



SALINAN

GUBERNUR DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA

PERATURAN DAERAH DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA

NOMOR 1 TAHUN 2026

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 berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, 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 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. 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**, dalam arti pengembangan transportasi wilayah tidak hanya untuk mencapai tujuan transportasi saja, tetapi memiliki dimensi yang sangat luas bagi perkembangan dan pemenuhan kebutuhan masyarakat untuk kesejahteraan hidupnya;

- b. **keselamatan**, dalam arti penyelenggaraan sistem transportasi wilayah dilaksanakan dengan menjamin bahwa seluruh komponen dan operasional sistem transportasi dirancang serta dioperasikan dengan standar keselamatan yang tinggi;
- c. **keamanan**, dalam arti penyelenggaraan sistem transportasi wilayah dilaksanakan dengan menjamin bahwa seluruh komponen dan operasional sistem transportasi dirancang serta dioperasikan dengan standar keselamatan yang tinggi;
- d. **keadilan**, dalam arti penyelenggaraan transportasi harus mendukung keadilan sosial dan memastikan bahwa seluruh lapisan masyarakat memiliki akses yang adil dan merata terhadap sistem transportasi;
- e. **keterpaduan**, dalam arti penyelenggaraan sistem transportasi wilayah dilaksanakan dengan mengacu prinsip menyatukan berbagai moda transportasi serta elemen-elemen terkait untuk menciptakan layanan transportasi yang bekerja secara sinergis sehingga memudahkan mobilitas manusia, barang, dan jasa dalam suatu wilayah;
- f. **keberlanjutan**, dalam arti penyelenggaraan sistem transportasi wilayah dilaksanakan secara berkesinambungan, berkembang, dan meningkat dengan mengikuti kemajuan teknologi dan menjaga kelestarian lingkungan untuk menjamin terpenuhinya kebutuhan masyarakat;
- g. **keterjangkauan**, dalam arti terwujudnya penyediaan jasa transportasi yang sesuai dengan daya beli masyarakat menurut kelasnya, dengan tetap memperhatikan berkembangnya kemampuan penyedia jasa transportasi;
- h. **keterbukaan**, dalam arti penyelenggaraan pola pengembangan transportasi wilayah kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangannya;

- i. **kemitraan**, dalam arti penyelenggaraan transportasi dilakukan dengan memperkuat kemitraan antara swasta, pemerintah, badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan koperasi dalam rangka menemukaenali, merencanakan, mendesain dan membangun fasilitas transportasi; dan
- j. **ketaatan hukum**, dalam arti setiap kebijakan penyelenggaraan transportasi mengutamakan landasan ketentuan peraturan perundang-undangan, kepatutan, keajegan, dan keadilan.

BAB II

VISI DAN MISI TRANSPORTASI

Pasal 4

Visi pembangunan dan pengembangan Transportasi Daerah adalah mewujudkan penyelenggaraan transportasi berbasis mobilitas yang berkelanjutan, berkualitas, berkeselamatan, berteknologi tepat guna, terintegrasi, efektif, efisien, ramah lingkungan, dan berbudaya yang mendukung Keistimewaan Daerah Istimewa Yogyakarta.

Pasal 5

Misi pembangunan dan pengembangan transportasi Daerah adalah:

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

BAB III

SASARAN, KEBIJAKAN, STRATEGI, DAN PELAKSANAAN

Bagian Kesatu

Umum

Pasal 6

- (1) Rencana Induk Transportasi disusun secara terpadu dengan rencana tata ruang wilayah dan rencana pembangunan jangka panjang daerah.
- (2) Rencana Induk Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) 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:
 - 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 Ketentuan Lain; dan
 - f. Bab VI Penutup.
- (2) Rincian Rencana Induk 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 ini ditinjau 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.

Bagian Kedua

Sasaran

Pasal 11

Sasaran Rencana Induk Transportasi meliputi:

- a. selamat, dalam arti terhindarnya pengoperasian transportasi dari kecelakaan akibat faktor internal transportasi;
- b. aksesibilitas tinggi, dalam arti bahwa jaringan pelayanan transportasi dapat menjangkau seluas mungkin daerah;
- c. terpadu, dalam arti terwujudnya keterpaduan intramoda dan antarmoda dalam jaringan prasarana dan pelayanan, yang meliputi pembangunan, pembinaan dan penyelenggaraannya sehingga lebih efektif dan efisien;

- d. kapasitas mencukupi, dalam arti bahwa kapasitas sarana dan prasarana transportasi cukup tersedia untuk memenuhi permintaan pengguna jasa;
- e. teratur, dalam arti pelayanan transportasi yang mempunyai jadwal waktu keberangkatan dan waktu kedatangan;
- f. lancar dan cepat, dalam arti terwujudnya waktu tempuh yang singkat dengan tingkat keselamatan yang tinggi;
- g. mudah dicapai, dalam arti bahwa 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, dalam arti bahwa pelayanan transportasi dilakukan dengan jadwal yang tepat, baik saat keberangkatan maupun kedatangan, sehingga masyarakat dapat merencanakan perjalanan dengan pasti;
- i. nyaman, dalam arti terwujudnya ketenangan dan kenikmatan bagi penumpang selama berada dalam sarana transportasi;
- j. tarif terjangkau, dalam arti terwujudnya penyediaan jasa transportasi yang sesuai dengan daya beli masyarakat menurut kelasnya, dengan tetap memperhatikan berkembangnya kemampuan penyedia jasa transportasi;
- k. tertib, dalam arti pengoperasian sarana transportasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan norma atau nilai-nilai yang berlaku di masyarakat;
- l. aman, dalam arti terhindarnya pengoperasian transportasi dari akibat faktor eksternal transportasi baik berupa gangguan alam, gangguan manusia, maupun gangguan lainnya;
- m. polusi rendah, dalam arti polusi yang ditimbulkan sarana transportasi baik polusi gas buang, air, suara, maupun polusi getaran serendah mungkin; dan

- n. efisien, dalam arti mampu memberikan manfaat yang maksimal dengan pengorbanan tertentu yang harus ditanggung oleh pemerintah, penyedia jasa transportasi, 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 Pemerataan Akses dan Regulasi Transportasi;
- d. Penggunaan Teknologi dan Digitalisasi; dan
- e. Sistem Transportasi Berkelanjutan dan Ramah Lingkungan.

Bagian Keempat

Strategi

Pasal 13

- (1) Strategi Pengembangan Infrastruktur dan Jaringan Transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 huruf a dilakukan dengan cara:
 - 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) Strategi Integrasi dan Konektivitas Transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 huruf b dilakukan dengan cara:
 - 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) Strategi Peningkatan Pemerataan Akses dan Regulasi Transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 huruf c dilakukan dengan cara:
 - 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) Strategi Penggunaan Teknologi dan Digitalisasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 huruf d dilakukan dengan cara:
 - 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) Strategi Sistem Transportasi Berkelanjutan dan Ramah Lingkungan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 huruf e dilakukan dengan cara:
 - a. pengembangan sarana dan prasarana transportasi hijau dan rendah emisi;

- b. pengembangan sarana transportasi hijau dan rendah emisi;
- c. peningkatan fasilitas bagi pejalan kaki dan kendaraan tidak bermotor; dan
- d. 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 tahapan Rencana Induk Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan dengan 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) meliputi antara lain:

- a. memberikan masukan kepada Pemerintah Daerah dan/atau Pemerintah Kabupaten/Kota dalam penyempurnaan peraturan perundang-undangan, pedoman, dan standar teknis di bidang Transportasi;
- b. memantau pelaksanaan standar pelayanan minimal sarana Transportasi yang dilakukan oleh operator angkutan;
- c. melaporkan penyelenggaraan angkutan yang tidak memiliki perizinan berusaha dan/atau melakukan penyimpangan perizinan berusaha kepada instansi pemberi izin dan/atau instansi yang diberi wewenang peraturan perundang-undangan untuk menegakkan ketentuan perizinan berusaha di bidang angkutan;
- d. memberikan masukan kepada Pemerintah Daerah dan/atau Pemerintah Kabupaten/Kota dalam perbaikan pelayanan Transportasi; dan/atau
- e. memelihara sarana dan prasarana Transportasi dan ikut menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran Transportasi.

(3) Laporan penyimpangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c harus disertai bukti penyimpangan berupa:

- a. foto; dan
- b. keterangan penyimpangan.

Pasal 18

Peran serta masyarakat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 dilakukan secara:

- a. perseorangan;
- b. kelompok;
- c. organisasi profesi;

- d. badan usaha; dan/atau
- e. organisasi kemasyarakatan.

BAB VII

PEMBIAYAAN

Pasal 19

Pembiayaan penyelenggaraan Transportasi di Daerah bersumber dari anggaran pendapatan dan belanja daerah dan 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 Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 10 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (Lembaran Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2001 Nomor 69 Seri D) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Provinsi 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 Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (Lembaran Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2008 Nomor 1);
- b. Peraturan Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas Jalan di Wilayah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (Lembaran Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2004 Nomor 15 Seri E);

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

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 5 Januari 2026

GUBERNUR
DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA,

ttd.

HAMENGKU BUWONO X

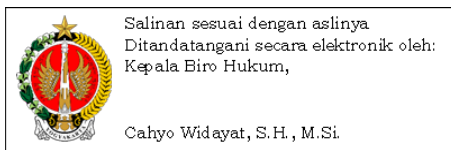
Diundangkan di Yogyakarta
pada tanggal 5 Januari 2026

SEKRETARIS DAERAH
DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA,

ttd.

NI MADE DWIPANTI INDRAYANTI

LEMBARAN DAERAH DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA TAHUN 2026 NOMOR 1
NOREG PERATURAN DAERAH DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA: (7-248/2025)



PENJELASAN
ATAS
PERATURAN DAERAH DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA
NOMOR 1 TAHUN 2026
TENTANG
RENCANA INDUK TRANSPORTASI DAERAH DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA
TAHUN 2025 – 2045

I. UMUM

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

Penyusunan RIT DIY berlandaskan pada prinsip-prinsip keistimewaan DIY sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2012 tentang Keistimewaan DIY. Undang-Undang ini memberikan kewenangan khusus kepada DIY dalam mengelola tata ruang, transportasi, dan aspek-aspek lain yang mendukung pembangunan berbasis pendidikan, budaya, dan pariwisata. RIT DIY 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.

RIT DIY 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 RIT DIY 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, RIT DIY 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

Cukup jelas.

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)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Cukup jelas.

Ayat (2)

Huruf a

Yang dimaksud dengan “pengembangan sistem transportasi yang terintegrasi 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 “pengembangan sistem transportasi yang terintegrasi 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, kecerdasan buatan (*artificial intelligence*), 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.

Huruf d

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 1

LAMPIRAN
PERATURAN DAERAH
DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA
NOMOR 1 TAHUN 2026
TENTANG
RENCANA INDUK TRANSPORTASI
DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA
TAHUN 2025 -2045

RENCANA INDUK TRANSPORTASI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA
TAHUN 2025 - 2045

BAB I
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi merupakan sektor yang memegang peranan krusial dalam kehidupan manusia, terutama di wilayah perkotaan yang mengalami pertumbuhan pesat. Sistem transportasi yang efisien dan terintegrasi tidak hanya mendukung mobilitas penduduk, tetapi juga berperan dalam meningkatkan daya saing ekonomi, pemerataan pembangunan, serta pengurangan dampak lingkungan. Dalam konteks global, pertumbuhan urbanisasi yang pesat telah menimbulkan berbagai tantangan transportasi, seperti kemacetan lalu lintas, peningkatan emisi gas rumah kaca, dan ketimpangan akses transportasi bagi masyarakat berpenghasilan rendah. Di Indonesia, dengan jumlah penduduk yang terus bertambah dan urbanisasi yang semakin meluas, tantangan transportasi semakin kompleks. Tanpa perencanaan yang matang, kota-kota besar seperti Jakarta, Surabaya, dan Medan akan menghadapi krisis transportasi yang dapat menghambat pertumbuhan ekonomi dan menurunkan kualitas hidup masyarakat.

Di Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY), transportasi memainkan peran penting dalam mendukung aktivitas pariwisata, pendidikan, serta perekonomian lokal. Sebagai kota budaya dan destinasi wisata utama di Indonesia, Yogyakarta menghadapi tantangan transportasi yang unik, seperti meningkatnya jumlah kendaraan pribadi, kemacetan di pusat kota, serta keterbatasan infrastruktur transportasi umum. Selain itu, perkembangan Kawasan Perkotaan Yogyakarta (seluruh Kota Yogyakarta, sebagian Sleman

dan Bantul) yang pesat menuntut adanya sistem transportasi yang lebih baik dan terintegrasi dengan pusat kota.

Perencanaan transportasi tidak hanya berkaitan dengan pembangunan infrastruktur fisik, tetapi juga harus mempertimbangkan berbagai faktor yang memengaruhi efektivitas dan keberlanjutan sistem transportasi. Beberapa faktor utama yang mempengaruhi pola perencanaan transportasi adalah sebagai berikut:

1. Pertumbuhan Penduduk dan Urbanisasi

Pertumbuhan jumlah penduduk dan urbanisasi yang pesat di berbagai kota di Indonesia menuntut adanya sistem transportasi yang mampu mengakomodasi peningkatan jumlah perjalanan. Dengan semakin banyaknya penduduk yang bermigrasi ke kota-kota besar, permintaan terhadap transportasi umum dan infrastruktur jalan meningkat secara signifikan. Tanpa perencanaan yang baik, kondisi ini dapat menyebabkan kemacetan parah, peningkatan konsumsi bahan bakar, serta waktu tempuh yang lebih lama bagi para komuter.

Di Yogyakarta, meningkatnya jumlah mahasiswa dan wisatawan setiap tahunnya turut memberikan tekanan terhadap sistem transportasi. Selain itu, perkembangan wilayah pinggiran kota dan munculnya permukiman baru di daerah Sleman, Bantul, bahkan hingga ke Gunungkidul dan Kulon Progo yang memerlukan sistem transportasi yang lebih efisien untuk menghubungkan wilayah-wilayah tersebut dengan pusat kota.

2. Perubahan Pola Pergerakan dan Mobilitas

Perubahan dalam pola pergerakan masyarakat juga harus diperhitungkan dalam perencanaan transportasi. Misalnya, perkembangan ekonomi digital dan peningkatan sektor informal telah mengubah kebiasaan perjalanan masyarakat. Perkembangan teknologi yang memungkinkan banyak orang yang bekerja dari rumah (*work from home*) atau menggunakan layanan transportasi daring, sehingga mempengaruhi pola permintaan terhadap transportasi umum dan jalan raya.

Selain itu, pola pergerakan juga dipengaruhi oleh perubahan struktur ekonomi. Kawasan industri yang berkembang pesat di pinggiran kota menciptakan kebutuhan transportasi yang berbeda dibandingkan dengan kawasan pusat bisnis tradisional. Oleh karena itu, perencanaan transportasi harus bersifat fleksibel dan mampu menyesuaikan dengan dinamika sosial dan ekonomi yang terus berubah.

DIY menghadapi tantangan serupa dengan meningkatnya jumlah kendaraan pribadi akibat rendahnya penggunaan transportasi umum.

Transportasi berbasis aplikasi semakin populer, tetapi belum sepenuhnya diintegrasikan dengan sistem transportasi umum yang ada.

3. Konektivitas Antar Moda Transportasi

Efisiensi sistem transportasi sangat bergantung pada keterpaduan antar moda transportasi. Integrasi antara moda transportasi darat, laut, dan udara harus dirancang agar masyarakat dapat berpindah dari satu moda ke moda lainnya dengan mudah dan efisien. Misalnya, integrasi antara sistem bus rapid transit (BRT), kereta api perkotaan (KRL), dan angkutan umum berbasis digital dapat mengurangi beban jalan raya dan meningkatkan kenyamanan pengguna transportasi umum.

4. Pengaruh Teknologi dan Inovasi Transportasi

Perkembangan teknologi telah membawa perubahan signifikan dalam sistem transportasi. Transportasi berbasis teknologi seperti kendaraan listrik, sistem manajemen lalu lintas berbasis kecerdasan buatan (AI), serta konsep *smart transportation* menjadi solusi yang dapat meningkatkan efisiensi dan mengurangi dampak lingkungan. Oleh karena itu, perencanaan transportasi harus mampu mengakomodasi perkembangan teknologi agar tetap relevan di masa depan.

5. Dampak Lingkungan dan Keberlanjutan

Transportasi merupakan salah satu penyumbang terbesar emisi gas rumah kaca akibat penggunaan bahan bakar fosil. Oleh karena itu, perencanaan transportasi yang berkelanjutan menjadi sangat penting untuk mengurangi dampak lingkungan. Konsep seperti kota ramah lingkungan (*green city*), transportasi publik berbasis listrik, serta pembangunan jalur sepeda dan pejalan kaki harus menjadi bagian dari strategi jangka panjang dalam perencanaan transportasi.

Di Yogyakarta, peningkatan penggunaan kendaraan pribadi telah berkontribusi pada peningkatan polusi udara dan kemacetan. Untuk mengatasi masalah ini, pemerintah telah mengembangkan jalur khusus sepeda di beberapa ruas jalan dan mendorong penggunaan transportasi umum, meskipun masih menghadapi tantangan dalam implementasi dan adopsi oleh masyarakat.

Melihat berbagai tantangan di atas, penyusunan Rencana Induk Transportasi menjadi suatu keharusan bagi Daerah Istimewa Yogyakarta. Dokumen ini berfungsi sebagai panduan utama dalam pengembangan sistem transportasi yang efisien, berkelanjutan, dan inklusif. Urgensi penyusunan Rencana Induk Transportasi dapat dijelaskan melalui beberapa aspek berikut:

a. Menyediakan Visi dan Strategi Jangka Panjang

Rencana Induk Transportasi memberikan kerangka kerja yang jelas mengenai arah pengembangan sistem transportasi dalam jangka panjang. Dengan adanya dokumen ini, kebijakan transportasi dapat dikembangkan secara konsisten dan terarah, sehingga tidak terjadi tumpang tindih atau kebijakan yang saling bertentangan.

b. Mengoptimalkan Penggunaan Sumber Daya

Penyusunan rencana transportasi yang baik dapat membantu optimalisasi alokasi anggaran dan sumber daya, sehingga investasi dalam infrastruktur transportasi lebih efektif dan tidak terbuang sia-sia. Hal ini sangat penting mengingat pembangunan infrastruktur transportasi memerlukan dana besar dan keterlibatan berbagai pihak, termasuk pemerintah, sektor swasta, serta masyarakat.

c. Meningkatkan Efisiensi dan Konektivitas Transportasi

Sistem transportasi yang terencana dengan baik memungkinkan konektivitas yang lebih baik antar wilayah, baik dalam skala kota maupun nasional. Dengan meningkatkan keterpaduan intra dan antarmoda transportasi, masyarakat dapat menikmati layanan transportasi yang lebih cepat, nyaman, dan terjangkau. Selain itu, peningkatan efisiensi transportasi juga berkontribusi dalam mengurangi waktu perjalanan dan meningkatkan produktivitas ekonomi.

d. Mendukung Mobilitas Berkelanjutan

Dalam menghadapi perubahan iklim dan krisis lingkungan, transportasi berkelanjutan menjadi faktor penting dalam perencanaan kota. Rencana Induk Transportasi harus mengakomodasi pengembangan transportasi berbasis energi bersih, seperti bus listrik, jalur sepeda, dan fasilitas pejalan kaki yang lebih baik. Dengan demikian, sistem transportasi tidak hanya mengurangi dampak negatif terhadap lingkungan tetapi juga meningkatkan kualitas hidup masyarakat.

e. Mewujudkan Pemerataan Akses dan Keadilan Sosial

Transportasi yang baik harus dapat diakses oleh seluruh lapisan masyarakat, termasuk kelompok rentan seperti penyandang disabilitas, lansia, dan masyarakat berpenghasilan rendah. Rencana Induk Transportasi memastikan bahwa setiap individu memiliki kesempatan yang sama dalam mengakses layanan transportasi yang layak, sehingga dapat mengurangi kesenjangan sosial dan ekonomi.

B. Maksud dan Tujuan

Dokumen Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta tentang Rencana Induk Transportasi Daerah Istimewa Yogyakarta tahun 2025-2045 dimaksudkan sebagai pedoman pengaturan dan pembangunan sistem transportasi wilayah dengan tujuan sebagai berikut.

1. Mewujudkan transportasi yang dapat menunjang, menggerakkan, dan mendorong pusat kegiatan guna meningkatkan produktivitas dan daya saing Daerah.
2. Mewujudkan transportasi yang andal, efektif, efisien, terpadu, aman, selamat, tertib, lancar, harmonis, ekonomis, ramah lingkungan, dan hemat energi sesuai dengan kedudukan Daerah Istimewa Yogyakarta.
3. Mewujudkan transportasi yang dapat meningkatkan dan menjaga kualitas lingkungan hidup.
4. 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.
5. Mengembangkan transportasi yang terintegrasi dengan sistem regional, nasional, dan internasional.

C. Pengertian

1. Transportasi adalah keseluruhan sistem Angkutan dan Lalu Lintas.
2. Transportasi Antarmoda adalah penyelenggaraan Angkutan orang atau barang yang menggunakan lebih dari satu moda transportasi yang terintegrasi.
3. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau berangkat dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sarana Angkutan di ruang Lalu Lintas.
4. Lalu Lintas adalah gerak sarana Angkutan orang dan/atau barang di ruang Lalu Lintas.
5. Rencana Induk Transportasi adalah dokumen rencana pembangunan dan/atau pengembangan jaringan Transportasi di daerah.
6. Sistem Transportasi Wilayah adalah sistem penyelenggaraan Transportasi di suatu wilayah yang terintegrasi dan saling mendukung antara satu moda dengan moda lainnya.
7. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas Jalan, Angkutan Jalan, jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, pengguna Jalan, serta pengelolaannya.

8. Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah ruang Lalu Lintas, Terminal, dan perlengkapan Jalan yang meliputi marka, rambu, alat pemberi isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengamanan pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan Jalan, serta fasilitas pendukung.
9. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di Jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan tidak bermotor.
10. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.
11. Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang atau ditarik oleh hewan.
12. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk Angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.
13. Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.
14. Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali Jalan rel dan Jalan kabel.
15. Jalan Umum adalah Jalan yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum.
16. Angkutan Umum adalah Kendaraan yang disediakan untuk dipergunakan oleh masyarakat umum dengan dipungut bayaran.
17. Angkutan Perkotaan adalah Angkutan umum dengan trayek yang melayani seluruh Wilayah Kota Yogyakarta, sebagian Kabupaten Sleman, dan sebagian Kabupaten Bantul.
18. Terminal adalah prasarana yang diperuntukkan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang dalam Kendaraan Bermotor Umum, serta perpindahan moda Angkutan.
19. Halte adalah tempat pemberhentian Kendaraan Bermotor Umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
20. Mobil Penumpang adalah Kendaraan Bermotor Angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal 8 (delapan), termasuk untuk pengemudi, atau yang beratnya tidak lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.
21. Mobil Penumpang Umum adalah Kendaraan Bermotor Angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal 8 (delapan), termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram dengan dipungut bayaran.

22. 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.
23. Parkir adalah keadaan Kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya.
24. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas 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.
25. Sepeda Motor adalah Kendaraan Bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau Kendaraan Bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.
26. Pejalan Kaki adalah setiap orang yang berjalan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
27. Pengguna Jalan adalah orang yang menggunakan Jalan untuk berLalu Lintas.
28. Sistem Transportasi Cerdas atau *Intelligent Transportation System (ITS)* adalah proses teknologi informasi, elektronika, dan telekomunikasi yang terintegrasi untuk mendukung perencanaan, pembangunan, pengoperasian, dan pengawasan layanan transportasi jalan yang efektif dan efisien.
29. Perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan Transportasi Kereta Api.
30. Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.
31. Angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.
32. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa Terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan Pelayaran dan kegiatan penunjang Pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda Transportasi.
33. Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, Angkutan udara, navigasi

penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.

34. Rencana Tata Ruang Wilayah, yang selanjutnya disingkat RTRW, adalah rencana tata ruang wilayah Daerah.
35. Alur Pelayaran adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar, dan bebas hambatan Pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari.
36. Dinas Perhubungan adalah Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta yaitu Perangkat Daerah yang membidangi urusan perhubungan.
37. Pemerintah adalah pemerintah pusat.
38. Pemerintah Daerah adalah Pemerintah Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta.
39. Gubernur adalah Gubernur Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta.
40. Daerah adalah Daerah Istimewa Yogyakarta.

D. Sistematika Penulisan

Penulisan dokumen Perda DIY tentang RIT DIY tahun 2025 – 2045 disusun dalam 6 (enam) bab dengan tata urut sebagai berikut.

BAB I PENDAHULUAN

BAB II SISTEM TRANSPORTASI WILAYAH

BAB III PENYELENGGARAAN SISTEM TRANSPORTASI WILAYAH

BAB IV MANAJEMEN KESELAMATAN TRANSPORTASI

BAB V SISTEM INFORMASI TRANSPORTASI

BAB VI PENUTUP

BAB II

SISTEM TRANSPORTASI WILAYAH

A. Strategi Pengembangan Sistem Transportasi Wilayah

Pengembangan sistem transportasi wilayah di Daerah diwujudkan dengan strategi sebagai berikut.

1. Pengembangan Infrastruktur dan Jaringan Transportasi
2. Integrasi dan Konektivitas Transportasi
3. Peningkatan Manajemen dan Regulasi Transportasi
4. Penggunaan Teknologi dan Digitalisasi
5. Keberlanjutan dan Transportasi Ramah Lingkungan

B. Sistem Jaringan Transportasi Wilayah

Sistem jaringan transportasi wilayah meliputi:

1. Sistem jaringan jalan.
2. Sistem jaringan kereta api.
3. Sistem jaringan sungai, danau, dan penyeberangan.
4. Sistem jaringan transportasi laut.
5. Sistem jaringan transportasi udara.

C. Pertimbangan Penyelenggaraan Sistem Transportasi Wilayah

Pengembangan Sistem Transportasi Wilayah diselenggarakan dengan memperhatikan:

1. Sosial budaya.
2. Laju pertumbuhan penduduk.
3. Urbanisasi.
4. Laju pertumbuhan ekonomi.
5. Kondisi geografi.
6. Perencanaan tata guna lahan.
7. Aspek lingkungan hidup.
8. Penguasaan ilmu pengetahuan dan teknologi.
9. Ketersediaan sumber daya manusia.
10. Pemenuhan kebutuhan yang beragam.
11. Efisiensi pemanfaatan sumber daya energi fosil.
12. Pemanfaatan sumber daya energi yang terbarukan.
13. Kemampuan keuangan daerah.
14. Partisipasi masyarakat.

15. Kearifan lokal.

Selain dengan memperhatikan aspek-aspek dan dengan mempertimbangkan aspek-aspek seperti yang telah diuraikan sebelumnya, penyelenggaraan pengembangan Sistem Transportasi Wilayah dilakukan secara terintegrasi antarmoda dan intramoda.

BAB III

PENYELENGGARAAN SISTEM TRANSPORTASI WILAYAH

A. Umum

1. Perencanaan

Untuk mewujudkan dan melaksanakan kebijakan sistem transportasi wilayah DIY maka dilaksanakan perencanaan penyelenggaraan sistem jaringan transportasi wilayah, yang meliputi:

- a. Rencana jaringan jalan.
- b. Rencana jaringan kereta api.
- c. Rencana jaringan sungai, danau, dan penyeberangan.
- d. Rencana jaringan transportasi laut.
- e. Rencana jaringan transportasi udara.

Di samping pengembangan sistem jaringan transportasi di atas, perlu dikembangkan pula sistem transportasi berbasis kawasan berikut ini.

- a. Rencana Pembangunan dan/atau Pengembangan Kawasan Pejalan Kaki
- b. Penataan Moda Kendaraan Tidak Bermotor.
- c. Rencana Pembangunan dan/atau Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit.

Data pendukung perencanaan penyelenggaraan sistem transportasi wilayah seperti Peta Rencana Induk Transportasi tercantum dalam Lampiran II.

2. Pelaksanaan

Pelaksanaan pembangunan dan/atau pengembangan Sistem Transportasi Wilayah dilakukan secara bertahap dengan tahapan sebagai berikut:

- a. Tahap pertama pada tahun 2025 sampai dengan tahun 2030.
- b. Tahap kedua pada tahun 2031 sampai dengan tahun 2035.
- c. Tahap ketiga pada tahun 2036 sampai dengan tahun 2040.
- d. Tahap keempat pada tahun 2041 sampai dengan tahun 2045.

Pemerintah Daerah melaksanakan Rencana Induk Transportasi yang secara teknis dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan. Dalam melaksanakan Rencana Induk Transportasi, Pemerintah Daerah melakukan koordinasi dan sinkronisasi dengan Pemerintah dan Pemerintah Daerah Lain. Selain melakukan koordinasi dan sinkronisasi,

dalam melaksanakan Rencana Induk Transportasi, Pemerintah Daerah dapat melakukan:

- a. Sinergi perencanaan dan pelaksanaan pembangunan dengan Pemerintah.
- b. Kerja sama dengan pemerintah daerah lain.
- c. Kerja sama dengan Badan Usaha Milik Daerah, Badan Usaha Milik Negara, Koperasi, badan usaha swasta, atau badan usaha lainnya.
- d. Penugasan kepada Badan Usaha Milik Daerah.

Pemerintah Daerah dalam pelaksanaan Rencana Induk Transportasi mendukung proses kemudahan perizinan.

3. Evaluasi

Dinas Perhubungan melakukan evaluasi terhadap Rencana Induk Transportasi sekurang-kurangnya 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun. Dalam hal terdapat perubahan kebijakan strategis nasional/daerah, proyek strategis/daerah, atau perkembangan teknologi dalam bidang Transportasi, evaluasi dapat dilakukan lebih dari 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun. Hasil evaluasi Rencana Induk Transportasi dilaporkan kepada Gubernur.

B. PERWUJUDAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR DAN JARINGAN TRANSPORTASI

1. Sistem Jaringan Transportasi

a. Perwujudan Sistem Jaringan Jalan

1) Perencanaan Perwujudan Jalan Umum

Rencana pembangunan dan/atau pengembangan sistem jaringan jalan berupa penyusunan kajian perencanaan pengembangan jaringan jalan di DIY.

2) Pemeliharaan Jalan Umum

a) Pemeliharaan jalan arteri primer, meliputi:

- (1) Karangnongko (Bts. Prov. Jateng) – Toyan;
- (2) Toyan – Bts. Kota Wates;
- (3) Jln. Chudori (Wates);
- (4) Bts. Kota Wates – Milir;
- (5) Jln. Kol. Sugiyono (Wates);
- (6) Milir – Sentolo;
- (7) Sentolo – Bts. Kab. Sleman;

- (8) Bts. Kab. Kulon Progo – Pelem Gurih (Gamping) (Yogyakarta);
 - (9) Jln. Batas Kota – Pelem Gurih (Gamping) (Yogyakarta);
 - (10) Jln. Majapahit (Bantul);
 - (11) Jln. Ahmad Yani (Bantul);
 - (12) Jln. Prof. Dr. Wirjono Projodikoro, S.H. (Bantul);
 - (13) Jln. Brawijaya (Bantul);
 - (14) Tempel/Salam (Bts. Prov. Jateng) – Bts. Kota Sleman;
 - (15) Bts. Kota Sleman – Sp. Jombor;
 - (16) Bts. Kota – Sp. Jombor (Yogyakarta);
 - (17) Jln. Siliwangi (Sleman);
 - (18) Jln. Padjajaran (Sleman);
 - (19) Janti – Prambanan (Bts. Prov. Jateng);
 - (20) Bts. Kota Yogyakarta – Janti (Yogyakarta);
 - (21) Yogyakarta – Bts. Kota Bantul;
 - (22) Yogyakarta – Sp. Piyungan;
 - (23) Sp. Piyungan – Sp. Patuk;
 - (24) Sp. Patuk – Sp. Gading;
 - (25) Sp. Gading – Gledag;
 - (26) Gledag – Wonosari (Lingkar Utara Wonosari);
 - (27) Lingkar Selatan Wonosari;
 - (28) Bts. Kota Wonosari – Ngeposari – Pacucak – Bedoyo – Duwet
- b) Pemeliharaan jalan kolektor primer 1, meliputi:
- (1) Bantul – Sp. Weden;
 - (2) Sp. Weden – Bakulan;
 - (3) Bakulan – Kretek;
 - (4) Kretek – Parangtritis;
 - (5) Tempel – Pakem;
 - (6) Pakem – Prambanan;
 - (7) Congot – Ngremang (JJLS);
 - (8) Girijati – Legundi (JJLS);

- (9) Jerukwudel – Baran – Duwet (JJLS);
 - (10) Legundi – Saptosari (JJLS);
 - (11) Pandansimo – Samas (JJLS);
 - (12) Saptosari – Planjan (JJLS);
 - (13) Tepus - Jeruk Wudel (JJLS);
- c) Pemeliharaan jalan kolektor primer 2, meliputi:
- (1) Yogyakarta – Bakulan (Parangtritis);
 - (2) Yogyakarta – Barongan;
 - (3) Dawung – Makam Imogiri;
 - (4) Imogiri – Dodogan;
 - (5) Gedongkuning – Wonocatur;
 - (6) Yogyakarta – Dongkelan;
 - (7) Milir – Dayakan;
 - (8) Dayakan – Pengasih;
 - (9) Sentolo – Pengasih;
 - (10) Kebonagung 1 – Nanggulan;
 - (11) Sentolo – Nanggulan;
 - (12) Playen – Gledag;
 - (13) Dodogan – Playen;
 - (14) Yogyakarta – Pulowatu;
 - (15) Yogyakarta – Demakijo;
 - (16) Demakijo – Kebonagung 1;
 - (17) Denggung – Wonorejo
- d) Pemeliharaan jalan kolektor primer 3, meliputi:
- (1) Barongan – Bibal;
 - (2) Sedayu – Pandak;
 - (3) Palbapang – Srandakan;
 - (4) Bantul – Pandak;
 - (5) Pengasih – Sermo;
 - (6) Sermo – Klepu;
 - (7) Nanggulan – Tegalsari;

- (8) Dekso – Samigaluh – Pagerharjo;
- (9) Dekso – Klangon;
- (10) Karangnongko – Nagung;
- (11) Nagung – Cicikan;
- (12) Ngremang – Brosot;
- (13) Gading – Playen;
- (14) Playen – Paliyan;
- (15) Paliyan – Saptosari;
- (16) Legundi – Panggang;
- (17) Bibal – Panggang;
- (18) Wonosari – Karangmojo;
- (19) Karangmojo – Semin;
- (20) Semin – Bulu;
- (21) Semin – Blimbing;
- (22) Pandanan – Candirejo;
- (23) Wonosari – Nglipar;
- (24) Gayamharjo – Tawang;
- (25) Ngalang – Gading;
- (26) Gading – Karangtengah;
- (27) Yogyakarta – Pakem;
- (28) Prambanan – Piyungan;
- (29) Klangon – Tempel;
- (30) Jombor – Cebongan;
- (31) Cebongan – Seyegan;
- (32) Seyegan – Balangan;
- (33) Tangisan – Blaburan;
- (34) Wonorejo – Tambakan;
- (35) Besi – Jangkang;
- (36) Jangkang – Koroulon;
- (37) Koroulon – Joholanang;
- (38) Prambanan – Gayamharjo;

(39) Tawang – Ngalang

e) Pemeliharaan jalan kolektor primer, meliputi:

- (1) Palbapang – Samas;
- (2) Sampakan – Singosaren;
- (3) Patuk – Terong;
- (4) Siluk – Kretek;
- (5) Srandakan – Poncosari – Pandansimo;
- (6) Poncosari – Kretek;
- (7) Ngablak – Bawuran;
- (8) Klepu – Siluwok;
- (9) Sentolo – Brosot;
- (10) Brosot – Toyon;
- (11) Demen – Glagah;
- (12) Sindutan – Congot;
- (13) Panggang – Girijati;
- (14) Wonosari – Mulo;
- (15) Mulo – Tepus;
- (16) Mulo – Baron;
- (17) Karangmojo – Ponjong;
- (18) Ponjong – Tambakromo;
- (19) Sambipitu – Nglipar;
- (20) Nglipar – Semin;
- (21) Ngalang – Hargomulyo;
- (22) Hargomulyo – Watugajah;
- (23) Jepitu – Wediombo;
- (24) Ngelo – Pantai Siung;
- (25) Batas Bantul – Girijati;
- (26) Baron – Pulang Sawal;
- (27) Tepus – Kanigoro;
- (28) Bedoyo – Pracimantoro;
- (29) Pakem – Kaliurang;

(30) Jerukwudel – Sadeng;

3) Peningkatan Jalan Umum

- a) Peningkatan fungsi jalan lokal primer menjadi jalan kolektor primer pada ruas jalan:
 - (1) Legundi - Gesing;
 - (2) Munggang Wetan - Madigondo;
 - (3) Bolon - Madigondo;
 - (4) Ps. Bendo - Beku; dan
 - (5) Temon - Borobudur.
- b) Peningkatan fungsi jalan kolektor primer 2 menjadi jalan arteri primer pada ruas jalan:
 - (1) Imogiri/Barongan – Sentolo (Imogiri – Sedayu) (Jogja Outer Ringroad); dan
 - (2) Sentolo – Dekso (Jogja Outer Ringroad)
- c) Peningkatan fungsi jalan kolektor primer 3 menjadi jalan arteri primer pada ruas jalan:
 - (1) Dekso – Minggir – Tempel (Jogja Outer Ringroad);
 - (2) Imogiri/Barongan – Sentolo (Imogiri – Sedayu) (Jogja Outer Ringroad); dan
 - (3) Sentolo – Dekso (Jogja Outer Ringroad)
- d) Peningkatan fungsi jalan kolektor primer menjadi jalan arteri primer pada ruas Piyungan – Imogiri/Barongan (Jogja Outer Ringroad).
- e) Peningkatan fungsi jalan kolektor primer 3 menjadi jalan kolektor primer 1 pada ruas jalan:
 - (1) Bedah Menoreh (Kokap - Tegalrejo);
 - (2) Bedah Menoreh (Plono - Gerbosari);
 - (3) Bedah Menoreh (Tegalrejo – Tirto);
 - (4) Bedah Menoreh (Tirto - Tegalsari); dan
 - (5) Bedah Menoreh (Tegalsari - Ngori)
- f) Peningkatan fungsi jalan kolektor primer menjadi jalan kolektor primer 1 pada ruas jalan:

- (1) Bedah Menoreh (Gerbosari - Nglambur);
- (2) Bedah Menoreh (Kebonrejo - Kokap); dan
- (3) Bedah Menoreh (Ngori – Plono);
- (4) Planjan – Tepus (JJLS);
- (5) Samas – Kretek (Parangtritis); dan
- (6) Tepus - Jeruk Wudel (JJLS).

4) Pembangunan Jalan Umum

- a) Rencana Pembangunan Jalan kolektor Primer pada ruas jalan:
 - (1) Legundi - Gesing;
 - (2) Piyungan – Prambanan (Jogja Outer Ringroad); dan
 - (3) Tempel – Prambanan (Jogja Outer Ringroad).
- b) Rencana Pembangunan Jalan arteri Primer pada ruas jalan:
 - (1) Imogiri - Sentolo (Sedayu - Sentolo) (Jogja Outer Ringroad);
 - (2) Kalasan/Prambanan – Piyungan (Kalasan/Prambanan - Bokoharjo) (Jogja Outer Ringroad); dan
 - (3) Piyungan - Imogiri/Barongan
- c) Rencana Pembangunan jalan kolektor primer 1 pada ruas jalan:
 - (1) Bedah Menoreh (Tegalsari – Ngori);
 - (2) Bedah Menoreh (Kebonrejo – Kokap);
 - (3) Jalan Pendekat Jembatan Srandakan 3;
 - (4) Kretek (Parangtritis) – Girijati (JJLS);
 - (5) Planjan – Tepus (JJLS); dan
 - (6) Tepus - Jeruk Wudel (JJLS).
- d) Pengembangan jaringan jalan dan prasarana pendukungnya untuk optimalisasi rambu dan jalur evakuasi bencana.
- e) Pembangunan simpang tidak sebidang (flyover).

5) Perwujudan Jalan Tol

Pembangunan tol (elevated dan non elevated) ruas Yogyakarta – Bawen, Cilacap – Yogyakarta, Ruas Solo - Yogyakarta – NYIA Kulon Progo.

6) Perwujudan Jembatan

Pembangunan Jembatan Srandakan 3.

b. Perwujudan Sistem Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

1) Perencanaan Sistem Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

- a) Penetapan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- b) Penyusunan kajian perencanaan pengembangan TOD (Transit Oriented Development) di DIY.
- c) Penyusunan kajian perencanaan perparkiran.
- d) Penyusunan kajian perencanaan integrasi angkutan umum massal.

2) Pelaksanaan dan Pengembangan Sistem Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

- a) Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan kewenangan Pemerintah Daerah.
- b) Penyediaan perlengkapan jalan di jalan kewenangan Pemerintah Daerah.
- c) Peningkatan kualitas terminal penumpang tipe A:
 - (1) Terminal Giwangan di Kota Yogyakarta
 - (2) Terminal Dhaksinarga di Kabupaten Gunungkidul
- d) Pembangunan dan pengembangan kualitas terminal tipe B:
 - (1) Terminal Jombor di Sleman;
 - (2) Terminal Wates di Kulon Progo.

3) Pembangunan dan pengembangan kualitas fasilitas parkir perpindahan moda (park and ride) di kawasan sekitar TOD.

4) Pemeliharaan jembatan timbang dan prasarana pendukungnya:

- a) Jembatan Timbang Kulwaru di Kabupaten Kulon Progo
- b) Jembatan Timbang Kalitirto di Kabupaten Sleman
- c) Jembatan Timbang Tamanmartani di Kabupaten Sleman

5) Pengembangan transportasi massal perkotaan.

c. Pelaksanaan dan Pengembangan Sistem Angkutan Jalan.

1) Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

Pelaksanaan dan pengembangan sistem Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek bertujuan untuk:

- a) Mengurangi kesenjangan antar wilayah.

Pengurangan kesenjangan antar wilayah dilakukan dengan cara:

- (1) Mengembangkan sistem jaringan jalan.
 - (2) Mengembangkan sarana dan prasarana.
 - (3) Mengembangkan sistem layanan ke wilayah yang terisolir.
- b) Memberikan kemudahan akses dan mobilitas bagi masyarakat. Pemberian kemudahan akses dan mobilitas bagi masyarakat dilakukan dengan cara:
- (1) Menjadikan angkutan sebagai moda pilihan utama perjalanan masyarakat.
 - (2) Mengelola penggunaan jalan sesuai dengan fungsinya.
 - (3) Memenuhi kebutuhan alat angkut yang beragam.

Strategi pengembangan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek dilakukan dengan:

- a) Mendorong angkutan jalan sebagai moda utama perjalanan masyarakat.
- b) Mendorong transformasi Angkutan Perkotaan menjadi Angkutan Massal Berbasis Jalan, yang harus didukung dengan:
 - (1) mobil bus yang berkapasitas angkut massal dan bertenaga listrik atau rendah emisi,
 - (2) lajur, jalur atau jalan khusus,
 - (3) trayek angkutan umum lain yang tidak berimpitan dengan trayek angkutan massal,
 - (4) dan angkutan pengumpan.
- c) Mendorong perbaikan sistem Angkutan Antarkota yang menghubungkan ibukota Kabupaten dan Kota yang meliputi:
 - (1) Perbaikan sistem Angkutan Antarkota,
 - (2) Penyusunan Kajian Regulasi Angkutan Bersubsidi untuk Layanan AKDP,
 - (3) Penyusunan Regulasi Angkutan Bersubsidi layanan AKDP,
 - (4) Penyediaan Layanan Buy the Service Angkutan AKDP,
 - (5) Pengembangan Trayek AKDP Jurusan Kota Yogyakarta - Kabupaten Kulon Progo,
 - (6) Pengembangan Trayek AKDP Jurusan Kota Yogyakarta - Kabupaten Gunungkidul,
 - (7) Pengembangan Trayek AKDP Jurusan Kabupaten Sleman - Kabupaten Kulon Progo,
 - (8) Pengembangan Trayek AKDP Jurusan Kota Yogyakarta - Kabupaten Sleman,
 - (9) Evaluasi Kinerja layanan Angkutan AKDP.

- d) Mendorong perbaikan sistem Angkutan Perdesaan yang melampaui wilayah 1 (satu) Kabupaten, yang meliputi:
 - (1) Penyediaan Layanan Buy the Service Angkutan Perdesaan
 - (2) Pengembangan Trayek Terminal Prambanan Piyungan – Terminal Giwangan
- e) Peningkatan kualitas dan standarisasi pelayanan, yang dilakukan dengan cara-cara:
 - (1) Standarisasi dan modernisasi armada dan fasilitas kendaraan,
 - (2) Peningkatan Kompetensi dan Standarisasi Pengemudi,
 - (3) Perbaikan Infrastruktur dan Integrasi Transportasi,
 - (4) Penerapan Sistem Manajemen dan Pengawasan Layanan,
 - (5) Regulasi Tarif yang Adil dan Terjangkau,
 - (6) Penggunaan Teknologi Digital dan Sistem Transportasi Cerdas,
 - (7) Kampanye Kesadaran dan Partisipasi Masyarakat,
 - (8) Pengembangan Angkutan Perkotaan ramah lingkungan.
- 2) Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Pelaksanaan dan pengembangan sistem Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek bertujuan untuk:

- a) Meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas, dengan memastikan masyarakat memiliki akses transportasi yang fleksibel di luar jaringan transportasi umum dalam trayek, serta menyediakan on-demand transport.
- b) Mendukung integrasi sistem transportasi, yang dapat terhubung dengan jaringan transportasi umum dalam trayek.
- c) Mengurangi kemacetan dan efisiensi penggunaan kendaraan pribadi.
- d) Mendorong pertumbuhan sektor pariwisata dan ekonomi.

Strategi pengembangan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek dilakukan dengan:

- a) Regulasi dan penguatan kebijakan, meliputi:
 - (1) Pembuatan dan perkuatan regulasi khusus yang melindungi pengemudi dan masyarakat pengguna.
 - (2) Pengaturan Standar Pelayanan dan Standar Operasional Prosedur;

- (3) Menyusun regulasi terkait standar keselamatan, tarif, perizinan, dan kewajiban pengemudi dalam operasional angkutan tidak dalam trayek.
- (4) Mengembangkan perizinan khusus untuk layanan transportasi berbasis aplikasi agar tetap terintegrasi dalam sistem transportasi nasional.
- b) Pengawasan dan penegakan hukum; misalnya dengan penggunaan sistem digital untuk memantau operasional taksi dan angkutan khusus melalui GPS dan *dashboard* kontrol transportasi, serta meningkatkan pengawasan terhadap kendaraan ilegal atau tidak berizin untuk memastikan angkutan yang beroperasi sesuai regulasi.
- c) Peningkatan infrastruktur dan fasilitas pendukung, misalnya dengan penyediaan zona-zona khusus di kawasan tertentu yang tidak mengganggu arus lalu lintas di jalan.
- d) Digitalisasi dan optimalisasi teknologi transportasi, meliputi:
 - (1) Mendorong Penggunaan Teknologi dalam Operasional Angkutan, seperti mengembangkan aplikasi transportasi berbasis digital untuk pemesanan, pembayaran, dan navigasi perjalanan, serta mengintegrasikan pembayaran cashless dalam sistem transportasi untuk meningkatkan efisiensi layanan.
 - (2) Pemanfaatan Big Data dan Artificial Intelligent (AI) untuk mengakomodasi pola permintaan dan penyesuaian ketersediaan layanan (kuota), kepastian layanan dan kepastian hukum bagi pengguna.

3) Angkutan Tradisional

Pelaksanaan dan pengembangan sistem Angkutan Tradisional bertujuan untuk:

- a) Menjamin keselamatan, kelancaran, dan ketertiban penyelenggaraan angkutan tradisional di ruang lalu lintas,
- b) Menjamin keberlanjutan dan pelestarian angkutan tradisional sebagai bagian dari identitas budaya dan sistem transportasi daerah,
- c) Mengatur penataan dan penyelenggaraan angkutan tradisional agar lebih tertib, efisien, dan adaptif terhadap perkembangan teknologi,

- d) Meningkatkan kesejahteraan operator dan/atau pengemudi melalui pemberdayaan, peningkatan kapasitas, dan penguatan peran angkutan tradisional dalam sektor pariwisata.

Strategi pengembangan Angkutan Tradisional dilakukan dengan:

- a) Zonasi Operasional Transportasi Tradisional,
 - b) Standarisasi Keselamatan dan Kelayakan Operasional,
 - c) Penyusunan Regulasi Tarif,
 - d) Penyediaan Tempat Parkir dan Shelter Becak/Andong,
 - e) Pengelolaan limbah dan pemeriksaan Kesehatan hewan,
 - f) Pembuatan aplikasi platform digital untuk pemesanan dan pembayaran,
 - g) Pengadaan Becak Kayuh dengan Penguat Tenaga Listrik,
 - h) Penyediaan Prasarana Becak Kayuh dengan Penguatan Tenaga Listrik,
 - i) Pengawasan dan pengendalian terhadap operasional Angkutan Tradisional,
 - j) Pemberdayaan Pengemudi dan Promosi Pariwisata.
- 4) Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Umum.

Rencana pengembangan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Umum bertujuan untuk:

- a) Melancarkan distribusi barang guna meningkatkan perekonomian daerah.
- b) Mengurangi biaya logistik daerah.
- c) Meningkatkan kualitas pelayanan Angkutan Barang.
- d) Memperbaiki infrastruktur jaringan Angkutan Barang.
- e) Meningkatkan konektivitas logistik dan integrasi multimoda.
- f) Mengurangi kemacetan dan beban jalan.
- g) Meningkatkan keselamatan jalan.
- h) Mendorong penggunaan kendaraan ramah lingkungan.

Strategi pengembangan jaringan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor Umum meliputi:

- a) Penguatan infrastruktur logistik dan jaringan distribusi.
 - (1) Pengembangan jalur dan koridor logistik untuk kendaraan angkutan barang guna mengurangi kepadatan lalu lintas di jalan utama.
 - (2) Pembangunan integrasi Hub-Logistik berbasis kereta api dengan pembangunan/pengembangan stasiun barang.

- (3) Pembangunan dan/atau pengembangan terminal barang atau pusat distribusi terpadu di lokasi strategis untuk mempermudah pergerakan logistik.
- b) Digitalisasi dan Pemanfaatan Teknologi
 - (1) Penerapan sistem manajemen transportasi berbasis teknologi (Fleet Management System, GPS, e-Logistics).
 - (2) Digitalisasi pengelolaan logistik dengan platform online untuk pemantauan rute, jadwal, dan kapasitas angkutan barang.
- c) Pengaturan Zona dan Waktu Operasional
 - (1) Penerapan kebijakan pembatasan operasional angkutan barang di jam dan zona tertentu untuk mengurangi kemacetan.
 - (2) Optimalisasi jalur khusus angkutan barang agar tidak mengganggu lalu lintas kendaraan pribadi dan umum.
- d) Penggunaan Kendaraan Ramah Lingkungan
 - (1) Mendorong penggunaan kendaraan logistik berbasis energi bersih seperti listrik atau hybrid.
 - (2) Insentif bagi perusahaan logistik yang beralih ke kendaraan rendah emisi
- e) Peningkatan Keselamatan dan Standarisasi Angkutan
 - (1) Pengetatan regulasi terkait muatan berlebih (over load) dan dimensi berlebih (over dimension) untuk mengurangi risiko kecelakaan dan kerusakan jalan.
 - (2) Peningkatan pengawasan kendaraan logistik di jalan melalui razia kendaraan overdimension-overload (ODOL).
- f) Integrasi dengan Moda Transportasi Lain
 - (1) Pengembangan konsep angkutan multimoda terintegrasi antara angkutan barang dengan kereta api, pelabuhan, dan bandara.
 - (2) Meningkatkan efisiensi distribusi dengan sistem transportasi barang berbasis multimoda.
- g) Optimalisasi Skema Pembiayaan dan Insentif
 - (1) Dukungan pendanaan bagi pengusaha logistik lokal berbasis Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (UMKM) untuk peremajaan armada angkutan barang.
 - (2) Insentif pajak untuk kendaraan logistik berbasis energi bersih.

d. Pelaksanaan dan Pengembangan Sistem Transportasi Berbasis Kawasan

Di samping pelaksanaan dan pengembangan sistem jaringan transportasi di atas, perlu dikembangkan pula rencana pengembangan sistem transportasi berbasis kawasan berikut ini.

1) Rencana Pembangunan dan/atau Pengembangan Kawasan Pejalan Kaki.

Rencana pembangunan kawasan untuk pejalan kaki dilakukan khususnya di Kawasan Perkotaan, yang bertujuan untuk:

- a) Meningkatkan keselamatan pejalan kaki.
- b) Menciptakan ruang publik yang nyaman dan inklusif.
- c) Mengurangi kemacetan lalu lintas dan polusi udara.
- d) Meningkatkan konektivitas dengan transportasi umum.
- e) Mendorong gaya hidup sehat dan aktivitas sosial.
- f) Mendorong konsep perkotaan berkelanjutan.
- g) Meningkatkan nilai ekonomi dan sektor pariwisata.

Rencana pembangunan kawasan untuk pejalan kaki direncanakan dengan memenuhi kaidah sebagai berikut:

- a) Kaidah keselamatan, yang bertujuan melindungi pejalan kaki dari kecelakaan dan memastikan keamanan saat berjalan. Dilakukan dengan cara:
 - (1) Trotoar yang cukup lebar untuk mengakomodasi jumlah pejalan kaki yang banyak.
 - (2) Pemisahan jalur pejalan kaki dari kendaraan bermotor dengan pembatas fisik atau jalur hijau.
 - (3) Penyeberangan yang aman, seperti zebra cross, jembatan penyeberangan orang (JPO), atau underpass.
 - (4) Penerangan jalan yang memadai untuk keamanan di malam hari.
 - (5) Rambu dan sinyal lalu lintas khusus bagi pejalan kaki.
- b) Kaidah kenyamanan, yang bertujuan untuk meningkatkan kenyamanan pengguna trotoar. Dilakukan dengan cara:
 - (1) Pembuatan permukaan trotoar yang rata, tidak berlubang, dan tidak licin.
 - (2) Tempat duduk dan area istirahat di sepanjang jalur pedestrian.
 - (3) Pepohonan dan kanopi untuk memberikan perlindungan dari panas dan hujan.

- (4) Fasilitas pendukung, seperti tempat sampah, toilet umum, dan air minum gratis.
- c) Kaidah aksesibilitas dan inklusivitas, yang bertujuan untuk memastikan trotoar dapat diakses oleh semua orang, termasuk penyandang disabilitas. Dilakukan dengan cara:
 - (1) Pembuatan jalur khusus bagi penyandang disabilitas, seperti guiding block untuk tunanetra.
 - (2) Pembuatan ramp atau konstruksi yang landai untuk kursi roda di setiap persimpangan jalan.
 - (3) Pembuatan elevator atau eskalator di jembatan penyeberangan untuk pengguna lansia dan difabel.
 - (4) Pembuatan desain universal yang bisa digunakan oleh semua kelompok masyarakat.
- d) Kaidah konektivitas, yang bertujuan untuk memastikan pejalan kaki dapat bergerak dengan mudah ke berbagai tempat tanpa hambatan. Dilakukan dengan cara:
 - (1) Trotoar yang terhubung dengan simpul transportasi, seperti halte bus, stasiun, dan terminal.
 - (2) Penyeberangan yang mudah dijangkau, tanpa harus memutar jauh.
 - (3) Integrasi dengan kawasan perkantoran, komersial, dan pemukiman agar orang lebih memilih berjalan kaki.
- e) Kaidah fungsionalitas, yang bertujuan untuk menyediakan trotoar yang dapat digunakan dengan optimal oleh masyarakat. Dilakukan dengan cara:
 - (1) Lebar trotoar minimal sesuai peraturan agar tidak terasa sempit saat digunakan banyak orang.
 - (2) Zona trotoar yang jelas, seperti jalur khusus pejalan kaki, jalur sepeda, dan jalur difabel.
 - (3) Tidak ada hambatan di trotoar, seperti tiang listrik, pedagang kaki lima, atau parkir liar.
- f) Kaidah estetika dan identitas, yang bertujuan untuk membuat kawasan pejalan kaki lebih menarik dan memiliki nilai estetika, serta sesuai dengan kaidah budaya lokal. Dilakukan dengan cara:
 - (1) Desain trotoar yang menarik dan mencerminkan budaya lokal.
 - (2) Pencahayaan artistik untuk menciptakan suasana yang lebih hidup di malam hari.

- (3) *Street furniture*, seperti bangku, lampu hias, dan mural tematik.
- (4) Pemanfaatan ruang hijau, seperti taman kota dan jalur hijau di sepanjang trotoar.
- g) Kaidah keberlanjutan, yang bertujuan untuk menciptakan trotoar yang ramah lingkungan dan berkontribusi pada pembangunan kota berkelanjutan. Dilakukan dengan cara:
 - (1) Penggunaan material ramah lingkungan untuk pembangunan trotoar.
 - (2) Pengurangan aspal dan beton dengan mengganti beberapa area trotoar dengan ruang hijau.
 - (3) Penyediaan fasilitas parkir sepeda untuk mendukung mobilitas ramah lingkungan.
 - (4) Pengurangan jejak karbon dengan mendorong lebih banyak orang berjalan kaki.

Strategi mewujudkan rencana pembangunan kawasan untuk pejalan kaki khususnya di Kawasan Perkotaan dilakukan dengan cara:

- a) Pembuatan dan perkuatan regulasi khusus.
- b) Penyediaan infrastruktur trotoar yang luas, aman, dan bebas hambatan.
- c) Mendesain trotoar yang nyaman dengan tempat duduk, pohon peneduh, dan pencahayaan yang baik.
- d) Menyediakan fasilitas ramah penyandang disabilitas, seperti jalur pemandu, elevator di jembatan penyeberangan, dan ramp untuk kursi roda.
- e) Penyediaan infrastruktur pendukung seperti alat penerangan jalan (APJ), penyeberangan jalan, zebra cross, pelican crossing dan lain-lainnya berbasis teknologi.
- f) Mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dengan mendorong lebih banyak orang berjalan kaki.
- g) Membangun zona bebas kendaraan (*car-free zone*) di pusat kota atau kawasan tertentu.
- h) Mempermudah akses ke simpul transportasi seperti stasiun, halte, dan terminal angkutan umum.
- i) Mengembangkan konsep *transit-oriented development* (TOD) agar masyarakat lebih mudah berjalan kaki menuju transportasi umum.

- j) Menyediakan ruang interaksi sosial, seperti area pejalan kaki di kawasan wisata, pusat perbelanjaan, dan ruang publik terbuka.
- k) Mengurangi emisi karbon dengan mengembangkan trotoar hijau dan jalur pedestrian berbasis ekologi.
- l) Menjadikan kawasan pejalan kaki sebagai daya tarik wisata yang meningkatkan ekonomi lokal.
- m) Mendorong pertumbuhan usaha kecil di sekitar kawasan pedestrian, seperti toko kecil, dan pusat budaya.

2) Penataan Moda Kendaraan Tidak Bermotor

a) Moda Kendaraan Tidak Bermotor.

Moda kendaraan tidak bermotor seperti sepeda, becak, andong, dan kendaraan tradisional lainnya merupakan bagian penting dari sistem transportasi yang ada di wilayah DIY karena ramah lingkungan, hemat energi, dan mendukung mobilitas dan budaya lokal. Oleh karena itu, sistem transportasi perkotaan perlu mengakomodasi moda ini dengan perencanaan yang baik agar dapat terintegrasi dengan transportasi modern tanpa mengganggu lalu lintas kendaraan bermotor.

Karakteristik moda transportasi ini adalah:

- (1) Ramah lingkungan: tidak menghasilkan emisi gas rumah kaca dan polusi udara.
- (2) Efisien untuk jarak pendek: ideal untuk perjalanan dalam kota, terutama di kawasan wisata dan pusat kota.
- (3) Mendukung ekonomi dan budaya lokal: mempertahankan mata pencaharian bagi pengemudi becak dan andong, serta melestarikan moda transportasi tradisional Yogyakarta.
- (4) Mengurangi kepadatan lalu lintas: jika didukung dengan infrastruktur yang tepat, dapat menjadi alternatif kendaraan pribadi.

Untuk memastikan kendaraan tidak bermotor dapat beroperasi dengan aman, nyaman, dan terintegrasi dengan sistem transportasi umum lainnya, diperlukan strategi yang mencakup infrastruktur, regulasi, serta integrasi moda transportasi.

Strategi penanganan pengakomodasian moda kendaraan tidak bermotor adalah:

- (1) Pengembangan Infrastruktur Khusus untuk Moda Kendaraan Tidak Bermotor;

- (a) Pembangunan jalur khusus, berupa penyediaan jalur sepeda yang terpisah dari jalur kendaraan bermotor untuk meningkatkan keselamatan, pengembangan jalur khusus untuk becak atau andong di kawasan wisata dan pusat kota, serta penyediaan rambu dan marka jalan khusus untuk kendaraan tidak bermotor.
 - (b) Penyediaan infrastruktur pendukung, berupa *shelter* dan parkir khusus sepeda di stasiun kereta, terminal bus, dan kawasan publik, zona berhenti khusus untuk becak dan andong agar tidak mengganggu lalu lintas utama, serta lampu lalu lintas khusus untuk kendaraan tidak bermotor guna meningkatkan keselamatan di persimpangan.
 - (c) Pembuatan aplikasi digital untuk operasionalisasi becak dan andong.
- (2) Regulasi dan Kebijakan Pendukung;
- (a) Regulasi pembatasan area operasional, berupa penetapan zona bebas kendaraan bermotor (car-free zone) yang memberikan ruang bagi sepeda, becak, dan andong, serta melarang kendaraan tidak bermotor di jalan protokol dengan lalu lintas tinggi untuk mengurangi konflik dengan kendaraan bermotor.
 - (b) Insentif bagi Pengguna dan Operator Moda Tidak Bermotor, berupa subsidi atau bantuan bagi pengemudi becak dan andong agar moda transportasi tradisional tetap bertahan dan berkembang, serta insentif bagi pengguna sepeda, seperti program bike-sharing atau fasilitas parkir gratis untuk sepeda di area perkantoran dan pusat perbelanjaan.
 - (c) Penerapan Batas Kecepatan di Wilayah Khusus, berupa penerapan kecepatan maksimal 30 km/jam di kawasan yang memiliki banyak kendaraan tidak bermotor, seperti kawasan wisata dan pemukiman padat, serta pemberlakuan aturan berbagi jalan (shared street) untuk kendaraan bermotor dan tidak bermotor dengan kecepatan terbatas.
- (3) Integrasi Moda Kendaraan Tidak Bermotor dengan Transportasi Publik;

- (a) Pengembangan Sistem Bike-to-Transit, berupa penyediaan fasilitas bike-sharing di halte bus, terminal bus atau stasiun KA agar masyarakat dapat menggunakan sepeda sebagai moda lanjutan dari transportasi umum, serta penyediaan fasilitas angkutan becak atau andong sebagai last-mile transport di sekitar terminal dan stasiun.
- (b) Pengangkutan Sepeda dalam Transportasi Umum, berupa sistem sepeda yang dapat dibawa masuk ke dalam kereta atau bus untuk mendukung perjalanan yang lebih fleksibel, serta penyediaan bagasi khusus untuk sepeda di angkutan umum.
- (c) Penyediaan Tarif Khusus dan Insentif bagi Moda Tidak Bermotor, berupa pengenaan diskon atau tarif khusus bagi pengguna sepeda yang ingin menggunakan transportasi umum, serta pemberlakuan zona TOD (Transit-Oriented Development) yang memprioritaskan pengguna sepeda dan pejalan kaki.

b) Penyediaan Jalur Sepeda

Penyediaan jalur sepeda dilakukan di zona-zona khusus di dalam Kawasan Perkotaan, yang bertujuan untuk:

- (1) Meningkatkan keselamatan dan kenyamanan pesepeda.
- (2) Mengurangi kemacetan lalu lintas.
- (3) Meningkatkan kualitas udara dan mengurangi polusi.
- (4) Mendorong gaya hidup sehat dan aktif.
- (5) Meningkatkan aksesibilitas dan konektivitas transportasi.
- (6) Mengembangkan pariwisata dan ekonomi lokal.

Rencana pengembangan jalur sepeda dilakukan dengan kaidah-kaidah dan cara berikut ini.

- (1) Kaidah Keselamatan, yang bertujuan untuk melindungi pesepeda dari kecelakaan dan meningkatkan keamanan saat berkendara, dan dilakukan dengan cara-cara sebagai berikut ini.
 - (a) Jalur sepeda yang terproteksi (terpisah dari kendaraan bermotor menggunakan pembatas fisik).
 - (b) Marka jalan dan rambu lalu lintas khusus sepeda yang jelas dan mudah dipahami.

- (c) Penyeberangan aman untuk pesepeda di persimpangan jalan atau area padat kendaraan.
 - (d) Penerangan jalan yang cukup untuk meningkatkan visibilitas di malam hari.
- (2) Kaidah Kenyamanan, yang bertujuan untuk menyediakan jalur sepeda yang nyaman digunakan dalam berbagai kondisi cuaca dan lalu lintas, dan dilakukan dengan cara-cara sebagai berikut ini.
- (a) Lebar jalur yang memadai agar pesepeda bisa berkendara dengan nyaman tanpa bersinggungan dengan pengguna lain.
 - (b) Permukaan jalan yang rata dan tidak berlubang untuk menghindari risiko kecelakaan.
 - (c) Zona istirahat dengan tempat duduk dan perlindungan dari cuaca ekstrem (hujan/panas).
 - (d) Vegetasi atau pepohonan di sepanjang jalur sepeda untuk memberikan keteduhan.
- (3) Kaidah Aksesibilitas dan Inklusivitas, yang bertujuan untuk memastikan jalur sepeda dapat digunakan oleh semua orang, termasuk anak-anak, lansia, dan penyandang disabilitas, dan dilakukan dengan cara-cara sebagai berikut ini.
- (a) Integrasi jalur sepeda dengan trotoar dan fasilitas pejalan kaki.
 - (b) Rancangan jalur yang mudah diakses dari berbagai titik kota.
 - (c) Fasilitas parkir sepeda yang aman di dekat perkantoran, stasiun, dan tempat umum.
 - (d) Akses yang ramah bagi pesepeda penyandang disabilitas dengan desain jalur yang landai dan tidak berbatu.
- (4) Kaidah Konektivitas, yang bertujuan untuk memastikan jalur sepeda terhubung dengan moda transportasi lain dan jaringan jalan utama, dan dilakukan dengan cara-cara sebagai berikut ini.
- (a) Jalur sepeda yang saling terhubung antar kawasan perkotaan, perumahan, dan pusat aktivitas.
 - (b) Integrasi dengan simpul transportasi seperti halte bus, stasiun dan stasiun.

- (c) Penyediaan parkir sepeda (bike park & ride) di dekat simpul transportasi untuk memudahkan perpindahan moda.
- (5) Kaidah Fungsionalitas, yang bertujuan untuk memastikan jalur sepeda dapat digunakan dengan optimal untuk perjalanan sehari-hari maupun rekreasi, dan dilakukan dengan cara-cara sebagai berikut ini.
 - (a) Jalur sepeda yang dirancang sesuai dengan kebutuhan pengguna (sehari-hari, rekreasi, atau olahraga).
 - (b) Pemeliharaan rutin untuk memastikan jalur selalu dalam kondisi baik.
 - (c) Pemisahan jalur sepeda dari trotoar dan jalan kendaraan bermotor agar tidak menimbulkan konflik antar pengguna jalan.
- (6) Kaidah Estetika dan Identitas, yang bertujuan untuk menjadikan jalur sepeda lebih menarik dan mencerminkan identitas kota/wilayah, dan dilakukan dengan cara-cara sebagai berikut ini.
 - (a) Desain jalur sepeda sesuai aturan, dengan warna dan marka yang jelas.
 - (b) Elemen estetika seperti mural, taman, dan pencahayaan dekoratif untuk mempercantik jalur.
 - (c) Penyesuaian dengan budaya dan identitas kota/wilayah/budaya agar lebih menarik bagi masyarakat.
- (7) Kaidah Keberlanjutan, yang bertujuan untuk mendorong penggunaan sepeda sebagai transportasi ramah lingkungan dan mengurangi emisi karbon, dan dilakukan dengan cara-cara sebagai berikut ini.
 - (a) Penggunaan material ramah lingkungan dalam pembangunan jalur sepeda.
 - (b) Mendorong penggunaan sepeda berbasis listrik (e-bike) sebagai alternatif transportasi hijau.
 - (c) Penyediaan jalur hijau di sepanjang jalur sepeda untuk meningkatkan kualitas udara dan estetika kota.
- c) Moda Transportasi Tradisional

Moda transportasi tradisional seperti becak dan andong di Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) memiliki nilai historis dan budaya yang kuat, menjadikannya bagian tak terpisahkan dari

identitas lokal. Namun, seiring dengan perkembangan zaman dan meningkatnya kendaraan bermotor, keberadaan moda transportasi ini mengalami tantangan serius, seperti berkurangnya jumlah pengemudi, menurunnya pendapatan, serta tekanan dari modernisasi transportasi. Oleh karena itu, keberlanjutan becak dan andong sebagai moda transportasi tradisional perlu mendapatkan perhatian dan dukungan dari pemerintah dan masyarakat.

Tujuan dari pengembangan moda transportasi tradisional becak dan andong adalah:

- (1) Menjamin keselamatan dan kelancaran lalu lintas
- (2) Menjaga keberlanjutan pelestarian moda transportasi tradisional
- (3) Mengatur penyelenggaraan dan operasional moda transportasi tradisional, dengan memberikan regulasi terkait operasional, zonasi, dan fasilitas pendukung bagi pengemudi dan pengguna.
- (4) Meningkatkan kesejahteraan pengemudi dan operator transportasi tradisional, serta memberikan perlindungan sosial dan ekonomi kepada para pengemudi serta meningkatkan pendapatan mereka melalui integrasi dengan sektor pariwisata.

Strategi yang dilakukan adalah:

- (1) Regulasi dan Kebijakan Pemerintah Daerah
 - (a) Zonasi Operasional Transportasi Tradisional
 - i. Menentukan kawasan khusus operasional becak dan andong, seperti misalnya di Kawasan Satuan Ruang Strategis, di Malioboro, Kraton, Kotagede, dan kawasan wisata lainnya.
 - ii. Menetapkan jalur khusus agar tidak terjadi konflik dengan moda transportasi lain.
 - (b) Standarisasi Keselamatan dan Kelayakan Operasional
 - i. Mewajibkan pemeriksaan teknis berkala terhadap becak dan andong untuk memastikan keamanan.
 - ii. Penyediaan alat keselamatan seperti lampu reflektor, bel, dan sistem rem yang baik bagi kendaraan tradisional.

(c) Regulasi Tarif yang Adil dan Transparan

- i. Menyusun standar tarif resmi agar tidak terjadi tarif yang tidak wajar bagi wisatawan.
- ii. Mengembangkan sistem pembayaran digital agar memudahkan transaksi bagi wisatawan dan pengguna lokal.

(2) Penguatan Infrastruktur dan Fasilitas Pendukung

(a) Penyediaan Tempat Parkir dan Shelter Becak/Andong

- i. Membangun area khusus parkir becak dan andong di titik-titik strategis seperti pusat wisata, terminal, dan pasar tradisional.
- ii. Memastikan adanya fasilitas tempat istirahat bagi pengemudi dan kandang sementara bagi kuda andong.

(b) Pengelolaan Limbah dan Kesehatan Hewan

- i. Menyediakan penampungan limbah kotoran kuda agar tidak mencemari lingkungan.
- ii. Melakukan pemeriksaan kesehatan berkala terhadap kuda andong untuk memastikan kesejahteraan hewan dan operasional yang aman.

(3) Digitalisasi dan Inovasi Teknologi

(a) Pembuatan aplikasi atau integrasi dengan aplikasi transportasi lain.

- i. Membuat platform pemesanan digital khusus untuk becak dan andong, atau mengintegrasikannya dengan aplikasi transportasi lain.
- ii. Mempermudah wisatawan dalam menemukan dan memesan layanan transportasi tradisional.

(b) Sistem pembayaran digital.

(c) Peningkatan teknologi sarana dan Prasarana yang ramah lingkungan meliputi :

- i. Penyediaan Becak Kayuh dengan penguat tenaga alternatif
- ii. Penyediaan stasiun pengisian daya untuk penguat tenaga alternatif.

(4) Pemberdayaan Pengemudi dan Promosi Pariwisata

- (a) Pelatihan bagi pengemudi becak dan kusir andong tentang pelayanan, komunikasi, serta manajemen pengelolaan.
- (b) Memfasilitasi sertifikasi bagi pengemudi becak dan kusir andong agar lebih profesional dan menarik bagi wisatawan.
- (c) Memanfaatkan media sosial, festival budaya, dan paket wisata untuk menjadikan becak dan andong sebagai daya tarik wisata utama.
- (d) Bekerja sama dengan hotel, restoran, dan agen perjalanan untuk menyediakan paket wisata berbasis becak dan andong.

3) Rencana Pembangunan dan/atau Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit

Kawasan Berorientasi Transit (*Transit Oriented Development* – TOD) adalah konsep perencanaan dan pengembangan perkotaan yang menitikberatkan pada integrasi antara sistem transportasi massal dengan tata ruang wilayah, dengan karakteristik sebagai berikut.

- a) Berpusat pada simpul transportasi massal seperti stasiun kereta api, terminal bus, halte atau simpul transportasi lainnya.
- b) Mendukung pola perjalanan yang ramah lingkungan dengan mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi.
- c) Memiliki kepadatan tinggi (*mixed-use development*) yang mencakup hunian, perkantoran, perdagangan, dan fasilitas umum dalam satu area.
- d) Meningkatkan aksesibilitas bagi pejalan kaki dan pesepeda dengan infrastruktur yang mendukung konektivitas ke transportasi publik.
- e) Dibangun dengan prinsip efisiensi ruang dan lingkungan untuk mengurangi polusi serta meningkatkan kualitas hidup masyarakat.

Prinsip TOD dalam mewujudkan kawasan campuran serta kawasan padat dan terpusat yang terintegrasi dengan sistem transportasi massal, terdiri atas:

- a) pengembangan kawasan dengan mendorong mobilitas berkelanjutan melalui peningkatan penggunaan angkutan umum massal; yang paling sedikit meliputi:

- (1) pengintegrasian fungsi dan fasilitas kawasan dengan struktur ruang kota;
 - (2) pengembangan kawasan campuran;
 - (3) peningkatan konektivitas dan kesatuan antarruang dan antarbangunan dalam kawasan;
 - (4) pengembangan kawasan dengan intensitas sedang hingga tinggi untuk membentuk lingkungan yang padat;
 - (5) penataan fungsi kawasan untuk mengurangi kebutuhan jarak perjalanan; dan
 - (6) perwujudan ruang terbuka yang ramah untuk pengguna fasilitas transit.
- b) pengembangan fasilitas lingkungan untuk moda transportasi tidak bermotor dan pejalan kaki yang terintegrasi dengan simpul transit, yang paling sedikit meliputi:
- (1) perumusan kebijakan pembatasan penggunaan kendaraan bermotor;
 - (2) penataan parkir yang mendorong penggunaan moda transportasi massal;
 - (3) perwujudan sistem jaringan jalan dan jalur moda transportasi tidak bermotor serta pejalan kaki dengan aksesibilitas tinggi;
 - (4) perwujudan tata bangunan untuk menciptakan lingkungan yang mendorong moda transportasi tidak bermotor dan pejalan kaki; dan
 - (5) pengembangan kawasan yang menyediakan rute pendek bagi pengguna moda transportasi tidak bermotor dan pejalan kaki

Pengembangan Kawasan TOD dilakukan dengan:

- a) menentukan strategi pengembangan Kawasan TOD, yang dimaksudkan untuk menentukan jenis pengembangan kawasan sesuai dengan karakteristik lokasi TOD, serta dilaksanakan melalui:
 - (1) pengembangan pada kawasan sudah terbangun; atau
 - (2) pembangunan pada kawasan atau lahan yang belum terbangun

- b) memperhatikan kriteria teknis Kawasan TOD, yakni kriteria sistem transportasi massal dan kriteria lingkungan Kawasan TOD.
- c) menentukan perangkat penunjang pengembangan Kawasan TOD

Strategi pengembangan kawasan berorientasi transit dilakukan dengan cara-cara:

- a) Integrasi Transportasi dan Tata Ruang
 - (1) Menyediakan akses langsung dari pusat perumahan, perkantoran, dan komersial ke transportasi publik.
 - (2) Mengoptimalkan fungsi terminal atau stasiun sebagai pusat aktivitas kota.
- b) Peningkatan Aksesibilitas dan Konektivitas
 - (1) Pengembangan jalur pedestrian dan jalur sepeda yang aman dan nyaman.
 - (2) Penyediaan fasilitas pendukung seperti halte, skywalk, dan jembatan penghubung.
- c) Pengembangan Hunian Vertikal di Sekitar Simpul Transportasi
 - (1) Membangun apartemen dan rusun terjangkau di sekitar stasiun KA, terminal bus, atau simpul transportasi lainnya.
 - (2) Mencegah perluasan *urban sprawl* dengan mengoptimalkan penggunaan lahan secara vertikal.
- d) Penerapan Sistem Tiket Terpadu dan Digitalisasi Layanan Transportasi
 - (1) Mengintegrasikan berbagai moda transportasi dengan sistem pembayaran digital yang efisien.
 - (2) Mengembangkan aplikasi navigasi berbasis data real-time untuk meningkatkan kenyamanan pengguna transportasi publik.
- e) Regulasi dan Insentif bagi Investor dan Pengembang
 - (1) Memberikan insentif bagi pengembang yang membangun proyek berbasis TOD.
 - (2) Mewajibkan pengembangan kawasan perumahan dan komersial untuk terhubung dengan simpul transportasi publik.

f) Penggunaan Konsep Green Urban Development

- (1) Menerapkan prinsip keberlanjutan dalam desain kawasan TOD, seperti penggunaan energi terbarukan dan ruang hijau.
- (2) Membangun fasilitas transportasi ramah lingkungan seperti bus listrik dan kendaraan berbasis energi hijau.

e. Perwujudan Sistem Jaringan Transportasi Kereta Api

Rencana perwujudan sistem jaringan kereta api meliputi:

1) Pemantapan Jaringan Jalur Kereta Api, meliputi:

- a) Pengembangan jaringan jalur kereta api antar kota berupa jalur ganda lintas Selatan (Cirebon – Prupuk – Purwokerto – Kroya – Kutoarjo – Solo – Madiun – Surabaya).
- b) Pengembangan jaringan dan layanan kereta api regional Joglosemar (Jogja, Solo, Semarang).
- c) Pengembangan jaringan dan layanan kereta api bandara (kota menuju bandara) Kulon Progo (Yogyakarta).
- d) Peningkatan kapasitas jaringan kereta api melalui pembangunan elektrifikasi jalur kereta api Kutoarjo – Yogyakarta – Solo.
- e) Reaktivasi dan peningkatan atau revitalisasi jalur kereta api Yogyakarta – Ambarawa -Secang – Ambarawa.
- f) Pengembangan angkutan massal perkotaan berbasis rel.
- g) Pengembangan jaringan dan layanan kereta api cepat (kereta api kecepatan tinggi) pada lintas: Jakarta – Bandung dengan potensi perpanjangan menuju Kroya, Yogyakarta, Solo dan Surabaya.
- h) Pengembangan jaringan dan layanan perkeretaapian Bandar udara YIA – Stasiun Tugu – Stasiun Maguwoharjo.

2) Perwujudan Stasiun Kereta Api, yang meliputi:

- a) Reaktivasi stasiun kereta api berupa stasiun penumpang terdiri atas:
 - (1) Stasiun Penumpang Patukan di Kabupaten Sleman.
 - (2) Stasiun Penumpang Kedundang di Kabupaten Kulon Progo.
- b) Rencana pembangunan stasiun kereta api Barang terdiri atas:

- (1) Stasiun Barang Patukan di Kabupaten Sleman.
 - (2) Stasiun Barang Sedayu di Kabupaten Bantul.
 - c) Pemeliharaan stasiun kereta api berupa stasiun penumpang, terdiri atas:
 - (1) stasiun penumpang Maguwo di Kabupaten Sleman;
 - (2) stasiun penumpang Wates di Kabupaten Kulon Progo;
 - (3) stasiun penumpang Bandara Internasional Yogyakarta di Kabupaten Kulon Progo;
 - (4) stasiun penumpang Yogyakarta (Tugu) di Kota Yogyakarta;
 - (5) stasiun penumpang Lempuyangan di Kota Yogyakarta;
 - (6) stasiun penumpang Patukan di Kabupaten Sleman;
 - (7) stasiun penumpang Kedundang di Kabupaten Kulon Progo;
 - (8) stasiun penumpang Tempel di Kabupaten Sleman; dan
 - (9) stasiun penumpang Sleman di Kabupaten Sleman.
 - d) Pemeliharaan stasiun kereta api berupa stasiun barang, terdiri atas:
 - (1) Stasiun Barang Kalasan
 - (2) Stasiun Barang Patukan
 - (3) Stasiun Barang Sedayu
 - e) Pemeliharaan stasiun kereta api berupa stasiun khusus Bahan bakar Minyak (BBM) Rewulu
 - f) Rencana Pembangunan Stasiun Penumpang di Stasiun Sleman
 - g) Rencana Pembangunan Stasiun Angkutan Barang di Patukan Sleman
 - h) Reaktivasi stasiun penumpang Tempel dan Patukan.
 - f. Perwujudan Sistem Jaringan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan
- Rencana perwujudan sistem jaringan sungai, danau dan penyeberangan meliputi:
- 1) Pemeliharaan Pelabuhan Sungai dan Danau di Desa Klepu dan Sermo Tengah di Kabupaten Kulon Progo.
 - 2) Pemeliharaan Pelabuhan Sungai dan Danau di Pelabuhan Sei Serang Glagah di Kabupaten Kulon Progo.

Rencana pembangunan dan/atau pengembangan transportasi sungai, danau, dan penyeberangan disesuaikan dengan potensi dan perkembangan sosial ekonomi Daerah.

g. Perwujudan Sistem Jaringan Transportasi Laut

Rencana perwujudan sistem jaringan transportasi laut meliputi:

- 1) Perwujudan Pelabuhan Laut, yang meliputi:
 - a) Pemeliharaan Pelabuhan Perikanan Pantai, terdiri atas:
 - (1) Pelabuhan Perikanan Pantai Sadeng
 - (2) Pelabuhan Perikanan Pantai Tanjung Adikarto
 - (3) Pelabuhan Perikanan Pantai Gesing
 - b) Pengembangan dan optimalisasi fungsi Pelabuhan Sadeng sebagai Pelabuhan Perikanan Pantai.
 - c) Pengembangan sarana dan prasarana pendukung produksi perikanan Pelabuhan Gesing, Pelabuhan Sadeng, dan Pelabuhan Tanjung Adikarto.
 - d) Pengembangan dan pengelolaan sarana dan prasarana Pelabuhan Gesing, Pelabuhan Sadeng, dan Pelabuhan Tanjung Adikarto.
 - e) Pengendalian pembangunan dan kegiatan sekitar pelabuhan.
 - f) Pengembangan sarana dan prasarana mitigasi bencana kawasan pesisir.
 - g) Pembangunan pelabuhan TNI-AL LANAL.
- 2) Perwujudan Alur Pelayaran Laut, melalui pengembangan alur pelayanan umum dan perlintasan.

Rencana pembangunan dan/atau pengembangan jaringan transportasi laut dilaksanakan guna mendukung kebijakan Pemerintah Daerah, dan disesuaikan dengan potensi dan perkembangan sosial ekonomi Daerah.

h. Perwujudan Sistem Jaringan Transportasi Udara

Rencana perwujudan sistem jaringan transportasi udara, yang meliputi: perwujudan Bandar Udara Umum dan Bandar Udara Khusus

1) Perwujudan Bandar Udara Umum

Perwujudan Bandar Udara Umum dilakukan dengan pengembangan bandar udara pengumpul berupa bandar udara skala primer Kulon Progo (Bandar Udara Internasional Yogyakarta).

2) Perwujudan Bandar Udara Khusus

Perwujudan Bandar Udara Khusus meliputi:

- a) Pengembangan bandar udara khusus berupa Bandar Udara Gading di Kabupaten Gunungkidul sebagai landasan pendukung sekolah penerbangan Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara dan lapangan terbang khusus.
- b) Penetapan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) Bandara Gading.
- c) Perubahan status Bandar Udara Adisutjipto di Kabupaten Sleman dari bandar udara pengumpul skala primer sebagai bandara khusus.
- d) Pengendalian Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) di sekitar Bandara Gading.

Rencana pembangunan dan/atau pengembangan sistem jaringan transportasi udara disesuaikan dengan potensi dan perkembangan sosial ekonomi serta kewenangan Daerah.

C. PERWUJUDAN INTEGRASI DAN KONEKTIVITAS TRANSPORTASI

1. Pengembangan integrasi sistem transportasi intramoda dan antarmoda

a. Integrasi Sistem Transportasi Intramoda

Transportasi intramoda adalah sistem transportasi yang menggunakan satu jenis moda transportasi yang sama dalam keseluruhan perjalanan. Dalam transportasi intramoda, perpindahan atau perjalanan dilakukan tanpa berganti moda transportasi, meskipun mungkin melibatkan pergantian kendaraan dalam moda yang sama.

Perwujudan integrasi sistem transportasi intramoda meliputi:

- 1) Sinkronisasi Sistem, Jadwal dan Rute berbasis Teknologi
 - a) Menyelaraskan jadwal keberangkatan dan kedatangan antarunit dalam satu sistem (misalnya antarbus dalam satu koridor).
 - b) Menyediakan sistem informasi *real-time* tentang jadwal transportasi melalui aplikasi atau papan informasi elektronik di halte/stasiun.
- 2) Sistem Tarif Terpadu
 - a) Mengembangkan sistem pembayaran elektronik (e-ticketing) yang berlaku untuk seluruh layanan dalam satu moda (contoh: kartu uang elektronik yang dapat digunakan untuk seluruh

rute bus).

- b) Menerapkan sistem tiket harian atau langganan untuk mengurangi biaya pengguna transportasi umum.

3) Perbaikan dan Pengembangan Infrastruktur

- a) Membangun dan memperbaiki fasilitas halte, stasiun, atau terminal agar lebih nyaman dan mudah diakses.
- b) Menyediakan jalur khusus untuk transportasi umum guna meningkatkan ketepatan waktu dan mengurangi kemacetan.

4) Optimalisasi Manajemen Armada

- a) Penerapan teknologi pemantauan berbasis GPS dan sistem kontrol lalu lintas untuk memastikan armada berjalan sesuai jadwal dan tidak terjadi penumpukan.
- b) Peningkatan frekuensi layanan pada jam sibuk untuk mengakomodasi jumlah penumpang yang tinggi.

b. Integrasi Sistem Transportasi Antarmoda

Transportasi antarmoda adalah sistem transportasi yang mengintegrasikan dua atau lebih moda transportasi dalam satu rangkaian perjalanan, di mana perpindahan antar moda dilakukan dengan mudah dan efisien. Sistem ini dirancang agar penumpang atau barang dapat berpindah dari satu moda transportasi ke moda lainnya dengan gangguan minimal.

Perwujudan integrasi sistem transportasi antarmoda meliputi:

1) Pembangunan dan Peningkatan Fasilitas *Transit Hub*, *Kiss and Ride*, dan *Park and Ride*.

Transit hub adalah pusat atau titik penghubung transportasi yang mengintegrasikan berbagai moda transportasi dalam satu lokasi, memungkinkan perpindahan penumpang atau barang secara efisien. *Transit hub* biasanya dirancang untuk memudahkan perpindahan antar moda transportasi, seperti bus, kereta, angkutan perdesaan, atau bahkan pesawat.

Kiss and Ride adalah konsep transportasi di mana penumpang hanya diturunkan di lokasi tertentu, seperti stasiun, terminal, atau halte transportasi umum, tanpa pengemudi perlu memarkir kendaraannya. Sistem ini biasanya digunakan untuk pengantaran cepat, seperti orang tua yang mengantar anak ke sekolah atau seseorang yang mengantar penumpang ke bandara atau stasiun.

Park and Ride adalah sistem transportasi yang menyediakan

fasilitas parkir di dekat stasiun, terminal, atau halte transportasi umum, memungkinkan pengguna untuk memarkir kendaraannya dan melanjutkan perjalanan dengan moda transportasi umum seperti kereta, atau bus. Sistem ini bertujuan untuk mengurangi kemacetan di pusat kota dan mendorong penggunaan transportasi umum.

Pembangunan dan Peningkatan Fasilitas *Transit Hub*, *Kiss and Ride*, dan *Park and Ride* dilakukan dengan:

- a) Membangun terminal terpadu yang menggabungkan beberapa moda transportasi di satu lokasi strategis.
- b) Menyediakan fasilitas *kiss and ride* agar pengguna bisa berpindah ke moda transportasi umum dengan mudah.
- c) Menyediakan fasilitas *park and ride* agar pengguna kendaraan pribadi bisa berpindah ke moda transportasi umum dengan mudah.

2) Integrasi Sistem Pembayaran

- a) Mengembangkan sistem tiket terintegrasi yang memungkinkan perpindahan antar moda transportasi tanpa perlu membeli tiket baru (*single ticketing system*).
- b) Menggunakan kartu atau aplikasi digital yang dapat digunakan untuk membayar semua moda transportasi dalam satu jaringan.

3) Peningkatan Aksesibilitas Antar Moda

- a) Membangun jalur pejalan kaki dan jalur sepeda yang terhubung dengan pusat transportasi umum agar perpindahan moda lebih mudah.
- b) Menyediakan fasilitas eskalator, lift, dan jalur khusus untuk penyandang disabilitas di titik-titik transfer antar moda.

4) Penerapan Teknologi Informasi untuk Integrasi Layanan

- a) Mengembangkan aplikasi yang memberikan informasi rute dan jadwal transportasi secara real-time dengan opsi perpindahan antar moda yang lengkap.
- b) Menerapkan sistem pemantauan berbasis AI untuk mengelola arus penumpang dan memprediksi kebutuhan kapasitas di berbagai moda transportasi.

2. Peningkatan konektivitas kawasan perkotaan dan perdesaan

Peningkatan konektivitas antara kawasan perkotaan dan perdesaan bertujuan untuk memperlancar mobilitas penduduk, barang, dan jasa, sehingga mendukung pertumbuhan ekonomi, pemerataan pembangunan, dan kesejahteraan masyarakat. Peningkatan konektivitas kawasan perkotaan dan perdesaan dilakukan dengan cara-cara:

- a. Integrasi seluruh layanan transportasi umum perkotaan dan perdesaan, melalui penyediaan layanan angkutan umum terpadu, seperti layanan angkutan perdesaan yang langsung terhubung dengan angkutan antarkota dan perkotaan.
- b. Penerapan sistem manajemen transportasi terpadu berbasis IoT dan AI, dengan cara-cara: penggunaan teknologi pemantauan lalu lintas dan sistem navigasi berbasis GPS untuk mengelola arus kendaraan dan mengoptimalkan rute perjalanan, hingga menerapkan sistem sensor jalan untuk pemantauan kondisi infrastruktur guna perbaikan dan pemeliharaan lebih cepat.
- c. Integrasi Simpul Transportasi dan Sentra Logistik, yang dapat dilakukan dengan cara-cara:
 - 1) Membangun pusat distribusi barang yang terintegrasi dengan simpul transportasi, serta menghubungkan hasil pertanian dan produk lokal dengan pasar di perkotaan.
 - 2) Mempermudah akses distribusi dengan optimalisasi jalur darat, air, atau kereta api.
- d. Pengembangan transportasi logistik berbasis digital, dengan cara menerapkan platform digital untuk sistem logistik yang menghubungkan produk daerah dan UMKM perdesaan dengan pasar perkotaan melalui transportasi yang lebih efisien.

3. Penyediaan sistem transit berbasis teknologi

Penyediaan sistem transit berbasis teknologi bertujuan untuk meningkatkan efisiensi, kenyamanan, aksesibilitas, dan keberlanjutan transportasi dengan memanfaatkan inovasi digital dan otomatisasi, dilakukan dengan cara-cara:

- a. Pengembangan *Smart Transit-Hub*, yaitu membangun terminal dan stasiun terpadu yang dilengkapi dengan sistem digital untuk mengoptimalkan lalu lintas penumpang dan kendaraan, serta menyediakan fasilitas papan informasi elektronik *real-time* tentang jadwal keberangkatan dan kedatangan transportasi umum.

- b. Implementasi *Intelligent Transportation System (ITS)*, yaitu penggunaan AI dan IoT untuk mengatur lalu lintas kendaraan umum, mengurangi kemacetan, dan meningkatkan efisiensi perjalanan, serta mengembangkan sistem deteksi kepadatan penumpang untuk mengoptimalkan frekuensi dan kapasitas layanan.
- c. Penerapan Sistem *E-Ticketing* dan *Contactless Payment*, yaitu berupa penggunaan kartu elektronik, QR code, atau aplikasi mobile untuk pembayaran tarif transportasi, serta mengembangkan sistem pembayaran terintegrasi (*single ticketing system*) yang dapat digunakan untuk berbagai moda transportasi.
- d. Pengembangan Tarif Dinamis dan Subsidi Digital, yaitu berupa penerapan sistem tarif berbasis waktu dan permintaan (*dynamic pricing*) untuk mengatur kepadatan transportasi, serta penyediaan subsidi digital yang langsung terintegrasi dalam aplikasi *e-ticketing* bagi kelompok tertentu seperti pelajar, lansia, dan penyandang disabilitas.
- e. Pengembangan Aplikasi Mobile untuk Informasi dan Navigasi, berupa penyediaan aplikasi yang memberikan informasi rute, jadwal *real-time*, tarif, dan estimasi waktu tiba transportasi umum, serta mengintegrasikan aplikasi dengan layanan transportasi daring (*ride-sharing, bike-sharing*) untuk mempermudah perjalanan dari dan ke stasiun.
- f. Penerapan Sistem Pemantauan dan Prediksi Perjalanan, berupa penggunaan teknologi Big Data dan AI untuk memprediksi pola perjalanan penumpang dan mengoptimalkan rute serta jadwal layanan, serta penerapan sensor penumpang di kendaraan umum untuk memantau kapasitas dan menghindari kepadatan berlebih.
- g. Pengembangan *On Demand Transit*, berupa penerapan sistem angkutan umum berbasis permintaan (*on-demand transit*) dengan kendaraan kecil atau shuttle berbasis aplikasi, serta mengintegrasikan layanan ini dengan transportasi umum utama untuk meningkatkan konektivitas antarwilayah.

D. PERWUJUDAN PENINGKATAN MANAJEMEN DAN REGULASI TRANSPORTASI

1. Penataan sistem transportasi publik dengan kebijakan subsidi dan tarif yang adil dan terjangkau

Penataan sistem transportasi publik dengan kebijakan subsidi dan tarif yang adil dan terjangkau meliputi:

- a. Penyelenggaraan subsidi operasional angkutan umum, yang dapat menggunakan 2 (dua) sistem:
 - 1) Sistem subsidi bruto atau *gross subsidy*, yaitu pemberian subsidi sebesar biaya pengoperasian angkutan umum yang dikeluarkan oleh perusahaan angkutan umum, apabila pendapatan diambil oleh pihak lain yang ditunjuk oleh pemberi subsidi.
 - 2) Sistem subsidi netto atau *netto subsidy*, yaitu pemberian subsidi sebesar selisih antara biaya pengoperasian yang dikeluarkan dengan pendapatan operasional yang diperoleh Perusahaan Angkutan Umum.
 - b. Penerapan subsidi langsung bagi kelompok masyarakat tertentu, yaitu menyediakan tarif khusus atau gratis bagi kelompok rentan seperti pelajar, mahasiswa, lansia, penyandang disabilitas, dan pekerja berpenghasilan rendah.
 - c. Penerapan tarif berbasis jarak dan waktu, berupa pengembangan sistem tarif yang berbasis jarak tempuh untuk menciptakan keadilan tarif bagi pengguna dengan perjalanan pendek dan panjang, serta penyediaan tarif harian, mingguan, atau bulanan untuk memberikan alternatif yang lebih hemat bagi pengguna rutin.
2. Penguatan regulasi lalu lintas dan manajemen transportasi berbasis data
- Penguatan regulasi lalu lintas dan manajemen transportasi berbasis data bertujuan untuk menciptakan sistem transportasi yang lebih aman, efisien, dan adaptif terhadap perubahan kebutuhan masyarakat. Dengan pemanfaatan teknologi dan analisis data, kebijakan transportasi dapat dirancang secara lebih tepat sasaran dan berbasis bukti.
- a. Penguatan regulasi lalu lintas, berupa:
 - 1) upaya sosialisasi regulasi lalu lintas kepada masyarakat,
 - 2) upaya pengawasan dan penegakan hukum lalu lintas.
 - b. Optimalisasi dan pengembangan ITS (Intelligent Transportation System), berupa:
 - 1) Penggunaan Big Data, Artificial Intelligence (AI) dan Internet of Things (IoT) untuk mengatur lalu lintas secara dinamis berdasarkan kondisi *real-time*.
 - 2) Mengintegrasikan sensor lalu lintas, CCTV, dan data kendaraan untuk mengoptimalkan arus lalu lintas dan mengurangi kemacetan.
 - 3) Penerapan *electronic road pricing (ERP)* dan manajemen ruang jalan.

- a) Mengimplementasikan pajak jalan berbasis waktu dan lokasi untuk mengendalikan kepadatan kendaraan pribadi di area tertentu.
- b) Menyusun kebijakan manajemen ruang jalan, seperti jalur khusus angkutan umum, sepeda, dan kendaraan listrik berbasis data kepadatan lalu lintas.
- 4) Penguatan Regulasi Pembatasan Kendaraan Pribadi.
 - a) Menggunakan data lalu lintas untuk menentukan zona pembatasan kendaraan pribadi (misalnya sistem ganjil-genap berbasis AI).
 - b) Mengembangkan sistem izin kendaraan berbasis kuota untuk mengurangi kepadatan di daerah perkotaan tertentu
- 5) Penerapan Sistem Penegakan Hukum Digital (E-Tilang dan E-Monitoring)
 - a) Menggunakan teknologi Automatic Number Plate Recognition (ANPR) untuk mendeteksi pelanggaran lalu lintas secara otomatis.
 - b) Mengintegrasikan sistem e-tilang dengan data kependudukan dan sistem perbankan untuk memastikan pembayaran denda tepat waktu.
- c. Pengembangan *big data analysis* sektor transportasi, berupa:
 - a) pengumpulan data perjalanan dari berbagai sumber seperti CCTV, GPS kendaraan, aplikasi navigasi, dan sensor jalan untuk analisis pola lalu lintas.
 - b) Menganalisis data untuk memprediksi kepadatan lalu lintas, mengoptimalkan jadwal transportasi umum, dan mengurangi titik kemacetan.
- d. Integrasi data transportasi wilayah, berupa:
 - 1) pengintegrasian data kendaraan, transportasi publik, lalu lintas, dan cuaca dalam satu platform nasional berbasis *cloud*.
 - 2) pengembangan aplikasi informasi lalu lintas real-time untuk masyarakat, yang memberikan informasi akurat tentang kemacetan, kecelakaan, dan rute alternatif.
- 3. Pengurangan kemacetan lalu lintas melalui kebijakan Push and Pull

Kebijakan *Push and Pull* adalah strategi yang menggabungkan pendekatan pembatasan kendaraan pribadi (*Push*) dan peningkatan transportasi alternatif (*Pull*) secara bersamaan. Pendekatan ini bertujuan untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dengan cara membatasi akses atau meningkatkan biaya penggunaannya (*Push*) sambil menawarkan

alternatif transportasi yang lebih menarik dan efisien (*Pull*).

a. Strategi Menekan/Mendorong (*Push*)

Strategi ini berfokus pada pembatasan dan peningkatan biaya penggunaan kendaraan pribadi untuk mengurangi ketergantungan masyarakat terhadap mobil dan motor pribadi.

- 1) Pembatasan akses kendaraan bermotor pribadi, melalui Kawasan Rendah Emisi (*Low Emission Zone*) dan Kawasan Bebas Kendaraan (*car free zone*), atau menggunakan metoda lain seperti plat genap-ganjil (*odd-even policy*).
- 2) Pengenaan pajak progresif untuk kendaraan bermotor pribadi dan berbahan bakar fosil.
- 3) Penerapan jalan berbayar atau *electronic road pricing (ERP)* bagi kendaraan bermotor pribadi, khususnya pada ruas-ruas jalan tertentu di pusat kota untuk mengurangi volume lalu lintas.
- 4) Pengenaan tarif parkir tertentu berbasis kawasan, dengan menaikkan tarif parkir di pusat kota dan pusat bisnis untuk mendorong masyarakat beralih ke transportasi umum, serta menerapkan zona tanpa parkir atau pembatasan lahan parkir di perkantoran dan pusat perbelanjaan.
- 5) Penghapusan Subsidi BBM bagi Kendaraan Pribadi, yaitu dengan pemberian subsidi BBM hanya diberikan untuk transportasi umum dan kendaraan logistik, sedangkan kendaraan pribadi dikenakan tarif BBM yang lebih mahal untuk membatasi penggunaannya.

b. Strategi Menarik (*Pull*)

Strategi ini berfokus pada peningkatan kualitas, kenyamanan, dan keterjangkauan transportasi alternatif agar lebih menarik dibandingkan kendaraan pribadi.

- 1) Peningkatan jaringan dan kapasitas angkutan umum.
- 2) Peningkatan kualitas layanan angkutan umum.
- 3) Subsidi Transportasi Umum dan Tarif yang Terjangkau, agar tarif angkutan umum lebih murah dibandingkan biaya operasional kendaraan pribadi.
- 4) Pengembangan *on demand transport*, yang dapat memastikan masyarakat memiliki akses transportasi yang fleksibel di luar jaringan transportasi umum dalam trayek, serta adanya penyediaan layanan transportasi door-to-door bagi pengguna dengan kebutuhan spesifik.

E. PERWUJUDAN PENGGUNAAN TEKNOLOGI DAN DIGITALISASI

1. Sistem Manajemen Lalu Lintas Tingkat Lanjut

Sistem Manajemen Lalu Lintas Tingkat Lanjut merupakan sistem pengelolaan lalu lintas yang digunakan untuk meningkatkan aliran arus lalu lintas kendaraan dan memberikan informasi bagi pengguna jalan secara waktu nyata (*real time*) yang terintegrasi dengan ruang kendali lalu lintas.

Sistem Manajemen Lalu Lintas Tingkat Lanjut meliputi:

- a. Pengaturan dan pengendalian lalu lintas kawasan.
- b. Pemantauan lalu lintas waktu nyata (*real time*).
- c. Pemantauan dan pengendali rambu elektronik.
- d. Pemantauan kejadian kecelakaan.
- e. Pemantauan jalan penghubung.
- f. Penegakan hukum lalu lintas secara elektronik.
- g. Deteksi waktu tempuh.

Prinsip kerja Sistem Manajemen Lalu Lintas Tingkat Lanjut meliputi:

- a. pengaturan kendaraan dengan prioritas khusus untuk memprioritaskan kendaraan tertentu meliputi angkutan umum massal berbasis jalan, ambulans, pemadam kebakaran, kendaraan pimpinan lembaga negara, dan pejabat negara asing serta lembaga internasional yang menjadi tamu negara;
- b. pemantauan kondisi lalu lintas secara visual dari ruang kendali;
- c. informasi kepada pengguna jalan, melalui isyarat suara dan/atau tulisan atau gambar;
- d. sistem penindakan pelanggaran lalu lintas;
- e. deteksi kerusakan yang terjadi pada peralatan di kawasan/area dari ruang kendali;
- f. rekaman data operasional, khususnya data status kondisi dan kinerja peralatan;
- g. rekaman data historis lalu lintas; dan/atau
- h. deteksi kecepatan kendaraan.

2. Sistem Manajemen Kedaruratan

Sistem Manajemen Kedaruratan merupakan sistem yang digunakan untuk memberikan informasi dan penanganan dalam keadaan darurat di jalan.

Dokumen ini ditandatangani secara elektronik menggunakan sertifikat elektronik yang diterbitkan oleh Balai Sertifikasi Elektronik (BSrE) Badan Siber dan Sandi Negara

Sistem Manajemen Kedaruratan meliputi:

- a. Informasi penanganan darurat kecelakaan.
- b. Prosedur penanganan darurat kecelakaan.

Prinsip kerja Sistem Manajemen Kedaruratan meliputi:

- a. memberikan informasi dan penanganan kecelakaan;
- b. memberikan informasi dan penanganan kepadatan lalu lintas;
- c. memberikan informasi kepolisian;
- d. memberikan informasi ambulans;
- e. memberikan informasi rumah sakit terdekat;
- f. memberikan informasi mobil derek; dan
- g. memberikan informasi pemadam kebakaran.

3. Sistem Informasi Pengguna Transportasi Tingkat Lanjut

Sistem Informasi Pengguna Transportasi Tingkat Lanjut merupakan merupakan sistem yang digunakan untuk memberikan informasi secara waktu nyata (*real time*) kepada pengendara mengenai keadaan lingkungan dan kondisi lalu lintas jalan yang mempengaruhi perilaku dalam menentukan rute, menentukan pilihan moda transportasi, dan waktu perjalanan yang optimal.

Sistem Informasi Pengguna Transportasi Tingkat Lanjut meliputi:

- a. informasi kepadatan lalu lintas;
- b. informasi jalur alternatif;
- c. informasi parkir;
- d. informasi jalan berbahaya;
- e. pemantauan informasi cuaca di jalan; dan/atau
- f. radio petunjuk.

Prinsip kerja Sistem Informasi Pengguna Transportasi Tingkat Lanjut harus memenuhi:

- a. informasi dapat diakses secara daring, melalui telepon seluler atau rambu elektronik; dan
- b. informasi dapat menampilkan kondisi terbaru.

4. Sistem Transportasi Umum Tingkat Lanjut

Sistem Transportasi Umum Tingkat Lanjut merupakan sistem angkutan umum berbasis teknologi yang digunakan untuk meningkatkan aksesibilitas informasi, meningkatkan keselamatan pengguna angkutan umum, serta meningkatkan pemanfaatan dan pengoperasian sarana angkutan umum dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.

Sistem Transportasi Umum Tingkat Lanjut meliputi:

- a. informasi transportasi umum; dan/atau
- b. manajemen lalu lintas angkutan umum.

Sistem transportasi umum tingkat lanjut harus memenuhi prinsip kerja:

- a. memberikan informasi rute;
- b. memberikan informasi penjadwalan;
- c. memberikan informasi perkiraan keberangkatan dan kedatangan;
- d. menggunakan sistem sinyal prioritas bus untuk pengaturan perubahan fase dan sinyal khusus pada simpang bersinyal; dan
- e. mengurangi waktu tundaan angkutan umum prioritas pada simpang bersinyal.

5. Sistem Pembayaran Elektronik

Sistem Pembayaran Elektronik merupakan sistem pembayaran secara elektronik yang digunakan untuk pembayaran layanan transportasi dengan sifat layanan terintegrasi dan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai elektronifikasi pembayaran transportasi.

Sistem Pembayaran Elektronik meliputi:

- a. sistem depan (*front-end*) berupa otorisasi kanal (*channel*) dan/atau instrumen pembayaran;
- b. sistem tengah (*middle-end*) berupa pemilahan dan/atau kliring;
- c. sistem belakang (*back-end*) berupa proses penyelesaian akhir (*settlement*).

6. Sistem Manajemen Parkir Tingkat Lanjut

Sistem Manajemen Parkir Tingkat Lanjut merupakan sistem yang digunakan untuk memudahkan pengguna mendapatkan tempat parkir, mendeteksi insiden di tempat parkir, dan efisiensi sistem pembayaran parkir.

Sistem Manajemen Parkir Tingkat Lanjut meliputi:

- a. Pemantauan parkir kendaraan di dalam ruang milik jalan;
- b. Pemantauan dan/atau pengelolaan parkir kendaraan di luar ruang milik jalan.

Prinsip kerja Sistem Manajemen Parkir Tingkat Lanjut adalah:

- c. memberikan informasi ketersediaan tempat parkir;
- d. pembayaran parkir secara elektronik; dan
- e. pengawasan area parkir berbasis visual.

F. PERWUJUDAN TRANSPORTASI BERKELANJUTAN DAN RAMAH LINGKUNGAN

Transportasi berkelanjutan menjadi salah satu aspek penting dalam mencapai Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (Sustainable Development Goals/SDGs) di Indonesia. Sebagai negara kepulauan dengan pertumbuhan urbanisasi yang pesat, Indonesia menghadapi tantangan besar dalam menciptakan sistem transportasi yang efisien, ramah lingkungan, dan inklusif.

Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) merupakan kota budaya, destinasi wisata utama, serta pusat pendidikan yang terus berkembang. Pertumbuhan ekonomi dan meningkatnya jumlah wisatawan serta penduduk mengakibatkan peningkatan mobilitas dan kepadatan lalu lintas. Oleh karena itu, penerapan sistem transportasi berkelanjutan menjadi kunci dalam menjaga keseimbangan antara mobilitas, kelestarian lingkungan, dan kenyamanan masyarakat.

Transportasi berkelanjutan bertujuan untuk menyediakan sistem transportasi yang efisien, inklusif, serta ramah lingkungan. Dalam konteks Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDGs), upaya ini berkaitan erat dengan beberapa target, antara lain:

1. SDG 11 (Kota dan Permukiman yang Berkelanjutan): Penyediaan transportasi publik yang aman, terjangkau, dan mudah diakses.
2. SDG 3 (Kesehatan dan Kesejahteraan yang Baik): Pengurangan polusi udara dan kebisingan dari kendaraan bermotor.
3. SDG 7 (Energi Bersih dan Terjangkau): Pemanfaatan teknologi hijau seperti kendaraan listrik dan transportasi berbasis energi terbarukan.
4. SDG 13 (Penanganan Perubahan Iklim): Pengurangan emisi karbon dari sektor transportasi untuk mitigasi dampak perubahan iklim.

Perwujudan transportasi berkelanjutan dan ramah lingkungan meliputi:

1. Pengembangan infrastruktur transportasi hijau dan rendah emisi

Salah satu langkah utama dalam menciptakan transportasi ramah lingkungan adalah membangun infrastruktur hijau dan rendah emisi. Pemerintah dan berbagai pemangku kepentingan dapat mendorong penggunaan kendaraan listrik dengan menyediakan stasiun pengisian daya listrik (EV charging station) di berbagai lokasi strategis. Selain itu, pengembangan transportasi massal berbasis listrik, seperti bus listrik, kereta berbasis energi terbarukan, dan jalur khusus kendaraan ramah lingkungan, dapat mengurangi ketergantungan pada bahan bakar fosil. Dengan adanya infrastruktur ini, masyarakat memiliki pilihan transportasi yang lebih efisien, hemat energi, dan berkontribusi pada pengurangan polusi udara.

2. Peningkatan fasilitas bagi pejalan kaki dan kendaraan tidak bermotor.

Untuk mendorong mobilitas yang lebih ramah lingkungan, perlu adanya peningkatan fasilitas bagi pejalan kaki dan kendaraan tidak bermotor seperti sepeda. Pembangunan trotoar yang luas, nyaman, dan aman, serta jalur sepeda yang terintegrasi, dapat meningkatkan minat masyarakat dalam berjalan kaki atau bersepeda sebagai alternatif transportasi harian. Selain itu, penyediaan tempat parkir sepeda, penyewaan sepeda umum, serta zona bebas kendaraan bermotor di area tertentu juga dapat memperkuat ekosistem transportasi hijau di perkotaan. Dengan fasilitas yang memadai, masyarakat lebih terdorong untuk memilih moda transportasi yang lebih sehat dan ramah lingkungan.

3. Kampanye kesadaran untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi

Perubahan perilaku masyarakat juga menjadi faktor penting dalam mewujudkan transportasi berkelanjutan. Oleh karena itu, diperlukan kampanye kesadaran untuk mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi. Kampanye ini dapat dilakukan melalui edukasi mengenai dampak negatif emisi kendaraan, promosi hari tanpa kendaraan bermotor (Car Free Day), serta penyuluhan mengenai keuntungan menggunakan transportasi umum atau berbagi kendaraan (carpooling). Dengan adanya kampanye ini, masyarakat semakin sadar akan pentingnya transportasi hijau dan terdorong untuk beralih ke opsi yang lebih ramah lingkungan.

Matriks program Rencana Induk Transportasi DIY dapat disajikan pada tabel berikut ini.

MATRIKS PROGRAM RENCANA INDUK TRANSPORTASI
DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA

No.	Nama Program	Periode Pelaksanaan									Penanggung Jawab
		Tahap I					Tahap II		Tahap III	Tahap IV	
		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031-2034	2035-2039	2040-2045	
1.	PERWUJUDAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR DAN JARINGAN TRANSPORTASI										
1.1.	Perwujudan Sistem Jaringan Jalan										
1.1.1	Perencanaan Perwujudan Jalan Umum										
a.	Penyusunan kajian perencanaan pengembangan jaringan jalan di DIY										Pemerintah Daerah
1.1.2	Pemeliharaan Jalan Umum										
a.	Jalan Arteri Primer dan Kolektor Primer 1										Pemerintah Pusat
b.	Jalan Kolektor Primer, Kolektor Primer 2 dan Kolektor Primer 3										Pemerintah Daerah
1.1.3	Peningkatan Jalan Umum										
a.	Peningkatan fungsi jalan lokal primer menjadi jalan kolektor primer pada ruas jalan: 1) Legundi - Gesing; 2) Munggang Wetan - Madigondo; 3) Bolon - Madigondo; 4) Ps. Bendo - Beku; dan 5) Temon - Borobudur.										Pemerintah Daerah
b.	Peningkatan fungsi jalan kolektor primer 2 menjadi jalan arteri primer pada ruas jalan: 1) Imogiri/Barongan – Sentolo (Imogiri – Sedayu) (Jogja Outer Ringroad); dan 2) Sentolo – Dekso (Jogja Outer Ringroad)										Pemerintah Daerah

c.	Peningkatan fungsi jalan kolektor primer 3 menjadi jalan arteri primer pada ruas jalan: 1) Dekso – Minggir – Tempel (Jogja Outer Ringroad); 2) Imogiri/Barongan – Sentolo (Imogiri – Sedayu) (Jogja Outer Ringroad); dan 3) Sentolo – Dekso (Jogja Outer Ringroad)									Pemerintah Daerah
d.	Peningkatan fungsi jalan kolektor primer menjadi jalan arteri primer pada ruas Piyungan – Imogiri/Barongan (Jogja Outer Ringroad)									Pemerintah Daerah
e.	Peningkatan fungsi jalan kolektor primer 3 menjadi jalan kolektor primer 1 pada ruas jalan: 1) Bedah Menoreh (Kokap - Tegalrejo); 2) Bedah Menoreh (Plono - Gerbosari); 3) Bedah Menoreh (Tegalrejo – Tirto); 4) Bedah Menoreh (Tirto - Tegalsari); dan 5) Bedah Menoreh (Tegalsari - Ngori).									Pemerintah Daerah
f.	Peningkatan fungsi jalan kolektor primer menjadi jalan kolektor primer 1 pada ruas jalan: 1) Bedah Menoreh (Gerbosari - Nglambur); 2) Bedah Menoreh (Kebonrejo - Kokap); dan 3) Bedah Menoreh (Ngori – Plono); 4) Planjan – Tepus (JJLS); 5) Samas – Kretek (Parangtritis); dan 6) Tepus - Jeruk Wudel (JJLS).									Pemerintah Daerah
1.1.4	Pembangunan Jalan Umum									
a.	Rencana Pembangunan Jalan kolektor Primer 1) Legundi - Gesing; 2) Piyungan – Prambanan (Jogja Outer									Pemerintah Daerah

	Ringroad); dan 3) Tempel – Prambanan (Jogja Outer Ringroad).										
b.	Rencana pembangunan jalan arteri primer pada ruas jalan; 1) Imogiri - Sentolo (Sedayu - Sentolo) (Jogja Outer Ringroad); 2) Kalasan/Prambanan – Piyungan (Kalasan/Prambanan - Bokoharjo) (Jogja Outer Ringroad); dan 3) Piyungan - Imogiri/Barongan										Pemerintah Daerah
c.	Rencana pembangunan jalan kolektor primer 1 pada ruas jalan: 1) Bedah Menoreh (Tegalsari – Ngori); 2) Bedah Menoreh (Kebonrejo – Kokap); 3) Jalan Pendekat Jembatan Srandakan 3; 4) Kretek (Parangtritis) – Girijati (JJLS); 5) Planjan – Tepus (JJLS); dan 6) Tepus - Jeruk Wudel (JJLS).										Pemerintah Daerah
d.	Pengembangan jaringan jalan dan prasarana pendukungnya untuk optimalisasi rambu dan jalur evakuasi bencana										
e.	Pembangunan simpang tidak sebidang (flyover)										Pemerintah Pusat/Pemerintah Daerah
1.1.5	Perwujudan Jalan Tol										
	Pembangunan tol (elevated dan non elevated) ruas Yogyakarta – Bawen, Cilacap – Yogyakarta, Ruas Solo - Yogyakarta – NYIA Kulon Progo										Pemerintah Pusat

1.1.6	Perwujudan Jembatan										
a.	Rencana pembangunan jembatan Srandakan 3										Pemerintah Pusat
1.2.	Perwujudan Sistem Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan										
1.2.1	Perencanaan Sistem Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan										
a.	Penetapan Rencana Induk Jaringan LLAJ										Pemerintah Pusat/Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota
b.	Penyusunan kajian perencanaan pengembangan TOD di DIY										Pemerintah Pusat/Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota
c.	Penyusunan kajian perencanaan perparkiran										Pemerintah Pusat/Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota
d.	Penyusunan kajian perencanaan integrasi angkutan umum massal										Pemerintah Pusat/Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota

1.2.2	Pelaksanaan dan Pengembangan Sistem Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan										
a.	Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan kewenangan Pemerintah Daerah										Pemerintah Daerah
b.	Penyediaan perlengkapan jalan di jalan kewenangan Pemerintah Daerah										Pemerintah Daerah
c.	Peningkatan kualitas terminal penumpang tipe A: 1. Terminal Giwangan di Kota Yogyakarta 2. Terminal Dhaksinarga di Kabupaten Gunungkidul										Pemerintah Pusat/Kerja sama dengan swasta
d.	Pembangunan dan pengembangan kualitas terminal tipe B: 1. Terminal Jombor di Sleman 2. Terminal Wates di Kulon Progo										Pemerintah Daerah
e.	Pembangunan dan pengembangan kualitas fasilitas parkir perpindahan moda (park and ride) di kawasan sekitar TOD										Pemerintah Pusat/Pemda/Kerja sama dengan swasta
f.	Pemeliharaan jembatan timbang dan prasarana pendukungnya: a) Jembatan Timbang Kulwaru di Kabupaten Kulon Progo b) Jembatan Timbang Kalitirto di Kabupaten Sleman c) Jembatan Timbang Tamanmartani di Kabupaten Sleman										Pemerintah Pusat
g.	Pengembangan transportasi massal perkotaan										Pemerintah Daerah
1.2.3	Pelaksanaan dan Pengembangan Sistem Angkutan Jalan										

1.2.3.1	Angkutan Dalam Trayek										
a.	Mendorong angkutan jalan sebagai moda utama perjalanan masyarakat										
a.1	Operasionalisasi dan optimalisasi Angkutan Perkotaan Bersubsidi Trans Jogja										Pemerintah Daerah
b.	Mendorong transformasi Angkutan Perkotaan menjadi Angkutan Massal Berbasis Jalan										
b.1	Transformasi Angkutan Perkotaan Trans Jogja menjadi Angkutan Massal										Pemerintah Daerah
c.	Mendorong perbaikan sistem Angkutan Antarkota yang menghubungkan ibukota Kabupaten dan Kota										
c.1	Perbaikan sistem Angkutan Antarkota										Pemerintah Daerah
c.2	Penyusunan Kajian Regulasi Angkutan Bersubsidi untuk Layanan AKDP										Pemerintah Daerah
c.3	Penyusunan Regulasi Angkutan Bersubsidi layanan AKDP										Pemerintah Daerah
c.4	Penyediaan Layanan Buy the Service Angkutan AKDP										Pemerintah Daerah
c.5	Pengembangan Trayek AKDP Jurusan Kota Yogyakarta - Kabupaten Kulon Progo										Pemerintah Daerah
c.6	Pengembangan Trayek AKDP Jurusan Kota Yogyakarta - Kabupaten Gunungkidul										Pemerintah Daerah
c.7	Pengembangan Trayek AKDP Jurusan Kabupaten Sleman - Kabupaten Kulon Progo										Pemerintah Daerah
c.8	Pengembangan Trayek AKDP Jurusan Kota Yogyakarta - Kabupaten Sleman										Pemerintah Daerah
c.9	Evaluasi Kinerja layanan Angkutan AKDP										Pemerintah Daerah

d.	Mendorong perbaikan sistem Angkutan Perdesaan yang melampaui wilayah 1 (satu) Kabupaten										
d.1	Penyediaan Layanan Buy the Service Angkutan Perdesaan										Pemerintah Daerah
d.2	Pengembangan Trayek Terminal Prambanan Piyungan – Terminal Giwangan										Pemerintah Daerah
e.	Peningkatan kualitas dan standarisasi pelayanan										
e.1	Standarisasi dan modernisasi armada dan fasilitas kendaraan										Pemerintah Daerah
e.2	Peningkatan Kompetensi dan Standarisasi Pengemudi										Pemerintah Daerah
e.3	Perbaikan Infrastruktur dan Integrasi Transportasi										Pemerintah Daerah
e.4	Penerapan Sistem Manajemen dan Pengawasan Layanan										Pemerintah Daerah
e.5	Regulasi Tarif yang Adil dan Terjangkau										Pemerintah Daerah
e.6	Penggunaan Teknologi Digital dan Sistem Transportasi Cerdas										Pemerintah Daerah
e.7	Kampanye Kesadaran dan Partisipasi Masyarakat										Pemerintah Daerah
e.8	Pengembangan Angkutan Perkotaan ramah lingkungan										Pemerintah Daerah
1.2.3.2	Angkutan Tidak Dalam Trayek										
a.	Regulasi dan penguatan kebijakan										

a.1	Pembuatan dan perkuatan regulasi khusus yang melindungi pengemudi dan masyarakat pengguna										Pemerintah Pusat/Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota
a.2	Pengaturan Standar Pelayanan dan Standar Operasional Prosedur										Pemerintah Pusat/Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota
a.3	Pengawasan dan penegakan hukum										Pemerintah Pusat/Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota, Kepolisian
b.	Penyediaan zona-zona khusus di kawasan tertentu										Pemerintah Pusat/Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota
c.	Digitalisasi dan optimalisasi teknologi transportasi										Pemerintah Pusat/Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota

1.2.3.3	Angkutan Tradisional										
a.	Zonasi Operasional Transportasi Tradisional										Pemerintah Kab/Kota
b.	Standarisasi Keselamatan dan Kelayakan Operasional										Pemerintah Kab/Kota
c.	Penyusunan Regulasi Tarif										Pemerintah Kab/Kota
d.	Penyediaan Tempat Parkir dan Shelter Becak/Andong										Pemerintah Daerah/ Pemerintah Kab/Kota
e.	Pengelolaan limbah dan pemeriksaan Kesehatan hewan										Pemerintah Daerah/ Pemerintah Kab/Kota
f.	Pembuatan aplikasi platform digital untuk pemesanan dan pembayaran										Pemerintah Daerah/ Pemerintah Kab/Kota/Swa sta
g.	Pengadaan Becak Kayuh dengan Penguat Tenaga Listrik										Pemerintah Daerah/ Pemerintah Kab/Kota
h.	Penyediaan Prasarana Becak Kayuh dengan Penguatan Tenaga Listrik										Pemerintah Daerah/ Pemerintah Kab/Kota
i.	Pengawasan dan pengendalian terhadap operasional Angkutan Tradisional										Pemerintah Daerah/ Pemerintah Kab/Kota

j.	Pemberdayaan Pengemudi dan Promosi Pariwisata										Pemerintah Daerah/ Pemerintah Kab/Kota
1.2.3.4	Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Umum										
a.	Perkuatan infrastruktur logistik dan jaringan distribusi										
a.1	Menetapkan jalur/rute, kelas jalan, pemasangan rambu kelas jalan										Pemerintah Pusat/Pemerintah Daerah/ Pemerintah Kab/Kota
a.2	Pembangunan integrasi Hub Logistik berbasis KA (Stasiun Patukan Sleman dan Stasiun Sedayu Bantul), atau Pusat Distribusi Terpadu berbasis jalan.										Pemerintah Pusat/Pemerintah Daerah/ Pemerintah Kab/Kota, BUMN, Swasta
b.	Digitalisasi dan Pemanfaatan Teknologi										Pemerintah Pusat/Pemerintah Daerah/ Pemerintah Kab/Kota
c.	Pengaturan Zona dan Waktu Operasional										Pemerintah Pusat/Pemerintah Daerah/ Pemerintah

											Kab/Kota
d.	Penggunaan kendaraan ramah lingkungan										Pemerintah Pusat/Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota
e.	Peningkatan keselamatan dan standarisasi angkutan, berupa upaya pengawasan dan penegakan hukum/razia										Pemerintah Pusat/Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota
f.	Integrasi dengan moda transportasi lain										Pemerintah Pusat/Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota
g.	Optimalisasi skema pembiayaan dan insentif										Pemerintah Pusat/Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota
1.2.4	Pelaksanaan dan Pengembangan Sistem Transportasi Berbasis Kawasan										

a.	Rencana Pembangunan dan/atau Pengembangan Kawasan Pejalan Kaki										Pemerintah Pusat/Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota
b.	Penataan Moda Kendaraan Tidak Bermotor										Pemerintah Pusat/Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota
c.	Rencana Pembangunan dan/atau Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit										Pemerintah Pusat/Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota
1.3.	Perwujudan Sistem Jaringan Transportasi Kereta Api										
1.3.1.	Pemantapan Jaringan Jalur Kereta Api										
a.	Pengembangan jaringan jalur kereta api antar kota berupa jalur ganda lintas Selatan (Cirebon – Prupuk – Purwokerto – Kroya – Kutoarjo – Solo – Madiun – Surabaya).										Pemerintah Pusat, BUMN, Swasta
b.	Pengembangan jaringan dan layanan kereta api regional Joglosemar (Jogja, Solo, Semarang)										Pemerintah Pusat, BUMN, Swasta
c.	Pengembangan jaringan dan layanan kereta api bandara (kota menuju bandara) Kulon Progo (Yogyakarta).										Pemerintah Pusat, BUMN, Swasta

d.	Peningkatan kapasitas jaringan kereta api melalui pembangunan elektrifikasi jalur kereta api Kutoarjo – Yogyakarta – Solo.									Pemerintah Pusat, BUMN, Swasta
e.	Reaktivasi dan peningkatan atau revitalisasi jalur kereta api Yogyakarta – Ambarawa - Secang – Ambarawa.									Pemerintah Pusat, BUMN, Swasta
f.	Pengembangan angkutan massal perkotaan berbasis rel.									Pemerintah Pusat, BUMN, Swasta
g.	Pengembangan jaringan dan layanan kereta api cepat (kereta api kecepatan tinggi) pada lintas: Jakarta – Bandung dengan potensi perpanjangan menuju Kroya, Yogyakarta, Solo dan Surabaya									Pemerintah Pusat, BUMN, Swasta
h.	Pengembangan jaringan dan layanan perkeretaapian Bandar udara YIA – Stasiun Tugu – Stasiun Maguwoharjo									Pemerintah Pusat, BUMN, Swasta
1.3.1.	Perwujudan Stasiun Kereta Api									
a.	Reaktivasi stasiun kereta api berupa stasiun penumpang, terdiri atas: 1. Stasiun Penumpang Patukan di Sleman 2. Stasiun Penumpang Kedundang di Kulon Progo									Pemerintah Pusat, BUMN, Swasta
b.	Rencana pembangunan stasiun kereta api barang, terdiri atas: 1. Stasiun KA Barang di Patukan (Sleman) dan 2. Stasiun Barang di Sedayu (Bantul)									Pemerintah Pusat, BUMN, Swasta
c.	Pemeliharaan stasiun kereta api berupa stasiun penumpang, terdiri atas: 1. stasiun penumpang Maguwo di Kabupaten Sleman;									Pemerintah Pusat, BUMN, Swasta

	2. stasiun penumpang Wates di Kabupaten Kulon Progo; 3. stasiun penumpang Bandara Internasional Yogyakarta di Kabupaten Kulon Progo; 4. stasiun penumpang Yogyakarta (Tugu) di Kota Yogyakarta; 5. stasiun penumpang Lempuyangan di Kota Yogyakarta; 6. stasiun penumpang Patukan di Kabupaten Sleman; 7. stasiun penumpang Kedundang di Kabupaten Kulon Progo; 8. stasiun penumpang Tempel di Kabupaten Sleman; dan 9. stasiun penumpang Sleman di Kabupaten Sleman.									
d.	Pemeliharaan stasiun kereta api berupa stasiun barang, terdiri atas: 1. Stasiun Barang Kalasan 2. Stasiun Barang Patukan 3. Stasiun Barang Sedayu									Pemerintah Pusat, BUMN, Swasta
e.	Pemeliharaan stasiun kereta api berupa stasiun khusus Bahan bakar Minyak (BBM) Rewulu									Pemerintah Pusat, BUMN, Swasta
f.	Rencana Pembangunan Stasiun Penumpang di Stasiun Sleman									Pemerintah Pusat, BUMN, Swasta
g.	Rencana Pembangunan Stasiun Angkutan Barang di Patukan Sleman									Pemerintah Pusat, BUMN, Swasta

h.	Reaktivasi stasiun penumpang Tempel dan Patukan										Pemerintah Pusat, BUMN, Swasta
1.4.	Perwujudan Sistem Jaringan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan										
	Pemeliharaan pelabuhan sungai dan danau 1. Pelabuhan Danau di Desa Klepu dan Sermo Tengah (Kulon Progo) 2. Pelabuhan Sei Serang Glagah (Kulon Progo)										Pemerintah Pusat
1.5.	Perwujudan Sistem Jaringan Transportasi Laut										
1.5.1.	Perwujudan Pelabuhan Laut										
a.	Pemeliharaan Pelabuhan Perikanan Pantai, terdiri atas: a. Pelabuhan Perikanan Pantai Sadeng b. Pelabuhan Perikanan Pantai Tanjung Adikarto c. Pelabuhan Perikanan Pantai Gesing										Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah
b.	Pengembangan dan optimalisasi fungsi Pelabuhan Sadeng sebagai Pelabuhan Perikanan Pantai										Pemerintah Daerah
c.	Pengembangan sarana dan prasarana pendukung produksi perikanan Pelabuhan Gesing, Pelabuhan Sadeng, dan Pelabuhan Tanjung Adikarto										Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah
d.	Pengembangan dan pengelolaan sarana dan prasarana Pelabuhan Gesing, Pelabuhan Sadeng, dan Pelabuhan Tanjung Adikarto										Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah

e.	Pengendalian pembangunan dan kegiatan sekitar pelabuhan.										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kabupaten
f.	Pengembangan sarana dan prasarana mitigasi bencana kawasan pesisir.										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kabupaten
g.	Pembangunan pelabuhan TNI-AL LANAL										TNI AL
1.5.2.	Perwujudan Alur Pelayaran Laut										
	Pengembangan alur pelayanan umum dan perlintasan.										Pemerintah Pusat
1.6.	Perwujudan Sistem Jaringan Transportasi Udara										
1.6.1.	Perwujudan Bandar Udara Umum										
	Pengembangan bandar udara pengumpul berupa bandar udara skala primer Kulon Progo (Bandar Udara Internasional Yogyakarta).										Pemerintah Pusat, BUMN
1.6.2.	Perwujudan Bandar Udara Khusus										
a.	Pengembangan bandar udara khusus berupa Bandar Udara Gading di Kabupaten Gunungkidul sebagai landasan pendukung sekolah penerbangan Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara dan lapangan terbang khusus										Pemerintah Pusat
b.	Penetapan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) Bandara Gading.										Pemerintah Pusat

c.	Perubahan status Bandar Udara Adisutjipto di Kabupaten Sleman dari bandar udara pengumpul skala primer sebagai bandara khusus.										Pemerintah Pusat
d.	Pengendalian Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) di sekitar Bandara Gading.										Pemerintah Pusat
2.	PERWUJUDAN INTEGRASI DAN KONEKTIVITAS TRANSPORTASI										
2.1.	Pengembangan integrasi sistem transportasi intramoda dan antarmoda										
2.1.1	Integrasi Sistem Transportasi Intramoda										
a.	Sinkronisasi Sistem, Jadwal dan Rute berbasis Teknologi										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota, BUMN, BUMD
b.	Sistem Tarif Terpadu										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota, BUMN, BUMD
c.	Perbaikan dan Pengembangan Infrastruktur										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota, BUMN, BUMD
d.	Optimalisasi Manajemen Armada										
2.1.2	Integrasi Sistem Transportasi Antarmoda										
a.	Pembangunan dan Peningkatan Fasilitas <i>Transit Hub, Kiss and Ride, dan Park and Ride</i>										Pemerintah Pusat/Pemerintah

											Daerah/Pemerintah Kab/Kota, BUMN, BUMD
b.	Integrasi Sistem Pembayaran										Pemerintah Pusat/Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota, BUMN, BUMD
c.	Peningkatan Aksesibilitas Antar Moda										Pemerintah Pusat/Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota, BUMN, BUMD
d.	Penerapan Teknologi Informasi untuk Integrasi Layanan										Pemerintah Pusat/Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota, BUMN, BUMD
2.2.	Peningkatan konektivitas kawasan perkotaan dan perdesaan										
a.	Integrasi seluruh layanan transportasi umum perkotaan dan perdesaan										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota, BUMN, BUMD

b.	Penerapan sistem manajemen transportasi terpadu berbasis IoT dan AI										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota, BUMN, BUMD
c.	Integrasi Simpul Transportasi dan Sentra Logistik										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota, BUMN, BUMD
d.	Pengembangan transportasi logistik berbasis digital										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota, BUMN, BUMD
2.3.	Penyediaan sistem transit berbasis teknologi										
a.	Pengembangan Smart Transit-Hub										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota, BUMN, BUMD
b.	Implementasi Intelligent Transportation System (ITS)										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota, BUMN, BUMD
c.	Penerapan Sistem <i>E-Ticketing</i> dan <i>Contactless Payment</i>										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota, BUMN, BUMD

d.	Pengembangan Tarif Dinamis dan Subsidi Digital										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota, BUMN, BUMD
e.	Pengembangan Aplikasi Mobile untuk Informasi dan Navigasi										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota, BUMN, BUMD
f.	Penerapan Sistem Pemantauan dan Prediksi Perjalanan										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota, BUMN, BUMD
g.	Pengembangan <i>On Demand Transit</i>										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota, BUMN, BUMD, Swasta
3.	PERWUJUDAN PENINGKATAN MANAJEMEN DAN REGULASI TRANSPORTASI										
3.1.	Penataan sistem transportasi publik dengan kebijakan subsidi dan tarif yang adil dan terjangkau										
a.	Penyelenggaraan subsidi operasional angkutan umum										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota
b.	Penerapan subsidi langsung bagi kelompok masyarakat tertentu										Pemerintah Daerah/Pemer

											intah Kab/Kota
c.	Penerapan tarif berbasis jarak dan waktu										Pemerintah Daerah/Pemer intah Kab/Kota
3.2.	Penguatan regulasi lalu lintas dan manajemen transportasi berbasis data										
a.	Penguatan regulasi lalu lintas										Pemerintah Daerah/Pemer intah Kab/Kota
b.	Optimalisasi dan pengembangan ITS (<i>Intelligent Transportation System</i>)										Pemerintah Daerah/Pemer intah Kab/Kota
c.	Pengembangan <i>big data analysis</i> sektor transportasi										Pemerintah Daerah/Pemer intah Kab/Kota, Kepolisian
d.	Integrasi data transportasi wilayah										Pemerintah Daerah/Pemer intah Kab/Kota, Kepolisian, BPS
3.3.	Pengurangan kemacetan lalu lintas melalui kebijakan <i>Push and Pull</i>										
	Strategi Menekan/Mendorong (<i>Push</i>)										
a.	Pembatasan akses kendaraan bermotor pribadi, melalui Kawasan Rendah Emisi (<i>Low</i>										Pemerintah Daerah/Pemer

	<i>Emission Zone</i>), Kawasan Bebas Kendaraan (<i>car free zone</i>)										intah Kab/Kota
b.	Pengenaan pajak progresif untuk kendaraan bermotor pribadi dan berbahan bakar fosil										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota
c.	Penerapan jalan berbayar atau <i>electronic road pricing (ERP)</i> bagi kendaraan bermotor pribadi										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota
d.	Pengenaan tarif parkir tertentu berbasis kawasan										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota
e.	Penghapusan Subsidi BBM bagi Kendaraan Pribadi										Pemerintah Pusat/Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota
	Strategi Menarik (<i>Pull</i>)										
a.	Peningkatan jaringan dan kapasitas angkutan umum										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota
b.	Peningkatan kualitas layanan angkutan umum										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota
c.	Subsidi Transportasi Umum dan Tarif yang Terjangkau										Pemerintah Daerah/Pemerintah

											Kab/Kota
d.	Pengembangan <i>on demand transport</i>										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota
4.	PERWUJUDAN PENGGUNAAN TEKNOLOGI DAN DIGITALISASI										
4.1.	Sistem Manajemen Lalu Lintas Tingkat Lanjut										
a.	Pengaturan dan pengendalian lalu lintas kawasan										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota, Kepolisian
b.	Pemantauan lalu lintas waktu nyata (<i>real time</i>)										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota, Kepolisian
c.	Pemantauan dan pengendali rambu elektronik										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota, Kepolisian
d.	Pemantauan kejadian kecelakaan										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota, Kepolisian, Jasa Rahardja
e.	Pemantauan jalan penghubung										Pemerintah Daerah/Pemerintah

											Kab/Kota, Kepolisian
f.	Penegakan hukum lalu lintas secara elektronik										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota, Kepolisian
g.	Deteksi waktu tempuh										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota
4.2.	Sistem Manajemen Kedaruratan										
a.	Informasi penanganan darurat kecelakaan										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota
b.	Prosedur penanganan darurat kecelakaan										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota
4.3.	Sistem Informasi Pengguna Transportasi Tingkat Lanjut										
a.	Informasi kepadatan										Pemerintah Pusat/Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota
b.	Informasi jalur alternatif										Pemerintah Pusat/Pemerintah Daerah/Pemer

											intah Kab/Kota
c.	Informasi parkir										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota
d.	Informasi jalan berbahaya										Pemerintah Pusat/Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota
e.	Pemantauan informasi cuaca di jalan										Pemerintah Pusat/Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota, BMKG
f.	Radio petunjuk										Pemerintah Pusat/Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota
4.4.	Sistem Transportasi Umum Tingkat Lanjut										
a.	Informasi transportasi umum (rute, jadwal, perkiraan keberangkatan dan kedatangan, sinyal prioritas, headway)										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota, BUMN, BUMD
b.	Manajemen lalu lintas angkutan umum										Pemerintah

											Daerah/Pemerintah Kab/Kota, BUMN, BUMD
4.5.	Sistem Pembayaran Elektronik										
a.	Sistem depan (<i>front-end</i>) berupa otorisasi kanal (<i>channel</i>) dan/atau instrumen pembayaran										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota, BUMN, BUMD, Swasta
b.	Sistem tengah (<i>middle-end</i>) berupa pemilahan dan/atau kliring										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota, BUMN, BUMD, Swasta
c.	Sistem belakang (<i>back-end</i>) berupa proses penyelesaian akhir (<i>settlement</i>)										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota, BUMN, BUMD, Swasta
4.6.	Sistem Manajemen Parkir Tingkat Lanjut										
a.	Pemantauan parkir kendaraan di dalam ruang milik jalan										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota
b.	Pemantauan dan/atau pengelolaan parkir kendaraan di luar ruang milik jalan										Pemerintah Daerah/Pemerintah Kab/Kota

5.	PERWUJUDAN TRANSPORTASI BERKELANJUTAN DAN RAMAH LINGKUNGAN										
5.1.	Pengembangan infrastruktur transportasi hijau dan rendah emisi										Pemerintah Pusat/ Pemerintah Daerah/ Pemerintah Kab/Kota, BUMN, BUMD, Swasta
5.2.	Peningkatan fasilitas bagi pejalan kaki dan kendaraan tidak bermotor										Pemerintah Pusat/ Pemerintah Daerah/ Pemerintah Kab/Kota, BUMN, BUMD, Swasta
5.3.	Kampanye kesadaran untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi										Pemerintah Pusat/ Pemerintah Daerah/ Pemerintah Kab/Kota, BUMN, BUMD, Swasta

BAB IV MANAJEMEN KESELAMATAN TRANSPORTASI

Manajemen keselamatan dan keamanan transportasi diperlukan yang bertujuan untuk:

A. Meningkatkan keselamatan transportasi:

1. Mewujudkan tingkat keselamatan transportasi yang tinggi.
 - a. Penemukenalan potensi permasalahan keselamatan dan penyebabnya dilakukan dengan cara memperbaiki terus menerus sistem pelaporan yang menyangkut keakurasian data maupun informasi yang berkaitan dengan gejala kecenderungan penyimpangan.
 - b. Melakukan tinjau ulang (safety audit) untuk setiap desain baru sarana transportasi dalam usaha mendeteksi kemungkinan adanya permasalahan mengenai keselamatan, dan melakukan studi khusus untuk fasilitas dan sarana yang sudah ada apabila terjadi masalah yang dianggap serius mengenai keselamatan dan kecelakaan.
 - c. Mendorong pemerintah, lembaga penegak hukum dan sektor swasta melakukan koordinasi dan mengalokasikan lebih besar sumber dananya untuk bidang keselamatan, termasuk kesadaran masyarakat, penegak hukum dan pelatihan tenaga kerja sektor pemerintah dan swasta yang terkait dengan peningkatan keselamatan.
 - d. Penyelenggaraan transportasi harus memenuhi persyaratan kelaikan, keselamatan, keamanan dan tata tertib lalu lintas dengan memperhatikan peraturan perundangan dan konvensi-konvensi internasional yang berlaku dan yang telah diratifikasi.
 - e. Mengupayakan secara maksimal peningkatan kesadaran masyarakat dan awak kendaraan, menyeleksi dan menguji awak serta menegakkan hukum bagi pelanggarnya.
 - f. Mengurangi risiko kecelakaan bagi tenaga kerja di sektor transportasi.

- g. Meningkatkan liputan, kuantitas dan kualitas data/informasi meteorologi dan geofisika khususnya untuk kegiatan pelayaran dan penerbangan.
 - h. Meningkatkan kemampuan pencarian dan penyelamatan kecelakaan pelayaran dan penerbangan.
 - i. Setiap penyedia jasa (operator) transportasi diwajibkan menutup asuransi untuk menanggung risiko keselamatan penumpang dan barang yang diangkut.
 - j. Meningkatkan pemberdayaan fungsi jembatan timbang sebagai alat pengendali muatan berlebih yang dapat berakibat pada kerusakan jalan dan keselamatan lalu lintas.
2. Meningkatnya Keselamatan Transportasi Barang Berbahaya dan Beracun (B3)
- a. Penemukenalan permasalahan keselamatan yang potensial dengan cara melakukan pengumpulan data keselamatan secara berkesinambungan beserta analisisnya mengenai barang yang diangkut oleh seluruh moda transportasi secara teratur.
 - b. Mengembangkan regulasi, menegakkan hukum mengenai barang berbahaya dan beracun secara efektif dalam kaitannya dengan bahan, teknologi dan risiko keselamatan bagi seluruh moda transportasi.
 - c. Mengembangkan kebutuhan pendidikan dan pelatihan penanganan barang berbahaya dan beracun dalam sistem transportasi, meliputi kepatuhan terhadap peraturan, kesadaran, penghindaran dan pengurangan bahaya.
 - d. Mengimplementasikan standar dan konvensi internasional untuk penanganan barang berbahaya dan beracun melalui berbagai moda transportasi secara optimal dan konsisten dengan aturan keselamatan, dalam rangka memberi kemudahan pada perdagangan nasional dan internasional dan mempertahankan tingkat kompetisi barang di pasaran dunia.

B. Meningkatkan keamanan transportasi:

1. Meningkatkan keamanan transportasi dalam mendukung keamanan wilayah.
 - a. Merencanakan seluruh fasilitas transportasi sejauh mungkin sesuai dan dapat digunakan untuk mendukung penyelenggaraan keamanan wilayah.
 - b. Melakukan kerja sama untuk menemukenali dan mempersiapkan kebutuhan transportasi dalam hal terjadinya bencana alam dan kecelakaan lainnya.
2. Meningkatkan keamanan transportasi dalam mendukung pemberantasan obat terlarang.
 - a. Meningkatkan kemampuan pencegahan masuknya obat terlarang melalui simpul-simpul transportasi.
 - b. Melakukan koordinasi untuk mencegah pergerakan obat terlarang di dalam wilayah.
3. Meningkatkan keamanan transportasi untuk mencegah terorisme.
 - a. Menerapkan alat deteksi bahan peledak generasi baru yang peka untuk mendeteksi dan menggagalkan aksi terorisme khususnya pada simpul-simpul transportasi.
 - b. Melakukan kerja sama guna menganalisis dan memperbaiki fasilitas keamanan terhadap aksi teroris, pembajak dan kriminal lainnya.
 - c. Menerapkan standar dan konvensi internasional untuk meningkatkan keamanan transportasi wilayah.

BAB V

SISTEM INFORMASI TRANSPORTASI

Untuk mendukung keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran transportasi diselenggarakan sistem informasi yang terpadu. Penyelenggaraan Sistem Informasi Transportasi dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah sesuai peraturan perundang-undangan.

Sistem Informasi Transportasi meliputi penyediaan data dan informasi tentang prasarana, sarana dan pengelolaan Transportasi, serta digunakan untuk kegiatan perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan serta operasional transportasi yang meliputi:

- a. bidang penyelenggaraan prasarana;
- b. bidang penyelenggaraan sarana;
- c. bidang penyelenggaraan angkutan

Data dan informasi harus dapat diakses dan digunakan oleh masyarakat.

BAB VI PENUTUP

Penyelenggaraan transportasi wilayah diperlukan untuk mewujudkan transportasi yang dapat menunjang, menggerakkan, dan mendorong pusat kegiatan guna produktivitas dan daya saing daerah dan mewujudkan Transportasi yang andal, efektif, efisien, terpadu, aman, selamat, tertib, lancar, harmonis, ekonomis, ramah lingkungan, dan hemat energi sesuai dengan kedudukan Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY). Hal ini sesuai dengan visi pembangunan dan pengembangan Transportasi Daerah yaitu menciptakan mobilitas berkelanjutan di seluruh wilayah.

Mobilitas berkelanjutan di DIY menjadi elemen kunci dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pariwisata, serta kesejahteraan masyarakat. Sebagai pusat budaya dan pendidikan yang terus berkembang, sistem transportasi di DIY harus mampu mengakomodasi kebutuhan mobilitas yang andal, efisien, dan ramah lingkungan, sejalan dengan konsep transportasi berkelanjutan yang menyeimbangkan aspek sosial, ekonomi, dan lingkungan.

Keberhasilan visi mobilitas berkelanjutan di DIY akan bergantung pada sinergi antara pemerintah, masyarakat, dan sektor swasta dalam mewujudkan kota yang lebih hijau, inklusif, dan berdaya saing tinggi. Melalui pendekatan ini, DIY dapat menjadi model percontohan bagi daerah lain di Indonesia dalam pembangunan transportasi berkelanjutan yang terintegrasi dan berpihak pada masa depan.

GUBERNUR
DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA,

ttd.

HAMENGKU BUWONO X

