



BUPATI SLEMAN  
DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA  
PERATURAN DAERAH KABUPATEN SLEMAN  
NOMOR 6 TAHUN 2022

TENTANG

PENYELENGGARAAN MANAJEMEN DAN REKAYASA LALU LINTAS

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

BUPATI SLEMAN,

- Menimbang :
- a. bahwa dalam rangka memberikan acuan bagi Perangkat Daerah dalam rangka perencanaan, pengaturan, perekayasaan, pemberdayaan, dan pengawasan lalu lintas dan angkutan jalan, sehingga perlu ada penataan dan regulasi yang dapat menjamin kepastian hukum;
  - b. bahwa dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan maka diperlukan pengaturan penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas;
  - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas;
- Mengingat :
1. Pasal 18 Ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
  2. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah-daerah Kabupaten dalam Lingkungan Daerah Istimewa Yogyakarta (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 1950 Nomor 44);
  3. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik



- Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 4, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6757);
4. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 5025);
  5. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 1950 tentang Penetapan Mulai Berlakunya Undang-Undang 1950 Nomor 12, 13, 14 dan 15 dari Hal Pembentukan Daerah-daerah Kabupaten di Jawa Timur/Tengah/Barat dan Daerah Istimewa Yogyakarta (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 1950 Nomor 59);
  6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 834);

Dengan Persetujuan Bersama

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT DAERAH KABUPATEN SLEMAN

dan

BUPATI SLEMAN

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN DAERAH TENTANG PENYELENGGARAAN  
MANAJEMEN DAN REKAYASA LALU LINTAS.



BAB I  
KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Daerah ini yang dimaksud dengan:

1. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran Lalu Lintas.
2. Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut keselamatan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.
3. Ketertiban Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut ketertiban lalu lintas adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap pengguna jalan.
4. Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di Jalan.
5. Jalur adalah bagian jalan yang dipergunakan untuk lalu lintas kendaraan.
6. Lajur adalah bagian jalur yang memanjang, dengan atau tanpa marka jalan, yang memiliki lebar cukup untuk satu kendaraan bermotor sedang berjalan, selain sepeda motor.
7. Lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.
8. 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.
9. Halte adalah tempat pemberhentian kendaraan bermotor umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
10. Perlengkapan jalan adalah perlengkapan jalan yang meliputi marka, rambu, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan, serta fasilitas pendukung.



11. 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.
12. 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.
13. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas yang selanjutnya disingkat APILL adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur lalu lintas orang dan/atau kendaraan di persimpangan atau pada ruas jalan.
14. Tingkat Pelayanan adalah ukuran kuantitatif dan kualitatif yang menggambarkan kondisi operasional lalu lintas.
15. Jaringan Jalan adalah satu kesatuan jaringan yang terdiri atas sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder yang terjalin dalam hubungan hierarkis.
16. Sistem jaringan jalan primer adalah sistem jaringan jalan yang menghubungkan antarkawasan perkotaan, yang diatur secara berjenjang sesuai dengan peran perkotaan yang dihubungkannya.
17. Sistem jaringan jalan sekunder adalah sistem jaringan jalan yang menghubungkan antarkawasan di dalam perkotaan yang diatur secara berjenjang sesuai dengan fungsi kawasan yang dihubungkannya.
18. Jalan arteri adalah jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.
19. Jalan kolektor adalah jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk dibatasi.
20. Jalan lokal adalah jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.
21. Jalan lingkungan adalah jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat dan kecepatan rata-rata rendah.



22. Volume Lalu Lintas adalah jumlah kendaraan yang melewati suatu titik tertentu pada ruas jalan per satuan waktu, dinyatakan dalam kendaraan per jam atau satuan mobil penumpang per jam.
23. Zona Selamat Sekolah yang selanjutnya disebut ZoSS adalah bagian dari kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas berupa kegiatan pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki pada kawasan sekolah.
24. Nisbah Volume dan Kapasitas adalah perbandingan antara volume lalu lintas dengan kapasitas jalan.
25. Kapasitas Jalan adalah jumlah maksimum kendaraan yang dapat melewati suatu penampang tertentu pada suatu ruas jalan, satuan waktu, keadaan jalan, dan lalu lintas tertentu.
26. Kecepatan adalah kemampuan untuk menempuh jarak tertentu dalam satuan waktu, dinyatakan dalam kilometer per jam.
27. Tundaan Lalu Lintas adalah waktu tambahan yang diperlukan untuk melewati persimpangan dibandingkan dengan situasi tanpa persimpangan.
28. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor.
29. Orang adalah orang pribadi atau badan.
30. Badan adalah sekumpulan orang dan/atau modal yang merupakan kesatuan, baik yang melakukan usaha maupun yang tidak melakukan usaha yang meliputi perseroan terbatas, perseroan komanditer, perseroan lainnya, Badan Usaha Milik Negara (BUMN), atau Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) dengan nama dan dalam bentuk apapun, firma, kongsi, koperasi, dana pensiun, persekutuan, perkumpulan, yayasan, organisasi massa, organisasi sosial politik, atau organisasi lainnya, lembaga dan bentuk badan lainnya termasuk kontrak investasi kolektif dan bentuk usaha tetap.
31. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.
32. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan orang dan/atau barang dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung.



33. 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.
34. 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.
35. Pejalan Kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan.
36. Pengguna jalan adalah orang yang menggunakan jalan untuk berlalu lintas.
37. Analisis dampak lalu lintas adalah serangkaian kegiatan kajian mengenai dampak lalu lintas dari pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang hasilnya dituangkan dalam bentuk dokumen hasil analisis dampak lalu lintas.
38. Kementerian adalah kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.
39. Daerah adalah Kabupaten Sleman.
40. Pemerintah Daerah adalah Bupati sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.
41. Bupati adalah Bupati Sleman.
42. Perangkat Daerah adalah organisasi perangkat daerah yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan.

## Pasal 2

Manajemen dan rekayasa lalu lintas diselenggarakan berdasarkan asas:

- a. transparan;
- b. akuntabel;
- c. berkelanjutan;
- d. partisipatif;
- e. bermanfaat;
- f. efisien dan efektif;
- g. seimbang;
- h. terpadu; dan
- i. mandiri.



### Pasal 3

- (1) Manajemen dan rekayasa lalu lintas diselenggarakan dengan maksud untuk memberikan acuan bagi Perangkat Daerah dalam melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas.
- (2) Manajemen dan rekayasa lalu lintas diselenggarakan dengan tujuan mewujudkan optimalisasi penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.

### Pasal 4

- (1) Ruang lingkup penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas adalah kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas di lokasi yang meliputi:
  - a. jalan kabupaten;
  - b. jalan desa; dan
  - c. jalan lingkungan.
- (2) Pelaksanaan penyelenggaraan manajemen dan dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional yang berada di ibukota Daerah dapat dilakukan setelah mendapat persetujuan Kementerian.
- (3) Pelaksanaan penyelenggaraan manajemen dan dan rekayasa lalu lintas di jalan Provinsi yang berada di Daerah dapat dilakukan setelah mendapat persetujuan Gubernur.
- (4) Penyelenggaraan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) yaitu kegiatan perencanaan dan perekayasaan.
- (5) Pelaksanaan penyelenggaraan Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas di jalan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) yang berbatasan dengan daerah lain, dilakukan setelah berkoordinasi dan mendapatkan rekomendasi dengan pemerintah kabupaten/kota yang berbatasan dengan Daerah.

## BAB II

### TANGGUNG JAWAB MANAJEMEN DAN REKAYASA LALU LINTAS



## Pasal 5

- (1) Bupati bertanggungjawab atas penyelenggaraan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas jalan.
- (2) Penyelenggaraan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh Perangkat Daerah.

## BAB III

### MANAJEMEN DAN REKAYASA LALU LINTAS

#### Bagian Kesatu

#### Kegiatan

## Pasal 6

Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 meliputi:

- a. perencanaan;
- b. pengaturan;
- c. perekayasaan;
- d. pemberdayaan; dan
- e. pengawasan.

#### Bagian Kedua

#### Perencanaan

#### Paragraf 1

#### Umum

## Pasal 7

Perencanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 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 dampak lalu lintas;
- g. penetapan tingkat pelayanan; dan





- h. penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas.

#### Paragraf 2

#### Identifikasi Masalah Lalu Lintas

#### Pasal 8

Identifikasi masalah lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 huruf a bertujuan untuk mengetahui keadaan keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.

#### Pasal 9

- (1) Identifikasi masalah lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 meliputi:
  - a. penggunaan ruang jalan;
  - b. kapasitas jalan;
  - c. tata guna lahan pinggir jalan;
  - d. perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan dan bangunan pelengkap jalan;
  - e. pengaturan lalu lintas;
  - f. kinerja lalu lintas; dan/atau
  - g. lokasi potensi kecelakaan dan kemacetan lalu lintas.
- (2) Identifikasi masalah lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diperoleh berdasarkan:
  - a. pengamatan lapangan;
  - b. masukan/laporan dari instansi terkait atau masyarakat yang disampaikan secara langsung dan/atau tertulis ke Perangkat Daerah; dan/atau
  - c. data historis terkait dengan permasalahan lalu lintas.
- (3) Pengamatan lapangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dapat dilakukan dengan cara:
  - a. visual; atau
  - b. menggunakan peralatan teknis.
- (4) Data Historis sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c dapat berupa:
  - a. laporan Kementerian;
  - b. hasil kajian dari Kementerian atau swasta;



- c. data statistik; atau
- d. data spasial dari media elektronik maupun non elektronik.

### Paragraf 3

#### Inventarisasi dan Analisis Situasi Arus Lalu Lintas

### Pasal 10

Inventarisasi dan analisis situasi arus lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 7 huruf b bertujuan untuk mengetahui situasi arus lalu lintas dari aspek kondisi jalan, perlengkapan jalan, dan budaya pengguna jalan.

### Pasal 11

Inventarisasi dan analisis situasi arus lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10, meliputi:

- a. volume lalu lintas;
- b. komposisi lalu lintas;
- c. variasi lalu lintas;
- d. distribusi arah;
- e. pengaturan arus lalu lintas;
- f. kecepatan dan tundaan lalu lintas;
- g. kinerja perlengkapan jalan; dan
- h. perkiraan volume lalu lintas yang akan datang.

### Paragraf 4

#### Inventarisasi dan Analisis Kebutuhan Angkutan Orang dan Barang

### Pasal 12

- (1) Inventarisasi dan analisis kebutuhan angkutan orang dan barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 huruf c bertujuan untuk mengetahui perkiraan kebutuhan angkutan orang dan barang.
- (1) Inventarisasi dan analisis kebutuhan angkutan orang dan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan inventarisasi dan analisis terhadap:
  - a. asal dan tujuan perjalanan orang dan/atau barang dalam Daerah;
  - b. bangkitan dan tarikan dalam Daerah;
  - c. pemilahan moda dalam Daerah; dan
  - d. pembebanan lalu lintas di wilayah Daerah.



## Paragraf 5

### Inventarisasi dan Analisis Ketersediaan atau Daya Tampung Jalan

#### Pasal 13

Inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 huruf d bertujuan untuk mengetahui dan memperkirakan kemampuan daya tampung jalan untuk menampung lalu lintas kendaraan.

#### Pasal 14

- (1) Inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 merupakan:
  - a. pengumpulan data;
  - b. analisis; dan
  - c. evaluasi.
- (2) Bagian jalan yang dipergunakan untuk lalu lintas kendaraan dan orang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
  - a. ruang manfaat jalan dengan tinggi ruang bebas bagi jalan arteri dan jalan kolektor paling rendah 5 (lima) meter; dan
  - b. kedalaman ruang bebas bagi jalan arteri dan jalan kolektor paling rendah 1,5 (satu koma lima) meter.

#### Pasal 15

- (1) Inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 guna memperoleh ruang manfaat jalan.
- (2) Ruang manfaat jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri dari:
  - a. badan jalan;
  - b. saluran tepi; dan
  - c. ambang pengaman.
- (3) Badan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a meliputi:
  - a. jalur lalu lintas; dan
  - b. bahu jalan.
- (4) Ruang manfaat jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) hanya diperuntukan bagi:
  - a. median;



- b. perkeras jalan;
- c. jalur pemisah;
- d. bahu jalan;
- e. saluran tepi jalan;
- f. trotoar;
- g. lereng;
- h. ambang pengaman;
- i. timbunan dan galian;
- j. gorong-gorong;
- k. perlengkapan jalan; dan
- l. bangunan pelengkap lainnya.

#### Paragraf 6

### Inventarisasi dan Analisis Ketersediaan atau Daya Tampung Kendaraan

#### Pasal 16

Inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 huruf e bertujuan untuk mengetahui dan memperkirakan kemampuan daya tampung kendaraan untuk mengangkut orang dan barang yang meliputi:

- a. asal dan tujuan perjalanan orang dan/atau barang;
- b. bangkitan dan tarikan;
- c. pemilahan moda kendaraan; dan
- d. kebutuhan kendaraan.

#### Paragraf 7

### Inventarisasi dan Analisis Dampak Lalu Lintas

#### Pasal 17

- (1) Inventarisasi dan analisis dampak lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 7 huruf f bertujuan untuk mengetahui:
  - a. dampak lalu lintas terhadap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan; dan
  - b. dampak lalu lintas yang dapat mempengaruhi tingkat pelayanan yang diinginkan.



- (2) Hasil analisis dampak lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), merupakan masukan untuk penyempurnaan perencanaan lalu lintas.

#### Pasal 18

Perangkat Daerah melaksanakan inventarisasi dan analisis dampak lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 meliputi:

- a. inventarisasi dan analisis jalan yang terganggu fungsinya akibat pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur;
- b. inventarisasi pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang menimbulkan gangguan keselamatan dan kelancaran Lalu Lintas dan angkutan jalan; dan
- c. analisis peningkatan Lalu Lintas akibat pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur.

#### Paragraf 8

#### Penetapan Tingkat Pelayanan Yang Diinginkan

#### Pasal 19

- (1) Penetapan tingkat pelayanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 huruf g bertujuan untuk menetapkan tingkat pelayanan pada:
  - a. ruas jalan; dan/atau
  - b. persimpangan.
- (2) Tingkat pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi indikator:
  - a. rasio antara volume dan kapasitas jalan;
  - b. kecepatan;
  - c. waktu perjalanan;
  - d. kebebasan bergerak;
  - e. keamanan;
  - f. keselamatan;
  - g. ketertiban;
  - h. kelancaran; dan
  - i. penilaian pengemudi terhadap kondisi arus lalu lintas.



## Pasal 20

Tingkat pelayanan pada ruas jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 huruf a diklasifikasikan atas:

- a. tingkat pelayanan A, dengan kondisi:
  1. arus bebas dengan volume lalu lintas rendah dan kecepatan paling rendah 80 (delapan puluh) kilometer per jam;
  2. kepadatan lalu lintas sangat rendah dengan kecepatan yang dapat dikendalikan oleh pengemudi berdasarkan batasan kecepatan maksimum/minimum dan kondisi fisik jalan; dan
  3. pengemudi dapat mempertahankan kecepatan yang diinginkan tanpa atau dengan sedikit tundaan.
- b. tingkat pelayanan B, dengan kondisi:
  1. arus stabil dengan volume lalu lintas sedang dan Kecepatan paling rendah 70 (tujuh puluh) kilometer per jam;
  2. kepadatan lalu lintas rendah hambatan internal lalu lintas belum mempengaruhi kecepatan; dan
  3. pengemudi masih punya cukup kebebasan untuk memilih kecepatannya dan lajur jalan yang digunakan.
- c. tingkat pelayanan C, dengan kondisi:
  1. arus stabil tetapi pergerakan kendaraan dikendalikan oleh volume lalu lintas yang lebih tinggi dengan kecepatan paling rendah 60 (enam puluh) kilo meter per jam;
  2. kepadatan lalu lintas sedang karena hambatan internal lalu lintas meningkat; dan
  3. pengemudi memiliki keterbatasan untuk memilih kecepatan, pindah lajur atau mendahului.
- d. tingkat pelayanan D, dengan kondisi:
  1. arus mendekati tidak stabil dengan volume Lalu Lintas tinggi dan kecepatan paling rendah 50 (lima puluh) kilometer per jam;
  2. kepadatan Lalu Lintas sedang namun fluktuasi volume lalu lintas dan hambatan temporer dapat menyebabkan penurunan kecepatan yang besar;
  3. masih ditolerir namun sangat terpengaruh oleh perubahan kondisi arus;
  4. kepadatan Lalu Lintas sedang namun fluktuasi volume lalu lintas dan hambatan temporer dapat menyebabkan penurunan kecepatan yang besar; dan
  5. pengemudi memiliki kebebasan yang sangat terbatas dalam menjalankan kendaraan, kenyamanan rendah, tetapi kondisi ini masih dapat ditolerir untuk waktu yang singkat.



- e. tingkat pelayanan E, dengan kondisi:
  - 1. arus mendekati tidak stabil dengan volume lalu lintas mendekati kapasitas jalan dan kecepatan sekurang-kurangnya 30 (tiga puluh) kilometer per jam pada jalan antar kota dan paling rendah 10 (sepuluh) kilometer per jam pada;
  - 2. kepadatan lalu lintas tinggi karena hambatan internal lalu lintas tinggi; dan
  - 3. pengemudi mulai merasakan kemacetan- kemacetan durasi pendek.
- f. tingkat pelayanan F, dengan kondisi:
  - 1. arus tertahan dan terjadi antrian kendaraan yang panjang dengan kecepatan kurang dari 30 (tiga puluh) kilometer per jam;
  - 2. kepadatan lalu lintas sangat tinggi dan volume rendah serta terjadi kemacetan untuk durasi yang cukup lama; dan
  - 3. dalam keadaan antrian, kecepatan maupun volume turun sampai 0 (nol).

#### Pasal 21

Tingkat pelayanan pada persimpangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 huruf b diklasifikasikan atas:

- a. tingkat pelayanan A, dengan kondisi tundaan kurang dari 5 detik perkendaraan;
- b. tingkat pelayanan B, dengan kondisi tundaan lebih dari 5 detik sampai dengan 15 detik perkendaraan;
- c. tingkat pelayanan C, dengan kondisi tundaan lalu lintas antara lebih dari 15 detik sampai 25 detik perkendaraan;
- d. tingkat pelayanan D, dengan kondisi tundaan lalu lintas lebih dari 25 detik sampai 40 detik perkendaraan;
- e. tingkat pelayanan E, dengan kondisi tundaan lalu lintas lebih dari 40 detik sampai 60 detik perkendaraan; dan
- f. tingkat pelayanan F, dengan kondisi tundaan lalu lintas lebih dari 60 detik perkendaraan.

#### Pasal 22

- (1) Penetapan tingkat pelayanan pada persimpangan sebagaimana di maksud dalam Pasal 21 pada ruas jalan meliputi:
  - a. sistem jaringan jalan primer; dan
  - b. sistem jaringan jalan sekunder.



- (2) Tingkat pelayanan pada persimpangan yang diinginkan pada ruas jalan primer sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a sesuai fungsinya, meliputi:
  - a. jalan arteri primer, tingkat pelayanan paling rendah B;
  - b. jalan kolektor primer, tingkat pelayanan paling rendah B; dan
  - c. jalan lokal primer tingkat pelayanan paling rendah C.
- (3) Tingkat pelayanan pada persimpangan yang diinginkan pada ruas jalan pada sistem jaringan jalan sekunder sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b sesuai fungsinya meliputi:
  - a. jalan arteri sekunder, tingkat pelayanan paling rendah C;
  - b. jalan kolektor sekunder, tingkat pelayanan paling rendah C;
  - c. jalan lokal sekunder, tingkat pelayanan paling rendah D; dan
  - d. jalan lingkungan, tingkat pelayanan paling rendah D.
- (4) Ketentuan lebih lanjut penetapan tingkat pelayanan sebagaimana dimaksud pada pasal 19 ayat (1) diatur dalam Peraturan Bupati.

#### Paragraf 9

### Penetapan Rencana Kebijakan Pengaturan Penggunaan Jaringan Jalan dan Gerakan Lalu Lintas

#### Pasal 23

- (1) Penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 huruf h bertujuan untuk menetapkan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dari aspek penyediaan prasarana jalan, dan perlengkapan jalan.
- (2) Proses penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui tahapan:
  - a. skema penanganan lalu lintas;
  - b. pemilihan alternatif dari skema penanganan lalu lintas; dan
  - c. penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas.

#### Pasal 24

Skema penanganan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (2) huruf a dilakukan dengan menerapkan strategi manajemen dan rekayasa lalu lintas berupa:

- a. penetapan prioritas angkutan masal;





- b. pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki;
- c. pemberian kemudahan bagi penyandang cacat;
- d. pemisahan atau pemilahan pergerakan arus lalu lintas;
- e. pemaduan berbagai moda angkutan;
- f. pengendalian lalu lintas pada persimpangan;
- g. pengendalian lalu lintas pada ruas jalan; dan/atau
- h. perlindungan terhadap lingkungan.

#### Pasal 25

- (1) Pemilihan alternatif dari skema penanganan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (2) huruf b yang akan diterapkan pada ruas dan/atau persimpangan harus memperhatikan:
  - a. dampak terhadap lingkungan ekonomi, sosial, dan lingkungan hidup;
  - b. dampak terhadap kondisi lalu lintas sekitarnya; dan
  - c. sinergitas dengan kebijakan lain di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.
- (2) Usulan pemilihan alternatif skema penanganan lalu lintas yang terpilih harus disimulasikan sebelum ditetapkan menjadi skema penanganan lalu lintas terpilih.
- (3) Apabila usulan pemilihan alternatif skema lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdapat beberapa kekurangan setelah proses simulasi, maka usulan tersebut harus dikaji ulang oleh Perangkat Daerah.

#### Pasal 26

- (1) Penentuan pemilihan alternatif dari skema penanganan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 dapat dilakukan melalui Forum Lalu Lintas dan angkutan jalan kabupaten.
- (2) Forum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri dari unsur:
  - a. pembina;
  - b. penyelenggara;
  - c. akademisi; dan
  - d. masyarakat.
- (3) Forum sebagaimana dimaksud pada ayat (2) ditetapkan dengan Keputusan Bupati.



## Pasal 27

- (1) Penetapan rencana kebijakan pengaturan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 23 ayat (2) huruf c paling sedikit harus dilengkapi dengan data dukung berupa:
  - a. peta ruas jalan;
  - b. tata letak ruas jalan; dan
  - c. arah arus lalu lintas.
- (2) Penetapan rencana kebijakan pengaturan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas ditetapkan dalam dokumen perencanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas.

## Paragraf 10

### Dokumen Perencanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas

## Pasal 28

Perencanaan dalam Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 huruf a, dituangkan dalam dokumen perencanaan yang ditetapkan oleh Bupati.

## Bagian Ketiga

### Pengaturan

## Paragraf 1

### Kebijakan Penggunaan Jaringan Jalan dan Gerakan Lalu Lintas

## Pasal 29

Pengaturan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 huruf b dilakukan dengan penetapan kebijakan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas pada jaringan jalan.

## Pasal 30

- (1) Kebijakan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 29 meliputi:
  - a. perintah, larangan, peringatan, dan/atau petunjuk yang bersifat umum di semua ruas jalan antara lain kebijakan:
    1. sirkulasi arus lalu lintas;



2. larangan parkir pada ruang milik jalan; dan
  3. pembatasan atau larangan untuk jenis kendaraan tertentu.
- b. perintah, larangan, peringatan, dan/atau petunjuk yang berlaku pada masing-masing ruas jalan yang meliputi:
1. penetapan lokasi dan jenis rambu yang dipasang pada ruas dan/atau persimpangan;
  2. penetapan lokasi dan jenis marka yang dipasang pada ruas dan/atau persimpangan; dan/atau
  3. penetapan lokasi dan jenis APILL yang dipasang pada ruas dan/atau persimpangan.
- (2) Pada suatu lokasi di jalan yang sama, yang dipasang rambu lalu lintas, marka jalan dan APILL, maka urutan prioritas yang berupa perintah atau larangan yang berlaku pertama yaitu APILL, kedua rambu lalu lintas dan ketiga marka jalan.
- (3) Dalam hal terjadi kondisi kemacetan Lalu Lintas yang tidak memungkinkan gerak kendaraan, fungsi marka kotak kuning harus diutamakan daripada APILL yang bersifat perintah atau larangan.
- (4) Apabila pada suatu lokasi di jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), ada petugas yang berwenang mengatur lalu lintas, maka perintah atau larangan yang diberikan oleh petugas yang berwenang yang harus didahulukan.

#### Pasal 31

- (1) Kebijakan sirkulasi Lalu Lintas di jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 30 ayat (1) huruf a angka 1 secara umum menerapkan sistem sirkulasi Lalu Lintas 2 (dua) arah.
- (2) Ruas jalan di Daerah yang sirkulasi Lalu Lintasnya dengan penerapan system 1 (satu) arah (*one way system*) ditetapkan oleh Bupati.

#### Pasal 32

- (1) Fasilitas Parkir di dalam Ruang Milik Jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan.



- (2) Penetapan dan penempatan lokasi, jenis rambu Lalu Lintas, marka jalan khusus parkir di dalam ruang manfaat jalan ditetapkan oleh Bupati.

#### Pasal 33

Pembatasan atau larangan untuk jenis kendaraan tertentu wajib dipasang dengan rambu Lalu Lintas yang ditetapkan oleh Bupati.

#### Pasal 34

Hasil penetapan kebijakan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas pada jaringan jalan sebagaimana diatur dalam Pasal 31, Pasal 32, dan Pasal 33 harus disosialisasikan kepada masyarakat dengan menggunakan:

- a. media cetak;
- b. media elektronik; dan/atau
- c. penyampaian langsung kepada masyarakat.

#### Paragraf 2

Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, dan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas

#### Pasal 35

- (1) Untuk memberikan ciri khas pada lokasi dan kawasan wisata maka Rambu Lalu Lintas dapat diberikan Simbol dan/atau Lambang.
- (2) Simbol atau Lambang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa antara lain:
  - a. Pemerintah Kabupaten Sleman; dan/atau
  - b. kearifan lokal lokasi dan kawasan setempat.
- (3) Rambu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan rambu pendahulu petunjuk jurusan.
- (4) Perlengkapan jalan berupa rambu-rambu lalu lintas, marka jalan dan/atau APILL sebagaimana dimaksud dalam Pasal 30 ayat (1) huruf b mulai berlaku setelah 30 (tiga puluh) hari sejak tanggal pemasangan.

#### Bagian Keempat

#### Perekayasaan

#### Paragraf 1

#### Umum



## Pasal 36

- (1) Perencanaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 huruf c, meliputi pengadaan, pemasangan, perbaikan, dan pemeliharaan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan.
- (2) Perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
  - a. APILL;
  - b. rambu lalu lintas;
  - c. marka jalan;
  - d. alat penerangan Jalan;
  - e. alat pengendali pemakai jalan, terdiri atas:
    1. alat pembatas kecepatan; dan
    2. alat pembatas tinggi dan lebar kendaraan.
  - f. alat pengaman pemakai jalan, terdiri atas:
    1. pagar pengaman;
    2. cermin tikungan;
    3. tanda patok tikungan (*delineator*);
    4. pulau lalu lintas; dan
    5. pita penghaduh.
  - g. fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan maupun di luar badan jalan meliputi jalur khusus angkutan umum, jalur/lajur sepeda motor, jalur/lajur kendaraan tidak bermotor, parkir pada badan jalan, dan fasilitas perpindahan moda dalam rangka integrasi pelayanan intra dan antar moda; dan/atau
  - h. fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan meliputi trotoar, lajur sepeda, tempat penyeberangan pejalan kaki, halte dan/atau fasilitas khusus bagi penyandang disabilitas, wanita hamil, balita, anak sekolah dan lanjut usia.

## Paragraf 2

Pengadaan, Pemasangan, Perbaikan dan Pemeliharaan Perlengkapan Jalan

## Pasal 37

- (1) Pengadaan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 ayat (1) meliputi:
  - a. inventarisasi kebutuhan perlengkapan jalan sesuai kebijakan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas yang telah ditetapkan;



- b. penetapan jumlah kebutuhan dan lokasi pemasangan perlengkapan jalan;
  - c. penetapan lokasi rinci pemasangan perlengkapan jalan;
  - d. penyusunan spesifikasi teknis yang dilengkapi dengan gambar teknis perlengkapan jalan; dan
  - e. pengadaan perlengkapan jalan.
- (2) Pemasangan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 ayat (1) meliputi:
- a. pemasangan perlengkapan jalan pada lokasi yang telah ditetapkan sesuai kebijakan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas yang telah ditetapkan; dan
  - b. melakukan uji coba perlengkapan jalan yang dipasang antara lain berupa:
    - 1. melakukan uji coba pengoperasian APILL dan kelengkapannya;
    - 2. melakukan uji coba pengoperasian marka jalan;
    - 3. melakukan uji coba pengoperasian rambu; dan/atau
    - 4. melakukan uji coba pengoperasian alat penerangan jalan
- (3) Perbaikan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 ayat (1) meliputi:
- a. memperbaiki atau mengembalikan pada posisi sebenarnya apabila terjadi perubahan atau pergeseran posisi perlengkapan jalan; dan
  - b. mengganti perlengkapan jalan yang rusak, cacat atau hilang.
- (4) Pemeliharaan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 ayat (1) meliputi:
- a. memantau keberadaan dan kinerja perlengkapan jalan;
  - b. menghilangkan atau menyingkirkan benda-benda yang dapat mengurangi atau menghilangkan fungsi/kinerja perlengkapan jalan; dan
  - c. mengoperasikan perlengkapan jalan dengan baik sesuai ketentuan teknis.
- (5) Perbaikan dan pemeliharaan perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dan ayat (4), wajib dilengkapi dengan peralatan pendukung yang memadai dengan standar minimal Standar Nasional Indonesia.



### Paragraf 3

#### Tanggung Jawab Kerusakan Perlengkapan Jalan

### Pasal 38

Apabila terjadi kerusakan perlengkapan jalan yang diakibatkan adanya kecelakaan lalu lintas atau perbuatan melawan hukum maka:

- a. pelaku atau orang yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas karena kelalaian atau kesalahan, bertanggung jawab memperbaiki perlengkapan jalan seperti kondisi semula; dan
- b. pelaku atau orang yang terlibat dalam perbuatan melawan hukum wajib bertanggung jawab mengembalikan perlengkapan jalan seperti kondisi semula.

### Paragraf 4

#### Pengadaan, Pemasangan, Perbaikan, dan Pemeliharaan Perlengkapan Jalan

### Pasal 39

- (1) Pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan untuk pembangunan jalan baru dan/atau perbaikan dan pemeliharaan jalan dilakukan oleh Perangkat Daerah.
- (2) Pada kondisi dan alasan tertentu pengadaan, pemasangan, perbaikan, dan pemeliharaan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan untuk pembangunan jalan baru dan/atau pemeliharaan dapat dilakukan oleh orang, badan, dan/atau Instansi setelah mendapatkan persetujuan tertulis dari Perangkat Daerah.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai pengadaan, pemasangan, perbaikan, dan pemeliharaan perlengkapan jalan oleh orang, badan, dan/atau Instansi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur dalam Peraturan Bupati.
- (4) Pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan untuk pemeliharaan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi ketentuan:
  - a. melakukan pemasangan kembali perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan, sama seperti pada saat sebelum pemeliharaan jalan; dan
  - b. apabila terdapat perubahan letak dan jenis perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan dengan pada saat sebelum dilakukan pemeliharaan maka harus mendapatkan persetujuan tertulis dari Perangkat Daerah.



## Paragraf 5

Keberadaan Bangunan, Jaringan Utilitas, Iklan, dan Media Informasi, Bangun  
Bangunan, Bangunan Gedung, dan Tanaman dan/atau Pohon dalam  
Ruang Milik Jalan

## Pasal 40

- (1) Bangunan, jaringan utilitas, iklan dan media informasi, bangun  
bangunan, bangunan gedung, dan tanaman dan/atau pohon dalam ruang  
milik jalan wajib memenuhi ketentuan teknis:
  - a. tidak mengganggu keselamatan pengguna jalan;
  - b. tidak mengganggu pandangan bebas dan konsentrasi pengemudi; dan
  - c. tidak mengganggu keberadaan dan fungsi perlengkapan jalan yang  
berkaitan langsung dengan pengguna jalan.
- (2) Pemenuhan ketentuan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1)  
diberikan dalam bentuk surat rekomendasi yang diterbitkan oleh  
Perangkat Daerah.

## Bagian Kelima Pemberdayaan

### Paragraf 1 Umum

## Pasal 41

Penyelenggaraan pemberdayaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6  
huruf d meliputi pemberian:

- a. arahan;
- b. bimbingan;
- c. penyuluhan; dan
- d. pelatihan.

### Paragraf 2 Pemberian Arahan

## Pasal 42

Pemberian arahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 huruf a dilakukan  
oleh Bupati melalui Perangkat Daerah berdasarkan pedoman dan tata cara  
penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas yang berlaku secara  
nasional.





Paragraf 3  
Pemberian Bimbingan

Pasal 43

Pemberian bimbingan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 huruf b, dilakukan melalui pemberian asistensi berkaitan dengan pemberian asistensi terkait:

- a. perencanaan;
- b. penyusunan kebijakan dan pengaturan;
- c. perekayasaan;
- d. pemberdayaan; dan
- e. pengawasan.

Paragraf 4  
Pemberian Penyuluhan

Pasal 44

Pemberian penyuluhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 huruf c dilakukan melalui penyuluhan kepada masyarakat berupa:

- a. maksud dan tujuan dilaksanakannya kebijakan lalu lintas;
- b. hak dan kewajiban masyarakat dalam kebijakan lalu lintas yang diterapkan;
- c. penyampaian informasi mengenai waktu pelaksanaan dan lokasi penerapan kebijakan lalu lintas; dan
- d. informasi mengenai pihak-pihak yang terkena kebijakan lalu lintas serta ancaman sanksi bagi pelanggar.

Paragraf 5  
Pemberian Pelatihan

Pasal 45

Pemberian pelatihan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 huruf d dilakukan melalui:

- a. pelatihan teknis kepada Perangkat Daerah dalam rangka penetapan kebijakan lalu lintas; dan
- b. pelatihan teknis kepada Perangkat Daerah dalam rangka penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas.



## Bagian Keenam

### Pengawasan

#### Paragraf 1

##### Umum

#### Pasal 46

Pengawasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 huruf e, meliputi:

- a. penilaian terhadap pelaksanaan kebijakan; dan
- b. tindakan korektif terhadap kebijakan.

#### Paragraf 2

### Penilaian Terhadap Pelaksanaan Kebijakan

#### Pasal 47

Penilaian terhadap pelaksanaan kebijakan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46 huruf a berupa:

- a. pemantauan terhadap efektivitas pelaksanaan kebijakan yang dilakukan pada jalan melalui penilaian pelayanan setelah diterapkan kebijakan; dan
- b. analisis terhadap efektivitas pelaksanaan kebijakan yang dilakukan pada jalan dengan membandingkan tingkat pelayanan sebelum diterapkan kebijakan dengan tingkat pelayanan setelah diterapkan kebijakan.

#### Paragraf 3

### Tindakan Korektif Terhadap Kebijakan

#### Pasal 48

- (1) Tindakan korektif terhadap kebijakan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46 huruf b dilakukan berdasarkan hasil penilaian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 47.
- (2) Bentuk tindakan korektif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dalam bentuk:
  - a. penyempurnaan kebijakan penggunaan jalan dan gerakan lalu lintas; atau
  - b. pencabutan kebijakan penggunaan jalan dan gerakan lalu lintas.



BAB IV  
PELAKSANAAN MANAJEMEN DAN REKAYASA LALU LINTAS

Bagian Kesatu  
Tata cara Pelaksanaan

Paragraf 1  
Umum

Pasal 49

Tata cara pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada Pasal 6 meliputi:

- a. penetapan prioritas angkutan massal;
- b. pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki;
- c. pemberian kemudahan bagi penyandang disabilitas;
- d. pemisahan atau pemilahan pergerakan arus lalu lintas;
- e. pepaduan berbagai moda angkutan;
- f. pengendalian lalu lintas pada persimpangan;
- g. pengendalian lalu lintas pada ruas jalan; dan/atau
- h. perlindungan terhadap lingkungan.

Paragraf 2  
Penetapan Prioritas Angkutan Massal

Pasal 50

Penetapan prioritas angkutan massal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 huruf a dapat berupa:

- a. penyediaan jalur khusus bus;
- b. penyediaan lajur khusus bus;
- c. penyediaan jalan khusus bus;
- d. penyediaan fasilitas *bus priority* pada persimpangan yang dilengkapi APILL; dan/atau
- e. penyediaan sistem informasi angkutan umum.

Paragraf 3  
Pemberian Prioritas Keselamatan dan Kenyamanan Pejalan Kaki



## Pasal 51

Pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 huruf b dalam bentuk:

- a. penyediaan fasilitas pejalan kaki;
- b. penyediaan pembatas antara fasilitas pejalan kaki dengan ruang lalu lintas yang digunakan untuk kendaraan bermotor; dan
- c. penyediaan ZoSS.

## Pasal 52

- (1) Penyediaan fasilitas pejalan kaki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 huruf a dalam bentuk:
  - a. trotoar, termasuk jalur pedestrian; dan
  - b. fasilitas penyeberangan.
- (2) Penyediaan fasilitas pejalan kaki sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) harus disediakan pada:
  - a. ruas jalan pada pusat perdagangan, perbelanjaan, pendidikan, wisata, fasilitas kesehatan, dan sekitar tempat ibadah;
  - b. ruas jalan yang dilalui angkutan umum di kawasan perkotaan; dan
  - c. dari kawasan perumahan menuju halte angkutan umum terdekat di kawasan perkotaan.

## Pasal 53

- (1) Penyediaan pembatas antara fasilitas pejalan kaki dengan ruang lalu lintas yang digunakan untuk kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 huruf b dalam bentuk:
  - a. pembatas fisik, antara lain pagar dan/atau *canstin*;
  - b. marka menerus; dan/atau
  - c. taman.
- (2) Penyediaan pembatas antara fasilitas pejalan kaki dengan ruang lalu lintas yang digunakan untuk kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tersebut diatas wajib memperhatikan:
  - a. jumlah pejalan kaki;
  - b. volume lalu lintas; dan
  - c. kecepatan rata-rata kendaraan bermotor.



#### Pasal 54

- (1) Penyediaan ZoSS sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 huruf c dalam bentuk:
  - a. penyediaan pembatas; dan
  - b. penyediaan ZoSS.
- (2) Penyediaan ZoSS sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tersebut diatas wajib memenuhi syarat paling sedikit:
  - a. jumlah lajur paling banyak 4 (empat) lajur;
  - b. tidak tersedia jembatan penyeberangan orang; dan
  - c. ZoSS dinyatakan dengan fasilitas perlengkapan jalan.
- (3) Dalam kondisi tertentu penyediaan ZoSS dapat dilengkapi dengan fasilitas perlengkapan jalan, antara lain:
  - a. alat pemberi isyarat lalu lintas;
  - b. halte; dan/atau
  - c. fasilitas pejalan kaki.

#### Paragraf 4

#### Pemberian Kemudahan Bagi Penyandang Disabilitas

#### Pasal 55

Pemberian kemudahan bagi penyandang disabilitas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 huruf c dapat berupa:

- a. penyediaan APILL yang dilengkapi dengan fasilitas untuk penyandang disabilitas, berupa isyarat suara dan/atau tanda-tanda lain yang dapat dimengerti oleh penyandang disabilitas;
- b. penyediaan fasilitas pejalan kaki yang dilengkapi dengan tanda-tanda untuk penyandang disabilitas yang merupakan isyarat dan tanda-tanda yang berlaku secara universal; dan/atau
- c. penyediaan halte angkutan umum yang memfasilitasi aktivitas penyandang disabilitas.

#### Paragraf 5

#### Pemisahan Atau Pemilahan Pergerakan Arus Lalu Lintas



## Pasal 56

Pemisahan pergerakan arus lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 huruf d dapat berupa:

- a. pemisahan pergerakan berdasarkan peruntukan lahan;
- b. pemisahan pergerakan lalu lintas berdasarkan mobilitas; dan/atau
- c. pemisahan pergerakan lalu lintas berdasarkan aksesibilitas.

## Pasal 57

Pemisahan pergerakan berdasarkan peruntukan lahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 56 huruf a dapat berupa:

- a. pada kawasan wisata hanya diperbolehkan pejalan kaki dan/atau kendaraan tidak bermotor; dan/atau
- b. pada kawasan pusat perbelanjaan hanya diperbolehkan angkutan umum dan/atau pejalan kaki.

## Pasal 58

Pemisahan pergerakan lalu lintas berdasarkan mobilitas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 56 huruf b dapat berupa:

- a. memisahkan lajur berdasarkan kecepatan tinggi dengan kecepatan rendah;
- b. pemisahan lalu lintas sepeda motor secara khusus; dan/atau
- c. pemisahan lalu lintas sepeda secara khusus.

## Pasal 59

Pemisahan pergerakan lalu lintas berdasarkan aksesibilitas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 56 huruf c dapat berupa:

- a. pemberian lajur angkutan umum di jalan bebas hambatan;
- b. pemberian waktu hijau khusus pada APILL untuk angkutan umum pada persimpangan; dan/atau
- c. pemberian waktu hijau khusus pada APILL untuk pejalan kaki pada persimpangan.

## Paragraf 6

### Pemaduan Berbagai Moda Angkutan



## Pasal 60

- (1) Pemaduan berbagai moda angkutan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 huruf e merupakan pemaduan berbagai moda angkutan disediakan pada bandar udara, dan/atau stasiun kereta api yang berdekatan dengan ruas jalan yang dilayani angkutan umum.
- (2) Pemaduan berbagai moda angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa penyediaan fasilitas integrasi fisik berupa halte, fasilitas pejalan kaki, dan rambu petunjuk arah.
- (3) Pemaduan berbagai moda angkutan dapat dilengkapi dengan papan informasi yang berisi jadwal kedatangan/keberangkatan berbagai moda.

## Paragraf 7

### Pengendalian Lalu Lintas Pada Persimpangan

## Pasal 61

- (1) Pengendalian lalu lintas pada persimpangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 huruf f berupa:
  - a. pengendalian dengan simpang prioritas;
  - b. pengendalian dengan simpang ber APILL;
  - c. pengendalian dengan simpang ber APILL yang dilengkapi dengan aturan belok kiri langsung;
  - d. pengendalian dengan simpang ber APILL otonom adaptif;
  - e. pengendalian simpang dengan Sistem APILL terkoordinasi (*Area Traffic Control System*);
  - f. pengendalian simpang dengan bundaran;
  - g. pengendalian simpang dengan memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi untuk kepentingan lalu lintas (*Intellegent Transportation System/ITS*);
  - h. pengendalian simpang dengan penerapan marka kotak kuning di persimpangan; dan/atau
  - i. pengendalian simpang dengan penyediaan ruang henti khusus sepeda motor di persimpangan.
- (2) Pengendalian lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimungkinkan juga untuk menerapkan teknik-teknik pengendalian lalu lintas di persimpangan lainnya.



- (3) Teknik-teknik pengendalian lalu lintas di persimpangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) yang akan diterapkan harus memperhatikan kelancaran dan keselamatan lalu lintas serta kebijakan transportasi secara umum.

#### Pasal 62

- (1) Pengendalian dengan simpang prioritas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 61 ayat (1) huruf a dilakukan dengan persyaratan arus lalu lintas dari jalan minor harus lebih kecil dari arus yang berasal dari jalan mayor (utama).
- (2) Pengendalian dengan simpang prioritas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya dilengkapi dengan marka berbentuk tanda dan rambu perintah yang dipasang pada jalan minor.
- (3) Pengendalian dengan simpang prioritas sebagaimana dimaksud pada pasal ayat (1) dan ayat (2) dapat dilengkapi dengan alat bantu pendeteksi dan pemberi peringatan kendaraan.

#### Pasal 63

- (1) Pengendalian dengan simpang ber APILL sebagaimana dimaksud dalam Pasal 61 ayat (1) huruf b dapat dilakukan paling sedikit memenuhi persyaratan:
  - a. volume lalu lintas yang memasuki persimpangan rata-rata di atas 750 (tujuh ratus lima puluh) kendaraan/jam selama 8 (delapan) jam;
  - b. waktu menunggu (*delay*) rata-rata kendaraan di persimpangan di atas 30 (tiga puluh) detik;
  - c. rata-rata jumlah pejalan kaki yang menyeberang di atas 175 (seratus tujuh puluh lima) pejalan kaki/jam selama 8 (delapan) jam/hari; dan
  - d. jumlah kecelakaan di atas 5 (lima) kecelakaan/tahun.
- (2) Pengendalian dengan simpang ber APILL sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya dilengkapi dengan APILL, marka dan rambu peringatan.
- (3) Untuk penyampaian informasi lalu lintas dan sosialisasi ketertiban lalu lintas dan keselamatan kepada pengguna jalan, Pengendalian dengan simpang ber APILL dapat dilengkapi dengan *Display Information System* (DIS).





#### Pasal 64

- (1) Pada persimpangan jalan yang dilengkapi APILL sebagaimana dimaksud dalam Pasal 61 ayat (1) huruf c, pengemudi kendaraan dilarang langsung belok kiri, kecuali ditentukan lain oleh rambu lalu lintas atau APILL.
- (2) Pengendalian dengan simpang ber APILL yang dilengkapi aturan belok kiri langsung sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan paling sedikit memenuhi persyaratan:
  - a. jumlah gerakan belok kiri lebih dari 40 (empat puluh) pergerakan selama periode sibuk; dan
  - b. tersedia lajur khusus untuk kendaraan belok kiri langsung.
- (3) Pengendalian dengan simpang ber APILL yang dilengkapi aturan belok kiri langsung sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya dilengkapi Marka berbentuk tanda, Rambu perintah belok kiri langsung, dan tempat penyeberangan orang.

#### Pasal 65

- (1) Pengendalian dengan simpang ber APILL otonom adaptif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 61 ayat (1) huruf d dapat dilakukan pada:
  - a. persimpangan dengan volume antara kaki simpang sangat bervariasi; dan/atau
  - b. persimpangan yang berada di perkotaan yang tidak memungkinkan untuk dikendalikan dengan Sistem APILL terkoordinasi.
- (2) Pengendalian dengan simpang ber APILL otonom adaptif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit dilengkapi dengan APILL, marka, rambu peringatan, dan alat pendeteksi kendaraan.
- (3) Untuk penyampaian informasi lalu lintas dan sosialisasi ketertiban lalu lintas dan keselamatan kepada pengguna jalan, dapat dilengkapi dengan *Display Information System (DIS)*.

#### Pasal 66

- (1) Pengendalian simpang dengan sistem APILL terkoordinasi atau dikenal dengan *Area Traffic Control System (ATCS)* sebagaimana dimaksud dalam Pasal 61 ayat (1) huruf e dapat dilakukan paling sedikit memenuhi persyaratan:
  - a. jumlah simpang yang dikoordinasikan sekurang-kurangnya 3 (tiga) simpang; dan



- b. jarak antar simpang tidak lebih dari 1 km (satu kilometer).
- (2) Pengendalian dengan simpang dengan sistem APILL terkoordinasi atau dikenal dengan *Area Traffic Control System* (ATCS) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit dilengkapi APILL, marka, rambu, alat pendeteksi kendaraan, jaringan komunikasi dengan kabel dan/atau tanpa kabel serta ruang pusat kendali (*Control Centre Room*).
- (3) Pengendalian dengan simpang dengan sistem APILL terkoordinasi atau dikenal dengan *Area Traffic Control System* (ATCS) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat juga dilengkapi dengan:
- a. kamera pemantau lalu lintas;
  - b. *display information system* (DIS);
  - c. *variable message sign* (VMS);
  - d. alat pendeteksi kendaraan angkutan umum massal berbasis jalan;
  - e. fase pengaturan khusus untuk angkutan umum massal berbasis jalan (*bus priority*); dan/atau
  - f. alat pemantau kecepatan dan volume lalu lintas.

#### Pasal 67

- (1) Pengendalian simpang dengan bundaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 61 ayat (1) huruf f dapat dilakukan paling sedikit memenuhi persyaratan;
- a. volume lalu lintas yang belok kanan diatas 30% (tiga puluh persen) dari volume lalu lintas;
  - b. volume lalu lintas dari masing-masing kaki pendekat relatif sama besar;
  - c. memiliki paling sedikit 4 (empat) kaki persimpangan; dan
  - d. tersedia ruang/lahan yang memadai untuk membangun bundaran lalu lintas.
- (2) Pengendalian simpang dengan bundaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit dilengkapi marka dan rambu.



## Pasal 68

- (1) Pengendalian simpang dengan memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi untuk kepentingan lalu lintas atau yang lebih dikenal dengan *Intellegent Transportation System* (ITS) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 61 ayat (1) huruf g dapat dilakukan pada persimpangan yang telah dilengkapi dengan sistem APILL terkoordinasi (ATCS).
- (2) Pengendalian simpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit dilengkapi dengan alat pemantau/pendeteksi kecepatan dan volume kendaraan serta media informasi lalu lintas untuk pengguna jalan.

## Pasal 69

Pengendalian simpang dengan penerapan marka kotak kuning sebagaimana dimaksud dalam Pasal 61 ayat (1) huruf h dapat ditempatkan di persimpangan dengan syarat:

- a. persimpangan telah diatur dengan APILL otonom adaptif atau sistem APILL terkoordinasi; dan
- b. sekurang-kurangnya tingkat pelayanan simpang C.

## Pasal 70

- (1) Pengendalian persimpangan dengan penyediaan ruang henti khusus sepeda motor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 61 ayat (1) huruf i dapat dilakukan pada persimpangan yang dilengkapi dengan lajur belok kiri langsung.
- (2) Pengendalian persimpangan dengan penyediaan ruang henti khusus sepeda motor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus didahului dengan rekayasa geometrik persimpangan yang memungkinkan tersedianya lajur khusus sepeda motor yang dapat digunakan pengguna sepeda motor untuk menuju ruang henti khusus yang disediakan.
- (3) Pengendalian persimpangan dengan penyediaan ruang henti khusus sepeda motor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dilengkapi dengan marka.
- (4) Pengendalian persimpangan dengan penyediaan ruang henti khusus sepeda motor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memenuhi persyaratan:
  - a. dipasang pada persimpangan yang dilengkapi dengan alat pemberi isyarat lalu lintas; dan



- b. jumlah minimum lajur pada kaki persimpangan minimal 2 (dua).

#### Paragraf 8

#### Pengendalian Lalu Lintas Pada Ruas Jalan

#### Pasal 71

- (1) Pengendalian lalu lintas di ruas jalan meliputi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 huruf g meliputi:
- a. penerapan jalur/lajur pasang surut (*tidal flow*);
  - b. penerapan sistem satu arah (SSA);
  - c. penerapan lajur kendaraan berpenumpang tinggi (*High of Vehicle*);
  - d. pembatasan ruang parkir di ruang milik jalan;
  - e. pengaturan dan pembatasan kecepatan;
  - f. pembatasan jenis kendaraan tertentu;
  - g. pembatasan kendaraan dengan kapasitas tertentu;
  - h. penyediaan fasilitas berputar arah;
  - i. pengendalian ruas dengan memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi untuk kepentingan lalu lintas (*Intellegent transportation system/ ITS*); dan
  - j. pengendalian lalu lintas di ruas pada perlintasan sebidang dengan kereta api.
- (2) Pengendalian lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimungkinkan juga untuk menerapkan teknik-teknik pengendalian lalu lintas di ruas jalan lainnya.
- (3) Teknik-teknik pengendalian lalu lintas di ruas jalan sebagaimana dimaksud pada pasal ayat (1) dan ayat (2) yang akan diterapkan harus memperhatikan kelancaran dan keselamatan lalu lintas serta kebijakan transportasi secara umum.

#### Pasal 72

- (1) Penerapan jalur/lajur pasang surut (*tidal flow*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71 ayat (1) huruf a dilakukan dengan persyaratan, paling sedikit;
- a. diterapkan pada ruas jalan yang memiliki paling sedikit 2 (dua) lajur 2 (dua) arah;



- b. nisbah volume dan kapasitas salah satu arah pada jam puncak melebihi 0,9 (nol koma sembilan);
  - c. perbandingan volume lalu lintas kedua arah sekurang-kurangnya 70:30 (tujuh puluh berbanding tiga puluh) atau sebaliknya; dan
  - d. tidak mengganggu pelayanan angkutan umum.
- (2) Penerapan jalur pasang surut (*tidal flow*) dilakukan umumnya pada jam-jam sibuk tertentu, dimana volume lalu lintas masing-masing arah pada suatu ruas jalan sangat tidak seimbang.
- (3) Penerapan jalur/lajur pasang surut (*tidal flow*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya dilengkapi dengan media informasi, rambu lalu lintas, dan pemisah jalan yang bersifat sementara.
- (4) Penerapan jalur/lajur pasang surut (*tidal flow*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1), untuk kelancaran dan keselamatan berlalu lintas, penerapan jalur/lajur pasang surut harus dijaga oleh petugas dari Perangkat Daerah dan/atau petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.

### Pasal 73

- (1) Penerapan sistem satu arah (SSA) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71 ayat (1) huruf b bertujuan untuk menurunkan tingkat kecelakaan dan meningkatkan kapasitas jalan dengan mengurangi titik konflik.
- (2) Penerapan sistem satu arah (SSA) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan persyaratan, paling sedikit:
- a. terdapat jalan yang sejajar dengan tingkat pelayanan yang setara dengan jalan yang dilakukan pengaturan satu arah yang dapat dipergunakan pengguna jalan untuk arah yang berlawanan; dan
  - b. kondisi lalu lintas pada jalan tersebut memiliki nisbah volume dan kapasitas  $> 0,85$  (lebih besar dari nol koma delapan puluh lima).
- (3) Penerapan sistem satu arah (SSA) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mempertimbangkan antara lain:
- a. pengaruhnya terhadap pelayanan angkutan umum;
  - b. pengaruhnya terhadap distribusi barang; dan
  - c. pengaruhnya terhadap pusat-pusat kegiatan sebagai pembangkit lalu lintas sekitar jalan satu arah.



- (4) Penerapan sistem satu arah (SSA) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya dilengkapi dengan marka jalan dan rambu petunjuk.

#### Pasal 74

- (1) Penerapan lajur kendaraan berpenumpang tinggi (*High of Vehicle*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71 ayat (1) huruf c dilakukan dengan persyaratan, sekurang-kurangnya:
- a. diterapkan pada jam-jam tertentu sesuai dengan kondisi arus lalu lintas; dan
  - b. memiliki minimal 2 (dua) lajur per arah.
- (2) Penerapan lajur kendaraan berpenumpang tinggi (*High of Vehicle*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya dilengkapi dengan marka jalan dan rambu petunjuk.

#### Pasal 75

- (1) Pembatasan ruang parkir di ruang milik jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71 ayat (1) huruf d dapat dilakukan dengan syarat sekurang-kurangnya:
- a. nisbah volume dan kapasitas 0,7 (nol koma tujuh) pada salah satu jalur jalan; dan
  - b. dapat dilalui kendaraan dengan kecepatan rata-rata pada jam puncak kurang dari 30 km/jam (tiga puluh kilometer per jam).
- (2) Pembatasan ruang parkir di ruang milik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya dilengkapi marka jalan berupa larangan parkir dan/atau rambu larangan parkir yang dapat dilengkapi dengan papan tambahan.

#### Pasal 76

- (1) Pengaturan dan pembatasan kecepatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71 ayat (1) huruf e bertujuan untuk menurunkan tingkat kecelakaan dan membantu pengendara dalam memilih kecepatan yang sesuai dengan kondisi jalan dan cuaca serta lingkungan yang ada sehingga diperoleh kondisi lalu lintas yang lebih baik.



- (2) Pengaturan dan pembatasan kecepatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa:
- a. pembatasan kecepatan dengan pemasangan rambu; dan/atau
  - b. pembatasan kecepatan dengan pembatasan fisik.

#### Pasal 77

- (1) Pembatasan jenis kendaraan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71 ayat (1) huruf f dapat berupa:
- a. pembatasan jenis kendaraan tertentu pada waktu jam sibuk; dan/atau
  - b. pembatasan jenis kendaraan tertentu pada jalan tertentu di pusat kota.
- (3) Pembatasan jenis kendaraan tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mempertimbangkan pola pelayanan angkutan penumpang dan/atau angkutan barang.

#### Pasal 78

Pembatasan jenis kendaraan dengan kapasitas dan dimensi tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71 ayat (1) huruf g dapat berupa:

- a. pembatasan kendaraan angkutan barang dengan jumlah berat yang diizinkan tertentu;
- b. pembatasan kendaraan angkutan barang dengan muatan sumbu terberat tertentu; dan/atau
- c. pembatasan kendaraan dengan dimensi tertentu.

#### Pasal 79

- (1) Penyediaan fasilitas berputar arah (*u turn*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71 ayat (1) huruf h dapat diterapkan pada ruas jalan dengan persyaratan sekurang-kurangnya nisbah volume dan kapasitas kurang dari 0,65 (nol koma enam puluh lima).
- (2) Penyediaan fasilitas berputar arah (*u turn*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi ketentuan:
- a. jarak antar bukaan sekurang-kurangnya 2 km (dua kilometer) pada jalan arteri di luar kota dengan lebar median minimal 1 (satu) meter;



- b. jarak antar bukaan sekurang-kurangnya 1 km (satu kilometer) pada jalan arteri di dalam kota dengan lebar median minimal 0,75 (nol koma tujuh puluh lima) meter;
- c. jarak antar bukaan sekurang-kurangnya 800 (delapan ratus) meter pada jalan kolektor di luar kota dengan lebar median minimal 0,75 cm (nol koma tujuh puluh lima); dan/atau
- d. jarak antar bukaan sekurang-kurangnya 500 (lima ratus) meter pada jalan kolektor di dalam kota dengan lebar median minimal 0,50 cm (nol koma lima puluh sentimeter).

#### Pasal 80

- (1) Pengendalian ruas dengan memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi untuk kepentingan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71 ayat (1) huruf i dapat berupa:
  - a. pemasangan peralatan deteksi kendaraan;
  - b. pemasangan kamera pengendali lalu lintas;
  - c. pemasangan informasi perjalanan (*variabel message system/VMS*); dan/atau
  - d. pemasangan peralatan pendeteksi kecepatan dan volume lalu lintas.
- (2) Pengendalian ruas dengan memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi untuk kepentingan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat menjadi bagian dari Sistem APILL Terkoordinasi (ATCS) maupun berdiri sendiri.

#### Pasal 81

- (1) Pengendalian lalu lintas di ruas pada perlintasan sebidang dengan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71 ayat (1) huruf j wajib dilengkapi:
  - a. pemasangan rambu lalu lintas; dan
  - b. pemasangan marka.
- (2) Pengendalian lalu lintas di ruas pada perlintasan sebidang dengan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilengkapi dengan APILL, *variabel message system (VMS)* yang dapat menjadi bagian dari APILL terkoordinasi (ATCS).





Paragraf 9  
Perlindungan Terhadap Lingkungan

Pasal 82

Perlindungan terhadap lingkungan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 huruf h meliputi:

- a. penerapan APILL dengan menggunakan tenaga surya;
- b. penerapan lampu penerangan jalan dengan menggunakan tenaga surya; dan
- c. pembatasan kendaraan berdasarkan emisi gas buang.

Paragraf 10  
Metode Penyelenggaraan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas

Pasal 83

Penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas dapat dilaksanakan dengan dua metode yang meliputi:

- a. penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas berbasis konvensional; dan
- b. penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas berbasis *Word Electric Browser* (WEB).

Bagian Kedua  
Tata Cara Pengajuan Usulan Pelaksanaan Perencanaan dan Perekayasaan  
Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan Nasional Yang Berada  
Ibukota Kabupaten

Pasal 84

- (1) Bupati menyampaikan usulan pelaksanaan perencanaan dan perekayasaan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional yang berada di ibukota kabupaten, kepada Kementerian dengan dilengkapi data dukung paling sedikit sebagai berikut:
  - a. peta ruas jalan;
  - b. kajian kinerja lalu lintas dengan melampirkan sekurang-kurangnya indikator kecepatan rata-rata dan nisbah antara volume dan kapasitas;
  - c. tata letak perlengkapan jalan;
  - d. arah arus lalu lintas; dan
  - e. dampak lalu lintas terhadap jaringan jalan sekitarnya.



BAB V  
PEMBINAAN DAN PENGENDALIAN

Pasal 85

Untuk menjamin agar penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas sesuai dengan maksud dan tujuan penyelenggaraannya, Perangkat Daerah mengadakan pembinaan teknis operasional dan pengendalian terhadap penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas.

Pasal 86

- (1) Perangkat Daerah mengadakan pembinaan teknis operasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 85 melalui kegiatan:
  - a. pemberian arahan dan petunjuk dalam pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas; dan
  - b. pemberian bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat mengenai hak dan kewajiban dalam pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas.
- (2) Pemberian arahan dan petunjuk dalam pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, meliputi:
  - a. tata cara berlalu lintas;
  - b. tata cara menaikkan dan menurunkan penumpang;
  - c. tata cara membongkar dan memuat barang; dan
  - d. tata cara parkir kendaraan.
- (3) Pemberian bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat berupa kegiatan sosialisasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b yang meliputi:
  - a. maksud dan tujuan dilaksanakannya kebijakan lalu lintas;
  - b. hak dan kewajiban masyarakat dalam kebijakan lalu lintas yang diterapkan;
  - c. informasi mengenai pihak-pihak yang terkena kebijakan lalu lintas serta ancaman hukuman bagi pelanggar;
  - d. informasi mengenai bagaimana kebijakan lalu lintas akan diterapkan; dan
  - e. informasi mengenai waktu pelaksanaan dan lokasi penerapan kebijakan lalu lintas.



- (4) Penyampaian bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat dilaksanakan melalui media cetak dan/atau elektronik.

#### Pasal 87

Perangkat Daerah menyelenggarakan pengendalian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 85 melalui kegiatan pemberian tindakan preventif terhadap pelanggar kebijakan gerakan kendaraan untuk berhenti atau parkir di ruang manfaat jalan, kebijakan pembatasan atau larangan untuk jenis kendaraan tertentu, dan pemindahan kendaraan.

### BAB VI

#### PROGRAM KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

#### Pasal 88

- (1) Untuk mewujudkan Keselamatan di jalan, Perangkat Daerah melakukan penyusunan program nasional keselamatan dan angkutan jalan di wilayah Daerah.
- (2) Program nasional keselamatan dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan antara lain melalui:
- cara berkendara dengan selamat;
  - kampanye keselamatan lalu lintas;
  - taman lalu lintas;
  - sekolah mengemudi; dan
  - kemitraan global keselamatan lalu lintas.
- (3) Program nasional keselamatan dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan kepada:
- peserta didik mulai dari jenjang Pendidikan Anak Usia Dini/Taman Kanak-Kanak, pendidikan dasar dan menengah;
  - masyarakat;
  - badan, instansi, lembaga; dan
  - pengguna jalan.

### BAB VII

#### PERAN SERTA MASYARAKAT



## Pasal 89

- (1) Masyarakat berperan serta dalam penyelenggaraan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Daerah.
- (2) Peran serta masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
  - a. pemantauan kebijakan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas;
  - b. pemberian masukan kepada Perangkat Daerah dalam penyempurnaan kebijakan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas;
  - c. pemberian pendapat dan pertimbangan kepada Perangkat Daerah terhadap kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas yang menimbulkan dampak lingkungan; dan
  - d. pemberian dukungan terhadap penyelenggaraan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas.
- (3) Perangkat Daerah mempertimbangkan dan menindaklanjuti masukan, pendapat, dan/atau dukungan yang disampaikan oleh masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (2).

## Pasal 90

Peran serta masyarakat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 89 dapat dilakukan secara perseorangan, kelompok, organisasi profesi, badan usaha, atau organisasi kemasyarakatan lain sesuai dengan prinsip keterbukaan dan kemitraan.

## Pasal 91

Masyarakat berperan serta dalam pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas berupa pemeliharaan sarana dan prasarana jalan, pengembangan disiplin dan etika berlalu lintas, dan berpartisipasi dalam pemeliharaan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

## BAB VIII SISTEM INFORMASI

## Pasal 92

- (1) Perangkat Daerah menyelenggarakan sistem informasi manajemen dan rekayasa lalu lintas Daerah untuk keperluan pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di wilayah Daerah.



- (2) Sistem informasi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
  - a. sub sistem informasi jaringan jalan dan perlengkapannya; dan
  - b. sub sistem informasi lalu lintas.
- (3) Sistem informasi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) disusun terintegrasi dan dimungkinkan dapat diakses oleh masyarakat dan pihak terkait.

## BAB IX KETENTUAN PERALIHAN

### Pasal 93

Pada saat mulai berlakunya Peraturan Daerah ini, perlengkapan jalan yang telah dipasang sebelum ditetapkan Peraturan Daerah ini, masih tetap berlaku sepanjang sesuai dengan kebijakan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana diatur dalam Peraturan Daerah ini.

## BAB X KETENTUAN LAIN-LAIN

### Pasal 94

- (1) Dalam hal terputusnya pelayanan jalan dan/atau tidak tersedianya perlengkapan jalan yang mengakibatkan gangguan kelancaran arus lalu lintas yang berpengaruh terhadap mobilitas orang dan barang secara lokal, Perangkat Daerah dapat melakukan pengaturan lalu lintas sementara yang memanfaatkan jalan nasional dan provinsi.
- (2) Pengaturan lalu lintas sementara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan sampai dengan dibangun atau disediakannya sarana dan/atau perlengkapan jalan oleh instansi yang berwenang.
- (3) Dalam melaksanakan pengaturan lalu lintas sementara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Perangkat Daerah berkoordinasi dengan pejabat sesuai dengan kewenangan status Jalan.

## BAB XI KETENTUAN PENUTUP

### Pasal 95

Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.



Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Daerah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Daerah Kabupaten Sleman.

Ditetapkan di Sleman  
pada tanggal 18 Oktober 2022

BUPATI SLEMAN,

Ttd.

KUSTINI SRI PURNOMO

Diundangkan di Sleman  
pada tanggal 18 Oktober 2022

SEKRETARIS DAERAH  
KABUPATEN SLEMAN,

Ttd.

HARDA KISWAYA

LEMBARAN DAERAH KABUPATEN SLEMAN TAHUN 2022 NOMOR 6

NOREG PERATURAN DAERAH KABUPATEN SLEMAN, DAERAH ISTIMEWA  
YOGYAKARTA: ( 6 , 29/2022)



PENJELASAN  
ATAS  
PERATURAN DAERAH KABUPATEN SLEMAN  
NOMOR 6 TAHUN 2022

TENTANG

PENYELENGGARAAN MANAJEMEN DAN REKAYASA LALU LINTAS

I. UMUM

Transportasi merupakan salah satu sarana dalam mendukung perekonomian, membuka akses ke daerah terpencil memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa serta mempengaruhi semua aspek kehidupan masyarakat yang dilaksanakan melalui penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

Menyadari peran penting tersebut maka penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan, keselamatan, keamanan, efektif, dan efisien.

Kabupaten Sleman yang merupakan kota pelajar, banyak berdiri sarana perdagangan baik di kalurahan maupun di perkotaan, sebagai tujuan wisata dan dilewati dengan jalan nasional yang menghubungkan antar provinsi tentunya akan menambah permasalahan lalu lintas apabila tidak dilakukan pengaturan dan pengendalian terhadap sistem transportasi dengan baik .

Dalam upaya pengaturan dan pengendalian lalu lintas pada lokasi tersebut maka dibutuhkan pedoman aturan sebagai bahan acuan dalam mengambil kebijakan dalam penyelenggaraan lalu lintas di wilayah Kabupaten Sleman.

Pedoman aturan tersebut harus bisa menjamin dan mewujudkan sistem transportasi yang dapat mengakomodir setiap permasalahan lalu lintas sehingga tercipta tercipta keamanan, kelancaran, keselamatan dan ketertiban dalam berlalu lintas.

Bentuk pedoman dalam penyelenggaraan lalu lintas dimaksud adalah Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas yang merupakan serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan



dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

Berdasarkan hal tersebut diatas perlu menetapkan Peraturan Daerah Kabupaten Sleman tentang Penyelenggaraan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas.

## II. PASAL DEMI PASAL

Pasal 1

Cukup jelas.

Pasal 2

Cukup jelas.

Pasal 3

Cukup jelas.

Pasal 4

Cukup jelas.

Pasal 5

Cukup jelas.

Pasal 6

Cukup jelas.

Pasal 7

Cukup jelas.

Pasal 8

Cukup jelas.

Pasal 9

Cukup jelas.

Pasal 10

Cukup jelas.

Pasal 11

Cukup jelas.

Pasal 12

Cukup jelas.

Pasal 13

Cukup jelas.

Pasal 14

Ayat (1)

Pengumpulan data, analisis dan evaluasi dilakukan terkait dengan jalan dan bagian jalan yang dipergunakan untuk lalu lintas kendaraan dan orang.





Ayat (2)

Huruf a

Yang dimaksud dengan “ruang manfaat jalan” adalah bagian jalan yang dipergunakan untuk lalu lintas kendaraan dan orang yang terdiri dari badan yang meliputi jalur lalu lintas dan bahu jalan, saluran tepi dan ambang pengaman. Penghitungan tinggi ruang bebas bagi jalan arteri dan jalan kolektor paling rendah 5 (lima) meter diukur dari permukaan jalan tertinggi dan kedalaman ruang bebas bagi jalan arteri dan jalan kolektor paling rendah 1,5 (satu koma lima) meter diukur dari permukaan jalan terendah.

Huruf b

Cukup jelas.

Pasal 15

Cukup jelas.

Pasal 16

Cukup jelas.

Pasal 17

Cukup jelas.

Pasal 18

Cukup jelas.

Pasal 19

Cukup jelas.

Pasal 20

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Cukup jelas.

Huruf e

Angka 1

Yang dimaksud dengan “jalan antar kota” adalah jalan yang berada dalam sistem jaringan jalan primer



yang berupa sistem jaringan jalan yang menghubungkan antar kawasan perkotaan, yang diatur secara berjenjang sesuai dengan peran perkotaan yang dihubungkannya.

Angka 2

Cukup jelas.

Angka 3

Cukup jelas.

Huruf f

Cukup jelas.

Pasal 21

Cukup jelas.

Pasal 22

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Huruf a

Jalan Arteri Primer adalah jalan yang menghubungkan secara berdaya guna antar pusat kegiatan nasional atau antar pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan wilayah.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Cukup jelas.

Ayat (3)

Huruf a

Jalan Arteri Sekunder adalah jalan yang menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu, kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu, atau kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Cukup jelas.



Huruf d

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 23

Cukup jelas.

Pasal 24

Cukup jelas.

Pasal 25

Cukup jelas.

Pasal 26

Ayat (1)

Cukup Jelas.

Ayat (2)

Keanggotaan forum dapat terdiri atas:

- a. Bupati;
- b. Kepala Kepolisian Resor;
- c. Badan Usaha Milik Negara dan/atau Badan Usaha Milik Daerah yang kegiatan usahanya di bidang lalu lintas dan angkutan jalan;
- d. asosiasi perusahaan angkutan umum di Daerah;
- e. perwakilan perguruan tinggi;
- f. tenaga ahli di bidang lalu lintas dan angkutan jalan;
- g. lembaga swadaya masyarakat yang aktivitasnya di bidang lalu lintas dan angkutan jalan; dan
- h. pemerhati lalu lintas dan angkutan jalan di Daerah.

Ayat (3)

Cukup Jelas.

Pasal 27

Cukup jelas.

Pasal 28

Cukup jelas.

Pasal 29

Cukup jelas.

Pasal 30

Cukup jelas.



Pasal 31

Cukup jelas.

Pasal 32

Cukup jelas.

Pasal 33

Cukup jelas.

Pasal 34

Cukup jelas.

Pasal 35

Cukup jelas.

Pasal 36

Cukup jelas.

Pasal 37

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Yang dimaksud dengan “peralatan pendukung yang memadai dengan standar minimal Standar Nasional Indonesia” adalah peralatan yang digunakan untuk perbaikan dan pemeliharaan yang telah memenuhi Standar Nasional Indonesia atau setara dengan Standar Nasional Indonesia misal mobil *skylift* untuk perawatan APILL, aplikator marka, cutting stiker, cutting plat, retroreflektor meter (untuk rambu dan marka), dan lain-lain.

Pasal 38

Huruf a

Yang dimaksud dengan “bertanggung jawab memperbaiki perlengkapan jalan seperti kondisi semula” adalah apabila sudah dilaksanakan, Perangkat Daerah dapat mengeluarkan surat/keterangan yang menjelaskan telah dilakukan



penyelesaian perbaikan perlengkapan jalan oleh pelaku atau orang yang terlibat dalam kecelakaan.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “mengembalikan perlengkapan jalan seperti kondisi semula” adalah apabila sudah dilaksanakan, Perangkat Daerah dapat mengeluarkan surat/keterangan yang menjelaskan telah dilakukan penyelesaian perbaikan perlengkapan jalan oleh pelaku atau orang yang terlibat dalam perbuatan melawan hukum.

Pasal 39

Cukup jelas.

Pasal 40

Cukup jelas.

Pasal 41

Cukup jelas.

Pasal 42

Cukup jelas.

Pasal 43

Cukup jelas.

Pasal 44

Cukup jelas.

Pasal 45

Cukup jelas.

Pasal 46

Cukup jelas.

Pasal 47

Cukup jelas.

Pasal 48

Cukup jelas.

Pasal 49

Cukup jelas.

Pasal 50

Cukup jelas.

Pasal 51

Cukup jelas.



Pasal 52

Ayat (1)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “fasilitas penyeberangan” adalah:

- a. tempat penyeberangan yang berada di permukaan jalan yang dilengkapi dengan rambu dan marka serta dapat dilengkapi dengan APILL khusus untuk pejalan kaki (*pelican crossing*);
- b. jembatan penyeberangan orang; dan /atau
- c. terowongan penyeberangan orang.

Penyediaan fasilitas pejalan kaki harus disediakan pada:

- a. ruas jalan pada pusat perdagangan, perbelanjaan, pendidikan, wisata, fasilitas kesehatan, dan sekitar tempat ibadah;
- b. ruas jalan yang dilalui angkutan umum di kawasan perkotaan;
- c. dari kawasan perumahan menuju halte angkutan umum terdekat di kawasan perkotaan.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 53

Cukup jelas.

Pasal 54

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “fasilitas perlengkapan jalan” adalah marka jalan, rambu lalu lintas, dan alat pengaman pemakai jalan.



Ayat (3)

Yang dimaksud dengan “kondisi tertentu” adalah terdapat pengguna jalan penyandang disabilitas dan nisbah antara volume dan kapasitas diatas 0,7 (nol koma tujuh).

Pasal 55

Cukup jelas.

Pasal 56

Cukup jelas.

Pasal 57

Cukup jelas.

Pasal 58

Cukup jelas.

Pasal 59

Cukup jelas.

Pasal 60

Cukup jelas.

Pasal 61

Cukup jelas.

Pasal 62

Cukup jelas.

Pasal 63

Cukup jelas.

Pasal 64

Cukup jelas.

Pasal 65

Cukup jelas.

Pasal 66

Cukup jelas.

Pasal 67

Cukup jelas.

Pasal 68

Cukup jelas.

Pasal 69

Cukup jelas.

Pasal 70

Cukup jelas.



Pasal 71

Cukup jelas.

Pasal 72

Cukup jelas.

Pasal 73

Cukup jelas.

Pasal 74

Cukup jelas.

Pasal 75

Cukup jelas.

Pasal 76

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “pembatasan fisik” adalah *speed table*, *speed hump* dan *speed bump*.

*Speed Table* adalah alat pembatas kecepatan yang digunakan pada jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan serta tempat penyeberangan jalan (*raised crossing/raised intersection*) dengan kecepatan operasional di bawah 40 (empat puluh) kilometer per jam.

*Speed Hump* adalah alat pembatas kecepatan yang digunakan hanya pada jalan lokal dan jalan lingkungan dengan kecepatan operasional di bawah 20 (dua puluh) kilometer per jam.

*Speed Bump* adalah alat pembatas kecepatan yang digunakan hanya pada area parkir, jalan privat, atau jalan lingkungan terbatas dengan kecepatan operasional di bawah 10 (sepuluh) kilometer per jam.

Pasal 77

Cukup jelas.

Pasal 78

Cukup jelas.





Pasal 79

Cukup jelas.

Pasal 80

Cukup jelas.

Pasal 81

Cukup jelas.

Pasal 82

Cukup jelas.

Pasal 83

Huruf a

Yang dimaksud dengan “Penyelenggaraan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas berbasis konvensional” adalah penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas yang rekayasa lalu lintasnya menggunakan perlengkapan jalan yang mempunyai bentuk fisik.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “Penyelenggaraan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas berbasis “WEB” adalah penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas yang rekayasa lalu lintasnya menggunakan perlengkapan jalan yang tidak mempunyai bentuk fisik (berbentuk aplikasi), antara lain memberikan petunjuk lokasi-lokasi penting (jalur pariwisata, Palang Merah Indonesia, rumah sakit dan pemadam kebakaran) dan lain-lain.

Pasal 84

Cukup jelas.

Pasal 85

Cukup jelas.

Pasal 86

Cukup jelas.

Pasal 87

Cukup jelas.

Pasal 88

Cukup jelas.

Pasal 89

Cukup jelas.



Pasal 90

Cukup jelas.

Pasal 91

Cukup jelas.

Pasal 92

Cukup jelas.

Pasal 93

Cukup jelas.

Pasal 94

Cukup jelas.

Pasal 95

Cukup jelas.

TAMBAHAN LEMBARAN DAERAH KABUPATEN SLEMAN NOMOR 191

