

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

2.1.1 Penelitian Terdahulu

Aldy dan Rijal, (2013) melakukan penelitian tentang Identifikasi Penataan Reklame di Kota Medan. Maraknya reklame luar ruang di Kota Medan menunjukkan tingginya minat pelaku bisnis reklame yang terjun dalam bentuk industri kreatif yang disebabkan tingginya permintaan pasar yang ingin mempromosikan produk melalui media promosi reklame. Hal ini disebabkan jenis media ini sangat efektif dan efisien dalam menyampaikan pesan produk yang akan disampaikan kepada konsumen potensial yang tidak memiliki banyak kesempatan memanfaatkan media promosi lainnya. Identifikasi ini menitikberatkan pada koridor yang menuju inti kota (lapangan Merdeka) dengan memperhatikan beberapa kriteria seperti kawasan jalan protokol, kawasan bersejarah, kawasan komersial dan bisnis, kawasan perumahan dan kawasan pemerintahan. Tujuan dilakukannya kajian ini adalah menetapkan kawasan penyebaran peletakan reklame.

Irawan, (2012) melakukan penelitian mengenai Permasalahan Dan Solusi Konstruksi Baliho Di Banjarmasin. Hampir seluruh jalan di Kota Banjarmasin banyak sekali dipasang baliho-baliho yang digunakan untuk mengiklankan dan mempromosikan suatu produk. Bahkan juga digunakan untuk kampanye suatu partai politik dan kandidat kepala daerah. Baliho yang terpasang dengan bermacam-macam bentuk, model dan ukuran. Terkadang pemilik dan pihak yang terkait pada saat memasang baliho, hanya melihat dari segi keindahan tata kota dan artistik model baliho. Tetapi tidak memperhatikan dari segi kekuatan dan keamanan pengguna jalan di sekitar baliho tersebut. Baliho yang ada dengan berbagai macam ukuran, dari ukuran kecil hingga terdapat baliho dengan ukuran besar yang dipasang melintang di jalan, yang biasa disebut bando, tetapi pada penelitian ini hanya meninjau perhitungan baliho dari ukuran 4x6 m sampai ukuran terbesar yaitu bando. Hal ini yang menjadi tujuan dari penelitian ini, yaitu meninjau konstruksi baliho yang ada di Kota Banjarmasin dari segi keamanan,

baik dari ukuran rangka dan tiang. Dari hasil tinjauan tersebut, akan dihasilkan koreksi hasil perhitungan terhadap konstruksi baliho. Apabila setelah dilakukan perhitungan ternyata konstruksi baliho tersebut tidak aman, maka akan dikeluarkan suatu rekomendasi perbaikan. Perbaikan yang dilakukan tidak harus di bongkar atau diganti konstruksi yang baru, tetapi tergantung dari hasil pengecekan terhadap tegangan yang terjadi pada konstruksi baliho tersebut. Perbaikan dilakukan dengan berbagai macam pilihan, bisa perkuatan rangka dengan penambahan profil yang baru atau perkuatan penambahan tiang di sekitar tiang eksisting. Dengan perkuatan tersebut, konstruksi menjadi lebih kaku dan tegangan yang terjadi lebih kecil dari tegangan ijin. Sehingga penggunaan jalan di sekitar dan yang melintas di bawah baliho akan menjadi aman dan nyaman.

Setiawan, (2009) melakukan penelitian tentang Kajian Faktor Nilai Strategis Lokasi Dalam Penempatan Reklame Di Kota Palu. Dalam Undang-Undang No. 34 Tahun 2000, reklame merupakan objek pajak dan merupakan potensi PAD. Hal ini dapat dilihat dari perolehan restribusi dan pajak yang dihasilkan dari sektor reklame ini sangat tinggi dibanding dengan objek lainnya. Namun demikian hingga saat ini, Pemerintah Kota Palu belum menetapkan faktor dan kriteria nilai strategis lokasi pemasangan reklame. Oleh karena itu nilai strategis lokasi pemasangan reklame pada berbagai kawasan di Kota Palu belum dapat dihitung. Tujuan dari studi ini adalah mengiden tifikasi tingkat kepentingan dari masing-masing faktor dan kriteria nilai strategis lokasi sebagai salah satu dasar menghitung nilai sewa reklame dalam upaya meningkatkan PAD Kota Palu di sektor reklame. Penetapan kategorisasi prioritas atas faktor ini dilakukan dengan kajian literatur dan penyebaran kuesioner untuk mengetahui persepsi para akademisi, pemerintah dan penyelenggara dalam menentukan faktor nilai strategis lokasi dalam penempatan reklame. Hasil yang diperoleh menggambarkan bahwa tingkat kepentingan masing-masing faktor memperlihatkan bahwa klasifikasi jalan merupakan prioritas utama dalam tingkat kepentingan nilai strategis lokasi pemasangan reklame, urutan berikutnya adalah sudut pandang, ketinggian dan guna lahan.

Juniarko dkk. (2010) melakukan penelitian tentang Penataan Reklame Pada Koridor Jalan Utama Kota Mataram. Reklame ruang luar merupakan media

dengan berbagai macam bentuk dan corak yang banyak digunakan untuk tujuan komersial. Keberadaan reklame ruang luar di Kota Mataram muncul sebagai dampak aktivitas perekonomian yang menuntut kemudahan penyampaian informasi kepada masyarakat luas. Identifikasi terhadap keberadaan reklame ruang luar di koridor jalan utama kota bertujuan untuk mengetahui kesesuaian kondisi eksisting reklame terpasang dengan karakteristik koridor jalan (streetscape) yang meliputi, penempatan reklame, ukuran, pencahayaan dan bentuk konstruksi reklame. Metode yang digunakan adalah analisis deskriptif-evaluatif dengan menggambarkan kondisi eksisting reklame terpasang dan menilai apakah kondisi eksisting reklame terpasang telah sesuai dengan kebijakan dan standar penataan reklame. Hasil evaluasi diperkuat dengan analisis penilaian pihak-pihak terkait penyelenggaraan reklame dengan metode Importance Performance Analysis (IPA) meliputi aspek keefektifan dalam penyampaian informasi, keindahan dan keamanan pemasangan. Hasil menunjukkan bahwa penyelenggaraan reklame belum sepenuhnya sesuai dengan prinsip dasar penataan reklame terutama terkait penempatan dan konstruksi pemasangan. Hal ini juga terlihat dari tidak adanya keserasian pemasangan reklame dengan elemen fisik koridor jalan (penggunaan lahan, sirkulasi, kondisi bangunan, ruang terbuka dan jalur pedestrian). Dengan demikian, penataan reklame kemudian dikelompokkan menjadi beberapa tema sesuai dengan kesamaan karakter elemen-elemen pendukung koridor jalan, yaitu boulevard corridor, gateway commercial corridor, highway commercial corridor, parkway corridor, dan residenway corridor.

Amanda, (2010) melakukan penelitian tentang Estetika Baliho Iklan Calon Legislatif Pada Pemilu Legislatif 2009. Komunikasi politik dapat digunakan dalam banyak bentuk. Salah satunya politik bentuk komunikasi menggunakan billboard. Seperti yang bisa dilihat dalam Pemilihan Legislatif di Indonesia pada tahun 2009. Banyak kandidat pemilihan legislatif menggunakan billboard keberkomunikasi dengan orang-orang. Komunikasi politik semacam ini juga digunakan dalam Bali. Tetapi ada keunikan dalam komunikasi politik di Bali. Dikenal dengan itu seni, billboard di Bali mengandung nilai seni dan estetika. Sayangnya Calon sering melupakan billboard itu seperti cermin diri mereka sendiri. Esai ini mencoba untuk menggambarkan apa fungsi dari papan iklan

sampai menemukan apa tujuannya di belakang billboard terutama dari sisi estetika di Bali.

Harsono dkk. (2013) melakukan penelitian berjudul **Identifikasi Kenyamanan Pejalan Kaki Di City Walk Jalan Slamet Riyadi Surakarta**. Pedestrian adalah jalur bagi para pejalan kaki ataupun kursi roda bagi kelompok pengguna berkebutuhan khusus, yang dirancang berdasarkan kebutuhan orang untuk bergerak aman, nyaman dan tak terhalang, termasuk jalur City Walk di Jalan Slamet Riyadi Surakarta. Penelitian ini bermaksud mengkaji ulang apakah City Walk di Jalan Slamet Riyadi Surakarta sudah memenuhi standar kenyamanan bagi penggunanya, termasuk penyandang cacat dan lansia, serta standar aksesibilitas pada fasilitas-fasilitasnya. Penelitian ini mencoba mengidentifikasi faktor kenyamanan yang ada di City Walk. Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif dengan mengemukakan fakta-fakta yang ada di lapangan, kemudian dibandingkan dengan standar aksesibilitas. Hasil riset menunjukkan bahwa secara umum jalur City Walk di Jalan Slamet Riyadi Surakarta memiliki fasilitas-fasilitas utama yang sudah memenuhi standar, seperti lebar pedestrian, kondisi tempat duduk dan vegetasi. Hanya terdapat kekurangan pada kondisi kebersihan dan ketersediaan rambu-rambu bagi kelompok pengguna berkebutuhan khusus. Gangguan terbesar yang dirasakan pengguna bersumber dari keberadaan parkir liar dan Pedagang Kaki Lima (PKL).

Widodo, (2013) melakukan penelitian yang berjudul **Studi Tentang Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar Di Jalan Protokol Kota Semarang** Tujuan Penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana kondisi yang menunjang rasa kenyamanan, kemudahan serta keselamatan (keamanan) penggunaan jalur trotoar oleh para pejalan kaki di dalam Kota Semarang, khususnya di Jalan Pandanaran Semarang. Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah melalui teknik dokumentasi, angket atau kuesioner, dan teknik wawancara (interview). Adapun populasi yang diambil dalam penelitian ini adalah orang-orang (para pengguna jalur trotoar) yang melintas atau menempuh perjalanan dengan berjalan kaki di sepanjang Jalan Pandanaran Semarang. Analisa uji coba yang digunakan adalah teknik analisa yang digunakan untuk mengukur validitas item yakni dipakai rumus korelasi

product moment dan rumus Alpha Cronbach. Harga r_{xy} yang diperoleh dari perhitungan dikonsultasikan dengan harga r pada tabel *product moment* dengan $\alpha = 5\%$. Soal dikatakan valid apabila harga $r_{xy} > r$ tabel, maka item angket dianggap valid. Untuk menguji reliabilitas angket penelitian, maka peneliti menggunakan teknik analisa alpha. Dari hasil perhitungan uji coba instrumen penelitian, diperoleh harga reliabilitas butir atau $r = 0,844$ dengan $N = 20$, sedangkan r tabel = $0,444$ pada taraf signifikansi 5% . Karena $r > r$ tabel ($0,844 > 0,444$), maka butir soal tersebut dinyatakan reliabel.

Marsaid dkk. (2013) melakukan penelitian tentang Faktor Yang Berhubungan Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah Polres Kabupaten Malang. Peningkatan jumlah sepeda motor di Kabupaten Malang berdampak pada peningkatan jumlah kecelakaan. Penyebab kecelakaan lalu lintas sepeda motor disebabkan oleh faktor pengendara, kendaraan dan lingkungan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di wilayah Polres Kabupaten Malang. Penelitian ini termasuk observasional analitik menggunakan desain *Cross Sectional* dengan *sample* 263 responden dan analisis data *Regresi Logistik*. Hasil penelitian menunjukkan terdapat hubungan yang bermakna antara faktor manusia dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor yang meliputi faktor lengah ($p=0,000$), mengantuk ($p=0,017$), mabuk ($p=0,044$), lelah ($p=0,004$), tidak terampil ($p=0,000$), tidak tertib ($p=0,000$) dan kecepatan tinggi ($p=0,000$). Faktor kendaraan tidak ada hubungan yang bermakna dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor. Faktor lingkungan fisik menunjukkan ada hubungan yang bermakna dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor yang meliputi faktor jalan menikung ($p=0,028$) dan hujan ($p=0,010$). Sedangkan hasil analisis uji *Regresi Logistik* menunjukkan bahwa faktor yang paling dominan yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pengendara sepeda motor berdasarkan kekuatan hubungannya dari yang terbesar ke yang terkecil yaitu tidak tertib (OR=100,227), kecepatan tinggi (OR=99,570), lelah (OR=81,523), mengantuk (OR=81,371), lengah (OR=14,671), mabuk (OR=10,388), tidak terampil (OR=8,477), lampu kendaraan tidak menyala

(OR=8,252) dan jalan menikung (OR=4,468). Faktor manusia memegang peranan penting dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas sehingga diperlukan suatu kebijakan agar pengendara sepeda motor lebih tertib dan taat pada rambu-rambu lalu lintas pada saat berkendara.

Endroyo, (2006) melakukan penelitian yang berjudul Peranan Manajemen K3 Dalam Pencegahan Kecelakaan Kerja Konstruksi. Satu dari beberapa karakteristik proyek konstruksi yaitu mempunyai resiko yang tinggi terhadap kecelakaan. Dengan semakin banyaknya penggunaan alat-alat kerja yang canggih, walaupun telah dilengkapi dengan sistem keamanan, resiko kecelakaan tetap semakin besar. Selanjutnya sesuai teori Maslow, kebutuhan rasa aman akan muncul setelah kebutuhan tingkat pertama (fisik dan biologis) terpenuhi, sehingga mulai sekarang keselamatan merupakan hal yang harus diusahakan pemenuhannya. Teori lama menganggap bahwa kecelakaan terjadi karena kesalahan pekerja (individual). Sekarang, kecelakaan dianggap akibat dari faktor organisasi dan manajemen yang salah. Sejalan dengan teori-teori terbaru, maka peran manajemen sangat berarti dalam pencegahan kecelakaan. Dalam tulisan ini, peran manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) dibahas dari fungsi-fungsi manajemen, sumber-sumber daya yang digunakan, dan aspek lain yang relevan.

Zulfiar dkk, (2018) melakukan penelitian tentang Kerentanan Bangunan Rumah Cagar Budaya Terhadap Gempa di Yogyakarta. Yogyakarta merupakan salah satu provinsi di Indonesia yang memiliki tingkat risiko bencana gempa yang tinggi. Jenis bangunan yang memiliki tingkat resiko tinggi yaitu rumah hunian cagar budaya yang memiliki nilai sejarah yang banyak terdapat di Yogyakarta, salah satunya bangunan yang terletak di daerah nDalem Pujokusuman, jalan Brigjen Katamso Yogyakarta. Bangunan cagar budaya umumnya telah melebihi usia pakai dan diindikasikan tanpa perawatan dan perbaikan memadai sehingga berpotensi rentan terhadap gempa. Tujuan dari penelitian ini adalah melakukan penilaian tingkat kerentanan bangunan rumah hunian cagar budaya terhadap gempa dan mengidentifikasi faktor penyebab kerentanannya gempa dengan menggunakan metode rapid visual screening berdasarkan FEMA P-154 tahun 2015. Hasil kajian menunjukkan bahwa rumah hunian nDalem Pujokusuman

Yogyakarta berada pada daerah rawan gempa dengan tingkat ancaman tinggi dan telah dilakukan renovasi tanpa peran ahli memadai (non-engineered). Rumah tersebut rentan terhadap gempa dan berpotensi roboh sebesar 63% dari seluruh bangunan jika terjadi gempa bumi. Faktor yang menyebabkan bangunan rentan terhadap gempa adalah pada tipe bangunan dengan system konstruksi tidak sesuai, bentuk denah tidak sesuai, adanya spit level ketidak teraturan vertical, detailing belum mengacu pada pembangunan atau code yang berlaku, perawatan dan perbaikan bangunan tidak standar.

2.2. Dasar Teori

Dalam sub bab ini akan dipaparkan beberapa dasar teori yang dapat mendukung berlangsungnya penelitian ini diantaranya adalah sebagai berikut :

2.2.1. Tipe -Tipe Jalan

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 34 tahun 2006 tentang jalan dijelaskan bahwa tipe-tipe jalan meliputi jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kotamadya, dan jalan khusus.

a. Jalan Nasional

Yang termasuk kelompok jalan nasional adalah jalan arteri primer, jalan kolektor primer yang menghubungkan antar ibukota propinsi, dan jalan lain yang mempunyai nilai strategis terhadap kepentingan nasional. Penetapan status suatu jalan sebagai jalan nasional dilakukan dengan Keputusan Menteri.

b. Jalan Provinsi

Yang termasuk kelompok jalan propinsi adalah jalan kolektor primer yang menghubungkan Ibukota Propinsi dengan Ibu kota Kabupaten/Kotamadya. Jalan kolektor primer yang menghubungkan antar Ibukota Kabupaten/ Kotamadya. Jalan lain yang mempunyai kepentingan strategis terhadap kepentingan propinsi. iv. Jalan dalam Daerah Khusus Ibukota Jakarta yang tidak termasuk jalan nasional. Penetapan status suatu jalan sebagai jalan propinsi dilakukan dengan Keputusan Menteri Dalam Negeri atas usul Pemerintah Daerah Tingkat I yang bersangkutan, dengan memperhatikan pendapat Menteri.

c. Jalan Kabupaten

Yang termasuk kelompok jalan kabupaten adalah Jalan kolektor primer yang tidak termasuk jalan nasional dan jalan propinsi. Jalan lokal primer jalan sekunder dan jalan lain yang tidak termasuk dalam kelompok jalan nasional, jalan propinsi dan jalan kotamadya. Penetapan status suatu jalan sebagai jalan kabupaten dilakukan dengan Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I, atas usul Pemerintah Daerah Tingkat II yang bersangkutan.

d. Jalan Kotamadya

Yang termasuk kelompok jalan Kotamadya adalah jaringan jalan sekunder di dalam kotamadya. Penetapan status suatu ruas jalan arteri sekunder dan atau ruas jalan kolektor sekunder sebagai jalan kotamadya dilakukan dengan keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I atas usul Pemerintah Daerah Kotamadya yang bersangkutan. Penetapan status suatu ruas jalan lokal sekunder sebagai jalan Kotamadya dilakukan dengan Keputusan Walikotamadya Daerah Tingkat II yang bersangkutan.

e. Jalan Khusus

Yang termasuk kelompok jalan khusus adalah jalan yang dibangun dan dipelihara oleh instansi/badan hukum/perorangan untuk melayani kepentingan masing-masing. Penetapan status suatu ruas jalan khusus dilakukan oleh instansi/badan hukum/perorangan yang memiliki ruas jalan khusus tersebut dengan memperhatikan pedoman yang ditetapkan oleh Menteri Pekerjaan Umum.

2.2.2 Bagian-Bagian Jalan

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang jalan dijelaskan bahwa bagian-bagian jalan meliputi ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan.



Gambar 2.1 Bagian-bagian jalan

Ruang manfaat jalan meliputi badan jalan, saluran tepi jalan, dan ambang pengamanannya. Ruang manfaat jalan merupakan ruang sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar, tinggi, dan kedalaman tertentu yang ditetapkan oleh penyelenggara jalan yang bersangkutan berdasarkan pedoman yang ditetapkan oleh Menteri. Ruang manfaat jalan hanya diperuntukkan bagi median, perkerasan jalan, jalur pemisah, bahu jalan, saluran tepi jalan, trotoar, lereng, ambang pengaman, timbunan dan galian, gorong-gorong, perlengkapan jalan, dan bangunan pelengkap lainnya.

Ruang milik jalan terdiri dari ruang manfaat jalan dan sejalar tanah tertentu di luar ruang manfaat jalan. Ruang milik jalan merupakan ruang sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar, kedalaman, dan tinggi tertentu. Ruang milik jalan diperuntukkan bagi ruang manfaat jalan, pelebaran jalan, dan penambahan jalur lalu lintas di masa akan datang serta kebutuhan ruangan untuk pengamanan jalan. Ruang milik jalan diberi tanda batas ruang milik jalan yang ditetapkan oleh penyelenggara jalan. Ruang milik jalan paling sedikit memiliki lebar sebagai berikut:

- a. Jalan Bebas Hambatan 30 (tiga puluh) meter;
- b. Jalan Raya 25 (dua puluh lima) meter;
- c. Jalan Sedang 15 (lima belas) meter; dan
- d. Jalan Kecil 11 (sebelas) meter.

Ruang pengawasan jalan merupakan ruang tertentu di luar ruang milik jalan yang penggunaannya ada di bawah pengawasan penyelenggara jalan. Ruang pengawasan jalan diperuntukkan bagi pandangan bebas pengemudi dan pengamanan konstruksi jalan serta pengamanan fungsi jalan. Ruang pengawasan jalan merupakan ruang sepanjang jalan di luar ruang milik jalan yang dibatasi oleh lebar dan tinggi tertentu. Dalam hal ruang milik jalan tidak cukup luas, lebar ruang pengawasan jalan ditentukan dari tepi badan jalan paling sedikit dengan ukuran sebagai berikut:

- a. Jalan Arteri Primer 15 (lima belas) meter;
- b. Jalan Kolektor Primer 10 (sepuluh) meter;
- c. Jalan Lokal Primer 7 (tujuh) meter;
- d. Jalan Lingkungan Primer 5 (lima) meter;
- e. Jalan Arteri Sekunder 15 (lima belas) meter;
- f. Jalan Kolektor Sekunder 5 (lima) meter;
- g. Jalan Lokal Sekunder 3 (tiga) meter;

2.2.3. Konstruksi Bangunan

Menurut Undang-undang Nomer 28 tahun 2002 tentang bangunan gedung dijelaskan bangunan gedung adalah wujud fisik hasil pekerjaan konstruksi yang menyatu dengan tempat kedudukannya, sebagian atau seluruhnya berada di atas dan/atau di dalam tanah dan/atau air, yang berfungsi sebagai tempat manusia melakukan kegiatannya, baik untuk hunian atau tempat tinggal, kegiatan keagamaan, kegiatan usaha, kegiatan sosial, budaya, maupun kegiatan khusus.

Penyelenggaraan bangunan gedung adalah kegiatan pembangunan yang meliputi proses perencanaan teknis dan pelaksanaan konstruksi, serta kegiatan pemanfaatan, pelestarian, dan pem-bongkaran.

2.2.4. Manajemen Resiko

Manajemen risiko merupakan Pendekatan yang dilakukan terhadap risiko yaitu dengan memahami, mengidentifikasi dan mengevaluasi risiko suatu proyek. Kemudian mempertimbangkan apa yang akan dilakukan terhadap dampak yang ditimbulkan dan kemungkinan pengalihan risiko kepada pihak lain atau mengurangi risiko yang terjadi. Manajemen risiko adalah semua rangkaian

kegiatan yang berhubungan dengan risiko yaitu perencanaan (planning), penilaian (assessment), penanganan (handling) dan pemantauan (monitoring) risiko (Kerzner, 2001).

Tujuan dari manajemen risiko adalah untuk mengenali risiko dalam sebuah proyek dan mengembangkan strategi untuk mengurangi atau bahkan menghindarinya, dilain sisi juga harus dicari cara untuk memaksimalkan peluang yang ada (Wideman, 1992).

1.2.5. Konstruksi Baliho

Menurut Peraturan Bupati Sleman Nomor 53 Tahun 2015 reklame dibagi menjadi 11 jenis yaitu :

1. Reklame papan/billboard adalah reklame yang berbentuk bidang datar atau lengkung, berisi gambar dan/atau tulisan statis, dengan bahan terbuat dari kayu, logam, fiber glas/kaca, plastik dan bahan lain yang sejenis sesuai perkembangan zaman, baik menggunakan lampu atau tidak menggunakan lampu, yang pemasangannya berdiri sendiri, atau menempel bangunan, dengan konstruksi tetap dan bersifat permanen, termasuk didalamnya adalah wall dynamic, trivision dan running text.
2. Reklame videotron/megatron adalah reklame yang berbentuk bidang datar atau lengkung, berisi gambar dan/atau tulisan bergerak/hidup/visual baik dengan atau tanpa audio, dengan konstruksi layar berupa LCD, LED dan sejenisnya yang pemasangannya berdiri sendiri, atau menempel bangunan, dengan konstruksi tetap dan bersifat permanen.
3. Reklame kain adalah reklame yang berbentuk spanduk, umbul-umbul dan bendera dengan bahankain.
4. Reklame vynil/plastik adalah reklame yang berbentuk spanduk, rontek, dengan bahan vynil/plastik dan yang sejenisnya yang pemasangannya berdiri sendiri, atau menempel bangunan dengan konstruksi sementara dan bersifat semi permanen.
5. Reklamemelekat/stiker adalah reklame yang berbentuk bidang datar atau lengkung, dengan bahan kertas, plastik/vynil, logam yang pemasangannya dengan cara ditempelkan pada bangunan menggunakan lem dan bersifat semi permanen.

6. Reklame selebaran adalah reklame yang berbentuk lembaran dengan bahan kertas, plastik/vinyl dan sejenisnya yang pemasangannya dengan cara disebarluaskan/ dibagikan secara langsung kepada orang dan bersifat tidak permanen.
7. Reklame berjalan, termasuk pada kendaraan adalah reklame yang berbentuk bidang datar dan/atau lengkung dengan bahan terbuat dari kayu, logam, fiber glas/kaca, plastik dan bahan lain sejenis sesuai perkembangan zaman, yang pemasangannya pada kendaraan yang berjalan atau pejalan kaki dan bersifat berpindah-pindah tempat.
8. Reklame udara adalah reklame yang melayang di udara, dengan bahan plastik, karet, kain, kertas dan sejenisnya sesuai perkembangan zaman, yang pemasangannya berdiri sendiri, dikaitkan pada bangunan atau pesawat udara dan bersifat semi permanen.
9. Reklame apung adalah reklame yang mengapung di atas air dengan bahan terbuat dari kayu, logam, fiber glas/kaca, plastik dan bahan lain sejenisnya sesuai perkembangan zaman.
10. Reklame suara adalah reklame yang berbentuk penyiaran atau ucapan, dengan alat audio elektronik, yang bersifat semi permanen. Reklame peragaan adalah reklame yang berbentuk pertunjukan, dengan bahan tertentu, yang penyelenggaraannya dengan dibawa, diperagakan, atau dikenakan dan bersifat semi permanen.
11. Reklame cahaya/film/slide adalah reklame yang berbentuk penayangan pada bidang datar atau lengkung, berisi gambar dan atau tulisan statis/dinamis dengan atau tanpa audio yang dipancarkan oleh proyektor.

Bentuk reklame yang dapat diselenggarakan di Zona Penyelenggaraan

Reklame dibedakan berdasarkan posisi terhadap jalan; posisi panjang dan lebar bidang; sudut pandang; dan ukuran. Bentuk reklame berdasarkan posisi terhadap jalan adalah membujur/searah jalan; dan melintang atau memotong jalan. Bentuk reklame berdasarkan posisi panjang dan lebar adalah vertikal; dan horisontal. Bentuk reklame berdasarkan sudut pandang adalah satu muka/sisi; dua muka/sisi; dan lebih dari 2 (dua) muka/sisi. Bentuk reklame berdasarkan ukuran adalah besar apabila ukuran $24 \text{ m}^2 - 32 \text{ m}^2$; sedang apabila ukuran $12 \text{ m}^2 \leq 24$

m²; dan kecil apabila ukuran < 12 m². Khusus untuk ukuran reklame cahaya disesuaikan dengan keluasan media yang dipergunakan. Jumlah reklame besar pada setiap sudut simpang paling banyak diselenggarakan 1 (satu) titik reklame. Khusus reklame yang menempel pada bangunan, paling besar 40% (empat puluh persen) dari keluasan *facade*. Bangunan cagar budaya dilarang digunakan sebagai media reklame, kecuali reklame usaha/profesi dengan ketentuan paling besar 10% (sepuluh persen) dari keluasan *facade* dan ketinggian paling tinggi 1,5 m (satu koma lima meter); dan/atau reklme cahaya.

Penempatan reklame dapat dilakukan pada tanah persil orang pribadi atau badan usaha yang meliputi di halaman; menempel di bangunan gedung bagian depan dan/atau samping; di atas bangunan gedung; atau di dalam bangunan gedung. Tanah persil Pemerintah dan/atau Fasilitas umum yang meliputi tiang penerangan jalan umum; halte bus; jembatan penyeberangan; pasar/terminal/taman pintar/tempat khusus parkir; gapura; tugu jam; pos polisi; penunjuk peta kota; atau instansi pemerintah.

Reklame dilarang diselenggarakan pada trotoar pada devider atau median jalan; pada taman jalur hijau; pada taman kota kecuali reklame insidental; pada pergola; pada sekolah kecuali reklame insidental; pada jembatan kecuali jembatan penyeberangan orang; dalam bentuk wall painting; berupa portal atau jenis konstruksi lainnya yang memotong badan jalan, yang khusus dimaksudkan untuk penyelenggaraan reklame; dalam bentuk kain kecuali jenis reklame spanduk, umbul-umbul dan bendera; dalam bentuk reklame besar jenis papan atau *billboard front light*; dan menempel pada pohon, tiang listrik, tiang telepon dan rambu lalu-lintas.

Reklame wajib ditempatkan di luar bahu jalan atau trotoar dengan jarak paling rendah 1 m (satu meter) dari tepi paling luar bahu jalan atau trotoar. Dalam hal tidak terdapat ruang di luar bahu jalan, trotoar, atau jalur lalu lintas, reklame dapat ditempatkan di sisi terluar ruang milik jalan.