



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 96 TAHUN 2015**

TENTANG

**PEDOMAN PELAKSANAAN KEGIATAN
MANAJEMEN DAN REKAYASA LALU LINTAS**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : bahwa untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4444);
2. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
3. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Republik Indonesia Nomor 5587);
4. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4655);
5. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5221);

6. Peraturan . . .

6. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5468);
7. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 8);
8. Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 8);
9. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 68 Tahun 2013 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 1113);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PEDOMAN PELAKSANAAN KEGIATAN MANAJEMEN DAN REKAYASA LALU LINTAS.

Pasal 1

- (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) Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi kegiatan:
 - a. perencanaan;
 - b. pengaturan;
 - c. perekayasaan;
 - d. pemberdayaan; dan
 - e. pengawasan.
- (3) Kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) merupakan tanggung jawab:
 - a. menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan untuk jalan nasional;

b. Menteri . . .

- b. menteri yang bertanggung jawab di bidang jalan untuk jalan nasional;
 - c. Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk jalan nasional, provinsi, kabupaten/kota dan desa;
 - d. gubernur untuk jalan provinsi;
 - e. bupati untuk jalan kabupaten dan jalan desa; dan
 - f. walikota untuk jalan kota.
- (4) Pelaksanaan kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan oleh pejabat dan petugas yang mempunyai kompetensi di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas.

Pasal 2

- (1) Ruang lingkup pengaturan dalam Peraturan Menteri ini meliputi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas yang menjadi kewenangan instansi yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.
- (2) Instansi yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yaitu:
- a. menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan untuk jalan nasional;
 - b. gubernur untuk jalan provinsi;
 - c. bupati untuk jalan kabupaten dan jalan desa; dan
 - d. walikota untuk jalan kota.

Pasal 3

- (1) Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 ayat (2) dilaksanakan sesuai dengan Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas.
- (2) Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tercantum dalam Lampiran I yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

Pasal 4

- (1) Manajemen dan rekayasa lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 dilakukan dengan cara:

a. penetapan . . .

- a. penetapan prioritas angkutan massal;
 - 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.
- (2) Tata cara pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tercantum dalam Lampiran II yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

Pasal 5

- (1) Pelaksanaan kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di jalan nasional yang berada di kota dan ibukota kabupaten dapat dilakukan oleh bupati/walikota setelah mendapat persetujuan Direktur Jenderal Perhubungan Darat.
- (2) Pelaksanaan kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di jalan nasional yang berada di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta dapat dilakukan oleh gubernur setelah mendapat persetujuan Direktur Jenderal Perhubungan Darat.
- (3) Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) yaitu kegiatan perencanaan dan perekayasaan.
- (4) Tata cara pemberian persetujuan dan format surat permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tercantum dalam Lampiran III yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

Pasal 6

Direktur Jenderal Perhubungan Darat melakukan pembinaan teknis atas pelaksanaan Peraturan Menteri ini.

Pasal 7

Pada saat Peraturan ini mulai berlaku, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2006 tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Di Jalan dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 8 . . .

Pasal 8

Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 3 Juni 2015

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

IGNASIUS JONAN

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 5 Juni 2015

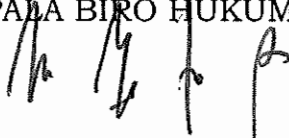
MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

YASONNA H. LAOLY

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2015 NOMOR 834

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN



SRI LESTARI RAHAYU
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19620620 198903 2 001

LAMPIRAN I
PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 96 TAHUN 2015
TENTANG
PEDOMAN PELAKSANAAN KEGIATAN MANAJEMEN DAN
REKAYASA LALU LINTAS

PEDOMAN PELAKSANAAN KEGIATAN
MANAJEMEN DAN REKAYASA LALU LINTAS

BAB I KETENTUAN UMUM

- A. Maksud dan Tujuan
- B. Definisi
- C. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas
- D. Penerapan Pedoman

BAB II PERENCANAAN

BAB III PENGATURAN

BAB IV PEREKAYASAAN

BAB V PEMBERDAYAAN

BAB VI PENGAWASAN

BAB I

KETENTUAN UMUM

1. Maksud dan Tujuan

Pedoman pelaksanaan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas dimaksudkan untuk memberikan acuan bagi pejabat dan petugas yang mempunyai kompetensi di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas, baik di pusat maupun di daerah, untuk melaksanakan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas.

Tujuan penyusunan pedoman pelaksanaan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas adalah untuk mewujudkan optimalisasi penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.

Optimalisasi penggunaan jaringan jalan dan gerakan Lalu Lintas dilakukan dengan memaksimalkan penggunaan kapasitas ruang lalu lintas melalui:

- a. penetapan kebijakan penggunaan jaringan Jalan;
- b. penetapan kebijakan gerakan lalu lintas pada jaringan jalan tertentu; dan
- c. optimalisasi operasional rekayasa lalu lintas dalam rangka meningkatkan ketertiban, kelancaran, dan efektivitas penegakan hukum.

2. Definisi

- a. 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.
- b. Keamanan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas.
- c. Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.
- d. Ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap pengguna jalan.
- e. Kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di jalan.
- f. Jaringan jalan adalah satu kesatuan jaringan yang terdiri atas sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder yang terjalin dalam hubungan hierarkis.

- g. 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.
- h. Tingkat pelayanan adalah ukuran kuantitatif dan kualitatif yang menggambarkan kondisi operasional lalu lintas.
- i. Jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.
- f. Volume lalu lintas adalah jumlah kendaraan yang melewati suatu titik tertentu pada ruas jalan persatuan waktu, dinyatakan dalam kendaraan per jam atau satuan mobil penumpang per jam.
- g. Kapasitas jalan adalah kemampuan ruas jalan untuk menampung volume lalu lintas ideal persatuan waktu, dinyatakan dalam kendaraan perjam atau satuan mobil penumpang per jam.
- h. Nisbah volume dan kapasitas adalah perbandingan antara volume lalu lintas dengan kapasitas jalan.
- i. Kecepatan adalah kemampuan untuk menempuh jarak tertentu dalam satuan waktu, dinyatakan dalam kilometer per jam.
- j. Tundaan lalu lintas adalah waktu tambahan yang diperlukan untuk melewati persimpangan dibandingkan dengan situasi tanpa persimpangan.

3. Penerapan Pedoman

Pedoman ini menjadi panduan bagi pejabat, dan petugas yang mempunyai kompetensi di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas pemerintah di pusat dan daerah dalam melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas.

BAB II

PERENCANAAN

Perencanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas meliputi:

1. identifikasi masalah lalu lintas;
2. inventarisasi dan analisis situasi arus lalu lintas;
3. inventarisasi dan analisis kebutuhan angkutan orang dan barang;
4. inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung jalan;
5. inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung kendaraan;
6. inventarisasi dan analisis dampak lalu lintas;
7. penetapan tingkat pelayanan; dan
8. penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas.

Dari kedelapan kegiatan pada proses perencanaan di atas, paling sedikit ada 5 (lima) kegiatan yang wajib dilakukan, yaitu:

1. identifikasi masalah lalu lintas;
2. inventarisasi dan analisis situasi arus lalu lintas;
3. inventarisasi dan analisis ketersediaan dan daya tampung jalan;
4. penetapan tingkat pelayanan; serta
5. penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas.

Sedangkan kegiatan inventarisasi dan analisis kebutuhan angkutan orang dan barang, inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung kendaraan serta inventarisasi dan analisis dampak lalu lintas menjadi bahan yang dapat dipertimbangkan dalam proses perencanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas.

Perencanaan dalam manajemen dan rekayasa lalu lintas yang dilakukan oleh gubernur, bupati, atau walikota dilaksanakan setelah mendapatkan rekomendasi dari Menteri Perhubungan yang memuat pertimbangan sesuai dengan kewenangannya.

Perencanaan dalam manajemen dan rekayasa lalu lintas oleh gubernur dilakukan setelah berkoordinasi dengan pemerintah provinsi yang berbatasan.

Perencanaan dalam manajemen dan rekayasa lalu lintas oleh bupati atau walikota dilakukan setelah berkoordinasi dengan pemerintah kabupaten/kota yang berbatasan.

A. Identifikasi Masalah Lalu Lintas

Identifikasi masalah lalu lintas bertujuan untuk mengetahui keadaan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.

Identifikasi masalah lalu lintas meliputi:

1. penggunaan ruang jalan;
2. kapasitas jalan;
3. tata guna lahan pinggir jalan;
4. perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan;
5. pengaturan lalu lintas;
6. kinerja lalu lintas; dan/atau
7. lokasi potensi kecelakaan dan kemacetan lalu lintas.

Identifikasi masalah lalu lintas diperoleh berdasarkan:

1. pengamatan lapangan;
2. masukan/laporan dari instansi terkait atau masyarakat; dan/atau
3. data historis terkait dengan permasalahan lalu lintas.
 - a. Pengamatan lapangan dapat dilakukan dengan cara:
 - 1) visual; atau
 - 2) menggunakan peralatan teknis, misalnya kamera dan peralatan lainnya.
 - b. Masukan/laporan dari instansi terkait atau masyarakat disampaikan langsung secara tertulis ke instansi yang bertanggungjawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.
 - c. Data historis dapat berupa:
 - 1) laporan Pemerintah;
 - 2) hasil kajian dari Pemerintah atau swasta;
 - 3) data statistik; atau
 - 4) data spasial dari media elektronik maupun non elektronik.

B. Inventarisasi Dan Analisis Situasi Arus Lalu Lintas

Inventarisasi dan analisis situasi arus lalu lintas bertujuan untuk mengetahui situasi arus lalu lintas dari aspek kondisi jalan, perlengkapan jalan, dan budaya pengguna jalan.

Inventarisasi dan analisis situasi lalu lintas meliputi:

1. volume lalu lintas;
2. komposisi lalu lintas;
3. variasi lalu lintas;
4. distribusi arah;
5. pengaturan arus lalu lintas;

6. kecepatan dan tundaan lalu lintas;
7. kinerja perlengkapan jalan, dan;
8. perkiraan volume lalu lintas yang akan datang.

a. Volume lalu lintas

Volume lalu lintas dilakukan untuk mengetahui jumlah kendaraan dan/atau pejalan kaki pada ruas jalan dan/atau persimpangan selama satu interval waktu tertentu.

Volume lalu lintas pada ruas jalan per satuan waktu, yang dikenal dalam perencanaan lalu lintas adalah Lalu Lintas Harian Rata-Rata Tahunan (LHRT) dan Volume Jam Perencanaan (VJP).

1) Lalu Lintas Harian Rata-Rata Tahunan (LHRT).

Lalu lintas Harian Rata-Rata Tahunan (LHRT) merupakan arus lalu lintas dalam setahun dibagi jumlah hari dalam satu tahun (365 hari), sehingga Lalu lintas Harian Rata-Rata Tahunan (LHRT) dinyatakan dalam satuan mobil penumpang (smp)/hari.

Secara umum ada 2 (dua) tahap yang perlu dilakukan untuk menentukan Lalu lintas Harian Rata-Rata Tahunan (LHRT), yaitu:

- a) pencacahan volume lalu lintas yang sifatnya menyeluruh selama satu tahun untuk menentukan arus lalu lintas rata-rata harian dan faktor variasi harian dan bulanan. Pencacahan volume lalu lintas harus dilakukan paling sedikit 4 (empat) kali dalam 1 (satu) tahun, dan lebih baik jika dilakukan setiap 1 (satu) bulan sekali. Pencacahan volume lalu lintas selama 7 (tujuh) hari direkomendasikan untuk memperkecil variasi;
- b) pencacahan volume lalu lintas lanjutan dapat dilakukan untuk tahun selanjutnya dengan frekuensi yang lebih sedikit dan/atau untuk periode waktu yang lebih pendek. Pencacahan volume lalu lintas lanjutan ini dapat dikonversikan menjadi Lalu lintas Harian Rata-Rata Tahunan (LHRT) dengan menggunakan faktor variasi.

Pencacahan volume lalu lintas lanjutan direkomendasikan dilakukan selama 7 (tujuh) hari, dan paling sedikit 2 (dua) hari. Jika hasil dari pencacahan volume lalu lintas selama 2 (dua) hari sulit untuk dianalisis, maka pencacahan lalu lintas harus dilakukan kembali.

2) Volume Jam Perencanaan (*design hourly volume*) - VJP

Volume jam perencanaan (*design hourly volume*) merupakan besaran yang dipergunakan dalam perancangan bagian-bagian dalam jaringan jalan. Satuan yang biasa digunakan adalah smp/jam.

Sepanjang tahun akan terdapat 1 (satu) jam dimana volume lalu lintas adalah yang tertinggi. Volume lalu lintas tertinggi ini yang dijadikan sebagai volume jam perencanaan. Volume Jam Perencanaan (VJP) adalah 9% LHRT untuk jalan kota dan 11% LHRT untuk jalan antar kota.

b Komposisi Lalu Lintas

Komposisi lalu lintas dalam hal ini lebih dikenal dengan klasifikasi kendaraan. Klasifikasi kendaraan sangat tergantung pada tujuan dari suatu survei yang dilakukan. Klasifikasi kendaraan meliputi:

- 1) klasifikasi kendaraan berdasarkan berat kendaraan, terutama beban sumbu, umumnya dilakukan untuk hal-hal yang berhubungan dengan desain konstruksi perkerasan dan penanganan jalan;
- 2) klasifikasi kendaraan berdasarkan dimensi kendaraan umumnya dilakukan untuk menentukan lebar lajur dan radius putar;
- 3) klasifikasi kendaraan berdasarkan kendaraan pribadi dan kendaraan umum, umumnya dilakukan untuk menentukan skema manajemen pembatasan yang akan dilakukan;
- 4) klasifikasi kendaraan berdasarkan kendaraan bermotor, kendaraan tidak bermotor dan pejalan kaki, umumnya dilakukan untuk menentukan teknik-teknik optimasi penggunaan ruang jalan dan keselamatan pejalan kaki.

c Variasi Lalu Lintas

Variasi lalu lintas diperoleh dari hasil perhitungan volume lalu lintas pada beberapa satuan waktu. Satuan waktu yang digunakan dapat dalam bentuk satuan waktu jam, satuan waktu harian, dan satuan waktu bulanan.

1) variasi jam-an:

Volume lalu lintas umumnya rendah pada malam hari, tetapi meningkat secara cepat pada pagi hari dan sore hari. Volume jam sibuk biasanya terjadi di jalan perkotaan pada saat orang melakukan perjalanan ke/dari tempat kerja atau sekolah. Volume jam sibuk pada jalan antar kota lebih sulit untuk diperkirakan.

2) variasi harian:

Volume lalu lintas bervariasi sesuai dengan hari dalam seminggu. Alasan utama terjadinya variasi harian adalah karena adanya hari minggu, hari libur, hari keagamaan, hari 'pasar', dan siklus perjalanan angkutan barang.

3) variasi bulanan:

Variasi lalu lintas bulanan sangat dipengaruhi oleh perbedaan musim dan perbedaan liburan.

d Distribusi Arah

Distribusi arah lalu lintas terdiri dari:

1) distribusi lalu lintas pada ruas jalan:

Distribusi lalu lintas pada ruas jalan diperoleh dari hasil perhitungan volume lalu lintas pada satuan waktu per arah lalu lintas. Distribusi arah dihitung pada suatu ruas jalan yang menerapkan arus lalu lintas 2 (dua) arah.

2) distribusi lalu lintas pada persimpangan:

Distribusi lalu lintas pada persimpangan diperoleh dari hasil perhitungan volume lalu lintas pada satuan waktu sesuai arah gerak pada cabang persimpangan/kaki persimpangan misalnya volume lalu lintas untuk arah belok kiri, arah lurus dan arah belok kanan.

e Pengaturan Arus Lalu Lintas

Pengaturan arus lalu lintas yang dimaksud dalam hal ini adalah pengaturan arus lalu lintas yang telah ada dan tetap berlaku pada saat inventarisasi dan analisis situasi lalu lintas dilakukan.

Pengaturan arus lalu lintas meliputi pengaturan arus lalu lintas di ruas jalan dan pengaturan arus lalu lintas di persimpangan.

f Kecepatan Lalu Lintas

Kecepatan lalu lintas dapat diukur sebagai:

1) kecepatan setempat (*spot speed*) :

Kecepatan setempat (*spot speed*) adalah kecepatan sesaat di lokasi tertentu pada suatu ruas jalan. Terdapat 2 (dua) jenis kecepatan rata-rata setempat (*mean spot speed*), yaitu:

- a) kecepatan rata-rata waktu (*time mean speed*) yang merupakan rata-rata aritmatik kecepatan kendaraan yang melintasi suatu titik selama rentang waktu tertentu;
- b) kecepatan rata-rata ruang (*space mean speed*) yang merupakan rata-rata aritmatik kecepatan kendaraan yang berada pada rentang jarak tertentu pada waktu tertentu.

1) kecepatan tempuh (*travel speed*) :

Kecepatan tempuh (*travel speed*) merupakan kecepatan rata-rata (km/jam) arus lalu-lintas dihitung dari panjang jalan dibagi waktu tempuh rata-rata kendaraan yang melalui segmen jalan. Waktu tempuh rata-rata yang digunakan kendaraan menempuh segmen jalan dengan panjang tertentu, termasuk semua tundaan waktu berhenti (detik) atau jam. Waktu tempuh tidak termasuk berhenti untuk istirahat dan perbaikan kendaraan.

2) kecepatan arus bebas (*free flow speed*) :

Kecepatan arus bebas (*free flow speed*) merupakan kecepatan rata-rata teoritis (km/jam) lalu-lintas pada kerapatan = 0, yaitu tidak ada kendaraan yang lewat. Kecepatan arus bebas (*free flow speed*) juga diartikan sebagai kecepatan (km/jam) kendaraan yang tidak dipengaruhi oleh kendaraan lain (yaitu kecepatan dimana pengemudi merasakan perjalanan yang nyaman, dalam kondisi geometrik, lingkungan dan pengaturan lalu-lintas yang ada, pada segmen jalan dimana tidak ada kendaraan yang lain).

g Tundaan (*Delay*)

Tundaan diperhitungkan pada simpang yang dilengkapi APILL dan simpang yang tidak dilengkapi APILL (simpang prioritas).

1) Tundaan pada simpang ber APILL.

Tundaan lalu lintas pada simpang ber APILL meliputi:

- a) tundaan lalu lintas (*delay traffic*) merupakan waktu menunggu yang disebabkan interaksi lalu-lintas dengan gerakan lalu-lintas yang bertentangan;
- b) tundaan geometrik (*delay geometric*) merupakan waktu menunggu yang disebabkan oleh perlambatan dan percepatan kendaraan yang membelok disimpangan dan/atau yang terhenti oleh lampu merah.

- 2) Tundaan pada simpang yang tidak dilengkapi dengan APILL (simpang prioritas).

Tundaan lalu lintas pada simpang yang tidak dilengkapi dengan APILL (simpang prioritas) meliputi:

- a) tundaan lalu lintas (*delay traffic*) merupakan waktu menunggu yang disebabkan interaksi lalu-lintas dengan lalu lintas yang berkonflik.

Tundaan lalu lintas terdiri dari tundaan lalu-lintas jalan-utama yaitu tundaan lalu-lintas rata-rata semua kendaraan bermotor yang masuk persimpangan dari jalan-utama, serta tundaan lalu-lintas jalan minor yaitu tundaan lalu-lintas rata-rata semua kendaraan bermotor yang masuk persimpangan dari jalan minor.

- b) tundaan geometrik (*delay geometric*) merupakan waktu menunggu yang disebabkan oleh perlambatan dan percepatan lalu-lintas yang terganggu dan yang tidak terganggu.

h Kinerja Perlengkapan Jalan

Perlengkapan jalan yang dimaksud dalam hal ini adalah perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan, meliputi:

- 1) alat pemberi isyarat lalu lintas;
- 2) rambu lalu lintas;
- 3) marka jalan;
- 4) alat penerangan jalan;
- 5) alat pengendali pemakai jalan, terdiri atas alat pembatas kecepatan, dan alat pembatas tinggi dan lebar kendaraan;
- 6) alat pengaman pemakai jalan, terdiri atas pagar pengaman, cermin tikungan, tanda patok tikungan (*delineator*), pulau-pulau lalu lintas dan pita penghaduh;
- 7) 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
- 8) fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, meliputi trotoar, lajur sepeda, tempat penyeberangan Pejalan Kaki, Halte dan/atau fasilitas khusus bagi penyandang cacat dan manusia usia lanjut.

Kinerja perlengkapan jalan meliputi:

- a) keberadaan (ada/tidak ada);
- b) lokasi (tepat/tidak tepat);
- c) kondisi (baik/rusak);
- d) fungsi (berguna/tidak berguna).

i Perkiraan Volume Lalu Lintas

Perkiraan volume lalu lintas yang akan datang merupakan perkiraan volume lalu lintas pada ruas jalan dalam jangka waktu 1 (satu) tahun atau beberapa tahun sesuai tahun perencanaan. Perkiraan volume lalu lintas dilakukan melalui:

- 1) kecenderungan dari data historis;
- 2) menyusun model simulasi lalu lintas.

Perkiraan volume lalu lintas dilakukan dengan 2 cara, yaitu:

- 1) perkiraan volume lalu lintas apabila tidak dilakukan skema penanganan manajemen dan rekayasa lalu lintas (*do nothing*); dan
- 2) perkiraan volume lalu lintas apabila dilakukan skema penanganan manajemen dan rekayasa lalu lintas (*do something*).

C. Inventarisasi Dan Analisis Ketersediaan Dan Daya Tampung Jalan

Inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung jalan bertujuan untuk mengetahui dan memperkirakan kemampuan daya tampung jalan untuk menampung lalu lintas kendaraan.

Dalam inventarisasi ini dikumpulkan data-data yang terkait dengan jalan dan bagian-bagian jalan yang dipergunakan untuk lalu lintas kendaraan dan orang, yaitu ruang manfaat jalan (Rumaja) dengan tinggi ruang bebas bagi jalan arteri dan jalan kolektor paling rendah 5 (lima) meter dan kedalaman ruang bebas bagi jalan arteri dan jalan kolektor paling rendah 1,5 (satu koma lima) meter.

Ruang manfaat jalan dalam hal ini terdiri dari:

1. badan jalan yang meliputi jalur lalu lintas dan bahu jalan;
2. saluran tepi; dan
3. ambang pengaman.

Ruang manfaat jalan hanya diperuntukkan bagi median, perkerasan jalan, jalur pemisah, bahu jalan, saluran tepi jalan, trotoar, lereng, ambang pengaman, timbunan dan galian, gorong-gorong, perlengkapan jalan, dan bangunan pelengkap lainnya.

D. Penetapan Tingkat Pelayanan Yang Diinginkan

Penetapan tingkat pelayanan bertujuan untuk menetapkan tingkat pelayanan pada suatu ruas jalan dan/atau persimpangan.

Tingkat pelayanan harus memenuhi indikator:

1. rasio antara volume dan kapasitas jalan;
2. kecepatan yang merupakan kecepatan batas atas dan kecepatan batas bawah yang ditetapkan berdasarkan kondisi daerah.
3. waktu perjalanan;
4. kebebasan bergerak;
5. keamanan;
6. keselamatan;
7. ketertiban;
8. kelancaran; dan
9. penilaian pengemudi terhadap kondisi arus lalu lintas.

Tingkat pelayanan, meliputi:

1. tingkat pelayanan pada ruas;
2. tingkat pelayanan pada persimpangan.

a. Tingkat Pelayanan Pada Ruas.

Tingkat pelayanan pada ruas jalan diklasifikasikan atas:

- 1) tingkat pelayanan A, dengan kondisi:
 - a) arus bebas dengan volume lalu lintas rendah dan kecepatan sekurang-kurangnya 80 (delapan puluh) kilometer per jam;
 - b) kepadatan lalu lintas sangat rendah;
 - c) pengemudi dapat mempertahankan kecepatan yang diinginkannya tanpa atau dengan sedikit tundaan.
- 2) tingkat pelayanan B, dengan kondisi:
 - a) arus stabil dengan volume lalu lintas sedang dan kecepatan sekurang- sekurangnya 70 (tujuh puluh) kilometer per jam;
 - b) kepadatan lalu lintas rendah hambatan internal lalu lintas belum mempengaruhi kecepatan;
 - c) pengemudi masih punya cukup kebebasan untuk memilih kecepatannya dan lajur jalan yang digunakan.
- 3) tingkat pelayanan C, dengan kondisi:
 - a) arus stabil tetapi pergerakan kendaraan dikendalikan oleh volume lalu lintas yang lebih tinggi dengan kecepatan sekurang-sekurangnya 60 (enam puluh) kilometer per jam;
 - b) kepadatan lalu lintas sedang karena hambatan internal lalu lintas meningkat;
 - c) pengemudi memiliki keterbatasan untuk memilih kecepatan, pindah lajur atau mendahului.
- 4) tingkat pelayanan D, dengan kondisi:
 - a) arus mendekati tidak stabil dengan volume lalu lintas tinggi dan kecepatan sekurang-sekurangnya 50 (lima puluh) kilometer per jam;
 - b) masih ditolerir namun sangat terpengaruh oleh perubahan kondisi arus;
 - c) kepadatan lalu lintas sedang namun fluktuasi volume lalu lintas dan hambatan temporer dapat menyebabkan penurunan kecepatan yang besar;
 - d) pengemudi memiliki kebebasan yang sangat terbatas dalam menjalankan kendaraan, kenyamanan rendah, tetapi kondisi ini masih dapat ditolerir untuk waktu yang singkat.
- 5) tingkat pelayanan E, dengan kondisi:
 - a) 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 sekurang-kurangnya 10 (sepuluh) kilometer per jam pada jalan perkotaan;

- b) kepadatan lalu lintas tinggi karena hambatan internal lalu lintas tinggi;
- c) pengemudi mulai merasakan kemacetan-kemacetan durasi pendek.

6) tingkat pelayanan F, dengan kondisi:

- a) arus tertahan dan terjadi antrian kendaraan yang panjang dengan kecepatan kurang dari 30 (tiga puluh) kilometer per jam;
- b) kepadatan lalu lintas sangat tinggi dan volume rendah serta terjadi kemacetan untuk durasi yang cukup lama;
- c) dalam keadaan antrian, kecepatan maupun volume turun sampai 0 (nol).

b. Tingkat Pelayanan Pada Persimpangan.

Tingkat pelayanan pada persimpangan diklasifikasikan atas:

- 1) tingkat pelayanan A, dengan kondisi tundaan kurang dari 5 detik perkendaraan;
- 2) tingkat pelayanan B, dengan kondisi tundaan lebih dari 5 detik sampai 15 detik perkendaraan;
- 3) tingkat pelayanan C, dengan kondisi tundaan antara lebih dari 15 detik sampai 25 detik perkendaraan;
- 4) tingkat pelayanan D, dengan kondisi tundaan lebih dari 25 detik sampai 40 detik perkendaraan;
- 5) tingkat pelayanan E, dengan kondisi tundaan lebih dari 40 detik sampai 60 detik perkendaraan;
- 6) tingkat pelayanan F, dengan kondisi tundaan lebih dari 60 detik perkendaraan.

c. Penetapan Tingkat Pelayanan Pada Persimpangan

Tingkat pelayanan yang diinginkan pada ruas jalan pada sistem jaringan jalan primer sesuai fungsinya, meliputi:

- 1) jalan arteri primer, tingkat pelayanan sekurang-kurangnya B;
- 2) jalan kolektor primer, tingkat pelayanan sekurang-kurangnya B;
- 3) jalan lokal primer, tingkat pelayanan sekurang-kurangnya C;
- 4) jalan tol, tingkat pelayanan sekurang-kurangnya B.

Tingkat pelayanan yang diinginkan pada ruas jalan pada sistem jaringan jalan sekunder sesuai fungsinya meliputi:

- 1) jalan arteri sekunder, tingkat pelayanan sekurang-kurangnya C;
- 2) jalan kolektor sekunder, tingkat pelayanan sekurang-kurangnya C;
- 3) jalan lokal sekunder, tingkat pelayanan sekurang-kurangnya D;
- 4) jalan lingkungan, tingkat pelayanan sekurang-kurangnya D.

Tingkat pelayanan ditetapkan oleh Direktur Jenderal, Gubernur, Bupati dan Walikota sesuai kewenangan.

E. Penetapan Rencana Kebijakan Pengaturan Penggunaan Jaringan Jalan Dan Gerakan Lalu Lintas.

Penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas bertujuan untuk menetapkan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dari aspek penyediaan prasarana jalan, perlengkapan jalan, dan optimalisasi manajemen operasional Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dilakukan melalui penetapan rencana kebijakan lalu lintas yang berlaku pada setiap ruas jalan dan/atau persimpangan.

Penetapan rencana kebijakan lalu lintas yang berlaku pada setiap ruas jalan dan/atau persimpangan, dilakukan melalui tahapan:

1. skema penanganan lalu lintas;
2. pemilihan alternatif dari skema penanganan lalu lintas;
3. penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas.

a. Skema Penanganan Lalu Lintas

Skema penanganan lalu lintas merupakan strategi manajemen dan rekayasa lalu lintas yang akan diterapkan pada ruas jalan, persimpangan, dan/atau jaringan jalan.

Strategi manajemen dan rekayasa lalu lintas berupa:

- 1) penetapan prioritas angkutan massal;
- 2) pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki;
- 3) pemberian kemudahan bagi penyandang cacat;
- 4) pemisahan atau pemilahan pergerakan arus lalu lintas;
- 5) pepaduan berbagai moda angkutan;
- 6) pengendalian lalu lintas pada persimpangan;
- 7) pengendalian lalu lintas pada ruas jalan; dan/atau
- 8) perlindungan terhadap lingkungan.

b. Pemilihan Alternatif Dari Skema Penanganan Lalu Lintas

Pemilihan alternatif penanganan lalu lintas yang akan diterapkan pada ruas dan/atau persimpangan harus memperhatikan:

- 1) dampak terhadap lingkungan ekonomi, sosial dan lingkungan hidup;
- 2) dampak terhadap kondisi lalu lintas sekitarnya;
- 3) sinergitas dengan kebijakan lain dibidang lalu lintas dan angkutan jalan;

Penentuan alternatif skema penanganan lalu lintas dapat dilakukan melalui Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nasional, Provinsi, Kabupaten/Kota sesuai tingkatannya.

Usulan alternatif penanganan lalu lintas terpilih harus disimulasikan sebelum ditetapkan menjadi skema penanganan lalu lintas terpilih.

Apabila setelah proses simulasi, terdapat beberapa kekurangan terhadap usulan alternatif penanganan maka usulan tersebut harus dikaji ulang oleh instansi yang berwenang dibidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.

c. Penetapan Rencana Kebijakan Pengaturan Penggunaan Jaringan Jalan Dan Gerakan Lalu Lintas.

Skema penanganan lalu lintas terpilih ditetapkan sebagai rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas yang berlaku pada setiap ruas jalan dan/atau persimpangan.

Penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dilakukan oleh menteri, gubernur, bupati/walikota sesuai kewenangannya.

Rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas paling sedikit harus dilengkapi dengan data dukung berupa:

- 1) peta ruas jalan;
- 2) tata letak perlengkapan jalan; dan
- 3) arah arus lalu lintas.

BAB III

PENGATURAN

Pengaturan dilakukan melalui penetapan kebijakan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas pada jaringan jalan tertentu.

Penetapan kebijakan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas pada jaringan jalan tertentu merupakan hasil dari penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas.

Kebijakan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas meliputi :

1. perintah, larangan, peringatan, dan/atau petunjuk yang bersifat umum di semua ruas jalan; dan
2. perintah, larangan, peringatan, dan/atau petunjuk yang berlaku pada masing-masing ruas jalan.

A. Perintah, Larangan, Peringatan, dan/atau Petunjuk Yang Bersifat Umum.

Perintah, larangan, peringatan, dan/atau petunjuk yang bersifat umum di semua ruas jalan meliputi :

1. kebijakan mengenai sirkulasi arus lalu lintas;
2. kebijakan larangan parker pada ruang milik jalan;
3. kebijakan pembatasan atau larangan untuk jenis kendaraan tertentu.

Perintah, larangan, peringatan, dan/atau petunjuk yang bersifat umum di semua ruas jalan pada jalan nasional ditetapkan dengan Peraturan Direktur Jenderal.

Perintah, larangan, peringatan, dan/atau petunjuk yang bersifat umum di semua ruas jalan pada jalan provinsi ditetapkan dengan Peraturan Daerah Provinsi.

Perintah, larangan, peringatan, dan/atau petunjuk yang bersifat umum di semua ruas jalan pada jalan kabupaten dan jalan desa ditetapkan dengan Peraturan Daerah Kabupaten.

Perintah, larangan, peringatan, dan/atau petunjuk yang bersifat umum di semua ruas jalan pada jalan kota ditetapkan dengan Peraturan Daerah Kota.

B. Perintah, Larangan, Peringatan, dan/atau Petunjuk Yang Berlaku Pada Masing-Masing Ruas.

Perintah, larangan, peringatan, dan/atau petunjuk yang berlaku pada masing-masing ruas 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.

Perintah, larangan, peringatan, dan/atau petunjuk yang berlaku pada masing-masing ruas jalan pada jalan nasional ditetapkan dengan Keputusan Direktur Jenderal.

Perintah, larangan, peringatan, dan/atau petunjuk yang berlaku pada masing-masing ruas jalan pada jalan provinsi ditetapkan dengan Keputusan Gubernur dengan memperhatikan aturan perintah, larangan, peringatan dan/atau petunjuk yang berlaku pada jalan nasional yang bersinggungan.

Perintah, larangan, peringatan, dan/atau petunjuk yang berlaku pada masing-masing ruas jalan pada jalan kabupaten dan jalan desa ditetapkan dengan Keputusan Bupati dengan memperhatikan aturan perintah, larangan, peringatan dan/atau petunjuk yang berlaku pada jalan nasional dan jalan provinsi yang bersinggungan.

Perintah, larangan, peringatan, dan/atau petunjuk yang berlaku pada masing-masing ruas jalan pada jalan kota ditetapkan dengan Keputusan Walikota dengan memperhatikan aturan perintah, larangan, peringatan dan/atau petunjuk yang berlaku pada jalan nasional dan jalan provinsi yang bersinggungan.

C. Sosialisasi Perintah, Larangan, Peringatan dan/atau Petunjuk.

Hasil penetapan kebijakan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas pada jaringan jalan harus disosialisasikan kepada masyarakat dengan menggunakan :

1. Media cetak;
2. Media elektronik; dan/atau
3. Penyampaian langsung kepada masyarakat.

BAB IV

PEREKAYASAAN

Perekayasaan meliputi pengadaan, pemasangan, perbaikan, dan pemeliharaan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan.

Perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan meliputi:

1. alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL);
2. rambu lalu lintas;
3. marka jalan;
4. alat penerangan jalan;
5. alat pengendali pemakai jalan, terdiri atas alat pembatas kecepatan, dan alat pembatas tinggi dan lebar kendaraan.
6. alat pengaman pemakai jalan, terdiri atas pagar pengaman, cermin tikungan, tanda patok tikungan (*delineator*), pulau lalu lintas dan pita pengaduh.
7. 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
8. fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, meliputi trotoar, lajur sepeda, tempat penyeberangan pejalan kaki, halte dan/atau fasilitas khusus bagi penyandang disabilitas dan lanjut usia.

A. Pengadaan Perlengkapan Jalan Yang Berkaitan Langsung Dengan Pengguna Jalan.

Pengadaan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan 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.

B. Pemasangan Perlengkapan Jalan Yang Berkaitan Langsung Dengan Pengguna Jalan.

Pemasangan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan meliputi:

- a. pemasangan perlengkapan jalan pada lokasi yang telah ditetapkan sesuai kebijakan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas yang telah ditetapkan;
- b. melakukan uji coba perlengkapan jalan yang dipasang antara lain berupa:
 - 1) melakukan uji coba pengoperasian APILL dan kelengkapannya;
 - 2) melakukan uji coba pengoperasian rambu elektronik; dan/atau
 - 3) melakukan uji coba pengoperasian alat penerangan jalan.

C. Perbaikan Perlengkapan Jalan Yang Berkaitan Langsung Dengan Pengguna Jalan.

Perbaikan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan meliputi:

- a. memperbaiki atau mengembalikan pada posisi sebenarnya apabila terjadi perubahan atau pergeseran posisi perlengkapan jalan; dan/atau
- b. mengganti perlengkapan jalan yang rusak, cacat atau hilang.

D. Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Yang Berkaitan Langsung Dengan Pengguna Jalan.

Pemeliharaan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan meliputi:

- a. memantau keberadaan dan kinerja perlengkapan jalan;
- b. menghilangkan atau menyingkirkan benda-benda yang dapat mengurangi atau menghilangkan fungsi/kinerja perlengkapan jalan;
- c. mengoperasikan perlengkapan jalan dengan baik sesuai ketentuan teknis.

E. Pengadaan, Pemasangan, Perbaikan Dan Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Yang Berkaitan Langsung Dengan Pengguna Jalan Untuk Pembangunan Dan Preservasi Jalan Tol.

Pengadaan, pemasangan, perbaikan, dan pemeliharaan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan untuk pembangunan dan preservasi jalan tol dilakukan oleh badan usaha jalan tol dengan berpedoman pada peraturan Menteri Perhubungan.

Pengadaan, pemasangan, perbaikan, dan pemeliharaan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan dilakukan setelah ditetapkan Surat Keputusan Direktur Jenderal tentang penetapan aturan perintah, larangan, peringatan, dan/atau petunjuk pada masing-masing ruas jalan tol.

F. Pengadaan, Pemasangan, Perbaikan Dan Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Yang Berkaitan Langsung Dengan Pengguna Jalan Untuk Pembangunan Jalan Baru dan/atau Pemeliharaan Jalan.

Pengadaan, dan pemasangan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan untuk pembangunan jalan baru dan/atau pemeliharaan jalan dilakukan oleh instansi yang berwenang dibidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.

Pada kondisi dan alasan tertentu pengadaan, dan pemasangan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan untuk pembangunan jalan baru dan/atau pemeliharaan jalan dapat dilakukan oleh instansi yang berwenang dibidang pembinaan jalan setelah mendapat persetujuan tertulis dari instansi yang berwenang dibidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.

Pengadaan, dan pemasangan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan untuk pembangunan jalan baru dan/atau pemeliharaan jalan pada semua status jalan harus terlebih dahulu mendapat persetujuan tertulis dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Satuan Kerja Perangkat Daerah Provinsi di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Satuan Kerja Perangkat Daerah Kabupaten/Kota di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesuai kewenangannya.

Pengadaan, dan pemasangan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan untuk pemeliharaan jalan harus memenuhi ketentuan:

- a. melakukan pemasangan kembali perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan, sama seperti pada saat sebelum dilakukan pemeliharaan jalan;
- b. apabila terdapat perubahan letak dan jenis perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan dengan pada saat sebelum dilakukan pemeliharaan pada semua status jalan, maka harus terlebih dahulu mendapat persetujuan tertulis dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Satuan Kerja Perangkat Daerah Provinsi di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Satuan Kerja Perangkat Daerah Kabupaten/Kota di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesuai kewenangannya.

G. Keberadaan Bangunan, Jaringan Utilitas, Iklan Dan Media Informasi, Bangun Bangunan, Bangunan Gedung, Tanaman Dan/Atau Pohon Di Ruang Milik Jalan (Rumija).

Bangunan, jaringan utilitas, iklan dan media informasi, bangun bangunan, bangunan gedung, tanaman dan/atau pohon dalam ruang milik jalan wajib memenuhi ketentuan teknis, sebagai berikut:

- a. tidak mengganggu keselamatan pengguna jalan;
- b. tidak mengganggu pandangan bebas pengemudi dan konsentrasi pengemudi;
- c. tidak mengganggu keberadaan dan fungsi perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan;

Pemenuhan ketentuan teknis dalam bentuk surat rekomendasi yang diterbitkan oleh:

- a. Direktur Jenderal, untuk rencana pelaksanaan/pemasangan/ penanaman bangunan, jaringan utilitas, iklan, dan media informasi, bangun bangunan, bangunan gedung tanaman dan/atau pohon dalam ruang milik jalan yang berada di jalan nasional;
- b. Instansi dibidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan provinsi, untuk rencana pelaksanaan/pemasangan/ penanaman: bangunan, jaringan utilitas, iklan, dan media informasi, bangun bangunan, bangunan gedung tanaman dan/atau pohon dalam ruang milik jalan yang berada di jalan provinsi;
- c. Instansi dibidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan kabupaten, untuk rencana pelaksanaan/pemasangan/ penanaman bangunan, jaringan utilitas, iklan, dan media informasi, bangun bangunan, bangunan gedung tanaman dan/atau pohon dalam ruang milik jalan yang berada di jalan kabupaten;
- d. Instansi dibidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan kota, untuk rencana pelaksanaan/pemasangan/ penanaman: bangunan, jaringan utilitas, iklan, dan media informasi, bangun bangunan, bangunan gedung tanaman dan/atau pohon dalam ruang milik jalan yang berada di jalan kota.

BAB V

PEMBERDAYAAN

Pemberdayaan meliputi pemberian:

1. arahan;
2. bimbingan;
3. penyuluhan;
4. pelatihan; dan
5. bantuan teknis.

A. Pemberian arahan

Pemberian arahan dilakukan melalui penetapan pedoman dan tata cara penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas yang berlaku secara nasional.

B. Pemberian bimbingan

Pemberian bimbingan dilakukan melalui:

1. pemberian asistensi yang berkaitan dengan perencanaan;
2. pemberian asistensi yang berkaitan dengan penyusunan kebijakan dan pengaturan;
3. pemberian asistensi yang berkaitan dengan perekayasaan;
4. pemberian asistensi yang berkaitan dengan pemberdayaan;
5. pemberian asistensi yang berkaitan dengan pengawasan.

C. Pemberian penyuluhan

Pemberian penyuluhan dilakukan melalui penyuluhan kepada masyarakat berupa:

1. maksud dan tujuan dilaksanakannya kebijakan lalu lintas;
2. hak dan kewajiban masyarakat dalam kebijakan lalu lintas yang diterapkan;
3. penyampaian informasi mengenai waktu pelaksanaan dan lokasi penerapan kebijakan lalu lintas; dan
4. informasi mengenai pihak-pihak yang terkena kebijakan lalu lintas serta ancaman sanksi bagi pelanggar.

D. Pemberian pelatihan

Pemberian pelatihan dilakukan melalui:

1. pelatihan teknis kepada pejabat pemerintah provinsi dan kabupaten/kota yang bertanggung jawab di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas dalam rangka penetapan kebijakan lalu lintas; dan
2. pelatihan teknis kepada petugas pemerintah provinsi dan kabupaten/kota yang bertanggung jawab di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas dalam rangka penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas.

E. Pemberian bantuan teknis

Pemberian bantuan teknis dilakukan melalui:

1. pengadaan, pemasangan, dan/atau perbaikan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan oleh Direktur Jenderal kepada Gubernur, Bupati/Walikota; dan/atau
2. pengadaan, pemasangan, dan/atau perbaikan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan oleh Gubernur kepada Bupati/Walikota.

Direktur Jenderal dapat memberikan bantuan teknis kepada gubernur, bupati, atau walikota dengan mempertimbangkan:

- 1) kondisi wilayah, dengan kriteria:
 - a) daerah tertinggal;
 - b) daerah terisolasi;
 - c) daerah bencana;
 - d) daerah potensi pengembangan transportasi;
 - e) daerah percontohan transportasi; dan/atau
 - f) kabupaten/kota dan/atau provinsi penerima penghargaan Wahana Tata Nugraha, Awak Kendaraan Umum Teladan, dan penghargaan dibidang transportasi darat lainnya.
- 2) kemampuan keuangan daerah, dengan kriteria:
 - a) keterbatasan dana pembangunan untuk perlengkapan jalan; dan/atau
 - b) adanya dukungan pendanaan untuk mengembangkan perlengkapan jalan yang telah dibantu.

Gubernur dapat memberikan bantuan teknis kepada bupati atau walikota dengan mempertimbangkan kondisi wilayah dan kemampuan keuangan daerah setempat.

BAB VI

PENGAWASAN

Pengawasan meliputi:

1. penilaian terhadap pelaksanaan kebijakan; dan
2. tindakan korektif terhadap kebijakan.

A. Penilaian terhadap pelaksanaan kebijakan

Penilaian terhadap pelaksanaan kebijakan berupa:

1. pemantauan terhadap efektivitas pelaksanaan kebijakan pada semua status jalan yang dilakukan melalui penilaian tingkat pelayanan setelah diterapkan kebijakan; dan
2. analisis terhadap efektivitas pelaksanaan kebijakan pada semua status jalan yang dilakukan dengan membandingkan tingkat pelayanan sebelum diterapkan kebijakan dengan tingkat pelayanan setelah diterapkan kebijakan.

B. Tindakan korektif

Tindakan korektif terhadap kebijakan dilakukan berdasarkan hasil penilaian terhadap pelaksanaan kebijakan, dalam bentuk:

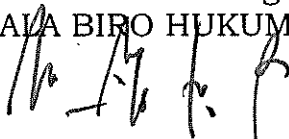
1. penyempurnaan kebijakan penggunaan jalan dan gerakan lalu lintas; atau
2. pencabutan kebijakan penggunaan jalan dan gerakan lalu lintas.

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

IGNASIUS JONAN

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN



SRI LESTARI RAHAYU
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19620620 198903 2 001

LAMPIRAN II
PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 96 TAHUN 2015
TENTANG
PEDOMAN PELAKSANAAN KEGIATAN MANAJEMEN DAN
REKAYASA LALU LINTAS

TATA CARA PELAKSANAAN MANAJEMEN DAN REKAYASA LALU LINTAS

Manajemen dan rekayasa lalu lintas dilakukan dengan optimasi penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas melalui optimasi kapasitas jalan/persimpangan dan pengendalian pergerakan lalu lintas.

Manajemen dan rekayasa lalu lintas dilakukan dengan cara:

1. penetapan prioritas angkutan massal;
2. pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki;
3. pemberian kemudahan bagi penyandang cacat;
4. pemisahan atau pemilahan pergerakan arus lalu lintas;
5. pemaduan berbagai moda angkutan;
6. pengendalian lalu lintas pada persimpangan;
7. pengendalian lalu lintas pada ruas jalan; dan/atau
8. perlindungan terhadap lingkungan.

A. Penetapan Prioritas Angkutan Massal

Penetapan prioritas angkutan massal dilakukan untuk meningkatkan kecepatan, kapasitas angkut, keselamatan, dan kenyamanan pengoperasian angkutan umum massal.

Penetapan prioritas angkutan massal dapat berupa:

1. penyediaan jalur khusus bus;
2. penyediaan lajur khusus bus;
3. penyediaan jalur khusus bus pada jalan tol;
4. penyediaan jalan khusus bus;
5. penyediaan fasilitas *bus priority* pada persimpangan yang dilengkapi APILL; dan/atau
6. penyediaan sistem informasi angkutan umum.

B. Penetapan Prioritas Keselamatan dan Kenyamanan Pejalan Kaki.

Pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki dalam bentuk:

1. Penyediaan Fasilitas Pejalan Kaki.

Penyediaan fasilitas pejalan kaki, berupa:

- a. trotoar, termasuk jalur pedestrian;
- b. fasilitas penyeberangan berupa:

- 1) tempat penyeberangan yang berada di permukaan jalan yang dilengkapi dengan rambu dan marka serta dapat dilengkapi dengan alat pemberi isyarat lalu lintas khusus untuk pejalan kaki (*pelican crossing*);
- 2) jembatan penyeberangan orang; dan/atau
- 3) 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.

2. Penyediaan Pembatas Antara Fasilitas Pejalan Kaki Dengan Ruang Lalu Lintas Yang Digunakan Untuk Kendaraan Bermotor.

Penyediaan pembatas antara fasilitas pejalan kaki dengan ruang lalu lintas yang digunakan untuk kendaraan bermotor dapat berupa:

- a. pembatas fisik, antara lain pagar dan/atau *canstin*;
- b. marka menerus; dan/atau
- c. taman.

Penggunaan pembatas fisik paling sedikit harus memperhatikan:

- a. jumlah pejalan kaki;
- b. volume lalu lintas;
- c. kecepatan rata-rata kendaraan bermotor.

3. Penyediaan Zona Selamat Sekolah (ZoSS).

- a. penyediaan pembatas;
- b. penyediaan Zona Selamat Sekolah (ZoSS).

Penyediaan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) dapat disediakan dengan persyaratan paling sedikit:

- a) jumlah lajur paling banyak 4 (empat) lajur; dan
- b) tidak tersedia jembatan penyeberangan orang.
- c. ZoSS dinyatakan dengan fasilitas perlengkapan jalan, yang terdiri atas:
 - 1) marka jalan;
 - 2) rambu lalu lintas; dan
 - 3) alat pengaman pemakai jalan.
- d. Dalam kondisi tertentu ZoSS dapat dilengkapi dengan fasilitas perlengkapan jalan, antara lain:
 - 1) alat pemberi isyarat lalu lintas;
 - 2) halte; dan/atau
 - 3) fasilitas pejalan kaki.

e. Kondisi tertentu, terdiri dari:

- 1) terdapat pengguna jalan penyandang disabilitas;
- 2) nisbah antara volume dan kapasitas di atas 0,7 (nol koma tujuh).

C. Pemberian Kemudahan Bagi Penyandang Disabilitas

Pemberian kemudahan pada penyandang disabilitas dapat dilakukan dengan cara berupa:

1. penyediaan alat pemberi isyarat lalu lintas yang dilengkapi dengan fasilitas untuk penyandang disabilitas, berupa isyarat suara dan/atau tanda-tanda lain yang dapat dimengerti oleh penyandang disabilitas;
2. penyediaan fasilitas pejalan kaki yang dilengkapi dengan tanda-tanda untuk penyandang disabilitas;
3. penyediaan halte angkutan umum yang memfasilitasi aktifitas penyandang disabilitas.

Isyarat atau tanda-tanda yang disediakan untuk penyandang disabilitas merupakan isyarat dan tanda-tanda yang berlaku secara universal.

D. Pemisahan Pergerakan Arus Lalu Lintas.

Pemisahan pergerakan arus lalu lintas dapat berupa:

1. Pemisahan pergerakan berdasarkan peruntukan lahan dilakukan dengan cara antara lain:
 - a. pada kawasan wisata hanya diperbolehkan pejalan kaki dan/atau kendaraan tidak bermotor;
 - b. pada kawasan pusat perbelanjaan hanya diperbolehkan angkutan umum dan/atau pejalan kaki.
2. Pemisahan pergerakan lalu lintas berdasarkan mobilitas dilakukan antara lain:
 - a. memisahkan lajur berdasarkan kecepatan tinggi dengan kecepatan rendah;
 - b. pemisahan lalu lintas sepeda motor secara khusus;
 - c. pemisahan lalu lintas sepeda secara khusus.
3. Pemisahan pergerakan lalu lintas berdasarkan aksesibilitas antara lain dilakukan dengan cara:
 - a. pemberian lajur angkutan umum di jalan bebas hambatan;
 - b. pemberian waktu hijau khusus pada APILL untuk angkutan umum pada persimpangan;
 - c. pemberian waktu hijau khusus pada APILL untuk pejalan kaki pada persimpangan.

E. Pemasukan Berbagai Moda Angkutan

Pemasukan berbagai moda angkutan disediakan pada bandar udara, pelabuhan penumpang, dan/atau stasiun kereta api yang berdekatan dengan ruas jalan yang dilayani angkutan umum.

Pemaduan berbagai moda angkutan dapat berupa penyediaan fasilitas integrasi fisik berupa halte, fasilitas pejalan kaki, dan rambu petunjuk arah. Pemaduan berbagai moda angkutan dapat dilengkapi dengan papan informasi yang berisi jadwal kedatangan/keberangkatan berbagai moda.

F. Pengendalian Lalu Lintas Pada Persimpangan

Pengendalian lalu lintas pada persimpangan berupa:

1. pengendalian dengan simpang prioritas;
2. pengendalian dengan simpang ber APILL;
3. pengendalian dengan simpang ber APILL yang dilengkapi dengan aturan belok kiri langsung;
4. pengendalian dengan simpang ber APILL otonom adaptif;
5. pengendalian simpang dengan Sistem APILL Terkoordinasi (*Area Traffic Control System*);
6. pengendalian simpang dengan bundaran;
7. pengendalian simpang dengan memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi untuk kepentingan lalu lintas (*Intellegent Transportation System/ITS*)
8. pengendalian simpang dengan penerapan marka kotak kuning di persimpangan; dan/atau
9. pengendalian simpang dengan penyediaan ruang henti khusus sepeda motor di persimpangan.

Selain teknik-teknik pengendalian lalu lintas di persimpangan di atas, dimungkinkan juga untuk menerapkan teknik-teknik pengendalian lalu lintas di persimpangan lainnya. Teknik-teknik pengendalian lalu lintas di persimpangan yang akan diterapkan harus memperhatikan kelancaran dan keselamatan lalu lintas serta kebijakan transportasi secara umum.

a. Pengendalian Dengan Simpang Prioritas.

Pengendalian dengan simpang prioritas dilakukan dengan persyaratan arus lalu lintas dari jalan minor harus lebih kecil dari arus yang berasal dari jalan mayor (utama).

Pengendalian dengan simpang prioritas sekurang-kurangnya dilengkapi dengan marka berbentuk tanda dan rambu perintah yang dipasang pada jalan minor.

Pengendalian dengan simpang prioritas dapat dilengkapi dengan alat bantu pendeteksi dan pemberi peringatan kendaraan.

b. Pengendalian Dengan Simpang Ber APILL.

Pengendalian dengan simpang ber APILL (Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas) dapat dilakukan paling sedikit memenuhi persyaratan:

- 1) volume lalu lintas yang memasuki persimpangan rata-rata di atas 750 kendaraan/jam selama 8 jam;
- 2) waktu menunggu (*delay*) rata-rata kendaraan di persimpangan diatas 30 detik;

- 3) rata-rata jumlah pejalan kaki yang menyeberang diatas 175 pejalan kaki/jam selama 8 jam/hari;
- 4) jumlah kecelakaan diatas 5 kecelakaan/tahun.

Pengendalian dengan simpang ber APILL sekurang-kurangnya dilengkapi dengan APILL, marka dan rambu peringatan. Untuk penyampaian informasi lalu lintas dan sosialisasi keterlibatan lalu lintas dan keselamatan kepada pengguna jalan, APILL dapat dilengkapi dengan *Display Information System* (DIS).

c. Pengendalian Dengan Simpang Ber APILL Yang Dilengkapi Aturan Belok Kiri Langsung.

Pengendalian simpang dengan APILL yang dilengkapi dengan aturan belok kiri langsung dapat dilakukan dengan persyaratan paling sedikit:

- 1) jumlah gerakan belok kiri lebih dari 40 pergerakan selama periode sibuk;
- 2) tersedia lajur khusus untuk kendaraan belok kiri langsung.

Pengendalian dengan simpang ber APILL yang dilengkapi aturan belok kiri langsung sekurang-kurangnya dilengkapi dengan APILL, Marka berbentuk tanda, Rambu perintah belok kiri langsung, dan tempat penyeberangan orang. Untuk penyampaian informasi lalu lintas dan sosialisasi ketertiban lalu lintas dan keselamatan kepada pengguna jalan, APILL dapat dilengkapi dengan *Display Information System* (DIS).

d. Pengendalian Dengan Simpang Ber APILL Otonom adaptif.

Pengendalian simpang dengan otonom adaptif, dapat dilakukan pada:

- 1) persimpangan dengan volume antara kaki simpang sangat bervariasi; dan/atau
- 2) persimpangan yang berada di perkotaan yang tidak memungkinkan untuk dikendalikan dengan Sistem APILL Terkoordinasi.

Pengendalian simpang dengan APILL otonom adaptif paling sedikit dilengkapi dengan APILL, marka, rambu peringatan, dan alat pendeteksi kendaraan. Untuk penyampaian informasi lalu lintas dan sosialisasi keterlibatan lalu lintas dan keselamatan kepada pengguna jalan, APILL dapat dilengkapi dengan *Display Information System* (DIS).

e. Pengendalian Dengan Simpang Dengan Sistem APILL Terkoordinasi.

Pengendalian simpang dengan sistem APILL terkoordinasi atau dikenal dengan *Area Traffic Control System* (ATCS) merupakan pengendalian lalu lintas antar simpang ber APILL yang saling terkoordinasi.

Pengendalian simpang dengan sistem APILL terkoordinasi dapat dilakukan paling sedikit memenuhi persyaratan:

- 1) jumlah simpang yang dikoordinasikan sekurang-kurangnya 3 simpang.
- 2) jarak antar simpang tidak lebih dari 1 km.

Pengendalian simpang dengan Sistem APILL Terkoordinasi sekurang-kurangnya dilengkapi dengan APILL, marka, rambu, alat pendeteksi kendaraan, jaringan komunikasi dengan kabel dan/atau tanpa kabel serta ruang pusat kendali (*Control Centre Room*).

Pengendalian simpang dengan Sistem APILL Terkoordinasi dapat juga dilengkapi dengan:

- 1) kamera pemantau lalu lintas;
- 2) *display information system* (DIS);
- 3) *variable message sign* (VMS);
- 4) alat pendeteksi kendaraan angkutan umum massal berbasis jalan;
- 5) fase pengaturan khusus untuk angkutan umum massal berbasis jalan (*bus priority*);
- 6) alat pemantau kecepatan dan volume lalu lintas.

f. Pengendalian Simpang Dengan Bundaran.

Pengendalian simpang dengan bundaran dapat dilakukan paling sedikit memenuhi persyaratan:

- 1) volume lalu lintas yang belok kanan diatas 30% dari volume lalu lintas;
- 2) volume lalu lintas dari masing-masing kaki pendekat relatif sama besar;
- 3) memiliki paling sedikit 4 kaki persimpangan;
- 4) tersedia ruang/lahan yang memadai untuk membangun bundaran lalu lintas.

Pengendalian dengan bundaran paling sedikit dilengkapi dengan marka dan rambu.

g. Pengendalian Simpang Dengan Memanfaatkan Teknologi Informasi Dan Komunikasi Untuk Kepentingan Lalu Lintas.

Pengendalian simpang dengan memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi untuk kepentingan lalu lintas atau yang lebih dikenal dengan *Intellegent Transportation System (ITS)* dapat dilakukan pada:

- 1) persimpangan yang telah dilengkapi dengan Sistem APILL Terkoordinasi (ATCS); dan
- 2) persimpangan yang berada pada kota-kota sedang, besar dan metropolitan.

Pengendalian simpang dengan memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi untuk kepentingan lalu lintas (*Intellegent Transportation System/ITS*) paling sedikit dilengkapi dengan alat pemantau/pendeteksi kecepatan dan volume kendaraan serta media informasi lalu lintas untuk pengguna jalan.

h. Pengendalian Simpang Dengan Penerapan Marka Kotak Kuning.

Pengendalian persimpangan dengan penerapan marka kotak kuning berupa sebuah kotak dengan dua silang diagonal berwarna kuning.

Pengendalian persimpangan dengan penerapan marka kotak kuning dapat ditempatkan di persimpangan dengan syarat:

- 1) persimpangan telah diatur dengan APILL otonom adaptif atau Sistem APILL Terkoordinasi;
 - 2) sekurang-kurangnya tingkat pelayanan simpang C.
- i. Pengendalian simpang dengan penyediaan ruang henti khusus sepeda motor.
- 1) pengendalian persimpangan dengan penyediaan ruang henti khusus sepeda motor dapat dilakukan pada persimpangan yang dilengkapi dengan lajur belok kiri langsung.
 - 2) penerapan pengendalian persimpangan dengan penyediaan ruang henti khusus sepeda motor 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 simpang dengan penyediaan ruang henti khusus sepeda motor harus dilengkapi dengan marka.
 - 4) Persimpangan yang dapat diterapkan ruang henti khusus sepeda motor 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.

G. Pengendalian Lalu Lintas Pada Ruas Jalan

Pengendalian lalu lintas di ruas jalan meliputi:

1. penerapan jalur/lajur pasang surut
2. penerapan sistem satu arah;
3. penerapan lajur kendaraan berpenumpang tinggi (HOV);
4. pembatasan ruang parkir di ruang milik jalan;
5. pengaturan dan pembatasan kecepatan;
6. pembatasan jenis kendaraan tertentu;
7. pembatasan kendaraan dengan kapasitas tertentu;
8. penyediaan fasilitas berputar arah;
9. pengendalian ruas dengan memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi untuk kepentingan lalu lintas (*Intellegent transportation system/ITS*).
10. Pengendalian lalu lintas di ruas pada perlintasan sebidang dengan kereta api.

Selain teknik-teknik pengendalian lalu lintas di ruas jalan diatas, dimungkinkan juga untuk menerapkan teknik-teknik pengendalian lalu lintas di ruas jalan lainnya. Teknik-teknik pengendalian lalu lintas di ruas jalan yang akan diterapkan harus memperhatikan kelancaran dan keselamatan lalu lintas serta kebijakan transportasi secara umum.

a. Penerapan Jalur/Lajur Pasang Surut (*Tidal Flow*)

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. Kondisi ini sangat tidak efisien karena kapasitas jalan tidak dimanfaatkan secara penuh.

Penerapan jalur/lajur pasang surut (*tidal flow*) dapat diterapkan dengan persyaratan, paling sedikit:

- 1) diterapkan pada ruas jalan yang memiliki paling sedikit 2 lajur 2 arah;
- 2) nisbah volume per kapasitas salah satu arah pada jam puncak melebihi 0,9;
- 3) perbandingan volume lalu lintas kedua arah sekurang-kurangnya 70:30 atau sebaliknya;
- 4) tidak mengganggu pelayanan angkutan umum.

Penerapan jalur pasang surut harus dilengkapi dengan media informasi, rambu lalu lintas, dan pemisah jalan yang bersifat sementara. Untuk kelancaran dan keselamatan berlalu lintas, penerapan jalur/lajur pasang surut harus dijaga oleh petugas dari instansi yang berwenang dibidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan dan/atau petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.

b. Penerapan sistem satu arah (SSA)

Penerapan sistem satu arah dilakukan untuk menurunkan tingkat kecelakaan dan meningkatkan kapasitas jalan dengan mengurangi titik konflik.

Penerapan sistem satu arah dilakukan dengan persyaratan, paling sedikit:

- 1) 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;
- 2) kondisi lalu lintas pada jalan tersebut memiliki nisbah volume per kapasitas $> 0,85$.

Beberapa hal yang harus dipertimbangkan dalam penerapan sistem satu arah, antara lain:

- 1) pengaruhnya terhadap pelayanan angkutan umum;
- 2) pengaruhnya terhadap distribusi barang;
- 3) pengaruhnya terhadap pusat-pusat kegiatan sebagai pembangkit lalu lintas sekitar jalan satu arah.

Penerapan sistem satu arah paling sedikit harus dilengkapi dengan marka jalan dan rambu petunjuk.

c. Penerapan lajur kendaraan berpenumpang tinggi (*High of Vehicle*)

Penerapan lajur kendaraan berpenumpang tinggi dilakukan dengan persyaratan, sekurang-kurangnya:

- 1) diterapkan pada jam-jam tertentu sesuai dengan kondisi arus lalu lintas;

- 2) memiliki minimal 2 lajur per arah;

Penerapan lajur kendaraan berpenumpang tinggi sekurang-kurangnya harus dilengkapi dengan marka jalan dan rambu petunjuk.

d. Pembatasan ruang parkir di ruang milik jalan

Pembatasan ruang parkir di ruang milik jalan, pada jalan kota dan jalan kabupaten dapat dilakukan dengan syarat sekurang-kurangnya:

- 1) nisbah volume per kapasitas 0,7 pada salah satu jalur jalan;

- 2) dapat dilalui kendaraan dengan kecepatan rata-rata pada jam puncak kurang dari 30 km/jam.

Pembatasan ruang parkir di ruang milik jalan sekurang-kurangnya harus dilengkapi dengan marka jalan berupa larangan parkir dan/atau rambu larangan parkir yang dapat dilengkapi dengan papan tambahan.

e. Pengaturan dan pembatasan kecepatan

Pengaturan dan pembatasan kecepatan 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.

Pembatasan kecepatan dapat berupa:

- 1) pembatasan kecepatan dengan pemasangan rambu; dan/atau

- 2) pembatasan kecepatan dengan pembatasan fisik berupa *traffic hump*.

f. Pembatasan jenis kendaraan tertentu.

Pembatasan jenis kendaraan tertentu dapat berupa:

- 1) pembatasan jenis kendaraan tertentu pada waktu jam sibuk;

- 2) pembatasan jenis kendaraan tertentu pada jalan tertentu di pusat kota.

Pembatasan jenis kendaraan tertentu harus mempertimbangkan pola pelayanan angkutan penumpang dan/atau angkutan barang.

Kendaraan tertentu dalam hal ini, dapat berupa kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor.

g. Pembatasan jenis kendaraan dengan kapasitas dan dimensi tertentu

Pembatasan kendaraan dengan kapasitas tertentu dapat berupa:

- 1) pembatasan kendaraan angkutan barang dengan JBI tertentu;

- 2) pembatasan kendaraan angkutan barang dengan muatan sumbu terberat tertentu;

- 3) pembatasan kendaraan dengan dimensi tertentu.

h. Penyediaan fasilitas berputar arah (*u turn*)

Penyediaan fasilitas berputar arah (*u turn*) dapat diterapkan pada ruas jalan dengan persyaratan sekurang-kurangnya nisbah volume per kapasitas kurang dari 0,65 (nol koma enam puluh lima).

Persyaratan penyediaan fasilitas berputar arah (*u turn*) harus memenuhi ketentuan:

- 1) jarak antar bukaan sekurang-kurangnya 2 km pada jalan arteri di luar kota dengan lebar median minimal 1 meter;
- 2) jarak antar bukaan sekurang-kurangnya 1 km pada jalan arteri di dalam kota dengan lebar median minimal 0,75 meter;
- 3) jarak antar bukaan sekurang-kurangnya 800 meter pada jalan kolektor di luar kota dengan lebar median minimal 0,75 m dan/atau
- 4) jarak antar bukaan sekurang-kurangnya 500 meter pada jalan kolektor di dalam kota dengan lebar median minimal 0,50 m.

i. Pengendalian ruas dengan memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi untuk kepentingan lalu lintas.

Pengendalian ruas jalan dengan memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi untuk kepentingan lalu lintas dapat berupa:

- 1) pemasangan peralatan deteksi kendaraan;
- 2) pemasangan kamera pengendali lalu lintas;
- 3) pemasangan informasi perjalanan (*variabel message system/VMS*);
- 4) pemasangan peralatan pendeteksi kecepatan dan volume lalu lintas.

Pengendalian ruas jalan dengan memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi untuk kepentingan lalu lintas dapat menjadi bagian dari Sistem APILL Terkoordinasi (ATCS) maupun berdiri sendiri.

j. Pengendalian lalu lintas di ruas pada perlintasan sebidang dengan kereta api.

Pengendalian lalu lintas di ruas pada perlintasan sebidang dengan kereta api wajib dilengkapi:

- 1) pemasangan rambu lalu lintas; dan
- 2) pemasangan marka.

Pengendalian lalu lintas di ruas pada perlintasan sebidang dengan kereta api dapat dilengkapi dengan APILL, *Variabel message system (vms)* yang dapat menjadi bagian dari APILL terkoordinasi (ATCS).

H. Perlindungan Terhadap Lingkungan.

Perlindungan terhadap lingkungan meliputi:

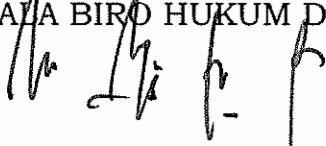
- 1) penerapan APILL dengan menggunakan tenaga surya;
- 2) penerapan lampu penerangan jalan dengan menggunakan tenaga surya;
- 3) pembatasan kendaraan berdasarkan emisi gas buang.

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

IGNASIUS JONAN

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN



SRI LESTARI RAHAYU
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19620620 198903 2 001

LAMPIRAN III
PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 96 TAHUN 2015
TENTANG
PEDOMAN PELAKSANAAN KEGIATAN MANAJEMEN DAN
REKAYASA LALU LINTAS

TATA CARA PENGAJUAN USULAN PELAKSANAAN SEBAGIAN KEGIATAN
MANAJEMEN DAN REKAYASA LALU LINTAS DI JALAN NASIONAL

- A. Tata cara pengajuan usulan pelaksanaan perencanaan dan perekayasaan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional yang berada di kota dan ibukota kabupaten.

Tata cara pengajuan usulan pelaksanaan perencanaan dan perekayasaan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional yang berada di kota dan ibukota kabupaten adalah sebagai berikut:

1. Bupati/walikota menyampaikan usulan pelaksanaan perencanaan dan perekayasaan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional yang berada di kota dan ibukota kabupaten, kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 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.
 2. Gubernur melakukan kajian atas usulan bupati/walikota dikaitkan dengan pengaturan lalu lintas di jalan propinsi dan kepentingan pergerakan lalu lintas dalam skala propinsi dan nasional. Kajian atas usulan bupati/walikota oleh gubernur dilakukan paling lama selama 30 (tiga puluh) hari kerja, sejak usulan diterima gubernur.
 3. Gubernur menyampaikan usulan bupati/walikota kepada Direktur Jenderal.
 4. Direktur Jenderal melakukan telaah atas usulan pelaksanaan sebagian kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional yang berada di kota dan ibukota kabupaten dengan mempertimbangkan pergerakan lalu lintas dalam skala nasional dan kemampuan pendanaan daerah. Dalam melakukan telaah, Direktur Jenderal dapat mengundang bupati/walikota pengusul, gubernur dan instansi terkait lainnya.
 5. Direktur Jenderal menerbitkan surat persetujuan/penolakan atas usulan pelaksanaan sebagian kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional yang berada di kota dan ibukota kabupaten kepada bupati/walikota. Surat persetujuan/penolakan yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal diterbitkan paling lama 60 (enam puluh) hari kerja sejak usulan diterima oleh Direktur Jenderal.
- B. Tata cara pengajuan usulan pelaksanaan perencanaan dan perekayasaan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional yang berada di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

Tata cara pengajuan usulan pelaksanaan perencanaan dan perekayasaan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional yang berada di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta adalah sebagai berikut:

1. Gubernur DKI Jakarta menyampaikan usulan pelaksanaan perencanaan dan perekayasaan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional yang berada di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, kepada Direktur Jenderal 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, dan
 - d. arah arus lalu lintas;
 - e. dampak lalu lintas terhadap jaringan jalan sekitarnya.
 2. Direktur Jenderal melakukan telaah atas usulan pelaksanaan sebagian kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional yang berada di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta dengan mempertimbangkan pergerakan lalu lintas dalam skala nasional dan kemampuan pendanaan daerah. Dalam melakukan telaah, Direktur Jenderal dapat mengundang Gubernur DKI Jakarta, bupati/walikota se Jabodetabek dan instansi terkait lainnya.
 3. Direktur Jenderal menerbitkan surat persetujuan/penolakan atas usulan pelaksanaan sebagian kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional yang berada di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Surat persetujuan/penolakan yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal diterbitkan paling lama 60 (enam puluh) hari kerja sejak usulan diterima oleh Direktur Jenderal.
- C. Tata cara pengawasan atas pelaksanaan perencanaan dan perekayasaan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional yang dilaksanakan oleh Gubernur DKI Jakarta atau Bupati/Walikota.
1. Direktur Jenderal melakukan evaluasi secara berkala, sekurang-kurangnya satu kali dalam satu tahun, terhadap pelaksanaan sebagian kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional yang dilaksanakan oleh Gubernur DKI Jakarta atau Bupati/Walikota.
 2. Apabila dalam pelaksanaan sebagian kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional yang dilaksanakan oleh bupati/walikota atau Gubernur DKI Jakarta ditemukan hal-hal yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan dan kebijakan Direktur Jenderal maka akan dilakukan peninjauan kembali atas surat persetujuan yang telah diterbitkan oleh Direktur Jenderal.
 3. Berdasarkan hasil evaluasi, apabila ditemukan penyimpangan yang prinsip, maka Direktur Jenderal dapat mencabut surat persetujuan yang diberikan kepada Gubernur DKI Jakarta atau Bupati/Walikota atas pelaksanaan sebagian kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional.

A. FORMAT SURAT PERMOHONAN PERSETUJUAN MANAJEMEN DAN REKAYASA LALU LINTAS DI JALAN NASIONAL YANG BERADA DI PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA.

KOP SURAT

Nomor : , 20...
Klasifikasi :
Lampiran : Kepada
Perihal : Permohonan Persetujuan MRL. Yth. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
Kementerian Perhubungan
di-
JAKARTA

1. Sebagaimana Peraturan Menteri Perhubungan Nomor tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan disebutkan bahwa pelaksanaan sebagian kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional yang berada di Kota/Ibu Kota Kabupaten harus mendapat persetujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
2. Menunjuk angka 1 (satu) di atas, disampaikan bahwa kami mengusulkan untuk dapat melaksanakan perencanaan dan perekayasaan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas berupa di jalan nasional di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
3. Sebagai kelengkapan administrasi terlampir kami sampaikan:
 - a. Peta ruas jalan;
 - b. Kajian lalu lintas;
 - c. Tata letak perlengkapan jalan; dan
 - d. Arah arus lalu lintas.
4. Demikian permohonan ini kami sampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya, kami ucapkan terima kasih.

GOVERNOR PROVINCE DKI JAKARTA

TTD & Stempel

Nama GOVERNOR PROVINCE DKI JAKARTA

Tembusan Yth:

1. Menteri Perhubungan;
2. Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia;
3. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

B. FORMAT SURAT PERSETUJUAN MANAJEMEN DAN REKAYASA LALU LINTAS DI JALAN NASIONAL YANG BERADA DI PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA

KOP SURAT DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

Nomor : , 201...
Klasifikasi :
Lampiran : Kepada
Perihal : Permohonan Persetujuan MRLl, Yth. **GUBERNUR PROVINSI DKI JAKARTA**
.....
di-
.....

1. Sebagaimana Peraturan Menteri Perhubungan Nomor tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan disebutkan bahwa pelaksanaan sebagian kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional yang berada di Kota/Ibu Kota Kabupaten harus mendapat persetujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
2. Menunjuk angka 1 (satu) di atas, dan memperhatikan surat Saudara Nomor tanggal tentang, secara prinsip kami menyetujui permohonan Saudara untuk melaksanakan perencanaan dan perekayasaan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
3. Untuk tertib administrasi, Saudara harus menyampaikan laporan pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas sebagai dimaksud pada angka 2 (dua), sekurang-kurangnya 1 (satu) tahun sekali.
4. Dalam rangka pengawasan pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat akan melakukan evaluasi secara berkala atau pelaksanaan perencanaan dan perekayasaan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional
5. Demikian permohonan ini kami sampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya, kami ucapkan terima kasih.

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

TTD & Stempel

Nama

Pangkat

Nomor Induk Pegawai

Tembusan Yth:

1. Menteri Perhubungan;
2. Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia;
3. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

C. FORMAT SURAT PERMOHONAN PERSETUJUAN MANAJEMEN DAN REKAYASA LALU LINTAS DI JALAN NASIONAL YANG BERADA DI KOTA DAN IBUKOTA KABUPATEN

KOP SURAT

Nomor : , 20...
Klasifikasi :
Lampiran : Kepada
Perihal : Permohonan Persetujuan MRL. Yth. Direktur Jenderal Perhubungan Darat
Kementerian Perhubungan
di-
JAKARTA

1. Sebagaimana Peraturan Menteri Perhubungan Nomor tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan disebutkan bahwa pelaksanaan sebagian kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional yang berada di Kota/Ibu Kota Kabupaten harus mendapat persetujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
2. Menunjuk angka 1 (satu) di atas, disampaikan bahwa kami mengusulkan untuk dapat melaksanakan perencanaan dan perekayasaan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas berupa di jalan nasional di Kota/Ibu Kota Kabupaten
3. Sebagai kelengkapan administrasi terlampir kami sampaikan:
 - a. Peta ruas jalan;
 - b. Kajian lalu lintas;
 - c. Tata letak perlengkapan jalan; dan
 - d. Arah arus lalu lintas.
4. Demikian permohonan ini kami sampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya, kami ucapkan terima kasih.

BUPATI/WALIKOTA

TTD & Stempel

Nama BUPATI/WALIKOTA

Tembusan Yth:

- A. Menteri Perhubungan Republik Indonesia;
- B. Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia;
- C. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi; (*nama provinsi lokasi pembangunan*)
- D. Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota(*nama kab/kota lokasi pembangunan*)

D. FORMAT SURAT PERMOHONAN PERSETUJUAN MRLI DI JALAN NASIONAL YANG BERADA DI KOTA DAN IBUKOTA KABUPATEN

KOP SURAT DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

Nomor : , 201...
Klasifikasi :
Lampiran : Kepada
Perihal : Permohonan Persetujuan MRLI.
Yth. **GUBERNUR/BUPATI/WALIKOTA**
.....
di-
.....

1. Sebagaimana Peraturan Menteri Perhubungan Nomor tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan disebutkan bahwa pelaksanaan sebagian kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional yang berada di Kota/Ibu Kota Kabupaten harus mendapat persetujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
2. Menunjuk angka 1 (satu) di atas, dan memperhatikan surat Saudara Nomor tanggal tentang, secara prinsip kami menyetujui permohonan Saudara untuk melaksanakan perencanaan dan perekayasa manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional di Kota/Ibu Kota
3. Untuk tertib administrasi, Saudara harus menyampaikan laporan pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas sebagai dimaksud pada angka 2 (dua), sekurang-kurangnya 1 (satu) tahun sekali.
4. Dalam rangka pengawasan pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat akan melakukan evaluasi secara berkala atau pelaksanaan perencanaan dan perekayasa manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional
5. Demikian permohonan ini kami sampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya, kami ucapkan terima kasih.

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

TTD & Stempel

Nama

Pangkat

Nomor Induk Pegawai

Tembusan Yth:

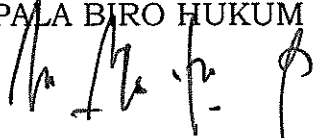
1. Menteri Perhubungan Republik Indonesia;
2. Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia;
3. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi; (*nama provinsi lokasi MRLI*)
4. Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota....(*nama kab/kota lokasi MRLI*)

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

IGNASIUS JONAN

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN



SRI LESTARI RAHAYU

Pembina Utama Muda (IV/c)

NIP. 19620620 198903 2 001