

**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN**  
**NOMOR: KM 14 TAHUN 2006**  
**TENTANG**  
**MANAJEMEN DAN REKAYASA LALU LINTAS DI JALAN**  
**DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA**  
**MENTERI PERHUBUNGAN,**

- Menimbang : a. bahwa dalam Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan diatur ketentuan mengenai manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan;
- b. bahwa untuk melaksanakan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam huruf a di atas, perlu ditetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan.
- Mengingat : 1. Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3480);
2. Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4444);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan (Lembaran Negara Tahun 1993 Nomor 63, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3529);
4. Peraturan Presiden Nomor 9 Tahun 2005 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Negara Republik Indonesia;
5. Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2005 tentang Unit Organisasi dan Tugas Eselon I Kementerian Negara Republik Indonesia;

6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 43 Tahun 2005 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2005.

## **M E M U T U S K A N :**

Menetapkan : **PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG MANAJEMEN DAN REKAYASA LALU LINTAS DI JALAN**

### **BAB I**

#### **KETENTUAN UMUM**

##### **Pasal 1**

Dalam Peraturan ini yang dimaksud dengan:

1. Jaringan jalan adalah sekumpulan ruas-ruas jalan yang merupakan satu kesatuan yang terjalin dalam hubungan hirarki.
2. Manajemen dan rekayasa lalu lintas adalah kegiatan yang dilakukan untuk mengoptimalkan penggunaan seluruh jaringan jalan, guna peningkatan keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.
3. Keselamatan lalu lintas adalah keadaan terhindarnya pengguna jalan dan masyarakat dari kecelakaan lalu lintas.
4. Ketertiban lalu lintas adalah keadaan perilaku pengguna jalan untuk mematuhi peraturan berlalu lintas.
5. Kelancaran lalu lintas adalah keadaan tidak terganggunya arus lalu lintas.
6. Tingkat pelayanan adalah kemampuan ruas jalan dan/atau persimpangan untuk menampung lalu lintas pada keadaan tertentu.
7. Volume lalu lintas adalah jumlah kendaraan yang melewati suatu titik tertentu pada ruas jalan per satuan waktu, dinyatakan dalam kendaraan/jam atau satuan mobil penumpang (smp)/jam.
8. Kapasitas jalan adalah kemampuan ruas jalan untuk menampung volume lalu lintas ideal per satuan waktu, dinyatakan dalam kendaraan/jam atau satuan mobil penumpang (smp)/jam.
9. Nisbah volume/kapasitas (*V/C ratio*) adalah perbandingan antara volume lalu lintas dengan kapasitas jalan.
10. Kecepatan adalah kemampuan untuk menempuh jarak tertentu dalam satuan waktu, dinyatakan dalam kilometer/jam.

11. Tundaan di persimpangan adalah waktu tambahan yang diperlukan untuk melewati persimpangan tersebut dibandingkan dengan situasi tanpa persimpangan.
12. Menteri adalah Menteri yang bertanggung jawab dibidang lalu lintas dan angkutan jalan.
13. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Darat.

## **BAB II**

### **TUJUAN DAN RUANG LINGKUP**

#### **Pasal 2**

Manajemen dan rekayasa lalu lintas dilaksanakan dengan tujuan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan guna meningkatkan keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di jalan, dengan ruang lingkup seluruh jaringan jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten/kota dan jalan desa yang terintegrasi, dengan mengutamakan hirarki jalan yang lebih tinggi.

#### **Pasal 3**

Kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan, dilaksanakan melalui tahapan :

- a. perencanaan lalu lintas;
- b. pengaturan lalu lintas;
- c. rekayasa lalu lintas;
- d. pengendalian lalu lintas; dan
- e. pengawasan lalu lintas.

## **BAB III**

### **PERENCANAAN LALU LINTAS**

#### **Pasal 4**

Kegiatan perencanaan lalu lintas meliputi:

- a. inventarisasi tingkat pelayanan;
- b. evaluasi tingkat pelayanan;
- c. penetapan tingkat pelayanan yang diinginkan;
- d. penetapan pemecahan permasalahan lalu lintas; dan
- e. penyusunan rencana dan program pelaksanaan perwujudannya.

## Pasal 5

Inventarisasi tingkat pelayanan yaitu kegiatan pengumpulan data untuk mengetahui tingkat pelayanan pada setiap ruas jalan dan/atau persimpangan, meliputi:

- a. data dimensi dan geometrik jalan, terdiri dari antara lain:
  - 1) panjang ruas jalan;
  - 2) lebar jalan;
  - 3) jumlah lajur lalu lintas;
  - 4) lebar bahu jalan;
  - 5) lebar median;
  - 6) lebar trotoar;
  - 7) lebar drainase,
  - 8) alinyemen horisontal;
  - 9) alinyemen vertikal.
- b. data perlengkapan jalan meliputi jumlah, jenis dan kondisi perlengkapan jalan terpasang
- c. data lalu lintas meliputi antara lain:
  - 1) volume dan komposisi lalu lintas;
  - 2) kecepatan lalu lintas (*operating speed*);
  - 3) kecepatan perjalanan rata-rata (*average overall travel speed*);
  - 4) gangguan samping;
  - 5) operasi alat pemberi isyarat lalu lintas;
  - 6) jumlah dan lokasi kejadian kecelakaan;
  - 7) jumlah dan lokasi kejadian pelanggaran berlalu lintas.

## Pasal 6

- (1) Evaluasi tingkat pelayanan yaitu kegiatan pengolahan dan perbandingan data untuk mengetahui tingkat pelayanan dan indikasi penyebab masalah lalu lintas yang terjadi pada suatu ruas jalan dan/atau persimpangan.
- (2) Indikator tingkat pelayanan, sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), mencakup antara lain:
  - a. kecepatan lalu lintas (untuk jalan luar kota);
  - b. kecepatan rata-rata (untuk jalan perkotaan);
  - c. nisbah volume/kapasitas (*V/C ratio*);
  - d. kepadatan lalu lintas;
  - e. kecelakaan lalu lintas;

## Pasal 7

(1) Tingkat pelayanan pada ruas jalan diklasifikasikan atas:

a. tingkat pelayanan A, dengan kondisi:

- 1) arus bebas dengan volume lalu lintas rendah dan kecepatan tinggi;
- 2) kepadatan lalu lintas sangat rendah dengan kecepatan yang dapat dikendalikan oleh pengemudi berdasarkan batasan kecepatan maksimum/minimum dan kondisi fisik jalan;
- 3) pengemudi dapat mempertahankan kecepatan yang diinginkannya tanpa atau dengan sedikit tundaan.

b. tingkat pelayanan B, dengan kondisi:

- 1) arus stabil dengan volume lalu lintas sedang dan kecepatan mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas;
- 2) kepadatan lalu lintas rendah hambatan internal lalu lintas belum mempengaruhi kecepatan;
- 3) pengemudi masih punya cukup kebebasan untuk memilih kecepatannya dan lajur jalan yang digunakan.

c. tingkat pelayanan C, dengan kondisi:

- 1) arus stabil tetapi kecepatan dan pergerakan kendaraan dikendalikan oleh volume lalu lintas yang lebih tinggi;
- 2) kepadatan lalu lintas sedang karena hambatan internal lalu lintas meningkat;
- 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 masih ditolerir namun sangat terpengaruh oleh perubahan kondisi arus;
- 2) kepadatan lalu lintas sedang namun fluktuasi volume lalu lintas dan hambatan temporer dapat menyebabkan penurunan kecepatan yang besar;
- 3) 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 lebih rendah daripada tingkat pelayanan D dengan volume lalu lintas mendekati kapasitas jalan dan kecepatan sangat rendah;
- 2) kepadatan lalu lintas tinggi karena hambatan internal lalu lintas tinggi;

- 3) pengemudi mulai merasakan kemacetan-kemacetan durasi pendek.
- f. tingkat pelayanan F, dengan kondisi:
- 1) arus tertahan dan terjadi antrian kendaraan yang panjang;
  - 2) kepadatan lalu lintas sangat tinggi dan volume rendah serta terjadi kemacetan untuk durasi yang cukup lama;
  - 3) dalam keadaan antrian, kecepatan maupun volume turun sampai 0.
- (2) Tingkat pelayanan pada persimpangan mempertimbangkan faktor tundaan dan kapasitas persimpangan.

#### Pasal 8

Penetapan tingkat pelayanan yang diinginkan merupakan kegiatan penentuan tingkat pelayanan ruas jalan dan/atau persimpangan berdasarkan indikator tingkat pelayanan.

#### Pasal 9

- (1) Tingkat pelayanan yang diinginkan pada ruas jalan pada sistem jaringan jalan primer sesuai fungsinya, untuk:
  - a. jalan arteri primer, tingkat pelayanan sekurang-kurangnya B;
  - b. jalan kolektor primer, tingkat pelayanan sekurang-kurangnya B;
  - c. jalan lokal primer, tingkat pelayanan sekurang-kurangnya C;
  - d. jalan tol, tingkat pelayanan sekurang-kurangnya B.
- (2) Tingkat pelayanan yang diinginkan pada ruas jalan pada sistem jaringan jalan sekunder sesuai fungsinya untuk:
  - a. jalan arteri sekunder, tingkat pelayanan sekurang-kurangnya C;
  - b. jalan kolektor sekunder, tingkat pelayanan sekurang-kurangnya C;
  - c. jalan lokal sekunder, tingkat pelayanan sekurang-kurangnya D;
  - d. jalan lingkungan, tingkat pelayanan sekurang-kurangnya D.
- (3) Rincian tingkat pelayanan yang diinginkan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), tercantum dalam lampiran peraturan ini.

#### Pasal 10

- (1) Setiap pengembangan/pembangunan pusat kegiatan dan/atau permukiman yang berpotensi menimbulkan dampak lalu lintas yang dapat mempengaruhi tingkat pelayanan yang diinginkan, wajib dilakukan analisis dampak lalu lintas.
- (2) Hasil analisis dampak lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), merupakan masukan untuk penyempurnaan perencanaan lalu lintas.

## Pasal 11

- (1) Pemecahan permasalahan lalu lintas dilakukan untuk mempertahankan tingkat pelayanan yang diinginkan melalui upaya-upaya antara lain:
  - a. peningkatan kapasitas ruas jalan, persimpangan dan/atau jaringan jalan;
  - b. pemberian prioritas bagi jenis kendaraan atau pengguna jalan tertentu;
  - c. penyesuaian antara permintaan perjalanan dengan tingkat pelayanan tertentu dengan memperimbangkan keterpaduan intra dan antar moda;
  - d. penetapan sirkulasi lalu lintas, larangan dan/atau perintah bagi pengguna jalan.
  
- (2) Teknik-teknik pemecahan permasalahan lalu lintas dalam upaya mempertahankan tingkat pelayanan dilakukan:
  - a. pada ruas jalan, mencakup antara lain:
    - 1) jalan satu arah;
    - 2) lajur pasang surut (*tidal flow*);
    - 3) pengaturan pembatasan kecepatan;
    - 4) pengendalian akses ke jalan utama;
    - 5) kanalisasi; dan/atau
    - 6) pelebaran jalan.
  
  - b. pada persimpangan, mencakup antara lain:
    - 1) simpang prioritas;
    - 2) bundaran lalu lintas;
    - 3) perbaikan geometrik persimpangan;
    - 4) pengendalian persimpangan dengan alat pemberi isyarat lalu lintas; dan/atau
    - 5) persimpangan tidak sebidang.

## Pasal 12

- (1) Penyusunan rencana dan program pelaksanaan perwujudan manajemen dan rekayasa lalu lintas meliputi antara lain:
  - a. penentuan tingkat pelayanan yang diinginkan pada setiap ruas jalan dan persimpangan;
  - b. usulan pemecahan permasalahan lalu lintas yang ditetapkan pada setiap ruas jalan dan persimpangan;
  - c. usulan pengaturan lalu lintas yang ditetapkan pada setiap ruas jalan dan persimpangan;
  - d. usulan pengadaan dan pemasangan serta pemeliharaan perlengkapan jalan;
  - e. usulan penyuluhan kepada masyarakat.

- (2) Penyusunan rencana dan program sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan secara terkoordinasi dengan instansi terkait dengan mempertimbangkan:
- a. aspek sosial;
  - b. kondisi lingkungan setempat
  - c. perencanaan transportasi nasional, regional, dan lokal.

#### Pasal 13

- (1) Perencanaan lalu lintas dilaksanakan oleh:
- a. Direktur Jenderal untuk jalan nasional;
  - b. Gubernur untuk jalan provinsi;
  - c. Bupati untuk jalan kabupaten dan jalan desa;
  - d. Walikota untuk jalan kota.
- (2) Perencanaan lalu lintas untuk jalan tol dilaksanakan oleh penyelenggara jalan tol setelah memperhatikan pendapat Direktur Jenderal.

### **BAB IV**

#### **PENGATURAN LALU LINTAS**

#### Pasal 14

- (1) Kegiatan pengaturan lalu lintas, meliputi kegiatan penetapan kebijakan lalu lintas pada jaringan atau ruas jalan dan/atau persimpangan tertentu.
- (2) Penetapan kebijakan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) merupakan penetapan aturan perintah dan/atau larangan pada setiap ruas jalan dan/atau persimpangan yang bersifat mengikat yang ditetapkan dengan:
- a. Peraturan Direktur Jenderal, untuk jalan nasional dan jalan tol serta diumumkan dalam Berita Negara;
  - b. Peraturan Daerah Provinsi, untuk jalan provinsi serta diumumkan dalam Berita Daerah Provinsi;
  - c. Peraturan Daerah Kabupaten untuk seluruh jalan kabupaten dan jalan desa serta diumumkan dalam Berita Daerah Kabupaten;
  - d. Peraturan Daerah Kota, untuk seluruh jalan kota serta diumumkan dalam Berita Daerah Kota.

#### Pasal 15

- (1) Aturan lalu lintas yang bersifat perintah dan/atau larangan dinyatakan dengan rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, atau alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL).

- (2) Lokasi rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, dan atau alat pemberi isyarat lalu lintas sebagaimana dimaksud ayat (1), harus ditetapkan dengan:
- Peraturan Direktur Jenderal untuk jalan nasional dan jalan tol;
  - Peraturan Gubernur untuk jalan provinsi;
  - Peraturan Bupati untuk seluruh jalan kabupaten dan jalan desa;
  - Peraturan Walikota untuk seluruh jalan kota.

#### Pasal 16

- (1) Pada suatu lokasi di jalan yang sama, dipasang rambu lalu lintas, marka jalan dan alat pemberi isyarat lalu lintas (APIL), maka urutan prioritas yang berupa perintah atau larangan yang berlaku pertama yaitu alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL), kedua rambu lalu lintas dan ketiga marka jalan.
- (2) Apabila pada suatu lokasi di jalan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ada petugas yang berwenang mengatur lalu lintas, maka perintah atau larangan yang diberikan oleh petugas yang berwenang yang harus didahulukan.

#### Pasal 17

- (1) Pemasangan rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, dan alat pemberi isyarat lalu lintas harus diselesaikan paling lama 60 (enam puluh) hari sejak tanggal diumumkan dalam Berita Negara atau Berita Daerah.
- (2) Rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, dan/atau alat pemberi isyarat lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) mempunyai kekuatan hukum setelah 30 (tiga puluh) hari sejak tanggal pemasangan.
- (3) Jangka waktu 30 (tiga puluh) hari digunakan untuk memberikan informasi kepada pemakai jalan.
- (4) Pemberian informasi pemberlakuan rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, dan/atau alat pemberi isyarat lalu lintas dilakukan melalui media cetak dan/atau elektronika, dan/atau oleh petugas lalu lintas di jalan.

### **BAB V**

### **REKAYASA LALU LINTAS**

#### Pasal 18

Kegiatan rekayasa lalu lintas meliputi:

- perencanaan, pembangunan, dan pemeliharaan jalan;
- perencanaan, pengadaan, pemasangan, dan pemeliharaan perlengkapan jalan.

## Pasal 19

- (1) Perencanaan, pembangunan dan pemeliharaan jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 huruf (a), dilaksanakan oleh pembina jalan.
- (2) Perencanaan perlengkapan jalan meliputi:
  - a. inventarisasi kebutuhan perlengkapan jalan;
  - b. perhitungan kebutuhan perlengkapan jalan;
  - c. penetapan jumlah kebutuhan dan lokasi pemasangan perlengkapan jalan;
  - d. penyusunan program pengadaan dan/atau pemasangan, serta pemeliharaan perlengkapan jalan.
- (3) Pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan meliputi:
  - a. penetapan lokasi rinci pemasangan perlengkapan jalan;
  - b. penyusunan spesifikasi teknis yang dilengkapi dengan gambar teknis perlengkapan jalan;
  - c. pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan sesuai ketentuan yang berlaku.
- (4) Pemeliharaan perlengkapan jalan meliputi:
  - a. memantau keberadaan dan kinerja perlengkapan jalan;
  - b. menghilangkan/menyingkirkan benda-benda yang dapat mengurangi/menghilangkan fungsi/kinerja perlengkapan jalan;
  - c. memperbaiki atau mengembalikan pada posisi sebenarnya apabila terjadi perubahan/pergeseran posisi perlengkapan jalan;
  - d. mengganti perlengkapan jalan yang rusak, cacat atau hilang.

## Pasal 20

Perlengkapan jalan meliputi:

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

f. Fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan terdiri dari:

- 1) fasilitas pejalan kaki, mencakup :
  - a) trotoar;
  - b) tempat penyeberangan yang dinyatakan dengan marka jalan dan/atau rambu-rambu;
  - c) jembatan penyeberangan;
  - d) terowongan penyeberangan.
- 2) parkir pada badan jalan;
- 3) halte;
- 4) tempat istirahat;
- 5) penerangan jalan.

#### Pasal 21

(1) Rekayasa lalu lintas dilakukan oleh :

- a. Direktur Jenderal untuk jalan nasional;
- b. Gubernur untuk jalan provinsi;
- c. Bupati untuk jalan kabupaten dan jalan desa;
- d. Walikota untuk jalan kota.

(2) Rekayasa lalu lintas di jalan tol dilakukan oleh penyelenggara jalan tol setelah memperhatikan pendapat Direktur Jenderal.

### **BAB VI**

### **PENGENDALIAN LALU LINTAS**

#### Pasal 22

Kegiatan pengendalian lalu lintas meliputi:

- a. pemberian arahan dan petunjuk dalam penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas;
- b. pemberian bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat mengenai hak dan kewajiban masyarakat dalam pelaksanaan kebijakan lalu lintas.

#### Pasal 23

Pemberian arahan dan petunjuk dalam penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas berupa :

- a. penetapan pedoman dan tata cara penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas;
- b. pemberian arahan dan bimbingan teknis terhadap penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas;

- c. pemberian pelatihan teknis kepada pejabat dan petugas dalam rangka penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas.

#### Pasal 24

- (1) Pemberian bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat berupa kegiatan sosialisasi 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;
  - e. informasi mengenai waktu pelaksanaan dan lokasi penerapan kebijakan lalu lintas.
- (2) Penyampaian bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat dapat dilaksanakan melalui media cetak dan atau elektronika, dan atau petugas lalu lintas dijalan.

#### Pasal 25

- (1) Pemberian arahan dan petunjuk dilaksanakan oleh Direktur Jenderal;
- (2) Pemberian bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat dilaksanakan oleh:
  - a. Direktur Jenderal untuk bimbingan dan penyuluhan yang berskala nasional;
  - b. Gubernur untuk bimbingan dan penyuluhan yang berskala regional atau provinsi;
  - c. Bupati/Walikota untuk bimbingan dan penyuluhan yang berskala lokal/kabupaten/kota.

### **BAB VII**

#### **PENGAWASAN LALU LINTAS**

#### Pasal 26

Kegiatan pengawasan lalu lintas meliputi:

- a. pemantauan terhadap pelaksanaan kebijakan lalu lintas, untuk mengetahui tingkat pelayanan dan penerapan kebijakan lalu lintas meliputi:
  - 1) kecepatan lalu lintas;
  - 2) volume lalu lintas termasuk Lalu lintas Harian Rata-rata (LHR);
  - 3) jumlah kecelakaan lalu lintas;
  - 4) jumlah pelanggaran berlalu lintas.

- b. penilaian terhadap pelaksanaan kebijakan lalu lintas untuk mengetahui efektifitas kebijakan lalu lintas, dilakukan sebagai tindak lanjut pemantauan meliputi:
  - 1) penentuan tingkat pelayanan yang diinginkan;
  - 2) analisis tingkat pelayanan;
  - 3) analisis tingkat kecelakaan;
  - 4) analisis tingkat pelanggaran.
  
- c. tindakan korektif terhadap pelaksanaan kebijakan lalu lintas, untuk penyempurnaan terhadap kebijakan lalu lintas bersifat:
  - 1) legal/hukum;
  - 2) teknis dan/atau;
  - 3) penegakan hukum.

#### Pasal 27

Pemantauan dilakukan dengan tahapan sebagai berikut:

- a. pemantauan awal pelaksanaan kebijakan lalu lintas dilakukan setiap hari selama 3 (tiga) bulan sejak dimulainya penerapan kebijakan lalu lintas;
- b. setelah pemantauan awal sebagaimana dimaksud dalam huruf a, dilakukan pengumpulan data setiap 6 (enam) bulan sekali.

#### Pasal 28

Jadwal kegiatan penilaian, dilaksanakan sesuai kegiatan pemantauan.

#### Pasal 29

- (1) Tindakan korektif dilakukan apabila dalam kegiatan penilaian, diperoleh hasil yang tidak sesuai dengan rencana.
- (2) Tindakan korektif yang bersifat legal/hukum merupakan penyempurnaan terhadap tahap pengaturan lalu lintas.
- (3) Tindakan korektif yang bersifat teknis merupakan penyempurnaan terhadap tahap rekayasa lalu lintas.
- (4) Tindakan korektif yang bersifat penegakan hukum merupakan penyempurnaan terhadap operasional penerapan sanksi hukum bagi pelanggar kebijakan lalu lintas.

## Pasal 30

- (1) Tindakan pemantauan, penilaian, tindakan korektif aspek legal/hukum dan tindakan koreksi aspek teknis dilakukan oleh:
  - a. Direktur Jenderal untuk jalan nasional dan jalan tol;
  - b. Gubernur untuk jalan provinsi;
  - c. Bupati untuk jalan kabupaten dan jalan desa;
  - d. Walikota untuk jalan kota.
- (2) Tindakan korektif dari aspek penegak hukum dilakukan oleh Pejabat Polisi Negara Republik Indonesia dan Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil yang lingkup tugas dan tanggungjawabnya meliputi pembinaan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

## **BAB VIII**

### **SISTEM INFORMASI**

## Pasal 31

- (1) Untuk keperluan pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan diselenggarakan sistem informasi manajemen dan rekayasa lalu lintas terdiri dari:
  - a. sistem informasi manajemen dan rekayasa lalu lintas nasional;
  - b. sistem informasi manajemen dan rekayasa lalu lintas provinsi;
  - c. sistem informasi manajemen dan rekayasa lalu lintas kabupaten;
  - d. sistem informasi manajemen dan rekayasa lalu lintas kota.
- (2) Sistem informasi manajemen dan rekayasa lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi:
  - a. subsistem informasi jaringan jalan dan perlengkapannya;
  - b. subsistem informasi lalu lintas.
- (3) Sistem informasi manajemen dan rekayasa lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) disusun sedemikian rupa sehingga saling terintegrasi dan dimungkinkan dapat diakses oleh pihak ketiga.

## Pasal 32

- (1) Sistem informasi manajemen dan rekayasa lalu lintas diselenggarakan oleh:
  - a. Direktur Jenderal untuk sistem informasi manajemen dan rekayasa lalu lintas nasional;

- b. Gubernur untuk sistem informasi manajemen dan rekayasa lalu lintas provinsi;
  - c. Bupati untuk sistem informasi manajemen dan rekayasa lalu lintas kabupaten;
  - d. Walikota untuk sistem informasi manajemen dan rekayasa lalu lintas kota.
- (2) Untuk mengintegrasikan sistem informasi manajemen dan rekayasa lalu lintas, pejabat sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) wajib saling memberikan data yang diperlukan.

## **BAB IX**

### **KETENTUAN LAIN-LAIN**

#### **Pasal 33**

- (1) Dalam hal terjadi gangguan kelancaran arus lalu lintas yang berpengaruh terhadap mobilitas orang dan barang secara nasional, Direktur Jenderal dapat melakukan tindakan korektif terhadap manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan provinsi dan kabupaten/kota.
- (2) Dalam hal terjadi gangguan kelancaran arus lalu lintas yang berpengaruh terhadap mobilitas orang dan barang secara regional, Gubernur dapat melakukan tindakan korektif terhadap manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan kabupaten/kota.

#### **Pasal 34**

- (1) Dalam hal terputusnya pelayanan jalan yang mengakibatkan gangguan kelancaran arus lalu lintas yang berpengaruh terhadap mobilitas orang dan barang secara nasional, Direktur Jenderal dapat melakukan pengaturan lalu lintas sementara yang memanfaatkan jalan provinsi, kabupaten, kota dan atau desa.
- (2) Dalam hal terputusnya pelayanan jalan yang mengakibatkan gangguan kelancaran arus lalu lintas yang berpengaruh terhadap mobilitas orang dan barang secara regional, Gubernur dapat melakukan pengaturan lalu lintas sementara yang memanfaatkan jalan nasional, kabupaten, kota dan atau desa.
- (3) Dalam hal terputusnya pelayanan jalan yang mengakibatkan gangguan kelancaran arus lalu lintas yang berpengaruh terhadap mobilitas orang dan barang secara lokal, Bupati/Walikota dapat melakukan pengaturan lalu lintas sementara yang memanfaatkan jalan nasional dan provinsi.
- (4) Dalam melaksanakan pengaturan lalu lintas sementara sebagaimana dimaksud ayat (1), (2) dan (3) pejabat yang bersangkutan berkoordinasi dengan pejabat sesuai dengan kewenangan status jalan.

## **BAB X**

### **KETENTUAN PENUTUP**

#### **Pasal 35**

Direktur Jenderal Perhubungan Darat mengatur lebih lanjut pelaksanaan Peraturan ini.

#### **Pasal 36**

Peraturan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : JAKARTA  
Pada tanggal : 6 Maret 2006

---

### **MENTERI PERHUBUNGAN**

**ttd**

**M. HATTA RAJASA**

**SALINAN** Peraturan ini disampaikan kepada.

1. Ketua Badan Pemeriksa Keuangan;
2. Menteri Koordinator Bidang Perekonomian;
3. Menteri Keuangan;
4. Menteri Dalam Negeri;
5. Menteri Pekerjaan Umum;
6. Menteri Sekretaris Negara;
7. Kepala Kepolisian Republik Indonesia;
8. Para Gubernur di seluruh Indonesia;
9. Sekretaris Jenderal, Inspektur Jenderal, Direktur Jenderal Perhubungan Darat dan Kepala Badan Litbang Perhubungan.
10. Para Bupati/Walikota di seluruh Indonesia;
11. Para Kepala Dinas Perhubungan Provinsi;
12. Para Kepala Dinas Kabupaten/Kota.

Salinan resmi sesuai dengan aslinya.

**KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN**

**Ttd**

**KALALO NUGROHO, SH.  
NIP. 120105102**

## TINGKAT PELAYANAN DAN KARAKTERISTIK OPERASI TERKAIT

### A. Jalan Tol

Tingkat Pelayanan	Karakteristik Operasi Terkait
A	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Arus bebas</li><li>▪ Kecepatan lalu lintas <math>\geq 100</math> km/jam</li><li>▪ Service volume 1400 smp perjam pada 2 lajur 1 arah</li></ul>
B	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Arus stabil dengan kecepatan tinggi</li><li>▪ Kecepatan lalu lintas <math>\geq 90</math> km/jam</li><li>▪ Service volume maksimal 2000 smp perjam pada 2 lajur 1 arah</li></ul>
C	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Arus masih stabil</li><li>▪ Kecepatan lalu lintas sekurang-kurangnya <math>\geq 80</math> km/jam</li><li>▪ Service volume rate pada 2 lajur 1 arah tidak melebihi 75% dari capacity rate (yaitu 1500 smp perjam per lajur atau 3000 smp perjam untuk 2 lajur)</li></ul>
D	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Arus mendekati tidak stabil dan peka terhadap perubahan kondisi</li><li>▪ Kecepatan lalu lintas umumnya berkisar 65 km/jam</li><li>▪ Volume lalu lintas sekitar 0,9 dari kapasitas</li><li>▪ Arus puncak 5 menit tidak melebihi 3600 smp per jam untuk 2 lajur 1 arah</li></ul>
E	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Arus tidak stabil</li><li>▪ Kecepatan lalu lintas antara 50 – 60 km perjam</li><li>▪ Volume mendekati kapasitas, sekitar 2000 smp per lajur per arah</li></ul>
F	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Arus tertahan</li><li>▪ Kecepatan lalu lintas <math>&lt; 50</math> km perjam</li></ul>

## B. Jalan Arteri Primer

<b>Tingkat Pelayanan</b>	<b>Karakteristik Operasi Terkait</b>
A	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Arus bebas</li><li>▪ Kecepatan lalu lintas &gt; 100 km/jam</li><li>▪ Jarak pandang bebas untuk mendahului harus selalu ada</li><li>▪ Volume lalu lintas mencapai 20% dari kapasitas (yaitu 400 smp perjam, 2 arah)</li><li>▪ Sekitar 75% dari gerakan mendahului dapat dilakukan dengan sedikit atau tanpa tundaan</li></ul>
B	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Awal dari kondisi arus stabil</li><li>▪ Kecepatan lalu lintas <math>\geq</math> 80 km/jam</li><li>▪ Volume lalu lintas dapat mencapai 45% dari kapasitas (yaitu 900 smp perjam, 2 arah)</li></ul>
C	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Arus masih stabil</li><li>▪ Kecepatan lalu lintas <math>\geq</math> 65 km/jam</li><li>▪ Volume lalu lintas dapat mencapai 70% dari kapasitas (yaitu 1400 smp perjam, 2 arah)</li></ul>
D	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Mendekati arus tidak stabil</li><li>▪ Kecepatan lalu lintas turun sampai 60 km/jam</li><li>▪ Volume lalu lintas dapat mencapai 85% dari kapasitas (yaitu 1700 smp perjam, 2 arah)</li></ul>
E	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Kondisi mencapai kapasitas dengan volume mencapai 2000 smp perjam, 2 arah</li><li>▪ Kecepatan lalu lintas pada umumnya berkisar 50 km/jam</li></ul>
F	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ kondisi arus tertahan</li><li>▪ Kecepatan lalu lintas &lt; 50 km/jam</li><li>▪ volume dibawah 2000 smp per jam</li></ul>

### C. Jalan Kolektor Primer

<b>Tingkat Pelayanan</b>	<b>Karakteristik Operasi Terkait</b>
A	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Kecepatan lalu lintas <math>\geq 100</math> km/jam</li><li>▪ Volume lalu lintas sekitar 30% dari kapasitas (yaitu 600 smp/jam/lajur)</li></ul>
B	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Awal dari kondisi arus stabil</li><li>▪ Kecepatan lalu lintas sekitar 90 km/jam</li><li>▪ Volume lalu lintas tidak melebihi 50% kapasitas (yaitu 1000 smp/jam/lajur)</li></ul>
C	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Arus stabil</li><li>▪ Kecepatan lalu lintas <math>\geq 75</math> km/jam</li><li>▪ Volume lalu lintas tidak melebihi 75% kapasitas (yaitu 1500 smp/jam/lajur)</li></ul>
D	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Mendekati arus tidak stabil</li><li>▪ Kecepatan lalu lintas sekitar 60 km/jam</li><li>▪ Volume lalu lintas sampai 90% kapasitas (yaitu 1800 smp/jam/lajur)</li></ul>
E	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Arus pada tingkat kapasitas (yaitu 2000 smp/jam/lajur)</li><li>▪ Kecepatan lalu lintas sekitar 50 km/jam</li></ul>
F	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ arus tertahan, kondisi terhambat (congested)</li><li>▪ Kecepatan lalu lintas <math>&lt; 50</math> km/jam</li></ul>

### D. Jalan Lokal Sekunder

<b>Tingkat Pelayanan</b>	<b>Karakteristik Operasi Terkait</b>
A	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Arus relatif bebas dengan sesekali terhenti</li><li>▪ Kecepatan perjalanan rata-rata <math>\geq 40</math> Km/jam</li></ul>
B	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Arus stabil dengan sedikit tundaan</li><li>▪ Kecepatan perjalanan rata-rata <math>\geq 30</math> Km/jam</li></ul>
C	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Arus stabil dengan tundaan yang masih dapat diterima</li><li>▪ Kecepatan perjalanan rata-rata <math>\geq 25</math> Km/jam</li></ul>
D	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Mendekati arus tidak stabil dengan tundaan yang masih dalam toleransi</li><li>▪ Kecepatan perjalanan rata-rata <math>\geq 15</math> Km/jam</li></ul>
E	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Arus tidak stabil</li><li>▪ Kecepatan perjalanan rata-rata <math>&lt; 15</math> Km/jam</li></ul>
F	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Arus tertahan</li><li>▪ Macet</li><li>▪ Lalu lintas pada kondisi terhambat</li></ul>

### **E. Jalan Arteri Sekunder dan Kolektor Sekunder**

<b>Tingkat Pelayanan</b>	<b>Karakteristik Operasi Terkait</b>
A	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Arus bebas</li><li>▪ Kecepatan perjalanan rata-rata <math>\geq 80</math> Km/jam</li><li>▪ V/C ratio <math>\leq 0,6</math></li><li>▪ Load factor pada simpang = 0</li></ul>
B	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Arus stabil</li><li>▪ Kecepatan perjalanan rata-rata turun s/d <math>\geq 40</math> Km/jam</li><li>▪ V/C ratio <math>\leq 0,7</math></li><li>▪ Load factor <math>\leq 0,1</math></li></ul>
C	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Arus stabil</li><li>▪ Kecepatan perjalanan rata-rata turun s/d <math>\geq 30</math> Km/jam</li><li>▪ V/C ratio <math>\leq 0,8</math></li><li>▪ Load factor <math>\leq 0,3</math></li></ul>
D	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Mendekati arus tidak stabil</li><li>▪ Kecepatan perjalanan rata-rata turun s/d <math>\geq 25</math> Km/jam</li><li>▪ V/C ratio <math>\leq 0,9</math></li><li>▪ Load factor <math>\leq 0,7</math></li></ul>
E	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Arus tidak stabil, terhambat, dengan tundaan yang tidak dapat ditolerir</li><li>▪ Kecepatan perjalanan rata-rata sekitar 25 Km/jam</li><li>▪ Volume pada kapasitas</li><li>▪ Load factor pada simpang <math>\leq 1</math></li></ul>
F	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Arus tertahan, macet</li><li>▪ Kecepatan perjalanan rata-rata <math>&lt; 15</math> Km/jam</li><li>▪ V/C ratio permintaan melebihi 1</li><li>▪ simpang jenuh</li></ul>

**F. Persimpangan dengan APILL**

Tingkat Pelayanan	Tundaaan (detik per kendaraan)*	Load Factor**
A	$\leq 5,0$	0,0
B	5,10 - 15,0	$\leq 0,1$
C	15,1 - 25,0	$\leq 0,3$
D	25,1 - 40,0	$\leq 0,7$
E	40,1 - 60,0	$\leq 1,0$
F	$> 60$	NA

**G. Persimpangan Prioritas “STOP”**

Tingkat Pelayanan	Rata-rata tundaan berhenti (detik per kendaraan)
A	$< 5$
B	5 – 10
C	11 - 20
D	21 - 30
E	31 - 45
F	$> 45$

**MENTERI PERHUBUNGAN**

ttd

**M. HATTA RAJASA**

Salinan resmi sesuai dengan aslinya.

**KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN**

Ttd

**KALALO NUGROHO, SH.**

**NIP. 120105102**