



BUPATI PASURUAN
PROVINSI JAWA TIMUR

PERATURAN BUPATI PASURUAN
NOMOR 24 TAHUN 2025

TENTANG

RENCANA INDUK JARINGAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
TAHUN 2025-2045

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

BUPATI PASURUAN,

- Menimbang:
- a. bahwa penyelenggaraan layanan bidang perhubungan merupakan kebutuhan penting dalam kehidupan di Kabupaten Pasuruan, baik dalam perekonomian maupun sosial. Diperlukan suatu sistem lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, handal, selamat, lancar, tertib, berhasil guna dan berdayaguna;
 - b. bahwa dalam rangka meningkatkan kualitas dan memenuhi kebutuhan layanan perhubungan di Kabupaten Pasuruan, maka perlu disusun jaringan induk bidang perhubungan yang mampu memberikan arah kepastian hukum sehingga memberikan manfaat bagi masyarakat di Kabupaten Pasuruan;
 - c. bahwa berdasar pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perlu adanya pengaturan yang berkaitan dengan rencana induk jaringan lalu lintas dan angkutan jalan di Daerah Kabupaten Pasuruan.
 - d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a, huruf b dan huruf c maka perlu dibentuk Peraturan Bupati tentang Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Tahun 2025-2045;
- Mengingat :
1. Pasal 18 ayat (6) Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945,
 2. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah-daerah Kabupaten di Lingkungan Propinsi Jawa Timur (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1950 Nomor 41), sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1965 tentang Perubahan Batas Wilayah Kotapraja Surabaya dan Daerah Tingkat II Surabaya dengan mengubah Undang-Undang Nomor 12 Tahun 1950 tentang Pembentukan

Daerah-daerah Kota Besar dalam Lingkungan Propinsi Jawa Timur, Jawa Tengah, Jawa Barat dan Daerah Istimewa Yogyakarta (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1965 Nomor 19, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2730);

3. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Tahun 2004 Nomor 132 Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
4. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
5. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah beberapa kali diubah, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
6. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 193) sebagaimana diubah dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 6642);
7. Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2024 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Pasuruan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 140);
8. Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 10 Tahun 2023 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Jawa Timur

Tahun 2023-2043 (Lembaran Daerah Provinsi Jawa Timur Tahun 2023 Nomor 6 Seri D, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Jawa Timur Tahun 2023 Nomor 123);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN BUPATI TENTANG RENCANA INDUK JARINGAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN 2025-2044

BAB I
KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Bupati ini yang dimaksud dengan:

1. Daerah adalah Daerah Kabupaten Pasuruan
2. Pemerintah Daerah adalah Kepala Daerah Kabupaten Pasuruan sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.
3. Bupati adalah Bupati Pasuruan.
4. Perangkat Daerah yang selanjutnya disebut Perangkat Daerah adalah unsur pembantu Bupati dan DPRD dalam penyelenggaraan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah.
5. Dinas adalah Dinas Perhubungan Kabupaten Pasuruan.
6. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat LLAJ adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana LLAJ, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.
7. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
8. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling berhubungan untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
9. Prasarana LLAJ adalah Ruang Lalu Lintas, Terminal, dan Perlengkapan Jalan yang meliputi marka, rambu, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengaman Pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan Jalan, serta fasilitas pendukung.
10. Kendaraan adalah suatu sarana angkutan di Jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.
11. Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.
12. Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan 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.
13. Jalur adalah bagian jalan yang dipergunakan untuk lalu lintas kendaraan.

14. Lajur adalah bagian jalur yang memanjang, dengan atau tanpa marka jalan, yang mempunyai lebar cukup untuk satu kendaraan bermotor sedang berjalan, selain sepeda motor.
15. Persimpangan adalah pertemuan atau percabangan jalan, baik sebidang maupun tidak sebidang.
16. Jalan kabupaten adalah jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer, yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antaribukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten.
17. Terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.
18. Terminal penumpang adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang serta perpindahan moda angkutan.
19. Terminal Barang adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan barang serta perpindahan moda angkutan.
20. Halte adalah tempat pemberhentian Kendaraan Bermotor Umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
21. Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan.
22. Marka Jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan Jalan atau di atas permukaan Jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus Lalu Lintas dan membatasi daerah kepentingan Lalu Lintas.
23. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas yang selanjutnya disingkat APILL adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur Lalu Lintas orang dan/atau Kendaraan di persimpangan atau pada ruas Jalan.
24. Badan Usaha adalah suatu Badan atau perkumpulan yang dalam bergerak dalam bidang usaha baik berbadan hukum maupun tidak berbadan hukum.
25. Pengguna Jalan adalah orang yang menggunakan Jalan untuk berlalu lintas.
26. 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.
27. Keamanan LLAJ adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau Kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas.

28. Keselamatan LLAJ adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, Jalan, dan/atau lingkungan.
29. Ketertiban LLAJ adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap Pengguna Jalan.
30. Kelancaran LLAJ adalah suatu keadaan berlalu lintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di Jalan.
31. Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sekumpulan subsistem yang saling berhubungan dengan melalui penggabungan, pemrosesan, penyimpanan, dan pendistribusian data yang terkait dengan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
32. Aksesibilitas adalah kemudahan untuk mencapai suatu tujuan perjalanan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan.
33. Trayek adalah lintasan Kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.
34. Jaringan Lintas adalah kumpulan dari Lalu Lintas yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan barang.
35. Jaringan Trayek adalah kumpulan dari Trayek-Trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang.
36. Angkutan Kota yang selanjutnya disingkat Angkot adalah angkutan dari satu tempat ke tempat yang lain dalam satu Daerah dengan menggunakan mobil bus umum dan/atau mobil penumpang umum yang terikat dalam Trayek.
37. Angkutan Khusus adalah angkutan yang mempunyai asal dan/atau tujuan tetap, yang melayani antar jemput penumpang umum, antar jemput karyawan, permukiman dan simpul yang berbeda.
38. Angkutan Pariwisata adalah angkutan dengan menggunakan mobil bus umum yang dilengkapi dengan tanda-tanda khusus untuk keperluan pariwisata atau keperluan lain di luar pelayanan angkutan dalam Trayek, seperti untuk keperluan keluarga dan keperluan sosial lainnya.
39. Fasilitas Parkir di Dalam Ruang Milik Jalan (*on street parking*) adalah fasilitas untuk parkir Kendaraan dengan menggunakan sebagian Badan Jalan.
40. Fasilitas Parkir di Luar Ruang Milik Jalan (*off street parking*) adalah fasilitas parkir Kendaraan yang dibuat khusus yang dapat berupa taman parkir dan/atau gedung parkir yang selanjutnya di sebut fasilitas parkir untuk umum.
41. Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah perencanaan secara menyeluruh untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang terpadu dilakukan dengan pengembangan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan untuk menghubungkan semua wilayah di daratan.
42. Sistem Pengaturan Lalu Lintas Kawasan (*Area Traffic Control System*) yang selanjutnya disingkat ATCS adalah sistem pengendali lalu lintas yang berbasis teknologi informasi yang bertujuan untuk mengoptimalkan kinerja jaringan jalan.

BAB II MAKSUD DAN TUJUAN

Pasal 2

- (1) Maksud dibentuknya Peraturan Bupati ini adalah sebagai pedoman dalam memberikan kepastian hukum terhadap Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Daerah.
- (2) Tujuan dibentuknya Peraturan Bupati ini adalah untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan aman, handal, selamat, lancar, tertib, terintegrasi, mudah diakses, berhasil guna dan berdayaguna bagi pertumbuhan dan pemerataan ekonomi dan kehidupan sosial yang berkeadilan dan berkelanjutan di Daerah.

BAB III RUANG LINGKUP

Pasal 3

Ruang lingkup Peraturan Bupati ini meliputi:

- a. Arah Kebijakan;
- b. Pelaksanaan;
- c. Koordinasi;
- d. Evaluasi;
- e. Sistematisasi; dan
- f. Pembiayaan.

BAB IV ARAH KEBIJAKAN

Bagian Kesatu Umum

Pasal 4

Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Daerah ditetapkan untuk jangka waktu 20 (dua puluh) tahun mulai dari Tahun 2025 sampai dengan Tahun 2045.

Bagian Kedua Program Kebijakan

Paragraf 1 Umum

Pasal 5

Dalam Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Daerah, didasarkan pada program kebijakan, antara lain:

- a. Peningkatan kinerja ruas dan simpang;
- b. Manajemen rekayasa lalu lintas pada kawasan strategis;

- c. Pengembangan dan penataan jalur lingkar;
- d. Pengembangan dan penataan jalur angkutan barang;
- e. Penanganan daerah rawan kecelakaan;
- f. Pengembangan sarana angkutan umum;
- g. Pengembangan prasarana angkutan umum;
- h. Penataan parkir;
- i. Pengembangan dan penataan kawasan pelabuhan;
- j. Penataan jalur tambang;
- k. Pengembangan dan penataan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;
- l. Pengembangan Teknologi Perhubungan.

Paragraf 2

Peningkatan Kinerja Ruas dan Simpang

Pasal 6

Peningkatan kinerja ruas dan simpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 huruf a dilaksanakan melalui:

- a. Pengembangan dan penerapan teknologi sistem transportasi cerdas (*Intelligent Transportation System*);
- b. Penataan area pinggir jalan dengan menghilangkan dan/atau meminimalkan hambatan-hambatan samping;
- c. Penataan tempat parkir pada badan jalan dengan membatasi penggunaan badan jalan pada jam-jam sibuk;
- d. Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas;
- e. Pelaksanaan wajib Analisis Dampak Lalu Lintas pada serangkaian kegiatan pembangunan pusat kegiatan, perumahan atau permukiman, dan infrastruktur yang meliputi kategori bangkitan lalu lintas tinggi, bangkitan lalu lintas sedang maupun bangkitan lalu lintas rendah;
- f. Menambah panjang dan/atau luas jalan;
- g. Melakukan penataan lintasan angkutan barang dengan pembatasan operasi kendaraan angkutan barang;
- h. Peningkatan kinerja Simpang bersinyal;
- i. Peningkatan kinerja Simpang tak bersinyal.

Paragraf 3

Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Pada Kawasan Strategis

Pasal 7

- (1) Manajemen rekayasa lalu lintas pada kawasan strategis sebagaimana dimaksud pada Pasal 5 huruf b dilaksanakan pada kawasan:
 - a. Ibu Kota Kabupaten;
 - b. Perkotaan;
 - c. Perdagangan;
 - d. Pariwisata;
 - e. Perindustrian.
- (2) Manajemen rekayasa lalu lintas pada kawasan strategis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui:

- a. Menambah panjang dan/atau luas jalan;
- b. Pemberlakuan sistem satu arah;
- c. Pengurangan hambatan samping;
- d. Penataan parkir pada badan jalan;
- e. Perbaikan geometrik simpang;
- f. Pengembangan dan penerapan teknologi sistem transportasi cerdas (*Intelligent Transportation System*) dengan menggunakan APILL yang berbasis Sistem Pengaturan Lalu Lintas Kawasan (*Area Traffic Control System*) pada simpang.

Paragraf 4

Pengembangan dan Penataan Jalur Lingkar

Pasal 8

Pengembangan dan penataan jalur lingkar sebagaimana dimaksud pada Pasal 5 huruf c dilaksanakan melalui:

- a. Manajemen rekayasa lalu lintas;
- b. Menambah panjang dan/atau luas jalan; dan
- c. Pengembangan jalan baru.

Paragraf 5

Pengembangan dan Penataan Jalur Angkutan Barang

Pasal 9

Pengembangan dan penataan jalur angkutan barang sebagaimana dimaksud pada Pasal 5 huruf d dilaksanakan melalui:

- a. Menambah panjang dan/atau luas jalan;
- b. Pengembangan terminal barang;
- c. Menyediakan area parkir khusus angkutan barang;
- d. Pembatasan operasi kendaraan angkutan barang di ruas jalan dalam kota; dan
- e. Pengalihan arus lalu lintas angkutan barang.

Paragraf 6

Peningkatan keselamatan dalam berlalu lintas dan Penanganan Daerah Rawan Kecelakaan

Pasal 10

Peningkatan keselamatan dalam berlalu lintas dan Penanganan daerah rawan kecelakaan sebagaimana dimaksud pada Pasal 5 huruf e dilaksanakan melalui:

- a. Inventarisasi daerah rawan kecelakaan;
- b. Penambahan dan pemeliharaan perlengkapan jalan berupa :
 1. Rambu lalu lintas;
 2. Marka jalan;
 3. Alat Pemberi Isyarat Lalu lintas;
 4. Alat Penerangan Jalan;
 5. Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan;
 6. Alat pengawasan dan pengaman jalan;
 7. Fasilitas untuk sepeda, Pejalan Kaki, dan penyandang cacat; dan

8. Fasilitas pendukung kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berada di Jalan dan di luar badan Jalan.

Paragraf 7

Pengembangan Sarana Angkutan Umum

Pasal 11

Pengembangan sarana angkutan umum sebagaimana dimaksud pada Pasal 5 huruf f dilaksanakan melalui:

- a. Pengembangan, penyediaan, pemeliharaan dan perbaikan angkutan umum untuk kawasan perkotaan dan kawasan perdesaan;
- b. Pengembangan, penyediaan, pemeliharaan dan perbaikan angkutan pemuatan moda;
- c. Pengembangan, penyediaan, pemeliharaan dan perbaikan angkutan pengumpan;
- d. Pengembangan, penyediaan, pemeliharaan dan perbaikan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (ASDP);
- e. Pengembangan, penyediaan, pemeliharaan dan perbaikan angkutan laut;
- f. Pengembangan, penyediaan, pemeliharaan dan perbaikan angkutan udara;
- g. Pengembangan, penyediaan, pemeliharaan dan perbaikan angkutan sekolah;
- h. Pengembangan, penyediaan, pemeliharaan dan perbaikan angkutan karyawan;
- i. Pengembangan, penyediaan, pemeliharaan dan perbaikan angkutan wisata;
- j. Penataan angkutan online; dan
- k. Pengembangan angkutan umum ramah lingkungan.

Paragraf 8

Pengembangan Prasarana Angkutan Umum

Pasal 12

Pengembangan prasarana perhubungan sebagaimana dimaksud pada Pasal 5 huruf g dilaksanakan melalui:

- a. Pengembangan dan pemantapan terminal penumpang tipe C;
- b. Penyediaan halte;
- c. Rest area pada kawasan tertentu; dan
- d. Pengembangan dan pembangunan stasiun pengisian untuk kendaraan listrik (*charger*).

Paragraf 9

Penataan Parkir

Pasal 13

Penataan parkir sebagaimana dimaksud pada Pasal 5 huruf h dilaksanakan melalui:

- a. Penataan parkir tepi jalan umum;
- b. Penataan parkir di luar jalan umum;
- c. Perbaikan sistem pelayanan pada parkir; dan
- d. Pemanfaatan teknologi dalam pengembangan perparkiran.

Paragraf 10
Pengembangan dan Penataan Kawasan Pelabuhan

Pasal 14

Pengembangan dan penataan kawasan pelabuhan sebagaimana dimaksud pada Pasal 5 huruf i dilaksanakan melalui:

- a. Penyediaan kawasan pelabuhan pengumpan lokal; dan
- b. Pembangunan infrastruktur pelabuhan pengumpan lokal.

Paragraf 11
Penataan Jalur Tambang

Pasal 15

Penataan jalur tambang sebagaimana dimaksud pada Pasal 5 huruf j dilaksanakan melalui:

- a. Manajemen rekayasa lalu lintas;
- b. Pembatasan operasi kendaraan pertambangan.

Paragraf 12
Pengembangan dan Penataan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pasal 16

Pengembangan dan penataan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada Pasal 5 huruf k dilaksanakan melalui:

- a. Pengadaan, pemasangan, pemeliharaan dan perbaikan fasilitas keselamatan;
- b. Peningkatan kompetensi sumber daya manusia dan pendidikan bagi masyarakat umum, pelajar dan anak-anak serta perusahaan angkutan umum terkait tata cara berlalu lintas;
- c. Meningkatkan kesadaran uji berkala untuk kendaraan angkutan barang dan angkutan umum;
- d. Pelaksanaan inspeksi keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan (*rampcheck*) yang dilakukan terhadap objek sebagai berikut :
 1. Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek;
 2. Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek; dan
 3. Angkutan barang
- e. Pembangunan pos jaga palang pintu kereta api pada perlintasan sebidang.

Paragraf 13
Pengembangan Teknologi Perhubungan

Pasal 17

Pengembangan Teknologi Perhubungan sebagaimana dimaksud pada Pasal 5 huruf l dilaksanakan melalui:

- a. Pengembangan program pantauan lalu lintas melalui CCTV;
- b. Pengembangan layanan angkutan berbasis online;
- c. Pengembangan sistem pelayanan parkir berbasis teknologi;
- d. Penyimpanan database perhubungan secara terpadu;
- e. Pengembangan dan penerapan sistem informasi dan teknologi perhubungan.

BAB V
PELAKSANAAN

Pasal 18

- (1) Pelaksanaan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilakukan oleh Dinas.
- (2) Mekanisme pelaksanaan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud ayat (1) meliputi:
 - a. Penyusunan rencana aksi sebagai turunan dari Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - b. tahapan pelaksanaan kegiatan disesuaikan dengan kewenangan, waktu pelaksanaan dan pendanaan yang tertuang dalam rencana aksi;
 - c. evaluasi setiap tahapan kegiatan.

Pasal 19

- (1) Dinas dalam pelaksanaan Rencana Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat melibatkan Badan Usaha.
- (2) Badan Usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa:
 - a. Badan Usaha Milik Negara;
 - b. Badan Usaha Milik Daerah;
 - c. Badan Usaha Berbentuk Perseroan Terbatas;
 - d. Koperasi; dan/atau
 - e. Badan Usaha dengan bentuk lain sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB VI
KOORDINASI

Pasal 20

- (1) Dalam pelaksanaan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dinas berkoordinasi dengan dinas terkait.
- (2) Dinas terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat terdiri dari:
 - a. Dinas yang membidangi urusan pekerjaan umum dan penataan ruang;
 - b. Dinas yang membidangi urusan keuangan; dan/atau
 - c. Dinas yang membidangi urusan perencanaan dan penunjang penelitian dan pengembangan.
- (3) Koordinasi dengan dinas terkait yang membidangi urusan pekerjaan umum dan penataan ruang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dilakukan dengan tujuan:
 - a. Mendapatkan persetujuan dan/atau izin pemanfaatan bagian-bagian jalan kabupaten;
 - b. Memberikan kajian teknis;
 - c. Memberikan Kesesuaian Kegiatan Pemanfaatan Ruang (KKPR); dan
 - d. Penyelenggaraan jalan dan jembatan.
- (4) Koordinasi dengan dinas terkait yang membidangi urusan keuangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b dilakukan dengan tujuan memberikan persetujuan atas pemanfaatan dan/atau penggunaan barang

milik daerah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai pengelolaan barang milik daerah.

- (5) Koordinasi dengan dinas terkait yang membidangi urusan urusan perencanaan dan penunjang penelitian dan pengembangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c dilakukan dengan tujuan memberikan fasilitasi penyesuaian perencanaan kewilayahan.

Pasal 21

Dalam hal pelaksanaan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bersinggungan dengan ranah Kepolisian Republik Indonesia, Dinas berkoordinasi dengan Kepolisian di Daerah terkait Penyelenggaraan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas.

BAB VII EVALUASI

Pasal 22

- (1) Dinas melakukan evaluasi terhadap Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (2) Evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan sekurang-kurangnya 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun.
- (3) Dalam hal terdapat perubahan lingkungan yang bersifat strategis di tingkat Daerah dan Nasional, proyek strategis nasional, atau perkembangan teknologi dalam bidang transportasi, maka evaluasi dapat dilakukan lebih dari 1 (satu) kali dalam kurun waktu kurang dari 5 (lima) tahun.
- (4) Hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan (3) dilaporkan kepada Bupati.
- (5) Dalam hal hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (4) mengarah pada perlunya perubahan terhadap Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Bupati wajib memberikan jawaban persetujuan atau penolakan secara tertulis atas hasil evaluasi yang dilaporkan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) selambat-lambatnya dalam 21 (dua puluh satu) hari kerja.

BAB VIII SISTEMATIKA

Pasal 23

- (1) Sistematika Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah sebagai berikut:
 - a. BAB I : PENDAHULUAN
 - b. BAB II : TINJAUAN PUSTAKA DAN ASPEK LEGALITAS
 - c. BAB III : GAMBARAN UMUM DAERAH
 - d. BAB IV : ISU STRATEGIS, DAMPAK DAN RENCANA KEBUTUHAN
 - e. BAB V : RENCANA PENGEMBANGAN JARINGAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

(2) Uraian sistematika Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tercantum dalam lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Bupati ini.

BAB IX
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 24

Peraturan Bupati ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Bupati ini dengan penempatannya dalam Berita Daerah Kabupaten Pasuruan.

Ditetapkan di Pasuruan
pada tanggal 16 Mei 2025
BUPATI PASURUAN,

ttd.

MOCHAMAD RUSDI SUTEJO

Diundangkan di Pasuruan
pada tanggal 16 Mei 2025
SEKRETARIS DAERAH
KABUPATEN PASURUAN,

ttd.

YUDHA TRIWIDYA SASONGKO
BERITA DAERAH KABUPATEN PASURUAN TAHUN 2025 NOMOR 24

LAMPIRAN : PERATURAN BUPATI PASURUAN
NOMOR : 24 TAHUN 2025
TANGGAL : 16 MEI 2025

RENCANA INDUK JARINGAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DAERAH

BAB I
PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Sektor Transportasi merupakan sarana yang mempunyai peran sangat penting dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok tanah air, bahkan dari dan ke luar negeri. Transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan perekonomian yang berpotensi namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

Menyadari pentingnya peranan transportasi maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata agar mampu mewujudkan keseimbangan pelayanan jasa angkutan dengan kendaraan penumpang umum, antara kapasitas jaringan transportasi jalan dengan kendaraan umum yang beroperasi, serta untuk menjamin kualitas pelayanan angkutan penumpang dalam rangka perencanaan, pengaturan dan pengendalian tingkat pelayanan angkutan Berdasarkan Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa untuk mewujudkan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terpadu dilakukan pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk menghubungkan semua wilayah di daratan.

Dalam upaya meningkatkan efisiensi dan keamanan transportasi, perencanaan yang cermat dan terperinci menjadi krusial. Oleh karena itu, dibutuhkan suatu rencana induk jaringan lalu lintas dan angkutan jalan memainkan peran penting sebagai landasan strategis untuk mengembangkan sistem transportasi yang berkelanjutan dan responsif terhadap kebutuhan masyarakat dan pertumbuhan ekonomi. Sejalan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Termasuk dengan mempertimbangkan kompleksitas serta perkembangan terkini. Bertujuan untuk merumuskan strategi yang holistik dalam pengelolaan lalu lintas dan mobilitas di masa depan. Berdasarkan perencanaan di bidang transportasi tersebut maka diperlukan pembuatan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk menjadi dasar acuan dalam perencanaan pengembangan transportasi di Wilayah Kabupaten Pasuruan.

Analisis yang tertuang dalam lampiran ini, didasarkan pada berbagai kajian yang sudah pernah dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Pasuruan, khususnya yang terakhir pada akhir tahun 2023 yaitu Kajian Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten Pasuruan.

1.2. Maksud dan Tujuan

- a. Maksud dari adanya Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sebagai pedoman dalam memberikan kepastian hukum terhadap Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Daerah Kabupaten Pasuruan selama 20 (dua puluh) tahun ke depan.
- b. Tujuan dibentuknya Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini adalah:
 - 1) untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan aman, handal, selamat, lancar, tertib, terintegrasi, mudah diakses, berhasil guna dan berdayaguna bagi pertumbuhan dan pemerataan ekonomi dan kehidupan sosial yang berkeadilan dan berkelanjutan di Daerah Kabupaten Pasuruan;
 - 2) Mewujudkan sinergitas dan keselarasan antara perencanaan sampai dengan pelaksanaan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan di Daerah Kabupaten Pasuruan;
 - 3) Menjadi pedoman dalam menentukan skala prioritas kegiatan pengembangan dan pembangunan bidang perhubungan di Daerah Kabupaten Pasuruan.

1.3. Sistematika Penulisan

Penyusunan lampiran Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Tahun 2024-2044, disusun sebagai berikut:

BAB I	: PENDAHULUAN
	1.1. Latar Belakang
	1.2. Maksud dan Tujuan
	1.3. Sistematika Penulisan
BAB II	: TINJAUAN PUSTAKA DAN ASPEK LEGALITAS
	2.1. Aspek Teoritis
	2.2. Aspek Legalitas
BAB III	: GAMBARAN UMUM DAERAH
BAB IV	: ISU STRATEGIS, DAMPAK DAN RENCANA KEBUTUHAN
BAB V	: RENCANA PENGEMBANGAN JARINGAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN ASPEK LEGALITAS

2.1. Aspek Teoritis

2.1.1. Konsep dan Model Pengembangan Jaringan Transportasi

1) Landasan dan Asas Penyusunan Kajian Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas Angkutan Jalan

Kebutuhan Masyarakat dan Perekonomian: Penekanan pada kebutuhan masyarakat dan pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan, yang membentuk dasar penting untuk pengembangan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan yang efisien.

- a. **Ketersediaan Data dan Informasi:** Penyusunan kajian didasarkan pada data dan informasi yang akurat, terkini, dan terpercaya, sehingga memungkinkan analisis yang tepat dan rekomendasi yang berdaya guna.
- b. **Kesesuaian dengan Kebijakan dan Regulasi:** Aspek kepatuhan terhadap kebijakan dan regulasi terkait transportasi yang ada, baik di tingkat lokal, regional, maupun nasional.
- c. **Konsultasi dengan Pihak Terkait:** Proses penyusunan kajian melibatkan konsultasi yang intensif dengan pihak terkait, termasuk pemerintah daerah, masyarakat, industri, dan para ahli terkait, untuk memastikan adanya partisipasi serta masukan yang komprehensif.
- d. **Keterpaduan dengan Rencana Pembangunan Jangka Menengah dan Panjang:** Penyusunan kajian ini haruslah terintegrasi dengan rencana pembangunan jangka menengah dan panjang yang telah ditetapkan, untuk memastikan keselarasan dalam visi dan tujuan pembangunan transportasi.

Dengan memperhatikan landasan dan asas tersebut, kajian rencana induk jaringan lalu lintas dan angkutan jalan diharapkan mampu memberikan kerangka kerja yang kokoh dan berkelanjutan untuk pengembangan infrastruktur transportasi yang komprehensif dan efektif.

2) Sistem Transportasi

Sistem Transportasi adalah suatu bentuk keterikatan dan keterikatan antara penumpang, barang, prasarana dan sarana yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang yang tercakup dalam suatu tatanan, baik secara alami ataupun buatan/rekayasa. Sistem transportasi diselenggarakan dengan maksud untuk mengkoordinasi proses pergerakan penumpang dan barang dengan mengatur komponen-komponen di mana prasarana merupakan media untuk proses transportasi, sedangkan sarana merupakan alat yang digunakan dalam proses transportasi. Tujuan dari sistem transportasi adalah untuk

mencapai proses transportasi penumpang dan barang secara optimum dalam ruang dan waktu tertentu, dengan mempertimbangkan faktor keamanan, kenyamanan dan kelancaran, serta efisiensi waktu dan biaya. Sistem pergerakan yang aman, cepat, nyaman, murah, handal dan sesuai dengan lingkungannya dapat tercipta jika pergerakan tersebut diatur oleh sistem rekayasa dan manajemen lalu lintas yang baik.

Pelayanan angkutan umum dapat diklasifikasikan menjadi tiga kelompok berdasarkan jenis rute dan perjalanan yang dilayaninya :

- a. Angkutan jarak pendek ialah pelayanan kecepatan-rendah didalam kawasan sempit dengan densitas perjalanan tinggi, seperti kawasan perdagangan utama (*central business district-CBD*).
- b. Angkutan kota, yang merupakan jenis yang paling lazim, melayani orang-orang yang membutuhkan transportasi di dalam kota.
- c. Angkutan regional melayani perjalanan jauh, berhenti beberapa kali, dan umumnya memiliki kecepatan tinggi. Sistem kereta api cepat dan bus ekspres termasuk ke dalam kategori ini.

2.1.2. Guna Lahan Transportasi

Transportasi di daerah perkotaan sebagai suatu sistem perangkutan mempunyai arti yang sangat penting bagi keberadaan dan keberlangsungan kehidupan suatu perkotaan, yaitu merupakan elemen kegiatan kota, yang terkait dengan 4 aspek berikut : urat nadi kehidupan; citra sebuah kota; penghubung antar guna lahan; dan pembentuk struktur kota. Sistem transportasi kota merupakan komponen utama struktur sosial, ekonomi dan fisik suatu wilayah kota, dan juga merupakan determinan aktivitas, struktur kota, lahan terbangun). Oleh karena itu aktivitas yang menghidupkan kota tergantung pada fasilitas transportasi yang menghubungkan antar aktivitas tersebut. Secara umum, dapat dikatakan bahwa fungsi dasar transportasi kota adalah menghubungkan pemukiman, tempat kerja dan hiburan serta menghubungkan konsumen dan produsen pada kota komersial. Jadi dalam suatu proses perencanaan suatu kota harus dikaitkan dengan sistem perangkutan itu sendiri, sebagai bagian kesatuan sistem kota.

Sistem transportasi perkotaan terdiri dari berbagai aktivitas seperti bekerja, sekolah, olahraga, belanja, dan bertamu yang berlangsung di atas sebidang tanah (kantor, pabrik, pertokoan, tempat sekolah, rumah, dan lain-lain). Potongan lahan ini biasa disebut tata guna lahan. Untuk memenuhi kebutuhannya, manusia melakukan perjalanan di antara tata guna lahan tersebut dengan menggunakan sistem jaringan transportasi (misalnya berjalan kaki, naik kendaraan

pribadi, atau naik bus). Hal ini menimbulkan pergerakan arus manusia, kendaraan, dan barang.

Pergerakan arus manusia, kendaraan dan barang mengakibatkan berbagai macam interaksi. Semua interaksi memerlukan perjalanan dan oleh sebab itu menghasilkan pergerakan lalu lintas. Dalam rangka mewujudkan interaksi semudah dan seefisien mungkin maka ditetapkan kebijakan transportasi sebagai berikut:

a. Sistem Kegiatan

Rencana tata guna lahan yang baik (lokasi toko, sekolah, perumahan, pekerjaan, dan lainnya yang benar) dapat mengurangi kebutuhan akan perjalanan yang panjang sehingga membuat interaksi menjadi lebih mudah, perencanaan tata guna lahan biasanya memerlukan waktu cukup lama dan tergantung pada badan pengelola yang berwenang untuk melaksanakan rencana tata guna lahan tersebut.

b. Sistem Jaringan

Hal yang dapat dilakukan misalnya meningkatkan kapasitas pelayanan prasarana yang ada, yang antara lain adalah: melebarkan jalan, menambah jaringan jalan baru dan lainnya.

c. Sistem Pergerakan

Hal yang perlu dilakukan antara lain mengatur teknik dan manajemen lalu lintas (jangka pendek), fasilitas angkutan umum yang lebih baik (jangka pendek dan menengah) atau pembangunan jalan (jangka panjang).

Masalah transportasi perkotaan meningkat menjadi kompleks dan serius dengan berlangsungnya waktu. Permasalahan transportasi kota dapat dikelompokkan ke dalam 7 (tujuh) kategori. Masalah tersebut sangat beragam dan berpengaruh terhadap berbagai kelompok masyarakat secara berbeda. Masalah tersebut seluruhnya saling erat berkaitan dan tidak dapat dipecahkan secara terpisah. Tujuh masalah tersebut meliputi :

- a. Lalu lintas yaitu kemacetan, perilaku lalu lintas dan manajemen pergerakan lalu lintas;
- b. Kecelakaan;
- c. Melimpahnya jumlah transportasi umum pada jam puncak;
- d. Langkanya angkutan tersebut pada jam di luar jam puncak;
- e. Langkanya fasilitas pejalan kaki;
- f. Dampak lingkungan yaitu polusi udara dan suara;
- g. Kesulitan parkir.

Keberadaan transportasi sebagai elemen kegiatan suatu kota melalui segala atributnya membawa manfaat yang sangat besar bagi kelancaran dan kemudahan kegiatan kota. Namun disamping itu keberadaan transportasi dapat membawa suatu dampak negatif berupa permasalahan yang sulit diselesaikan dan bersifat kompleks. Persoalan transportasi merupakan masalah klasik, karena persoalan

transportasi disebut-sebut sebagai persoalan yang tidak akan pernah dapat terselesaikan atau akan membayangi perkembangan suatu wilayah perkotaan

Sebagai suatu sistem, elemen-elemen transportasi yang terdiri atas sistem aktivitas, sistem suplai dan sistem pergerakan berperilaku sistematis sehingga perubahan pada salah satu atau beberapa sistem akan mempengaruhi sistem lainnya. Sistem-sistem tersebut dipengaruhi oleh sistem kelembagaan dan berada dalam suatu sistem lingkungan sosial, ekonomi, budaya, hukum, politik dan sebagainya dalam lingkup lokal, kota, regional, nasional dan internasional yang berpengaruh kuat. Sebagai suatu sistem yang multidimensi, persoalan transportasi tidak dapat ditangani secara parsial tanpa melihat sistem yang terkait dan tanpa pendekatan multidisiplin ilmu, maka perlu penanganan konseptual dan integral intra sistem maupun inter sistem yaitu dengan sistem kelembagaan, dengan mempertimbangkan lingkungan dimana transportasi merupakan sub sistem dari sistem tersebut serta interdisiplin dan dimensi waktu. Sistem aktivitas meliputi elemen populasi, lahan bagi berlangsungnya aktivitas, jenis dan intensitas aktivitas. Sedangkan sistem suplai meliputi jaringan jalan, terminal, parkir, alat angkut dan sistem pergerakan meliputi arah, volume, pola, struktur, kecepatan perjalanan. Sistem kelembagaan mencakup organisasi dan hubungan dari berbagai pihak yang terlibat dalam pengelolaan dan pembiayaan dan atau berbagai pihak yang mempengaruhi kinerja sistem transportasi (pemerintah, swasta, pengguna, masyarakat). Perubahan sistem aktivitas mengakibatkan peralihan fungsi lahan didorong oleh meningkatnya nilai lahan tempat berlangsungnya aktivitas akibat proses pembangunan prasarana jalan atau meningkatnya aksesibilitas. Perubahan tersebut bersifat dinamis dan berpola siklikal. Perubahan guna lahan berimplikasi pada meningkatnya bangkitan perjalanan yang menimbulkan peningkatan kebutuhan prasarana dan sarana lalu lintas. Bila kebutuhan pemenuhan kebutuhan atau penambahan fasilitas transportasi, aksesibilitas guna lahan meningkat dan berimplikasi pada peningkatan nilai lahan yang akhirnya mendorong terjadinya perubahan lahan berikutnya dan selanjutnya bekerja runtun dalam siklus yang sama.

Tarikan dan produksi pergerakan dari suatu aktivitas tertentu akan meliputi komponen tarikan karyawan yang ditentukan oleh tujuan bekerja dan produksi pergerakan dari aktivitas dalam hubungannya terhadap aktivitas lain dan pihak lain; dan tarikan pergerakan pengunjung yang tertarik ke lokasi aktivitas untuk mendapatkan pelayanannya. Tarikan dan produksi pergerakan ini membebani sistem suplai dalam bentuk pergerakan dan dapat menimbulkan dampak yang merugikan baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang.

2.1.3. Kinerja Jaringan Jalan

Pembahasan untuk kinerja jaringan jalan ini hanya akan dibatasi pada jalan perkotaan. Jalan perkotaan adalah jalan yang pembangunannya dilakukan secara permanen seluruhnya atau hampir seluruhnya, setidaknya pada satu sisi dari jalan tersebut. Jalan yang termasuk kategori tersebut adalah jalan yang berada di pusat kota atau didekat pusat kota dengan jumlah penduduk lebih besar dari 100.000 jiwa. Atau juga dapat diklasifikasikan jalan perkotaan jika penduduknya kurang dari 100.000 jiwa tetapi pembangunannya permanen pada kedua sisinya.

Comprehensive Traffic Management, merupakan sebuah paket penyelesaian dirancang untuk memenuhi berbagai variasi objektif dan untuk menampung sebagai kategori dari pemakai (jalan raya). Sistem Manajemen Transportasi. Melakukan koordinasi masing-masing individu kategori pemakai jalan melalui sistem pengoperasian, regulasi dan kebijaksanaan pelayanan sehingga dapat mencapai efisiensi dan produktifitas yang maksimum pada keseluruhan sistem. (catatan : termasuk menyebarkan jam-jam puncak, penggunaan kendaraan bersama dan kebijaksanaan angkutan umum).

Integrated Urban Traffic Management merupakan suatu bentuk kegiatan dalam melakukan pengendalian jangka pendek, gerakan-gerakan manusia dan barang secara aman dan efisien, serta selaras dengan lingkungan sosial dan obyektif pergerakan, melalui koordinasi di dalam perencanaan dan implementasi berbagai elemen manajemen lalu lintas sehingga berbagai elemen tersebut tidak bertentangan satu dan yang lainnya serta apabila memungkinkan elemen-elemen tersebut saling memperkuat.

1) Kapasitas Jalan

Kapasitas jalan adalah jumlah lalu lintas kendaraan maksimum yang dapat ditampung pada ruas jalan selama kondisi tertentu (desain geometri, lingkungan dan komposisi lalu lintas) yang dapat ditentukan dalam satuan masa penumpang per jam. Faktor – faktor yang mempengaruhi dalam penentuan kapasitas jaringan jalan adalah :

- a. Kondisi geometri. Faktor ini meliputi penyesuaian dimensi geometri jalan terhadap geometri standar jalan kota, yaitu : tipe jalan, waktu tempuh (jam) arus lalu lintas (smp/jam) lebar efektif lapisan keras yang dimanfaatkan, lebar efektif bahu, lebar efektif median jalan;
- b. Kondisi lalu lintas. Faktor ini meliputi karakteristik kendaraan yang lewat, yaitu: faktor arah (perbandingan volume per arah dari jumlah dua arah arus pergerakan), hambatan samping dari badan jalan, termasuk banyaknya kendaraan umum yang berhenti di sepanjang jalan, jumlah pejalan kaki, akses keluar masuk;

c. Kondisi lingkungan. Faktor kondisi lingkungan yang berpengaruh adalah ukuran kota yang dinyatakan dalam jumlah penduduk kota. Perhitungan kapasitas jalan dibedakan antara yang memakai pembatas median dan tidak memakai median. Untuk ruas jalan berpembatas median, kapasitas dihitung terpisah untuk setiap arah, sedangkan untuk ruas jalan tanpa pembatas median, kapasitas dihitung untuk kedua arah.

2) Rasio Volume per Kapasitas dan Tingkat Pelayanan Jalan

Rasio volume per kapasitas atau volume per capacity ratio (VCR) adalah perbandingan antara volume yang melintas (smp) dengan kapasitas pada suatu ruas jalan tertentu (smp). Dari hasil perbandingan tersebut didapatkan suatu nilai tanpa satuan yang akan digunakan untuk menentukan tingkat pelayanan jalan yang bersangkutan. Tingkat pelayanan jalan adalah suatu ukuran yang digunakan untuk mengetahui kualitas suatu ruas jalan tertentu dalam melayani arus lalu-lintas yang melewatinya. Salah satu unsur utama yang menyatakan tingkat pelayanan adalah waktu tempuh, biaya perjalanan (tarif dan bahan bakar), juga hal lain seperti kenyamanan, dan keamanan penumpang. Tingkat pelayanan jalan dilihat dari perbandingan antara volume lalu lintas dengan kapasitas jalan serta kecepatan lalu lintas pada ruas jalan tersebut. Tingkat pelayanan jalan ditentukan dalam skala interval yang terdiri dari 6 tingkatan, yaitu A, B, C, D, E dan F. Tingkat pelayanan A merupakan tingkatan yang paling baik. Semakin tinggi volume lalu lintas pada ruas jalan tertentu, tingkat pelayanan jalannya akan semakin menurun.

Tabel 1. Standar Tingkat Pelayanan Jalan Arteri Primer

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

Tabel 2. Standar Tingkat Pelayanan Jalan Arteri Sekunder

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

Tabel 3. Standar Tingkat Pelayanan Arteri Sekunder dan Kolektor Sekunder

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

Tabel 4. Standar Tingkat Pelayanan Kolektor Primer

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

3) Kecepatan Kendaraan

Salah satu faktor yang mempengaruhi dalam menggambarkan kualitas dari suatu ruas jalan dalam menampung arus lalu – lintas adalah kecepatan kendaraan. Kecepatan kendaraan dalam suatu ruas jalan didefinisikan sebagai kecepatan rata – rata yang ditempuh kendaraan selama melalui ruas jalan tersebut. Faktor internal yang mempengaruhi kecepatan

kendaraan adalah kondisi kendaraan, sedangkan faktor eksternal yang mempengaruhi kecepatan kendaraan adalah volume lalu lintas, komposisi kendaraan, geometrik jalan dan faktor kegiatan samping jalan.

2.1.4. Permodelan Transportasi

Dalam melakukan analisis transportasi digunakan beberapa model perhitungan dalam melakukan analisis transportasi digunakan beberapa model perhitungan tergantung pada ketersediaan data yang akan dipergunakan dalam perangkat lunak. Model transportasi ini akan memberikan suatu gambaran lalu lintas pada daerah yang studi. Pendekatan makro dimulai dengan penaksiran intensitas tata guna lahan yang didapatkan dari pihak pengembang. Dari data tersebut selanjutnya diestimasi bangkitan perjalanan, distribusi perjalanan, pemilihan moda dan pembebanan lalu lintas. Pembebanan perjalanan di sekitar lokasi ditambahkan dengan lalu lintas dasar (*base traffic*) untuk mendapatkan beban yang nyata pada wilayah kajian. Empat tahapan permodelan sebagai berikut :

1. Perkiraan Bangkitan Perjalanan (*Trip Attraction*)

Tahap awal dari empat tahapan proses pemodelan (*modelling*) ini adalah bangkitan perjalanan (*trip generation*) yang di dalam hal ini sesuai dengan kategori tata guna lahan daerah perbelanjaan dipergunakan konsep tarikan perjalanan (*trip attraction*). Dengan mengambil asumsi adanya keterkaitan antara intensitas tata guna lahan dengan jumlah perjalanan yang keluar masuk lokasi, maka dapat ditentukan hubungan matematis yang menggambarkan tingkat tarikan perjalanan ke lokasi tersebut.

2. Distribusi Perjalanan (*Trip Distribution*)

Trip Distribution pada intinya adalah tahapan untuk mendapatkan matriks asal tujuan yang akan digunakan dalam proses selanjutnya. Dasar distribusi yang digunakan adalah dengan proses skim, yaitu berupa penentuan minimum path jarak tempuh perjalanan proporsional terhadap intensitas tata guna lahan daerah pengaruh kegiatan ini.

3. Pemilihan Moda (*Modal Split*)

Dalam melaksanakan tahapan moda split, ada 2 (dua) macam konsep pendekatan, yaitu *Trip End Model* dan *Trip Interchange Modal Split Model*. Dalam studi ini dipergunakan konsep pendekatan *Trip End Model* untuk membagi total person trip menjadi *vehicle trip*.

4. Pembebanan Perjalanan

Tahapan terakhir adalah *Trip/Traffic Assignment*. Tahapan ini menggunakan metode MKJI, dimana tahapan ini akan menghasilkan indikator kinerja lalu lintas yang meliputi derajat kejenuhan, kecepatan serta volume kendaraan di tiap ruas jalan

2.1.5. International Roughness Index (IRI)

Kondisi jalan sangat berpengaruh terhadap aktivitas yang membutuhkan aksesibilitas jalan sebagai perantaranya, misalnya pada sektor perdagangan. Agar jalan dapat tetap mengakomodasi kebutuhan pergerakan dengan tingkat layanan tertentu maka perlu dilakukan suatu usaha untuk menjaga kualitas layanan jalan, dimana salah satu usaha tersebut adalah menilai kondisi permukaan jalan serta kerusakan jalan dan bagian jalan lainnya. Salah satu tahapan dalam menilai kondisi permukaan jalan dan kerusakan jalan adalah dengan melakukan pengumpulan data ketidakrataan jalan untuk mengetahui penanganan apa yang sesuai dengan kondisi jalan tersebut.

2.2. Aspek Legalitas

Dalam pelaksanaan Kajian Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten Pasuruan terdapat beberapa ketentuan yang mengatur pelaksanaannya. Ketentuan yang berlaku saat ini antara lain:

1. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Tahun 2004 Nomor 132 Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan;
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 Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah beberapa kali diubah, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
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 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 480, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4833) sebagaimana telah diubah dengan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2017 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (Lembaran Negara Tahun 2017 Nomor 77, Tambahan Lembaran Negara Nomor 6042);

6. Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 20, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5199);
7. 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); sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
8. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 73, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5229);
9. Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2012 tentang Sumber Daya Manusia di Bidang Transportasi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5310);
10. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317); sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
11. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 193) sebagaimana diubah dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 6642);
12. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
13. Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 10 Tahun 2023 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Jawa Timur Tahun 2023-2043 (Lembaran Daerah Provinsi Jawa Timur Tahun 2023 Nomor 6 Seri D,

- Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Jawa Timur Tahun 2023 Nomor 123);
14. Peraturan Daerah Kabupaten Pasuruan Nomor 12 Tahun 2010 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Pasuruan Tahun 2009-2029 (Lembaran Daerah Kabupaten Pasuruan Tahun 2010 Nomor 12).

BAB III

GAMBARAN UMUM DAERAH

3.1. Kondisi Geografis

Secara umum, wilayah Kabupaten Pasuruan memiliki 24 Kecamatan yang terbagi habis menjadi 341 desa/kelurahan dengan luas wilayah sebesar 1.474,02 Km². Kabupaten Pasuruan terletak antara 1120.30' - 1130.30' Bujur Timur dan 70 30' - 80 30' Lintang Selatan.

- Sebelah Selatan : Berbatasan dengan Kabupaten Malang
- Sebelah Timur : Berbatasan dengan Kabupaten Probolinggo
- Sebelah Utara : Berbatasan dengan Kabupaten Sidoarjo dan Selat Madura
- Sebelah Barat : Berbatasan dengan Kabupaten Mojokerto

Batas wilayah tersebut turut didasarkan pada Peraturan Menteri dalam Negeri Nomor 47 Tahun 2007. Lokasi Kabupaten Pasuruan berada disekitar garis khatulistiwa, maka seperti daerah yang lain Kabupaten Pasuruan mempunyai perubahan iklim sebanyak 2 jenis setiap tahunnya, yaitu musim kemarau (Mei-September) dan musim penghujan (Oktober-April).

Wilayah Kabupaten Pasuruan terdiri dari 24 kecamatan, 365 Desa/Kelurahan, dan jumlah penduduk sebanyak ±1.619.035 jiwa pada tahun 2024. Wilayah Kabupaten Pasuruan dapat digambarkan pada peta sebagai berikut :



Gambar 1. Peta Wilayah Kabupaten Pasuruan

Apabila ditinjau berdasar pada luas wilayah per-kecamatan pada Wilayah Kabupaten Pasuruan, maka dapat diuraikan sebagai berikut:

Tabel 5. Luas Wilayah Berdasar pada Kecamatan di Wilayah Kabupaten Pasuruan

Kecamatan	Ibu Kota Kecamatan	Luas (Km²)
Purwodadi	Desa Purwodadi	102,46
Tutur	Desa Wonosari	86,30
Puspo	Desa Puspo	58,35
Tosari	Desa Tosari	98,00
Lumbang	Desa Cukurguling	125,55
Pasrepan	Desa Pasrepan	89,95
Kejayan	Kelurahan Kejayan	79,15
Wonorejo	Desa Wonorejo	47,30
Purwosari	Kelurahan Purwosari	59,87
Prigen	Kelurahan Prigen	121,90
Sukorejo	Desa Glagahsari	58,18
Pandaan	Kelurahan Petungsari	43,27
Gempol	Desa Karangrejo	64,92
Beji	Desa Beji	39,90
Bangil	Kelurahan Kulusari	44,60

Rembang	Desa Rembang	42,52
Kraton	Desa Kraton	50,75
Pohjentrek	Desa Susukan Rejo	11,88
Gondang Wetan	Kelurahan Gondangwetan	26,25
Rejoso	Desa Rejoso Lor	37,00
Winongan	Desa Winongan Lor	45,97
Grati	Kelurahan Gratitunon	50,78
Lekok	Desa Tambaklekok	46,57
Nguling	Desa Nguling	42,60
Kabupaten Pasuruan	Kecamatan Bangil	1474,02

Sumber: BPS, Kabupaten Pasuruan dalam Angka, 2024

Secara topografis, kondisi Kabupaten Pasuruan dapat diuraikan berdasarkan kelerengan dan ketinggian. Tingkat kelerengan Kabupaten Pasuruan meliputi :

1. Kelerengan 0 - 2% : seluruh Kecamatan Bangil, Rembang, Kraton, Pohjentrek, Gondangwetan, Rejoso dan Lekok, sebagian Kecamatan Pasrepan, Kejayan, Wonorejo, Winongan, Grati dan Nguling.
2. Kelerengan 2 - 5% : sebagian dari Kecamatan Purwodadi, Tosari, Lumbang, Pasrepan, Kejayan, Wonorejo, Purwosari, Prigen, Sukorejo, Pandaan, Gempol, Beji, Winongan, Grati dan Nguling.
3. Kelerengan 5 - 8%, meliputi sebagian Kecamatan Purwodadi, Tuter, Puspo, Tosari, Lumbang, Pasrepan, Kejayan, Purwosari, Prigen, Sukorejo, Pandaan, Gempol, Beji, Winongan dan Lekok.
4. Kelerengan 8 - 15% : sebagian Kecamatan Purwodadi, Tuter, Puspo, Tosari, Lumbang, Pasrepan, Kejayan, Purwosari, Prigen, Pandaan, Gempol, Winongan dan Grati
5. Kelerengan 15 - 25% : sebagian Kecamatan Purwodadi, Tuter, Puspo, Tosari, Lumbang, Pasrepan, Purwosari, Prigen, Gempol dan Beji.
6. Kelerengan 25 - 45% : sebagian Kecamatan Purwodadi, Tuter, Puspo, Tosari, Lumbang, Purwosari, Prigen dan Gempol.
7. Kelerengan > 45% : sebagian Kecamatan Tuter, Puspo, Tosari, Lumbang, dan Prigen.

Sedangkan gambaran wilayah berdasarkan ketinggian dibagi menjadi lima, yaitu:

1. Wilayah pesisir dengan ketinggian 0-12,5 mdpl seluas 18.819,04 ha atau 12,77%. Wilayah ini sesuai untuk pengembangan usaha perikanan dan pertambakan dengan lokasi penyebaran pada sebagian wilayah Kecamatan Gempol, Beji, Bangil, Rembang, Kraton, Pohjentrek, Gondangwetan, Rejoso, Winongan, Grati, Lekok dan Nguling.
2. Wilayah dataran dengan ketinggian 12,5-500 mdpl seluas 50.384,02 ha atau 34%. Wilayah ini sesuai untuk pengembangan pertanian, permukiman, perindustrian dengan lokasi berada pada sebagian wilayah

kecamatan-kecamatan di Kabupaten Pasuruan kecuali Kecamatan Tosari.

3. Wilayah perbukitan dengan ketinggian 500–1000 mdpl seluas 21.877,17 ha atau 14,84% dari luas wilayah. Peruntukannya sesuai untuk tanaman keras/tahunan dan sebagai penyangga bagi kawasan perlindungan tanah dan air serta untuk lahan pertanian tanaman pangan dengan sistem teras siring, meliputi sebagian kawasan Kecamatan Lumbang, Gempol, Purwodadi, Tukur, Tosari, Pasrepan, Puspo, Purwosari, dan Prigen.
4. Wilayah pegunungan dengan ketinggian 1.000–2.000 mdpl seluas 18.615,08 ha atau 12,63% dari luas wilayah berfungsi sebagai kawasan penyangga untuk perlindungan tanah dan air, meliputi sebagian kawasan Kecamatan Purwodadi, Tukur, Tosari, Lumbang, Puspo, Purwosari dan Prigen.
5. Wilayah dengan ketinggian > 2000 mdpl seluas 7.920,77 ha atau sekitar 5,37% dari luas wilayah, dengan peruntukkan sebagai hutan lindung yang berfungsi untuk melindungi kawasan bawahannya, tersebar pada sebagian wilayah Kecamatan Purwodadi, Tukur, Tosari, Lumbang, Puspo, Purwosari, dan Prigen.

3.2. Potensi Daerah

Pengembangan pusat- pusat pertumbuhan wilayah difokuskan pada sentra dan kawasan berbasis potensi unggulan daerah yang didukung oleh kawasan perkotaan, meliputi:

1. Sentra pertanian, perikanan, peternakan, perkebunan, dan pertambangan sebagai pusat produksi. Potensi tanaman hortikultura antara lain buah-buahan seperti mangga, durian, dan apel maupun juga biji-bijian seperti kopi. Kemudian jenis bunga seperti krisan dan sedap malam, serta sayuran seperti kentang dan paprika. Produk peternakan seperti susu sapi memiliki potensi yang cukup besar, selain diolah menjadi berbagai jenis pangan antara lain permen, minuman susu kemasan aneka rasa, juga untuk memenuhi permintaan industri pengolahan susu yang berada di Kabupaten Pasuruan yaitu PT. Nestle di Kecamatan Kejayan dan PT. Indolakto di Kecamatan Purwosari;
2. Kawasan industri unggulan sebagai pusat pengolahan sumber daya alam. Kawasan industri di Kabupaten Pasuruan berada di Kecamatan Rembang yaitu PT. PIER (Pasuruan Industrial Estate Rembang) yang memiliki luas lahan 560 Ha dengan luas lahan terbangun sekitar 60%. Sebagai kawasan industri, PIER telah menyediakan infrastruktur yang memadai berupa air bersih, listrik, dan pengolahan limbah. Di luar kawasan industri tersebut, di beberapa wilayah Kabupaten Pasuruan tersedia lahan yang diperuntukkan sebagai pembangunan industri yaitu di Kecamatan Beji, Gempol, Pandaan, Sukorejo, dan Rembang.
3. Kawasan pariwisata dan ekonomi kreatif sebagai pusat pengembangan industri dan jasa pariwisata. Wisata di Kabupaten Pasuruan baik itu wisata alam, maupun wisata berbasis budaya berupaya untuk selalu

dikembangkan. Wisata seperti yang ada pada Taman Nasional Bromo Tengger Semeru, Air Terjun Kakek Bodho, maupun bentuk wisata lain seperti yang berada di Kecamatan Prigen, Kecamatan Pandaan, Kecamatan Purwodadi, Kecamatan Puspo, ataupun wilayah lainnya yang selalu berupaya untuk dikembangkan.

4. Kawasan perkotaan sebagai pusat pelayanan, jasa, dan perdagangan. Melakukan pengembangan pada wilayah perkotaan khususnya perkotaan Bangil yang merupakan Ibu Kota Kabupaten Pasuruan. Selain itu, didukung juga dengan kawasan perkotaan lain seperti Perkotaan Pandaan, Perkotaan Grati, Perkotaan Purwosari, dan Perkotaan Gondangwetan.

Selain berdasar pada pembagian diatas, potensi daerah juga didasarkan pada pengembangan potensi kawasan sebagai berikut, sesuai dengan RPJPD Kabupaten Pasuruan 2025-2045.

1. Kawasan pusat pengembangan industri (baru) di Kecamatan Kraton, Pohjentrek, Nguling, Lekok, sedangkan di beberapa kecamatan lain sifatnya pengembangan/perluasan, diarahkan pengembangannya sebagai Kawasan Industri (KI) maupun Kawasan peruntukan Industri (KPI), serta ditujukan untuk mewujudkan pemerataan pertumbuhan wilayah.
2. Pusat pertumbuhan kawasan di sekitar pintu tol (interchange/gate Bangil, rembang, grati, gempol, pandaan, dan interchange/gate purwodadi) diarahkan menjadi pengembangan perdagangan dan jasa, pariwisata dan Kawasan Peruntukan Industri, serta secara umum adalah mendukung pusat-pusat pertumbuhan wilayah lainnya di Kabupaten Pasuruan.
3. Kawasan agropolitan, arahan pengembangan kawasan adalah pengembangan agroindustri, perkebunan, hortikultura dan pariwisata serta secara umum adalah mengembangkan kawasan berbasis pertanian unggulan dengan dukungan infrastruktur.
4. Kawasan minapolitan, arahan pengembangan kawasan adalah pengembangan perikanan, pariwisata, perdagangan dan jasa, serta secara umum mengembangkan kawasan berbasis perikanan unggulan dengan dukungan infrastruktur.
5. Kawasan Koridor Pariwisata, arahan pengembangan kawasan adalah pengembangan pariwisata, perkebunan, hortikultura, peternakan, perdagangan dan jasa, permukiman, serta secara umum mendukung Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Bromo Tengger Semeru.

3.3. Transportasi - Perhubungan

Total panjang jalan yang ada di Kabupaten Pasuruan pada tahun 2024 mencapai sekitar ±2.504,73 km, yang terbagi dalam jalan nasional sepanjang ±100,78 km, jalan provinsi ±88,06 km, dan jalan kabupaten ±2.315,89 km. Di samping itu juga terdapat jalan tol. Transportasi darat di Kabupaten Pasuruan juga didukung oleh jalur kereta api, terdapat beberapa

stasiun kereta api yang menghubungkan jalur Surabaya – Malang / Blitar dan Surabaya – Jember / Banyuwangi.

Kondisi transportasi publik di Kabupaten Pasuruan saat ini mengalami penurunan di tahun 2024, seiring dengan berkurangnya lintasan trayek dari 33 trayek yang ada mengalami penurunan menjadi 15 trayek yang aktif melayani masyarakat. Sekitar 18 trayek dalam kondisi tidak aktif. Penurunan jumlah trayek ini disebabkan oleh: tingginya minat transportasi *online* yang lebih fleksibel dan respon yang cepat, tingginya minat penggunaan kendaraan pribadi roda dua maupun roda empat, maupun lemahnya aksesibilitas/keterjangkauan kendaraan umum di wilayah Kabupaten Pasuruan.

Tabel 6. Daftar Trayek Aktif, per tahun 2024.

No.	Kode Trayek	Rute	Jumlah Kendaraan
1	101	Terminal Pandaan - Prigen - Tretes PP	9
2	102	Pasar Gempol - Gondanglegi - Sub Terminal Bangil PP	10
3	103	Terminal Pandaan - Baujeng - Sub Terminal Bangil PP	5
4	111	Terminal Pandaan - Jetak - Dayurejo PP	20
5	113	Sub Terminal Wonorejo - Wrati - Tuttur PP	1
6	114	Sub Terminal Bangil - Pasar kalianyar PP	6
7	115	Banyubiru - Ngopak Sambirejo PP	1
8	121	Pasar Kraton - Sub Terminal Bangil - Pasar Gempol PP	17
9	122	Pasar Pasrepan - Watestani - Sub Terminal Nguling PP	9
10	124	Lekok - Gejugjati - Ngopak Jarangan PP	10
11	127	Pasar Pasrepan - Tosari PP	1
12	128	Pasar Warungdowo - Sub Terminal Wonorejo - Purwodadi PP	1
13	131	Pasar Purwodadi - Terminal Pandaan - Gempol PP	5
14	132	Terminal Pandaan - Prigen - Lumbangrejo PP	8
15	133	Terminal Pandaan - Sukoreno - Sekarjoho PP	3
TOTAL			106

Keberadaan trayek tersebut didukung dengan adanya prasarana terminal yang ada di Kabupaten Pasuruan, yaitu:

Tabel 7. Data terminal Kabupaten Pasuruan, per tahun 2024

No.	Nama Terminal	Tipe Terminal	Kondisi
1	Terminal Pandaan	A	Aktiv
2	Terminal Bangil	C	Tidak Aktiv
3	Terminal Nguling	C	Tidak Aktiv
4	Terminal asrepan	C	Tidak Aktiv
5	Terminal Wonorejo	C	Tidak Aktiv

Berdasar pada data tersebut, faktanya justru terdapat terminal tipe C, yang merupakan kewenangan dari Daerah Kabupaten Pasuruan, justru berstatus tidak aktif. Artinya, terminal tidak dapat dimanfaatkan secara optimal.

Selain itu, juga terdapat prasarana halte untuk mendukung trayek yang ada di Daerah Kabupaten Pasuruan, dapat dijabarkan dalam tabel sebagai berikut :

Tabel 8. Data Halte di Kabupaten Pasuruan

No.	Nama Halte	Lokasi Halte	Kondisi
1.	Halte Bajangan	Jalan KH. Mansyur Kecamatan Gondangwetan	Baik
2.	Halte Gondang Wetan	Jalan Raya Ranggeh	Baik
3.	Halte Wonojati	Jalan Keboncandi- Tenggilisrejo (Jl. Raya Wonojati)	Baik
4.	Halte Bayeman	Jalan Raya Bayeman	Baik
5.	Halte Banyubiru	Jalan Banyubiru	Baik
6.	Halte Grati	Jalan Raya Grati	Baik
7.	Halte Semambung	Jalan Semambung	Baik
8.	Halte Lekok	Jalan Raya Lekok	Rusak
9.	Halte Dishub	Jalan Raya Wonorejo	Baik
10.	Halte Purwosari	Jalan Raya Surabaya - Malang, Purwosari	Kurang Baik
11.	Halte Kasri	Jalan Dr. Soetomo Pandaan	Kurang Baik
12.	Halte SMAN 1 Pandaan	Jalan Dr. Soetomo Pandaan	Baik
13.	Halte Kejapanan	Jalan Raya Surabaya - Malang, Kejapanan	Kurang Baik
14.	Halte Stasiun Bangil	Jalan Gajahmada Bangil	Baik
15.	Halte Bangil	Jalan Patimura Bangil	Baik
16.	Halte RSUD Bangil	Jalan Raya Surabaya - Pasuruan, Raci	Baik
17.	Halte Gempol	Jalan Raya Surabaya-Malang, Gempol	Baik
18.	Halte Pelem	Jalan Raya Surabaya-Malang, Gempol	Rusak

Berdasar data tersebut, dapat diketahui jika masih terdapat halte yang berstatus rusak maupun kurang baik. Sekalipun terdapat halte yang

dapat diklasifikasi dengan kondisi yang baik (baik), ternyata pemanfaatannya juga masih belum optimal, khususnya dalam pelayanan trayek. Padahal prasarana tersebut merupakan aspek penting dalam membangun dan mengembangkan transportasi publik.

Menurunnya penggunaan transportasi umum, minimnya pengembangan sarana-prasarana angkutan umum dan naiknya penggunaan kendaraan pribadi, nyatanya berdampak pada meningkatnya kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Pasuruan. Berdasar data 5 (lima) tahun terakhir, dari tahun 2019 sampai dengan 2023 dapat dirangkum sebagai berikut:

Tabel 9. Ringkasan Jumlah Kecelakaan Tahun 2019-2023

No.	Uraian	Tahun Kejadian				
		2019	2020	2021	2022	2023
1	Laka Lintas					
	Jumlah Kejadian	977	738	825	1003	1253
	Meninggal Dunia	224	187	223	203	212
	Luka Berat	39	2	0	4	4
	Luka Ringan	1236	974	1005	1298	1779
2	Laka Kereta Api					
	Jumlah Kejadian	7	6	7	7	3
	Meninggal Dunia	8	3	12	3	0
	Luka Berat	0	0	0	0	0
	Luka Ringan	7	5	8	7	3

Selain itu, berdasar pada data dari Kepolisian Resort Kabupaten Pasuruan, kasus kecelakaan lalu lintas juga dapat diidentifikasi berdasarkan pada profesinya, yaitu:

Tabel 10. Data Kecelakaan Berdasarkan Profesi Tahun 2019-2023

Kendaraan Terlibat	Tahun Kejadian				
	2019	2020	2021	2022	2023
PNS	12	3	7	8	11
TNI	1	7	4	6	5
POLRI	6	1	3	6	5
Karyawan	567	492	605	772	861
Pelajar	92	59	53	94	168
Mahasiswa	10	4	12	7	20
Pengemudi	116	86	113	148	161
Pedagang	0	0	0	0	0
Petani	2	0	2	0	0
Buruh	0	0	0	0	0
Lain-lain	0	0	0	0	0
TOTAL	806	652	799	1041	1231

Adapun kendaraan yang terlibat kecelakaan dapat diidentifikasi sebagai berikut :

Tabel 11. Data Kecelakaan Berdasarkan Kendaraan yang Terlibat Tahun 2019-2023

Kendaraan Terlibat	Tahun Kejadian				
	2019	2020	2021	2022	2023
Sepeda Motor	1265	978	1050	1256	1590
Mobil Penumpang	216	139	139	171	170
Mobil Barang	303	227	293	330	417
Bus	26	7	8	17	16
Kendaraan Khusus	5	2	0	0	0
Kereta Api	8	6	7	7	7
TOTAL	1823	1359	1497	1781	2200

Selain itu, juga didasarkan pada jam tertentu, dalam kurun tahun 2019 sampai 2023, sebagai berikut:

Tabel 12. Data Kecelakaan Berdasar pada Jam Tertentu Tahun 2019 - 2023

Kendaraan Terlibat	Tahun Kejadian				
	2019	2020	2021	2022	2023
00.00 S/D 06.00	167	129	144	193	237
06.00 S/D 12.00	297	211	261	275	343
12.00 S/D 18.00	273	211	210	286	386
18.00 S/D 00.00	240	187	210	249	287
TOTAL	977	738	825	1003	1253

Berdasar pada data yang ada mengenai kecelakaan lalu lintas dari tahun 2019 sampai 2023, dimulai dari jumlah kejadian, profesi, jenis kendaraan yang terlibat, hingga pada jam tertentu, dapat dipahami jika terdapat peningkatan rasio. Memang sempat terjadi penurunan di tahun 2020 dan 2021, yang disebabkan adanya wabah Covid-19, sehingga terdapat kebijakan pembatasan aktivitas masyarakat di luar rumah. Namun, ketika kebijakan pembatasan sudah berakhir di tahun 2022 sampai dengan 2023, kembali terjadi peningkatan yang signifikan atas kejadian kecelakaan. Selain itu, kendaraan roda 2 pada jam-jam sibuk kantor/pekerja, sesuai dengan profesi di jam berangkat dan pulang kerja, juga terdapat jumlah yang tinggi. Maka dari itu, dengan berdasar pada data yang ada, perlu dilakukan penataan lalu lintas, termasuk dengan melakukan pengembangan jaringan transportasi umum dan fasilitas keselamatannya, guna mengurangi kecelakaan lalu lintas.

Terdapat beberapa wilayah yang teridentifikasi rawan terjadi kecelakaan, khususnya status jalan kabupaten, diantaranya:

Tabel 13. Data Daerah Rawan Kecelakaan

No.	Wilayah/ Kecamatan	Lokasi Jalan	Status Jalan
1.	Tutur	Jalan Tutur - Tosari / Tanjakan Sikut Nongkojajar Desa Andonosari, Kec. Tutur	Kabupaten
2.	Prigen	Jalan Prigen Trawas / Simpang 3 Jurang Ampel	Kabupaten
3.	Gondangwetan	Jalan Keboncandi - Tenggisrejo / Depan SMPN 2 Gondangwetan	Kabupaten
4.	Gondangwetan	Jalan Gayam - Bayeman / Simpang 3 Gayam	Kabupaten
5.	Grati	Jalan Semambung - Sumurwaru Depan Alun-alun Grati	Kabupaten
6.	Kraton	Jalan Ngempit - Ngabar Tikungan Ponpes Darun Nur	Kabupaten
7.	Wonorejo	Jalan Areng - areng - Blembem / Simpang 3 Lebaksari	Kabupaten
8.	Rembang	Jalan Blawi - Rembang / Depan Kecamatan	Kabupaten
9.	Bangil	Jalan Mangga / Depan Kuburan Pogar	Kabupaten
10.	Bangil	Jalan Lumba - Lumba, Udang, Salem / Simpang 4 Kancil Mas	Kabupaten
11.	Bangil	Jalan Rambutan Tikungan	Kabupaten
12.	Purwosari	Jalan Sengonagung - Bakalan	Kabupaten
13.	Pandaan	Jalan Urip Sumoharjo / Depan Pegadaian	Kabupaten
14.	Pandaan	Jalan Mlaten / Simpang 3 Sabilunnajah	Kabupaten
15.	Beji	Simpang 4 Randupitu	Kabupaten
16.	Beji	Jalan Cangkringmalang - Gununggangsir / Simpang 4 Pasar Gunung Gangsir	Kabupaten
17.	Beji	Jalan Gununggangsir - Talun	Kabupaten

Pengembangan sistem jaringan transportasi merupakan aspek penting dalam mendukung pusat permukiman, mendorong pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan peluang investasi di Wilayah Kabupaten Pasuruan dan sekitarnya. Diperlukan adanya suatu penataan yang serius, konsisten dan berkelanjutan agar mampu mewujudkan transportasi-perhubungan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, nyaman, tertib, bermanfaat, berkelanjutan dan berkeadilan.

BAB IV
ISU STRATEGIS, DAMPAK DAN RENCANA KEBUTUHAN

Isu strategis, dampak dan rencana kebutuhan, langsung digambarkan pada tabel sebagai berikut:

No.	Bidang/Perspektif	Isu Strategis	Dampak	Rencana Kebutuhan
1	Ruas dan simpang	<ul style="list-style-type: none"> • Permasalahan - Berdasarkan hasil analisis pemodelan diperoleh gambaran bahwa telah terjadi penurunan kinerja ruas jalan. - Berdasarkan hasil analisis diperoleh gambaran bahwa telah terjadi penurunan kinerja simpang bersinyal dan tidak bersinyal 	<ul style="list-style-type: none"> - Bertambahnya titik kepadatan lalu lintas - Meningkatnya kualitas kuantitas lokasi daerah kecelakaan - Menurunnya kualitas simpang dan ruas jalan 	<p>Perlu dilakukan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas ruas dengan alternatif sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pemberlakuan sistem satu arah • Pengurangan hambatan samping • Penataan parkir on street <p>Perlu dilakukan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas pada simpang dan menerapkan teknologi ITS (<i>Intelegent Transport Sistem</i>) dengan alternatif sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Memperbaiki geometrik simpang • Pengembangan sitem pengaturan simpang dengan APILL ATCS

				<ul style="list-style-type: none"> • Penerapan teknologi ITS untuk kegiatan angkutan orang penumpang • Penerapan teknologi ITS untuk kegiatan angkutan barang • Penerapan teknologi ITS untuk kegiatan parkir <i>on street/off street</i>
		<ul style="list-style-type: none"> • Isu Strategis - Rencana perubahan status ruas jalan dalam wilayah perkotaan - Rencana pengembangan prasarana jalan - Meningkatkan aksesibilitas antar perdesaan dan perkotaan - Pengembangan Kawasan Perkotaan Gerbang Kerto Susila (GKS) - Pengembangan Kawasan industri pasuruan Industrial Estate Rembang (PIER) - Mengintegrasikan jalur kawasan pariwisata - Pengembangan jalan lingkar dengan ruas jalan yang 	<ul style="list-style-type: none"> - Bertambahnya titik kepadatan lalu lintas - Meningkatnya kualitas dan kuantitas lokasi daerah rawan kecelakaan - Menurunnya kualitas kinerja simpang dan ruas jalan 	<p>Perlu dilakukan kegiatan rekayasa lalu lintas ruas sebagai berikut :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pemberlakuan sistem satu arah • Pengurangan hambatan samping • Penataan parkir on street <p>Perlu dilakukan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas pada simpang sebagai berikut :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Memperbaiki geometrik simpang • Pengembangan sitem pengaturan simpang dengan APILL ATCS Dengan Penerapan Teknologi ITS

		mengelilingi perkotaan Bangil, Purwosari dan Grati		
2	Angkutan Orang	<ul style="list-style-type: none"> • Permasalahan - Menurunnya kuantitas angkutan orang - Menurunnya kualitas layanan angkutan orang - Menurunnya kinerja angkutan orang - Layanan angkutan orang belum disemua wilayah - Adanya angkutan online 	<ul style="list-style-type: none"> - Menurunnya tingkat pelayanan angkutan orang - Menurunnya minat pengguna angkutan orang 	<ul style="list-style-type: none"> - Perlunya kegiatan evaluasi terhadap system operasional angkutan orang. Evaluasi yang dilakukan berkaitan dengan : - Rute trayek angkutan orang eksisting, - Gambaran kinerja angkutan orang eksisting, - Rekomendasi rute trayek baru, - Gambaran umum permasalahan angkutan orang, - Rekomendasi perbaikan sistem angkutan orang, perlunya pengaturan angkutan online dengan melakukan analisis kebutuhan angkutan orang secara menyeluruh - Analisis dampak operasional angkutan online terhadap angkutan perkotaan eksisting. - Perlunya pengembangan angkutan orang massal dalam wilayah kota dan sekitarnya.

				<ul style="list-style-type: none"> - perlunya pengembangan angkutan orang khusus siswa sekolah di Kabupaten Pasuruan - Perlunya pengembangan angkutan orang wisata - Perlunya pengembangan angkutan orang wisata dalam kota (citi tour)
		<ul style="list-style-type: none"> • Isu Strategis - Pengembangan angkutan umum pada jalur wisata, untuk kawasan peruntukan industri serta untuk melayani kawasan pertanian - Pengembangan jalur angkutan massal perkotaan khusus Kawasan Perkotaan GKS (Surabaya-Porong- Bangil) 	<ul style="list-style-type: none"> - Terjadinya perubahan pola pergerakan arus lalu lintas 	<ul style="list-style-type: none"> - Perlu dilakukan penyesuaian jadwal dan rute trayek angkutan perkotaan dengan angkutan wisata maupun angkutan GKS
3	Angkutan Barang	<ul style="list-style-type: none"> • Permasalahan - Belum terdapat fasilitas tempat parkir/istirahat kendaraan angkutan barang - Belum terdapat rute khusus angkutan barang 	<ul style="list-style-type: none"> - Adanya angkutan barang yang parkir disembarang tempat - Angkutan barang melewati ruas jalan dengan kelas jalan yang lebih rendah dari yang disarankan 	<ul style="list-style-type: none"> - Perlu adanya lokasi sebagai tempat parkir atau istirahat (rest area) - Perlu adanya pengembangan rute angkutan barang

		<ul style="list-style-type: none"> - Belum terintegrasi antara simpul transportasi angkutan barang dengan lokasi potensi angkutan barang 	<ul style="list-style-type: none"> - Angkutan barang tidak memperhatikan rute, sehingga frekuensi pengiriman barang tinggi 	<ul style="list-style-type: none"> - Perlu dilakukan pengembangan rest area sebagai tempat bongkar/muat angkutan barang
		<ul style="list-style-type: none"> • Isu Strategis - Pengembangan Kawasan industri pasuruan Industrial Estate Rembang (PIER) - Peningkatan stasiun bangil sebagai simpul pergerakan angkutan barang/cargo skala regional - Rencana pengembangan terminal kargo di Kecamatan Beji 	<ul style="list-style-type: none"> - Dengan adanya pengembangan kawasan industri akan muncul bangkitan/tarikan baru - Adanya potensi gangguan lalu lintas dengan beroperasinya industri di kawasan PIER, stasiun bangil, dan terminal kargo 	<ul style="list-style-type: none"> - Perlunya pengaturan Analisis dampak lalu lintas dengan beroperasinya pengembangan kawasan industri, stasiun kargo bangil, dan terminal kargo di Kabupaten Pasuruan.
4	Simpul Transpotasi (Terminal Angkutan Orang/Halte)	<ul style="list-style-type: none"> • Permasalahan - Berdasarkan tingkat pelayanannya, penyelenggaraan terminal belum sesuai dengan SPM Terminal - Masih minimnya terminal angkutan orang 	<ul style="list-style-type: none"> - Minimnya minat masyarakat untuk datang ke terminal - Angkutan orang berhenti disembarang tempat, yang berdampak pada kelancaran arus lalu lintas utamanya pada ruas dan simpang 	<ul style="list-style-type: none"> - Perlu dilakukan kajian untuk mengetahui tingkat kebutuhan simpul transportasi yang terintegrasi - Perlu dilakukan kajian peningkatan pelayanan terminal yang ada - Perlunya tindakan dalam meningkatkan fungsi terminal angkutan orang

		<ul style="list-style-type: none"> • Isu Strategis - Pengembangan terminal Tipe A di Kecamatan Gempol sebagai rencana pengalihan Terminal Pandaan - Pengembangan terminal penumpang tipe C di Bangil, Wonorejo dan Nguling - Rencana pengalihan status terminal yang berada di Pandaan akan diarahkan sebagai terminal transit untuk pariwisata - Rencana pembangunan terminal khusus angkutan umum terpadu antar moda untuk mengantisipasi adanya lokasi alternatif pemindahan ibukota kabupaten. 	<ul style="list-style-type: none"> - Diperlukan biaya dalam pengembangan terminal tipe A maupun tipe C - Diperlukan angkutan khusus pariwisata - Peningkatan penggunaan angkutan umum untuk mengurangi tingkat penggunaan kendaraan pribadi 	<ul style="list-style-type: none"> - Perlu dilakukan kajian terkait titik lokasi pembangunan terminal Terminal tipe A maupun tipe C. - Perlu dilakukan pengembangan fasilitas terminal sebagai terminal transit pariwisata - Adanya pengembangan integrasi antar moda antar simpul transportasi
5	Keselamatan Lalu Lintas	<ul style="list-style-type: none"> • Permasalahan - Pengendalian tingkat kecepatan laju kendaraan pada jalan perkotaan - Kurang pemahaman jenis rambu lalu lintas 	<ul style="list-style-type: none"> - Belum maksimalnya monitoring daerah rawan kecelakaan - Tingginya jumlah kecelakaan 	<ul style="list-style-type: none"> - Perlu dilakukan analisis batas kecepatan utamanya pada daerah rawan kecelakaan - Perlu dilakukan sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat akan berlalu lintas

		<ul style="list-style-type: none"> - Masih terdapat area rawan kecelakaan yang harus menjadi perhatian. - Masih minimnya Alat Penerangan Jalan maupun perlengkapan khususnya di ruas jalan Nasional dan Provinsi 		<ul style="list-style-type: none"> - Pemberian batasan kecepatan lalu lintas. - Penambahan APJ dan perlengkapan pada daerah rawan kecelakaan serta berkoordinasi dengan Dinas terkait sesuai kewenangan jalan
6	Lintasan Sebidang / Kereta Api	<ul style="list-style-type: none"> • Permasalahan - Belum terintegrasi antar simpul transportasi - Masih terdapat lintasan sebidang yang belum dilengkapi dengan palang pintu dan pos penjaga - Pengembangan dan pembangunan palang pintu kereta api. - Masih minimnya petugas tenaga penjaga perlintasan sebidang kereta api tanpa palang pintu 	<ul style="list-style-type: none"> - Menurunkan minat masyarakat akan menggunakan angkutan massal - Terjadi kecelakaan di perlintasan sebidang kereta api - Meningkatnya laka lantas di perlintasan sebidang kereta api khususnya pada jalur perlintasan tanpa palang pintu 	<ul style="list-style-type: none"> - Perlu dilakukan kajian untuk mengidentifikasi simpul transportasi utamanya pada kawasan GKS - Perlu adanya penambahan palang pintu kereta dan Pos keamanan kereta api. - Perlu adanya penambahan petugas tenaga penjaga perlintasan sebidang kereta api dengan berkoordinasi dengan Kecamatan dan Pemerintah Desa setempat

BAB V

RENCANA PENGEMBANGAN JARINGAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Berdasar pada berbagai kajian yang telah dilakukan, khususnya yang telah dilakukan pada tahun 2023 yaitu Kajian Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten Pasuruan, maka dalam hal ini dilakukan beberapa rencana yang jabarkan sebagai berikut:

1. Rencana peningkatan kinerja ruas dan simpang

Terdapat beberapa strategi yang dilakukan dalam rencana peningkatan kapasitas ruas dan simpang, antara lain:

a. Pengembangan dan penerapan teknologi *Intelligent Transportation System* pada simpang. Hal ini dilakukan dalam rangka peningkatan sistem transportasi yang berdayaguna dan berhasilguna, menerapkan penggabungan aplikasi berbagai teknologi transportasi berupa *Intelligent Transport System* meliputi komunikasi, elektronika, komputer hardware dan software, serta telekomunikasi untuk membuat prasarana dan sarana transportasi lebih informatif, lancar, aman, dan nyaman dalam bentuk:

- 1) Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL);
- 2) *Area Traffic Control System* (ATCS);
- 3) *Close Circuit Television* (CCTV);
- 4) *bus priority*;
- 5) *Variable Message Sign*;
- 6) *E-Payment/E-Ticketing*;
- 7) Display informasi angkutan umum dan/atau bus; dan
- 8) Ruang pengendali (*comand centre*).

Pengembangan dan penerapan teknologi sebagaimana disebutkan di atas, dilakukan dengan prinsip koordinasi antara Dinas Perhubungan dengan instansi lain yang terkait, seperti Kepolisian, perangkat daerah lain yang menjalankan urusan bidang pekerjaan umum, serta urusan bidang keuangan daerah.

b. Penataan area pinggir jalan dengan menghilangkan dan/atau meminimalkan hambatan-hambatan samping. Dilakukan untuk memperlancar arus lalu lintas dan meminimalisasi kendaraan yang berhenti dan/atau parkir di badan jalan. Termasuk adanya pejalan kaki dan pedagang kaki lima yang berada di pinggir jalan.

c. Penataan tempat parkir pada badan jalan dengan membatasi penggunaan badan jalan pada jam-jam sibuk dan memulai penyediaan parkir diluar badan jalan.

d. Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas pada lokasi prioritas seperti : daerah rawan kemacetan, daerah rawan kecelakaan dan daerah rawan bencana serta mewajibkan setiap pengembang yang melakukan kegiatan atau pembangunan pusat kegiatan, perumahan atau permukiman dan infrastruktur yang meliputi kategori bangkitan lalu lintas tinggi, sedang maupun rendah untuk melaksanakan analisis dampak lalu lintas.

- e. Menambah panjang dan/atau luas jalan. Dilakukan pelebaran jalan.
- f. Melakukan penataan lintasan angkutan barang dengan pembatasan operasi kendaraan angkutan barang di ruas jalan dalam kota.
- g. Peningkatan kinerja Simpang bersinyal. Peningkatan kinerja persimpangan perlu dilakukan untuk mengantisipasi tingginya antrean dan tundaan pada persimpangan, dan meminimalkan terjadinya kecelakaan dan kemacetan. Beberapa upaya yang dilakukan diantaranya:
 - 1) pengaturan siklus simpang pada APILL dengan waktu maksimal 120 detik;
 - 2) kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk simpang yang sudah tidak dapat dirubah kondisi geometriknnya;
 - 3) Pengembangan sitem pengaturan simpang dengan APILL ATCS
 - 4) Penerapan teknologi *Intelligent Transport System* untuk kendaraan prioritas pada persimpangan.
- h. Peningkatan kinerja Simpang tak bersinyal. Kegiatan penataan simpang tak bersinyal perlu dilakukan karena semakin meningkatnya jumlah kendaraan yang melewati simpang tak bersinyal. Menghindari adanya kuantitas dan/atau kualitas terjadinya konflik/kecelakaan serta kemacetan di jalan. Beberapa upaya yang dilakukan (namun tidak terbatas), diantaranya:
 - 1) Kajian kinerja simpang tak bersinyal;
 - 2) kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk simpang yang sudah tidak dapat dirubah kondisi geometriknnya;
 - 3) peningkatan status simpang dari tak bersinyal menjadi simpang yang bersinyal.

Adapun prioritas peningkatan kapasitas ruas dan simpang, yaitu pada:

Jalan	Simpang bersinyal	Simpang tak bersinyal
1) Jl. Bypass Pandaan	1) Simpang Jogonalan	1) Simpanh Gempo;
2) Jl. Pantura	2) Simpang Patung	2) Simpang KFC
3) Jl. Kejapanan	Keris	Taman Dayu
4) Jl. Bandaran	3) Simpang Pandaan	3) Simpang Stasiun
5) Jl. Alun-Alun Barat	4) Simpang Gudang	Sengon Agung
6) Jl. Purwosari	Garam Bangil	4) Simpang Pasar
7) Jl. Ngempit Raya	5) Simpang Gempol	Purwodadi
8) Jl. Raya Porong	6) Simpang Pasar	5) Simpang Pasar
9) Jl. Gempol- Mojokerto	Nguling	Sidogiri
10) Jl. Tambakrejo	7) Simpang Tuttur	6) Bundaran Ateri
11) Jl. Rejoso	8) Simpang Alun-Alun	Gempol
12) Jl. Untung Suropati	Nongkojajar	7) Simpang Kejapanan
13) Jl. Durian	9) Simpang SMP 1	Gempol
14) Jl. Sedarum	Lekok	8) Simpang Pasar Desa
15) Jl. Gajah Mada		Arjosari
16) Jl. Malang-Gempol		9) Simpang Grati
17) Jl. A.Yani		10) Simpang PIER
18) Jl. Hasan Munadi		

19) Jl. Ngopak 20) Jl. Rembang 21) Jl. Pandaan Bangil 22) Jl. Grati 23) Jl. Bandeng 24) Jl. Sedarum		
25) jalan prioritas	10) simpang bersinyal prioritas	11) simpang tak bersinyal prioritas

2. Rencana manajemen rekayasa lalu lintas pada kawasan strategis.

Manajemen rekayasa lalu lintas pada kawasan strategis adalah suatu kegiatan yang berkaitan dengan penataan dan pengaturan sirkulasi arus lalu lintas dalam suatu wilayah/kawasan dengan tujuannya untuk meminimalkan terjadinya konflik dan kemacetan/ Kawasan strategis yang ada di Daerah, terbagi dalam beberapa kawasan, antara lain:

- a. Ibu Kota Kabupaten.
- b. Perkotaan;
- c. Perdagangan;
- d. Pariwisata;
- e. Perindustrian.

Manajemen rekayasa lalu lintas pada kawasan strategis dilakukan dengan sub-kegiatan:

- a. Kajian / studi manajemen rekayasa lalu lintas kawasan strategis;
- b. Pengadaan, pemasangan, perbaikan dan pemeliharaan prasarana dan perlengkapan lalu lintas jalan;
- c. Pengalihan arus dan/atau distribusi lalu lintas;
- d. Penetapan prioritas angkutan umum;
- e. Pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki;
- f. Pemberian kemudahan bagi penyandang cacat;
- g. Pemaduan berbagai angkutan umum;
- h. Pengendalian pada persimpangan.

Berdasar pada pembagian klasifikasi kawasan tersebut, terdapat beberapa kawasan prioritas dalam rencana manajemen rekayasa lalu lintas pada kawasan strategis, antara lain:

- a. Kawasan perkotaan Bangil, yang merupakan Ibu Kota Kabupaten Pasuruan;
- b. Kawasan perkotaan Pandaan;
- c. Kawasan perkotaan Grati;
- d. Kawasan perdagangan Gempol;
- e. Kawasan perdagangan Purworejo;
- f. Kawasan perdagangan Warungdowo;
- g. Kawasan pariwisata Prigen;
- h. Kawasan pariwisata mangrove;
- i. Kawasan pariwisata Taman Safari;
- j. Kawasan pariwisata Masjid Cheng Hoo.
- k. Kawasan industri PIER (Pasuruan Industrial Estate Rembang).

3. Rencana Pengembangan dan penataan jalur lingkar;

Pengembangan jalan lingkar, berfungsi sebagai jalan arteri primer. Dilakukan peningkatan kapasitas jalan untuk mengantisipasi meningkatnya jumlah penggunaan kendaraan pribadi, meminimalkan terjadinya kecelakaan dan kemacetan. Adapun prioritas pengembangan dan penataan jalur lingkar adalah pada kawasan perkotaan Bangil, Purwosari dan Grati. Dalam penyusunan pengembangan dan penataan jalur lingkar juga dilakukan Kegiatan studi kelayakan pengembangan jalan lingkar, koordinasi dengan dinas Bina Marga dan pelaksanaan pengembangannya.

4. Rencana Pengembangan dan penataan jalur angkutan barang;

Rencana pengembangan dan penataan jalur angkutan barang, dilakukan dengan melalui:

a. Pengembangan sarana angkutan barang. Dimaksudkan untuk menyediakan lokasi atau ruang parkir angkutan barang, sehingga dapat mengurangi beban lalu lintas jalan dan meminimalisir potensi kerusakan jalan maupun kecelakaan yang disebabkan oleh angkutan barang. Beberapa sub kegiatan yang dilakukan yaitu:

- 1) Melakukan kajian / studi kelayakan ruang parkir (rest area) dan/atau terminal angkutan barang;
- 2) Menyusun perencanaan dan pengembangan ruang parkir (rest area) dan/atau terminal angkutan barang;
- 3) Pembangunan ruang parkir (rest area) dan/atau terminal angkutan barang;
- 4) Evaluasi dan pemeliharaan dan/atau perbaikan ruang parkir (rest area) dan/atau terminal angkutan barang;

Adapun yang menjadi prioritas (namun tidak terbatas), yaitu pada:

- 1) Ruas jalan bypass Gempol;
- 2) Ruas jalan Diponegoro (stasiun Bangil);
- 3) Wilayah Timur Daerah Kabupaten Pasuruan (Kecamatan Nguling, Kecamatan Grati, dan Kecamatan Lekok).

b. Penataan jaringan angkutan barang.

Penataan jaringan angkutan barang diperlukan untuk meminimalisir kepadatan lalu lintas yang disebabkan angkutan barang. Sub-kegiatan yang dilakukan yaitu:

- 1) Kajian / studi jaringan lintas angkutan barang;
- 2) Penetapan jaringan lintas angkutan barang;
- 3) Sosialisasi jaringan lintas angkutan barang;
- 4) Pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan lintas angkutan barang.
- 5) Pembatasan operasi kendaraan angkutan barang di ruas jalan kawasan perkotaan.

Adapun yang menjadi prioritas (namun tidak terbatas), yaitu pada:

- 1) Ruas jalan bypass Pandaan;
- 2) Kawasan industri PIER;
- 3) Kawasan Perkotaan Bangil sebagai Ibu Kota Kabupaten;

4) Kawasan pertambangan Gempol.

5. Rencana penanganan daerah rawan kecelakaan

Adanya rencana penanganan daerah rawan kecelakaan didasarkan pada kondisi bahwa masih terdapat daerah yang rawan di Daerah Kabupaten Pasuruan. Dimaksudkan sebagai upaya untuk memonitor dan menyelesaikan permasalahan di ruas-ruas jalan yang rawan terhadap terjadinya kecelakaan. Terdapat beberapa kegiatan yang dilakukan yaitu :

- a. Kajian / studi daerah rawan kecelakaan;
- b. Inventarisasi / pendataan dan rekomendasi daerah rawan kecelakaan berdasarkan data dari kepolisian/ jasa raharja. Rekomendasi, dapat berupa perbaikan rambu lalu lintas, perbaikan jalan, pengadaan/ pemeliharaan Alat Penerangan Jalan dan marka jalan, pengadaan pemasangan cermin tikungan, dan/atau bentuk lain yang disesuaikan dengan permasalahan / penyebab kecelakaan.
- c. Mitigasi / penanganan pada daerah rawan kecelakaan. Didasarkan pada inventarisasi, kewenangan dan rekomendasi, yaitu dapat berupa penanganan perbaikan jalan, pengadaan/ pemeliharaan APJ, pengadaan pemasangan rambu lalu lintas, pengadaan pemasangan cermin tikungan, pengadaan pemasangan marka jalan dan/atau bentuk lain yang disesuaikan dengan inventarisasi, rekomendasi dan penyebab / permasalahan kecelakaan.

Adapun yang menjadi prioritas (namun tidak terbatas), yaitu pada:

No.	Ruas	Penyebab/Masalah	Rekomendasi
1)	Jalan Mangga Desa/Kel. Sidowayah, Kec. Beji, Kab. Pasuruan.	<ul style="list-style-type: none"> • Jalan tidak ada marka • Banyak terdapat simpangan • Tidak ada rambu 	<ul style="list-style-type: none"> • Perbaikan marka jalan • Penambahan rambu peringatan • Penambahan rambu warning simpangan 3
2)	Jalan Pahlawan Sunaryo Desa/Kel. Baujeng, Kec. Beji, Kab. Pasuruan	<ul style="list-style-type: none"> • Terdapat rambu peringatan tikungan pudar warnanya • Jalan berlubang • Rambu terhalang pohon 	<ul style="list-style-type: none"> • Penambahan rambu tikungan • Perbaikan jalan • Pembersihan rambu dari ranting pohon • Penambahan rambu warning simpangan 3
3)	Jalan Plitahan Desa/Kel. Durensewu, Kec.	<ul style="list-style-type: none"> • Jalan menurun • Tidak ada Alat Penerangan Jalan 	<ul style="list-style-type: none"> • Penambahan rambu peringatan

	Pandaan, Pasuruan Kab.	<ul style="list-style-type: none"> • Marka tidak ada • Tidak ada rambu 	<ul style="list-style-type: none"> • Penambahan rambu warning jalan menurun • Penambahan Alat Penerangan Jalan • Perbaiki marka jalan
4)	Jalan Tuter - Tosari / Tanjakan Sikut Nongkojajar Desa Andonosari, Kec. Tuter	<ul style="list-style-type: none"> • Cermin kurang kelihatan • Tidak ada Alat Penerangan Jalan • Pantulan cahaya tidak ada • Rambu rusak • Paku tengah jalan 	<ul style="list-style-type: none"> • Perbaiki Penempatan Cermin • Penambahan Alat Penerangan Jalan • Penambahan pantulan cahaya • Perbaiki rambu • Penambahan paku tengah jalan
5)	Jalan Prigen Trawas / Simpang 3 Jurang Ampel	<ul style="list-style-type: none"> • Jalan Bergelombang • Lampu APILL Malam mati • Rambu Rusak • Banyak pengendara salah arah • Jalan curam 	<ul style="list-style-type: none"> • Perbaiki jalan yang rusak • Perbaiki Lampu APILL • Penambahan Rambu Peringatan • Rambu Peringatan rawan Kecelakaan • Sosialisasi pemilihan jalan bagi pengguna jalan yang akan melintas di jurang ampel
6)	Jalan Blawi - Rembang / Depan Kecamatan	<ul style="list-style-type: none"> • Terdapat simpangan • Zebra cross depan kecamatan memudar • Marka jalan memudar 	<ul style="list-style-type: none"> • Penambahan Rambu peringatan • Perbaiki Marka jalan • Penambahan rambu warning simpangan

		<ul style="list-style-type: none"> • Minimnya Alat Penerangan Jalan 	<ul style="list-style-type: none"> • Penambahan Alat Penerangan Jalan
7)	Jalan Rambutan Tikungan	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak ada marka jalan • Jalan tikungan tidak ada rambu 	<ul style="list-style-type: none"> • Perbaiki Marka jalan • Penambahan rambu peringatan • Penambahan Rambu Warning Jalan Tikungan
8)	Jalan Urip Sumoharjo / Depan Pegadaian	<ul style="list-style-type: none"> • Jalan berlubang • Lampu APILL tidak ada • Marka Tidak ada • Penunjuk arah tertutup pohon 	<ul style="list-style-type: none"> • Perbaiki Jalan • Penambahan Lampu APILL/ Warning Light • Perbaiki Marka jalan • Pembersihan rambu petunjuk arah
9)	Simpang 4 Randupitu	<ul style="list-style-type: none"> • Lampu APILL EROR • Marka jalan memudar • Terdapat simpangan • Pusat kegiatan ruko • Minimnya Alat Penerangan Jalan 	<ul style="list-style-type: none"> • Perbaiki Lampu APILL • Perbaiki Marka Jalan • Penambahan rambu peringatan • Penambahan Alat Penerangan Jalan dan berkoordinasi dengan dinas berwenang
10)	Jalan Cangkringmalang - Gununggangsir / Simpang 4 Pasar Gunung Gangsir	<ul style="list-style-type: none"> • Rambu terhalang tiang • Marka jalan tidak ada • Zebracross memudar • Lampu Traffic Light rusak 	<ul style="list-style-type: none"> • Penempatan rambu yang sesuai • Perbaiki Marka jalan • Perbaiki Lampu Trafic Light

6. Rencana Pengembangan sarana perhubungan/angkutan umum.

Pada rencana pengembangan sarana dilakukan kegiatan sangat diperlukan, karena kondisi angkutan umum yang berada di Daerah Kabupaten Pasuruan situasi dan kondisinya menjadi kurang baik. Pengembangan sarana angkutan umum ini terbagi dalam:

- a. Pengembangan angkutan umum perkotaan. Dilakukan pada semua jaringan trayek di Kabupaten Pasuruan dan wilayah yang belum terlayani angkutan umum perkotaan, terutama untuk menghubungkan Kawasan Perkotaan Bangil, Kawasan Perkotaan Pandaan, Kawasan Perkotaan Purwosari, Kawasan Perkotaan Gondangwetan, dan Kawasan Perkotaan Grati. Sub-kegiatan yang dilakukan diantaranya:
- 1) kajian/studi perencanaan pelayanan dan organisasi angkutan umum perkotaan;
 - 2) studi integrasi sistem pembayaran angkutan umum perkotaan;
 - 3) pengadaan sarana angkutan umum perkotaan;
 - 4) pengoperasian dan penyediaan subsidi angkutan perkotaan.
- b. Pengembangan angkutan umum perdesaan. Dimaksudkan untuk mengoptimalkan kembali angkutan umum perdesaan di Daerah Kabupaten Pasuruan. Memperhatikan kebutuhan masyarakat dan keterjangkauan antar trayek. Sub-kegiatan yang dilakukan diantaranya:
- 1) kajian/studi perencanaan pelayanan dan organisasi angkutan umum perdesaan,
 - 2) studi integrasi sistem pembayaran angkutan umum perdesaan,
 - 3) pengadaan sarana angkutan umum perdesaan,
 - 4) pengoperasian dan penyediaan subsidi angkutan perdesaan.
- Dilakukan dengan memperhatikan prioritas (namun tidak terbatas), pada:

No Trayek Baru	Jurusan Trayek	Keterangan
101	Terminal Pandaan - Prigen - Tretes PP	Eksisting
102	Sub Terminal Bangil - Gondang Legi - Pasar Gempol PP	
103	Terminal Pandaan - Baujeng - Terminal Bangil PP	
104	Terminal Pandaan - Jetak - Dayurejo PP	
105	Terminal Bangil - Bendo mungal - Pasar Kalianyar PP	
106	Terminal Pandaan - Prigen - Lumbangrejo PP	
107	Pasar Lekok - Gejukjati - Ngopak - Jarangan PP	
108	Terminal Pasrepan - Watestani - Terminal Nguling PP	
109	Purwodadi - Cowek - Nongkojajar PP	
110	Terminal Bangil - Pasar Sukorejo PP	
111	Terminal Pandaan - Gunung Gangsir - Gondanglegi PP	
112	Rest Area Bajangan - Warungdowo - Ngempit - Kraton PP	
113	Banyubiru - Ngopak - Rejoso - Penataan - Winongan - Banyubiru	
114	Winongan - Umbulan - Lumbang (Kronto) PP	
115	Purwosari - Tejowangi - Pucangsari - Tambakwatu - Kucur - Pager - Sengon - Purwosari	
116	Terminal Pasrepan - Tosari PP	
117	Terminal Pandaan - Kedondong - Sekarjoho - Sukoreno PP	Baru
118	Terminal Pandaan - Sukorejo - Purwosari - Kejayan - Pohjentrek - Sidogiri - Kraton - Beji - Pasar Gempol - Terminal Pandaan	
119	Terminal Bangil - Jl. Bandeng - Jl. Udang - Jl. Layur - Alun2 - Terminal Bangil	
120	Rest Area Tutur - Mororejo - Tosari PP	
121	Terminal Wonorejo - Karangasem - Pondok Pesantren Al Yasin - Pasar Ngempit PP	
122	Pasar Grati - Banyubiru - Lumbang PP	

- c. Pengembangan angkutan pemadu moda. Dilakukan dengan tujuan efisiensi dalam pelayanan angkutan khusus yang dapat melayani penumpang berpindah dari satu moda transportasi ke moda transportasi lain. Perpindahan transportasi ini dikhususkan dari transportasi darat ke transportasi udara. Sub-kegiatan yang dilakukan diantaranya:
- 1) kajian/studi perencanaan pelayanan angkutan pemadu moda,
 - 2) studi integrasi sistem pembayaran angkutan pemadu moda,
 - 3) pengadaan sarana angkutan pemadu moda,
 - 4) pengoperasian angkutan pemadu moda.
- Adapun yang menjadi prioritas adalah pada angkutan pemadu moda rute Juanda – Pandaan (PP), yaitu dengan rute pelayanan yang terbaik menggunakan rute via Tol Pandaan dengan rincian rute melalui (Terminal Pandaan – Jl. A. Yani – Jl. R. A. Kartini – Taman Dayu – Tol Pandaan – Bandara Juanda) untuk arah berangkat sedangkan untuk arah pulang melalui rute (Bandara Juanda – Tol Pandaan – Taman Dayu – Jl. R. A. Kartini – Jl. A. Yani – Terminal Pandaan).
- d. Pengembangan angkutan umum pengumpan (*feeder*). Merupakan kendaraan berukuran kecil yang melayani penumpang di wilayah pinggiran dan mengantarkannya ke angkutan trayek tertentu. Berfungsi untuk mengumpulkan penumpang dan mengantarkannya ke tujuan tertentu. Feeder dapat memberikan kemudahan kepada masyarakat yang susah menjangkau moda transportasi / trayek tertentu. Sub-kegiatan yang dilakukan diantaranya:
- 1) kajian/studi perencanaan pelayanan angkutan pengumpan;
 - 2) studi integrasi sistem pembayaran angkutan pengumpan;
 - 3) pengadaan sarana dan operator angkutan pengumpan;
 - 4) pengoperasian dan penyediaan subsidi angkutan pengumpan.
- e. Pengembangan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (ASDP) untuk melayani perjalanan melewati sungai maupun danau;
- f. Pengembangan angkutan laut dilakukan dengan tujuan memberikan pemilihan moda dan kemudahan untuk melakukan perjalanan melalui jalur laut;
- g. Pengembangan angkutan udara dilakukan dengan tujuan memberikan pemilihan moda dan kemudahan untuk melakukan perjalanan melalui jalur udara;
- h. Pengembangan angkutan sekolah. Dimaksudkan untuk memberikan kemudahan akses kepada pelajar. Digunakan khusus untuk kebutuhan sekolah dengan tempat dan waktu yang sudah ditentukan. Sub-kegiatan yang dilakukan dalam pengembangan angkutan sekolah diantaranya:
- 1) kajian/studi perencanaan pelayanan angkutan sekolah;
 - 2) studi integrasi sistem pembayaran angkutan sekolah;
 - 3) pengadaan sarana dan operator angkutan sekolah;
 - 4) pengoperasian dan penyediaan subsidi angkutan sekolah.
- Prioritas ditujukan kepada pelajar pada tingkat Sekolah Menengah Pertama (SMP) / Sederajat dan Sekolah Menengah Atas/Kejuruan / Sederajat.

- i. Pengembangan angkutan karyawan. Dilakukan untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Angkutan karyawan merupakan angkutan khusus karyawan merupakan kendaraan yang dipakai untuk mengantar, baik bekerja maupun pergi untuk kegiatan lain yang tempat dan waktunya sudah ditentukan. Sub-kegiatan yang dilakukan dalam pengembangan angkutan karyawan diantaranya:
- 1) kajian/studi perencanaan pelayanan angkutan karyawan;
 - 2) studi integrasi sistem pembayaran angkutan karyawan;
 - 3) pengadaan sarana dan operator angkutan karyawan;
 - 4) pengoperasian angkutan karyawan.
- Prioritas ditujukan pada Kawasan Perindustrian dan Kawasan Perkantoran.
- j. Pengembangan angkutan wisata. Didasarkan pada keinginan dan kebutuhan masyarakat untuk memenuhi kebutuhan angkutan umum wisata. Dimaksudkan untuk meningkatkan kunjungan wisata di Daerah Kabupaten Pasuruan. Meminimalisir kemacetan, kebutuhan parkir menuju dan pada lokasi wisata. Sub-kegiatan yang dilakukan dalam pengembangan angkutan wisata diantaranya:
- 1) kajian/studi perencanaan pelayanan angkutan wisata;
 - 2) studi integrasi sistem pembayaran angkutan wisata;
 - 3) pengadaan sarana dan operator angkutan wisata;
 - 4) pengoperasian angkutan wisata.
- Adapun yang menjadi prioritas (namun tidak terbatas), yaitu:
- Taman Safari Indonesia;
 - Taman Nasional Gunung Bromo;
 - Kebun Raya Purwodadi;
 - Pemandian Alam Banyu Biru;
 - Air Terjun Kakek Bodo;
 - Kawasan Wisata Prigen;
 - The Taman Dayu City Of Festival;
 - Wisata Tirta Gunung Baung;
 - Kaliandra Sejati;
 - Danau Ranu Grati;
 - Candi Jawi;
 - Mbah Semendhi;
 - Candi Indrokilo;
 - Candi Sepilar;
 - Makam Mbah Ratu Ayu.
- k. Penataan angkutan *online*. Didasarkan pada operasional angkutan *online* yang semakin meningkat. Dimaksudkan untuk meminimalisir “konflik” antara angkutan konvensional / reguler dengan angkutan *online*. Penataan angkutan *online* terbagi dalam 2 kategori yaitu:
- 1) Angkutan *online* pada kendaraan bermotor roda 2; dan
 - 2) Angkutan *online* pada kendaraan bermotor roda 4.
- l. Pengembangan angkutan umum ramah lingkungan. Dilakukan untuk meminimalisir polusi kendaraan konvensional dan mendukung program

energi baru terbarukan. Dapat dilakukan dengan memanfaatkan kendaraan berbasis kendaraan listrik. Adapun beberapa sub-kegiatan yang dapat dilakukan, antara lain:

- 1) studi / kajian angkutan umum ramah lingkungan;
- 2) pengadaan angkutan umum berbasis kendaraan listrik;
- 3) pemeliharaan dan perbaikan angkutan umum berbasis kendaraan listrik.

Sebagai suatu penguatan yang memberikan kepastian hukum, maka nantinya juga perlu dibentuk pengaturan lanjutan, khusus mengenai pengembangan sarana perhubungan angkutan umum yang mencakup 11 uraian tersebut mulai dari huruf a sampai dengan huruf l. Dapat dibentuk secara terpisah sesuai dengan lingkup program/kegiatan ataupun menjadi satu kesatuan.

7. Pengembangan prasarana angkutan umum

Pada pengembangan prasarana angkutan umum dilakukan kegiatan antara lain:

a. Pengembangan Terminal Tipe C. Didasarkan pada kebutuhan terminal untuk calon penumpang dan angkutan umum. Tujuan dikembangkan terminal tipe C adalah sebagai tempat untuk parkir dan istirahat operator angkutan umum, sebagai tempat untuk sirkulasi angkutan umum, dan sebagai tempat untuk naik turun penumpang. Sub-kegiatan yang dilakukan dalam pengembangan Terminal Tipe C, yaitu:

- 1) kajian/studi pengembangan Terminal Tipe C;
- 2) perencanaan/penyusunan *Detail Engineering Design* (DED) Terminal Tipe C;
- 3) Kegiatan fisik / pembangunan Terminal Tipe C;
- 4) peningkatan fungsi Terminal Tipe C.

Adapun yang menjadi prioritas (namun tidak terbatas), yaitu pada: Terminal Tipe C di Bangil, Terminal Tipe C di Wonorejo, Terminal Tipe C di Nguling, Terminal Tipe C di Pasrepan, Terminal Tipe C di Tosari.

b. Pengembangan Halte. Dibutuhkan untuk mendukung penyelenggaraan angkutan umum, khususnya yang berada dalam trayek. Menyediakan halte dalam kondisi laik dan informatif, sehingga dapat memberikan manfaat bagi calon penumpang. Adapun sub-kegiatan yang dilakukan dalam pengembangan halte antara lain:

- 1) kajian/studi pengembangan Halte;
- 2) perencanaan/penyusunan *Detail Engineering Design* (DED) Halte;
- 3) Kegiatan fisik / pembangunan Halte.

Adapun yang menjadi area prioritas (namun tidak terbatas), antara lain:

- 1) Kawasan perkotaan Bangil sebagai Ibu Kota Kabupaten;
- 2) Kawasan perkotaan Pandaan;
- 3) Kawasan Perkotaan Grati;
- 4) Kawasan Industri;
- 5) Kawasan Pariwisata;
- 6) Kecamatan Nguling.

- c. Pengembangan Rest Area. Dibutuhkan sebagai tempat singgah sementara yang dimanfaatkan oleh seluruh kendaraan. Selain itu, dimaksudkan pula sebagai bagian dari destinasi pada kawasan pariwisata. Sub-kegiatan yang dilakukan dalam pengembangan rest area yaitu:
- 1) kajian/studi pengembangan *rest area*,
 - 2) perencanaan/penyusunan *Detail Engineering Design (DED) rest area*,
 - 3) Kegiatan fisik / pembangunan *rest area*,
 - 4) peningkatan fungsi *rest area*.
- d. Penyediaan stasiun pengisian (*charging station*) untuk kendaraan listrik. Dibutuhkan sebagai tempat untuk pengisian kendaraan berbasis listrik, khususnya untuk kendaraan angkutan umum ramah lingkungan. Dalam hal ini dapat dilakukan koordinasi dengan Perusahaan Listrik Negara (PLN). Sub-kegiatan yang dilakukan dalam penyediaan stasiun pengisian (*charging station*) untuk kendaraan listrik antara lain:
- 1) Kajian / studi stasiun pengisian (*charging station*) untuk kendaraan listrik;
 - 2) Perencanaan/ penyusunan *Detail Engineering Design (DED)* stasiun pengisian;
 - 3) Kegiatan fisik/pembangunan stasiun pengisian (*charging station*) untuk kendaraan listrik.

Adapun yang menjadi sasaran prioritas wilayah dan/atau lokasi dalam penyediaan stasiun pengisian (*charging station*) untuk kendaraan listrik antara lain: kawasan perkotaan Bangil sebagai Ibu Kota Kabupaten, Kawasan Perkotaan Pandaan, Kawasan Pariwisata dan Terminal Tipe C.

8. Rencana Penataan parkir.

Penataan parkir dimaksudkan untuk menghindari adanya parkir liar dan/atau sembarangan yang dapat menganggu aktivitas lalu lintas jalan. Penataan parkir dilakukan pada area tepi jalan umum (*on street*) maupun pada area tertentu/khusus (*off street*). Sub-kegiatan yang dilakukan dalam penataan parkir yaitu:

- 1) Studi/kajian penataan parkir;
- 2) Penetapan area parkir tepi jalan umum dan area khusus;
- 3) Pengoperasian area parkir;
- 4) Evaluasi penataan parkir

9. Rencana Pengembangan dan penataan kawasan pelabuhan;

Pelabuhan merupakan bagian penting dalam rantai transportasi. Secara khusus pada pengembangan dan penataan kawasan pelabuhan di wilayah Kabupaten Pasuruan, dibentuk pelabuhan pengumpan lokal. Nantinya turut memerlukan pertimbangan teknis atas dasar kajian tata ruang regional Kabupaten Pasuruan dan ruang lalu lintas yang ada, serta kebutuhan peningkatan aksesibilitas. Keberadaan dan fungsi pelabuhan pengumpan lokal merupakan bagian penting dari sistem transportasi Kabupaten Pasuruan, khususnya dalam hal jaminan kelancaran pergerakan orang dan

barang. Sub-kegiatan yang dilakuakn dalam pengembangan dan penataan kawasan pelabuhan yaitu:

- 1) Studi / kajian pengembangan dan penataan kawasan pelabuhan;
- 2) Perencanaan/penyusunan *Detail Engineering Design* (DED) pelabuhan;
- 3) Kegiatan fisik / pembangunan pelabuhan;
- 4) Pengadaan sarana, prasarana dan operator pelabuhan;
- 5) Pengoperasian pelabuhan.

Adapun yang menjadi prioritas pengembangan dan penataan pelabuhan adalah di Kecamatan Nguling.

10. Rencana Penataan jalur tambang.

Mengingat potensi pertambangan yang ada di Daerah Kabupaten Pasuruan, maka menjadi hal yang penting untuk melakukan penataan jalur tambang agar meminimalisir kemacetan, kerusakan jalan dan potensi kecelakaan. Terdapat sub-kegiatan yang dilakukan dalam penataan jalur tambang, yaitu:

- 1) Studi/kajian penataan jalur pertambangan;
- 2) Pembatasan jam operasional kendaraan angkutan tambang. Pada pembatasan jam operasional ini direkomendasikan untuk memberikan pembatasan jam pada jam 06.00 – 10.00 dan jam 16.00 sampai jam 18.00. Dasar pengenaan pembatasan jam operasional tersebut adalah pada situasi ramai lalu lintas, yaitu jam berangkat dan pulang sekolah, pekerjaan pada perkantoran maupun perusahaan;
- 3) Penetapan jalan tambang;
- 4) Peran serta Perusahaan tambang untuk berkontribusi terhadap kerusakan jalan serta penyediaan jalur tambang.

Adapun yang menjadi prioritas dalam penataan jalur tambang antara lain: Kejayan, Purwosari, Nguling, Pasrepan, Lumbang, Winongan dan Gempol.

11. Rencana Pengembangan dan penataan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

Pengembangan dan penataan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan dimaksudkan untuk menghindarkan dan meminimalisir resiko kecelakaan lalu lintas. Terdapat beberapa kegiatan yang dilakukan, antara lain:

a. Pengembangan dan penataan fasilitas keselamatan lalu lintas

Merupakan bagian penting dalam upaya pencegahan resiko kecelakaan lalu lintas. Beberapa bentuk fasilitas keselamatan lalu lintas, yang juga sekaligus menjadi prasarana lalu lintas jalan seperti, rambu-rambu, penerangan jalan umum (PJU), CCTV, APILL, marka jalan, dan berbagai bentuk fasilitas lainnya yang mampu mendukung terselenggaranya keselamatan lalu lintas jalan. Terdapat beberapa sub-kegiatan, diantaranya:

- 1) kajian / studi fasilitas keselamatan lalu lintas;
- 2) pengadaan dan pemasangan fasilitas keselamatan lalu lintas;
- 3) pengawasan, pemeliharaan dan perbaikan fasilitas keselamatan lalu lintas.

- b. Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) dan Zona Selamat Sekolah (ZoSS)
Dilakukan untuk memberikan keselamatan kepada para pelajar. Terdapat beberapa sub-kegiatan, diantaranya:
- 1) Kajian / studi Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) dan Zona Selamat Sekolah (ZoSS);
 - 2) Penetapan regulasi Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) dan Zona Selamat Sekolah (ZoSS);
 - 3) Sosialisasi Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) dan Zona Selamat Sekolah (ZoSS);
 - 4) Penyediaan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) dan Zona Selamat Sekolah (ZoSS).
- c. Peningkatan pemahaman / kompetensi kepada masyarakat / pengguna jalan.
Dimaksudkan untuk memberikan pemahaman kepada masyarakat di Daerah Kabupaten Pasuruan dalam hal lalu lintas dan angkutan jalan. Terdapat beberapa sub-kegiatan, diantaranya:
- 1) Penyelenggaraan pendidikan / sosialisasi keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan kepada masyarakat umum, pelajar/mahasiswa dan anak-anak;
 - 2) Penyelenggaraan bimbingan teknis kepada penyedia angkutan umum dan operator angkutan umum;
 - 3) Penyediaan / pembangunan taman edukatif keselamatan lalu lintas.
- d. Penyelenggaraan manajemen kecepatan (*traffic calming*)
Dilakukan untuk meminimalisir resiko kecelakaan akibat ugal-ugalan di jalan. Terdapat beberapa sub-kegiatan, diantaranya:
- 1) Studi / kajian karakteristik kecepatan rata-rata perjalanan;
 - 2) Penetapan titik lokasi *traffic calming* dan batas kecepatan;
 - 3) Pengadaan dan pemasangan alat *traffic calming*;
 - 4) Pemeliharaan dan perbaikan alat *traffic calming*.
- e. Penyelenggaraan uji kelayakan sarana transportasi
Uji kelayakan sarana transportasi merupakan upaya untuk meminimalisir resiko kerusakan kendaraan saat di jalan, sekaligus menyesuaikan dengan kemampuan / spesifikasi kendaraan. Terdapat beberapa sub-kegiatan, diantaranya:
- 1) pelayanan pengujian berkala;
 - 2) pengadaan peralatan pengujian berkala;
 - 3) pengadaan dan peralatan pemeriksaan di jalan;
 - 4) pengadaan bukti tanda lulus uji.
- f. Pelaksanaan inspeksi keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan (*rampcheck*) yang dilakukan terhadap objek sebagai berikut :
- 1) Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek;
 - 2) Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek; dan
 - 3) Angkutan barang.

- g. Pengembangan keselamatan pada perlintasan sebidang
Dimaksudkan untuk mencegah dan meminimalisir resiko kecelakaan di perlintasan sebidang kereta api. Terdapat beberapa sub-kegiatan, diantaranya:
- 1) Studi / kajian keselamatan pada perlintasan sebidang;
 - 2) Inventarisasi / pendataan perlintasan sebidang;
 - 3) Penyusunan Detail Engineering Design (DED) pada perlintasan sebidang;
 - 4) Permohonan rekomendasi teknis Pembangunan pos jaga dan pemasangan palang pintu di perlintasan sebidang;
 - 5) Penyediaan / pembangunan palang pintu dan pos penjagaan pada perlintasan sebidang.

12. Pengembangan Teknologi Perhubungan

Teknologi perhubungan merupakan segala bentuk inovasi dan perkembangan yang digunakan untuk menggerakkan orang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Ini mencakup berbagai aspek, mulai dari sistem transportasi itu sendiri hingga teknologi informasi dan komunikasi yang mendukungnya. Terdapat beberapa kegiatan yang dilakukan, antara lain:

- a. Pengembangan program pantauan lalu lintas melalui CCTV. Dibutuhkan karena CCTV dinilai lebih efisien dan memiliki beberapa fungsi penting dalam pantauan lalu lintas, termasuk memantau kondisi lalu lintas secara real-time, mendeteksi dan mencegah pelanggaran lalu lintas, serta mendukung penegakan hukum. CCTV juga membantu meningkatkan keamanan jalan dan memberikan rasa aman bagi masyarakat.
- b. Pengembangan layanan angkutan berbasis online. Dilakukan untuk mendukung teknologi dalam pelayanan transportasi yang lebih maju dan modern. Sub-kegiatan yang dilakukan dalam pengembangan layanan angkutan berbasis online diantaranya:
 - 1) kajian/studi perencanaan pelayanan angkutan berbasis online;
 - 2) studi integrasi sistem pembayaran angkutan berbasis online;
 - 3) pengadaan sistem dan aplikasi angkutan berbasis online;
 - 4) pengoperasian angkutan berbasis online.Layanan angkutan berbasis online dapat diterapkan pada angkutan perkotaan, angkutan perdesaan maupun angkutan wisata.
- c. Pengembangan sistem pelayanan parkir berbasis teknologi. khususnya "smart parking", bertujuan untuk meningkatkan efisiensi, kemudahan, dan keamanan di area parkir. Sistem ini memanfaatkan teknologi seperti IoT, sensor, dan perangkat lunak terintegrasi untuk mengumpulkan data real-time tentang ketersediaan parkir dan permintaan keseluruhan. Sub-kegiatan yang dilakukan dalam pengembangan sistem pelayanan parkir berbasis teknologi diantaranya:
 - 1) kajian/studi perencanaan pelayanan parkir berbasis teknologi;
 - 2) studi integrasi sistem pembayaran parkir berbasis teknologi;
 - 3) Kegiatan fisik / pembangunan sarana parkir;

Layanan parkir berbasis teknologi dapat diterapkan pada area tertentu / khusus (*off street parking*), namun dapat dikembangkan juga pada parkir tepi jalan umum (*on street parking*).

- d. Penyimpanan database perhubungan secara terpadu. Penyimpanan database perhubungan secara terpadu dapat dilakukan melalui Sistem Informasi Geografis (SIG) yang memvisualisasikan data aset transportasi seperti Perlengkapan jalan, sarana dan prasarana perhubungan, serta data-data umum non aset. Sistem ini bertujuan untuk menyediakan informasi yang akurat untuk pengambilan keputusan dalam pengembangan transportasi.
- e. Pengembangan dan penerapan sistem informasi dan teknologi perhubungan. Melalui perumusan dan penerapan kebijakan teknis di bidang pemaduan moda dan teknologi perhubungan serta keselamatan dan lingkungan perhubungan.

Tabel 6. Matriks Rencana Program/Strategi/Kegiatan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Rencana Jadwal

No.	Rencana Program/Strategi/Kegiatan Induk Jaringan LLAJ	Rencana Pelaksanaan Tahun Ke-																				Penanggungjawab		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20			
1	Rencana peningkatan kinerja ruas dan simpang	Pengembangan dan penerapan teknologi Intelligent Transportation System																					Dishub, Kominfo	
		Penataan area pinggir jalan dengan menghilangkan dan/atau meminimalkan hambatan-hambatan samping																						Dishub, Kepolisian, Satpol PP
		Penataan tempat parkir pada badan jalan dengan membatasi penggunaan badan jalan pada jam-jam sibuk																						Dishub, Kepolisian
		Menambah panjang dan/atau luas jalan																						Bina Marga, BBPJN Jatim Bali
		Peningkatan kinerja Simpang bersinyal																						Dishub, BPTD Kelas II Jatim & Dishub Prov. Jatim
		Peningkatan kinerja Simpang tak bersinyal																						Dishub, BPTD Kelas II Jatim & Dishub Prov. Jatim
2	manajemen rekayasa lalu lintas pada kawasan strategis	kajian / studi manajemen rekayasa lalu lintas kawasan strategis																					Dishub	
		Penerapan rekayasa lalu lintas pada kawasan strategis																						Dishub
3	Pengembangan dan penataan jalur lingkar	Koordinasi dengan Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi terkait studi / kajian kelayakan pengembangan jalan lingkar																					Bina Marga	
		Penyediaan jalur lingkar.																						Bina Marga

		Sosialisasi Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) dan Zona Selamat Sekolah (ZoSS)																			Dishub
		Penyediaan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) dan Zona Selamat Sekolah (ZoSS)																			Dishub
d. Peningkatan pemahaman / kompetensi kepada masyarakat / pengguna jalan		Penyelenggaraan pendidikan / sosialisasi keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan kepada masyarakat umum, pelajar/mahasiswa dan anak-anak																			Dishub, Kepolisian
		Penyelenggaraan bimbingan teknis kepada penyedia angkutan umum dan operator angkutan umum																			Dishub, Kepolisian
		Penyediaan / pembangunan taman edukatif keselamatan lalu lintas																			Dishub
e. Penyelenggaraan manajemen kecepatan (<i>traffic calming</i>)		Studi / kajian karakteristik kecepatan rata-rata perjalanan																			Dishub
		Penetapan titik lokasi <i>traffic calming</i> dan batas kecepatan																			Dishub
		Pengadaan dan pemasangan alat <i>traffic calming</i>																			Dishub
		Pemeliharaan dan perbaikan alat <i>traffic calming</i>																			Dishub
f. Pengembangan keselamatan pada perlintasan sebidang		Studi / kajian keselamatan pada perlintasan sebidang																			Dishub
		Inventarisasi / pendataan perlintasan sebidang																			Dishub, PT KAI
		Penyusunan Detail Engineering Design (DED) pada perlintasan sebidang																			Dishub, Ditjen Perkeretaapian

