	Setiap penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan sebagaimana dimaksud pada Pasal 45 dilaksanakan berdasarkan norma, standar, prosedur, dan kriteria sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.				
	Pasal 47				
(1)	Izin penyelenggaraan Pendidikan dan Pelatihan Pengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 45 ditetapkan dalam bentuk surat izin.				
(2)	Izin penyelenggaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku selama 3 (tiga) tahun dan dapat diperpanjang				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	dengan mendaftar ulang.				
(3)	Permohonan pendaftaran ulang diajukan kepada Walikota atau pejabat yang ditunjuk paling lambat 2 minggu sebelum izin berakhir.				
(4)	Ketentuan lebih lanjut mengenai perizinan, persyaratan, dan tata cara penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan yang diselenggarakan oleh orang pribadi dan/atau Badan ditetapkan dengan Peraturan Walikota.				
	Pasal 48				
(1)	Pelanggaran terhadap pemenuhan kewajiban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 47 dikenakan sanksi administrasi oleh pemberi izin.				
(2)	Sanksi administrasi berupa: a. peringatan tertulis; b. denda administrasi; c. pembekuan izin; dan/atau d. pencabutan izin.				
(3)	Tata cara pengenaan sanksi administrasi ditetapkan dengan Peraturan Walikota.				
	Pasal 49				
(1)	Setiap Perusahaan Angkutan Umum wajib mematuhi ketentuan mengenai waktu kerja, waktu istirahat, dan pergantian Pengemudi sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.				
(2)	Waktu kerja paling lama 8 jam sehari.				
(3)	Setelah mengemudi selama 4 jam berturut-turut, Pengemudi wajib beristirahat paling singkat setengah jam.				
(4)	Dalam hal tertentu, Pengemudi dapat				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	dipekerjakan paling lama 12 jam sehari termasuk 1 jam istirahat.				
	Pasal 50				
(1)	Dalam pengoperasian kendaraan untuk pelayanan angkutan penumpang umum, pengemudi yang bertugas wajib: a. Mematuhi ketentuan di bidang pelayanan dan keselamatan angkutan; b. Memakai Pakaian Seragam, yang harus dipakai pada waktu bertugas; c. Memakai Kartu Pengenal Pengemudi; d. Bertingkah-laku sopan dan ramah; e. Tidak merokok selama dalam kendaraan; f. Tidak minum minuman yang mengandung alkohol, obat bius, narkotika maupun obat lain; dan g. Mematuhi waktu kerja, waktu istirahat dan pergantian pengemudi sesuai dengan ketentuan yang berlaku.				
(2)	Kewajiban pengemudi kendaraan angkutan penumpang umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan Peraturan Walikota.				
	Pasal 51				
(1)	Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dilaksanakan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas dalam rangka menjamin Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.				
(2)	Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan: a. pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan Pejalan				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	Kaki; b. pemberian kemudahan bagi penyandang cacat; c. pemisahan atau pemilahan pergerakan arus Lalu Lintas berdasarkan peruntukan lahan, mobilitas, dan aksesibilitas; d. pemaduan berbagai moda angkutan; e. pengendalian Lalu Lintas pada persimpangan; f. pengendalian Lalu Lintas pada ruas Jalan; dan/atau g. perlindungan terhadap lingkungan.				
(3)	Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas meliputi kegiatan: a. perencanaan; b. pengaturan; c. perekayasaan; d. pemberdayaan; dan e. pengawasan.				
	Pasal 52				
(1)	Kegiatan perencanaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (3) huruf a. meliputi: a. identifikasi masalah Lalu Lintas; b. inventarisasi dan analisis situasi arus Lalu Lintas; c. inventarisasi dan analisis kebutuhan angkutan orang dan barang; d. inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung jalan; e. inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung Kendaraan; f. inventarisasi dan analisis angka pelanggaran dan Kecelakaan Lalu Lintas; g. inventarisasi dan analisis dampak Lalu Lintas; h. penetapan tingkat pelayanan; dan i. penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas.				
(2)	Kegiatan pengaturan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (3) huruf b.				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	meliputi: a. penetapan kebijakan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas pada jaringan Jalan tertentu; dan b. pemberian informasi kepada masyarakat dalam pelaksanaan kebijakan yang telah ditetapkan.				
(3)	Kegiatan perekayasaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (3) huruf c. meliputi: a. perbaikan geometrik ruas Jalan dan/atau persimpangan serta perlengkapan Jalan yang tidak berkaitan langsung dengan Pengguna Jalan; b. pengadaan, pemasangan, perbaikan, dan pemeliharaan perlengkapan Jalan yang berkaitan langsung dengan Pengguna Jalan; dan c. optimalisasi operasional rekayasa Lalu Lintas dalam rangka meningkatkan ketertiban, kelancaran, dan efektivitas penegakan hukum.				
(4)	Kegiatan pemberdayaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (3) huruf d. meliputi pemberian: a. arahan; b. bimbingan; c. penyuluhan; d. pelatihan; dan e. bantuan teknis.				
(5)	Kegiatan pengawasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (3) huruf e. meliputi: a. penilaian terhadap pelaksanaan kebijakan; b. tindakan korektif terhadap kebijakan; dan c. tindakan penegakan hukum.				
	Pasal 53				
(1)	Penetapan kebijakan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 52				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	ayat (2) huruf a. yang berupa perintah, larangan, peringatan, atau petunjuk diatur dengan peraturan daerah kota untuk jalan kota.				
(2)	Perintah, larangan, peringatan, atau petunjuk sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, dan/atau Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas.				
	Pasal 54				
(1)	Dinas bertanggung jawab atas pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas.				
(2)	Dinas dalam pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas wajib berkoordinasi dan membuat analisis, evaluasi, dan laporan pelaksanaan berdasarkan data dan kinerjanya.				
(3)	Evaluasi pelaksanaan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) disampaikan kepada forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.				
	Pasal 55				
(1)	Setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan wajib dilakukan Analisis Dampak Lalu Lintas.				• Diperlukan muatan integrasi antara Andalalin dan Perizinan (khususnya Perizinan Bangunan Gedung) • Muatan ketentuan pengaturan terhadap non pemohon belum ada. • Tidak ada pengaturan kedudukan rekomendasi teknis parkir dan lalu lintas.

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
(2)	Hasil analisis dampak lalu lintas merupakan salah satu persyaratan pengembang atau pembangun untuk memperoleh: a. izin lokasi; b. izin mendirikan bangunan; atau c. izin pembangunan bangunan gedung dengan fungsi khusus sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.				
	Pasal 56				
(1)	Pusat kegiatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 55 ayat (1) berupa bangunan untuk: a. kegiatan perdagangan; b. kegiatan perkantoran; c. kegiatan industri; d. fasilitas pendidikan; e. fasilitas pelayanan umum; dan/atau f. kegiatan lain yang dapat menimbulkan bangkitan dan/atau tarikan lalu lintas.				
(2)	Permukiman sebagaimana dimaksud dalam Pasal 55 ayat (1) berupa: a. perumahan dan permukiman; b. rumah susun dan apartemen; dan/atau c. permukiman lain yang dapat menimbulkan bangkitan dan/atau tarikan lalu lintas.				
(3)	Infrastruktur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 55 ayat (1) berupa: a. akses ke dan dari jalan tol; b. terminal; c. stasiun kereta api; d. pool kendaraan; e. fasilitas parkir untuk umum; dan/atau f. infrastruktur lainnya.				
(4)	Analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada Pasal 55 ayat (1) sekurang-kurangnya memuat: a. analisis bangkitan dan tarikan Lalu Lintas dan				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	Angkutan Jalan; b. simulasi kinerja Lalu Lintas tanpa dan dengan adanya pengembangan; c. rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak; d. Pemerintah Kota bertanggung jawab mengawasi pelaksanaan penanganan dampak; e. Pengembang bertanggung jawab dalam penanganan dampak; dan f. rencana pemantauan dan evaluasi.				
(5)	Terhadap Dokumen hasil analisis dampak lalu lintas yang telah memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud pada Pasal 55 ayat (1), kepada pengembang atau pembangun diwajibkan menandatangani surat pernyataan kesanggupan.				
(6)	Surat pernyataan sebagaimana dimaksud pada ayat (5) merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari dokumen hasil analisis dampak lalu lintas.				
(7)	Kewajiban sebagaimana dimaksud pada ayat (4) huruf e. harus terpenuhi sebelum dan selama pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur dioperasikan.				
(8)	Hasil analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada Pasal 55 ayat (1) merupakan salah satu syarat bagi pengembang untuk mendapatkan izin dari Pemerintah Kota menurut peraturan perundang-undangan.				
	Pasal 57				
(1)	Setiap pengembang atau pembangun yang melanggar pernyataan kesanggupan				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	sebagaimana dimaksud dalam Pasal 56 ayat (5) dikenai sanksi administratif oleh pemberi izin sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.				
(2)	Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa: a. peringatan tertulis; b. penghentian sementara pelayanan umum; c. penghentian sementara kegiatan; d. denda administratif; e. pembatalan izin; dan/atau f. pencabutan izin.				
	Pasal 58				
(1)	Analisis Dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 55 ayat (1) dilakukan oleh lembaga konsultan yang memiliki tenaga ahli bersertifikat.				
(2)	Analisis Dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 55 ayat (1) harus mendapatkan persetujuan dari instansi yang terkait di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.				
	Pasal 59				
—	Ketentuan lebih lanjut tentang Analisis Dampak Lalu Lintas ditetapkan dalam Peraturan Walikota.				
	Pasal 60				
(1)	Untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan Ruang Lalu Lintas dan mengendalikan pergerakan Lalu Lintas, diselenggarakan manajemen kebutuhan Lalu Lintas berdasarkan kriteria: a. perbandingan volume Lalu Lintas Kendaraan Bermotor dengan kapasitas Jalan; b. ketersediaan jaringan				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	dan pelayanan angkutan umum; dan c. kualitas lingkungan.				
(2)	Manajemen kebutuhan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan cara: a. pembatasan Lalu Lintas Kendaraan perseorangan pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan Jalan tertentu; b. pembatasan Lalu Lintas Kendaraan barang pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan Jalan tertentu; c. pembatasan Lalu Lintas Sepeda Motor pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan Jalan tertentu; d. pembatasan Lalu Lintas Kendaraan Bermotor Umum sesuai dengan klasifikasi fungsi Jalan; e. pembatasan ruang Parkir pada kawasan tertentu dengan batasan ruang Parkir maksimal; dan/atau f. pembatasan Lalu Lintas Kendaraan Tidak Bermotor Umum pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan Jalan tertentu.				
(3)	Manajemen kebutuhan Lalu Lintas ditetapkan dan dievaluasi secara berkala oleh Dinas dengan melibatkan instansi terkait.				
(4)	Ketentuan lebih lanjut mengenai manajemen kebutuhan Lalu Lintas, ditetapkan dengan Peraturan Walikota.				
	Pasal 61				
	Setiap orang yang menggunakan Jalan wajib: a. berperilaku tertib; dan/atau b. mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan Keamanan dan				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan Jalan.				
	Pasal 62				
(1)	Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda.				Belum ada ketentuan penyelenggaraan fasilitas pesepeda secara menyeluruh seperti jalur sepeda dan parkir sepeda.
(2)	Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan.				
(3)	Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan: a. rambu perintah atau rambu larangan; b. Marka Jalan; c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas; d. gerakan Lalu Lintas; e. berhenti dan Parkir; f. peringatan dengan bunyi dan sinar; g. kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau h. tata cara penggandengan dan penempelan dengan Kendaraan lain.				
(4)	Pada saat diadakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor wajib menunjukkan: a. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor; b. Surat Izin Mengemudi; c. Buku uji (khusus untuk kendaraan angkutan penumpang umum dan kendaraan barang); d. Izin Trayek (khusus untuk kendaraan angkutan penumpang umum); dan e. Tanda bukti				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	lain yang sah.				
	Pasal 63				
(1)	Dalam berlalu lintas Pengguna Jalan harus menggunakan jalur Jalan sebelah kiri atau jalur jalan yang ditetapkan.				
(2)	Penggunaan lajur sebelah kanan hanya diperuntukkan bagi Kendaraan dengan kecepatan lebih tinggi, akan membelok kanan, mengubah arah, atau mendahului Kendaraan lain.				
	Pasal 64				
(1)	Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum untuk angkutan orang dalam trayek wajib: a. mengangkut Penumpang yang membayar sesuai dengan tarif yang telah ditetapkan; b. memindahkan penumpang ke kendaraan lain tanpa biaya tambahan jika kendaraan mogok/rusak/kecelakaan atau atas perintah petugas; c. menggunakan lajur Jalan yang telah ditentukan atau lajur paling kiri; d. memberhentikan kendaraan selama menaikkan/menurunkan Penumpang; dan e. mematuhi batas kecepatan paling tinggi angkutan umum.				
(2)	Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum untuk angkutan orang dalam trayek dengan tarif ekonomi wajib mengangkut anak sekolah.				
	Pasal 65				
	Pengemudi Kendaraan Bermotor angkutan barang wajib menggunakan jaringan jalan sesuai dengan kelas jalan				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	yang ditentukan.				
	Pasal 66				
	Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum angkutan orang dilarang: a. memberhentikan Kendaraan selain di tempat yang telah ditentukan; b. mengetem selain di tempat yang telah ditentukan; c. menurunkan Penumpang selain di tempat pemberhentian/tanpa alasan patut; dan/atau d. melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek.				
	Pasal 67				
(1)	Angkutan orang dengan kendaraan bermotor dilakukan dengan menggunakan sepeda motor, mobil penumpang atau mobil bus.				
(2)	Angkutan orang dapat menggunakan mobil barang dalam hal: a. pengerahan/pelatihan TNI dan/atau Polri; atau b. kepentingan lain berdasarkan pertimbangan Polri dan/atau Pemerintah Kota.				
(3)	Untuk pengerahan/pelatihan TNI/Polri sebagaimana ayat (2) huruf b dapat menggunakan mobil barang yang dirancang khusus untuk angkutan orang.				
(4)	Kepentingan lain pada ayat (2) huruf c merupakan kepentingan untuk mengatasi masalah keamanan, sosial, atau keadaan darurat yang memerlukan mobil barang untuk digunakan sebagai angkutan orang.				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	Pasal 68				
(1)	Angkutan barang dengan kendaraan bermotor dilakukan dengan menggunakan mobil barang.				
(2)	Angkutan barang dapat dilakukan dengan menggunakan mobil penumpang, mobil bus, atau sepeda motor sesuai ruang muatan dan tidak melebihi daya angkut.				
(3)	Pengangkutan barang dengan sepeda motor pada ayat (2) hanya untuk kepentingan tertentu oleh Pemerintah Kota.				
(4)	Pengangkutan sebagaimana ayat (3) ditetapkan dengan Peraturan Walikota.				
	Pasal 69				
(1)	Pemerintah Kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dalam wilayah Kota.				Penyelenggaraan Angkutan Umum perlu diperkuat melalui ketentuan pembiayaan dan subsidi khususnya untuk penyediaan layanan angkutan umum.
(2)	Jaminan berupa: a. penetapan jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan bermotor umum; b. penyediaan prasarana dan fasilitas pendukung; c. pemberian izin penyelenggaraan angkutan orang; d. penetapan standar pelayanan minimal; e. penciptaan persaingan sehat; dan/atau f. pengembangan SDM di bidang angkutan umum.				Belum ada ketentuan integrasi di dalam penyellenggaraan layanan angkutan umum baik integrasi fisik (fasilitas). integrasi layanan, hingga tarif.
(3)	Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh BUMN, BUMD, dan/atau badan hukum lain sesuai peraturan perundang-undangan.				Belum ada mekanisme kerjasama yang lebih rinci mengenai ketentuan pihak – pihak yang melakukan kerjasama penyelenggaraan layanan angkutan umum.

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	Pasal 70				
(1)	Penyelenggaraan pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal.				
(2)	Standar pelayanan minimal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jenis dan mutu pelayanan dasar yang harus diperoleh penumpang selama kegiatan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum yang meliputi: a. Keselamatan yaitu untuk menjamin terhindarnya setiap orang yang menggunakan angkutan umum dari risiko kecelakaan yang disebabkan oleh faktor manusia, dan faktor kendaraan; b. Kenyamanan yaitu untuk menjamin dimana pengguna angkutan umum merasakan kondisi yang nyaman, bersih, indah dan tersedianya sirkulasi udara; c. Keterjangkauan yaitu untuk memenuhi kebutuhan terhindarnya pengguna dari kesulitan mendapatkan akses angkutan umum dan kemampuan daya beli masyarakat; d. Kesetaraan yaitu untuk menjamin tersedianya sarana fasilitas bagi penyandang cacat, wanita hamil, orang lanjut usia, anak-anak, wanita dan orang sakit; dan e. Keteraturan yaitu untuk menjamin tersedianya fasilitas informasi perjalanan yang terbarukan untuk penumpang angkutan umum.				
	Paragraf Kedua – Angkutan Orang Dalam				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	Trayek				
	Pasal 71				
(1)	Pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek, yaitu angkutan perkotaan.				
(2)	Pelayanan angkutan perkotaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), memiliki ciri: a. Asal dan tujuan perjalanan melalui rute tetap dan teratur; dan b. Menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat tertentu.				
	Paragraf Ketiga – Rencana Umum Jaringan Trayek Perkotaan				
	Pasal 72				
(1)	Untuk mewujudkan pelayanan angkutan perkotaan disusun rencana umum jaringan trayek perkotaan.				
(2)	Rencana umum jaringan trayek perkotaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat: a. Jaringan trayek angkutan perkotaan; dan b. Kebutuhan kendaraan angkutan perkotaan.				
(3)	Penyusunan rencana umum jaringan trayek perkotaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mempertimbangkan: a. Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota; b. Pembagian kawasan bangkitan dan tarikan perjalanan berdasarkan rencana tata ruang wilayah; c. Tingkat permintaan jasa angkutan berdasarkan bangkitan dan tarikan perjalanan pada daerah asal dan tujuan; d. Kemampuan penyediaan kapasitas kendaraan dan jenis pelayanan angkutan;				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	e. Jaringan jalan yang dilalui dengan hirarki status dan fungsi jalan yang sama sesuai dengan jenis pelayanan angkutan yang disediakan; dan f. Simpul jaringan lalu lintas dan angkutan jalan berupa terminal dan stasiun kereta api.				
(4)	Penyusunan rencana umum jaringan trayek perkotaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan oleh Dinas dengan memperhatikan rencana umum jaringan trayek antar kota antar provinsi dan rencana umum jaringan trayek antar kota dalam provinsi.				
(5)	Rencana umum jaringan trayek perkotaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh Walikota.				
(6)	Rencana umum jaringan trayek perkotaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikaji ulang secara berkala paling lama 5 (lima) tahun.				
	Paragraf Keempat – Angkutan Massal				
	Pasal 73				
(1)	Pemerintah dapat menyediakan angkutan massal berbasis Jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum.				
(2)	Angkutan massal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat didukung dengan: a. mobil bus yang berkapasitas angkut massal; b. lajur khusus; c. trayek angkutan umum lain yang tidak berimpitan dengan trayek angkutan massal; dan d. angkutan penumpang.				
	Pasal 74				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	Ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan massal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 73 diatur dengan Peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Rencana Umum jaringan Trayek Perkotaan.				
	Paragraf Kelima – Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek				
	Pasal 75				
	Pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek, terdiri atas: a. angkutan menggunakan taksi; b. angkutan dengan tujuan tertentu; c. angkutan untuk keperluan pariwisata; dan d. angkutan di kawasan tertentu.				
	Pasal 76				
(1)	Angkutan orang dengan menggunakan taksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 75 huruf a. harus digunakan untuk pelayanan angkutan dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi berada dalam wilayah kota.				
(2)	Wilayah operasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan jumlah maksimal kebutuhan taksi ditetapkan oleh Walikota.				
	Pasal 77				
(1)	Angkutan orang dengan tujuan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 75 huruf b. dilarang menaikkan dan/atau menurunkan Penumpang di sepanjang perjalanan untuk keperluan lain di luar pelayanan angkutan orang dalam trayek.				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
(2)	Angkutan orang dengan tujuan tertentu diselenggarakan dengan menggunakan mobil penumpang umum atau mobil bus umum.				
	Pasal 78				
(1)	Angkutan orang untuk keperluan pariwisata sebagaimana dimaksud dalam Pasal 75 huruf c. harus digunakan untuk pelayanan angkutan wisata.				
(2)	Penyelenggaraan angkutan orang untuk keperluan pariwisata sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus menggunakan mobil penumpang umum dan mobil bus umum dengan tanda khusus.				
(3)	Angkutan orang untuk keperluan pariwisata tidak diperbolehkan menggunakan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek.				
	Pasal 79				
(1)	Angkutan di kawasan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 75 huruf d. harus dilaksanakan melalui pelayanan angkutan di jalan lokal dan jalan lingkungan.				
(2)	Angkutan orang di kawasan tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus menggunakan mobil penumpang umum.				
	Pasal 80				
	Ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek, ditetapkan dengan Peraturan Walikota.				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	Pasal 81				
(1)	Perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dengan kendaraan umum wajib memiliki izin.				
(2)	Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berupa: a. Surat keputusan izin penyelenggaraan angkutan, b. Surat pernyataan kesanggupan untuk melayani angkutan, dan c. Kartu pengawasan kendaraan.				
(3)	Surat keputusan izin penyelenggaraan angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a. berlaku selama 5 (lima) tahun.				
(4)	Kartu Pengawasan kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c. diberikan kepada tiap-tiap kendaraan yang akan dioperasikan dan berlaku selama 1 (satu) tahun.				
(5)	Persyaratan dan prosedur pemberian izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan Peraturan Walikota.				
	Pasal 82				
(1)	Perusahaan angkutan umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 ayat (1) harus berbentuk badan hukum Indonesia.				
(2)	Badan hukum Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berbentuk: a. Badan Usaha Milik Negara; b. Badan Usaha Milik Daerah; c. Perseroan Terbatas; atau d. Koperasi.				
(3)	Badan hukum Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dalam				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	menyelenggarakan angkutan umum harus memenuhi persyaratan: a. Kesanggupan memiliki fasilitas penyimpanan/pool kendaraan di wilayah Kota; b. Kesanggupan memiliki sistem manajemen keselamatan; c. Kesanggupan memiliki fasilitas pemeliharaan kendaraan bermotor; d. Kesanggupan menyediakan sebagian kendaraannya (50%) berdomisili di Kota untuk pelayanan jaringan antar kota.				
	Pasal 83				
(1)	Izin penyelenggaraan angkutan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 ayat (1) terdiri atas: a. Izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek; dan/atau b. Izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek.				
(2)	Izin sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) yang pelayanannya atau wilayah operasinya berada dalam wilayah Kota diberikan oleh Walikota.				
(3)	Pemberian izin penyelenggaraan angkutan umum sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dikenakan retribusi sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Depok.				
(4)	Penyelenggaraan angkutan orang yang asal atau tujuan pelayanannya dari/ke wilayah Kota wajib mendapatkan rekomendasi dari Walikota.				
	Pasal 84				
(1)	Pemegang izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek wajib: a. Mematuhi ketentuan SPM; b. Mengangkut				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	penumpang setelah kesepakatan; c. Melaporkan perubahan pemilikan perusahaan; d. Melaporkan perubahan domisili; e. Melaporkan kegiatan operasional; f. Melunasi iuran asuransi; g. Mengembalikan dokumen izin saat ada perubahan; h. Mengoperasikan kendaraan laik jalan; i. Melengkapi kendaraan dengan dokumen sah; j. Mengangkut penumpang/barang sesuai kapasitas; k. Beroperasi sesuai izin trayek; l. Mengutamakan keselamatan; m. Mengoperasikan kendaraan sesuai identitas; n. Mencantumkan informasi perusahaan dan pengemudi; o. Mematuhi waktu kerja dan istirahat; p. Melayani trayek sesuai izin; q. Menurunkan/menaikkan penumpang di tempat yang ditentukan; r. Mengembalikan biaya jika terjadi pembatalan; s. Mematuhi tarif; t. Melaksanakan surat pernyataan kesanggupan izin.				
(2)	Pemegang izin angkutan orang tidak dalam trayek wajib: a. Mematuhi SPM; b. Mengangkut penumpang setelah kesepakatan; c. Melaporkan perubahan pemilikan; d. Melaporkan perubahan domisili; e. Melaporkan kegiatan operasional; f. Melunasi iuran asuransi; g. Mengembalikan dokumen izin bila ada perubahan; h. Mengoperasikan kendaraan laik jalan; i. Melengkapi kendaraan dengan dokumen sah; j. Mengangkut sesuai kapasitas; k. Beroperasi sesuai izin; l.				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	Mengutamakan keselamatan; m. Mengoperasikan kendaraan sesuai identitas; n. Mencantumkan informasi perusahaan dan pengemudi; o. Mematuhi waktu kerja dan istirahat; p. Beroperasi sesuai izin; q. Mengembalikan biaya jika pembatalan; r. Mematuhi tarif; s. Melaksanakan surat pernyataan kesanggupan.				
	Pasal 85				
(1)	Masyarakat berhak berperan serta dalam bidang angkutan jalan.				
(2)	Peran serta masyarakat disampaikan kepada Dinas berupa: a. Masukan dalam penyempurnaan peraturan; b. Memantau pelaksanaan SPM; c. Melaporkan penyimpangan pelayanan; d. Memberikan masukan pelayanan angkutan umum; e. Memelihara sarana prasarana angkutan jalan dan menjaga keselamatan, ketertiban, kelancaran.				
	Pasal 86				
(1)	Golongan tarif angkutan orang dalam trayek perkotaan: a. Kelas ekonomi; b. Kelas non-ekonomi.				
(2)	Penetapan tarif kelas ekonomi dilakukan oleh Walikota.				
(3)	Penetapan tarif kelas non-ekonomi dilakukan oleh perusahaan angkutan umum.				
	Pasal 87				
(1)	Pelanggaran pemenuhan kewajiban dalam Pasal 81 dikenakan sanksi administrasi.				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
(2)	Sanksi administrasi berupa: a. Peringatan tertulis; b. Denda administrasi; c. Pembekuan izin; d. Pencabutan izin.				
(3)	Tata cara pengenaan sanksi administrasi ditetapkan dengan Peraturan Walikota.				
	Pasal 88				
	Pemerintah Daerah bertanggung jawab atas terjaminnya keselamatan LLAJ.				
	Pasal 89				
(1)	Perusahaan Angkutan Umum wajib membuat dan melaksanakan sistem manajemen keselamatan sesuai rencana nasional keselamatan LLAJ.				
(2)	Kendaraan bermotor umum dapat dilengkapi alat pemberi informasi kejadian kecelakaan lalu lintas.				
	Pasal 90				
(1)	Dinas bertangggung jawab membangun dan mewujudkan budaya Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.				
(2)	Upaya membangun dan mewujudkan budaya Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui: a. pelaksanaan pendidikan berlalu lintas sejak usia dini; b. sosialisasi tata cara dan etika berlalu lintas serta program Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; c. pemberian penghargaan terhadap tindakan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; d. penciptaan lingkungan Ruang Lalu Lintas yang mendorong pengguna jalan berperilaku tertib; dan e. penegakan hukum secara konsisten dan				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	berkelanjutan.				
(3)	Dinas menetapkan kebijakan dan program untuk mewujudkan budaya Keselamatan berlalu lintas.				
	Pasal 91				
	Ketentuan mengenai pengawasan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur berdasarkan peraturan perundangan yang berlaku.				
	Pasal 92				
(1)	Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan secara terkoordinasi melalui Forum Lalu Lintas.				
(2)	Forum bertugas melakukan koordinasi antar instansi penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan dan menyelesaikan permasalahan lalu lintas dan angkutan jalan.				
(3)	Unsur-unsur keanggotaan Forum Lalu Lintas terdiri atas unsur pembina, penyelenggara, akademisi, dan masyarakat.				
	Pasal 93				
(1)	Forum berfungsi sebagai wahana untuk mensinergikan tugas pokok dan fungsi setiap penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.				
(2)	Pemerintah Kota secara berkala menfasilitasi pelaksanaan Forum Lalu Lintas.				
	Pasal 94				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	Ketentuan lebih lanjut mengenai Forum Lalu Lintas ditetapkan dengan Peraturan Walikota.				
	Pasal 95				
(1)	Setiap Kendaraan Bermotor yang beroperasi di Jalan wajib memenuhi persyaratan ambang batas emisi gas buang dan tingkat kebisingan.				
(2)	Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara, persyaratan, dan prosedur penanganan ambang batas emisi gas buang dan tingkat kebisingan yang diakibatkan oleh Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengacu kepada Keputusan Menteri Lingkungan Hidup.				
	Pasal 96				
(1)	Setiap pemilik dan/atau Pengemudi Kendaraan Bermotor dan Perusahaan Angkutan Umum wajib mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan.				
(2)	Setiap pemilik dan/atau Pengemudi Kendaraan Bermotor dan Perusahaan Angkutan Umum wajib melakukan perbaikan terhadap kendaraannya jika terjadi kerusakan yang dapat mengakibatkan terjadinya pencemaran udara dan kebisingan.				
	Pasal 97				
	Perusahaan Angkutan Umum wajib: a. melaksanakan program pembangunan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ramah lingkungan; dan b. menyediakan sarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	yang ramah lingkungan.				
	Pasal 98				
(1)	Pelanggaran terhadap ketentuan mengenai dampak lingkungan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 96 ayat (1) dikenai sanksi administratif berupa: a. peringatan tertulis; b. denda administratif; c. pembekuan izin; dan/atau d. pencabutan izin.				
(2)	Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan kriteria pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan Peraturan Walikota.				
	Pasal 99				
(1)	Untuk mendukung Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan sistem informasi dan komunikasi yang terpadu.				
(2)	Penyelenggaraan Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan oleh Pemerintah Kota berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.				
(3)	Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) digunakan untuk kegiatan perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan serta operasional Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang meliputi: a. bidang Prasarana Jalan; b. bidang Sarana dan Prasarana Lalu				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	Lintas dan Angkutan Jalan;				
	Pasal 100				
	Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.				
	Pasal 101				
(1)	Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berwenang untuk: a. melakukan pemeriksaan atas pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan Kendaraan Bermotor; b. melakukan pemeriksaan atas pelanggaran perizinan angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum; c. melarang atau menunda pengoperasian Kendaraan Bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan; d. meminta keterangan dari Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, atau Perusahaan Angkutan Umum atas pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan, pengujian Kendaraan Bermotor, dan perizinan; e. melakukan penyitaan surat tanda lulus uji dan/atau surat izin penyelenggaraan angkutan umum atas pelanggaran sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b, dengan membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan.				
(2)	Kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan di Terminal dan/atau tempat alat penimbangan yang dipasang secara tetap.				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
(3)	Dalam hal kewenangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan di Jalan, berpedoman pada peraturan perundang-undangan.				
	Pasal 102				
(1)	Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 101 ayat (1) meliputi pemeriksaan: a. tanda bukti lulus uji bagi kendaraan wajib uji; b. fisik Kendaraan Bermotor; c. daya angkut dan/atau cara pengangkutan barang; dan/atau d. izin penyelenggaraan angkutan.				
(2)	Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan secara berkala atau insidentil sesuai dengan kebutuhan.				
	Pasal 103				
(1)	Setiap orang atau badan yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5, Pasal 6, Pasal 12, Pasal 13, Pasal 19, Pasal 27, Pasal 35, Pasal 41, Pasal 42, Pasal 44, Pasal 49, Pasal 62, Pasal 81, dipidana dengan pidana kurungan atau denda sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.				
(2)	Denda sebagaimana dimaksud pada ayat (1), merupakan penerimaan Negara.				
(3)	Tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1), adalah pelanggaran.				
	Pasal 104				
(1)	Walikota dapat mendelegasikan sebagian atau seluruh kewenangannya di bidang				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	perhubungan kepada pejabat yang ditunjuk melalui Peraturan Walikota dengan berpedoman kepada peraturan perundang-undangan yang berlaku.				
(2)	Hal-hal yang belum diatur dan/atau belum cukup diatur berkaitan dengan penyelenggaraan bidang perhubungan sepanjang mengenai teknis pelaksanaannya diatur lebih lanjut dengan Peraturan Walikota.				
(3)	Peraturan Pelaksanaan atas Peraturan Daerah ini ditetapkan paling lambat 1 (satu) tahun sejak Peraturan Daerah ini ditetapkan.				
	Pasal 105		Pasal 105		
(1)	Izin Trayek yang telah diterbitkan sebelum berlakunya Peraturan Daerah ini tetap berlaku sampai masa izinnya berakhir.	(1)	Izin Trayek yang telah diterbitkan sebelum berlakunya Peraturan Daerah ini tetap berlaku sampai masa izinnya berakhir.		
(2)	Izin Penyelenggara Tempat Parkir yang telah diterbitkan sebelum berlakunya Peraturan Daerah ini tetap berlaku sampai masa izinnya berakhir.	(2)	Izin Penyelenggara Tempat Parkir yang telah diterbitkan sebelum berlakunya Peraturan Daerah ini tetap berlaku sampai masa izinnya berakhir.		
		(3)	Dalam rangka sosialisasi, ketentuan tentang Garasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34A mulai berlaku paling lambat 2 (dua) tahun setelah Peraturan Daerah ini diundangkan.		
	Pasal 106				
	Pada saat Peraturan Daerah ini mulai berlaku: (1) Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 15 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Pengujian Kendaraan Bermotor (Lembaran Daerah Kota Depok				

NO	PERDA NO 2 TAHUN 2012	NO	PERDA NO 1 TAHUN 2020	NO	KETERANGAN
	Tahun 2001 Nomor 52 Seri C); (2) Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 13 Tahun 2003 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Daerah Kota Depok Tahun 2003 Nomor 20 Seri C); dan (3) Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 14 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Tempat Parkir (Lembaran Daerah Kota Depok Tahun 2008 Nomor 14); dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.				
	Pasal 107				
	Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan. Agar setiap orang dapat mengetahuinya memerintahkan pengundangan Peraturan Daerah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Daerah.				

Pada matrik sanding dapat disimpulkan bahwa Perda Nomor 2 Tahun 2012 yang diubah dengan Perda Nomor 1 Tahun 2020 harus dicabut dan dinyatakan tidak berlaku, diganti dengan Perda Penyelenggaraan Perhubungan yang baru.

Filosofi dari Perda Penyelenggaraan Perhubungan yang baru, memuat semua sub urusan yang menjadi kewenangan Pemerintah Daerah Kota, sebagaimana amanat Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014, yaitu:

a. Sub urusan lalulintas angkutan jalan, mengatur lalu lintas dan angkutan jalan.
b. Sub urusan perkeretaapian, selain mengatur urusan perkeretaapian juga mengatur pengembangan transportasi.

Selanjutnya, filosofis sub urusan angkutan jalan mengatur substansi sebagai berikut:

A. Angkutan
    1. Sarana Angkutan, mengatur:
    2. Trayek
    3. Prasarana
    4. Angkutan Massal
B. Lalu Lintas
    1. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas
    2. Perlengkapan Jalan
    3. Parkir
    4. Manajemen Keselamatan
    5. Keteraturan
    6. Keamanan dan Ketertiban
C. Perkeretaapian Kota dan Pengembangan Transportasi
    1. Perencanaan dan Pengembangan Perkeretaapian Kota
    2. Sarana Dan Prasaran Perkeretaapian Kota
    3. Pengembangan Transportasi

3.2 Landasan Sosiologis

Landasan sosiologis dalam penyusunan Naskah Akademik ini bertujuan untuk menggambarkan kondisi sosial, ekonomi, budaya, dan dinamika perilaku masyarakat Kota Depok yang berpengaruh terhadap kebutuhan pembaruan pengaturan di bidang penyelenggaraan perhubungan. Pengaturan yang baik harus mampu menjawab perkembangan masyarakat sekaligus memproyeksikan kecenderungan sosial di masa mendatang, sehingga norma hukum yang dihasilkan sejalan dengan arah pembangunan hukum daerah.

Secara sosiologis, suatu Peraturan Daerah hanya dapat berjalan efektif apabila norma-norma yang diatur mencerminkan kebutuhan nyata masyarakat dan sesuai dengan tingkat kesadaran hukum warganya. Oleh sebab itu, penyusunan Perda harus dilandasi pertimbangan empiris yang kuat, didasarkan pada fakta sosial yang hidup, serta mencerminkan kebutuhan dan harapan masyarakat terhadap pelayanan perhubungan yang aman, tertib, nyaman, dan terjangkau. Dengan demikian, norma yang dihasilkan tidak hanya bersifat normatif tetapi benar-benar dapat diterapkan dan diterima oleh masyarakat Kota Depok sebagai pengguna layanan transportasi.

Dalam konteks Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kota Depok, kebutuhan akan pembaruan regulasi semakin mendesak mengingat tingginya pertumbuhan penduduk, meningkatnya mobilitas masyarakat, dan kompleksitas interaksi sosial-ekonomi yang bergantung pada ketersediaan layanan transportasi yang memadai. Kota Depok sebagai bagian dari kawasan metropolitan Jabodetabek menghadapi dinamika perhubungan yang lebih kompleks dibandingkan kota-kota lain, termasuk kepadatan lalu lintas, peningkatan penggunaan kendaraan pribadi, kebutuhan integrasi angkutan umum, serta tuntutan masyarakat akan pelayanan yang lebih cepat, modern, transparan, dan berbasis teknologi.

Selain itu, perubahan gaya hidup masyarakat urban, munculnya layanan transportasi berbasis aplikasi, serta intensitas pergerakan komuter menuju Jakarta dan daerah sekitarnya turut memengaruhi pola mobilitas masyarakat. Tekanan terhadap ruang publik, kebutuhan penataan parkir, pengaturan angkutan umum, pelayanan pengujian kendaraan, manajemen lalu lintas, serta penyediaan infrastruktur transportasi yang aman dan inklusif menjadi tantangan sosiologis yang harus direspons melalui pengaturan yang komprehensif.

Tuntutan perubahan global juga menempatkan penyelenggaraan perhubungan pada posisi strategis. Kota Depok dituntut untuk mampu menyesuaikan diri dengan perkembangan teknologi transportasi, standar pelayanan publik yang semakin tinggi, serta kebutuhan akan sistem transportasi berkelanjutan yang ramah lingkungan. Oleh karena itu, pemerintah daerah perlu melakukan pembaruan Perda yang mampu mengatur penyelenggaraan perhubungan secara adaptif, akuntabel, dan terintegrasi dengan arah pembangunan daerah.

Berdasarkan berbagai kondisi tersebut, pengaturan mengenai penyelenggaraan perhubungan di Kota Depok memerlukan pembaharuan yang dapat mendukung pengawasan, pelayanan publik, peningkatan aksesibilitas, pemerataan pembangunan, serta ketertiban dan keselamatan masyarakat dalam menggunakan transportasi. Dengan demikian, pembentukan Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan menjadi kebutuhan sosiologis yang penting untuk memastikan penyelenggaraan perhubungan yang responsif terhadap perkembangan masyarakat, sesuai prinsip pelayanan publik, dan selaras dengan tantangan kehidupan perkotaan masa kini dan masa depan.

3.3 Landasan Yuridis

Dalam proses perumusan suatu Rancangan Peraturan Daerah (Raperda), prinsip fundamental yang harus menjadi perhatian adalah

bahwa setiap norma yang dirumuskan tidak boleh bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi. Secara yuridis, landasan ini ditegaskan dalam Pasal 14 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, yang mengatur bahwa materi muatan Peraturan Daerah harus berkaitan dengan penyelenggaraan otonomi daerah, pelaksanaan tugas pembantuan, penampungan kekhususan daerah, serta penjabaran lebih lanjut dari ketentuan peraturan perundang-undangan di tingkat atas. Dengan demikian, penyusunan Raperda menuntut konsistensi hierarkis untuk menjamin keteraturan sistem hukum dan mencegah disharmoni regulasi.

Dalam konteks Kota Depok, Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan merupakan bentuk pelaksanaan kewenangan Pemerintah Daerah Kota sebagai daerah otonom yang memperoleh atribusi kewenangan berdasarkan Undang-Undang Pemerintahan Daerah. Oleh karena itu, norma-norma yang dirumuskan harus sesuai dengan pembagian urusan pemerintahan yang telah mengalami perubahan signifikan melalui lahirnya regulasi-regulasi baru, khususnya pasca berlakunya Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 beserta peraturan pelaksananya.

Permasalahan muncul ketika dilakukan evaluasi terhadap Perda Kota Depok Nomor 2 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Perhubungan, yang saat ini menunjukkan sejumlah ketidaksesuaian dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Ketidaksesuaian tersebut mencakup dua dimensi utama:

a. Dimensi kewenangan (kompetensi pemerintahan)

Sejak diberlakukannya UU 23/2014, terjadi perubahan struktur kewenangan terkait urusan transportasi yang mengalihkan beberapa suburusan dari pemerintah kabupaten/kota kepada pemerintah provinsi atau pemerintah pusat. Namun, Perda Nomor 2 Tahun 2012 masih mengatur beberapa aspek yang kini berada di luar kewenangan Pemerintah Kota Depok. Hal ini menimbulkan potensi ketidakselarasan normatif karena memuat pengaturan di luar ruang lingkup kewenangan daerah.

b. Dimensi substansi pengaturan (materi muatan)

Perkembangan regulasi teknis di bidang perhubungan, termasuk standar pelayanan minimum, tata kelola angkutan umum, manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pengendalian penggunaan ruang jalan, telah berubah secara signifikan. Perda 2 Tahun 2012 tidak lagi relevan dalam menjawab dinamika tersebut, sehingga berpotensi menghambat efektivitas pelayanan publik dan tidak mendukung pendekatan manajemen transportasi yang terintegrasi sebagaimana ditetapkan dalam regulasi terbaru di tingkat pusat.

Apabila Perda Nomor 2 Tahun 2012 tetap dipertahankan tanpa dilakukan pencabutan atau revisi, Pemerintah Kota Depok berisiko menghadapi kondisi inersia regulatif, yaitu stagnasi norma yang tidak responsif terhadap perkembangan peraturan perundang-undangan dan kebutuhan masyarakat. Kondisi ini bukan saja menimbulkan ketidaktepatan dalam aspek legal-formal, tetapi juga berpotensi menghambat kinerja penyelenggaraan perhubungan di tingkat daerah.

Untuk menjawab tantangan tersebut, Pemerintah Kota Depok melalui Dinas Perhubungan mengambil langkah strategis dengan menyusun Kajian Naskah Akademik sebagai dasar pembentukan Rancangan Peraturan Daerah baru mengenai Penyelenggaraan Perhubungan. Penyusunan ini dimaksudkan untuk:

- memastikan keselarasan antara kebijakan transportasi daerah dengan kerangka regulasi nasional,
- memperkuat legitimasi yuridis penyelenggaraan perhubungan,
- mengakomodasi perubahan lingkungan strategis dan dinamika sosial-ekonomi Kota Depok yang semakin kompleks, serta
- membangun kerangka regulasi yang adaptif, operasional, dan responsif terhadap kebutuhan masyarakat.

Dengan demikian, Raperda yang baru diharapkan mampu menggantikan Perda Nomor 2 Tahun 2012 secara komprehensif, serta menjadi instrumen hukum yang lebih efektif dalam mengatur penyelenggaraan perhubungan yang tertib, terintegrasi, dan berkelanjutan di Kota Depok.

.

BAB IV
JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP MATERI PENYESUAIAN PERATURAN DAERAH TENTANG PENYELENGGARAAN PERHUBUNGNAN

Berdasarkan uraian analitis dalam bab-bab sebelumnya, jangkauan, arah pengaturan, serta ruang lingkup penyesuaian Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kota Depok disusun untuk memastikan keselarasan antara kebutuhan penyelenggaraan layanan transportasi perkotaan dengan perkembangan regulasi, dinamika kewenangan, serta struktur kelembagaan daerah.

Penyesuaian pengaturan dimaksud berlandaskan pada ketentuan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, yang menata ulang pembagian urusan pemerintahan, termasuk suburusan perhubungan, antara pemerintah pusat, pemerintah provinsi, dan pemerintah kabupaten/kota. Dalam konteks ini, kewajiban Pemerintah Kota Depok adalah memastikan bahwa seluruh norma dan kewenangan operasional yang diatur dalam Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan tidak keluar dari batas atribusi dan delegasi kewenangan yang telah ditetapkan oleh ketentuan peraturan perundang-undangan tersebut.

Lebih lanjut, arah pengaturan penyelenggaraan perhubungan di Kota Depok juga harus mempertimbangkan kapasitas fiskal daerah, potensi wilayah, kebutuhan layanan transportasi perkotaan, serta karakteristik sosial ekonomi masyarakat. Hal ini sejalan dengan prinsip-prinsip penataan perangkat daerah sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah, yang mengamanatkan bahwa pembentukan dan penyesuaian kelembagaan daerah harus memperhatikan beban kerja, kemampuan keuangan daerah, efisiensi birokrasi, serta efektivitas penyelenggaraan pelayanan publik.

Dalam konteks kelembagaan di Kota Depok, penyusunan dan penyesuaian pengaturan mengenai penyelenggaraan perhubungan berpedoman pada Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 6 Tahun 2025 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan

Susunan Perangkat Daerah Kota Depok. Perubahan regulasi kelembagaan ini memberikan kerangka mutakhir mengenai struktur, kedudukan, fungsi, dan tugas perangkat daerah, termasuk perangkat daerah yang menyelenggarakan urusan perhubungan. Dengan demikian, regulasi penyelenggaraan perhubungan harus selaras dengan mandat kelembagaan terbaru, baik dalam konteks tata kerja, kewenangan teknis, maupun kedudukan organisasi yang menjalankan fungsi perhubungan di Kota Depok.

Penyesuaian ini sekaligus menegaskan perlunya harmonisasi dengan ketentuan Pemerintah Provinsi Jawa Barat, terutama mengingat keterkaitan sistem transportasi Kota Depok dengan wilayah Jabodetabek dan jaringan transportasi regional. Namun demikian, berbeda dari konteks sebelumnya yang merujuk pada struktur perangkat daerah provinsi, penataan kelembagaan Kota Depok kini sepenuhnya didasarkan pada kerangka Perda Nomor 6 Tahun 2025 yang menjadi acuan utama dalam merumuskan posisi Dinas Perhubungan maupun unit pendukung lainnya dalam ekosistem penyelenggaraan perhubungan di tingkat kota.

Dengan demikian, maka dasar hukum yang menjadi acuan dalam penataan kelembagaan Dinas Perhubungan, sebagai berikut:

1. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4537);
2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722);
3. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4725);
4. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 14, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4846);
5. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);

6. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 122, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5038);
7. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (Lembaran Negara Republik Indonesiaa Tahun 2009 Nomor 140, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5059);
8. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 20l4 tentang Aparatur Sipil Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 6, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5494);
9. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 20l4 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 20l5 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 58, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5679);
10. Undang-Undang Nomor 30 Tahun 20l4 tentang Administrasi Pemerintahan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 292, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5601);
11. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2018 tentang Kekarantinaan Kesehatan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 128, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6236);
12. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);
13. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 2);

14. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 31, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6633);
15. Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 145, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5065) jo. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6645);
16. Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Kereta Api (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 162, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5081) jo. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722);
17. Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 20, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5199);
18. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalulintas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5221), jo. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
19. Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);

20. Peraturan Daerah Provinsi Jawa Barat Nomor 5 Tahun 2024 tentang Penyelenggaraan Perhubungan (Lembaran Daerah Provinsi Jawa Barat Tahun 2024 Nomor 5-113/2024);
21. Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 9 Tahun 2008 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Kota Depok Tahun 2025-2045 (Lembaran Daerah Kota Depok Tahun 2024 Nomor 11/149/2024);
22. Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 6 Tahun 2025 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kota Depok (Lembaran Daerah Kota Depok Tahun 2025 Nomor 6 /63/2025).

4.1 Ketentuan Umum

Ketentuan umum dalam Perda tentang Penyelenggaraan Perhubungan yang ditetapkan dengan Peraturan Daerah meliputi definisi atau pengertian dalam pengaturan dalam batang tubuh.

Definisi

Dalam penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Kota Depok tentang Penyelenggaraan Perhubungan, pengaturan mengenai definisi (ketentuan umum) menjadi komponen penting untuk memastikan konsistensi pemahaman, mencegah multitafsir, serta mendukung implementasi norma secara tepat oleh seluruh pemangku kepentingan di tingkat kota. Oleh karena itu, perumusan definisi mencakup pengertian, istilah teknis, serta akronim yang relevan dengan penyelenggaraan perhubungan di Kota Depok.

Penyusunan definisi dilakukan secara teknokratis dan proporsional dengan memperhatikan prinsip efektivitas regulasi, dengan ketentuan sebagai berikut:

a. **Definisi hanya dicantumkan untuk istilah yang digunakan secara berulang** dalam beberapa pasal atau bagian dalam Rancangan Perda. Istilah yang hanya muncul satu kali dan tidak penting untuk pemaknaan keseluruhan norma tidak dimasukkan dalam ketentuan umum, melainkan dijelaskan langsung dalam substansi pasal terkait.

b. **Terminologi yang digunakan satu kali tetapi memiliki peran penting** dalam pemaknaan norma di satu bab, bagian, atau paragraf tertentu, serta berpotensi menimbulkan variasi penafsiran—tetap harus dimasukkan dalam bagian definisi. Hal ini mencakup istilah teknis perhubungan, akronim operasional, maupun istilah yang memiliki padanan hukum khusus di Kota Depok.

c. **Setiap definisi disusun secara sistematis**, menggunakan huruf kapital pada awal istilah yang didefinisikan, diikuti penomoran berurutan untuk setiap pengertian, dan diakhiri dengan tanda baca titik. Format penulisan ini memastikan konsistensi peraturan daerah Kota Depok serta memudahkan proses harmonisasi, evaluasi, dan penegakan hukum di kemudian hari.

Penyusunan ketentuan umum tersebut sekaligus harus mempertimbangkan sinkronisasi dengan peraturan perundang-undangan yang berkaitan, seperti Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014, peraturan teknis sektor perhubungan, serta Peraturan Daerah Kota Depok yang mengatur kelembagaan, termasuk Perda Kota Depok Nomor 6 Tahun 2025. Dengan demikian, definisi yang termuat dalam Rancangan Perda menjadi standar terminologi yang seragam bagi seluruh perangkat daerah, mitra kerja, dan masyarakat yang berinteraksi dengan penyelenggaraan perhubungan di Kota Depok.

4.2 Maksud, Tujuan dan Asas

4.2.1 Maksud dan Tujuan

a. Maksud

Pengaturan penyelenggaraan perhubungan di Kota Depok dimaksudkan untuk menyediakan kepastian hukum dan pedoman operasional bagi Pemerintah Kota, pelaku usaha, dan seluruh pemangku kepentingan dalam melaksanakan kewenangan penyelenggaraan perhubungan sesuai karakteristik wilayah, kebutuhan mobilitas penduduk, serta arah pembangunan transportasi Kota Depok.

b. Tujuan

Penyelenggaraan perhubungan bertujuan untuk :

1) **Mewujudkan standarisasi penyelenggaraan pelayanan perhubungan** yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan serta kebutuhan masyarakat Kota Depok.

2) **Mendorong integrasi layanan penyelenggaraan perhubungan** antara seluruh pemangku kepentingan, termasuk perangkat daerah, operator transportasi, dan mitra layanan publik lainnya.

3) **Meningkatkan kualitas pelayanan transportasi perkotaan** yang berkeselamatan, tertib, lancar, terpadu, efektif, dan efisien sesuai kondisi mobilitas dan tata ruang Kota Depok.

4) **Mewujudkan etika layanan perhubungan yang profesional, akuntabel, dan berorientasi pada kepentingan publik**, sehingga penyelenggaraan transportasi mencerminkan tata kelola yang baik (good governance).

5) **Memastikan adanya kepastian hukum dan penegakan hukum** bagi masyarakat, operator, dan seluruh stakeholder perhubungan di Kota Depok, termasuk dalam pemenuhan standar keselamatan, pelayanan, dan pengendalian lalu lintas.

4.2.2 Asas

Penyelenggaraan perhubungan berasaskan :

a. asas transparansi;
b. asas akuntabilitas;
c. asas berwawasan lingkungan hidup;
d. asas berkelanjutan;
e. asas partisipatif;
f. asas manfaat;
g. asas efisien dan efektif;

h. asas keseimbangan, keserasian dan keselarasan;
i. asas keterpaduan;
j. asas kemandirian;
k. asas keadilan;
l. asas kepentingan umum;
m. asas kedaulatan; dan
n. asas kebangsaan

4.3 Fungsi dan Kedudukan

4.3.1 Fungsi

1. Mengatur
2. Pembinaan dan pengawasan
3. Mengendalikan cara kerja
4. Penegakan hukum

4.3.2 Kedudukan

Kedudukan Peraturan Daerah penyelenggaraan perhubungan sebagai pedoman dalam penyelenggaraan pelayanan perhubungan di Kota Depok.

4.4 Ruang Lingkup

Ruang lingkup penyelenggaraan perhubungan, meliputi :

a. Pelayanan transportasi yang berada di sub urusan lalu lintas angkutan jalan;
b. Pelayanan transportasi yang berada di sub urusan perkeretaapian;
c. Integrasi pelayanan transportasi dari semua sub urusan perhubungan;
d. Pengembangan pelayanan transportasi;
e. Kerjasama, insentif, dan disinsentif pelayanan transportasi;
f. Keamanan dan keselamatan pelayanan transportasi; dan
g. Penataan sistem pengendalian pelayanan transportasi.

4.5 Lalu Lintas Angkutan Jalan

1. Ruang Lalu Lintas
   a. Fasilitas Keselamatan Lalu Lintas
   b. Penerangan Jalan Umum
   c. Fasilitas Pendukung

2. Pengelolaan Lalu Lintas
    a. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas
    b. Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas
    c. Analisis Dampak Lalu Lintas
3. Parkir
    a. Fasilitas Parkir
    b. Perizinan Parkir
    c. Kerja Sama Parkir
    d. Larangan Parkir
4. Angkutan Orang
    a. Angkutan Orang Dalam Trayek
    b. Sistem Angkutan Umum Massal
    c. Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek
    d. Pembatasan Usia Kendaraan Angkutan Penumpang Umum
    e. Tarif
    f. Perizinan Penyelenggaraan Angkutan
    g. Pembinaan, Pengawasan, dan Pengendalian Angkutan Orang
5. Angkutan Barang
    a. Penyediaan Angkutan Barang
    b. Angkutan Limbah
    c. Pembinaan, Pengendalian, dan Pengawasan Angkutan Barang
6. Kendaraan
    a. Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor
    b. Pengujian Kendaraan Bermotor
    c. Tanda Bukti Lulus Uji
    d. Perlengkapan Kendaraan Bermotor
    e. Perlengkapan Reklame Angkutan Umum Perkotaan
7. Pengemudi Kendaraan
    a. Persyaratan Pengemudi
    b. Pendidikan dan Pelatihan Pengemudi
    c. Waktu Kerja Pengemudi Angkutan Umum
    d. Kewajiban Pengemudi Angkutan Penumpang Umum
    e. Pesepeda

8. Terminal
    a. Terminal
    b. Pangkalan Angkutan Umum

4.6 Perkeretaapian

1. Rencana Umum Perkeretaapian Kota
2. Penyelenggaraan Integrasi Multimoda
3. Penyelenggaraan Angkutan Multimoda
4. Pengadaan Tanah untuk Pembangunan Prasarana Perkeretaapian Kota
5. Penyelenggaraan Perpotongan dan Persinggungan Jalur Kereta Api dengan Bangunan Lain

4.7 Pengembangan Layanan Integrasi dan Kawasan Beroirentasi Transit

Mengatur pengintegrasian antar moda transportasi baik dari jenis atau bentuk angkutan untuk memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain serta pengintegrasian aplikasi.

4.8 Perlakuan Khusus

Mengatur ketentuan secara khusus untuk kaum difabel, manula, Wanita hamil dan berkebutuhan khusus.

4.9 Kerjasama Kemitraan

Mengatur Kerjasama dan kemitraan baik dengan Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah Provinsi, maupun Pemerintah Kabupaten/Kota Lainnya, serta Pihak Ketiga.

4.10 Sistem Informasi Perhubungan

Sistem Informasi Perhubungan merupakan sarana untuk menghimpun, mengolah, menyimpan, dan menyebarluaskan data terkait transportasi secara terpadu. Sistem ini mendukung pengambilan keputusan, perencanaan, serta pengawasan penyelenggaraan perhubungan dengan memastikan ketersediaan informasi yang akurat, mutakhir, dan mudah diakses oleh seluruh pemangku kepentingan.

4.11 Pembinaan, Pengawasan, dan Pengendalian

Pembinaan, pengawasan, dan pengendalian dilaksanakan untuk menjamin terselenggaranya pelayanan perhubungan yang aman, tertib,

dan sesuai ketentuan. Kegiatan ini meliputi peningkatan kapasitas, monitoring berkala, serta tindakan korektif guna memastikan penyelenggara transportasi mematuhi standar teknis dan operasional yang telah ditetapkan.

4.12 Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berfungsi sebagai wadah koordinasi lintas instansi dalam merumuskan kebijakan dan pemecahan masalah transportasi. Melalui forum ini, pemerintah daerah, kepolisian, dan pemangku kepentingan lainnya dapat menyelaraskan program, bertukar informasi, serta mengambil langkah strategis untuk meningkatkan keselamatan dan kelancaran lalu lintas.

4.13 Larangan, Sanksi dan Denda

Mengatur larangan dan pemberlakuan sanksi dan denda bagi pelanggaran terhadap Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

Terhadap aturan yang dilanggar bagi orang atau badan usaha penyelenggaraan perhubungan dikenakan ketentuan berupa sanksi baik riungan, sedang dan berat.

4.14 Ketentuan Pidana

Pengaturan pidana uang diatur dalam Peraturan Daerah ini tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

4.15 Ketentuan Peralihan

Mengatur beberapa ketentuan yang sedang dan telah dilaksanakan untuk disesuaikan dengan Peraturan Daerah ini.

4.16 Ketentuan Penutup

Mengatur hal-hal sebagai berikut:

a. Peraturan pelaksanaan
b. Perintah untuk pengundangan Peraturan Daerah Kota Depok dengan penempatannya dalam Lembaran Daerah Kota Depok.

BAB V
PENUTUP

5.1 Kesimpulan

1. Naskah Akademik ini disusun sebagai landasan ilmiah dan yuridis dalam rangka penyesuaian Peraturan Daerah Kota Depok tentang Penyelenggaraan Perhubungan, sesuai mandat peraturan perundang-undangan mengenai pembentukan Peraturan Daerah, terutama Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah, serta Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 6 Tahun 2025 tentang Perubahan Kedua atas Perda Nomor 10 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah. Secara substansial, penyusunan perubahan Perda ini diperlukan untuk menjawab dinamika perkembangan wilayah, pertumbuhan penduduk, peningkatan mobilitas, serta kebutuhan penguatan tata kelola perhubungan di Kota Depok.
2. Naskah Akademik ini disusun secara komprehensif untuk memberikan dasar analitis, empiris, dan normatif dalam merumuskan perubahan kebijakan penyelenggaraan perhubungan, termasuk di dalamnya aspek kelembagaan, pelayanan transportasi, manajemen rekayasa lalu lintas, integrasi antarmoda, penyediaan angkutan umum, dan dukungan teknologi transportasi. Seluruh analisis dikembangkan berdasarkan kondisi aktual Kota Depok, potensi daerah, kebutuhan masyarakat, serta prinsip efektivitas, efisiensi, akuntabilitas, dan kesinambungan.
3. Naskah Akademik ini dilengkapi dengan Rancangan Peraturan Daerah (Ranperda) Penyelenggaraan Perhubungan Kota Depok, sehingga memberikan kejelasan substansi serta menyelaraskan pemahaman antara Pemerintah Daerah dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Kota Depok pada saat proses pembahasan. Penyertaan Ranperda bertujuan mencegah munculnya perbedaan persepsi dan mengurangi potensi pembahasan yang berkepanjangan.

4. Keseluruhan instrumen analitis dalam Naskah Akademik ini diharapkan dapat memperkuat dasar penetapan Peraturan Daerah, sehingga perubahan Perda Penyelenggaraan Perhubungan Kota Depok dapat segera diimplementasikan dan memberikan manfaat optimal, antara lain:
    a. peningkatan kualitas pelayanan transportasi publik;
    b. penataan manajemen kebutuhan dan rekayasa lalu lintas;
    c. peningkatan keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas;
    d. penguatan kelembagaan Dinas Perhubungan dengan struktur yang lebih adaptif (3 Bidang dan 3 UPT: PJU, PKB, Terminal);
    e. sinkronisasi kebijakan perhubungan Kota Depok dengan kebijakan Provinsi Jawa Barat dan pemerintah pusat; serta
    f. peningkatan efektivitas perencanaan dan penganggaran melalui integrasi dalam dokumen pembangunan daerah, termasuk RKPD dan APBD Kota Depok.

5.2 Saran

Kiranya pembahasan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan, dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien, sehingga tidak menjadi kendala bagi proses penyelenggaraan Pemerintahan Daerah yang membutuhkan landasan Peraturan Daerah dimaksud.

Untuk memperkuat efektivitas implementasi Perda Perubahan atas Perda Nomor 2 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kota Depok, pemerintah daerah perlu melakukan penguatan kerangka regulasi dan kelembagaan yang lebih adaptif terhadap dinamika mobilitas perkotaan dan perkembangan teknologi transportasi. Penyesuaian regulasi turunan serta peningkatan kapasitas institusi, terutama Dinas Perhubungan, dalam aspek perencanaan, pengawasan, dan evaluasi berbasis data spasial akan menjadi pondasi penting bagi tata kelola yang akuntabel. Di sisi lain,

mengingat keterbatasan fiskal daerah, optimalisasi skema pembiayaan inovatif perlu dikedepankan melalui pendekatan blended finance, kemitraan pemerintah dan badan usaha (PPP), serta pemanfaatan mekanisme land value capture pada koridor-koridor strategis. Integrasi pembiayaan antara pemerintah pusat, pemerintah provinsi, dan sektor swasta juga harus diarahkan untuk memastikan keberlanjutan fiskal dan efisiensi investasi transportasi.

Selain itu, pengembangan sistem integrasi antarmoda yang komprehensif menjadi kebutuhan mendesak untuk meningkatkan konektivitas intra dan antarkota. Integrasi fisik, operasional, dan manajerial antara moda jalan, angkutan perbatasan, dan moda rel seperti KRL, LRT, dan MRT perlu didukung melalui pembangunan intermodal hubs yang terstandarisasi, interoperabilitas sistem pembayaran, serta peningkatan kenyamanan dan aksesibilitas pengguna. Dalam rangka mendukung perencanaan berbasis bukti (evidence-based policy), Pemerintah Kota Depok perlu membangun sistem informasi transportasi terpadu yang menyediakan data real-time mengenai pergerakan lalu lintas, performa angkutan umum, dan kondisi infrastruktur, sehingga kualitas perencanaan dapat ditingkatkan secara signifikan.

Lebih lanjut, pendekatan berbasis transit atau Transit-Oriented Development (TOD) sebaiknya diperkuat pada kawasan sekitar simpul transportasi massal untuk mendorong penggunaan transportasi publik dan mobilitas non-motorized, sekaligus meningkatkan efektivitas pemanfaatan ruang kota. Proses perencanaan dan implementasi kebijakan transportasi juga perlu diperkaya dengan partisipasi publik dan kolaborasi multipihak, termasuk komunitas, akademisi, dan dunia usaha, untuk memastikan kebijakan yang lebih adaptif dan kontekstual terhadap kebutuhan masyarakat. Akhirnya, agar Perda Nomor 2 Tahun 2012 lebih operasional, pemerintah perlu menyusun perangkat aturan turunan berupa Peraturan Wali Kota, petunjuk teknis, serta indikator kinerja

yang diperbarui secara berkala, sehingga tujuan penyelenggaraan transportasi dapat dicapai secara lebih terukur dan berkelanjutan.

Selain itu, kiranya Peraturan Daerah yang akan dibentuk ini, dapat segera ditetapkan guna menjamin kepastian hukum dalam efektif operasionalnya penyelenggaraan perhubungan dalam membantu Walikota menyelenggarakan pemerintahan di Daerah.

DAFTAR PUSTAKA

Andriansyah. (2015). *Manajemen transportasi dalam kajian dan teori*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.

Kadir, A. (2006). *Perencanaan dan pengembangan wilayah wahana hijau*. Bandung: Refika Aditama.

Kusnandar. (2009). *Sistem transportasi Indonesia*. Jakarta: UI Press.

Litman, T. (2022). *Evaluating transportation impacts: Sustainability and mobility*. Victoria Transport Policy Institute.

Morlok, E. K. (1998). *Introduction to transportation engineering and planning*. New York: McGraw-Hill.

Munawar, A. (2005). *Manajemen transportasi*. Yogyakarta: BPFE.

Ortúzar, J. de D., & Willumsen, L. G. (2011). *Modelling transport* (4th ed.). Chichester: John Wiley & Sons.

Rustiadi, E., Saefulhakim, S., & Panuju, D. R. (2018). *Perencanaan dan pengembangan wilayah* (Edisi Revisi). Bogor: Crestpent Press & Yayasan Pustaka Obor Indonesia.

Setijowarno, D., & Frazila, R. B. (2001). *Perencanaan transportasi*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Sulistyorini, E. (2014). *Pemodelan transportasi*. Surabaya: ITS Press.

Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan pemodelan transportasi*. Bandung: ITB Press.

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

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

Warner, S. L. (1962). *Stochastic choice of mode in urban travel: A study in binary choice*. Evanston: Northwestern University Press.

World Bank. (2020). *Sustainable transport*. Washington, DC: World Bank Publications.