

RANCANGAN

PERATURAN DAERAH DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA

NOMOR ...TAHUN ...

TENTANG

RENCANA INDUK TRANSPORTASI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA

TAHUN 2025-2045

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

GUBERNUR DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA,

- Menimbang :
- a. bahwa Rencana Induk Transportasi Daerah Istimewa Yogyakarta mempunyai peran yang strategis dalam mendukung pembangunan nasional untuk menciptakan masyarakat yang adil dan makmur;
 - b. bahwa peningkatan pelayanan, konektivitas, dan mobilitas masyarakat dan barang di wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta memerlukan perencanaan, pembangunan, pengembangan, pengelolaan, pengawasan, dan evaluasi yang terintegrasi, efektif, efisien, dan terjangkau oleh masyarakat;
 - c. bahwa untuk menjamin kepastian hukum dalam penyelenggaraan dan pengembangan transportasi di Daerah istimewa Yogyakarta diperlukan pengaturan mengenai rencana induk transportasi;
 - d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b dan huruf c, perlu menetapkan Peraturan Daerah tentang Rencana Induk Transportasi Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2025-2045;

- Mengingat :
1. Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
 2. Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah Istimewa Jogjakarta (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 1950 Nomor 3), sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1955 tentang Perubahan Undang-Undang Nomor 3 Jo. Nomor 19 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah Istimewa Jogjakarta (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1955 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 827);
 3. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2012 tentang Keistimewaan Daerah Istimewa Yogyakarta (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 170, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5339);
 4. 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 terakhir diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Republik Indonesia 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. Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 1950 tentang Berlakunya Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1950 tentang Pembentukan Propinsi Djawa Timoer, Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah Istimewa Jogjakarta, Undang-Undang Nomor 10

Tahun 1950 tentang Pembentukan Propinsi Djawa Tengah, dan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1950 tentang Pembentukan Propinsi Djawa Barat (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 1950 Nomor 58);

Dengan Persetujuan Bersama
DEWAN PERWAKILAN RAKYAT DAERAH
DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA
dan
GUBERNUR DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN DAERAH TENTANG RENCANA INDUK
TRANSPORTASI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA TAHUN
2025-2045.

BAB I
KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Daerah ini yang dimaksud dengan:

1. Rencana Induk Transportasi adalah dokumen rencana pembangunan dan/atau pengembangan jaringan Transportasi di daerah.
2. Transportasi adalah keseluruhan sistem Angkutan dan Lalu Lintas.
3. Gubernur adalah Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta.
4. Perangkat Daerah adalah unsur pembantu Gubernur dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah dalam penyelenggaraan unsur pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah Istimewa Yogyakarta.

5. Pemerintah Daerah adalah Gubernur sebagai unsur penyelenggara pemerintahan Daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.
6. Pemerintah Kabupaten/Kota adalah Pemerintah Kabupaten/Kota di Daerah Istimewa Yogyakarta.
7. Daerah adalah Daerah Istimewa Yogyakarta.

Pasal 2

- (1) Maksud disusunnya Peraturan Daerah ini sebagai pedoman bagi Pemerintah Daerah, Pemerintah Kabupaten/Kota, dan semua pihak yang berperan dalam penyelenggaraan Rencana Induk Transportasi di Daerah.
- (2) Penyusunan Peraturan Daerah ini bertujuan untuk:
 - a. mewujudkan Transportasi yang dapat menunjang, menggerakkan, dan mendorong pusat kegiatan guna meningkatkan produktivitas dan daya saing Daerah;
 - b. mewujudkan Transportasi yang andal, efektif, efisien, terpadu, aman, selamat, tertib, lancar, harmonis, ekonomis, ramah lingkungan, dan hemat energi sesuai dengan kedudukan Daerah;
 - c. mewujudkan Transportasi yang dapat meningkatkan dan menjaga kualitas lingkungan hidup;
 - d. menyediakan prasarana dan sarana Transportasi di pusat kegiatan primer dan sekunder dan/atau antar pusat kegiatan untuk kelancaran penyelenggara negara dan/atau pemerintahan, pembangunan, dan masyarakat; dan

- e. mengembangkan Transportasi yang terintegrasi dengan sistem regional, nasional, dan internasional.

Pasal 3

Pengaturan Rencana Induk Transportasi diselenggarakan berdasarkan asas:

- a. kemanfaatan;
- b. keselamatan;
- c. keamanan;
- d. keadilan;
- e. keterpaduan;
- f. keberlanjutan;
- g. keterjangkauan;
- h. keterbukaan;
- i. kemitraan; dan
- j. ketaatan hukum.

BAB II

VISI DAN MISI TRANSPORTASI

Pasal 4

Visi pembangunan dan pengembangan Transportasi Daerah adalah menciptakan mobilitas berkelanjutan di seluruh wilayah.

Pasal 5

Misi pembangunan dan pengembangan transportasi Daerah adalah:

- a. meningkatkan jaringan pelayanan transportasi wilayah; dan
- b. meningkatkan jaringan prasarana transportasi wilayah.

BAB III
SASARAN, KEBIJAKAN, STRATEGI, DAN
PELAKSANAAN

Bagian Kesatu
Umum

Pasal 6

- (1) Pemerintah Daerah menyusun Rencana Induk Transportasi guna mewujudkan visi dan misi pembangunan dan pengembangan Transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 dan Pasal 5.
- (2) Rencana Induk Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disusun secara terpadu dengan rencana tata ruang wilayah dan rencana pembangunan jangka panjang daerah.
- (3) Rencana Induk Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) merupakan dokumen acuan rencana pembangunan dan/atau pengembangan sistem Transportasi di Daerah untuk jangka waktu 20 (dua puluh) tahun mulai tahun 2025 sampai dengan 2045.

Pasal 7

- (1) Rencana Induk Transportasi disusun dengan sistematika sebagai berikut:
 - a. Bab I Pendahuluan;
 - b. Bab II Sistem Transportasi Wilayah;
 - c. Bab III Penyelenggaraan Sistem Transportasi Wilayah;
 - d. Bab IV Manajemen Keselamatan Transportasi;
 - e. Bab V Sistem Informasi Transportasi; dan
 - f. Bab VI Penutup.

- (2) Rincian Rencana Induk Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Daerah ini.

Pasal 8

Rencana Induk Transportasi diimplementasikan berdasarkan sasaran, kebijakan, strategi, dan pelaksanaan.

Pasal 9

- (1) Rencana Induk Transportasi ditinjau paling sedikit setiap 5 (lima) tahun sekali.
- (2) Peninjauan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh Perangkat Daerah yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan.

Pasal 10

Rencana Induk Transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 dapat diubah dalam hal:

- a. hasil peninjauan menunjukkan bahwa proses perumusan tidak sesuai dengan perkembangan masyarakat; dan
- b. hasil peninjauan menunjukkan bahwa substansi yang dirumuskan, tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan ini.

Bagian Kedua

Sasaran

Pasal 11

Sasaran Rencana Induk Transportasi meliputi:

- a. selamat, yaitu terhindarnya pengoperasian transportasi dari kecelakaan akibat faktor internal transportasi;
- b. aksesibilitas tinggi, yaitu bahwa jaringan pelayanan transportasi dapat menjangkau seluas mungkin daerah;
- c. terpadu, yaitu terwujudnya keterpaduan intramoda dan antarmoda dalam jaringan prasarana dan pelayanan, yang meliputi pembangunan, pembinaan dan penyelenggaraannya sehingga lebih efektif dan efisien;
- d. kapasitas mencukupi, yaitu kapasitas sarana dan prasarana transportasi cukup tersedia untuk memenuhi permintaan pengguna jasa;
- e. teratur, pelayanan transportasi yang mempunyai jadwal waktu keberangkatan dan waktu kedatangan;
- f. lancar dan cepat, terwujudnya waktu tempuh yang singkat dengan tingkat keselamatan yang tinggi;
- g. mudah dicapai, yaitu pelayanan menuju kendaraan dan dari kendaraan ke tempat tujuan mudah dicapai oleh pengguna jasa melalui informasi yang jelas, kemudahan mendapatkan tiket, dan kemudahan alih kendaraan;
- h. tepat waktu, yaitu pelayanan transportasi dilakukan dengan jadwal yang tepat, baik saat keberangkatan maupun kedatangan, sehingga masyarakat dapat merencanakan perjalanan dengan pasti;

- i. nyaman, yaitu terwujudnya ketenangan dan kenikmatan bagi penumpang selama berada dalam sarana transportasi;
- j. tarif terjangkau, yaitu terwujudnya penyediaan jasa transportasi yang sesuai dengan daya beli masyarakat menurut kelasnya, dengan tetap memperhatikan berkembangnya kemampuan penyedia jasa transportasi;
- k. tertib, yaitu pengoperasian sarana transportasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan norma atau nilai yang berlaku di masyarakat;
- l. aman, yaitu terhindarnya pengoperasian transportasi dari akibat faktor eksternal transportasi baik berupa gangguan alam, gangguan manusia, maupun gangguan lainnya;
- m. polusi rendah, yaitu polusi yang ditimbulkan sarana transportasi baik polusi gas buang, air, suara, maupun polusi getaran serendah mungkin; dan
- n. efisien, yaitu mampu memberikan manfaat yang maksimal dengan pengorbanan tertentu yang harus ditanggung oleh pemerintah, operator, masyarakat dan lingkungan, atau memberikan manfaat tertentu dengan pengorbanan minimum.

Bagian Ketiga

Kebijakan

Pasal 12

Kebijakan Rencana Induk Transportasi meliputi:

- a. pengembangan infrastruktur dan jaringan transportasi;
- b. integrasi dan konektivitas transportasi;
- c. peningkatan manajemen dan regulasi transportasi;

- d. penggunaan teknologi dan digitalisasi; dan
- e. transportasi berkelanjutan dan ramah lingkungan.

Bagian Keempat Strategi

Pasal 13

- (1) Kebijakan pengembangan infrastruktur dan jaringan transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 huruf a dilakukan dengan strategi:
 - a. perwujudan sistem jaringan transportasi jalan, berupa optimalisasi dan peningkatan kapasitas jalan serta pembangunan jaringan jalan baru, termasuk di dalamnya jalan tol, serta jembatan.
 - b. perwujudan sistem jaringan lalu lintas dan angkutan jalan; dan
 - c. perwujudan sistem jaringan transportasi kereta api, transportasi sungai, danau dan penyeberangan, transportasi laut, dan transportasi udara.
- (2) Kebijakan integrasi dan konektivitas transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 huruf b dilakukan dengan strategi:
 - a. pengembangan sistem transportasi yang terintegrasi baik intramoda maupun antarmoda;
 - b. peningkatan konektivitas antara kawasan perkotaan dan perdesaan; dan
 - c. penyediaan sistem transit berbasis teknologi untuk meningkatkan efisiensi.
- (3) Kebijakan peningkatan manajemen dan regulasi transportasi sebagaimana dimaksud pada Pasal 12 huruf c dilakukan dengan strategi:

- a. penataan sistem transportasi publik dengan kebijakan subsidi dan tarif yang adil dan terjangkau;
 - b. penguatan regulasi lalu lintas dan manajemen transportasi berbasis data.; dan
 - c. pengurangan kemacetan lalu lintas melalui kebijakan *push and pull*.
- (4) Kebijakan Penggunaan Teknologi dan Digitalisasi sebagaimana dimaksud pada Pasal 12 huruf d dilakukan dengan strategi:
- a. sistem manajemen lalu lintas tingkat lanjut;
 - b. sistem manajemen kedaruratan;
 - c. sistem informasi pengguna transportasi tingkat lanjut;
 - d. sistem transportasi umum tingkat lanjut;
 - e. sistem pembayaran elektronik; dan
 - f. sistem manajemen parkir tingkat lanjut.
- (5) Kebijakan Transportasi Berkelanjutan dan Ramah Lingkungan sebagaimana dimaksud pada Pasal 12 huruf e dilakukan dengan strategi:
- a. pengembangan infrastruktur transportasi hijau dan rendah emisi;
 - b. peningkatan fasilitas bagi pejalan kaki dan kendaraan tidak bermotor; dan
 - c. kampanye kesadaran untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.

Bagian Kelima

Pelaksanaan

Pasal 14

- (1) Pelaksanaan Rencana Induk Transportasi dilakukan secara bertahap meliputi:

- a. Tahap I tahun 2025 – 2029;
 - b. Tahap II tahun 2030 – 2034;
 - c. Tahap III tahun 2035 – 2039; dan
 - d. Tahap IV tahun 2040 – 2045.
- (2) Pelaksanaan Rencana Induk Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memperhatikan:
- a. rencana tata ruang nasional;
 - b. rencana pembangunan jangka panjang nasional;
 - c. rencana pembangunan jangka menengah nasional;
 - d. sistem transportasi nasional;
 - e. rencana tata ruang wilayah;
 - f. rencana pembangunan jangka panjang daerah; dan
 - g. rencana pembangunan jangka menengah daerah.

BAB IV KERJA SAMA

Pasal 15

- (1) Pemerintah Daerah dapat melakukan kerja sama dengan daerah lain dan/atau pihak lain Untuk mencapai tujuan penyelenggaraan Transportasi.
- (2) Pelaksanaan kerja sama penyelenggaraan Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB V PEMBINAAN DAN PENGAWASAN

Pasal 16

- (1) Gubernur melaksanakan pembinaan dan pengawasan penyelenggaraan Transportasi di Daerah.

- (2) Pembinaan dan pengawasan penyelenggaraan Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh Perangkat Daerah yang membidangi perhubungan.
- (3) Pembinaan penyelenggaraan transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
 - a. perencanaan;
 - b. pengaturan; dan
 - c. pengendalian.
- (4) Pembinaan penyelenggaraan transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan berdasarkan program dan kegiatan jangka panjang, menengah, dan tahunan.
- (5) Pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan melalui pemantauan dan evaluasi terhadap lokasi atau tempat yang menjadi objek dalam Peraturan Daerah ini.

BAB VI

PERAN SERTA MASYARAKAT

Pasal 17

- (1) Masyarakat dapat berpartisipasi dalam penyelenggaraan Transportasi di Daerah.
- (2) Partisipasi masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan melalui pemberian saran dan pertimbangan dalam penyusunan kebijakan di bidang Transportasi.

Pasal 18

Peran serta masyarakat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 dilakukan secara:

- a. perseorangan,

- b. kelompok,
- c. organisasi profesi,
- d. badan usaha, atau
- e. organisasi kemasyarakatan.

BAB VII PENDANAAN

Pasal 19

Pendanaan penyelenggaraan Transportasi di Daerah bersumber dari:

- a. anggaran pendapatan dan belanja daerah; dan
- b. sumber pendapatan lain yang sah dan tidak mengikat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB VIII KETENTUAN PENUTUP

Pasal 20

Pada saat Peraturan Daerah ini mulai berlaku:

- a. Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas Jalan di Wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta (Lembaran Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2004 Nomor 15);
- b. Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 10 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum di Daerah Istimewa Yogyakarta (Lembaran Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2008 Nomor 1) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta

Nomor 1 Tahun 2008 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 10 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum di Daerah Istimewa Yogyakarta (Lembaran Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2008 Nomor 1); dan

- c. Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 8 Tahun 2015 tentang Pola Pengembangan Transportasi Wilayah (Lembaran Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2015 Nomor 11, Tambahan Lembaran Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 11),

dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 21

Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Daerah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta.

Ditetapkan di Yogyakarta
pada tanggal

GUBERNUR
DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA

HAMENGKU BUWONO X

Diundangkan di Yogyakarta
pada tanggal

SEKRETARIS DAERAH
DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA

BENY SUHARSONO

LEMBARAN DAERAH DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA TAHUN NOMOR

NOREG PERATURAN DAERAH DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA: ()

PENJELASAN
ATAS
PERATURAN DAERAH DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA
NOMOR ... TAHUN ...
TENTANG
RENCANA INDUK TRANSPORTASI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA

TAHUN 2025-2045

I. UMUM

Daerah Istimewa Yogyakarta memiliki peran strategis dalam mendukung pembangunan nasional, dengan transportasi sebagai elemen penting yang menunjang mobilitas masyarakat, barang, dan jasa. Sistem transportasi di Daerah Istimewa Yogyakarta diatur dalam berbagai peraturan daerah, seperti Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas Jalan, Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 1 Tahun 2008 tentang Angkutan Orang di Jalan, dan Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 8 Tahun 2015 tentang Pola Pengembangan Transportasi Wilayah. Namun, peraturan perundangan tersebut tidak lagi relevan dengan perkembangan kebutuhan hukum dan perubahan kebijakan terkini, oleh karena itu, Rencana Induk Transportasi Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2025-2045 menjadi langkah strategis untuk memastikan pengelolaan transportasi yang lebih efektif, efisien, dan terpadu.

Penyusunan Rencana Induk Transportasi Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2025-2045 berlandaskan pada prinsip keistimewaan Daerah Istimewa Yogyakarta sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2012 tentang Keistimewaan Daerah Istimewa Yogyakarta. Undang-undang ini memberikan kewenangan khusus kepada Daerah Istimewa Yogyakarta dalam mengelola tata ruang, transportasi, dan aspek-aspek lain yang mendukung pembangunan berbasis pendidikan, budaya, dan pariwisata. Rencana Induk Transportasi Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2025-2045 juga disusun dengan mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional (Sistranas), yang menekankan pentingnya sistem transportasi terintegrasi pada tingkat nasional, wilayah, dan lokal untuk meningkatkan

konektivitas dan efisiensi.

Rencana Induk Transportasi Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2025-2045 bertujuan untuk menyediakan pedoman bagi pengaturan dan pembangunan sistem transportasi yang berkelanjutan, aman, dan ramah lingkungan. Regulasi ini dirancang untuk mendukung produktivitas daerah, meningkatkan daya saing, dan mendorong pertumbuhan ekonomi. Selain itu, penyusunan Rencana Induk Transportasi Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2025-2045 bertujuan untuk menciptakan transportasi yang terintegrasi dengan sistem regional, nasional, dan internasional, serta memberikan solusi terhadap tantangan mobilitas yang dihadapi masyarakat DIY. Dengan pendekatan sistematis dan mempertimbangkan kebutuhan jangka panjang, regulasi ini diharapkan mampu mendukung berbagai pusat kegiatan, baik primer maupun sekunder, serta menjaga kualitas lingkungan hidup.

Dalam penyusunannya, Rencana Induk Transportasi Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2025-2045 mengedepankan asas kemanfaatan, keselamatan, keamanan, keadilan, keterpaduan, keberlanjutan, keterjangkauan, keterbukaan, kemitraan, dan ketaatan hukum. Dengan demikian, RIT DIY tidak hanya menjadi landasan hukum yang kokoh tetapi juga panduan strategis untuk mewujudkan sistem transportasi yang mendukung pembangunan daerah secara menyeluruh dan berkelanjutan.

II. PASAL DEMI PASAL

Pasal 1

Cukup jelas.

Pasal 2

Cukup jelas.

Pasal 3

Huruf a

Yang dimaksud dengan “kemanfaatan” adalah bahwa pengaturan rencana induk transportasi tidak hanya untuk mencapai tujuan transportasi saja, tetapi memiliki dimensi yang sangat luas bagi perkembangan dan pemenuhan kebutuhan masyarakat untuk kesejahteraan hidupnya.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “keselamatan” adalah bahwa keselamatan merupakan unsur utama dalam pengembangan infrastruktur maupun pemanfaatannya.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “keamanan” adalah bahwa rencana induk transportasi harus memberikan rasa aman dan melindungi peran aktif masyarakat dalam partisipasinya.

Huruf d

Yang dimaksud dengan “keadilan” adalah rencana induk transportasi harus memberikan rasa keadilan dan mendorong semua lapisan masyarakat untuk berperan aktif dalam implementasinya.

Huruf e

Yang dimaksud dengan “keterpaduan” adalah transportasi harus merupakan suatu kesatuan sistem dan perencanaan yang utuh, terpadu dan terintegrasi serta saling menunjang, baik intramoda maupun antarmoda.

Huruf f

Yang dimaksud dengan “keberlanjutan” adalah secara berkesinambungan, berkembang dan meningkat dengan mengikuti kemajuan teknologi dan menjaga kelestarian lingkungan untuk untuk menjamin terpenuhinya

kebutuhan masyarakat.

Huruf g

Yang dimaksud dengan “keterjangkauan” adalah rencana induk transportasi harus dilakukan secara berkesinambungan, berkembang dan meningkat dengan mengikuti kemajuan teknologi dan menjaga kelestarian lingkungan untuk menjamin terpenuhinya kebutuhan masyarakat serta terjangkau dari sisi biaya perjalanan masyarakat.

Huruf h

Yang dimaksud dengan “keterbukaan” adalah keterbukaan kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangannya.

Huruf i

Yang dimaksud dengan “kemitraan” adalah transportasi bukan saja merupakan tanggung jawab pemerintah, pemerintah daerah tetapi juga masyarakat.

Huruf j

Yang dimaksud dengan “ketaatan hukum” adalah pelaksanaan rencana induk transportasi harus menaati ketentuan peraturan perundangan-undangan yang berlaku

Pasal 4

Yang dimaksud dengan “mobilitas berkelanjutan” adalah konsep dalam sistem transportasi yang bertujuan untuk memenuhi kebutuhan mobilitas manusia secara efisien, inklusif, dan ramah lingkungan tanpa mengorbankan kemampuan generasi mendatang untuk memenuhi kebutuhan mereka sendiri.

Pasal 5

Huruf a

Yang dimaksud dengan “meningkatkan jaringan pelayanan transportasi wilayah” adalah upaya moda transportasi dapat beroperasi untuk melayani masyarakat, yang mencakup peningkatan kualitas transportasi umum, efisiensi jadwal, integrasi antarmoda transportasi, peningkatan aksesibilitas, serta peningkatan kualitas layanan bagi pengguna.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “meningkatkan jaringan prasarana transportasi wilayah” adalah upaya dalam hal meningkatkan infrastruktur fisik dan/atau fasilitas transportasi lainnya untuk memastikan kelancaran, keselamatan, dan keamanan transportasi.

Pasal 6

Cukup jelas.

Pasal 7

Cukup jelas.

Pasal 8

Cukup jelas.

Pasal 9

Cukup jelas

Pasal 10

Cukup jelas

Pasal 11

Cukup jelas

Pasal 12

Cukup jelas

Pasal 13

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Huruf a

Yang dimaksud dengan “integrasi intramoda” adalah sistem keterpaduan dalam satu jenis moda transportasi untuk meningkatkan efisiensi, kenyamanan, dan aksesibilitas bagi pengguna. Integrasi ini mencakup penyelarasan rute, jadwal, sistem pembayaran, serta infrastruktur pendukung dalam satu moda transportasi tertentu.

Yang dimaksud dengan “integrasi antarmoda” adalah sistem keterpaduan antara berbagai jenis moda transportasi yang berbeda agar perjalanan lebih efisien, nyaman, dan lancar. Integrasi ini memungkinkan penumpang berpindah dari satu moda ke moda lainnya dengan lebih mudah.

Huruf b

Cukup jelas

Huruf c

Yang dimaksud dengan “penyediaan sistem transit berbasis teknologi” adalah pemanfaatan teknologi digital dan sistem cerdas dalam sistem

transportasi untuk meningkatkan efisiensi perjalanan, kenyamanan penumpang, serta pengelolaan operasional transportasi publik. Dengan adanya teknologi, perpindahan antarmoda dan penggunaan transportasi umum menjadi lebih cepat, teratur, dan mudah diakses oleh masyarakat.

Ayat (3)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “penguatan regulasi lalu lintas dan manajemen transportasi berbasis data” adalah penggunaan kebijakan dan peraturan yang didukung oleh teknologi serta data *real-time* untuk mengelola lalu lintas dan transportasi dengan lebih efektif. Dengan memanfaatkan *big data*, sensor, dan sistem cerdas, pemerintah daerah dapat membuat keputusan yang lebih tepat dalam mengatur arus lalu lintas, mengurangi kemacetan, meningkatkan keselamatan, serta mengoptimalkan layanan transportasi umum.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “pengurangan kemacetan melalui kebijakan *push and pull*” adalah menekan penggunaan kendaraan pribadi dan mendorong penggunaan angkutan umum, untuk mengurangi jumlah atau akses kendaraan pribadi di jalan raya, dengan tujuan mengatasi kemacetan, meningkatkan efisiensi lalu lintas, dan mendorong penggunaan transportasi umum serta moda ramah lingkungan.

Ayat (4)

Huruf a

Yang dimaksud dengan “sistem manajemen lalu lintas tingkat lanjut” adalah penerapan teknologi cerdas (Intelligent Transport System/ITS) dalam pengelolaan lalu lintas (baik di ruas maupun pada simpang) untuk meningkatkan efisiensi, mengurangi kemacetan, serta meningkatkan keselamatan di jalan. Sistem ini menggunakan sensor, kamera, AI (kecerdasan buatan), dan analisis data untuk mengoptimalkan arus kendaraan secara *real-time*.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “sistem manajemen kedaruratan” adalah sistem manajemen yang dirancang untuk menangani situasi darurat di jalan raya, seperti kecelakaan lalu lintas dan bencana alam, mencakup layanan panggilan darurat otomatis, kendaraan respons cepat, dan sistem koordinasi antar lembaga.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “sistem informasi pengguna transportasi tingkat lanjut” adalah sistem informasi perjalanan yang memberikan informasi *real-time* kepada pengguna transportasi, termasuk kondisi lalu lintas, cuaca, rute alternatif, dan waktu kedatangan kendaraan umum.

Huruf d

Yang dimaksud dengan “sistem transportasi umum tingkat lanjut” adalah sistem transportasi umum canggih yang bertujuan meningkatkan layanan angkutan umum melalui integrasi teknologi seperti e-ticketing, jadwal bus *real-time*,

sistem prioritas angkutan umum dan sistem manajemen armada berbasis teknologi.

Huruf e

Yang dimaksud dengan “sistem pembayaran elektronik” adalah sistem pembayaran elektronik yang memudahkan transaksi di sektor transportasi, termasuk pembayaran tol, parkir, dan tiket transportasi umum.

Huruf f

Yang dimaksud dengan “sistem manajemen parkir tingkat lanjut” adalah sistem manajemen parkir canggih yang mengoptimalkan penggunaan lahan parkir dengan teknologi seperti sensor parkir, pemesanan parkir daring, dan pembayaran digital.

Ayat (5)

Huruf a

Yang dimaksud dengan “pengembangan infrastruktur transportasi hijau dan rendah emisi” adalah pembangunan dan peningkatan sistem transportasi yang ramah lingkungan, hemat energi, dan berkelanjutan. Tujuan utamanya adalah mengurangi emisi gas rumah kaca, meningkatkan efisiensi energi, serta mendukung mobilitas perkotaan yang lebih bersih dan sehat.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Cukup jelas.

Pasal 14

Cukup jelas.

Pasal 15

Cukup jelas.

Pasal 16

Cukup jelas.

Pasal 17

Cukup jelas.

Pasal 18

Cukup jelas.

Pasal 19

Cukup jelas.

Pasal 20

Cukup jelas.

Pasal 21

Cukup jelas.

TAMBAHAN LEMBARAN DAERAH DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA
NOMOR ..