



Pemerintah Kota Samarinda
Dinas Perhubungan

NASKAH AKADEMIK RANPERDA

Penyusunan Naskah Akademik Peraturan Daerah (PERDA) Penyelenggaraan Transportasi Kota Samarinda

TAHUN ANGGARAN 2024



KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Kuasa, atas selesainya disusun **Laporan Akhir** untuk kegiatan Penyusunan Naskah Akademik Peraturan Daerah (PERDA) Penyelenggaraan Transportasi Kota Samarinda Tahun 2024.

Laporan Akhir Naskah Akademik Peraturan Daerah (PERDA) Penyelenggaraan Transportasi Kota Samarinda adalah keseriusan yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Samarinda melalui Dinas Perhubungan Kota Samarinda dalam mewujudkan penyelenggaraan transportasi yang terarah, terpadu, aman, nyaman, efektif dan efisien dimasa mendatang. Naskah Akademis Peraturan Daerah (PERDA) Penyelenggaraan Transportasi Kota Samarinda menjadi landasan dalam penyediaan peraturan di sector perhubungan berupa Rancangan Peraturan Daerah untuk kemudian diproses menjadi Peraturan Daerah (Perda). Dokumen Naskah Akademik ini disusun berdasarkan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan.

Dengan selesainya **Laporan Akhir** ini, penyusun mengucapkan banyak terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu, baik dari Dinas Perhubungan Kota Samarinda, *Tim Adhoc Daerah*, dan bantuan pihak-pihak lainnya sehingga laporan ini selesai tepat pada waktunya.

Samarinda, Desember 2024

Tim Penyusun



DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR TABEL.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
BAGIAN I PENDAHULUAN	I - 1
1.1. LATAR BELAKANG.....	I - 1
1.2. IDENTIFIKASI MASALAH	I - 6
1.3. MAKSUD DAN TUJUAN	I - 10
1.4. SASARAN.....	I - 10
1.5. LINGKUP KEGIATAN	I - 10
1.5.1. Ruang Lingkup Wilayah.....	I - 10
1.5.2. Ruang Lingkup Pekerjaan	I - 10
1.6. METODE KEGIATAN	I - 12
1.6.1. Metode pendekatan	I - 12
1.6.2. Tipe penelitian.....	I - 13
1.6.3. Spesifikasi penelitian	I - 13
1.6.4. Sumber Data	I - 14
1.6.5. Metode Pengumpulan Data	I - 15
1.6.6. Metode Analisa	I - 16
1.6.7. Metode Penyajian Data	I - 16
1.7. DASAR HUKUM.....	I - 17
1.8. SISTEMATIKA	I - 20

BAGIAN II	TINJAUAN KEBIJAKAN.....	II - 1
2.1.	UMUM.....	II - 1
2.2.	KAJIAN TERHADAP ASAS/PRINSIP DALAM PENYUSUNAN NORMA	II-61
2.3.	KAJIAN TERHADAP PRAKTIK PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI DAN PERMASALAHAN YANG DIHADAPI MASYARAKAT DI DAERAH	II-67
2.4.	KAJIAN TERHADAP IMPLIKASI PENERAPAN SISTEM BARU YANG AKAN DIATUR DALAM PERATURAN DAERAH TERHADAP ASPEK KEHIDUPAN MASYARAKAT DAN DAMPAKNYA TERHADAP ASPEK BEBAN KEUANGAN DAERAH.....	II-117

BAGIAN III	TINJAUAN KEBIJAKAN.....	
3.1.	TINJAUAN TERHADAP UNDANG-UNDANG TERKAIT PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI.....	III - 2
3.1.1.	Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	III - 2
3.1.2.	Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan	III - 9
3.1.3.	Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang	III - 13
3.1.4.	Undang Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan ...	III-19
3.2.	TINJAUAN TERHADAP PERATURAN PEMERINTAH (PP) TERKAIT PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI	III-26
3.2.1.	Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	III-26
3.2.2.	Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2011 Tentang Forum Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan	III-31

3.2.3. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	III-35
3.3. PERATURAN MENTERI (PERMEN)	III-42
3.3.1. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : Pm 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan	III-42
3.3.2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 81 Tahun 2011 tentang Standar Pelayanan Minimal Bidang Perhubungan Daerah Provinsi dan Daerah Kabupaten/Kota.....	III-46
3.3.3. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.....	III-48
3.3.4. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 2 Tahun 2013 Tentang Petunjuk Teknis Penerapan Dan Pencapaian Standar pelayanan minimal bidang Perhubungan Daerah Provinsi Dan Daerah Kabupaten/Kota	III-51
3.4. KEPUTUSAN MENTERI (KEPMEN)	III-53
3.4.1. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 49 Tahun 2005 Tentang Sistranas	III-53
3.4.2. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum.....	III-58
3.5. PERATURAN DAERAH.....	III-61
3.5.1. Perda Provinsi Kalimantan Timur Nomor 13 Tahun 2012 Tentang Tataran Transportasi Wilayah (Tatrawil) Provinsi Kalimantan Timur.....	III-61
3.5.2. Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor : 07 Tahun 2001 Tentang Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor Dalam Daerah Kota Samarinda	III-65
3.5.3. Peraturan Wali Kota Samarinda Nomor 49 Tahun 2023 Tentang Kawasan Tertib Lalu Lintas Di Kota Samarinda	III-68
3.6. TINJAUAN TERHADAP PERATURAN PERUNDANG- UNDANGAN TERKAIT PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI ANGKUTAN KERETA API	III-69

3.7. TINJAUAN TERHADAP PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI ANGKUTAN SUNGAI DAN DANAU	III-72
3.8. TINJAUAN TERHADAP PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI UDARA	III-74

BAGIAN IV LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS DAN YURIDIS	IV - 1
4.1. LANDASAN FILOSOFIS	IV - 3
4.2. LANDASAN SOSIOLOGIS	IV-11
4.3. LANDASAN YURIDIS	IV-17

BAGIAN V JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP MATERI PENYUSUNAN PERATURAN DAERAH TENTANG PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI	V - 1
5.1. JANGKAUAN DAN ARAH PENGATURAN.....	V - 1
5.2. DASAR HUKUM	V - 4
5.3. MUATAN RANPERDA PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI	V - 7

BAGIAN VI PENUTUP	VI - 1
6.1. KESIMPULAN.....	VI - 1
6.2. SARAN	VI – 2

DAFTAR PUSTAKA

DRAFT RANPERDA PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI
KOTA SAMARINDA



DAFTAR TABEL

NO. TABEL	URAIAN	Halaman
Tabel 2.1.	Pembagian Urusan Bidang Perhubungan Antar Pemerintahan.....	II - 7
Tabel 2.2.	Penggunaan Lahan di Kota Samarinda	II-74
Tabel 2.3.	Jumlah dan Pertumbuhan Penduduk Kota Samarinda Tahun 2023	II-79
Tabel 2.4.	Distribusi dan Kepadatan Penduduk Kota Samarinda Tahun 2023	II-80
Tabel 2.5.	Jumlah Penduduk menurut Kelompok Umur dan Jenis Kelamin di Kota Samarinda, 2023.	II-82
Tabel 2.6.	Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Berlaku di Kota Samarinda (miliar rupiah) Tahun 2019-2023	II-83
Tabel 2.7.	Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Konstan 2010 Menurut Lapangan Usaha di Kota Samarinda (miliar rupiah), Tahun 2019-2023	II-84
Tabel 2.8.	Persentase Penduduk Menurut Golongan Pengeluaran Per Kapita Sebulan di Kota Samarinda, 2023.....	II-85
Tabel 2.9.	Rata-rata Pengeluaran per Kapita Sebulan Menurut Kelompok Komoditas (rupiah) di Kota Samarinda, 2022 dan 2023	II-86
Tabel 2.10.	Panjang Jalan Menurut Tingkat Kewenangan Pemerintahan di Kota Samarinda (km), 2021–2023.....	II-87
Tabel 2.11.	Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan Jalan di Kota Samarinda (km), 2021–2023	II-88
Tabel 2.12.	Panjang Jalan Menurut Kondisi Jalan di Kota Samarinda (km), 2021–2023.....	II-88

Tabel 2.13.	Inventaris Jaringan Jalan di Kota Samarinda.....	II-89
Tabel 2.14.	Terminal di Kota Samarinda	II-94
Tabel 2.15.	Trayek Angkutan Umum di Kota Samarinda.	II-95
Tabel 2.16.	Kapal Sungai Dan Trayek Yang Melayani Angkutan Sungai Kalimantan Timur.....	II-98
Tabel 2.17.	Dermaga Angkutan Sungai di Kota Samarinda.....	II-101
Tabel 2.18.	Jumlah Penumpang Pesawat Udara di Bandar Udara APT Pranoto Samarinda, 2023	II-101



DAFTAR GAMBAR

NO. GAMBAR	URAIAN	Halaman
Gambar 2.1	Peta Wilayah Administrasi Kota Samarinda	II-73
Gambar 2.2	Peta Lokasi Wisata di Kota Samarinda.....	II-78
Gambar 2.3	Grafik Kepadatan Penduduk Kota Samarinda Tahun 2023	II-73
Gambar 2.4	Peta Jaringan Transportasi Kota Samarinda	II-93
Gambar 2.5	Lokasi Terminal Angkutan Jalan di Kota Samarinda	II-96
Gambar 2.6	Peta Jalur Trayek Angkutan Kota di Kota Samarinda	II-97
Gambar 2.7	Peta Simpul dan Integrasi Transportasi Umum Kota Samarinda	II-114
Gambar 3.1	Diagram Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan (SP3)	III-15



PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

Transportasi adalah sesuatu kegiatan untuk memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dan fasilitas yang digunakan untuk memindahkannya. Perpindahan atau pergerakan manusia merupakan hal yang penting, sedangkan angkutan barang juga penting untuk menunjang kehidupan perekonomian. Perkembangan suatu wilayah dan masyarakat penghuninya merupakan simbiosis yang saling terkait dan saling mempengaruhi. Perubahan, perkembangan, dan pertumbuhan wilayah menuntut penyediaan ruang, sarana dan prasarana baru sehingga sebagai implikasinya terjadi perubahan dan pertumbuhan kebutuhan aksesibilitas transportasi. Perkembangan tersebut menuntut adanya perencanaan transportasi yang cermat dan integral agar dapat melayani kebutuhan aktivitas masyarakat, karena transportasi merupakan proses perpindahan manusia dan atau barang dari satu titik ke titik yang lain dengan menggunakan moda.

Pembangunan di bidang transportasi sebagai pendukung pembangunan sektor lainnya dalam mewujudkan sasaran pembangunan nasional di seluruh wilayah baik di perkotaan maupun di perdesaan. Pembangunan transportasi pada hakekatnya untuk mendukung tercapainya pembangunan

nasional menuju terwujudnya kemakmuran dan kesejahteraan masyarakat sebagaimana diamanahkan dalam Undang Undang Dasar 1945. Transportasi merupakan urat nadi kehidupan berbangsa dan bernegara, yang mempunyai fungsi sebagai penggerak, pendorong dan penunjang pembangunan. Penyelenggaraan transportasi harus dilakukan penanganan secara optimal dan terkoordinasi dalam upaya memperlancar arus lalu lintas yang selamat, aman, tertib dan lancar.

Perencanaan pembangunan bidang transportasi ditujukan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional, daya saing nasional, serta meningkatkan kapasitas distribusi barang dan komoditas antar wilayah. Mencermati dinamika perkembangan yang terjadi, maka perencanaan pembangunan infrastruktur transportasi ke depan tetap memperhatikan lingkungan strategis yang terjadi, baik pada skala lokal, nasional maupun global. Tantangan pembangunan infrastruktur transportasi adalah bagaimana mewujudkan konektivitas suatu wilayah dalam upaya peningkatan kelancaran akses kepada masyarakat pengguna jasa transportasi termasuk pendistribusian barang, baik wilayah secara internal maupun eksternal, sebagai upaya untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dan mewujudkan pembangunan sektor unggulan, antara lain kelautan, pariwisata dan industri.

Pengembangan sistem transportasi kabupaten/kota menerapkan seluruh aspek moda yang ada, baik sarana maupun prasarana yang saling berinteraksi untuk memberikan pelayanan jasa transportasi yang efisien dan efektif baik antar simpul atau kota lokal (SKL) dan dari simpul atau kota lokal ke simpul atau kota wilayah atau sebaliknya. Oleh karenanya pengembangan jaringan transportasi tetap mengacu pada SISTRANAS, TATRANAS dan

TATRAWIL sebagai bagian dari jaringan transportasi wilayah atau daerah.

Sistem transportasi pada prinsipnya adalah bagaimana tatanan sistem transportasi yang berupa jaringan transportasi dapat ditata agar dapat mendukung tata ruang Kota Samarinda dalam transportasi lokal yang membawa konsekuensi pada tingkat keterhubungan secara internal dan eksternal wilayah Kota Samarinda. Jaringan transportasi dalam suatu tatanan sistem adalah perpaduan antara jaringan prasarana yang meliputi ruang lalu lintas (*ways*), terminal serta fasilitas pendukung jaringan dengan sarana transportasi dan jaringan pelayanan sesuai *design year* yang ditentukan.

Transportasi merupakan *derived demand* dan mempunyai ciri tidak mengenal batas wilayah administratif, sehingga tidak bisa dipenggal atas dasar suatu wilayah administrasi tertentu. Untuk itu dalam memandang suatu wilayah, transportasi menempatkan wilayah sebagai sarana untuk mencapai tujuan, atau suatu model untuk memperjari dunia nyata. Dalam pandangan ini (pandangan obyektif) daerah dalam terminologi transportasi adalah suatu metoda klasifikasi, suatu alat untuk memisahkan sifat-sifat areal, dimana satu daerah alamiah (*natural region*) hanyalah permukaan bumi tempat manusia bermukim. Sebagai akibat dari cakupan wilayah Republik Indonesia yang cukup luas disertai dengan kondisi geografis yang melekat pada masing-masing daerah dibutuhkan suatu sistem transportasi wilayah yang terpadu dengan tetap memperhatikan keunggulan komparatif masing-masing daerah.

Oleh karena itu, transportasi merupakan salah satu sektor yang berperan sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan terutama dalam mendukung kegiatan

perekonomian masyarakat dan perkembangan wilayah atau daerah baik itu daerah perdesaan maupun daerah perkotaan. Sistem transportasi yang ada dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk dan sumber daya lainnya yang dapat mendukung terjadinya pertumbuhan ekonomi di suatu daerah. Di samping itu, transportasi juga memiliki peran penting untuk menciptakan peluang kegiatan yang lain, seperti kegiatan perdagangan antar wilayah dan mengurangi perbedaan antar wilayah, sehingga mendorong terjadinya pembangunan antar wilayah. Dengan demikian, penyelenggaraan transportasi dalam konteks pengembangan suatu wilayah dapat menjadi stimulan bagi perkembangan di semua lini atau bidang kehidupan, baik perdagangan, pendidikan, kesehatan, industri maupun sektor-sektor lainnya secara merata di seluruh pelosok wilayah.

Agar penyelenggaraan sarana dan prasarana transportasi ke depan memiliki arah dan tujuan yang jelas, maka penyelenggaraannya perlu diwujudkan sesuai dengan asas dan tujuan dari transportasi itu sendiri, di mana harus diselenggarakan atas asas manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, adil dan merata, keseimbangan, kepentingan umum, keterpaduan, kesadaran hukum dan percaya diri sendiri, sedangkan tujuan diselenggarakannya transportasi adalah untuk menopang kebutuhan manusia akan pergerakan, termasuk barang, dan/atau jasa dengan memperhatikan aspek keselamatan, keamanan, kecepatan, kelancaran, ketertiban dan keteraturan, kenyamanan dan efisiensi. Selain itu, penyelenggaraan transportasi harus mampu mewujudkan keterpaduan layanan dan menjangkau seluruh pelosok wilayah dalam rangka menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas, sebagai pendorong, penggerak dan

penunjang pembangunan wilayah dengan biaya terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Memperhatikan dan memaknai pentingnya penyelenggaraan transportasi bagi pengembangan suatu wilayah, Pemerintah Kota Samarinda memandang perlu untuk melakukan penataan transportasi wilayah di Kota Samarinda, khususnya di bidang kebutuhan di masa mendatang. Oleh karena itu, Pemerintah Kota Samarinda memandang penting untuk menentukan arah, kebijakan, dan strategi penyelenggaraan transportasi jalan guna mengakomodir tuntutan dan kebutuhan di masa mendatang.

Dalam kaitan ini, Dinas Perhubungan Kota Samarinda, merupakan representasi Pemerintah Daerah yang memiliki peran dalam menjalankan fungsi Pemerintahan untuk mengakomodasi kepentingan dan kebutuhan masyarakat di bidang Perhubungan. Penyelenggaraan sektor perhubungan darat telah memiliki dasar hukum dalam bentuk peraturan perundang-undangan, antara lain : Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan; Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas; Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalulintas. Selain itu untuk koneksi antar moda telah diterbitkan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda. Lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana didefinisikan dalam pasal 1 angka (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah “satu

kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.”

Hingga saat ini, Pemerintah Kota Samarinda belum memiliki peraturan daerah yang mengatur tentang lalu lintas dan angkutan jalan sesuai potensi dan masalah Kota Samarinda, kecuali peraturan daerah yang mengatur pajak daerah, penyelenggaraan dan retribusi terminal, penyelenggaraan dan retribusi parkir, pajak parkir, penyelenggaraan dan ijin usaha angkutan barang. Beberapa regulasi tersebut yang berkaitan dengan lalu lintas angkutan jalan. Dengan demikian peraturan daerah yang ada masih sebatas berorientasi pada Pendapatan Asli Daerah (PAD).

Di sisi lain persoalan yang berkaitan dengan lalu lintas dan angkutan jalan yang dihadapi Pemerintah Kota Samarinda tidak cukup diatasi dengan hanya mendasarkan pada peraturan perundang-undangan yang disusun Pemerintah Pusat. Mengingat dalam pelaksanaan otonomi daerah, dituntut kemandirian pemerintah daerah untuk dapat melaksanakan kebijakan dalam perhubungan yang dituangkan ke dalam Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Transportasi.

Peraturan Daerah ini disusun dengan tahapan pembentukan atas tahap formulasi atau legislatif, tahap penerapan atau yudikatif, dan tahap pelaksanaan atau eksekutif/administratif yang tidak dapat dilepaskan dari nilai yuridis, yakni mewujudkan prinsip-prinsip hukum yang terkandung dalam Pancasila dan UUD 1945 serta peraturan perundang-undangan terkait, dan nilai sosiologis yang sesuai dengan tata nilai budaya yang berlaku di masyarakat, sehingga dapat menampung segala kenyataan hidup masyarakat

dewasa ini, serta nilai filosofis yang berintikan rasa keadilan dan kebenaran serta kemanfaatan bagi kemaslahatan masyarakat Kota Samarinda. Aktualisasi pembangunan hukum tersebut, salah satunya berupa terbentuknya suatu Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah di Kota Samarinda mengenai Penyelenggaraan Transportasi, sehingga kedepannya, Kota Samarinda memiliki referensi hukum tingkat daerah, tentang Penyelenggaraan Transportasi sebagaimana daerah-daerah lainnya.

1.2. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut diatas mengindikasikan bahwa sector transportasi yang memiliki perkembangan yang begitu pesat akan selalu diiringi dengan berbagai permasalahannya, maka dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Hukum merupakan tatanan sosial yang mengikat dan dibentuk berdasarkan kewenangan dan teknis pembentukannya dalam suatu pedoman dan tata cara pembentukan yang telah disepakati sebagai tatanan hukum. Dalam tatanan hukum di kota Samarinda, yaitu sudah ada Ada 2 (dua) masalah yang dapat diidentifikasi dalam tatanan hukum di Kota Samarinda, yaitu pertama, secara normatif, ada kewenangan untuk membuat hukum, tetapi Pemerintahan Daerah Kota Samarinda belum mengatur pedoman penyelenggaraan transportasi. Kedua, secara empirik, Pemerintahan Daerah Kota Samarinda belum memiliki pedoman penyelenggaraan transportasi, sehingga dapat menghambat kelancaran dan ketertiban pembangunan hukum di Kota Samarinda dan akan berdampak pula pada terhambatnya pelaksanaan otonomi

dan tugas pembantuan yang diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Solusi yang segera dilakukan dan menjadi kebutuhan dalam pembangunan hukum di Kota Samarinda dengan merancang Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Transportasi Kota Samarinda, yang diawali dengan pembuatan Naskah Akademik. Dengan demikian dapat dirumuskan permasalahan terkait hal tersebut adalah bagaimana permasalahan yang dihadapi berkaitan dengan Pengaturan Penyelenggaraan Transportasi dan kedudukan Rancangan Peraturan Daerah sebagai dasar pemecahan masalah yang berkaitan dengan Peraturan Penyelenggaraan Transportasi?

2. Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Transportasi merupakan bagian dari pembangunan substansi hukum yang sangat dibutuhkan Pemerintahan Daerah Kota Samarinda dalam rangka menyelesaikan masalah aspek hukum atas penyelenggaraan transportasi, yang dapat berdampak pada terhambatnya pelaksanaan otonomi dan tugas pembantuan. Keabsahan dari suatu pelaksanaan otonomi dan tugas pembantuan tertuang lebih dahulu dalam suatu Peraturan Daerah, sebagaimana prinsip hukum yang dianut dalam pembangunan hukum nasional, yaitu prinsip legalitas, yang mendasarkan setiap perencanaan dan pelaksanaan program dan kegiatan pemerintahan serta penganggarannya mendasarkan pada peraturan yang telah ada sebelumnya. Oleh karena itu, kebutuhan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Transportasi merupakan kebutuhan mendesak, dan dalam pembentukan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Transportasi akan melibatkan

berbagai pihak, seperti eksekutif, legislatif, perancang hukum, akademisi/peneliti dan masyarakat serta pemangku kepentingan lainnya. Dengan demikian dapat dirumuskan permasalahannya adalah bagaimanakah keterkaitan rancangan peraturan daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan dengan peraturan perundangundangan lainnya?.

3. Peraturan Daerah sebagai peraturan perundang-undangan pada hakekatnya merupakan bagian tatanan sosial yang bertujuan memberikan perlindungan masyarakat (*social defence*) dan mensejahterakan masyarakat (*social welfare*). Penyelenggaraan Transportasi Kota Samarinda memerlukan pengaturan dalam suatu Peraturan Daerah, sebagaimana yang telah diamanatkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 yang telah beberapa kali diubah dan terakhir dengan Undang Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja. Naskah Akademik akan melakukan kajian mendalam terhadap aspek filosofis, sosiologis dan aspek yuridis Penyelenggaraan Transportasi. Berdasarkan pada prinsip pemberlakuan hukum yang harus memuat aspek filosofis, sosiologis dan yuridis, maka dengan dasar pertimbangan tersebut dapat dipertanggungjawabkan pembentukan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Transportasi. Sesuai hal tersebut, maka dapat dirumuskan rumusan permasalahannya adalah bagaimanakah pertimbangan atau landasan filosofis, sosiologis, yuridis pembentukan Rancangan Peraturan Daerah berkaitan dengan Pengaturan Penyelenggaraan Transportasi?.

4. Penyusunan Naskah Akademik merupakan suatu persyaratan dalam membentuk suatu peraturan daerah, namun di sisi lain dapat dilakukan dengan suatu penjelasan atau keterangan yang memuat pokok pikiran dan materi muatan yang diatur, seperti Anggaran Pendapatan Belanja Daerah, perubahan beberapa materi tertentu, dan pencabutan peraturan daerah, sebagaimana Pasal 56 ayat (3) jo Pasal 63 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan. Penyusunan Naskah Akademik memuat 2 (dua) hal, yaitu substansi Naskah Akademik dan Lampiran Rancangan Peraturan Daerah. Sasaran yang akan dicapai dalam penyusunan Naskah Akademik yaitu suatu Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Transportasi yang sinergi dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, sesuai dengan asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik, asas materi muatan peraturan perundang-undangan dan tidak bertentangan dengan putusan pengadilan dengan ruang lingkup pengaturan paling sedikit meliputi pengertian, asas, maksud dan tujuan, ruang lingkup, perencanaan, monitoring dan evaluasi, pembinaan dan pengawasan, penyelesaian sengketa, dan partisipasi masyarakat, Jangkauan pengaturan Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Transportasi terletak pada terumuskannya pedoman Penyelenggaraan Transportasi, dengan arah pengaturan pada Penyelenggaraan Transportasi berdasarkan kondisi dan potensi daerah Kota Samarinda serta orientasi pengembangannya

sebagai bagian dari pengembangan IKN dan sekaligus sebagai daerah ibukota provinsi. Permasalahan tersebut dapat dirumuskan bahwa bagaimana rumusan sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan dan arah pengaturan dalam Raperda tentang Penyelenggaraan Transportasi?.

1.3. MAKSUD DAN TUJUAN

Maksud dari kegiatan ini adalah tersusunnya naskah akademik untuk menjadi landasan dalam penetapan Perda tentang Penyelenggaraan Transportasi di wilayah Kota Samarinda. Adapun tujuan dan kegunaan dilakukannya penyusunan naskah akademik Rancangan Perda Penyelenggaraan Transportasi ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui, memahami, dan menganalisa jangkauan dan arah pengaturan Rancangan Peraturan Daerah Kota Samarinda tentang Penyelenggaraan Transportasi.
2. Untuk mengetahui, memahami, dan menganalisa ruang lingkup materi muatan atas Rancangan Peraturan Daerah Kota Samarinda tentang Penyelenggaraan Transportasi.

1.4. SASARAN

Sedangkan sasaran kegiatan ini adalah tersedianya Dokumen Naskah Akademik Rancangan Perda Penyelenggaraan Transportasi Kota Samarinda yang nantinya dipergunakan sebagai dasar penetapan Perda Penyelenggaraan Transportasi Kota Samarinda.

1.5. LINGKUP KEGIATAN

1.5.1 Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah adalah wilayah administrasi Kota Samarinda Provinsi Kalimantan Timur.

1.5.2 Ruang Lingkup Pekerjaan

Serangkaian kegiatan yang akan dilaksanakan untuk dapat mengakomodasikan tujuan, sasaran dan keluaran pekerjaan ini, mencakup:

- a. Penyusunan Naskah Akademik tentang Penyelenggaraan Transportasi dengan melaksanakan setidaknya beberapa kegiatan sebagai berikut:
 - Studi kepustakaan.
 - Penyusunan rancangan pelaksanaan, meliputi: identifikasi permasalahan, metodologi dan kerangka konsep analisis, instrumen penelitian, serta rencana kerja.
 - Survey Sekunder (observasi dokumen, FGD/ interview dengan pemangku kebijakan)
 - Pengumpulan data dan informasi terkait pekerjaan serta melakukan pengolahan data dan analisis serta perancangan visi, misi, tujuan, sasaran, arah kebijakan, strategi, indikasi program.
 - Naskah akademik setidaknya menjawab dan mencakup hal-hal yang telah diminta dalam maksud dan tujuan yang diuraikan di atas.
- b. Penyusunan Draf Raperda tentang Penyelenggaraan Transportasi
- c. Penyedia Jasa Konsultansi berkewajiban untuk menyediakan peralatan berkaitan dengan pekerjaan

- d. Penyedia Jasa Konsultansi berkewajiban menyerahkan hasil pekerjaan sesuai waktu yang ditentukan dalam kontrak.
- e. Hasil akhir pekerjaan berupa Naskah Akademik yang merupakan dokumen, dalam bentuk laporan tertulis yang berisi uraian kajian secara teknis akademik tentang Penyelenggaraan Transportasi dan draf Raperda tentang Penyelenggaraan Transportasi
- f. Laporan akhir pekerjaan.

1.6. METODE KEGIATAN

Penyusunan Naskah Akademik sebagai kegiatan penelitian ilmiah atau hasil kajian ilmiah bidang hukum, maka penyusunan naskah Akademik menggunakan metode penelitian hukum yang lazim dipergunakan dalam kegiatan penelitian di perguruan tinggi, baik yuridis normatif maupun yuridis-sosiologis.

Dalam Naskah Akademik ini digunakan penelitian hukum yang bersifat yuridis-normatif, meliputi:

1.6.1. Metode pendekatan

Penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Transportasi lebih dominan menggunakan data sekunder, terutama bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan. Oleh karena itu, metode pendekatan yang digunakan dalam penyusunan Naskah Akademik, yaitu metode pendekatan yuridis normatif. Metode pendekatan tersebut mendasarkan pada kajian asas-asas hukum

dan analitis peraturan perundang-undangan, dalam hal ini peraturan perundang-undangan yang bersifat teknis, yaitu Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, Peraturan Presiden Nomor 87 Tahun 2014, dan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 120 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah. Di sisi lain penggunaan peraturan perundang-undangan yang bersifat substantial, seperti Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 2019 tentang Pengelolaan Keuangan Daerah, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 49 Tahun 2005 Tentang Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalulintas, serta beberapa peraturan lainnya yang saling terkait, baik dalam tataran pemerintah maupun kementerian.

1.6.2. Tipe penelitian

Penyusunan Naskah Akademik menggunakan penelitian kualitatif, yang menyajikan pernyataan-pernyataan tertulis yang substantif dan sistematis. Anselm Strauss & Juliet Corbin menyatakan, bahwa jenis penelitian yang temuannya tidak diperoleh melalui prosedur statistik atau bentuk hitungan lainnya. John W.Creswell menyatakan, bahwa proses penyelidikan untuk memahami masalah sosial atau masalah manusia berdasarkan

pada penciptaan gambaran holistik lengkap yang dibentuk dengan kata-kata, melaporkan pandangan informan secara terperinci, dan disusun dalam sebuah latar alamiah. Lexy J Moleong, menyatakan, bahwa penelitian yang tidak mengadakan perhitungan.

1.6.3. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian yang dipergunakan dalam kegiatan penyusunan Naskah Akademik bersifat deskriptis, yang menggambarkan pedoman dan tata cara Penyelenggaraan Transportasi, kemudian diterapkan dan dideskripsikan dalam Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Transportasi. Dalam teknis deskriptif tersebut akan diperoleh sinerginitas dan harmoni peraturan perundang-undangan, sehingga tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, sesuai dengan asas pembentukan peraturan perundang-undangan dan asas materi muatan peraturan perundang-undangan.

1.6.4. Sumber Data

Berdasarkan metode pendekatan dan spesifikasi penelitian tersebut, maka dominasi data yang diambil, didokumentasikan dan dianalisis dalam penyusunan Naskah Akademik berupa data sekunder, meliputi:

a. Bahan hukum primer

Bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan sebagai landasan hukum dalam penyusunan Naskah Akademik:

- 1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
 - 2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, yang telah diubah beberapa kali dan terakhir diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja;
 - 3) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan perundang undangan, yang telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan;
 - 4) Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 2019 tentang Pengelolaan Keuangan Daerah;
 - 5) Peraturan Presiden Nomor 87 Tahun 2014 tentang Peraturan pelaksanaan Undang Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Peraturan pelaksanaan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan;
 - 6) Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah, yang telah diubah dengan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 120 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah.
- b. Bahan hukum sekunder
- Bahan hukum sekunder yang dipergunakan dalam kegiatan penyusunan Naskah Akademik, yaitu berbagai buku hukum,

buku penelitian hukum dan jurnal hukum yang mendukung bahan hukum primer.

c. Bahan hukum tersier

Bahan hukum tersier yang dipergunakan berupa kamus Bahasa Indonesia dan Black's Law Dictionary

1.6.5. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dalam penyusunan Naskah Akademik dilakukan dengan cara studi kepustakaan, dengan pertimbangan bahwa menyusun pedoman dengan menggunakan data yang sudah standar dan baku, sebagaimana dirumuskan dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas; Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalulintas. Selain itu untuk koneksi antar moda telah diterbitkan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda. Lalu lintas dan angkutan jalan. Berdasarkan prinsip pembentukan peraturan perundang-undangan yang tidak boleh bertentangan dengan peraturan yang lebih tinggi, maka Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Transportasi harus sesuai dengan peraturan pembentukan peraturan perundang-undangan, baik berupa Undang-Undang, Peraturan Presiden maupun Peraturan Menteri Dalam Negeri.

Dalam penelitian ini dipergunakan studi komparasi terhadap peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang Penyelenggaraan Transportasi. Dalam studi komparasi, setidaknya ada lima kelompok studi komparatif yang mungkin bisa dipergunakan, yaitu (a) memperbandingkan sistem asing dengan sistem domestik dalam rangka menemukan kesamaan dan perbedaan, (b) studi yang menganalisis berbagai solusi secara obyektif dan sistematis yang ditawarkan oleh berbagai sistem untuk suatu masalah hukum tertentu, (c) studi yang menginvestigasi hubungan kausal antara sistem-sistem hukum berbeda, (d) studi-studi yang membandingkan tahap-tahap dari beberapa sistem hukum, dan (e) studi yang berusaha menemukan atau mengkaji evolusi hukum secara umum berdasarkan sistem dan periodenya.

1.6.6. Metode Analisa

Data Analisa data kualitatif dipergunakan dalam kegiatan penyusunan Naskah Akademik ini dengan melalui beberapa tahapan, yaitu:

- Inventarisasi data peraturan perundang-undangan
- Dokumentasi data peraturan perundang-undangan
- Pemilahan data peraturan perundang-undangan
- Analisis data peraturan perundang-undangan

1.6.7. Metode Penyajian Data

Penyajian data bersifat kualitatif, artinya penyajian data tidak menggunakan perhitungan angka-angka, tetapi data disajikan dalam bentuk uraian yang sistematis dan terstruktur dengan berpedoman pada peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi. Penyajian data yang bersifat kualitatif tersebut akan

dilaksanakan setelah hasil analisis data. Penyajian data tidak hanya tertuang dalam bentuk Naskah Akademik, tetapi tersajikan pula dalam bentuk Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Transportasi.

1.7. DASAR HUKUM

Penyusunan Naskah Akademik Perda Penyelenggaraan Transportasi Kota Samarinda didasari oleh berbagai peraturan sebagai berikut:

- a. Undang-Undang Nomor 27 Tahun 1959 tentang Penetapan Undang-Undang Darurat Nomor 3 Tahun 1953 tentang Perpanjangan Pembentukan Daerah Tingkat II di Kalimantan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1953 Nomor 9) Sebagai Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1959 Nomor 72, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1820) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1965 tentang Pembentukan Daerah Tingkat II Tanah Laut, Daerah Tingkat II Tapin, dan Daerah Tingkat II Tabalong dengan Mengubah Undang-Undang Nomor 27 Tahun 1959 tentang Penetapan Undang-Undang Darurat Nomor 3 Tahun 1953 tentang Perpanjangan Pembentukan Daerah Tingkat II di Kalimantan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1965 Nomor 51, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2756);
- b. 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 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);

- c. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4444), sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 238, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6841);
- d. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722);
- e. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4725), sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 238, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6841);
- f. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);
- g. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun

- 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
- h. 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 Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 238, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6841);
 - i. 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);
 - j. Peraturan Presiden Nomor 20 Tahun 2008 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Kewenangan, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Negara Republik Indonesia;
 - k. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
 - l. Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 48, Tambahan Lembaran Negara

Republik Indonesia Nomor 4833) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2017 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 77, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6042);

- m. Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2008 tentang Pedoman Evaluasi Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah, Tata Cara Penyusunan, Pengendalian, dan Evaluasi Pelaksanaan Rencana Pembangunan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 19, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4815);
- n. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 151, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5070) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5731);
- o. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Umum (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
- p. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran ((Lembaran

- Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 41 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6643);
- q. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 43 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6645).
- r. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 2 Tahun 2013 tentang Petunjuk Teknis Penerapan dan Pencapaian Standar Pelayanan Minimal Bidang Perhubungan Daerah Provinsi dan Daerah Kabupaten / Kota;

1.8. SISTEMATIKA

Penyusunan Naskah Akademik Perda Penyelenggaraan Transportasi Kota Samarinda dapat dijelaskan sebagai berikut::

BAGIAN I PENDAHULUAN

Merupakan penjelasan umum substansi laporan ini. Bagian ini berisi penjabaran mengenai latar belakang; identifikasi masalah, maksud dan tujuan; sasaran; manfaat; lingkup kegiatan, metode penelitian, dasar hukum serta sistematika Pembahasan.

BAGIAN II KAJIAN TEORITIS DAN PRAKTIK EMPIRIS

Merupakan uraian secara teori yang menguraikan banyak hal terkait dengan sector perhubungan dan bidang transportasi. Bagian ini berisikan tentang pengertian transportasi, perhubungan, isu strategis penyelenggaraan transportasi, pengembangan

wilayah dan tata ruang, dan organisasi perangkat daerah.

landasan secara teoritis yang

BAGIAN III EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Merupakan pendalaman substansi penyelenggaraan transportasi berdasarkan amanah perundang-undangan yang berlaku. Bagian ini berisi Undang-Undang terkait transportasi; Peraturan pemerintah, Peraturan Menteri, Keputusan Menteri yang dapat dijadikan acuan dan referensi dalam perumusan Ranperda Penyelenggaraan Transportasi.

BAGIAN IV LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS DAN YURIDIS

Merupakan kajian tentang kerangka dan syarat atas penyelenggaraan transportasi. Bagian ini berisi uraian secara filosofis, sosiologis, dan yuridis.

BAGIAN V JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP MATERI PENYESUAIAN PERATURAN DAERAH TENTANG PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI

Menguraikan tentang dasar dan kerangka Peraturan Daerah (PERDA) sebagai pedoman dalam Penyelenggaraan Transportasi. Bagian ini berisi ketentuan umum, maksud, tujuan dan asa, fungsi kedudukan, ruang lingkup, penyelenggaraan transportasi, integrasi, perlakuan khusus, Kerjasama, larangan dan penutup.

BAGIAN V PENUTUP

Menguraikan tentang kesimpulan dan saran hal-hal yang terkait dengan Penyelenggaraan Transportasi.



KAJIAN TEORITIS DAN PRAKTIK EMPIRIS

2.1. KAJIAN TEORETIS

A. Tinjauan Tentang Pemerintahan Daerah.

Negara Indonesia adalah negara kesatuan yang terbagi dalam bagian-bagian pemerintahan daerah, baik provinsi, kabupaten maupun kota. Pemerintahan daerah ini mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan. Hal ini sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 18, 18A dan 18B UUD 1945. Selengkapnya bunyi pasal-pasal tersebut adalah sebagai berikut:

a. Pasal 18 yang menguraikan:

- (1) Negara Kesatuan Republik Indonesia dibagi atas daerah-daerah provinsi dan daerah provinsi itu dibagi atas kabupaten dan kota, yang tiap-tiap provinsi, kabupaten, dan kota itu mempunyai pemerintahan daerah, yang diatur dengan undang-undang.
- (2) Pemerintahan daerah provinsi, daerah kabupaten, dan kota mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan.
- (3) Pemerintahan daerah provinsi, daerah kabupaten, dan kota memiliki Dewan Perwakilan Rakyat Daerah yang anggotaanggotanya dipilih melalui pemilihan umum.

- (4) Gubernur, Bupati, Walikota masing-masing sebagai kepala pemerintah daerah provinsi, kabupaten, dan kota dipilih secara demokratis.
 - (5) Pemerintahan daerah menjalankan otonomi seluas-luasnya, kecuali urusan pemerintahan yang oleh Undang-Undang ditentukan sebagai urusan Pemerintah Pusat.
 - (6) Pemerintahan daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan.
 - (7) Susunan dan tata cara penyelenggaraan pemerintahan daerah diatur dalam Undang-Undang.
- b. Pasal 18 A yang menguraikan :
- (1) Hubungan wewenang antara pemerintah pusat dan pemerintahan daerah provinsi, kabupaten, dan kota, atau antara provinsi dan kabupaten dan kota, diatur dengan Undang-Undang dengan memperhatikan kekhususan dan keragaman daerah.
 - (2) Hubungan keuangan, pelayanan umum, pemanfaatan sumber daya alam dan sumber daya lainnya antara pemerintah pusat dan pemerintahan daerah diatur dan dilaksanakan secara adil dan selaras berdasarkan undang-undang.
- c. Pasal 18B
- (1) Negara mengakui dan menghormati satuan-satuan pemerintahan daerah yang bersifat khusus atau bersifat istimewa yang diatur dengan undang-undang.
 - (2) Negara mengakui dan menghormati kesatuan-kesatuan masyarakat hukum adat beserta hak-hak

tradisionalnya sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia, yang diatur dalam undang-undang.

Dasar mengenai pemerintahan daerah tersebut, memuat pokok-pokok pikiran sebagai berikut:

- a. Daerah Indonesia dibagi berdasarkan hirarki pemerintahan, yakni pemerintahan daerah provinsi, kabupaten, dan kota, atau antara provinsi dan kabupaten dan kota, secara keseluruhan dibingkai dalam bentuk negara;
- b. Setiap daerah pemerintahan memiliki sifat-sifat tertentu, yakni pemerintahan daerah yang bersifat khusus atau bersifat istimewa;
- c. Dasar pengambilan keputusan negara adalah permusyawaratan dalam sistem pemerintahan negara dalam bentuk negara kesatuan

Terdapat beberapa prinsip pemberian otonomi daerah yang dipakai sebagai pedoman dalam pembentukan dan penyelenggaraan daerah otonom yaitu:

- a. Penyelenggaraan aspek demokrasi, keadilan, pemerataan serta potensi dan keanekaragaman Daerah;
- b. Pelaksanaan otonomi daerah didasarkan pada otonomi luas, nyata dan bertanggung jawab;
- c. Pelaksanaan otonomi daerah yang luas dan utuh diletakkan pada Daerah Kabupaten dan Daerah Kota, sedangkan Daerah Propinsi merupakan otonomi yang terbatas;

- d. Pelaksanaan otonomi daerah harus sesuai dengan konstitusi negara terjamin hubungan yang serasi antara Pusat dan Daerah serta antar Daerah;
- e. Pelaksanaan otonomi daerah harus lebih meningkatkan kemandirian Daerah Otonom.

Menurut ketentuan UU Nomor 23 Tahun 2014, dikenal 3 (tiga) asas penyelenggaraan pemerintahan di daerah, yaitu asas desentralisasi, dekonsentrasi, dan asas tugas pembantuan. Asas-asas Desentralisasi adalah penyerahan wewenang pemerintahan oleh Pemerintah kepada daerah otonom dalam rangka Negara Kesatuan Republik Indonesia. Asas Dekonsentrasi adalah pelimpahan wewenang dari Pemerintah kepada Gubernur sebagai wakil pemerintah dan/atau perangkat pusat di daerah, sedangkan asas Tugas Pembantuan adalah penugasan dari pemerintah kepada daerah dan desa, dan dari daerah ke desa untuk melaksanakan tugas tertentu yang disertai dengan pembiayaan, sarana dan prasarana serta sumber daya manusia dengan kewajiban melaporkan pelaksanaannya dan mempertanggung-jawabkannya kepada yang menugaskan.

Terdapat beberapa prinsip pemberian otonomi daerah yang dipakai sebagai pedoman dalam pembentukan dan penyelenggaraan daerah otonom yaitu:

- a. Penyelenggaraan aspek demokrasi, keadilan, pemerataan serta potensi dan keanekaragaman Daerah;
- b. Pelaksanaan otonomi daerah didasarkan pada otonomi luas, nyata dan bertanggung jawab;

- c. Pelaksanaan otonomi daerah yang luas dan utuh diletakkan pada Daerah Kabupaten dan Daerah Kota, sedangkan Daerah Propinsi merupakan otonomi yang terbatas;
- d. Pelaksanaan otonomi daerah harus sesuai dengan konstitusi negara terjalin hubungan yang serasi antara Pusat dan Daerah serta antar Daerah;
- e. Pelaksanaan otonomi daerah harus lebih meningkatkan kemandirian Daerah Otonom.

Dalam uraian tersebut, terdapat landasan peraturan perundang-undangan yang terkait dengan kedudukan pemerintah daerah, terutama pada tingkat kabupaten/kota, yakni Pasal 18, 18A dan 18B UUD 1945 dan UU Nomor 23 Tahun 2014. Kedua peraturan perundang-undangan tersebut memberikan ruang kepada daerah untuk mengatur dan mengurus segala urusan atau fungsi pemerintahan yang oleh undang-undang tidak ditentukan sebagai urusan yang diselenggarakan oleh Pusat.

Terdapat beberapa aspek yang tidak ditentukan sebagai urusan yang diselenggarakan oleh pemerintah pusat adalah hal-hal yang bersifat spesifik yang menjadi tanggungjawab pemerintah daerah. Walaupun dalam pelaksanaan hal-hal yang tidak ditentukan sebagai urusan yang diselenggarakan oleh pusat adalah, salah satunya adalah penyelenggaraan transportasi didasarkan pada kebutuhan dan permasalahan yang melingkupinya. Hal ini dimaksudkan untuk memberikan kewenangan pemerintah daerah untuk melakukan pengembangan dan pengaturan sesuai dengan permasalahan dan potensi dalam

penyelenggaraan transportasi di Kota Samarinda yang memiliki ciri dan karakteristiknya.

B. Urusan Pemerintahan bidang Perhubungan Yang Menjadi Kewenangan Pemerintahan Daerah.

Terkait dengan kewenangan pemerintahan di bidang transportasi saat ini sebenarnya didasarkan pada Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Selanjutnya berdasarkan ketentuan dalam Pasal 21 pada Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014, yang menyatakan bahwa: Ketentuan lebih lanjut mengenai pelaksanaan urusan pemerintahan konkuren diatur dalam peraturan pemerintah.

Pelaksanaan urusan pemerintahan, pada saat masih didasarkan pada PP No 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan Antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi, dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota yang juga sudah ditetapkan Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 3 Tahun 2016 Tentang Urusan Pemerintahan Konkuren Yang Menjadi Kewenangan Daerah. Untuk pelaksanaan secara teknis, Pemerintah Kota Samarinda masih tetap mengacu pada Peraturan Walikota Samarinda Nomor 15 Tahun 2010 Tentang Penjabaran Tugas, Fungsi Dan Tata Kerja Organisasi Unit Pelaksana Teknis (UPT) Dinas Dan Badan Pemerintah Daerah Kota Samarinda, dimana urusan pemerintahan bidang Perhubungan antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi, dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah disajikan dalam table berikut:

Tabel 2.1. Pembagian Urusan Bidang Perhubungan Antar Pemerintahan

No	Sub Urusan	Pemerintah Pusat	Daerah Provinsi	Daerah Kabupaten/Kota
1.	Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)	a. Penetapan rencana induk jaringan LLAJ Nasional b. Penyediaan perlengkapan jalan di jalan nasional. c. Pengelolaan terminal penumpang tipe A. d. Penyelenggaraan terminal barang untuk umum. e. Persetujuan penyelenggaraan terminal barang untuk kepentingan sendiri. f. Pelaksanaan uji tipe kendaraan bermotor. g. Penetapan lokasi dan pengoperasian atau penutupan alat penimbangan kendaraan bermotor. h. Pelaksanaan akreditasi unit pengujian berkala kendaraan bermotor. i. Penyelenggaraan akreditasi lembaga pendidikan mengemudi. j. Pelaksanaan kalibrasi alat pengujian berkala kendaraan bermotor. k. Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan nasional l. Persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas untuk jalan nasional. m. Audit dan inspeksi keselamatan	a. Penetapan rencana induk jaringan LLAJ Provinsi. b. Penyediaan perlengkapan jalan di jalan provinsi. c. Pengelolaan terminal penumpang tipe B. d. Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan provinsi. e. Persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas untuk jalan provinsi. f. Audit dan inspeksi keselamatan LLAJ di jalan provinsi. g. Penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antar kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi. h. Penetapan kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan perkotaan yang melampaui batas 1 (satu) Daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi. i. Penetapan rencana umum jaringan trayek antarkota dalam Daerah provinsi dan perkotaan yang melampaui batas 1 (satu) Daerah kabupaten/kota. j. Penetapan rencana umum	a. Penetapan rencana induk jaringan LLAJ Kabupaten/Kota. b. Penyediaan perlengkapan jalan di jalan kabupaten/kota c. Pengelolaan terminal penumpang tipe C. d. Penerbitan izin penyelenggaraan dan pembangunan fasilitas parkir. e. Pengujian berkala kendaraan bermotor. f. Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan kabupaten/kota. g. Persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas untuk jalan kabupaten/kota. h. Audit dan inspeksi keselamatan LLAJ di jalan kabupaten/kota i. Penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam Daerah kabupaten/kota. j. Penetapan Kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan perkotaan dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota. k. Penetapan rencana umum jaringan trayek perkotaan dalam 1 (satu)

No	Sub Urusan	Pemerintah Pusat	Daerah Provinsi	Daerah Kabupaten/Kota
		LLAJ di jalan nasional. n. Penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antar Daerah kabupaten/kota antar Daerah provinsi serta lintas batas negara. o. Penetapan kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan perkotaan yang melampaui batas 1 (satu) Daerah provinsi dan lintas batas negara. p. Penetapan rencana umum jaringan trayek antarkota antarprovinsi dan perkotaan yang melampaui batas 1 (satu) Daerah provinsi dan lintas batas negara. q. Penetapan rencana umum jaringan trayek perdesaan yang melampaui 1 (satu) Daerah provinsi. r. Penetapan wilayah operasi angkutan orang dengan menggunakan taksi dalam kawasan perkotaan yang wilayah operasinya melampaui Daerah provinsi. s. Penerbitan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek lintas negara dan trayek lintas Daerah provinsi. t. Penerbitan izin penyelenggaraan angkutan tidak dalam trayek yang melayani:	jaringan trayek pedesaan yang melampaui 1 (satu) Daerah kabupaten dalam 1 (satu) Daerah provinsi. k. Penetapan wilayah operasi angkutan orang dengan menggunakan taksi dalam kawasan perkotaan yang wilayah operasinya melampaui Daerah kota/kabupaten dalam 1 (satu) Daerah provinsi. l. Penerbitan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek lintas Daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi. m. Penerbitan izin penyelenggaraan angkutan taksi yang wilayah operasinya melampaui lebih dari 1 (satu) Daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi. n. Penetapan tarif kelas ekonomi untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam Daerah provinsi serta angkutan perkotaan dan perdesaan yang melampaui 1 (satu) Daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi.	Daerah kabupaten/kota. l. Penetapan rencana umum jaringan trayek pedesaan yang menghubungkan 1 (satu) Daerah kabupaten. m. Penetapan wilayah operasi angkutan orang dengan menggunakan taksi dalam kawasan perkotaan yang wilayah operasinya berada dalam Daerah kabupaten/kota. n. Penerbitan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek perdesaan dan perkotaan dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota. o. Penerbitan izin penyelenggaraan taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam Daerah kabupaten/kota. p. Penetapan tarif kelas ekonomi untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam Daerah kabupaten serta angkutan perkotaan dan perdesaan yang wilayah pelayanannya dalam Daerah kabupaten/kota.

No	Sub Urusan	Pemerintah Pusat	Daerah Provinsi	Daerah Kabupaten/Kota
		➤ angkutan taksi yang wilayah operasinya melampaui 1 (satu) Daerah provinsi; ➤ angkutan dengan tujuan tertentu; dan angkutan pariwisata. u. Penerbitan izin penyelenggaraan angkutan barang khusus. v. Penetapan tarif kelas ekonomi untuk angkutan orang yang melayani trayek antar kota antar Daerah provinsi, angkutan perkotaan dan angkutan perdesaan yang wilayah pelayanannya melampaui Daerah provinsi.		
2.	Perkeretaapian	a. Penetapan rencana induk perkeretaapian nasional. b. Penerbitan izin usaha, izin pembangunan dan izin operasi prasarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya melintasi batas Daerah provinsi c. Penetapan jaringan jalur kereta api yang jaringannya melebihi wilayah 1 (satu) Daerah provinsi. d. Pengujian prasarana perkeretaapian. e. Penetapan kelas stasiun untuk stasiun pada jaringan jalur kereta api nasional. f. Penerbitan izin usaha dan izin operasi sarana perkeretaapian umum yang	a. Penetapan rencana induk perkeretaapian provinsi. b. Penerbitan izin usaha, izin pembangunan dan izin operasi prasarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya melintasi batas Daerah kabupaten/kota. c. Penetapan jaringan jalur kereta api yang jaringannya melebihi wilayah 1 (satu) Daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi. d. Penetapan kelas stasiun untuk stasiun pada jaringan jalur kereta api provinsi. e. Penerbitan izin operasi sarana	a. Penetapan rencana induk perkeretaapian kabupaten/kota. b. Penerbitan izin usaha, izin pembangunan dan izin operasi prasarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota. c. Penetapan jaringan jalur kereta api yang jaringannya dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota. d. Penetapan kelas stasiun untuk stasiun pada jaringan jalur kereta api kabupaten/kota. e. Penerbitan izin operasi sarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya melintasi batas

Penyusunan Naskah Akademik Peraturan Daerah (PERDA) Penyelenggaraan Transportasi Kota Samarinda Tahun 2024

No	Sub Urusan	Pemerintah Pusat	Daerah Provinsi	Daerah Kabupaten/Kota
		jaringan jalurnya melintasi batas Daerah provinsi. g. Pengujian sarana perkeretaapian. h. Penetapan jaringan pelayanan perkeretaapian pada jaringan jalur perkeretaapian nasional i. Penetapan pedoman tarif angkutan orang dan tarif angkutan barang. j. Akreditasi badan hukum atau lembaga pengujian prasarana dan sarana perkeretaapian. k. Sertifikasi tenaga perawatan prasarana dan sarana perkeretaapian. l. Penerbitan izin pengadaan atau pembangunan perkeretaapian khusus, izin operasi, dan penetapan jalur kereta api khusus yang jaringannya melebihi 1 (satu) Daerah provinsi dan batas wilayah negara.	perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya melintasi batas Daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi. f. Penetapan jaringan pelayanan perkeretaapian pada jaringan jalur perkeretaapian provinsi. g. Penerbitan izin pengadaan atau pembangunan perkeretaapian khusus, izin operasi, dan penetapan jalur kereta api khusus yang jaringannya melebihi 1 (satu) Daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi.	dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota. f. Penetapan jaringan pelayanan perkeretaapian pada jaringan jalur perkeretaapian kabupaten/kota. g. Penerbitan izin pengadaan atau pembangunan perkeretaapian khusus, izin operasi, dan penetapan jalur kereta api khusus yang jaringannya dalam Daerah kabupaten/kota.
3.	Pelayaran	a. Penerbitan izin usaha angkutan laut bagi badan usaha yang melakukan kegiatan pada lintas pelabuhan antar-Daerah provinsi dan internasional. b. Penerbitan izin trayek penyelenggaraan angkutan sungai dan danau untuk kapal yang melayani trayek antar-Daerah provinsi dan/atau antarnegara.	a. Penerbitan izin usaha angkutan laut bagi badan usaha yang berdomisili dalam wilayah dan beroperasi pada lintas pelabuhan antar-Daerah kabupaten/ kota dalam wilayah Daerah provinsi. b. Penerbitan izin usaha angkutan laut pelayaran rakyat bagi orang perorangan atau badan usaha yang berdomisili dan yang	a. Penerbitan izin usaha angkutan laut bagi badan usaha yang berdomisili dalam Daerah kabupaten/kota dan beroperasi pada lintas pelabuhan di Daerah kabupaten/kota. b. Penerbitan izin usaha angkutan laut pelayaran rakyat bagi orang perorangan atau badan usaha yang berdomisili dan yang beroperasi pada lintas pelabuhan

Penyusunan Naskah Akademik Peraturan Daerah (PERDA) Penyelenggaraan Transportasi Kota Samarinda Tahun 2024

No	Sub Urusan	Pemerintah Pusat	Daerah Provinsi	Daerah Kabupaten/Kota
		c. Penetapan lintas penyeberangan dan persetujuan pengoperasian kapal yang terletak pada jaringan jalan nasional, jaringan jalur kereta api nasional, dan/atau antar negara atau lintas penyeberangan antar negara dan/atau antarDaerah provinsi. d. Penetapan lintas penyeberangan dan persetujuan pengoperasian untuk kapal yang melayani penyeberangan antarDaerah provinsi dan/atau antar negara. e. Penerbitan izin usaha jasa terkait berupa pengelolaan kapal, perantara jual beli dan/atau sewa kapal, keagenan kapal dan awak kapal. f. Penetapan tarif angkutan laut dalam negeri untuk penumpang kelas ekonomi. g. Penetapan tarif angkutan penyeberangan penumpang kelas ekonomi dan kendaraan beserta muatannya pada lintas penyeberangan antar negara dan antar-Daerah provinsi. h. Penetapan lokasi pelabuhan. i. Penetapan rencana induk dan DLKR/DLKP pelabuhan utama, dan	beroperasi pada lintas pelabuhan antar-Daerah kabupaten/kota dalam Daerah provinsi, pelabuhan antar-Daerah provinsi, dan pelabuhan internasional. c. Penerbitan izin trayek penyelenggaraan angkutan sungai dan danau untuk kapal yang melayani trayek antar-Daerah kabupaten/kota dalam Daerah provinsi yang bersangkutan. d. Penetapan lintas penyeberangan dan persetujuan pengoperasian kapal antar-Daerah kabupaten/kota dalam Daerah provinsi yang terletak pada jaringan jalan provinsi dan/atau jaringan jalur kereta api provinsi. e. Penetapan lintas penyeberangan dan persetujuan pengoperasian untuk kapal yang melayani penyeberangan lintas pelabuhan antar-Daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi. f. Penerbitan izin usaha jasa terkait berupa bongkar muat barang, jasa pengurusan transportasi, angkutan perairan pelabuhan, penyewaan peralatan angkutan	dalam Daerah kabupaten/kota. c. Penerbitan izin usaha penyelenggaraan angkutan sungai dan danau sesuai dengan domisili orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha. d. Penerbitan izin trayek penyelenggaraan angkutan sungai dan danau untuk kapal yang melayani trayek dalam Daerah kabupaten/kota yang bersangkutan. e. Penerbitan izin usaha penyelenggaraan angkutan penyeberangan sesuai dengan domisili badan usaha. f. Penetapan lintas penyeberangan dan persetujuan pengoperasian kapal dalam Daerah kabupaten/kota yang terletak pada jaringan jalan kabupaten/kota dan/atau jaringan jalur kereta api kabupaten/kota. g. Penetapan lintas penyeberangan dan persetujuan pengoperasian untuk kapal yang melayani penyeberangan dalam Daerah kabupaten/kota. h. Penerbitan izin usaha jasa terkait dengan perawatan dan perbaikan

Penyusunan Naskah Akademik Peraturan Daerah (PERDA) Penyelenggaraan Transportasi Kota Samarinda Tahun 2024

No	Sub Urusan	Pemerintah Pusat	Daerah Provinsi	Daerah Kabupaten/Kota
		pelabuhan pengumpul. j. Pembangunan, penerbitan izin pembangunan dan pengoperasian pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul. k. Pembangunan dan penerbitan izin pelabuhan sungai dan danau yang melayani trayek antarnegara dan/atau antar-Daerah provinsi. l. Penerbitan izin lokasi, membangun dan mengoperasikan terminal khusus. m. Penerbitan izin usaha badan usaha pelabuhan di pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul n. Penerbitan izin pengembangan pelabuhan untuk pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul. o. Penerbitan izin pengoperasian pelabuhan selama 24 jam untuk pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul. p. Penerbitan izin pekerjaan pengerukan di wilayah perairan pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul. q. Penerbitan izin pekerjaan reklamasi di wilayah perairan pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul. r. Penerbitan izin pengelolaan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) di dalam DLKR/DLKP pelabuhan utama	laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut, tally mandiri, dan depo peti kemas. g. Penetapan tarif angkutan penyeberangan penumpang kelas ekonomi dan kendaraan beserta muatannya pada lintas penyeberangan antar Daerah kabupaten/kota dalam Daerah provinsi. h. Penetapan rencana induk dan DLKR/DLKP pelabuhan pengumpan regional. i. Pembangunan, penerbitan izin pembangunan dan pengoperasian Pelabuhan pengumpan regional. j. Pembangunan dan penerbitan izin pelabuhan sungai dan danau yang melayani trayek lintas Daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) Daerah provinsi. k. Penerbitan izin usaha badan usaha pelabuhan di pelabuhan pengumpan regional. l. Penerbitan izin pengembangan pelabuhan untuk pelabuhan pengumpan regional. m. Penerbitan izin pengoperasian pelabuhan selama 24 jam untuk	kapal. i. Penetapan tarif angkutan penyeberangan penumpang kelas ekonomi dan kendaraan beserta muatannya pada lintas penyeberangan dalam Daerah kabupaten/kota. j. Penetapan rencana induk dan DLKR/DLKP pelabuhan pengumpan lokal. k. Penetapan rencana induk dan DLKR/DLKP untuk pelabuhan sungai dan danau. l. Pembangunan, penerbitan izin pembangunan dan pengoperasian Pelabuhan pengumpan lokal. m. Pembangunan dan penerbitan izin pembangunan dan pengoperasian pelabuhan sungai dan danau. n. Penerbitan izin usaha badan usaha pelabuhan di pelabuhan pengumpul lokal. o. Penerbitan izin pengembangan pelabuhan untuk pelabuhan pengumpan lokal. p. Penerbitan izin pengoperasian pelabuhan selama 24 jam untuk pelabuhan pengumpan lokal. q. Penerbitan izin pekerjaan pengerukan di wilayah perairan

Penyusunan Naskah Akademik Peraturan Daerah (PERDA) Penyelenggaraan Transportasi Kota Samarinda Tahun 2024

No	Sub Urusan	Pemerintah Pusat	Daerah Provinsi	Daerah Kabupaten/Kota
		dan pelabuhan pengumpul. s. Penyelenggaraan keselamatan dan keamanan pelayaran. t. Penyelenggaraan perlindungan lingkungan maritime.	pelabuhan pengumpan regional. n. Penerbitan izin pekerjaan pengerukan di wilayah perairan pelabuhan pengumpan regional. o. Penerbitan izin reklamasi di wilayah perairan pelabuhan pengumpan regional p. Penerbitan izin pengelolaan terminal untuk kepentingan sendiri (TUKS) di dalam DLKR/DLKP pelabuhan pengumpan regional.	pelabuhan pengumpan lokal. r. Penerbitan izin reklamasi di wilayah perairan pelabuhan pengumpan lokal. s. Penerbitan izin pengelolaan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) di dalam DLKR/DLKP Pelabuhan pengumpan lokal.
4.	Penerbangan	Pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan penerbangan sipil.		Penerbitan izin mendirikan bangunan tempat pendaratan dan lepas landas helikopter.
5.	Sistranas	Tataran Transportasi Nasional (Tatranas)	Tataran Transportasi Wilayah (Tatrawil)	Tataran Transportasi Lokal (Tatralok)

Berdasarkan uraian tersebut diatas mengindikasikan bahwa pemerintah daerah dalam urusan bidang transportasi memiliki tanggungjawab atas penyelenggaraannya. Tanggungjawab pemerintah daerah tersebut dilaksanakan sesuai dengan tingkat kewenangannya, baik ditingkat pemerintah daerah provinsi maupun kabupaten/kota. Dalam pelaksanaannya tersebut dilaksanakan didasarkan pada potensi dan orientasi bidang transportasi untuk dikembangkan maupun terus dilaksanakan dalam kerangka pengembangan wilayah, terutama dalam peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Oleh karena itu, Pemerintah Kota Samarinda berdasarkan Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 3 Tahun 2016 dan Peraturan Walikota Samarinda Nomor 15 Tahun 2010 tersebut sangat jelas dibentuk suatu jawatan yang memiliki tanggungjawab penuh atas perencanaan dan pelaksanaan, termasuk pengawasan dan pengendalian atas penyelenggaraan transportasi daerah, yakni Dinas Perhubungan Kota Samarinda. Kewenangan sesuai dengan tupoksi Dinas Perhubungan Kota Samarinda menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang lalu lintas, angkutan dan teknis sarana dan prasarana yang terbagi menjadi empat bidang, yaitu :

- a. Bidang Lalu Lintas Jalan; bertugas untuk membantu walikota dalam melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan operasional di bidang lalu lintas jalan untuk masyarakat umum.
- b. Bidang Prasarana; bertugas untuk memimpin, membina dan mengkoordinasikan pelaksanaan perumusan kebijakan

dalam memberikan pelayanan teknis prasarana dan fasilitas perhubungan.

- c. Bidang Keselamatan; bertugas untuk memimpin, membina dan mengkoordinasikan pelaksanaan perumusan kebijakan dalam memberikan pelayanan teknis keselamatan terhadap jasa/pelayanan perhubungan; dan
- d. Bidang Angkutan; bertugas untuk memimpin, membina dan mengkoordinasikan pelaksanaan perumusan kebijakan dalam melaksanakan pembinaan dan koordinasi serta pengawasan dan pengendalian bidang angkutan.

Dari keempat bidang tersebut, hanya bidang Lalu Lintas Jalan yang secara spesifik menurut moda transportasi. Sebagaimana diketahui bahwa di Kota Samarinda memiliki beberapa jenis moda transportasi, termasuk yang dalam perencanaan sesuai dengan program nasional maupun yang teruang dalam *spasial plan* maupun *deploment plan* Kota Samarinda.

Masih pada urusan yang menjadi kewenangan Pemerintah Daerah Kota sebagaimana lampiran Undang Undang Nomor 23 Tahun 2014, selain bidang lalulintas jalan adalah :

- a. Sub urusan pelayaran meliputi:
 - 1) Penerbitan izin usaha angkutan laut bagi badan usaha yang berdomisili dalam Daerah kabupaten/kota dan beroperasi pada lintas pelabuhan di Daerah kabupaten/kota.
 - 2) Penerbitan izin usaha angkutan laut pelayaran rakyat bagi orang perorangan atau badan usaha yang

berdomisili dan yang beroperasi pada lintas pelabuhan dalam Daerah kabupaten/kota.

- 3) Penerbitan izin usaha penyelenggaraan angkutan sungai dan danau sesuai dengan domisili orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha.
- 4) Penerbitan izin trayek penyelenggaraan angkutan sungai dan danau untuk kapal yang melayani trayek dalam Daerah kabupaten/kota yang bersangkutan.
- 5) Penerbitan izin usaha penyelenggaraan angkutan penyeberangan sesuai dengan domisili badan usaha.
- 6) Penetapan lintas penyeberangan dan persetujuan pengoperasian kapal dalam Daerah kabupaten/kota yang terletak pada jaringan jalan kabupaten/kota dan/atau jaringan jalur kereta api kabupaten/kota.
- 7) Penetapan lintas penyeberangan dan persetujuan pengoperasian untuk kapal yang melayani penyeberangan dalam Daerah kabupaten/kota.
- 8) Penerbitan izin usaha jasa terkait dengan perawatan dan perbaikan kapal.
- 9) Penetapan tarif angkutan penyeberangan penumpang kelas ekonomi dan kendaraan beserta muatannya pada lintas penyeberangan dalam Daerah kabupaten/kota.
- 10) Penetapan rencana induk dan DLKR/DLKP pelabuhan pengumpan lokal.
- 11) Penetapan rencana induk dan DLKR/DLKP untuk pelabuhan sungai dan danau.

- 12) Pembangunan, penerbitan izin pembangunan dan pengoperasian pelabuhan pengumpan lokal.
 - 13) Pembangunan dan penerbitan izin pembangunan dan pengoperasian pelabuhan sungai dan danau.
 - 13) Penerbitan izin usaha badan usaha pelabuhan di pelabuhan pengumpul lokal.
 - 14) Penerbitan izin pengembangan pelabuhan untuk pelabuhan pengumpan lokal.
 - 15) Penerbitan izin pengoperasian pelabuhan selama 24 jam untuk pelabuhan pengumpan lokal.
 - 16) Penerbitan izin pekerjaan pengerukan di wilayah perairan pelabuhan pengumpan lokal.
 - 17) Penerbitan izin reklamasi di wilayah perairan pelabuhan pengumpan lokal.
 - 18) Penerbitan izin pengelolaan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) di dalam DLKR/DLKP pelabuhan pengumpan lokal.
- b. Sub urusan penerbangan: Penerbitan izin mendirikan bangunan tempat pendaratan dan lepas landas helikopter.
- c. Sub urusan perkeretaapian:
- 1) Penetapan rencana induk perkeretaapian kabupaten/kota.
 - 2) Penerbitan izin usaha, izin pembangunan dan izin operasi prasarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota.
 - 3) Penetapan jaringan jalur kereta api yang jaringannya dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota.
 - 4) Penetapan kelas stasiun untuk stasiun pada jaringan jalur kereta api kabupaten/kota.

- 5) Penerbitan izin operasi sarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya melintasi batas dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota.
- 6) Penetapan jaringan pelayanan perkeretaapian pada jaringan jalur perkeretaapian kabupaten/kota
- 7) Penerbitan izin pengadaan atau pembangunan perkeretaapian khusus, izin operasi, dan penetapan jalur kereta api khusus yang jaringannya dalam Daerah kabupaten/kota.

C. Tinjauan Tentang Penyelenggaraan Transportasi

1. Pengertian Transportasi dan Lingkupnya

Secara etimologi, kata transportasi berasal dari bahasa Latin yaitu *transportare*, "*trans*" yang berarti seberang/lokasi/tempat lain dan "*portare*" yang berarti mengangkut atau membawa. Sedangkan dalam bahasa Inggris "*transportation*" yang berarti angkutan, sedangkan pengertian umum disini adalah penumpang atau orang yang secara umum, tidak diklasifikasikan, tidak membedakan strata sosial, umur, jenis kelamin dan lain sebagainya.

Pengertian transportasi merupakan suatu proses pemindahan atau pengangkutan manusia, hewan, serta barang, dari satu tempat menuju tempat lain dengan menggunakan alat transportasi. Terdapat 5 (lima) unsur pokok transportasi yaitu:

1. Manusia, yaitu unsur yang membutuhkan transportasi.
2. Barang, yaitu unsur yang diperlukan manusia.

3. Sarana angkutan sesuai dengan media transportasi seperti kendaraan, kereta api, perahu, kapal, pesawat terbang.
4. Prasarana yang digunakan untuk terlaksananya pergerakan sarana transportasi yang wujudnya seperti Jalan, sungai, danau, laut, dan ruang udara.
5. Organisasi, yaitu sebagai pengelola transportasi.

Transportasi mempunyai peranan yang sangat penting bagi kehidupan berbangsa dan bernegara terutama bagi kelancaran pembangunan. Transportasi yang diartikan sebagai "suatu sistem yang terdiri dari sarana dan prasarana yang didukung oleh tata laksana dan sumber daya manusia membentuk jaringan prasarana dan jaringan pelayanan" mempunyai fungsi sebagai penggerak, pendorong dan penunjang pembangunan. Dapat dikatakan bahwa keberhasilan pembangunan sangat tergantung pada peran sector transportasi.

Transportasi secara umum dapat diartikan sebagai kegiatan perpindahan barang dan atau manusia dari tempat asal ke tempat tujuan membentuk suatu hubungan yang terdiri dari tiga bagian yaitu: ada muatan yang diangkut, tersedianya sarana sebagai alat angkut, dan tersedianya prasarana jalan yang dilalui. Proses transportasi merupakan gerakan dari tempat asal pengangkutan dimulai ke tempat tujuan kemana kegiatan pengangkutan diakhiri. Proses transportasi tercipta akibat perbedaan kebutuhan antara manusia satu dengan yang lain, antara satu tempat dengan tempat yang lain, yang bersifat

kualitatif dan mempunyai ciri berbeda sebagai fungsi dari waktu, tujuan perjalanan, jenis yang diangkut, dan lain-lain. Fungsi transportasi adalah untuk menggerakkan atau memindahkan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sistem tertentu untuk tujuan tertentu.

Transportasi telah menjadi tulang punggung dalam memfasilitasi pergerakan barang dan manusia dari satu tempat ke tempat lain, membentuk suatu jaringan vital yang menghubungkan masyarakat secara global. Melalui berbagai sudut pandang, para ahli telah memberikan definisi yang bervariasi mengenai konsep transportasi, yaitu diantaranya:

- a. Menurut Morlok (1978), transportasi adalah aktivitas yang melibatkan pemindahan atau pengangkutan sesuatu dari satu lokasi ke lokasi lainnya, menciptakan jaringan konektivitas yang vital bagi perkembangan ekonomi dan sosial.
- b. Bowersox (1981) memandang transportasi sebagai proses perpindahan barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, di mana produk disampaikan ke lokasi tujuan yang diperlukan, dengan atau tanpa menggunakan sarana transportasi.
- c. Steenbrink (1974) menggambarkan transportasi sebagai perpindahan orang atau barang menggunakan alat atau kendaraan, melewati jarak geografis yang terpisah, memfasilitasi pertukaran dan interaksi antara berbagai komunitas.

- d. Menurut Papacostas (1987), transportasi adalah suatu sistem yang terdiri dari fasilitas, arus, dan sistem kontrol, memungkinkan pergerakan orang atau barang secara efisien untuk mendukung berbagai aktivitas manusia.
- e. Tamin (1997) melihat transportasi sebagai suatu sistem yang melibatkan prasarana dan sistem pelayanan, memungkinkan mobilitas penduduk dan pergerakan barang di seluruh wilayah, serta memberikan akses ke berbagai daerah.
- f. Salim (2000) menekankan bahwa transportasi melibatkan pemindahan barang dan penumpang, yang mencakup unsur pergerakan dan perubahan fisik dari satu tempat ke tempat lain.
- g. Miro (2005) menjelaskan transportasi sebagai usaha untuk memindahkan, mengerakkan, atau mengalihkan suatu objek ke lokasi yang lebih bermanfaat atau berguna untuk tujuan tertentu, menciptakan konektivitas yang vital bagi pertumbuhan ekonomi dan sosial.
- h. Nasution (2008) memandang transportasi sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan, menciptakan jalur komunikasi yang penting dalam menghubungkan berbagai wilayah.
- i. Widari (2010) menyatakan bahwa transportasi adalah proses pergerakan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan bantuan manusia atau mesin, memungkinkan pencapaian tujuan dengan waktu dan biaya yang optimal.
- j. Menurut UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, transportasi adalah perpindahan

orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.

Dari berbagai sudut pandang tersebut, transportasi didefinisikan sebagai suatu sistem atau proses yang memungkinkan pergerakan manusia dan barang untuk mencapai tujuan tertentu dengan efisien, efektif, dan aman. Definisi-definisi tersebut mencerminkan pentingnya transportasi dalam mendukung mobilitas manusia, pertumbuhan ekonomi, dan integrasi sosial di seluruh dunia.

Selain itu, transportasi sebagai sarana penghubung atau yang menghubungkan antara daerah produksi dan pasar, atau dapat dikatakan mendekatkan daerah produksi dan pasar, atau seringkali dikatakan menjembatani produsen dengan konsumen. Peranan transportasi adalah sangat penting yaitu sebagai sarana penghubung, mendekatkan, dan menjembatani antara pihak-pihak yang saling membutuhkan. Transportasi menciptakan guna tempat (*place utility*) dan guna waktu (*time utility*), karena nilai barang menjadi lebih tinggi di tempat tujuan dibandingkan di tempat asal, selain dari itu barang tersebut diangkut cepat sehingga sampai di tempat tujuan tepat waktu untuk memenuhi kebutuhan.

Transportasi merupakan kegiatan jasa pelayanan (*services activities*). Jasa transportasi diperlukan untuk membantu kegiatan sektor-sektor lain sektor pertanian, sektor perindustrian, sektor pertambangan, sektor perdagangan, sektor konstruksi, sektor keuangan, sektor pemerintahan, transmigrasi, pertahanan keamanan dan lainnya untuk mengangkut barang dan manusia dalam

kegiatan pada masing-masing sektor tersebut. Oleh karena itu jasa transportasi dikatakan sebagai *derived demand* atau permintaan yang diderivasi atau turunan, artinya permintaan jasa transportasi bertambah karena diperlukan untuk melayani berbagai kegiatan ekonomi dan pembangunan yang meningkat.

Transportasi merupakan salah satu fasilitas bagi suatu daerah untuk maju dan berkembang serta transportasi dapat meningkatkan aksesibilitas atau hubungan suatu daerah karena aksesibilitas sering dikaitkan dengan daerah. Untuk membangun suatu pedesaan keberadaan prasarana dan sarana transportasi tidak dapat terpisahkan dalam suatu program pembangunan. Kelangsungan proses produksi yang efisien, investasi dan perkembangan teknologi serta terciptanya pasar dan nilai selalu didukung oleh sistem transportasi yang baik. Transportasi faktor yang sangat penting dan strategis untuk dikembangkan, diantaranya adalah untuk melayani angkutan barang dan manusia dari satu daerah ke daerah lainnya dan menunjang pengembangan kegiatan-kegiatan sektor lain untuk meningkatkan pembangunan nasional di Indonesia.

Transportasi yang baik akan berperan penting dalam perkembangan wilayah terutama dalam aksesibilitas, adapun yang dimaksud dengan aksesibilitas adalah kemudahan dan kemampuan suatu wilayah atau ruang untuk diakses atau dijangkau oleh pihak dari luar daerah tersebut baik secara langsung maupun tidak langsung. Mudahnya suatu lokasi dihubungkan dengan lokasi lainnya lewat jaringan transportasi yang ada, berupa prasarana

jalan dan alat angkut yang bergerak diatasnya. Pembangunan pedesaan semakin lambat dan terhambat karena kurangnya sarana transportasi yang ada (Margaretta, 2000).

Menurut Setijowarno (2001), ciri-ciri/karakteristik atau kriteria sehingga dikatakan sebagai transportasi yaitu:

1. Kecepatan, artinya menunjukkan berapa lama waktu yang diperlukan untuk bergerak antara dua lokasi.
2. Tersedianya pelayanan (*availability of service*), artinya, transportasi menyangkut akan kemampuan untuk menyelenggarakan hubungan antara dua lokasi.
3. Pengoperasiaan yang diandalkan (*dependability of operation*), artinya sebagai sesuatu yang menunjukkan perbedaan akan terjadi antara kenyataan dan jadwal yang ditentukan.
4. Kemampuan (*capability*), yaitu bisa menangani segala bentuk dan keperluan akan pengangkutan.
5. Frekuensi, yaitu banyaknya gerakan atau hubungan yang dijadwalkan.

Terdapat 3 (tiga) jenis transportasi yaitu transportasi darat, laut dan udara.

1. Transportasi Darat (*Land Transport*) Pengertian transportasi darat adalah transportasi yang digunakan di daratan. Terdapat 2 jenis transportasi darat yaitu transportasi jalan raya (*road transport*) dan transportasi jalan rel (*rail transport*).
2. Transportasi Air (*Water Transport*) Pengertian transportasi air/laut adalah transportasi yang melalui air. Transportasi

melalui air ini terdiri dari transportasi air di pedalaman (*inland transport*) dan transportasi laut (*ocean transport*).

3. Transportasi Udara (*Air Transport*) Pengertian transportasi udara adalah transportasi yang melalui udara. Transportasi udara ini menggunakan pesawat udara dengan segala jenisnya sebagai alat transportasi dengan udara atau ruang angkasa sebagai jalannya sedangkan tenaga penggerak yang digunakan yaitu berupa BBM, Contoh transportasi udara diantaranya pesawat dan helikopter.

Fungsi dari sebuah transportasi menurut adalah untuk menunjang perkembangan perekonomian dengan membuat keseimbangan antara penyedia dan permintaan transportasi. Adapun manfaat transportasi yang meliputi kehidupan masyarakat, yaitu :

1. Manfaat Ekonomi Segala sesuatu yang berkaitan dengan produksi, distribusi, dan pertukaran kekayaan atau hasil produksi yang semuanya bisa diperoleh dan berguna.
2. Manfaat Sosial Manusia pada umumnya bermasyarakat dan berusaha hidup selaras atau dengan yang lain dengan menggunakan kemudahan:
 - a. Pelayanan untuk perorangan maupun kelompok;
 - b. Pertukaran informasi;
 - c. Perjalanan untuk rekreasi;
 - d. Perluasan jangkauan perjalanan social; dan
 - e. Pemendekan jarak rumah dengan tempat kerja.
3. Manfaat Politis Pengangkutan menjadi syarat mutlak atau pokok dalam segi politik yang meliputi:

- a. Menciptakan persatuan dan keadilan;
- b. Pelayanan kepada masyarakat dikembangkan dengan lebih merata;
- c. Keamanan negara terhadap serangan dari luar yang tidak di kehendaki; dan
- d. Manfaat Wilayah. Perkembangan suatu wilayah, karena adanya sifat kebutuhan manusia atas permintaan dan pemenuhan ada segi ekonomi.

2. Pengertian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Lalu lintas (*traffic*) adalah kegiatan lalu-lalang atau gerak kendaraan, orang, atau hewan di jalanan. Masalah yang dihadapi dalam perlatu-lintasan adalah keseimbangan antara kapasitas jaringan jalan dengan banyaknya kendaraan dan orang yang berlalu-lalang menggunakan jalan tersebut. Jika kapasitas jaringan jalan sudah hampir jenuh apalagi terlampaui, maka yang terjadi adalah kemacetan lalu lintas persoalan ini sering diruncukan sebagai persoalan angkutan.

Angkutan (*transport*) adalah kegiatan pemindahan orang dan/barang dari satu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) dengan menggunakan sarana (kendaraan) kendaraan yang harus diperhatikan adalah keseimbangan antara kapasitas moda angkutan dengan jumlah barang maupun orang yang memerlukan angkutan. Bila kapasitas armada lebih rendah dari yang dibutuhkan, akan banyak barang maupun orang tidak terangkut, atau keduanya dijejalkan ke dalam kendaraan yang ada.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya, yang mana pengertian lalu lintas itu sendiri di atur di dalam UU lalu lintas dan angkutan jalan khususnya Pasal 1 ayat (1). Untuk lalu lintas itu sendiri terbagi atas Laut, darat dan udara. Lalu lintas sendiri merupakan suatu sarana transportasi yang di lalui bermacam-macam jenis kendaraan, baik itu kendaraan bermesin roda dua atau beroda empat pada umumnya dan kendaraan yang tidak bermesin contohnya sepeda, becak dan lain- lain. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah merupakan suatu dasar hukum terhadap pemberlakuan Kegiatan lalu lintas ini, dimana makin lama makin berkembang dan meningkat sejalan dengan perkembangan dan kebutuhan masyarakat yang terus meningkat. Kalau ditinjau lebih lanjut tingkah laku lalu lintas ini ternyata merupakan suatu hasil kerja gabungan antara manusia, kendaraan dan jaringan jalan. Lalu Lintas adalah

gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan:

- 1) Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
- 2) Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa.
- 3) Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat. Lalu lintas adalah pergerakan kendaraan, orang dan hewan di jalan. Pergerakan tersebut dikendalikan oleh seseorang menggunakan akal sehat. Orang yang kurang akal sehatnya mengemudikan kendaraan di jalan, akan mengakibatkan bahaya bagi pemakai jalan yang lain. Demikian juga hewan di jalan tanpa dikendalikan oleh seseorang yang sehat akalnya akan membahayakan pemakai jalan yang lain (Direktorat Lalu Lintas Polri Polri, Panduan Berlalu Lintas. 2011: 65).

3. Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Yang termasuk Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah meliputi antara lain: Jalan dan terminal. Jalan adalah ruang lalu lintas tempat kendaraan dan orang bergerak untuk berpindah tempat. Menurut definisi jalannya adalah jalan yang diperuntukan bagi lalu lintas umum. Dalam penataan jaringan jalan, agar tersusun sistem jaringan yang baik, harus diperhatikan tata jenjang

(hierarki) jaringan. Tata jenjang jaringan jalan akan mengarah pada susunan sistem pelayanan jasa angkutan jalan yang kemudian menjadi sistem sirkulasi lalu lintas di jalan. Untuk mewujudkan keterpaduan antara lalu lintas dan angkutan jalan dengan moda angkutan lain, ditetapkan jaringan angkutan jalan yang menghubungkan seluruh wilayah tanah air.

Terminal berfungsi sebagai penunjang kelancaran mobilitas orang dan arus barang serta tempat perpaduan intra dan antarmoda secara lancar tertib. Pada hakikatnya terminal merupakan simpul utamanya sebagai tempat pelayanan umum untuk naik turun penumpang dan bongkar muat barang, tempat pengendalian lalu lintas dan angkutan kendaraan umum, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda angkutan.

Jenis terminal transportasi jalan terdiri dari: terminal penumpang dan terminal barang. Terminal penumpang merupakan prasarana Transportasi Jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.

Terminal barang merupakan prasarana transportasi untuk keperluan membongkar dan menaikkan barang serta perpindahan intra dan/atau antar moda /transportasi. Fasilitas Terminal terdiri dari fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Daerah kewenangan terminal terdiri dari:

- a. Daerah lingkungan kerja terminal, merupakan daerah yang diperuntukkan untuk fasilitas utama dan fasilitas penunjang terminal;

- b. Daerah pengawasan terminal, merupakan daerah di luar daerah lingkungan kerja terminal, yang diawasi oleh petugas terminal untuk kelancaran arus lalu lintas di sekitar terminal.

Daerah lingkungan kerja terminal memiliki batas-batas yang jelas dan diberi hak atas tanah sesuai peraturan perundangundangan yang berlaku. Tipe terminal penumpang terdiri dari:

- 1) terminal penumpang tipe A;
- 2) terminal penumpang tipe B;
- 3) terminal penumpang tipe C.

Terminal penumpang tipe A berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi dan/atau angkutan lintas batas Negara, angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan. Terminal Penumpang tipe B berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan/atau angkutan pedesaan. Terminal penumpang tipe C berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan/lokal yang memiliki asal dan tujuan perjalanan dalam wilayah Kota. Yang menjadi kewenangan daerah Kota adalah Terminal tipe C.

Pemerintah Daerah dalam rangka pelayanan kepada masyarakat khususnya dibidang Transportasi angkutan umum dan barang, membangun/menyediakan Terminal beserta fasilitas penunjang lainnya. Dalam mengelola Terminal beserta fasilitas penunjang lainnya, Walikota dapat menunjuk Pejabat Pengelola sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Di dalam daerah lingkungan kerja terminal penumpang atau terminal barang dapat dilakukan kegiatan usaha penunjang sepanjang tidak mengganggu fungsi pokok terminal. Kegiatan usaha penunjang dimaksud dapat dilakukan oleh badan hukum Indonesia atau Warga Negara Indonesia setelah mendapat izin dan dikenakan retribusi. Setiap badan hukum dan/atau perorangan dilarang menyelenggarakan kegiatan usaha penunjang di terminal tanpa izin. Pengawasan pelaksanaan kegiatan usaha penunjang dilaksanakan oleh Kepala Dinas.

4. Pengaturan Penggunaan Jalan

a. Penetapan Kinerja Ruas Jalan

Setiap ruas jalan ditetapkan kinerja ruas jalan yang meliputi ketentuan fungsi, kelas jalan, kapasitas, muatan sumbu terberat yang diizinkan, dan batas kecepatan yang diperbolehkan. Adapun jalan yang dibangun oleh badan hukum yang merupakan jalan konsesi, jalan kawasan, atau lingkungan tertentu, dinyatakan terbuka untuk lalu lintas umum setelah pengelola jalan menyerahkan kewenangan pengaturannya kepada Pemerintah Daerah untuk ditetapkan sebagai jalan umum.

b. Pengendalian Lingkungan Sisi Jalan

Jalan sebagai prasarana fisik lalu lintas, terdiri dari daerah manfaat jalan, daerah milik jalan dan daerah pengawasan jalan yang harus dikendalikan pemanfaatannya dan penggunaannya agar tidak menimbulkan kerusakan, kerancuan, dan/atau

gangguan lalu lintas. Pengendalian dapat dilakukan melalui :

- penetapan dan/atau pengaturan batas garis sempadan bangunan dan garis sempadan pagar;
- pengendalian pembukaan jalan masuk;
- pengaturan dan pengendalian pemanfaatan tanah pada daerah milik jalan dan daerah pengawasan jalan.

Badan dan/atau Perorangan dilarang membangun, membuka jalan masuk, dan/atau memanfaatkan tanah pada daerah milik jalan, daerah manfaat jalan dan daerah pengawasan jalan.

c. Pengawasan dan Penggunaan Jalan

Untuk memelihara dan menjaga kondisi jalan dan jembatan dari kerusakan akibat pengangkutan barang oleh kendaraan-kendaraan diluar kemampuan daya dukung jalan dan jembatan, Daerah melaksanakan pengawasan dan pemeriksaan kelebihan muatan angkutan barang.

Pengawasan dilaksanakan pada tempat-tempat yang telah ditetapkan dan/atau berpindah-pindah, dilengkapi dengan alat penimbangan yang dilaksanakan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Pengawasan Penggunaan Jalan terhadap kendaraan angkutan barang dilakukan dengan ketentuan:

- daya angkut;
- daya dukung jalan;
- muatan sumbu terberat.

Kendaraan angkutan barang yang tidak memenuhi ketentuan, termasuk jenis pelanggaran jumlah berat yang diizinkan (JBI). Pelanggaran kelebihan muatan dapat dikenakan sanksi, Sanksi tersebut dapat berupa sanksi administrasi dan/atau sanksi denda yang pengaturannya akan diatur dengan Peraturan Walikota.

d. Dispensasi Jalan

Atas pertimbangan tertentu, Dinas dapat menerbitkan rekomendasi dispensasi penggunaan jalan tertentu untuk dilalui oleh kendaraan yang beratnya di atas kemampuan daya dukung jalan yang bersangkutan dan/atau dimensi muatan yang melebihi ketentuan yang ditetapkan berdasarkan hasil kajian. Pertimbangan tertentu dimaksud didasarkan atas:

- kendaraan pengangkut membawa barang yang dimensi ukuran dan beratnya tidak dapat dipisahkan menjadi bagian yang lebih kecil;
- larangan dan/atau pembatasan pengangkutan yang dapat mengakibatkan dampak negatif terhadap pertumbuhan daerah yang bersangkutan dan/atau menimbulkan keresahan dan kerugian masyarakat;
- pengangkutan bersifat darurat.

Untuk melaksanakan pengawasan terhadap Dispensasi Jalan, Daerah menetapkan dan membangun Pos Pengawasan pada tempat-tempat yang telah ditetapkan dan/atau berpindahpindah dilengkapi dengan alat penimbangan serta alat pembatas tinggi dan lebar kendaraan beserta muatan.

Setiap pengusaha angkutan/pemilik kendaraan yang mendapat rekomendasi dispensasi pemakaian jalan bertanggung jawab atas segala resiko kerusakan prasarana jalan dan fasilitas lain sebagai akibat proses pengangkutan dan wajib mengembalikan kondisi prasarana jalan dan fasilitas tersebut kepada keadaan semula serta menanggung segala beban biaya yang timbul.

e. Penggunaan Jalan

Diluar Kepentingan Lalu Lintas Badan Hukum dan/atau perorangan dilarang menggunakan jalan selain untuk kepentingan lalu lintas. Penggunaan jalan untuk keperluan tertentu, diluar fungsi sebagai jalan dan/atau penyelenggaraan kegiatan dengan menggunakan jalan yang patut diduga dapat mengganggu keselamatan, keamanan dan kelancaran lalu lintas harus mendapat ijin dari Kepolisian Negara Republik Indonesia. Izin penggunaan jalan diluar kepentingan lalu lintas dan/atau kepentingan lainnya harus terlebih dahulu memperoleh rekomendasi dari Kepala Dinas.

f. Analisa Dampak Lalu Lintas

Setiap pembangunan yang potensial menciptakan bangkitan atau tarikan lalu lintas serta yang dapat mempengaruhi kelancaran lalu lintas, wajib dilakukan analisis dampak lalu lintas. Analisis dampak lalu lintas yang dimaksud pada dilakukan oleh konsultan transportasi yang berkompeten dibidangnya dan akan dievaluasi oleh Tim yang dibentuk dengan keputusan Walikota dan menjadi syarat dikeluarkannya Izin

Peruntukan Penggunaan Tanah (IPPT)/ site plan dan/atau izin bangunan. Hasil penilaian analisis dampak lalu lintas berbentuk rekomendasi disampaikan kepada Walikota melalui Kepala Dinas Perhubungan.

g. Fungsi dan Manfaat Pengangkutan

Perangkutan mempunyai peranan yang sangat penting dan strategis dalam mendukung, mendorong, dan menunjang segala aspek kehidupan dan penghidupan, baik di bidang ekonomi, sosialbudaya, politik, maupun pertahanan dan keamanan negara. Sistem perangkutan harus ditata dan terus menerus disempurnakan untuk menjamin mobilitas orang maupun barang dalam rangka menjamin kesejahteraan masyarakat. Di samping itu dalam upaya menunjang pengembangan wilayah dan pemeratakan hasil-hasil pembangunan, perangkutan juga berperan sebagai penunjang, pemacu, pendorong sekaligus pemicu perkembangan wilayah.

Dalam pelayanan angkutan umum di Indonesia membagi layanan angkutan umum dalam tiga kategori utama yaitu:

➤ Angkutan antar kota

Angkutan antar kota adalah angkutan yang menghubungkan suatu kota dengan kota yang lainnya baik yang berada dalam satu wilayah administrasi propinsi, maupun yang berada di propinsi lain yang berarti angkutan antar daerah. Kebutuhan angkutan antar kota umumnya dilayani oleh moda

darat dan sebagian kecil oleh moda angkutan udara dan laut serta penyeberangan.

➤ Angkutan perkotaan

Angkutan perkotaan membentuk jaringan pelayanan antar kota yang berada dalam daerah kota raya, sedangkan angkutan kota adalah angkutan dalam wilayah administrasi kota.

➤ Angkutan perdesaan

Angkutan perdesaan adalah pelayanan angkutan penumpang yang ditetapkan melayani trayek dari dan ke terminal. Ciri utama yang membedakan angkutan perdesaan dengan yang lainnya adalah pelayanan lambat, tetapi jarak pelayanan tidak ditentukan. Ciri pelayanan lambat juga dimiliki oleh trayek ranting kota disamping pelayanan jarak pendek dalam kawasan permukiman. Ciri terakhir ini tidak dimiliki oleh trayek perdesaan.

h. Trayek, Lintasan pelayanan, dan Moda Angkutan

Trayek, adalah lintasan jalan umum untuk pelayanan jasa angkut orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan tetap, lintasan tetap jadwal tetap maupun tidak berjadwal. Jaringan trayek adalah kumpulan trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang. Trayek tetap dan teratur adalah pelayanan angkutan yang dilakukan dalam jaringan trayek secara tetap dan teratur, dengan jadwal tetap atau tidak berjadwal.

Lintasan pelayanan adalah ruas jalan yang dilalui kendaraan umum yang melayani trayek bersangkutan.

suatu trayek dapat memiliki lebih dari satu kemungkinan lintasan bergantung pada jaringan prasarana atau jalan yang menghubungkan asal dan tujuan trayek tersebut. Hal ini mengandung arti bahwa beban lalu lintas dapat di bagi dalam beberapa lintasan.

Moda angkutan meliputi angkutan orang dengan kendaraan umum. Pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang'. Jadi anya disebutkan satu jenis moda angkutan jalan, yakni mobil bus atau mobil penumpang. Di samping sebenarnya masih ada kendaraan umum lain yaitu kereta api.

5. Tinjauan Kebutuhan Lalu Lintas

Kebutuhan bergerak dari suatu tempat ke tempat lainnya merupakan suatu kebutuhan dalam kehidupan manusia. Kebutuhan itu pula yang kemudian mendasari manusia membutuhkan sarana transportasi, dan salah satu jenis transportasi yang paling dibutuhkan manusia untuk menunjang pergerakannya adalah sarana transportasi darat (moda transportasi darat) karena sumber kebutuhan dalam kehidupan manusia.

Dalam perkembangannya jenis transportasi darat kemudian tidak hanya menjadi sarana untuk memenuhi kebutuhan hidup dasar manusia tapi berkembang luas dengan berbagai motivasi dan alasan yang berbeda sampai dengan menjadi lifestyle oleh beberapa kalangan yang didominasi oleh usia muda dengan sarana transportasi angkutan pribadi khususnya jenis kendaraan tertentu baik

jenis mobil maupun sepeda motor. Bahkan tak jarang menjadi lifestyle dengan mobil sport atau sepeda motor tersebut.

Karena transportasi telah menjadi kebutuhan dan berkembang sebagaimana di kemukakan diatas, menjadi suatu keharusan bagi setiap negara atau manusia untuk menyediakan sarana transportasi tersebut, pemerintah sebagai penyelenggara negara dengan atau tanpa melibatkan swasta tentunya menyediakan transportasi angkutan yang peruntukan untuk umum beserta dengan sarana dan prasarana yang menunjang transportasi tersebut sedangkan masyarakat sebagai individu menyediakan transportasi untuk pribadinya sendiri dengan kewajiban-kewajiban tertentu yang telah diatur oleh peraturan perundang-undangan.

Pada kenyataannya kebutuhan masyarakat tersebut untuk memenuhi sarana transportasi angkutan pribadinya meningkat sangat pesat dari tahun ke tahun dengan rata-rata pertumbuhan di Indonesia sekitar 15 %. Disisi lain pertumbuhan jalan sangat tidak berbanding dengan pertumbuhan kendaraan yang sangat tinggi, sehingga kapasitas daya tampung ruas-ruas jalan semakin berkurang setiap harinya, kondisi ini diperparah dengan buruknya perilaku-perilaku berlalu lintas oleh beberapa pengguna jalan seperti tidak disiplin atau kurang mematuhi peraturan lalu lintas dan angkutan jalan serta masih banyaknya hambatan samping yang menghiasi jalan-jalan seperti banyak dialami oleh beberapa daerah termasuk di wilayah Kota Samarinda.

6. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas

Untuk keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dilakukan manajemen dan rekayasa lalu lintas. Manajemen lalu lintas meliputi kegiatan:

- a) perencanaan lalu lintas;
- b) pengaturan lalu lintas;
- c) pengawasan lalu lintas;
- d) pengendalian lalu lintas.

Penerapan manajemen lalu lintas yang hendak kita atur untuk kondisi daerah terdiri dari:

- a) manajemen kapasitas;
- b) manajemen prioritas;
- c) manajemen permintaan.

Penerapan kebijaksanaan manajemen lalu lintas dalam pelaksanaannya nanti akan diatur lebih lanjut oleh Walikota. Pengaturan arus lalu lintas untuk menjaga keselamatan transportasi yang bersifat perintah dan/atau larangan ditetapkan oleh Walikota. Perintah dan/atau larangan tersebut harus dinyatakan dengan rambu-rambu lalu lintas, marka jalan dan/atau alat pemberi isyarat lalu lintas. Setiap pemakai jalan wajib mematuhi perintah dan/atau larangan dimaksud.

a. Rekayasa Lalu Lintas

Dalam rangka pelaksanaan manajemen lalu lintas di jalan dilakukan rekayasa lalu lintas yang meliputi:

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

- penyelenggaraan pembangunan pengadaan dan pemasangan fasilitas perlengkapan jalan yang dilakukan oleh badan swasta atau orang perorangan setelah mendapat rekomendasi dan pengesahan spesifikasi teknis dari Dinas.

Rekayasa lalu lintas dimaksud meliputi:

- perencanaan, pembangunan dan pemeliharaan jalan;
- perencanaan, pengadaan, pemasangan dan pemeliharaan rambu-rambu, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengaman pemakai jalan, halte serta fasilitas pendukung lainnya.

Pemasangan dan penghapusan rambu-rambu, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengaman pemakai jalan serta fasilitas pendukung harus di dukung dengan sistem informasi. Pelaksanaan rekayasa lalu lintas ditetapkan oleh Walikota. Setiap orang dan atau badan tanpa izin dari Kepala Dinas, dilarang:

- membuat, memasang, memindahkan rambu-rambu, marka jalan dan alat pemberi isyarat lalu lintas;
- membuat atau memasang tanggul pengaman jalan dan pita pengaduh (*speed trap*);
- membuat atau memasang pintu penutup jalan dan portal;
- menutup median atau putaran jalan;
- membongkar jalur pemisah jalan, pulau-pulau lalu lintas dan sejenisnya;

- membongkar, memotong, merusak/membuat tidak berfungsinya pagar pengaman jalan;
- menggunakan bahu jalan dan trotoar yang tidak sesuai dengan fungsinya;
- mengubah fungsi jalan;
- membuat dan/atau memasang yang menyerupai rambu-rambu, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengaman pemakai jalan serta fasilitas pendukung;
- membuat dan/atau memasang bangunan reklame yang dapat mengganggu kelancaran lalu lintas dan pandangan mengemudi.

b. Tata Cara Berlalu Lintas

Setiap pengguna jalan wajib menggunakan fasilitas lalu lintas yang disediakan sesuai fungsi dan peruntukannya. Setiap pengguna jalan wajib mematuhi peraturan lalu lintas baik tertulis maupun dalam bentuk rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) maupun isyarat yang diberikan petugas lalu lintas.

Setiap pengguna jalan wajib memperhatikan keselamatan, keamanan, kenyamanan dan ketertiban lalu lintas. Setiap pejalan kaki yang berjalan di jalan harus berjalan di atas trotoar apabila jalan tersebut telah dilengkapi dengan trotoar dan apabila jalan tersebut tidak dilengkapi dengan trotoar, pejalan kaki wajib menggunakan bagian jalan yang paling tepi.

Sepeda motor, kendaraan bermotor yang kecepatannya lebih rendah, mobil barang dan

kendaraan tidak bermotor harus menggunakan lajur kiri jalan. Pada lajur yang diperuntukan khusus untuk kendaraan umum tertentu, dilarang digunakan kendaraan jenis lain kecuali ditentukan lain oleh rambu-rambu dan/atau marka jalan. Setiap kendaraan dilarang berhenti atau parkir di badan jalan apabila pada tempat tersebut dilarang untuk berhenti dan/atau parkir yang dinyatakan dengan rambu-rambu dan/atau marka jalan.

7. Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor

a. Unit Pengujian Kendaraan Bermotor

Untuk menyelenggarakan pengujian berkala, Daerah merencanakan, membangun, dan memelihara gedung unit pengujian kendaraan bermotor yang dilengkapi dengan peralatan pengujian mekanik secara tetap maupun dalam bentuk mobil unit keliling. Peralatan pengujian mekanik dimaksud terdiri dari :

- alat uji rem;
- alat uji emisi gas buang;
- alat uji penerangan;
- alat penimbangan berat kendaraan beserta muatannya;
- alat uji sistem kemudi dan kedudukan roda depan;
- alat uji standar kecepatan;
- alat uji kebisingan;
- alat uji lainnya yang dibutuhkan.

Peralatan pengujian mekanik yang dimiliki akan dilakukan kalibrasi secara berkala sehingga kehandalannya dapat dipertanggungjawabkan. Dalam

rangka menjamin keselamatan, kenyamanan dan kelestarian lingkungan hidup ditetapkan batas umur kendaraan angkutan umum. Batas umur sebagaimana akan diatur lebih lanjut dengan peraturan Walikota.

Dalam rangka menjamin keselamatan dan keamanan bagi pengguna kendaraan bermotor baik kendaraan pribadi maupun kendaraan umum ditetapkan persentase penembusan cahaya pada kaca-kaca kendaraan bermotor. Penetapan dan penerapan persentase penembusan cahaya kaca-kaca kendaraan bermotor akan diatur lebih lanjut dengan Peraturan Walikota.

Setiap kendaraan tidak bermotor yang dioperasikan di jalan wajib memenuhi persyaratan keselamatan, perlengkapan kendaraan dan administrasi. Persyaratan dimaksud ditetapkan dengan peraturan Walikota.

Setiap pemasangan sponsor/iklan pada kendaraan bermotor umum wajib memperhatikan rancang bangun sponsor/iklan yang meliputi ukuran (dimensi) dan bentuk penyajiannya. Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemasangan iklan/sponsor ditetapkan dengan peraturan Walikota. Pemasangan sponsor/iklan pada kendaraan bermotor dikenakan pajak reklame yang diatur secara khusus dengan Peraturan Daerah Tentang Pajak Reklame.

b. Penilaian Kondisi Teknis Kendaraan Bermotor

Pemeriksaan kondisi teknis kendaraan bermotor yang mengalami akhir masa pakai ekonomis, perubahan

spesifikasi dan status serta untuk pendaftaran ulang surat tanda nomor kendaraan bermotor (STNKB), wajib melakukan penilaian dan pemeriksaan kondisi teknis kendaraan bermotor. Penetapan pelaksanaan penilaian dan pemeriksaan kondisi teknis, meliputi :

- pengujian penghapusan kendaraan bermotor yang dilaksanakan pada akhir masa pakai ekonomis, baik untuk perubahan status pemakaian maupun untuk penghapusan karena tidak memenuhi persyaratan laik jalan;
- pemeriksaan kondisi teknis kendaraan bermotor dilaksanakan pada saat pendaftaran ulang surat tanda nomor kendaraan (STNK), dalam rangka menentukan bentuk standar konstruksi menurut jenis, tipe, ukuran, bentuk dan penunjukan peruntukannya dalam registrasi STNK kendaraan bermotor, serta bagi mobil penumpang umum yang masa usia operasionalnya telah melebihi 8 (delapan) tahun.

Setiap Kendaraan wajib uji yang akan memperpanjang Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) harus dalam keadaan memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang dibuktikan dalam buku uji kendaraan bermotor. Pemeriksaan pengujian kendaraan bermotor dikenakan retribusi.

c. Pemeriksaan Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Bukan Wajib Uji Berkala

Untuk mengendalikan pencemaran udara dari sumber bergerak, maka setiap kendaraan bermotor wajib menjalani uji emisi gas buang dan pada waktu

pembayaran Pajak Kendaraan Bermotor harus dalam keadaan memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang dibuktikan dalam buku uji kendaraan bermotor.

Pemeriksaan/uji emisi gas buang kendaraan bermotor dilakukan sekurang-kurangnya 6 (enam) bulan bagi kendaraan bermotor wajib uji. Pemeriksaan/uji emisi gas buang kendaraan bermotor dilaksanakan pada unit pengujian kendaraan bermotor dan bengkel umum yang telah mendapat rekomendasi Dinas sebagai bengkel pelaksana. Terhadap pemilik/kuasa pemilik kendaraan bermotor yang melakukan pemeriksaan / uji emisi gas buang dikenakan Retribusi.

Sebagai bukti bahwa kendaraan bermotor telah memenuhi ambang batas emisi gas buang diberikan surat keterangan dari Dinas. Bagi kendaraan bermotor yang tidak memenuhi persyaratan ambang batas emisi dikenakan sanksi sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sanksi dapat berupa sanksi administrasi dan/atau denda yang ditetapkan dengan peraturan Walikota.

d. Bengkel Umum Kendaraan Bermotor dan Bengkel Pemeriksaan Uji Emisi Gas Buang

Untuk memperhatikan dan memelihara kondisi teknis kendaraan, pemilik kendaraan melakukan perawatan dan pemeliharaan kendaraan. Perawatan dan pemeliharaan dilaksanakan oleh bengkel umum kendaraan bermotor. Bagi bengkel pelaksana/uji emisi gas buang kendaraan bermotor harus memenuhi persyaratan sesuai ketentuan yang berlaku. Izin

penetapan bengkel pelaksanaan /uji emisi gas buang kendaraan bermotor berlaku 1 (satu) tahun dan dapat diperpanjang apabila memenuhi syarat-syarat penetapan sebagai berikut :

- memiliki stall perbaikan dan perawatan, pemeriksaan/pengujian dan jalur keluar masuk kendaraan;
- memiliki peralatan perbaikan dan perawatan, air servis, diagnose kendaraan, engine tune up dan peralatan khusus untuk perbaikan dan perawatan sistem bahan bakar;
- memiliki alat pemeriksaan/uji emisi gas buang kendaraan bermotor, minimum untuk analisis Carbon monoxide (CO) hydro carbon (HCO), Oksida-oksida nitrogen (Nox) dan Carbon (C);
- memiliki peralatan perlindungan keselamatan kerja;
- memiliki tenaga mekanik yang mempunyai pengetahuan, keahlian, pengalaman yang sesuai dan memiliki/kualifikasi yang ditetapkan;
- memiliki peralatan penunjang lainnya yang diperlukan.

Bengkel umum kendaraan bermotor adalah bengkel perawatan, perbaikan dan suku cadang. Penyelenggaraan bengkel umum kendaraan bermotor dapat dilaksanakan oleh Badan dan/atau Perorangan setelah mendapat rekomendasi Dinas. Penyelenggaraan bengkel umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dikenakan retribusi.

8. Tinjauan Perparkiran

Setiap moda transportasi pada dasarnya terdiri dari tiga elemen utama yaitu kendaraan, sarana lintasan, dan terminal. Sebagai contoh, dalam transportasi rel elemen-elemen tersebut adalah kereta api, lintasan rel, dan stasiun. Untuk transportasi udara elemen-elemen tersebut adalah pesawat terbang, lintasan udara, dan bandara udara. Sedangkan untuk transportasi jalan raya adalah kendaraan, jalan raya, dan ruang parkir atau fasilitas bongkar muat baik barang maupun orang. Setelah kendaraan dipakai sampai di tempat tujuan, maka kendaraan membutuhkan suatu tempat pemberhentian. Jika tempat pemberhentian tidak bisa diperoleh maka penggunaan kendaraan menjadi tidak bermanfaat sepenuhnya.

Pada saat ini fasilitas pelayanan parkir serta perlengkapan bongkar muat merupakan persoalan yang sering terjadi di kota-kota besar di Indonesia. Hal ini disebabkan karena sulitnya memperoleh ruang-ruang parkir khususnya di kawasan pusat-pusat perbelanjaan dan perkantoran. Problem parkir yang dominan antara lain disebabkan oleh terbatasnya lahan yang tersedia dan harga tanah yang tinggi. Juga akibat tidak seimbangnya perbandingan antara jumlah kendaraan yang harus ditampung dengan fasilitas parkir yang ada. Sehingga akibatnya adalah lokasi-lokasi parkir kendaraan akan meluber sampai se sepanjang jalan di pusat-pusat perbelanjaan dan perkantoran tersebut. Dan akibat

selanjutnya adalah akan menimbulkan kemacetan di kawasan tersebut.

Memperhatikan uraian singkat di atas, dapat diambil kesimpulan bahwa perparkiran memegang suatu peranan yang amat penting dalam masalah lalu lintas. Selanjutnya disampaikan beberapa hal terkait parkir.

a. Pengertian Parkir

Parkir menurut kamus bahasa Indonesia dapat diartikan sebagai tempat pemberhentian kendaraan beberapa saat. Sedangkan menurut Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, parkir adalah tempat pemberhentian kendaraan atau bongkar muat barang dalam jangka waktu yang lama atau sebentar tergantung keadaan dan kebutuhannya.

Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggal oleh pengemudinya. Menurut Hobbs (1995), parkir diartikan sebagai suatu kegiatan untuk meletakkan atau menyimpan kendaraan disuatu tempat tertentu yang lamanya tergantung kepada selesainya keperluan dari pengendaraan tersebut. Menurut UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, parkir didefinisikan sebagai kendaraan yang berhenti pada tempat-tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan rambu atau tidak, serta tidak semata-mata untuk kepentingan menaikkan atau menurunkan orang dan barang. Sedangkan definisi lain tentang parkir adalah keadaan dimana suatu kendaraan berhenti untuk

sementara (menurunkan muatan) atau berhenti cukup lama.

Meningkatnya tingkat perjalanan maka meningkat pula kebutuhan ruang parkir yang dibutuhkan dengan kekhawatiran ini juga semakin meningkat. Dengan permasalahan ini maka dibutuhkan kualitas parkir yang baik dan lahan yang mampu menampung semua kendaraan. Selain itu meningkatnya kepemilikan sebuah kendaraan juga memicu peningkatan kapasitas parkir. Dalam membahas masalah perparkiran, perlu diketahui beberapa istilah penting, yaitu sebagai berikut:

- Kapasitas parkir: kapasitas parkir (parkir)/kapasitas yang terpakai dalam satu-satuan waktu atau kapasitas parkir yang disediakan (parkir kolektif) oleh pihak pengelola.
- Kapasitas normal: kapasitas parkir (teoritis) yang dapat digunakan sebagai tempat parkir, yang dinyatakan dalam kendaraan. Kapasitas parkir dalam gedung perkantoran tergantung dalam luas lantai bangunan, maka makin besar luas lantai bangunan, makin besar pula kapasitas normalnya.
- Durasi parkir: lamanya suatu kendaraan parkir pada suatu lokasi.
- Kawasan parkir: kawasan pada suatu areal yang memanfaatkan badan jalan sebagai fasilitas dan terdapat pengendalian parkir melalui pintu masuk.
- Kebutuhan parkir: jumlah ruang parkir yang dibutuhkan yang besarnya dipengaruhi oleh

berbagai faktor seperti tingkat kepemilikan kendaraan pribadi, tingkat kesulitan menuju daerah yang bersangkutan, ketersediaan angkutan umum dan tarif parkir.

- Lama parkir: jumlah rata-rata waktu parkir pada petak parkir yang tersedia dinyatakan dalam 30 menit, 1 jam atau 1 hari.
- Puncak parkir: akumulasi parkir rata-rata tertinggi dengan satuan kendaraan.
- Jalur sirkulasi: tempat yang digunakan untuk pergerakan kendaraan yang masuk dan keluar dari fasilitas parkir.
- Jalur gang: merupakan jalur dari dua deretan ruang parkir yang berdekatan.
- Retribusi parkir: pungutan yang dikenakan pada pemakaian kendaraan yang memarkir kendaraan di ruang parkir.

b. Kegiatan Parkir

Kegiatan parkir adalah kecenderungan pengguna kendaraan untuk melakukan perparkiran. Kegiatan parkir dapat dibagi menjadi dua seperti yang ada dibawah ini:

1) Kegiatan Parkir Tetap

- ✓ Pusat perdagangan (pasar, eceran dan swalayan)
Parkir di suatu pusat perdagangan ini ada dua macam yaitu pekerja dan pengunjung. Pekerja umumnya parkir untuk jangka panjang dan untuk parkir pengunjung untuk jangka pendek.
- ✓ Pusat perkantoran swasta dan pemerintah

Parkir di pusat perkantoran adalah parkir jangka panjang. Kebutuhan luas parkirnya disesuaikan dengan jumlah karyawan.

✓ Sekolah dan/atau Lembaga Pendidikan lain

Parkir sekolah dan universitas terdiri dari pekerja/guru/dosen dan siswa/mahasiswa parkir biasanya dalam jangka pendek sedangkan untuk pekerja/guru/dosen jangkanya lebih panjang.

✓ Tempat rekreasi Tempat parkir di tempat rekreasi biasanya sangatlah ramai pada hari libur sehingga jumlahnya meningkat dari hari biasa.

✓ Hotel dan tempat penginapan

Kebutuhan untuk ruang parkir ini berdasarkan jumlah kamar, tarif penyewaan kamar dan acara-acara seperti seminar atau pernikahan.

✓ Rumah sakit

Kebutuhan parkir rumah sakit biasanya berdasarkan tariff rumah sakit itu sendiri serta jumlah kamar yang tersedia.

2) Kegiatan parkir yang sementara

✓ Gedung bioskop

Ruang parkir untuk gedung bioskop di sesuaikan dengan jumlah pekerjanya serta jumlah seat yang ada di teaternya. Durasi parkir berkisar antara 1,5-2 jam sehingga waktu keluar yang bersamaan membuat pintu keluar dan jalan keluar harus cukup besar atau lebih dari satu sehingga memudahkan pengunjung untuk keluar.

✓ Tempat pertandingan olahraga

Dalam pertandingan ini durasi biasanya 2 jam atau justru lebih dari itu. Keluar yang bersamaan juga mengharuskan pintu keluar yang besar untuk tempat ini.

3) Jenis Parkir

➤ Kendaraan yang menempuh suatu perjalanan pada akhirnya akan berhenti ditempat tujuan sehingga membutuhkan lahan parkir. Di bawah ini adalah beberapa jenis parkir yang ada :

✓ Parkir menurut penempatannya (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998).

- Parkir di Jalan (*On Street Parking*)

Parkir di tepi jalan umum adalah jenis parkiran yang penempatannya di sepanjang tepi jalan dengan ataupun tidak melebarkan badan jalan itu sendiri bagi fasilitas parkir. Parkir jenis ini sangat menguntungkan bagi pengunjung yang menginginkan parkir dekat dengan tempat tujuan. Tempat parkir seperti ini dapat ditemui dikawasan pemukiman berkepadatan cukup tinggi serta pada kawasan pusat perdagangan dan perkantoran yang umumnya tidak siap untuk menampung pertambahan dan perkembangan jumlah kendaraan yang parkir. Kerugian jenis parkir ini dapat mengurangi kapasitas jalur lalu lintas yaitu

badan jalan yang digunakan sebagai tempat parkir.

- Parkir di Luar Jalan (*Off Street Parking*)

Untuk menghindari terjadinya sebuah hambatan akibat parkir kendaraan di jalan maka parkir kendaraan di jalan maka parkir di luar jalan menjadi salah satu pilihan yang terbaik.

9. Analisis Dampak Lalu Lintas

Analisis Dampak Lalu Lintas pada dasarnya merupakan analisis pengaruh pengembangan tata guna lahan terhadap sistem pergerakan arus lalu lintas disekitarnya yang diakibatkan oleh bangkitan lalu lintas yang baru, lalu lintas beralih, dan oleh kendaraan keluar masuk dari atau lahan tersebut. Sebagaimana yang telah diamanatkan dalam Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah No. 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dimana setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan wajib dilakukan Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin). Merupakan serangkaian kegiatan kajian mengenai dampak lalu lintas dari pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang hasilnya dituangkan dalam bentuk dokumen hasil Analisis Dampak Lalu Lintas. Pusat kegiatan sebagaimana dimaksud dalam

Pasal 2 ayat (1) pada Peraturan Pemerintah No. 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berupa bangunan untuk:

- a. kegiatan perdagangan;
- b. kegiatan perkantoran;
- c. kegiatan industri;
- d. kegiatan pariwisata;
- e. fasilitas pendidikan;
- f. fasilitas pelayanan umum; dan/atau
- g. kegiatan lain yang dapat menimbulkan bangkitan dan/atau tarikan Lalu Lintas.

Permukiman sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) pada Peraturan Pemerintah No. 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berupa:

- a. perumahan dan permukiman;
- b. rumah susun dan apartemen; dan/atau
- c. permukiman lain yang dapat menimbulkan bangkitan dan/atau tarikan Lalu Lintas.

Sedangkan Infrastruktur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (3) pada Peraturan Pemerintah No. 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berupa :

- a. akses ke dan dari Jalan tol;
- b. pelabuhan;
- c. bandar udara;
- d. Terminal;
- e. stasiun kereta api;
- f. tempat penyimpanan Kendaraan;

- g. fasilitas Parkir untuk umum; dan/atau
- h. infrastruktur lain yang dapat menimbulkan bangkitan dan/atau tarikan Lalu Lintas.

Pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang wajib dilakukan analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada Pemerintah No. 30 Tahun 2021 digolongkan dalam 3 (tiga) kategori skala dampak bangkitan Lalu Lintas yang ditimbulkan sebagai berikut:

- kegiatan dengan bangkitan Lalu Lintas yang tinggi;
- kegiatan dengan bangkitan Lalu Lintas yang sedang dan
- kegiatan dengan bangkitan Lalu Lintas yang rendah.

Hasil Analisis Dampak Lalu Lintas yang terintegrasi dengan Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Hidup atau Upaya Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Upaya Pemantauan Lingkungan Hidup sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 Pemerintah No. 30 Tahun 2021 dilaksanakan dalam rangka memenuhi Perizinan Berusaha dalam kegiatan pendirian bangunan. Dokumen analisis dampak Lalu Lintas paling sedikit memuat:

- a. perencanaan dan metodologi analisis dampak Lalu Lintas;
- b. analisis kondisi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini;
- c. analisis bangkitan/tarikan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan akibat pembangunan berdasarkan kaidah teknis transportasi dengan menggunakan faktor trip rate yang ditetapkan secara nasional;
- d. analisis distribusi perjalanan;
- e. analisis pemilihan moda;
- f. analisis pembebanan perjalanan;

- g. simulasi kinerja Lalu Lintas yang dilakukan terhadap analisis dampak Lalu Lintas;
- h. rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak Lalu Lintas;
- i. rincian tanggung jawab Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah dan pengembang atau pembangun dalam penanganan dampak Lalu Lintas
- j. rencana pemantauan dan evaluasi; dan
- k. gambaran umum lokasi yang akan dibangun atau dikembangkan

Rekomendasi teknis penanganan dampak Lalu Lintas sedikit memuat:

- analisis kondisi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini;
- simulasi kinerja Lalu Lintas yang dilakukan terhadap analisis dampak Lalu Lintas;
- rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak Lalu Lintas;
- rincian tanggung jawab Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah dan pengembang atau pembangun dalam penanganan dampak Lalu Lintas;
- rencana pemantauan dan evaluasi; dan
- gambaran umum lokasi yang akan dibangun atau dikembangkan.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 17 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu lintas, kategori skala dampak Bangkitan Lalu Lintas dengan kriteria sebagai berikut:

- a. kegiatan dengan Bangkitan Lalu Lintas tinggi merupakan kegiatan yang membangkitkan perjalanan lebih dari 1.500 (seribu lima ratus) perjalanan per jam;
- b. kegiatan dengan Bangkitan Lalu Lintas sedang merupakan kegiatan yang membangkitkan perjalanan antara 500 (lima ratus) sampai dengan 1.500 (seribu lima ratus) perjalanan per jam; dan
- c. kegiatan dengan Bangkitan Lalu Lintas rendah merupakan kegiatan yang membangkitkan perjalanan antara 100 (seratus) sampai dengan 499 (empat ratus sembilan puluh sembilan) perjalanan per jam

Kategori skala dampak Bangkitan Lalu Lintas yang ditimbulkan pada rencana pembangunan pusat kegiatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf a sampai dengan huruf d Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 17 Tahun 2021 dilakukan dengan kriteria yang dihitung berdasarkan:

- a. luas lantai bangunan; atau
- b. luas lahan.

Kategori skala dampak Bangkitan Lalu Lintas yang ditimbulkan pada rencana pembangunan pusat kegiatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf e Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 17 Tahun 2021 dilakukan dengan kriteria yang dihitung berdasarkan jumlah siswa yang mampu ditampung dalam satuan waktu tertentu. Kategori skala dampak Bangkitan Lalu Lintas yang ditimbulkan pada rencana pembangunan pusat kegiatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf f

Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 17 Tahun 2021 dilakukan dengan kriteria yang dihitung berdasarkan:

- a. jumlah tempat tidur; atau
- b. luas lantai bangunan.

Kategori skala dampak Bangkitan Lalu Lintas yang ditimbulkan pada rencana pembangunan pusat kegiatan dilakukan dengan kriteria yang dihitung berdasarkan:

- a. jumlah dispenser;
- b. jumlah kamar;
- c. jumlah tempat duduk; atau
- d. luas lantai bangunan.

Kategori skala dampak Bangkitan Lalu Lintas yang ditimbulkan pada rencana pembangunan permukiman dilakukan dengan kriteria yang dihitung berdasarkan jumlah unit. Kategori skala dampak Bangkitan Lalu Lintas yang ditimbulkan pada rencana pembangunan dilakukan dengan kriteria yang dihitung berdasarkan:

- a. jumlah kamar; atau
- b. luas lantai bangunan.

Kategori skala dampak Bangkitan Lalu Lintas yang ditimbulkan pada rencana pembangunan infrastruktur dilakukan dengan kriteria yang dihitung berdasarkan volume lalu lintas sesuai dengan:

- a. hierarki;
- b. tipe; atau
- c. kelas.

Kategori skala dampak Bangkitan Lalu Lintas yang ditimbulkan pada rencana pembangunan infrastruktur dilakukan dengan kriteria yang dihitung berdasarkan

kapasitas. Kategori skala dampak Bangkitan Lalu Lintas yang ditimbulkan pada rencana pembangunan infrastruktur lain dilakukan dengan kriteria yang dihitung berdasarkan volume lalu lintas. Rencana pembangunan infrastruktur lain yang merupakan akses dari/ke jalan eksisting wajib memiliki Analisis Dampak Lalu Lintas. Dalam hal rencana pembangunan infrastruktur lain menghubungkan jalan yang belum pernah ada, tidak dilakukan Analisis Dampak Lalu Lintas. Dalam hal rencana pengembangan pusat kegiatan dan permukiman dilakukan lebih besar dari 30% (tiga puluh persen) dari kondisi awal, wajib dilakukan Analisis Dampak Lalu Lintas. Dalam hal rencana pengembangan infrastruktur dilakukan lebih besar dari 50% (lima puluh persen) dari fasilitas.

Keberadaan UU LLAJ dan PP No 32 Tahun 2011 ini menambah beban para pengembang yang ada di Indonesia. Untuk memperoleh ijin mendirikan bangunan, semakin banyak tahap-tahapan yang perlu dilalui dan dipenuhi. Andalalin ialah bagian dari pada persyaratan yang harus dipenuhi oleh setiap pengembang. Namun, hal ini sudah menjadi konsekuensi logis perkotaan yang sudah semakin modern dan yang memperhatikan kenyamanan dalam hidup. Harapannya ialah, meskipun Andalalin akan menambah persyaratan dan biaya yang akan dikeluarkan oleh pengembang, tujuan mulia dari pengundangan UU No 22 Tahun 2009 dan PP No 32 Tahun 2011 dapat terwujud.

Sebagaimana yang telah diamanatkan dalam UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan dimana setiap rencana pembangunan pusat kegiatan,

permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan wajib dilakukan analisis dampak Lalu Lintas.

Analisis dampak lalu lintas adalah serangkaian kegiatan kajian mengenai dampak lalu lintas dari pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang hasilnya dituangkan dalam bentuk dokumen hasil analisis dampak lalu lintas (PP 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas).

Analisis dampak lalu lintas dipergunakan untuk memprediksi apakah infrastruktur transportasi dalam daerah pengaruh pembangunan tersebut dapat melayani lalu lintas yang ada (eksisting) ditambah dengan lalu lintas yang dibangkitkan atau ditarik oleh pembangunan tersebut. Jika prasarana yang ada tidak dapat mendukung lalu lintas tersebut maka harus dilakukan kajian penanganan prasarana atau pengaturan manajemen terhadap lalu lintas. Kajian ini merupakan kajian teknis yang dilakukan guna mengidentifikasi dampak lalu lintas akibat pembangunan suatu kegiatan dan mengusulkan alternatif-alternatif penanganan yang berupa Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas.

Berdasarkan hal tersebut diatas bahwa demikian, penyelenggaraan transportasi pada dasarnya merupakan tanggungjawab pemerintah dengan melibatkan badan usaha dan masyarakat. Dalam penyelenggaraan transportasi tersebut telah diatur, baik dalam Undang-undang, peraturan pemerintah,

Peraturan Menteri dan Keputusan menteri, baik untuk kebutuhan secara umum ataupun untuk kepentingan yang sifatnya spesifik atau dalam kasus penanganan permasalahan transportasi tertentu. Dalam penyusunan Rancangan Peraturan daerah Penyelenggaraan Transportasi di Kota Samarinda, aturan perundang-undangan dan penjabarannya akan menjadi referensi dan bahan kajian perbandingan untuk merumuskan Naskah Akademis dan Rancangan Peraturan Daerah Penyelenggaraan Transportasi Kota Samarinda.

2.2. KAJIAN TERHADAP ASAS/PRINSIP DALAM PENYUSUNAN NORMA

Dalam Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD 45) Pasal 1 ayat (3) secara tegas menyatakan bahwa Negara Indonesia adalah negara hukum. Ketentuan ini merupakan pernyataan dalam pelaksanaan kenegaraan serta segala ketentuan di negeri ini harus diatur dengan hukum.

Berbagai bidang kehidupan manusia dapat terus berkembang karena ditunjang dengan ilmu pengetahuan yang terus mengembangkan teori. Selanjutnya teori tersebut dikembangkan dengan praktek dalam kehidupan nyata. Ilmu pengetahuan mengenai perundang-undangan merupakan pengantar dalam mempelajari beberapa hal penting serta yang dirasakan perlu dalam mempersiapkan, membuat dan melaksanakan peraturan perundangundangan.

Istilah perundang-undangan mempunyai dua pengertian yaitu proses pembentukan peraturan negara, baik tingkat pusat maupun daerah dan segala peraturan negara yang merupakan hasil pembentukan peraturan-peraturan, baik pusat maupun daerah.

Dengan demikian ilmu perundang-undangan bukan hanya bicara tentang proses pembentukan peraturan pada tingkat negara (pusat) melainkan juga seluruh peraturan perundang-undangan yang dibentuk oleh daerah.

Menurut kajian ilmu hukum dalam kehidupan bermasyarakat dikenal adanya berbagai norma hukum yaitu :

- a. Norma hukum umum dan norma hukum individual.
- b. Norma hukum abstrak dan norma hukum konkrit.
- c. Norma hukum *einmalig* (sekali selesai) dan norma hukum *dauerhaftig* (berlaku terus menerus).
- d. Norma hukum tunggal dan norma hukum berpasangan.

Pasal 5 UU Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan bahwa membentuk peraturan tersebut harus berdasar pada asas pembentukan meliputi kejelasan tujuan, kelembagaan pembentuk yang tepat, kesesuaian antara jenis dan materi muatan, dapat dilaksanakan, kedayagunaan dan kehasilgunaan, kejelasan rumusan dan keterbukaan. Selanjutnya untuk membentuk peraturan perundangan yang baik harus memiliki 3 landasan yaitu landasan filosofis, landasan sosiologis, dan landasan yudis.

Dalam pembuatan peraturan perundang-undangan adalah harus didukung dengan hasil data riset yang akurat atau pembuatan peraturan perundang-undangan berbasis riset. Secara garis besar materi yang termuat dalam peraturan tersebut adalah mengandung asas pengayoman, kekeluargaan, kesusantaraan, bhinneka tunggal ika, kemanusiaan, kebangsaan, keadilan, kesamaan kedudukan dalam hukum dan pemerintah, ketertiban dan kepastian hukum serta keseimbangan, keserasian dan keselarasan. Demikian juga untuk muatan Peraturan Daerah

nantinya adalah seluruh materi muatan dalam rangka penyelenggaraan otonomi daerah dan tugas pembantuan, dan menampung kondisi khusus daerah serta penjabaran lebih lanjut peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi (Hamidi, 2005 : 2– 10).

Tentang berlakunya perundang-undangan atau undang-undang dalam arti materiel, dikenal adanya beberapa asas. Azas-azas itu dimaksudkan, agar perundang-undangan mempunyai akibat yang positif, apabila benar-benar dijadikan pegangan dalam penerapannya, walaupun untuk hal itu masih diperlukan suatu penelitian yang mendalam, untuk mengungkapkan kebenarannya. Selanjutnya agar supaya pembentukan peraturan perundangundangan termasuk Peraturan Daerah tidak sewenang-wenang makna diperlukan syarat-syarat sebagai berikut.

- a. Keterbukaan yakni bahwa sidang-sidang pembentukan undangundang serta sikap tindakan pihak eksekutif dalam penyusunan perundang-undangan diumumkan, agar ada tanggapan dari warga masyarakat yang berminat.
- b. Memberikan hak kepada warga masyarakat untuk mengajukan usul tertulis kepada penguasa, dengan cara-cara sebagai berikut.
 - 1) Penguasa mengundang mereka yang berminat untuk menghadiri suatu pembicaraan penting yang menyangkut suatu peraturan di bidang kehidupan tertentu.
 - 2) Suatu departemen mengandung organisasi-organisasi tertentu untuk memberikan usul-usul tentang rancangan undangundang tertentu pula.
 - 3) Acara dengar pendapat di Dewan Perwakilan Rakyat.

- 4) Pembentukan komisi-komisi penasehat yang terdiri dari tokoh-tokoh dan ahli-ahli terkemuka (Soerjono Soekanto, 1987 : 8).

Secara logis tidak mungkin peraturan-peraturan akan dapat mencakup dan memperhitungkan semua perkembangan yang terjadi dalam masyarakat untuk mengurangi kelemahan-kelemahan tersebut, maka dapatlah ditempuh cara-cara sebagaimana dikemukakan di atas. Namun demikian harus tetap diakui bahwa pengaruh pribadi pasti akan ada pada pembentukan undang-undang (Soerjono Soekanto, 1987: 8).

Erat hubungannya dengan azas-azas perundang-undangan adalah tata urutan peraturan perundang-undangan, sebagaimana diatur dalam Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia Nomor III/MPR/2000 tentang Sumber Hukum dan Tata Urutan Perundang-undangan, atau Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Perundang-Undangan.

Sumber Hukum menurut Ketetapan MPR tersebut adalah sumber yang dijadikan bahan untuk penyusunan peraturan perundang-undangan. Sedangkan tata urutan peraturan perundangundangan merupakan pedoman dalam pembuatan aturan hukum di bawahnya. Tata urutan perundang-undangan Republik Indonesia menurut Ketetapan MPR Nomor III/MPR/2000 adalah sebagai berikut.

1. Undang-undang Dasar 1945
2. Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia.
3. Undang-undang
4. Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang (PERPU)
5. Peraturan Pemerintah

6. Keputusan Presiden

7. Peraturan Daerah.

Menurut Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 jenis dan hierarki Peraturan Perundang-undangan adalah sebagai berikut:

1. Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Ketetapan MPRRI;
3. Undang-undang / Peraturan Pemerintah Pengganti Undangundang;
4. Peraturan Pemerintah;
5. Peraturan Presiden; dan
6. Peraturan Daerah.

Sebuah perda yang baik harus memiliki kekuatan atau landasan daya laku yang meliputi:

- a. Landasan filosofis, maksudnya agar produk hukum yang diterbitkan Pemda jangan sampai bertentangan dengan nilai-nilai hakiki di tengah-tengah masyarakat, misalnya agama dan adat istiadat;
- b. Daya laku yuridis, berarti bahwa perundang-undangan tersebut harus sesuai dengan asas-asas hukum yang berlaku dan dalam proses penyusunannya sesuai dengan aturan main yang ada. Asas-asas hukum umum yang dimaksud di sini contohnya adalah: asas "*nonretroaktif*"; "*lex specialis derogat lex generalis*"; "*lex superior derogat lex inferior*"; dan "*lex posteriori derogat lex priori*";
- c. Produk-produk hukum yang dibuat harus memperhatikan unsur sosiologis, sehingga setiap produk hukum yang mempunyai akibat atau dampak kepada masyarakat dapat diterima masyarakat secara wajar bahkan spontan;

- d. Landasan ekonomis, yang maksudnya agar produk hukum yang diterbitkan Pemda dapat berlaku sesuai dengan tuntutan ekonomis masyarakat dan mencakup berbagai hal yang menyangkut kehidupan masyarakat;
- e. Landasan politis, maksudnya agar produk hukum yang diterbitkan oleh Pemda dapat berjalan sesuai dengan tujuan tanpa menimbulkan gejolak di tengah-tengah masyarakat.

Upaya menciptakan suatu sistem hukum yang bertalian dengan masyarakat yang diaturnya haruslah didasarkan kepada kepentingan, kebutuhan, aspirasi, dan kemampuan masyarakatnya. Oleh karena itu, penyusunan suatu produk hukum harus memperhatikan ketentuan sebagai berikut:

- 1) menghindari pemberian kewenangan yang berlebihan;
- 2) menghindari pengaturan dan persyaratan yang tidak perlu, berlebihan dan sulit diterapkan;
- 3) mengakomodasi ketetapan yang bersifat transparan, akuntabel, dan melewati proses pengambilan keputusan yang benar;
- 4) melibatkan tokoh masyarakat setempat;
- 5) menyelenggarakan proses pelibatan publik yang luas; dan
- 6) meningkatkan efektivitas mekanisme penegakan hukum.

Seluruh ketentuan ini dirangkai dengan delapan prinsip tata kelola pemerintahan yang dapat dikelompokkan menjadi tiga bagian dasar, yaitu: proses, substansi, dan keberpihakan. Proses pembuatan peraturan perundangundangan hendaknya mengikuti prinsip-prinsip transparansi/ keterbukaan, partisipasi, koordinasi, dan keterpaduan.

Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Perundang-Undangan dalam kaitannya dengan penyusunan naskah akademik peraturan daerah penyelenggaraan

transportasi di Kota Samarinda alah hal yang sangat mendasari. Muatan pembuatan peraturan perundang-undangan di daerah yang berupa Perda harus mencakup perencanaan, penyusunan, pembahasan, pengesahan atau penetapan, pengundangan. Lebih lanjut, proses pembentukan dilakukan berdasarkan sejumlah asas pembentukan peraturan perundang-undangan.

Terkait asas pembentukan peraturan perundang-undangan, berdasarkan ketentuan Pasal 5 UU 12/2011 jo. Penjelasan Pasal 5 huruf g UU 13/2022, ada 7 asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan, yakni asas kejelasan tujuan; asas kelembagaan atau pejabat pembentuk yang tepat; asas kesesuaian antara jenis, hierarki, dan materi muatan; asas dapat dilaksanakan; asas kedayagunaan dan kehasilgunaan; asas kejelasan rumusan; dan asas keterbukaan. Ketujuh asas tersebut telah memenuhi proses penyusunan norma dalam bentuk Peraturan Daerah (Perda) yang akan ditetapkan melalui Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) yang menjadi pedoman dalam penyelenggaraan transportasi.

2.3. KAJIAN TERHADAP PRAKTIK PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI DAN PERMASALAHAN YANG DIHADAPI MASYARAKAT DI DAERAH

A. Gambaran Umum Kota Samarinda

1. Administrasi Wilayah

Kota Samarinda merupakan Ibu Kota Provinsi Kalimantan Timur yang secara astronomis terletak pada posisi antara 117003'00"- 117018'14" Bujur Timur dan 0019'02"-0042'34" Lintang Selatan dengan luas wilayah adalah 718 km

berdasarkan PP. No. 21 tahun 1987. Suhu minimum berkisar antara 23,9°C dan suhu maksimum berkisar 32,9°C. Kelembaban udara terendah rata-rata 77 % dan kelembaban udara tertinggi sekitar 86 %. Kota Samarinda yang beriklim tropis, hujan sepanjang tahun dengan rata-rata curah hujan 201,7 mm/th.

Sungai-sungai yang melintas di Kota Samarinda memiliki pengaruh yang cukup besar pada perkembangan kota. Sebagai salah satu pusat perekonomian regional terpenting di Kalimantan Timur, Kota Samarinda memiliki posisi dan kedudukan strategis bagi berbagai kegiatan industry, perdagangan barang dan jasa serta pemukiman yang berwawasan lingkungan dan hijau.

Adanya Sungai Mahakam yang membelah di tengah kota menjadikan kota ini bagai gerbang menuju pedalaman Kalimantan Timur, Luas Wilayah Kota Samarinda adalah 71.800 ha yang terbagi secara administratif wilayah semula 6 kecamatan kini menjadi 10 kecamatan berdasarkan Perda No. 02 tahun 2010 tentang Pembentukan Kecamatan Sambutan, Samarinda Kota, Sungai Pinang dan Kecamatan Loa Janan Ilir dengan terdiri atas 53 kelurahan. Adapun batas administrasi Kota Samarinda adalah sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Kecamatan Muara Badak (Kutai Kartanegara)
- Sebelah Timur : Kecamatan Anggana dan Sanga-Sanga (Kutai Kartanegara)
- Sebelah Selatan : Kecamatan Loa Janan (Kutai Kartanegara)
- Sebelah Barat : Kecamatan Muara Badak Tenggara Seberang (Kutai Kartanegara)

Sebagai Ibukota Propinsi Kalimantan Timur, Kota Samarinda mengalami perkembangan kegiatan dan fungsi perkotaan, bahkan menjadi salah satu pusat pertumbuhan ekonomi sekaligus pusat kegiatan bagi kawasan Timur Pulau Kalimantan. Pemandangan kala malam, jauh berbeda dengan pemandangan siang hari. Di siang hari, kesemrawutan dan kemacetan tampak mewarnai jalan-jalan kota. Seperti halnya kota-kota yang dilewati sungai, pemukiman penduduk pun sebagian besar berada di tepi sungai. Namun, karena pertumbuhan penduduk dan migrasi dari luar daerah yang tidak terkendali mengakibatkan daerah di sepanjang bantaran sungai padat dan kumuh.

2. Topografi

Berdasarkan topografinya, maka Wilayah Kota samarinda berada di ketinggian antara 0-200m dpl (di atas permukaan laut), dan hampir 24,17% berada di ketinggian 0 – 7m dpl, umumnya terletak di dekat Sungai Mahakam sekitar 41,10% berada dalam ketinggian 7 – 25 m dpl, dan 32,48% berada di ketinggian 25 – 100 m dpl.

3. Fisiografi

Fisiografi menunjukkan bentuk permukaan bumi dipandang dari faktor dan proses pembentukannya. Proses pembentukan permukaan bumi dijadikan ciri suatu satuan fisiografi. Pembagian bentuk permukaan bumi berdasarkan tipe fisiografinya dimaksudkan untuk memberikan gambaran dan

memudahkan dalam perencanaan penggunaan tanah sehubungan dengan perencanaan pengembangan daerah. Ditinjau dari fisiografinya, Wilayah Kota Samarinda dapat dikelompokkan dalam 7 deskripsi masing-masing satuan fisiografi tersebut adalah sebagai berikut:

1. Daerah patahan yakni patahan menurun dan kasar, dengan permukaan yang besar dengan kemiringan tanah sangat bervariasi. Daerah patahan di Kota Samarinda seluas 29.526 ha dengan persentase 41,12 %, merupakan daerah terluas di Kota Samarinda.
2. Daerah rawa pasang surut (tidal swamp) yaitu daerah dataran rendah di tepi pantai yang selalu dipengaruhi pasang surut air laut dan ditumbuhi hutan mangrove dan nipah, bentuk wilayah datar dengan variasi lereng kurang dari 2 % dan perbedaan tinggi kurang dari 2 meter. Seluas 218 ha daerah Kota Samarinda terdiri atas rawa.
3. Daerah dataran alluvial (alluvial plain) yaitu daerah dataran yang terbentuk dengan proses pengendapan, baik di daerah muara maupun daerah pedalaman. Kota Samarinda memiliki daerah alluvial seluas 9479 ha atau 13,20 % dari luas Kota Samarinda.
4. Daerah berombak/bergelombang yakni daerah dengan konfigurasi medan berat ditandai dengan penyebaran daerah perbukitan 8,15 %. Daerah berombak di Kota Samarinda seluas 9636 ha, sedangkan daerah bergelombang seluas 1527 ha.
5. Daerah dataran (plain) yaitu daerah endapan, dataran karst, dataran vulkanik, dataran batuan beku (metamorf) masam, dataran basalt dengan bentuk wilayah

bergelombang sampai berbukit, variasi lereng 2 s/d 15.94 % dengan beda ketinggian kurang dari 50 meter. Kota Samarinda memiliki daerah dataran yang cukup luas setelah daerah patahan, yaitu seluas 10524 ha atau sebesar 14,66 %.

6. Daerah berbukit (hill) yaitu daerah bukit endapan dan ultra basa, system punggung sedimen, metamorf dan kerucut vulkanik yang terpotong dengan pola drainase radial. Bentuk wilayah bergelombang sampai agak bergunung, variasi lereng 16 s/d 60 %, dengan beda ketinggian antara 50 sampai 150 meter. Daerah berbukit merupakan daerah yang paling jarang ditemui di Kota Samarinda karena hanya seluas 634 ha atau sebesar 0,88 % dari wilayah Kota Samarinda.
7. Daerah sungai (river). Daerah ini berfungsi sebagai daerah reterdam, daerah pengendali atau waterponds. Kota Samarinda memiliki daerah sungai sebesar 5379 ha atau 7,49% dari luas wilayah.

4. Hidrologi

Berdasarkan kondisi hidrologinya Kota Samarinda dipengaruhi oleh sekitar 20 Daerah Aliran Sungai (DAS). Sungai Mahakam adalah sungai utama yang membelah Kota Samarinda dengan lebar antara 300-500 meter, sungai-sungai lainnya adalah anak-anak sungai yang bermuara di sungai Mahakam yang meliputi:

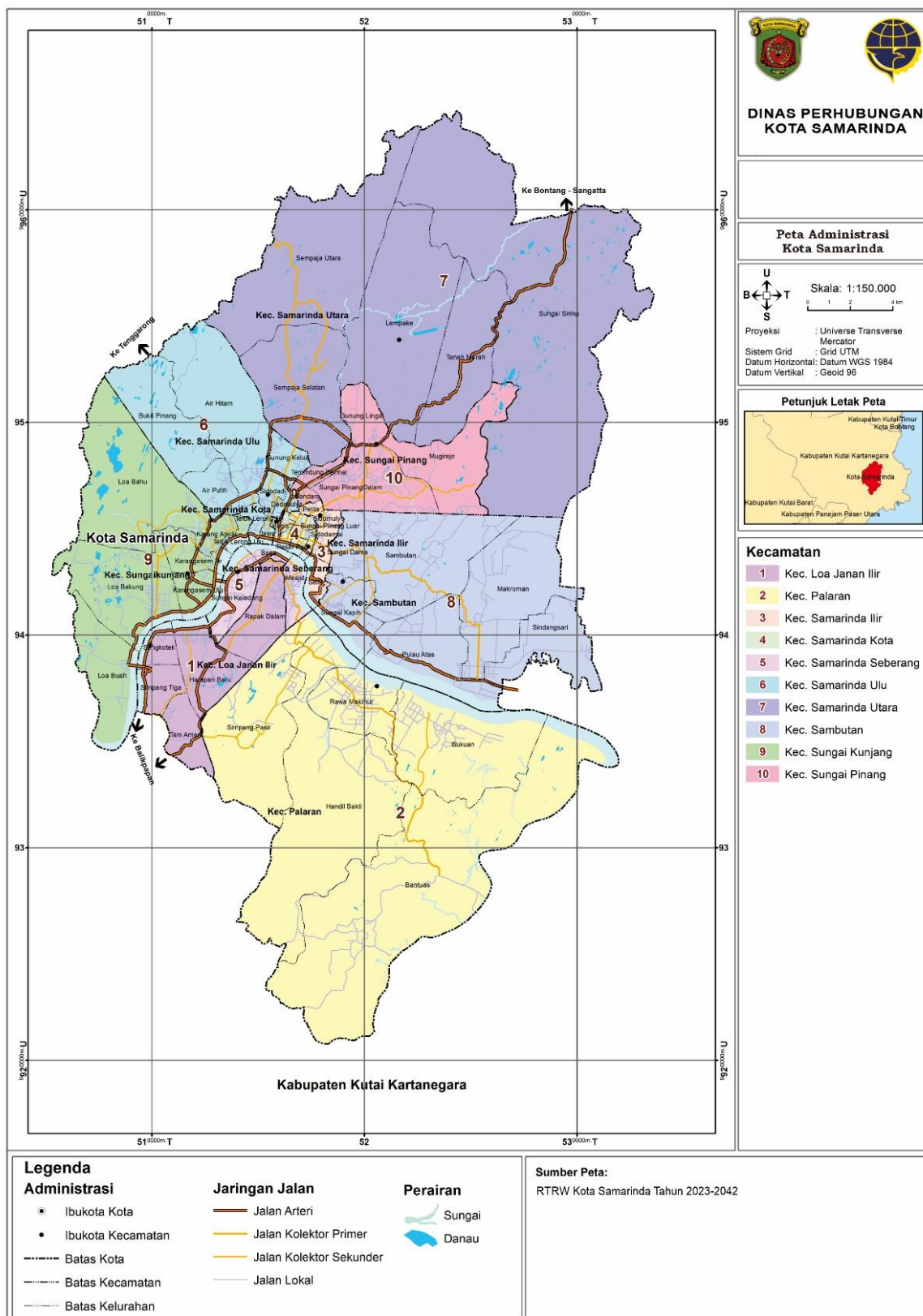
1. Sungai Karang Mumus dengan luas DAS sekitar 218.60 Km.
2. Sungai Palaran dengan luas DAS 67.68 Km.

3. Anak sungai lainnya antara lain, Sungai Loa Bakung, Loa Bahu, Bayur, Betepung, Muang, Pampang, Kerbau, Sambutan, Lais, Tas, Anggana, Loa Janan, Handil Bhakti, Loa Hui, Rapak Dalam, Mangkupalas, Bukuan, Ginggang, Pulung, Payau, Balik Buaya, Banyur, Sakatiga, dan Sungai Bantuas.

5. Jenis Tanah

Sesuai dengan kondisi iklim di Kota Samarinda yang tergolong dalam tipe iklim Tropika Humida, maka jenis-jenis tanah yang terdapat di daerah inipun tergolong kedalam tanah yang bereaksi masam. Jenis-jenis tanah yang terdapat di Kota Samarinda, menurut Soil Taxonomy USDA tergolong ke dalam jenis tanah : Ultisol, Entisol, Histosol, Inceptiols dan Mollisol atau bila menurut Lembaga Penelitian Tanah Bogor terdiri dari jenis tanah : Podsolik, Alluvial, Organosol.

**Penyusunan Naskah Akademik Peraturan Daerah (PERDA) Penyelenggaraan Transportasi
Kota Samarinda
Tahun 2024**



Gambar 2.1 Peta Wilayah Administrasi Kota Samarinda

6. Tata Guna Lahan

Penggunaan lahan di Kota Samarinda saat ini meliputi penggunaan untuk kawasan lindung dan penggunaan lahan untuk kawasan budidaya. Penggunaan lahan untuk kegiatan lindung meliputi sempadan pantai, danau/situ, dan sempadan sungai. Sedangkan penggunaan lahan untuk kegiatan budidaya meliputi permukiman, Peraturan Daerah perdagangan dan jasa, industri, pertanian lahan basah, pertanian lahan kering, perkebunan, pertambangan, hutan, dan lain-lain. Penggunaan lahan untuk kegiatan budidaya terbagi menjadi 3 (tiga) yaitu penggunaan untuk kegiatan terbangun dan penggunaan untuk kegiatan tidak terbangun.

Lahan di Kota Samarinda dengan luas mencapai 718,00 Km2 sebagian besar berupa Semak Belukar seluas 23.421,08 Ha dan Hutan seluas 20.360,83 Ha. Untuk lebih jelasnya, dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 2.2. Penggunaan Lahan di Kota Samarinda

No	Penggunaan Lahan	Luas (Ha)	Presentase (%)
1	Danau/Waduk	433,05	0,60
2	Hutan	20.360,83	28,38
3	Industri	456,22	0,63
4	Lapangan Golf	95,62	0,13
5	Perdagangan dan Jasa	547,10	0,76
6	Perkebunan	5,67	0,008
7	Permukiman	12.383,94	17,26
8	Pertanian Lahan Basah	2.788,07	3,88
9	Pertanian Lahan Kering	427,37	0,59

No	Penggunaan Lahan	Luas (Ha)	Presentase (%)
10	Semak Belukar	23.421,08	32,65
11	Sungai	2.659,96	3,70
12	Tambang	3.867,77	5,39
13	Tanah Kosong	1.052,35	1,46
14	Tegalan	3.227,60	4,50
Total		71.726,64	100

Sumber : RTRW Kota Samarinda, Tahun 2014-2035

7. Pariwisata

Kota Samarinda sebagai ibukota provinsi Kalimantan Timur. Dimana salah satu kota terbesar di Kalimantan dan dari keseluruhan wilayah kota ini berbatasan langsung dengan Kabupaten Kutai Kartanegara. Kota Samarinda dapat dicapai dengan perjalanan darat, laut dan udara. Dengan Sungai Mahakam yang membelah di tengah Kota Samarinda, yang menjadi "gerbang" menuju pedalaman Kalimantan Timur dan juga sebagai salah satu gerbang pariwisata di Kota Samarinda.

Kota Samarinda mempunyai tempat wisata dengan pemandangan yang sangat indah, jika anda ingin berlibur ke suatu tempat disinilah tempat yang cocok, dijamin anda tidak akan kecewa apalagi jika anda berkunjung dengan sanak saudara atau keluarga dijamin pasti liburan kalian akan lebih menyenangkan.

Berikut beragam obyek dan daya tarik wisata, meliputi obyek:

a. Wisata Alam terdiri dari:

- Air Terjun Tanah Merah;
- Air Terjun Tagur Tinggi;
- Air Terjun Pampang;
- Air Terjun Pinang Seribu Sempaja;
- Goa Tujuh Lubang Barabai Sempaja;
- Waduk Jalatunda Desa Joyomulyo.

b. Wisata Sejarah yang meliputi:

- Makam Daeng Mangkona;
- Tugu Kuburan Tentara Jepang;
- Gudang Musium Tentara Belanda;
- Makam Keramat Sungai Kerbau.

c. Wisata Budaya, yang meliputi:

- Pampang (Suku Dayak Kenyah) Sei Siring;
- Benoa Baru (Suku Dayak Benoa) Desa Lempake.

d. Wisata Buatan, meliputi:

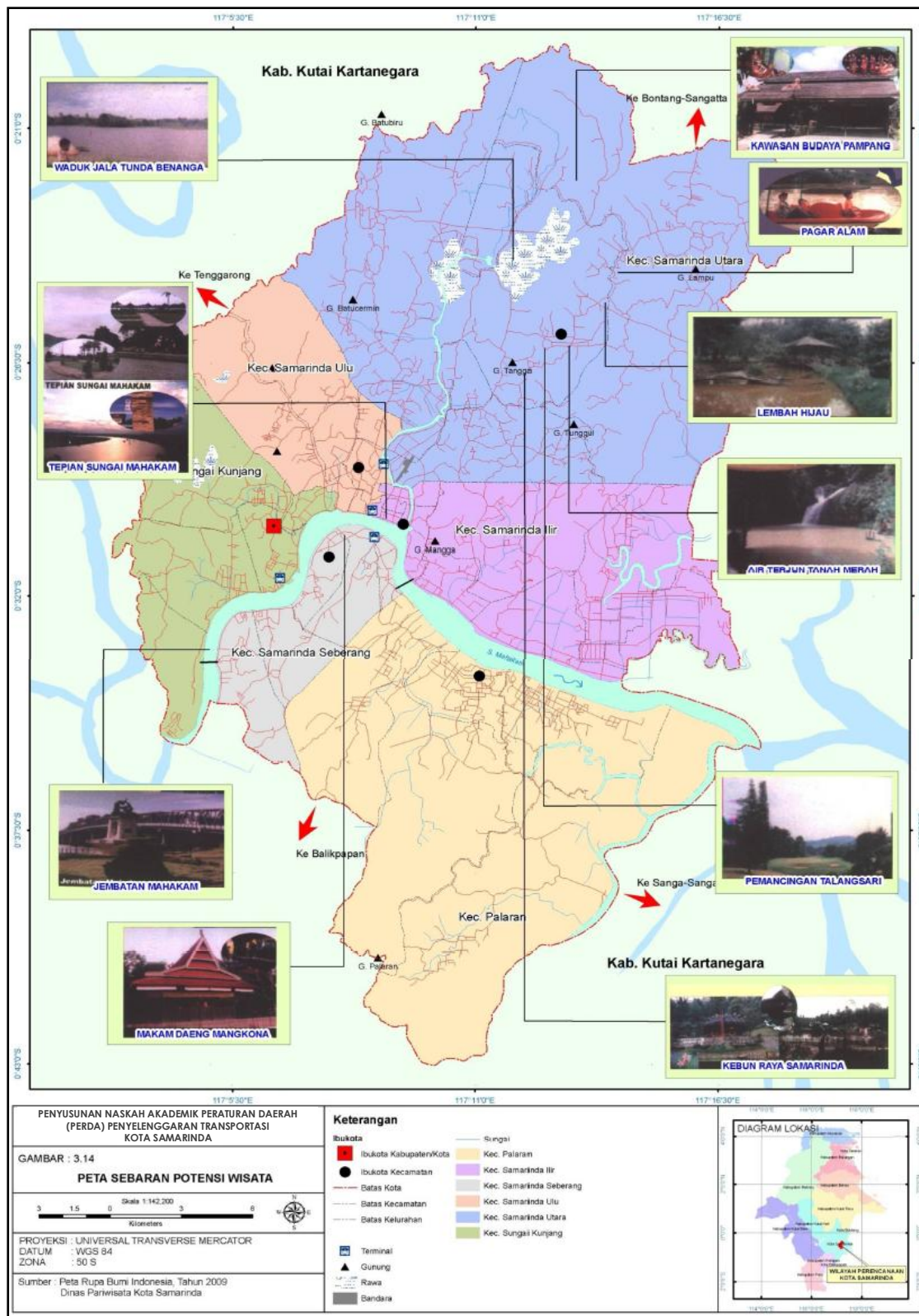
- Telaga Permai, Batu Besaung Kelurahan Sempaja;
- Pagar Alam Desa Lempake;
- Lembah Hijau Desa Lempake;
- Arena Pemancingan Desa Lempake;
- Telaga Biru Bekas Tmabang Batubara Desa Loa Buah;
- Kebun Raya Samarinda Desa Rimbawan;
- Masjid Raya Darussalam Kota Samarinda (sebagai Landmark Kota Samarinda).

e. Wisata Air, meliputi :

Sungai Mahakam dan tepian Mahakam dapat dikembangkan berbagai atraksi wisata, demikian juga

tepiannya merupakan obyek dan daya tarik wisata yang menampilkan seluruh aktivitas sosial budaya masyarakat Samarinda, seperti pemanfaatan sungai sebagai sarana transportasi dan untuk mendukung kehidupan sosial sehari-hari.

Penyusunan Naskah Akademik Peraturan Daerah (PERDA) Penyelenggaraan Transportasi Kota Samarinda Tahun 2024



Gambar 2.2 Peta Lokasi Wisata di Kota Samarinda

B. Kependudukan

Sebagai ibukota Provinsi Kalimantan Timur dengan daya tarik lokal berupa sektor pertambangan dan industri, Kota Samarinda memiliki berbagai infrastruktur dan sarana prasarana dasar yang representative seperti sarana pendidikan dan kesehatan. Kelebihan ini memberikan dampak pada pertumbuhan penduduk khususnya arus migrasi. Pada BPS Kota Samarinda, tercatat jumlah penduduk pada tahun 2023 mencapai 861,878 jiwa dengan pertumbuhan rata-rata sebesar 1,43% dari tahun 2022.

Tabel 2.3. Jumlah dan Pertumbuhan Penduduk Kota Samarinda
Tahun 2023

No	Kecamatan	Penduduk		Pertumbuhan
		2022	2023	
1	Palaran	64.746	66.912	2,63
2	Samarinda Ilir	69.292	69.766	-0,59
3	Samarinda Kota	32.614	32.379	-1,34
4	Sambutan	58.032	62.429	3,35
5	Samarinda Seberang	64.138	65.796	0,74
6	Loa Janan Ilir	65.983	69.396	2,02
7	Sungai Keledang	134.333	139.320	2,20
8	Samarinda Ulu	132.574	133.331	0,17
9	Samarinda Utara	106.975	112.076	2,78
10	Sungai Pinang	106.137	110.473	1,06
Jumlah		834.824	861.878	1,43

Sumber : BPS, Kota Samarinda Dalam Angka Tahun 2024

Jumlah penduduk pada lokasi studi, yakni Kecamatan Samarinda Seberang dan Loa Janan Ilir tahun 2023 sebanyak 135.192 jiwa atau masih lebih banyak penduduk Kecamatan Sungai Keledang. Dengan jumlah penduduk tersebut

membutuhkan pelayanan infrastruktur kota, terutama dari aspek transportasi dan jika tidak ditangani dengan baik, maka dapat menimbulkan permasalahan kemacetan dalam wilayah studi, terlebih wilayah studi sebagai pusat pelayanan angkutan jalan.

Adapun distribusi penduduk terkait dengan jumlah penduduk yang mendiami suatu wilayah atau pengelompokan jumlah penduduk yang didasarkan pada batasan administrasi wilayah yang bersangkutan. Jumlah penduduk yang terdistribusi pada suatu wilayah, akan mempengaruhi tingkat konsentrasi pelayanan sarana dan prasarana yang dibutuhkan untuk melayani kebutuhan penduduk pada wilayah tersebut.

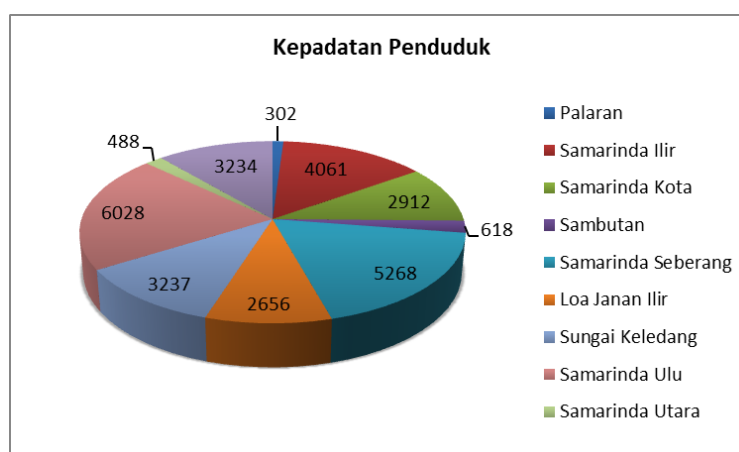
Jumlah penduduk menurut kepadatannya di Kota Samarinda pada akhir tahun 2023 berjumlah 1.200 jiwa yang terdistribusi pada 10 kecamatan, dengan tingkat kepadatan yang tidak merata pada setiap kecamatan. Kepadatan penduduk terbanyak terdapat di Kecamatan Samarinda Ulu dengan jumlah 6.028 jiwa/km², sedangkan kepadatan penduduk terkecil adalah Kecamatan Palaran dengan jumlah kepadatan penduduk 302 jiwa/km². secara rinci diuraikan pada tabel dan diagram berikut.

Tabel 2.4. Distribusi dan Kepadatan Penduduk Kota Samarinda
Tahun 2023

No	Kecamatan	Persentase Penduduk (%)	Kepadatan Penduduk (Jiwa/Km ²)
1	Palaran	7,76	302
2	Samarinda Ilir	8,09	4.061
3	Samarinda Kota	3,76	2.912

No	Kecamatan	Persentase Penduduk (%)	Kepadatan Penduduk (Jiwa/Km ²)
4	Sambutan	7,24	618
5	Samarinda Seberang	7,63	5.268
6	Loa Janan Ilir	8,05	2.656
7	Sungai Keledang	16,16	3.237
8	Samarinda Ulu	15,47	6.028
9	Samarinda Utara	13,00	488
10	Sungai Pinang	12,82	3.234
Jumlah		100,00	1.200

Sumber : BPS, Kota Samarinda Dalam Angka Tahun 2024



Gambar 2.3 Grafik Kepadatan Penduduk Kota Samarinda Tahun 2023

Kepadatan penduduk pada wilayah studi adalah terbesar kedua setelah Kecamatan Samarinda Ulu, yakni Kecamatan Samarinda Seberang yang telah mencapai 5.268 jiwa/km². Pada kepadatan penduduk tersebut, kerapatan bangunan cukup tinggi yang disertai dengan intensitas pergerakan penduduk juga cukup tinggi. Sedangkan jika dilihat dari kelompok umur, penduduk Kota Samarinda didominasi oleh kelompok umur produktif yaitu kelompok umur 15 – 54

tahun sejumlah 527.505 jiwa atau sekitar 62,01 % dari total jumlah penduduk. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada table berikut.

Tabel 2.5. Jumlah Penduduk menurut Kelompok Umur dan Jenis Kelamin di Kota Samarinda, 2023

No	Kelompok Umur	Jenis Kelamin (Jiwa)		
		Laki-Laki	Perempuan	Jumlah
1	0 – 4	33.727	32.346	66.073
2	5 – 9	32.806	31.562	64.368
3	10 – 14	35.069	33.371	68.440
4	15 – 19	37.387	34.844	72.231
5	20 – 24	37.237	35.568	72.805
6	25 – 29	35.204	34.879	70.083
7	30 – 34	34.485	33.485	67.970
8	35 – 39	34.300	32.907	67.207
9	40 – 44	33.036	31.623	64.659
10	45 – 49	30.278	29.627	59.905
11	50 – 54	26.450	26.195	52.645
12	55 – 59	21.923	21.763	43.686
13	60 – 64	16.739	16.271	33.010
14	65 – 69	11.129	10.547	21.676
15	70 – 74	6.835	6.596	13.431
16	75+	6.033	6.407	12.440
	Jumlah	432.638	417.991	850.629

Sumber : Kota Samarinda Dalam Angka Tahun 2024

C. Perekonomian Wilayah

1. Produk Domestik Regional Bruto

Berbeda dengan situasi tahun awal, kondisi ekonomi Kota Samarinda mengalami penurunan pada tahun 2020, dimana laju pertumbuhan PDRB mengalami minus 0,99%, tetapi pada tahun 2021 ekonomi Kota Samarinda tumbuh sebesar 2,78%. Pertumbuhan ini lebih banyak disebabkan oleh sector pertambangan mengalami pertumbuhan sebesar 3,15%. Sedangkan pada sector transportasi dan perdagangan

mengalami pertumbuhan antar 3-6%, walaupun tahun 2023 pertumbuhannya menurun dibandingkan tahun sebelumnya.

Perekonomian yang mendominasi di wilayah Kota Samarinda tahun 2023 menurut harga berlaku adalah pada sector konstruksi, yakni mencapai 23,10%, kemudian sector perdagangan besar & eceran sebesar 16,85%. Adapun sector pertambangan hanya memiliki konstrubusi sebesar 10,66% dan sector transportasi sebesar 8,22%. Hal ini mengindikasikan bahwa sector transportasi di Kota Samarinda memiliki andil dalam perekonomian wilayahnya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada table berikut.

Tabel 2.6. Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga
Berlaku di Kota Samarinda (miliar rupiah) Tahun 2019-
2023

No	LAPANGAN USAHA	2019	2020	2021	2022	2023
1	PERTANIAN, KEHUTANAN, DAN PERIKANAN	1.180,94	1.214,91	1.241,34	1.288,27	1.360,15
2	PERTAMBANGAN & PENGGALIAN	8.590,84	7.302,97	8.904,14	13.051,18	9.514,42
3	INDUSTRI PENGOLAHAN	5.217,44	5.133,07	5.314,78	5.768,46	6.101,95
4	PENGADAAN LISTRIK DAN GAS	96,21	110,31	113,16	118,69	141,75
5	PENGADAAN AIR	101,07	109,28	118,57	128,13	137,22
6	KONTRUKSI	14.606,02	13.957,50	14.771,53	17.108,76	20.628,24
7	PERDAGANGAN BESAR & ECERAN	11.034,16	11.390,25	11.829,73	13.392,97	15.047,00
8	TRANSPORTASI & PERGUDANGAN	4.864,78	4.842,47	5.266,55	6.287,32	7.338,99
9	PENYEDIAAN AKOMODASI & MAKAN MINUM	2.757,11	2.688,56	2.786,44	3.155,41	3.562,77
10	INFORMASI & KOMUNIKASI	2.257,83	2.446,10	2.688,64	2.931,45	3.151,74
11	JASA KEUANGAN	4.733,54	4.867,16	5.209,92	6.281,60	7.325,15
12	REAL ESTATE	1.608,77	1.652,01	1.619,19	1.695,86	1.791,53
13	JASA PERUSAHAAN	549,28	533,00	540,99	576,67	628,04
14	ADMINISTRASI PEMERINTAHAN	4.274,78	4.172,28	4.328,43	4.721,73	5.088,95
15	JASA PENDIDIKAN	2.776,03	3.015,17	3.087,33	3.163,13	3.342,73
16	JASA KESEHATAN & KEG.SOSIAL	949,91	1.137,02	1.330,63	1.424,48	1.549,86

No	LAPANGAN USAHA	2019	2020	2021	2022	2023
17	JASA LAINNYA	2.005,83	1.954,85	2.019,18	2.259,59	2.578,95
Jumlah		67.604,54	66.526,91	71.170,55	83.353,70	89.289,44

Sumber : Kota Samarinda Dalam Angka Tahun 2024

Tabel 2.7. Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga
Konstan 2010 Menurut Lapangan Usaha di Kota
Samarinda (miliar rupiah), Tahun 2019-2023

No	LAPANGAN USAHA	2019	2020	2021	2022	2023
1	PERTANIAN, KEHUTANAN, DAN PERIKANAN	748,35	753,94	757,03	767,36	779,71
2	PERTAMBANGAN & PENGGALIAN	6.337,08	6.095,16	6.286,88	6.430,22	6.631,69
3	INDUSTRI PENGOLAHAN	3.554,28	3.413,06	3.463,65	3.636,28	3.743,80
4	PENGADAAN LISTRIK DAN GAS	79,43	90,99	93,04	94,85	110,33
5	PENGADAAN AIR	78,87	84,34	88,84	94,63	100,16
6	KONTRUKSI	9.068,58	8.660,53	8.821,02	9.520,60	11.003,33
7	PERDAGANGAN BESAR & ECERAN	7.649,08	7.790,89	8.070,80	8.621,09	9.327,61
8	TRANSPORTASI & PERGUDANGAN	3.121,19	3.108,61	3.208,75	3.513,80	3.821,81
9	PENYEDIAAN AKOMODASI & MAKAN MINUM	1.806,58	1.739,05	1.773,84	1.943,89	2.121,40
10	INFORMASI & KOMUNIKASI	2.055,31	2.205,51	2.381,48	2.581,31	2.758,84
11	JASA KEUANGAN	3.201,05	3.288,51	3.359,50	3.705,00	4.228,22
12	REAL ESTATE	1.185,60	1.208,85	1.184,23	1.215,09	1.265,33
13	JASA PERUSAHAAN	351,35	339,10	344,16	362,43	378,35
14	ADMINISTRASI PEMERINTAHAN	2.687,33	2.586,57	2.656,00	2.894,05	3.113,23
15	JASA PENDIDIKAN	1.732,88	1.764,22	1.785,22	1.825,92	1.912,57
16	JASA KESEHATAN & KEG.SOSIAL	624,38	738,02	838,86	874,99	927,15
17	JASA LAINNYA	1.210,00	1.173,97	1.181,11	1.268,08	1.380,79
Jumlah		45.491,34	45.041,32	46.294,41	49.349,59	53.604,32

Sumber : Kota Samarinda Dalam Angka Tahun 2024

Dari table diatas memperlihatkan bahwa untuk sector transportasi dan pergudangan berada pada urutan ke lima terbanyak pada semua sector. Hal ini mengindikasikan bahwa sector transportasi dan pergudangan merupakan sector perekonomian strategis di Kota Samarinda. pertumbuhan sector

ini cenderung mengalami kenaikan tiap tahunnya, kecuali pada tahun 2020 mengalami penurunan sebesar 0,4%.

2. Pendapatan Per Kapita dan Tingkat Pengeluaran

Pendapatan per kapitan penduduk Kota Samarinda tahun 2022 adalah sebesar Rp. 2.032.449 dan naik menjadi Rp. 2.095.988 pada tahun 2023. Prosentase per kapita dalam sebulan tahun 2023 sangat didominasi pengeluaran sebesar > Rp. 1.500.000, yakni sebesar 58,5%, kemudian Rp. 1.000,00 - 1.499.999 sebesar 29,16% dengan terendah adalah Rp. 500,00 - 749.999 sebesar 2,82%. Adapun pengalokasian keperluan untuk pemenuhan rata-rata per kapita lebih banyak pada jenis bukan makanan, yakni sebesar Rp. 1.196.017 dari Rp. 2.095.988 atau 57,06% per bulan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada table berikut.

Tabel 2.8. Persentase Penduduk Menurut Golongan Pengeluaran
Per Kapita Sebulan di Kota Samarinda, 2023

No	Golongan Pengeluaran Perkapita Sebulan (Rupiah)	Persentase Penduduk
1	< 150,000	0
2	150,00 - 199,999	0
3	200,00 - 299,999	0
4	300,00 - 499,999	0
5	500,00 - 749,999	2,82
6	750,00 - 999,999	9,52
7	1,000,00 - 1,499,999	29,16
8	> 1,500,000	58,5
Jumlah		100

Sumber : Kota Samarinda Dalam Angka Tahun 2024

Tabel 2.9. Rata-rata Pengeluaran per Kapita Sebulan Menurut
Kelompok Komoditas (rupiah) di Kota Samarinda, 2022
dan 2023

No	Kelompok Komoditi	2022	2023
A	Makanan	835.992	899.971
B	Bukan Makanan	1.196.457	1.196.017
	1. Perumahan dan Fasilitas Rumah Tangga	709.112	683.392
	2. Aneka barang dan jasa	232.534	264.616
	3. Pakaian, alas kaki. Tutup kepala	39.466	45.804
	4. Barang tahan lama	94.144	77.933
	5. Pajak, pungutan dan asuransi	88.631	87.321
	6. Keperluan pesta dan upacara	32.570	36.951
Jumlah Total (A + B)		2.032.449	2.095.988

Sumber : Kota Samarinda Dalam Angka Tahun 2024

Dari table diatas memperlihatkan bahwa jenis pengeluaran pada keperluan makanan tahun 2023 mengalami kenaikan dibandingkan tahun 2022. Sedangkan pada jenis aneka barang dan jasa, dimana golongan ini termasuk pengeluaran untuk transportasi mengalami kenaikan Rp. 32.082 atau 13,80%. Kenaikan ini secara detail tidak dapat diuraikan, akan tetapi pada kelompok pengeluaran ini, dimana pengeluaran transportasi penduduk secara signifikan juga mengalami kenaikan. Hal ini juga mengindikasikan bahwa penduduk Kota Samarinda memiliki ketergantungan layanan ataupun penggunaan kendaraan dalam mmenunjang aktivitas social dan ekonominya terus meningkat dan peningkatan tersebut perlu diiringi dengan penyediaan sarana angkutan perkotaan yang lebih presentative dari kondisi saat ini, dimana masyarakat hanya memiliki pilihan selain penggunaan kendaraan pribadi, yakni penggunaan jasa angkyuan kota

yang semakin daya minat masyarakat pemanfaatkannya sehingga bergeser pada penggunaan jasa angkutan online.

D. Prasarana Transportasi

1. Transportasi Jalan

a. Jaringan Jalan

Perkembangan kondisi jalan (tidak termasuk jalan tol) yang ada di Kota Samarinda tahun 2023, yaitu jalan negara dengan panjang jalan 67,721 km, jalan provinsi 103,943 km, dan jalan kota 726,360 km. Perkembangan jalan dari tahun 2021-2023 adalah jalan kota sepanjang 16,722 km. Jalan menurut jenis permukaannya didominasi jalan yang belum di aspal mencapai 65,12% dan jalan menurut kondisinya pada umumnya adalah kondisi baik, yakni mencapai 81,22%. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada table berikut.

Tabel 2.10. Panjang Jalan Menurut Tingkat Kewenangan Pemerintahan di Kota Samarinda (km), 2021–2023

No	Kewenangan Jalan	2021	2022	2023
1	Negara	67,721	67,721	67,721
2	Provinsi	104,356	103,943	103,943
3	Kabupaten/Kota	709,225	709,638	726,360
Jumlah		881,302	881,302	898,024

Sumber : Kota Samarinda Dalam Angka Tahun 2024

Tabel 2.11. Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan Jalan di Kota Samarinda (km), 2021–2023

No	Jenis Permukaan Jalan	2021	2022	2023	% 2023
1	Aspal	199,621	204,566	204,566	22,78
2	Tidak Aspal	112,546	96,120	584,816	65,12
3	Lainnya	569,144	580,616	108,642	12,10
Jumlah		881,311	881,302	898,024	100,00

Sumber : Kota Samarinda Dalam Angka Tahun 2024

Tabel 2.12. Panjang Jalan Menurut Kondisi Jalan di Kota Samarinda (km), 2021–2023

No	Kondisi Jalan	2021	2022	2023	% 2023
1	Baik	733,49	722,025	729,352	81,22
2	Sedang	35,266	41,915	39,599	4,41
3	Rusak	54,234	50,703	50,051	5,57
4	Rusak Berat	58,312	66,659	79,022	8,80
Jumlah		881,302	881,302	898,024	100,00

Sumber : Kota Samarinda Dalam Angka Tahun 2024

Dari panjang jalan tersebut diatas terdiri atas beberapa ruas jalan. Untuk jalan menurut jalan arteri dan kolektor sekunder di Kota Samarinda berdasarkan hasil inventarisasi jalan sebagaimana dalam RTRW Kota Samarinda Tahun 2014-2033 dapat dilihat pada table berikut.

Tabel 2.13. Inventaris Jaringan Jalan di Kota Samarinda

No	Jalan			RUMAJA	RUMIJA	RUWASJA	GSP	GSB
	Nama	Gelar	Fungsi					
1	Ahmad Yani	Jend.	Arteri	20	20	2x5	10	15
2	D.I. Panjaitan	May.Jend.	Arteri	20	30	2x5	15	20
3	Inpres (Ring Road 3)/Pangeran M.Noor		Arteri	20	28	2x5	14	19
4	Kebun Raya UNMUL (Smd - Ma. Badak)		Arteri	20	30	2x5	15	20
5	Samarinda - Badak		Arteri	20	30	2x5	15	20
6	Batu Besaung		KP	20	30	2x5	15	20
7	Damanhuri		KP	16	20	2x5	10	15
8	Hasan Basri	KH.	KP	16	20	2x5	10	15
9	M. Yamin		KP	20	25	2x5	12.5	17.5
10	Padat Karya (Bengkuring)		KP	20	30	2x5	15	20
11	Samarinda - Sanga-Sanga		KP	20	30	2x5	15	20
12	Solong Durian		KP	20	30	2x5	15	20
13	Wahid Hasyim	KH.	KP	20	25	2x5	12.5	17.5
14	Gatot Subroto (sebelah selatan)		KS	16	15	2x5	7.5	12.5
15	Gatot Subroto (sebelah utara)		KS	16	15	2x5	7.5	12.5
16	Katamso	Brig.Jend.	KS	16	20	2x5	10	15
17	Kemakmuran		KS	18	20	2x5	10	15
18	Merdeka		KS	16	20	2x5	10	15
19	Pelita		KS	18	25	2x5	12.5	17.5
20	Sentosa		KS	18	25	2x5	12.5	17.5
21	Sutoyo	Mayjend.	KS	18	25	2x5	12.5	17.5
22	Bung Tomo		Arteri	20	30	2x5	15	20
23	Cipto Mangunkusumo	DR.	Arteri	20	30	2x5	15	20
24	Rifadin	H.M.	Arteri	20	30	2x5	15	20
25	Soekarno-Hatta		Arteri	20	30	2x5	15	20
26	Harun Nafsi	KH.	KP	20	30	2x5	15	20
27	Hasanuddin	Sultan	KP	20	30	2x5	15	20

**Penyusunan Naskah Akademik Peraturan Daerah (PERDA) Penyelenggaraan Transportasi Kota Samarinda
Tahun 2024**

No	Jalan			RUMAJA	RUMIJA	RUWASJA	GSP	GSB
	Nama	Gelar	Fungsi					
28	Patimura		KP	20	30	2x5	15	20
29	Pelita		KS	18	25	2x5	12.5	17.5
30	Bendahara	Pangeran	KS	12	15	2x5	7.5	12.5
31	A. Wahab Syahrane	H.	Arteri	20	25	2x5	12.5	17.5
32	Awang Long		Arteri	16	20	2x5	10	15
33	Bhayangkara		Arteri	16	15	2x5	7.5	12.5
34	Gajah Mada		Arteri	20	30	2x5	15	20
35	Juanda (Raya)	Ir.H.	Arteri	20	25	2x5	12.5	17.5
36	M.T. Haryono	Let.Jend.	Arteri	20	30	2x5	15	20
37	Pahlawan		Arteri	20	30	2x5	15	20
38	R.E. Martadinata		Arteri	20	30	2x5	15	20
39	S. Parman	Let.Jend.	Arteri	20	25	2x5	12.5	17.5
40	Slamet Riyadi	Laksda.	Arteri	25	26	2x5	13	18
41	Suprpto	Let.Jend.	Arteri	20	25	2x5	12.5	17.5
42	Sutomo	DR.	Arteri	20	20	2x5	10	15
43	Antasari	Pangeran	KP	20	20	2x5	10	15
44	Suryanata	Pangeran	KP	18	25	2x5	12.5	17.5
45	Arjuna	Gunung	KS	12	15	2x5	7.5	12.5
46	Basuki Rahmat		KS	16	20	2x5	10	15
47	Cendana		KS	16	15	2x5	7.5	12.5
48	Cermai	Gunung	KS	16	20	2x5	10	15
49	K.S. Tubun		KS	7	8	2x4	4	8
50	Kesuma Bangsa		KS	20	30	2x5	15	20
51	Kinibalu	Gunung	KS	11	12	2x4	6	10
52	M. Kadrie Oening	H.	KS	16	20	2x5	10	15
53	Meranti		KS	16	20	2x5	10	14
54	Meratus (Pasundan)	Pegunungan	KS	12	15	2x5	7.5	12.5
55	Siradj Salman	KH.	KS	16	20	2x5	10	15

**Penyusunan Naskah Akademik Peraturan Daerah (PERDA) Penyelenggaraan Transportasi Kota Samarinda
Tahun 2024**

No	Jalan			RUMAJA	RUMIJA	RUWASJA	GSP	GSB
	Nama	Gelar	Fungsi					
56	Sudirman	Jend.	KS	16	20	2x5	10	15
57	Tengkawang		KS	16	20	2x5	10	15
58	Wahidin Sudirohusodo	DR.	KS	12	15	2x5	7.5	12.5
59	Yos Sudarso	Laksda.	Arteri	20	30	2x5	15	20
60	A.M. Sangaji		KS	16	20	2x5	10	15
61	Gerilya		KS	16	20	2x5	10	15
62	Otto Iskandardinata		KS	16	20	2x5	10	15
63	Samarinda - Anggana		KS	20	30	2x5	15	20
64	Sulaiman	Sultan	KS	20	25	2x5	12.5	17.5
65	Abdul Muthalib	KH.	KS	16	20	2x5	10	15
66	Abul Hasan	KH.	KS	16	20	2x5	10	15
67	Agus Salim	KH.	KS	16	20	2x5	10	15
68	Ahmad Dahlan	KH.	KS	16	20	2x5	10	15
69	Alimuddin	Sultan	KS	12	15	2x5	7.5	12.5
70	Aminah Syukur		KS	12	15	2x5	7.5	12.5
71	Arief Rahman Hakim		KS	16	20	2x5	10	15
72	Banda	Pulau	KS	11	12	2x4	6	10
73	Biawan		KS	16	20	2x5	10	15
74	Dermaga		KS	12	15	2x5	7.5	12.5
75	Dewi Sartika		KS	12	15	2x5	7.5	12.5
76	Diponegoro	Pangeran	KS	16	20	2x5	10	15
77	Flores	Pulau	KS	12	15	2x5	7.5	12.5
78	Hidayatullah	Pangeran	KS	16	20	2x5	10	15
79	Imam Bonjol		KS	16	20	2x5	10	15
80	Irian	Pulau	KS	12	15	2x5	7.5	12.5
81	Kalimantan	Pulau	KS	12	15	2x5	7.5	12.5
82	Kartini		KS	12	15	2x5	7.5	12.5
83	Khalid	KH.	KS	16	20	2x5	10	15

**Penyusunan Naskah Akademik Peraturan Daerah (PERDA) Penyelenggaraan Transportasi Kota Samarinda
Tahun 2024**

No	Jalan			RUMAJA	RUMIJA	RUWASJA	GSP	GSB
	Nama	Gelar	Fungsi					
84	Lambung Mangkurat		KS	16	20	2x5	10	15
85	Mas Tumenggung		KS	12	15	2x5	7.5	12.5
86	Mulawarman		KS	16	20	2x5	10	15
87	Nahkoda		KS	12	15	2x5	7.5	12.5
88	Niaga Barat		KS	12	15	2x5	7.5	12.5
89	Niaga Timur		KS	18	25	2x5	12.5	17.5
90	Panglima Batur		KS	12	15	2x5	7.5	12.5
91	Pelabuhan		KS	12	15	2x5	7.5	12.5
92	Perniagaan		KS	12	15	2x5	7.5	12.5
93	Samanhudi	K.H.	KS	16	20	2x5	10	15
94	Samosir	Pulau	KS	11	12	2x4	6	10
95	Sebatik	Pulau	KS	12	15	2x5	7.5	12.5
96	Sulawesi	Pulau	KS	12	15	2x5	7.5	12.5
97	Urip Sumoharjo	Jend.	KS	16	20	2x5	10	15
98	Sutami	Ir.	Arteri	20	22	2x5	12.5	17.5
99	Teuku Umar		Arteri	20	30	2x5	15	20
100	Untung Surapati		Arteri	20	14	2x5	10	15
101	Padat Karya (Ring Road III/Rapak Indah)		KS	20	30	2x5	15	20
102	Rapak Indah		KS	20	30	2x5	15	20
103	Ulin		KS	16	20	2x5	10	15
104	Hasyim Ansyari	K.H.	KS	16	20	2x5	10	15
105	M. Said		KS	12	15	2x5	7.5	12.5
106	Ampera		KS	20	30	2x5	15	20
107	Dwikora		KS	20	30	2x5	15	20
108	Trikora		KS	20	30	2x5	15	20

Sumber : RTRW Kota Samarinda, Tahun 2014-2033

PERENCANAAN KOTA SAMARINDA
PROVINSI KALIMANTAN TIMUR

LAMPIRAN IV
PERATURAN DAERAH KOTA SAMARINDA
KOMISI PERENCANAAN
JANUARI 2023

RENCANA "TATA RUANG WILAYAH KOTA SAMARINDA
TAHUN 2023 - 2042

**PETA RENCANA STRUKTUR RUANG
SISTEM JARINGAN TRANSPORTASI**

U SKALA: 1:325.000

0 2 4 8 km

Proyeksi : Universal Transverse Mercator
Sistem Grid : Grid Geografis dan Grid UTM Zona 50 S
Datum Horizontal : Datum WGS 1984
Datum Vertikal : Geoid EGM 2008

DIAGRAM LOKASI

KETERANGAN :
Batas Perencanaan
Batas Administrasi

1. Batas Perencanaan
2. Batas Administrasi

3. Batas Perencanaan
4. Batas Administrasi

5. Batas Perencanaan
6. Batas Administrasi

7. Batas Perencanaan
8. Batas Administrasi

9. Batas Perencanaan
10. Batas Administrasi

11. Batas Perencanaan
12. Batas Administrasi

13. Batas Perencanaan
14. Batas Administrasi

15. Batas Perencanaan
16. Batas Administrasi

17. Batas Perencanaan
18. Batas Administrasi

19. Batas Perencanaan
20. Batas Administrasi

21. Batas Perencanaan
22. Batas Administrasi

23. Batas Perencanaan
24. Batas Administrasi

25. Batas Perencanaan
26. Batas Administrasi

27. Batas Perencanaan
28. Batas Administrasi

29. Batas Perencanaan
30. Batas Administrasi

31. Batas Perencanaan
32. Batas Administrasi

33. Batas Perencanaan
34. Batas Administrasi

35. Batas Perencanaan
36. Batas Administrasi

37. Batas Perencanaan
38. Batas Administrasi

39. Batas Perencanaan
40. Batas Administrasi

41. Batas Perencanaan
42. Batas Administrasi

43. Batas Perencanaan
44. Batas Administrasi

45. Batas Perencanaan
46. Batas Administrasi

47. Batas Perencanaan
48. Batas Administrasi

49. Batas Perencanaan
50. Batas Administrasi

51. Batas Perencanaan
52. Batas Administrasi

53. Batas Perencanaan
54. Batas Administrasi

55. Batas Perencanaan
56. Batas Administrasi

57. Batas Perencanaan
58. Batas Administrasi

59. Batas Perencanaan
60. Batas Administrasi

61. Batas Perencanaan
62. Batas Administrasi

63. Batas Perencanaan
64. Batas Administrasi

65. Batas Perencanaan
66. Batas Administrasi

67. Batas Perencanaan
68. Batas Administrasi

69. Batas Perencanaan
70. Batas Administrasi

71. Batas Perencanaan
72. Batas Administrasi

73. Batas Perencanaan
74. Batas Administrasi

75. Batas Perencanaan
76. Batas Administrasi

77. Batas Perencanaan
78. Batas Administrasi

79. Batas Perencanaan
80. Batas Administrasi

81. Batas Perencanaan
82. Batas Administrasi

83. Batas Perencanaan
84. Batas Administrasi

85. Batas Perencanaan
86. Batas Administrasi

87. Batas Perencanaan
88. Batas Administrasi

89. Batas Perencanaan
90. Batas Administrasi

91. Batas Perencanaan
92. Batas Administrasi

93. Batas Perencanaan
94. Batas Administrasi

95. Batas Perencanaan
96. Batas Administrasi

97. Batas Perencanaan
98. Batas Administrasi

99. Batas Perencanaan
100. Batas Administrasi

101. Batas Perencanaan
102. Batas Administrasi

103. Batas Perencanaan
104. Batas Administrasi

105. Batas Perencanaan
106. Batas Administrasi

107. Batas Perencanaan
108. Batas Administrasi

109. Batas Perencanaan
110. Batas Administrasi

111. Batas Perencanaan
112. Batas Administrasi

113. Batas Perencanaan
114. Batas Administrasi

115. Batas Perencanaan
116. Batas Administrasi

117. Batas Perencanaan
118. Batas Administrasi

119. Batas Perencanaan
120. Batas Administrasi

121. Batas Perencanaan
122. Batas Administrasi

123. Batas Perencanaan
124. Batas Administrasi

125. Batas Perencanaan
126. Batas Administrasi

127. Batas Perencanaan
128. Batas Administrasi

129. Batas Perencanaan
130. Batas Administrasi

131. Batas Perencanaan
132. Batas Administrasi

133. Batas Perencanaan
134. Batas Administrasi

135. Batas Perencanaan
136. Batas Administrasi

137. Batas Perencanaan
138. Batas Administrasi

139. Batas Perencanaan
140. Batas Administrasi

141. Batas Perencanaan
142. Batas Administrasi

143. Batas Perencanaan
144. Batas Administrasi

145. Batas Perencanaan
146. Batas Administrasi

147. Batas Perencanaan
148. Batas Administrasi

149. Batas Perencanaan
150. Batas Administrasi

151. Batas Perencanaan
152. Batas Administrasi

153. Batas Perencanaan
154. Batas Administrasi

155. Batas Perencanaan
156. Batas Administrasi

157. Batas Perencanaan
158. Batas Administrasi

159. Batas Perencanaan
160. Batas Administrasi

161. Batas Perencanaan
162. Batas Administrasi

163. Batas Perencanaan
164. Batas Administrasi

165. Batas Perencanaan
166. Batas Administrasi

167. Batas Perencanaan
168. Batas Administrasi

169. Batas Perencanaan
170. Batas Administrasi

171. Batas Perencanaan
172. Batas Administrasi

173. Batas Perencanaan
174. Batas Administrasi

175. Batas Perencanaan
176. Batas Administrasi

177. Batas Perencanaan
178. Batas Administrasi

179. Batas Perencanaan
180. Batas Administrasi

181. Batas Perencanaan
182. Batas Administrasi

183. Batas Perencanaan
184. Batas Administrasi

185. Batas Perencanaan
186. Batas Administrasi

187. Batas Perencanaan
188. Batas Administrasi

189. Batas Perencanaan
190. Batas Administrasi

191. Batas Perencanaan
192. Batas Administrasi

193. Batas Perencanaan
194. Batas Administrasi

195. Batas Perencanaan
196. Batas Administrasi

197. Batas Perencanaan
198. Batas Administrasi

199. Batas Perencanaan
200. Batas Administrasi

201. Batas Perencanaan
202. Batas Administrasi

203. Batas Perencanaan
204. Batas Administrasi

205. Batas Perencanaan
206. Batas Administrasi

207. Batas Perencanaan
208. Batas Administrasi

209. Batas Perencanaan
210. Batas Administrasi

211. Batas Perencanaan
212. Batas Administrasi

213. Batas Perencanaan
214. Batas Administrasi

215. Batas Perencanaan
216. Batas Administrasi

217. Batas Perencanaan
218. Batas Administrasi

219. Batas Perencanaan
220. Batas Administrasi

221. Batas Perencanaan
222. Batas Administrasi

223. Batas Perencanaan
224. Batas Administrasi

225. Batas Perencanaan
226. Batas Administrasi

227. Batas Perencanaan
228. Batas Administrasi

229. Batas Perencanaan
230. Batas Administrasi

231. Batas Perencanaan
232. Batas Administrasi

233. Batas Perencanaan
234. Batas Administrasi

235. Batas Perencanaan
236. Batas Administrasi

237. Batas Perencanaan
238. Batas Administrasi

239. Batas Perencanaan
240. Batas Administrasi

241. Batas Perencanaan
242. Batas Administrasi

243. Batas Perencanaan
244. Batas Administrasi

245. Batas Perencanaan
246. Batas Administrasi

247. Batas Perencanaan
248. Batas Administrasi

249. Batas Perencanaan
250. Batas Administrasi

251. Batas Perencanaan
252. Batas Administrasi

253. Batas Perencanaan
254. Batas Administrasi

255. Batas Perencanaan
256. Batas Administrasi

257. Batas Perencanaan
258. Batas Administrasi

259. Batas Perencanaan
260. Batas Administrasi

261. Batas Perencanaan
262. Batas Administrasi

263. Batas Perencanaan
264. Batas Administrasi

265. Batas Perencanaan
266. Batas Administrasi

267. Batas Perencanaan
268. Batas Administrasi

269. Batas Perencanaan
270. Batas Administrasi

271. Batas Perencanaan
272. Batas Administrasi

273. Batas Perencanaan
274. Batas Administrasi

275. Batas Perencanaan
276. Batas Administrasi

277. Batas Perencanaan
278. Batas Administrasi

279. Batas Perencanaan
280. Batas Administrasi

281. Batas Perencanaan
282. Batas Administrasi

283. Batas Perencanaan
284. Batas Administrasi

285. Batas Perencanaan
286. Batas Administrasi

287. Batas Perencanaan
288. Batas Administrasi

289. Batas Perencanaan
290. Batas Administrasi

291. Batas Perencanaan
292. Batas Administrasi

293. Batas Perencanaan
294. Batas Administrasi

295. Batas Perencanaan
296. Batas Administrasi

297. Batas Perencanaan
298. Batas Administrasi

299. Batas Perencanaan
300. Batas Administrasi

301. Batas Perencanaan
302. Batas Administrasi

303. Batas Perencanaan
304. Batas Administrasi

305. Batas Perencanaan
306. Batas Administrasi

307. Batas Perencanaan
308. Batas Administrasi

309. Batas Perencanaan
310. Batas Administrasi

311. Batas Perencanaan
312. Batas Administrasi

313. Batas Perencanaan
314. Batas Administrasi

315. Batas Perencanaan
316. Batas Administrasi

317. Batas Perencanaan
318. Batas Administrasi

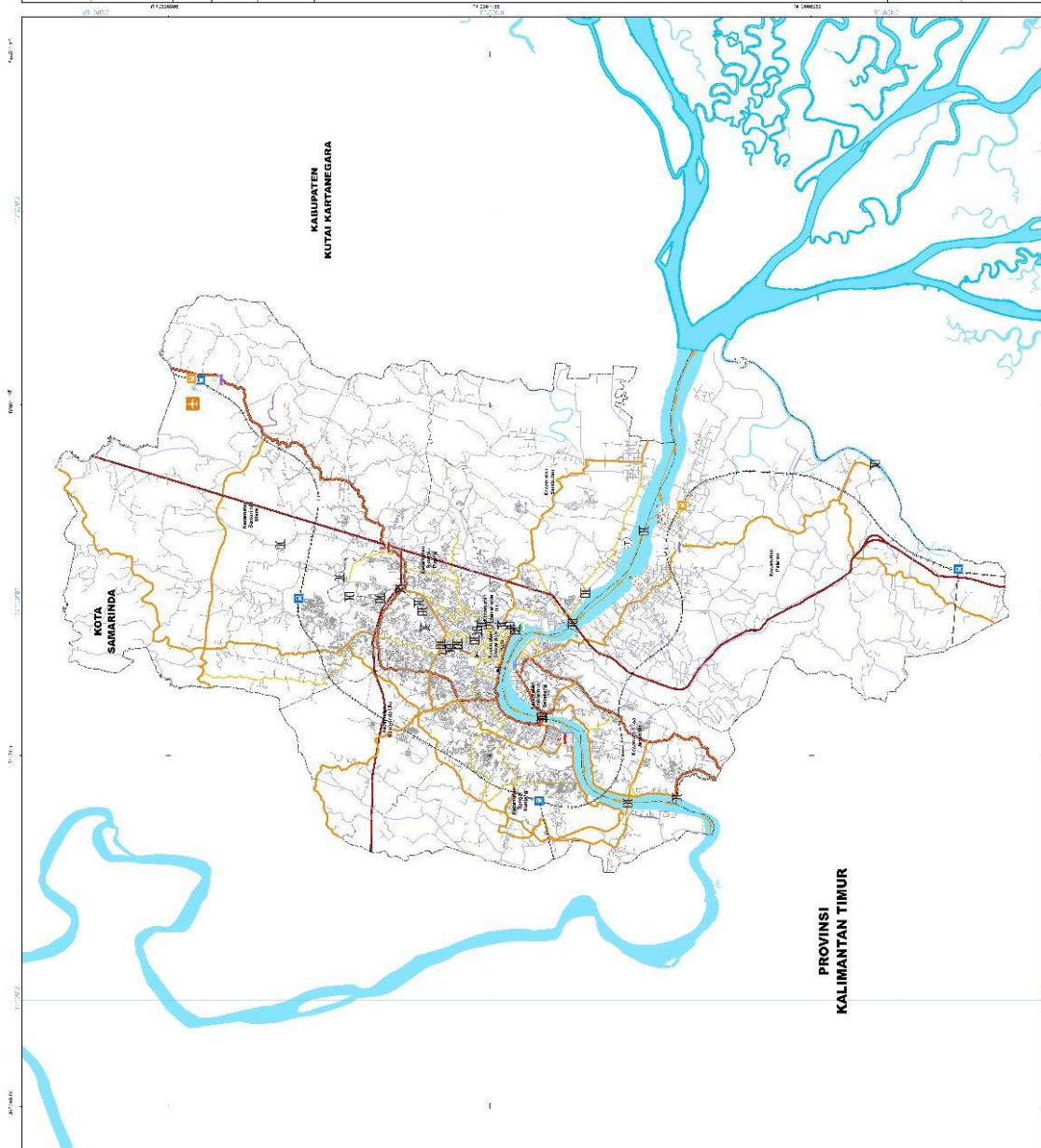
319. Batas Perencanaan
320. Batas Administrasi

321. Batas Perencanaan
322. Batas Administrasi

323. Batas Perencanaan
324. Batas Administrasi

325. Batas Perencanaan
326. Batas Administrasi

327. Batas Perencanaan
328.



LAPORAN AKHIR

b. Terminal

Untuk mempermudah jalur transportasi yang menghubungkan antar daerah di sekitar Kota Samarinda. Maka Samarinda telah memiliki terminal dengan berbagai type, yaitu: Teminal Lempake, Samarinda Seberang, Sei Kunjang, Ps. Segiri, Ps. Pagi dan Pal V/Pinang.

Tabel 2.14. Terminal di Kota Samarinda

No	Terminal	Type	Luas Terminal (m ²)	Luas Lapapangan Parkir	Kapasitas Tampung	
					Kendaraan	Penumpang
1.	Lempake	B	10.420	7.210	500	700
2.	Smd. Seberang	B	88.760	5.620	158	700
3.	Sei Kunjang	B	14.151	6.040	500	693
4.	Ps. Segeri	C	750	-	-	-
5.	Ps. Pagi	C	1.440	885	111	48
6.	Pal V/Pinang	C				

Sumber: Studi Penyusunan Hirarki Jalan Kota Samarinda, 2016

Berdasarkan tabel diatas terdapat 6 terminal dengan jenis terminal type B dan type C. dengan kapasitas tanpungan kendaraan terbesar yaitu pada terminal Lempake dan Terminal Sungai Kunjang sebanyak 500 kendaraan sedangkan kapasitas tampung penumpang terbesar yaitu terdapat pada Terminal Lempake dan Terminal Samarinda Seberang sebanyak 700 penumpang.

c. Trayek/Rute Angkutan Umum

Peranan utama angkutan umum adalah melayani kepentingan mobilitas masyarakat dalam melakukan kegiatannya, baik kegiatan sehari-hari yang berjarak pendek maupun menengah (angkutan perkotaan/pedesaan dan angkutan antarkota dalam propinsi). Angkutan umum yang

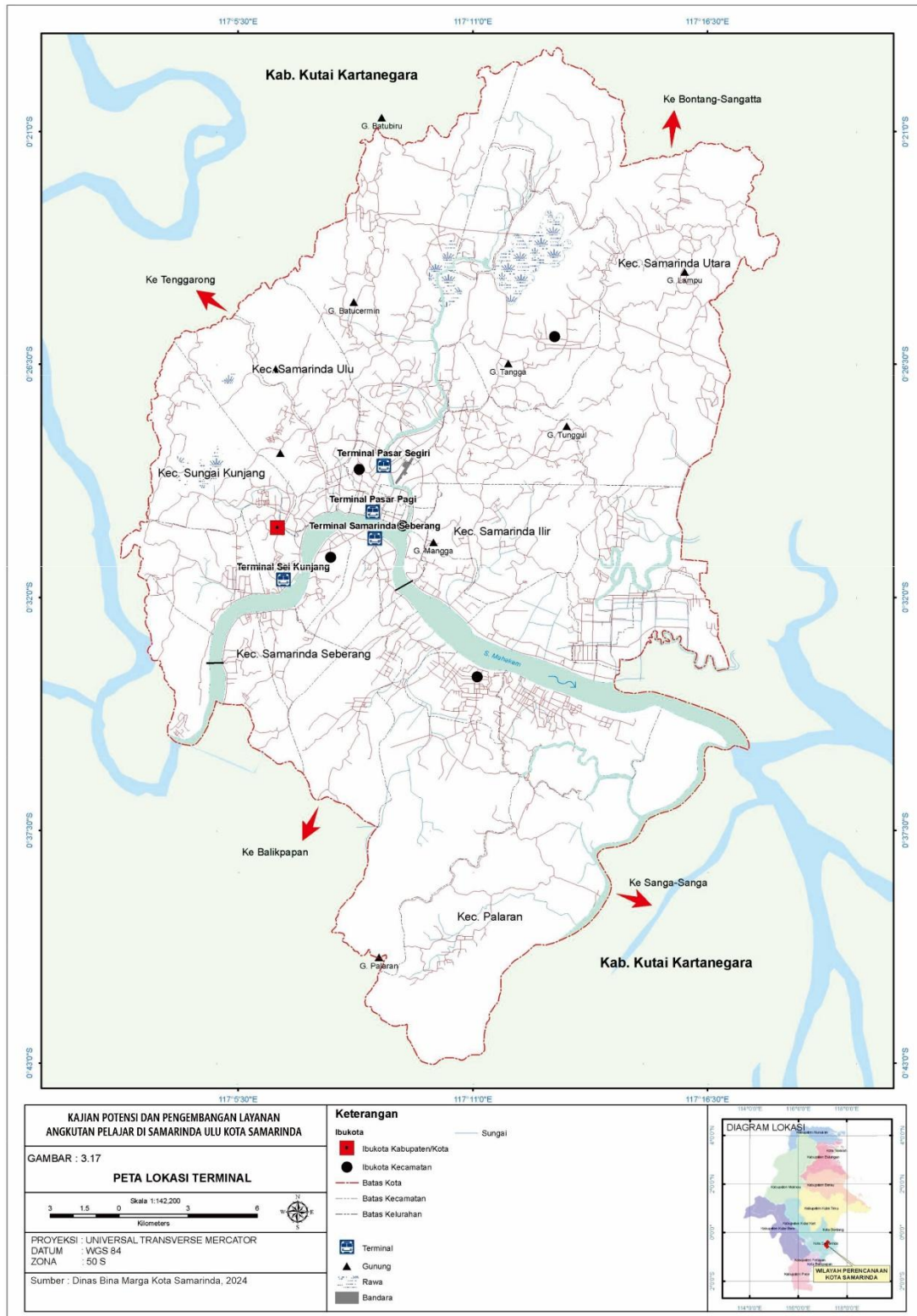
disewakan, disebut paratransit (non trayek) yakni pelayanan jasa angkutan yang dapat dimanfaatkan oleh setiap orang berdasarkan ciri tertentu, misalnya tarif dan lintasan (rute). Angkutan umum massal atau masstransit (trayek) merupakan layanan jasa angkutan yang memiliki trayek dan jadwal tetap, contohnya adalah bus dan kereta api.

Untuk selengkapnya, layamam trayek untuk angkutan umum di Kota Samarinda dapat dilihat pada table berikut.

Tabel 2.15. Trayek Angkutan Umum di Kota Samarinda

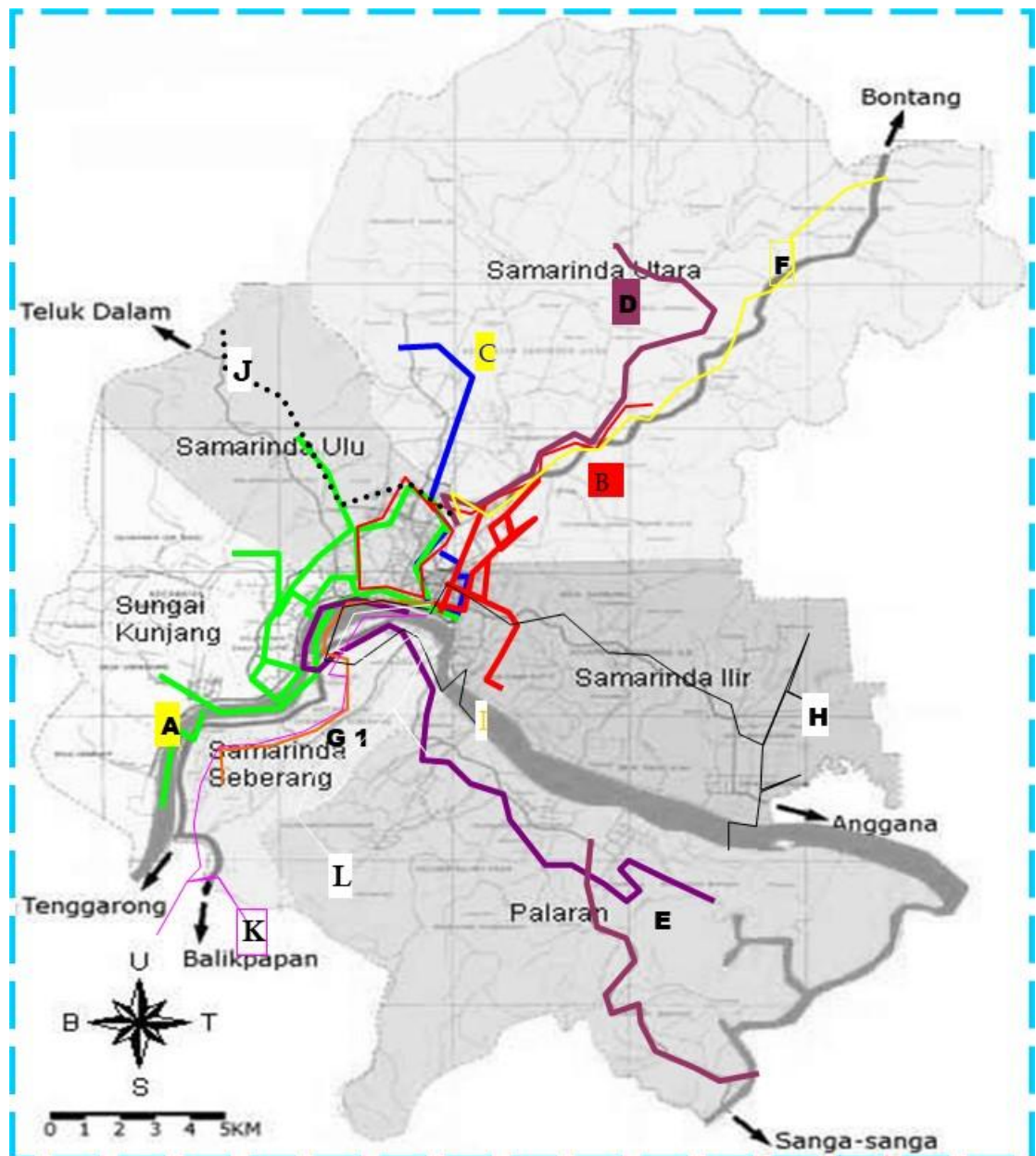
kode	Trayek	Tempuh	Jml Kendaraan
A	PS Pagi -S.Kunjang - Loa Buah	14	437
B	Pusat Kota Jembatan I Terminal Lempake	10	527
C	Ps Pagi - Sempaja - Bayur	11	137
C2	Ps Pagi - Perumnas Bengkuring	23	10
D	Ps Segiri -Lempake - Benanga	9.5	20
E1	Ps Pagi - Rawa Makmur - Bukuab - Bantuas	30	23
E2	Ps Pagi- Rawa Makmur - Buakuan - Bantuas	20	23
E3	Ps Pagi- Rawa Makmur - Buakuan - Bantuas	25	16
E4	Ps Pagi- Simpang Pasir.	28	12
F	Ps Segiri -Pampang T Merah - Sg Siring	26.4	38
G1	Ps Pagi- Harapan Baru - Loa Janan Ilir	14.8	53
G2	Ps Segiri - Juanda - Loa janan	16	24
H1	Ps Pagi Makroman P Atas	22.5	17
H2	Ps Pagi - Perm Sambutan	18,5	20
I	Pelabuhan Mangkulas	10	34
J	Ps Segiri - Pinang	12	2
K	Loa Janan - Terminal Seberang	9.5	105
L	Ps pagi - Rapak dalam SMA plus	16	15
	jumlah		1506

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Samarinda, Tahun 2024



Sumber : RTRW Kota Samarinda, Tahun 2014-2034

Gambar 2.5 Lokasi Terminal Angkutan Jalan di Kota Samarinda



Gambar 2.6 Peta Jalur Trayek Angkutan Kota di Kota Samarinda

2. Transportasi Sungai dan Penyeberangan

Provinsi Kalimantan Timur, khususnya Kota Samarinda merupakan kota yang dilintasi oleh salah satu sungai terbesar di Indonesia yaitu Sungai Mahakam. Oleh karena itu, kegiatan transportasi air atau pelayaran merupakan sektor yang

berperan cukup penting bagi kehidupan masyarakat. Oleh karena itu, peranan angkutan sungai masih sangat penting, mengingat jaringan jalan yang ada masih sangat terbatas di daerah pedalaman, dan belum adanya angkutan umum (penumpang/barang) di daerah pedalaman, menjadikan angkutan sungai menjadi sangat dominan, tidak saja di daerah hulu sungai tetapi juga pada daerah muara.

Tabel 2.16. Kapal Sungai Dan Trayek Yang Melayani Angkutan
Sungai Kalimantan Timur

No	Nama Kapal	Jenis	Grt Isi Kotor	Kapasitas		Trayek
				Penumpang (Orang)	Barang (Ton)	
1	2	3	4	5	6	7
1	Km. Mira Farisma-999	Kapal Motor	158.07	55	43.61	Samarinda - Long Bagun
2	Km. Makassar Utama	Kapal Motor	103.34	50	31.27	Samarinda - Long Bagun
3	Km. Sinar Bagun-2	Kapal Motor	103.48	37	36.46	Samarinda - Long Bagun
4	Km. Ratah Indah.Dc	Kapal Motor	160.00	105	48.00	Samarinda - Long Bagun
5	Km. Nor Dalia F.3	Kapal Motor	137.70	95	41.01	Samarinda - Long Bagun
6	Km. Dorry Putra.2	Kapal Motor	119	39	39.00	Samarinda - Long Bagun
7	Km. Nur Budi Express	Kapal Motor	110.75	44	35.79	Samarinda - Long Bagun
8	Km. Nur Budi.F.2	Kapal Motor	105.16	35	34.50	Samarinda - Long Bagun
9	Km. Nur Fitri Indah	Kapal Motor	140.70	32	37.32	Samarinda - Long Bagun
10	Km. Mamahak Raya	Kapal Motor	124.50	26	41.99	Samarinda - Long Bagun
11	Km. Makassar.C	Kapal Motor	125.35	31	42.25	Samarinda - Long Bagun
12	Km. Sadri.B	Kapal Motor	85	85	35.95	Samarinda - Long Bagun
13	Km. Sadri.A	Kapal Motor	71	96	37.21	Samarinda - Long Bagun
14	Km. Cahaya Budi.4	Kapal Motor	82	56	30.00	Samarinda - Long Bagun
15	Km. Rizki Ramadhan	Kapal Motor	112.26	39	31.71	Samarinda - Long Bagun
16	Km. Al-Mu'minin	Kapal Motor	135.92	39	18.73	Samarinda - Datah Bilang
17	Km. Karya Utama.77 F	Kapal Motor	178.83	54	59.07	Samarinda - Long Iram
18	Km. P. Mahakam Indah	Kapal Motor	115.82	50	37.13	Samarinda - Long Iram
19	Km. Cahaya Selebes	Kapal Motor	113.97	68	35.13	Samarinda - Long Iram
20	Km. Kelian. Dc	Kapal Motor	143	51	46	Samarinda - Long Iram
21	Km. Nur Budi. C.2	Kapal Motor	121.05	40	39.73	Samarinda - Long Iram
22	Km. Nurhasanah	Kapal Motor	133.05	53	43	Samarinda - Long Iram
23	Km. Karya Utama. 77	Kapal Motor	77.43	36	23.73	Samarinda - Long Iram
24	Km. Sama Maju	Kapal Motor	99.27	26	33.09	Samarinda - Datah Bilang
25	Km. Bima Sakti	Kapal Motor	116.73	31	38.88	Samarinda - Melak
26	Km. Muhammadan. B	Kapal Motor	106.14	32	25.07	Samarinda - Melak
27	Km. Assabirin. B	Kapal Motor	135	70	42	Samarinda - Melak
28	Km. Kurnia. F	Kapal Motor	180.31	50	59.89	Samarinda - Damai

Lanjutan tabel 3.29

No	Nama Kapal	Jenis	Grt Isi Kotor	Kapasitas		Trayek
				Penumpang (Orang)	Barang (Ton)	
29	Km. Sumber Rezeki. Vi	Kapal Motor	115.91	52	37.02	Samarinda - Damai
30	Km. Berkat Setia. B	Kapal Motor	146.99	41	48.8	Samarinda - Damai
31	Km. Berkat Setia. B2	Kapal Motor	66 Gt	43	36	Samarinda - Damai
32	Km. Sumber Indah	Kapal Motor	158.95	53	52.13	Samarinda - Damai
33	Km. Aspian Noor	Kapal Motor	297.34	59	61	Samarinda - Damai
34	Km. Berkat Rahmat	Kapal Motor	127.09	50	41.11	Samarinda - Damai
35	Km. Melya Noor B	Kapal Motor	101	60	31	Samarinda - Damai
36	Km. Belayan Sejati C	Kapal Motor	181.96	46	60.78	Samarinda - Tabang
37	Km. Belayan Indah	Kapal Motor	166.08	56	54.42	Samarinda - Tabang
38	Km. Berkat Karya C	Kapal Motor	125.69	40	41.36	Samarinda - Tabang
39	Km. Diana Mas	Kapal Motor	53.94	28	16.94	Samarinda - Tabang
40	Km. Didi Putra	Kapal Motor	86.8	55	26.52	Samarinda - Tabang
41	Km. Mardiana	Kapal Motor	33 Gt	50	24.56	Samarinda - Tabang
42	Km. Ganda Mutiara B	Kapal Motor	91.16	35	26.52	Samarinda - Tabang
43	Km. Iwan Putra	Kapal Motor	150	36	50	Samarinda - Tabang
44	Km. Nordiana B	Kapal Motor	114.49	52	36.51	Samarinda - Tabang
45	Km. Nilam Hijrah Dewi	Kapal Motor	60.52	52	21.03	Samarinda - Tabang
46	Km. Nilam Hijrah Dewi Putra C	Kapal Motor	114.94	40	31.78	Samarinda - Tabang
47	Km. Noor Rahmat B	Kapal Motor	103.91	47	32.47	Samarinda - Tabang
48	Km. Belayan Sejati B	Kapal Motor	124.21	47	60.39	Samarinda - Tabang
49	Km. Fadli Putra	Kapal Motor	110.49	47	35.5	Samarinda - Tabang
50	Km. Ganda Mutiara C	Kapal Motor	144.14	45	47.51	Samarinda - Tabang
51	Km. Rahmad D	Kapal Motor	124.6	35	43.98	Samarinda - Tabang
52	Km. Rahmad Y-2	Kapal Motor	88.64	31	28.96	Samarinda - Tabang
53	Km. Rahmad Y-3	Kapal Motor	138.73	35	39.36	Samarinda - Tabang
54	Km. Rahmad Y-4	Kapal Motor	181.06	46	60.46	Samarinda - Tabang
55	Km. Deni Putra	Kapal Motor	18.16	31	35.47	Samarinda - Tabang
56	Km. Masa Karya	Kapal Motor	10.83	40	29.98	Samarinda - Long Tesak
57	Km. Torangga Prima	Kapal Motor	101.72	42	27.63	Samarinda - Long Tesak
58	Km. Hasil Karya. Idh	Kapal Motor	54.14	27	17	Samarinda - Long Tesak
59	Km. Normala Sari B	Kapal Motor	95.73	45	33.79	Samarinda - Long Tesak
60	Km. Kassandra	Kapal Motor	89.51	18	30.25	Samarinda - Long Tesak
61	Km. Istiqomah	Kapal Motor	71.36	27	24.53	Samarinda - Long Tesak
62	Km. Mutiara Prima	Kapal Motor	72.69	40	22.65	Samarinda - Long Tesak
63	Km. Rencana Mulia	Kapal Motor	98.29	40	31.7	Samarinda - Long Tesak
64	Km. Hidayah	Kapal Motor	76.42	30	22	Samarinda - Long Tesak
65	Km. Surya Permai B	Kapal Motor	113.44	32	37.64	Samarinda - Ma Ancalong
66	Km. Andika Raya	Kapal Motor	73.02	51	25.78	Samarinda - Ma Ancalong
67	Km. Kud. Mengayetna	Kapal Motor	108.79	37	35.6	Samarinda - Ma Ancalong
68	Km. Rencana Bahagia	Kapal Motor	84.89	43	26.74	Samarinda - Ma Ancalong
69	Km. Firolisa	Kapal Motor	98.16	40	37.43	Samarinda - Muara Wahau
70	Km. Jaya Wijaya	Kapal Motor	107.83	36	35.06	Samarinda - Muara Wahau
71	Km. Bintang Mas	Kapal Motor	130.78	53	46.17	Samarinda - Muara Wahau
72	Km. Daya Putra	Kapal Motor	60.24	29	19.09	Samarinda - Muara Wahau
73	Km. Rawa Indah	Kapal Motor	79.37	51	24.2	Samarinda - Muara Wahau
74	Km. Air Bunge	Kapal Motor	60.72	31	21.43	Samarinda - Muara Wahau
75	Km. Sinar Mas	Kapal Motor	114.39	43	37.15	Samarinda - Muara Wahau
76	Km. Hikmah. A	Kapal Motor	89.5	27	27.17	Samarinda - Muara Wahau
77	Km. Medisa Putra. D	Kapal Motor	123.83	49	40.04	Samarinda - Muara Wahau
78	Km. Diana Putra C	Kapal Motor	109.59	37	35.91	Samarinda - Muara Wahau
79	Km. Wahau Harapan	Kapal Motor	58 Gt	27	42.58	Samarinda - Muara Wahau
80	Km. Telaga Putra B	Kapal Motor	123.94	51	39.83	Samarinda - Muara Wahau
81	Km. Acasta Raya	Kapal Motor	104.18	43	33.55	Samarinda - Muara Wahau
82	Km. Telaga Putra F	Kapal Motor	90.75	75	32.03	Samarinda - Muara Wahau
83	Km. Pancuran Indah	Kapal Motor	53.31	30	16.56	Samarinda - Muara Wahau
84	Km. Sama Manis B	Kapal Motor	82.23	27	27	Samarinda - Muara Wahau
85	Km. Rahmat A4	Kapal Motor	86	39	27	Samarinda - Muara Wahau
86	Km. Mitra Sari	Kapal Motor	78.63	30	25.05	Samarinda - Muara Wahau
87	Km. Sama Indah A	Kapal Motor	120.96	48	36.6	Samarinda - Muara Wahau
88	Km. Kalimantan B	Kapal Motor	123.46	42	43.58	Samarinda - Muara Wahau

Penyusunan Naskah Akademik Peraturan Daerah (PERDA) Penyelenggaraan Transportasi Kota Samarinda Tahun 2024

No	Nama Kapal	Jenis	Grt Isi Kotor	Kapasitas		Trayek
				Penumpang (Orang)	Barang (Ton)	
1	2	3	4	5	6	7
94	Km. Himah B	Kapal Motor	100.67	42	35.32	Samarinda - Muara Wahau
95	Km. Roni Putra B	Kapal Motor	113.57	47	36.56	Samarinda - Muara Wahau
96	Km. Citra Mahakam	Kapal Motor	77.38	52	23.42	Samarinda - Muara Wahau
97	Km. Medisa Putra E	Kapal Motor	113.28	43	36.76	Samarinda - Muara Wahau
98	Km. Istiqomah	Kapal Motor	42.91	34	12.59	Samarinda - Muara Wahau
99	Km. Arista	Kapal Motor	61.54	17	20.46	Samarinda - Muara Wahau
100	Km. Dedi Putra 2	Kapal Motor	82	27	26.92	Samarinda - Muara Wahau
101	Km. Martapura 2	Kapal Motor	129.64	36	43.06	Samarinda - Muara Wahau
102	Km. Dinasti	Kapal Motor	122.98	40	40.41	Samarinda - Muara Wahau
103	Km. Roni Putra D	Kapal Motor	113.37	35	40	Samarinda - Muara Wahau
104	Km. Bunga Harapan	Kapal Motor	63.62	26	19.06	Samarinda - Muara Wahau
105	Km. Air Bunga 3	Kapal Motor	144.03	73	50.83	Samarinda - Muara Wahau
106	Km. Sinar Mas B	Kapal Motor	119.53	40	33.17	Samarinda - Muara Wahau
107	Km. Sama Manis F	Kapal Motor	107.16	41	36.74	Samarinda - Muara Wahau
108	Km. Anisa 4	Kapal Motor	122.75	63	38.61	Samarinda - Muara Wahau
109	Km. Putra Kaltim B	Kapal Motor	106.66	32	35.25	Samarinda - Muara Wahau
110	Km. Angkasa Raya	Kapal Motor	78.67	32	25.37	Samarinda - Muara Wahau
111	Km. Serba Guna	Kapal Motor	43.56	32		Samarinda - Handil II
112	Km. Sri Bulan A	Kapal Motor	31.2	31		Samarinda - Handil II
113	Km. Masjuana	Kapal Motor	18	40		Samarinda - Handil II
114	Km. Budi Rahman	Kapal Motor	28.45	27		Samarinda - Handil II
115	Km. Muslim	Kapal Motor	23.84	35		Samarinda - Handil II
116	Km. Suka Usaha	Kapal Motor	62.35	17		Samarinda - Handil II
117	Km. Kartika	Kapal Motor	93.81	46		Samarinda - Handil II
118	Km. Kaptinar	Kapal Motor	33.15	21		Samarinda - Handil II
119	Km. Alhuda B	Kapal Motor	27.03	17		Samarinda - Handil II
120	Km. Rahmad	Kapal Motor	28.7	30		Samarinda - Handil II
121	Km. Pesut 1	Kapal Motor	65.09	26		Samarinda - Handil II
122	Km. Nikmat	Kapal Motor	59.02	45		Samarinda - Handil II
123	Km. Sri Bulan B	Kapal Motor	31.74	26		Samarinda - Handil II
124	Km. Sinar Kembang	Kapal Motor	32.51	27		Samarinda - Handil II
125	Km. Chy. Tabah Rudi	Kapal Motor	61.68	28		Samarinda - Handil II
126	Km. Utama Jaya	Kapal Motor	26.33	23		Samarinda - Handil II
127	Km. Sinar Batuah	Kapal Motor	33.05	32		Samarinda - Handil II
128	Km. Ya Rahman	Kapal Motor	18	22		Samarinda - Handil II

Sumber : Profile Perhubungan Kalimantan Timur, 2004

Di Kota Samarinda sendiri memiliki prasarana angkutan sungai yang telah dilengkapi dengan berbagai fasilitas yang dimiliki oleh dermaga/pelabuhan, dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 2.17. Dermaga Angkutan Sungai di Kota Samarinda

No	Nama Dermaga	Nama Sungai	Kab/Kota	Jumlah	Dermaga				Tahun Pembuatan	Terminal R. Tunggu (m ²)	Fasilitas Dermaga			Kondisi
					Panjang (m)	Lebar (m)	Luas (m ²)	Konstruksi			Lap. Parkir (m ²)	Kantor (m ²)	Fas.Umum (m ²)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	Mahakam Hilir	Mahakam	Samarinda	2	160,5	28	4.494	Besi/Kayu	1993	150	419	44,27	4,65	60%
				1					1975					
				1					1992					
				2					1996	150				
				6										
2	Mahakam Hulu	Mahakam	Samarinda	7	399,3	22	8.785	Besi/Kayu	1993	196	705	106	-	60%
				1				Kayu	1993					60%
				1				Besi	1976				33	75%
				1				Besi/Kayu	1976					50%
				1				Kayu	1987					40%
				1				Kayu	1976					20%
3	Harapan Baru	Mahakam	Samarinda	1	227	12,3	709,5	Besi/Kayu	1976	-	1,365	46	-	50%
				1				Besi/Kayu	1976					50%
				1				Kayu	1997					70%
4	Samarinda Seberang	Mahakam	Samarinda	1	50,75	7,1	178,3	Besi/Kayu	1995	72	-	12	-	60%
				1				Kayu	1976					50%
5	Loa Janan	Mahakam	Samarinda	1	23	3,7	168	Kayu	1995	36	138	13,34	-	80%

Sumber : Profile Perhubungan Kalimantan Timur, 2004

tersebut melayani 384.600 orang penumpang yang datang dan berangkat sebanyak 368.313 orang. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada table berikut.

Tabel 2.18. Jumlah Penumpang Pesawat Udara di Bandar Udara APT Pranoto Samarinda, 2023

No	Bulan	Datang	Berangkat	Jumlah
1	Januari	30.757	26.931	57.688
2	Pebruari	22.854	22.614	45.468
3	Maret	24.385	24.792	49.177
4	April	28.889	36.065	64.954
5	Mei	38.646	28.787	67.433
6	Juni	28.745	30.824	59.569
7	Juli	42.215	33.536	75.751
8	Agustus	31.662	31.633	63.295
9	September	28.342	27.603	55.945
10	Oktober	32.468	29.769	62.237
11	Nopember	36.256	33.392	69.648
12	Desember	39.381	42.367	81.748
Jumlah Total		384.600	368.313	752.913

Sumber : Kota Samarinda Dalam Angka Tahun 2024

Dari table diatas memperlihatkan bahwa puncak pelayanan Bandar udara di Kota Samrinda terjadi pada bulan Desember dan Juli. Dengan adanya lalu lintas melalui bandara tersebut juga mempengaruhi tingkat pelayanan jalan, terutama jalan akses yang menghubungkan ke/dari bandara.

E. Permasalahan Yang Dihadapi Terkait Penyelenggaraan Transportasi

Penyelenggaraan transportasi di wilayah Kota Samarinda relative sama dengan di beberapa kota besar lainnya di Indonesia. Hanya saja yang membedakannya adalah typology wilayah Kota Samarinda yang berada di sepanjang Sungai Mahakam yang merupakan sungai terbesar kedua di wilayah Provinsi Kalimantan Timur.

Secara spesifik, Kota Samarinda dibelah oleh Sungai Mahakam yang berpengaruh pada pembentukan struktur dan pola ruangnya. Selain itu, wilayah yang Sebagian besar memiliki bentang lahan yang bertopografi tentu saja menjadi hambatan dan permasalahan sendiri dalam pengembangan system transportasi perkotaan Kota Samarinda yang kemudian dipengaruhi oleh orientasi pembangunan ruang fisik kota yang semakin pada, terutama pada daerah pusat perkotaan.

Pada kondisi tersebut, permasalahan transportasi di Kota Samarinda tidak dapat terelakkan, terutama pada jam-jam puncak. Secara umum, permasalahan penyelenggaraan transportasi di Kota Samarinda dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Dari aspek transportasi, terutama untuk transportasi jalan, Kecamatan Samarinda Seberang sebagai pusat simpul

pelayanan angkutan jalan dengan adanya terminal type A yang berada intensitas tata guna lahan yang tinggi dengan lalu lintas yang mix. Seiring dengan perencanaan dan penataan sistem transportasi jalan di Kota Samarinda diperhadapkan pada permasalahan kemacetan.

2. Minat masyarakat dalam menggunakan kendaraan angkutan umum yang saat ini adalah berupa angkutan kota (angkot) dengan jenis kendaraan mikrolet. Daya saing layanan angkutan umum yang semakin tinggi, maka bermunculan beberapa provider penyedia jasa layanan angkutan online seperti Gojek, Ojek, Maxim dan lain sebagainya semakin menambah volume lalu lintas di jalan dalam kota.
3. Tingginya penggunaan kendaraan pribadi dalam pemenuhan pergerakan penduduk telah mempengaruhi kinerja ruas jalan-jalan tertentu, terutama pada jalan-jalan utama. Volume arus lalu lintas tidak sebanding dengan kapasitas rencana jalan karena penataan land use yang tidak tepat;
4. Ruas jalan yang belum sesuai kapasitas jalan rencana, baik pada jalan nasional atau jalan provinsi. Sementara tingkat perkembangan penggunaan lahan yang semakin berkembang pesat, mengakibatkan terjadinya kepadatan lalu lintas yang kemudian terjadi kemacetan lalu lintas dengan rentangan yang tinggi
5. Geometric jalan di beberapa ruas jalan yang memiliki kerentangan terjadinya kemacetan dan kecelakaan lalu lintas
6. Parkir kendaraan yang masih banyak dilakukan di badan jalan yang mengakibatkan berkurangnya kapasitas ruang jalan
7. Aktivitas ekonomi masyarakat di sepanjang jalan berpengaruh pada kemacetan lalu lintas dan kecelakaan

8. Fasilitas trotoar yang masih terbatas sehingga menyulitkan pejalan kaki untuk berjalan dengan nyaman dan aman
9. Fasilitas halte, baik berupa halte tanpa lindungan (bus stop) dan halte dengan lindungan (shelter) yang belum berfungsi secara maksimal dan bahkan beberapa halte dengan lindung tidak lagi difungsikan
10. Pembangunan infrastruktur yang terkoordinasi dan terpadu dengan baik, menyebabkan beberapa bagian ruas jalan yang mengalami rusak dan menimbulkan kemacetan disaat ada pengerjaan instalasi seperti pada kegiatan instalasi Telkom, PDAM, PU dsb.
11. Adanya pergerakan bersifat menerus (*through trips*) yang melintasi Kawasan kota dengan jenis kendaraan bus AKDP maupun AKAP serta angkutan truk yang secara signifikan mempengaruhi kelancaran arus lalu lintas
12. Beberapa ruas jalan utama yang memiliki kerentanan yang tinggi timbulnya genangan air yang disebabkan oleh kondisi saluran drainase dengan kemiringan lahan yang rendah menyebabkan tundaan yang berujung pada kemacetan, terutama pada saat musim hujan
13. Hambatan samping pada ruas jalan yang tinggi menyebabkan banyaknya tundaan lalu lintas
14. Perayaan dan kegiatan tertentu yang dilakukan oleh masyarakat menyebabkan penyempitan jalan akibat Sebagian ruang jalan digunakan
15. Prilaku pengguna jalan terhadap kepatuhan dalam berlalu lintas menjadi salah satu potensi penyebab terjadinya kemacetan, terutama di daerah persimpangan.

16. Belum terbentuknya simpul-simpul layanan antar moda, seperti dengan transportasi sungai menyebabkan tingginya biaya transportasi penduduk.
17. Layanan angkutan bus AKAP maupun AKDP yang tidak berorientasi pada terminal mempengaruhi aktivitas lalu lintas pada lokasi tertentu, terutama tempat bus menunggu penumpang.

Kerangka penyelenggaraan hukum penerapan penyelenggaraan perhubungan (lalu lintas) di daerah berdimensi pada beberapa aspek seperti:

- a. aspek wadah (media), yaitu sarana jalan yang pengaturannya berdasarkan peraturan perundang-undangan di bidang Jalan dan penempatan lokasi peruntukkan yang diatur dalam peraturan perundang-undangan di bidang Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang;
- b. aspek sumber daya (*resources*), yaitu bahwa jalan memiliki nilai ekonomi dan sosial yang pengaturannya didasarkan pada peraturan perundang-undangan antara lain di bidang Jalan, di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, di bidang Perdagangan, dan bidang lainnya;
- c. aspek kegiatan (aktivitas), bisa dilakukan berdasarkan aktivitas publik dan aktivitas private (pribadi), aktivitas publik yang pengaturannya berdasarkan peraturan perundang-undangan di bidang Jalan, di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sedangkan aktivitas private (pribadi) yang pengaturannya berdasarkan peraturan perundang-undangan di bidang pengelolaan lingkungan hidup, hak asasi manusia, dan di bidang penataan ruang;

- d. aspek hak, yang pengaturannya berdasarkan peraturan perundangundangan di bidang jalan, lalu lintas dan angkutan jalan, di bidang pengelolaan lingkungan hidup, hak asasi manusia, di bidang pentaan ruang, dan peradilan tata usaha negara;
- e. aspek kewenangan, yang pengaturannya berdasarkan peraturan perundang-undangan di bidang pemerintahan daerah, pajak dan retribusi daerah, dan perundang-undangan terkait lainnya.

Apabila pemanfaatan jalan melebihi daya tampung dan daya dukung ruang jalan, maka akibatnya timbul konflik, menurunnya tingkat layanan ruang, melahirkan ketidaknyamanan karena macet yang menimbulkan berbagai ekses negatif. Oleh karena itu jalan sebagai ruang diperlukan penyelenggaraan penataannya secara efektif, efisien, transparan, berwawasan lingkungan, dan partisipatif agar terwujud ruang yang aman, nyaman, produktif, dan berkelanjutan, melalui sistem penataan ruang terpadu sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka 5: "Penataan ruang adalah suatu sistem proses perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang, dan pengendalian pemanfaatan ruang."

Aspek wadah berkaitan pula dengan peraturan perundang-undangan di bidang Jalan yaitu Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan Pasal 1 angka 4 yang menyatakan: Jalan adalah prasarana perhubungan darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah

dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

Bangunan pelengkap dan perlengkapan jalan yang ada di Kota Samarinda adalah berupa rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, lampu lalu lintas, halte, trotoar dan parkir. Rambu-rambu lalu lintas terdapat sepanjang jalan utama. Marka jalan dan lampu lalu lintas yang ada di Kota Samarinda belum optimal dalam mendukung mobilitas penduduk dalam melakukan aktivitas. Halte terdapat pada sepanjang jalan utama atau tempat-tempat tertentu dekat dengan pusat kegiatan perkotaan, tetapi penempatannya kurang merata. Trotoar yang ada belum berfungsi dengan baik dan masih banyak digunakan oleh Pedagang Kaki Lima. Keberadaan trotoar di Kota Samarinda masih belum merata di setiap jaringan jalan. Fasilitas parkir yang tersedia sebagian besar menggunakan bahu jalan untuk parkir. Hal ini menyebabkan lebar manfaat jalan menjadi berkurang dan menurunkan kapasitas jalan.

Berdasarkan ketentuan tersebut, jalan sebagai prasarana perhubungan darat meliputi segala bagian jalan, karena semua pusat kegiatan beserta wilayah pengaruhnya membentuk satuan wilayah pengembangan. Pusat pengembangan dimaksud dihubungkan dalam satu hubungan hierarkis dalam bentuk jaringan jalan yang menunjukkan struktur tertentu. Dengan struktur tersebut, bagian jaringan jalan akan memegang peranan masing-masing sesuai dengan hierarkinya.

Dilihat dari aspek sumber daya (resources), jalan sebagai salah satu prasarana perhubungan yang merupakan urat nadi kehidupan masyarakat yang mempunyai peranan penting dalam usaha pengembangan kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Dalam kerangka tersebut, jalan mempunyai peranan untuk

mewujudkan sasaran pembangunan sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan di bidang jalan, yaitu Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Pasal 5 ayat (1) yang menyatakan bahwa jalan sebagai bagian prasarana perhubungan mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan, serta dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat.

Dari aspek ekonomi, jalan sebagai modal sosial masyarakat merupakan katalisator di antara proses produksi, pasar, dan konsumen akhir. Dari aspek sosial budaya, keberadaan jalan membuka cakrawala masyarakat yang dapat menjadi wahana perubahan sosial, membangun toleransi, dan mencairkan sekat budaya. Dari aspek politik, keberadaan jalan menghubungkan dan mengikat antar daerah, sedangkan dari aspek pertahanan dan keamanan, keberadaan jalan memberikan akses dan mobilitas dalam penyelenggaraan sistem pertahanan dan keamanan.

Dari aspek lingkungan, jalan merupakan bagian unsur dari lingkungan hidup, karena jalan merupakan ruang dengan semua benda, daya, keadaan, dan makhluk hidup, termasuk manusia dan perilakunya, yang mempengaruhi kelangsungan perikehidupan dan kesejahteraan manusia serta makhluk hidup lain. Keberadaan jalan diperlukan untuk mendukung pembangunan berkelanjutan, yaitu ramah lingkungan, udara tidak tercemar akibat pembuangan emisi yang melampaui baku mutu udara, penghematan penggunaan bahan bakar. Dengan demikian peran penting tersebut terkait erat dengan pengaturan mengenai pengelolaan lingkungan hidup berdasarkan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.

Jalan dilihat dari aspek kegiatan (aktivitas), dapat dilakukan berdasarkan aktivitas publik dan aktivitas private (pribadi), sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan di bidang jalan bahwa keseimbangan antara hak perseorangan dan jalan untuk kepentingan umum. Jalan dilihat dari aspek hak, berdasarkan peraturan perundangundangan antara lain di bidang jalan yaitu Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Pasal 62 ayat (1) yang menyatakan bahwa masyarakat sebagai pengguna jalan berhak memberikan masukan kepada penyelenggaraan jalan dalam rangka pengaturan pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan, berperan serta dalam penyelenggaraan jalan, memperoleh manfaat atas penyelenggaraan jalan sesuai dengan standar pelayanan minimal yang ditetapkan, memperoleh informasi mengenai penyelenggaraan jalan, memperoleh ganti kerugian yang layak akibat kesalahan dalam pembangunan jalan, dan mengajukan gugatan kepada pengadilan terhadap kerugian akibat pembangunan jalan.

Dari aspek kewenangan dapat diuraikan bahwa jalan sebagai bagian dari ruang wajib dikelola sesuai dengan peruntukannya. UndangUndang Nomor 23 Tahun 2014 pada intinya memberikan kewenangan yang luas, nyata dan bertanggung jawab kepada Daerah, sehingga ada peluang dan hak bagi Daerah untuk lebih leluasa mengatur dan melaksanakan kewenangannya atas prakarsa sendiri, sesuai dengan kepentingan masyarakat setempat dan potensi setiap Daerah.

Kewenangan Pemerintah Daerah dilaksanakan secara luas, utuh dan bulat yang meliputi perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, pengendalian, dan evaluasi pada semua aspek pemerintahan. Pembagian kewenangan ini pada hakikatnya

merupakan pembagian tugas, kewajiban, dan tanggung jawab. Hubungan kewenangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah juga merupakan hubungan dan pembagian tugas dari Negara kepada penyelenggara negara pada tingkat Pusat secara nasional dan Daerah secara regional dan lokal. Kompleksitas permasalahan lalu lintas dan angkutan jalan membawa dampak terhadap berbagai aspek, salah satu aspeknya yaitu bidang perhubungan. Kewenangan Daerah dalam bidang perhubungan menjadi kewenangan pemerintahan daerah berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

Peran strategis Lalu Lintas dan Jalan dalam mendukung pembangunan nasional dan pengaturannya di atur dalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Undang-Undang ini Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem perhubungan nasional harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mendorong pencapaian pertumbuhan ekonomi yang berkesinambungan untuk menciptakan tata kelola hidup yang lebih baik dengan menjamin terwujudnya keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran, berlatu lintas dan angkutan jalan.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 juga mengatur bahwa penyelenggaraan perhubungan termasuk didalamnya bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam kegiatan pelayanan langsung pada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah dan pemerintah daerah yang meliputi penyusunan rencana program pelaksanaan pengaturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta penetapan tingkat pelayanan jalan yang diinginkan dengan melakukan pengelolaan kebutuhan lalu lintas.

Dalam penyelenggaraan transportasi di Kota Samarinda, Pemerintah Daerah Kota Samarinda telah didukung oleh beberapa Perda maupun Perwali yang berkaitan dengan penyelenggaraan transportasi seperti :

- a. Peraturan Wali Kota Samarinda Nomor 49 Tahun 2023 Tentang Kawasan Tertib Lalu Lintas Di Kota Samarinda,
- b. Peraturan Wali Kota Samarinda Nomor 24 Tahun 2022 Tentang Penetapan Tarif Retribusi Pelayanan Kepelabuhanan Pada Angkutan Sungai,
- c. Peraturan Wali Kota Samarinda Nomor 58 Tahun 2023 Tentang Salinan Pembentukan Dan Susunan Organisasi Serta Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Daerah Pengujian Kendaraan Bermotor Pada Dinas Perhubungan,
- d. Peraturan Wali Kota Samarinda Nomor 50 Tahun 2023 Tentang Pembatasan Kendaraan Melintasi Jembatan Achmad Amins,
- e. Peraturan Walikota Samarinda Nomor 23 Tahun 2010 Tentang Penetapan Lintasan Angkutan Barang Dalam Wilayah Kota Samarinda,
- f. Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor : 07 Tahun 2001 Tentang Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor Dalam Daerah Kota Samarinda.
- g. Peraturan Walikota Samarinda Nomor 40 Tahun 2011 Tentang Penetapan Lintasan Angkutan Barang

Sejalan dengan permasalahan di atas dan upaya dalam pembuatan perwali maupun perda tersebut, Pemerintah Kota Samarinda pada tahun 2021- 2024 telah mencanangkan 10 Program yang di antaranya terdapat program yang berhubungan erat dengan permasalahan transportasi yaitu Program Pembangunan Sistem Transportasi Massal Modern yang Ramah

Lingkungan. Program ini sejalan dengan permasalahan transportasi yang terjadi di Kota Samarinda. Program yang baik ini perlu disusun secara matang dengan masterplan transportasi Kota Samarinda.

Pada tahun 2018 telah dilakukan Kegiatan Penyusunan Masterplan Transportasi Kota Samarinda Tahap I, dengan keluaran program strategi pengembangan transportasi Kota Samarinda yaitu sebagai berikut ini.

- a. Geometrik ruas jalan strategis Kota Samarinda.
- b. Kapasitas jalan strategis Kota Samarinda.
- c. Data LHR (Lintas Harian Rata-rata) dan volume jam puncak pada jalan strategis Kota Samarinda.
- d. Kinerja ruas jalan V/C-Ratio dan kinerja simpang Kota Samarinda.
- e. Jarak tempuh, waktu tempuh, dan kecepatan jalan Kota Samarinda.
- f. Kinerja angkutan umum kota (angkot) Samarinda.

Pada tahun 2019, telah dilakukan Kegiatan Penyusunan Masterplan Transportasi Kota Samarinda Tahap II, berdasarkan hasil keluaran yang telah disusun pada Penyusunan Masterplan Transportasi Kota Samarinda Tahap I. Keluaran yang telah dilakukan pada Penyusunan Masterplan Transportasi Kota Samarinda Tahap II yaitu sebagai berikut ini.

- a. Pemodelan transportasi.
- b. Forecasting kinerja ruas jalan dan simpang pada tahun 2018-2024.
- c. Analisis pola pergerakan Asal – Tujuan Kota Samarinda.
- d. Kinerja pada simpul transportasi (Bandara, Pelabuhan Sungai, Angkutan).
- e. Kesiapan Samarinda terhadap Ibu Kota Negara (IKN).

- f. Rekomendasi usulan pengembangan jalan (tahun 2024, 2029, 2034).

Dalam Masterplan Transportasi Kota Samarinda yang merupakan salah satu program public transport yaitu Penerapan Bus Rapid Transit (BRT) Kota Samarinda, telah ditetapkan 7 jalur BRT dan 6 jalur angkutan feeder dan pada tahun 2023 diperbaiki panjang jalur, rute serta penempatan halte

sungai dan didasarkan pada tingkat kebutuhan serta jangkauan pelayanan system angkutan massal. Arah pengembangan pelayanan angkutan massal masih tetap bersama-sama dengan jaringan pelayanan angkutan penumpang kota lainnya sehingga diperhadapkan pada masalah kemacetan lalu lintas, terutama pada ruas-ruas jalan utama.

Selain itu, tahun 2024 telah dilakukan suatu kajian terkait dengan layanan angkutan pelajar. Hal ini dimaksudkan agar para pelajar yang ada di Kota Samarinda tidak lagi membawa kendaraan ke sekolah karena dirilis dalam Ditlantas Polda Kaltim bahwa berdasarkan data kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pelajar di Kaltim dari tahun 2020 hingga Oktober 2023, jumlah korban pelajar mencapai 3.023 orang. Rinciannya adalah pelajar SD sebanyak 209 (6 persen), pelajar SMP sebanyak 519 (16 persen), dan pelajar SMA sebanyak 2.295 (69 persen) (<https://busam.id/3-023-pelajar-di-kaltim-jadi-korban-laka-lantas/>). Pada tahun yang sama berdasarkan angka kecelakaan yang melibatkan pelajar tersebut, Pemerintah Kota Samarinda melalui Dinas Pendidikan dan Kebudayaan yang ditujukan kepada pelajar SD-SMP mengeluarkan surat edaran tertanggal 16 Nopember 2023 dengan nomor 100.4.4/12377/100.01 tentang melarang murid/siswa membawa kendaraan bermotor ke sekolah.

Sebagaimana yang dikutip dalam hasil penelitian di Kota Samarinda pada tahun 2019 untuk siswa SMA di Kota Samarinda yang dilakukan pada 9 Sekolah Menengah di Kota Samarinda, hasilnya menunjukkan bahwa angka kecelakaan sebesar 30,8%, alasan penggunaan berkendara bermotor ke sekolah dikarenakan

tidak ada yang mengantar sebesar 39,4%, jarak sekolah yang jauh 11,7% (<https://repository.unmul.ac.id/handle/123456789/3504>).

Berdasarkan hal tersebut diatas, pembangunan di sektor transportasi perlu terus ditingkatkan dengan mencari solusi untuk mengatasi berbagai permasalahan atas penyelenggaraan transportasi yang dihadapi, di antaranya:

1. belum konsistennya kebijakan daerah di bidang perhubungan sebagai akibat adanya perubahan kewenangan;
2. permasalahan bidang manajemen lalu lintas dan angkutan yang belum optimal;
3. masalah keselamatan dan budaya berlalu lintas masyarakat masih rendah;
4. sarana dan prasarana lalu lintas yang perlu terus ditingkatkan, utamanya dalam pemanfaatan kemajuan teknologi informasi untuk membantu pemantauan lalu lintas, dan
5. masalah pengujian kendaraan bermotor serta masalah-masalah yang lain yang timbul dari kegiatan lalu lintas.

Pembangunan dan penyelenggaraan sektor transportasi bertujuan untuk mewujudkan system transportasi yang handal, terpadu, efektif dan efisien secara lokal, regional maupun nasional. Hal ini tentu saja sangat mendasar karena selain Kota Samarinda sebagai ibukota provinsi, wilayah perlintasan secara regional, yang terpenting adalah dengan adanya IKN yang dengan sendirinya Kota Samarinda menjadi kota hinterland IKN yang berdampak kepada perkembangan dan pertumbuhan dari berbagai aspek. Untuk itulah perlu diperkuat kebijakannya yang disesuaikan dengan kondisi dan kebutuhan masyarakat, serta peraturan perundang-undangan untuk menyelenggarakan pembangunan dan

pengembangan pada sector transportasi khususnya lalu lintas dan angkutan jalan.

2.4. KAJIAN TERHADAP IMPLIKASI PENERAPAN SISTEM BARU YANG AKAN DIATUR DALAM PERATURAN DAERAH TERHADAP ASPEK KEHIDUPAN MASYARAKAT DAN DAMPAKNYA TERHADAP ASPEK BEBAN KEUANGAN DAERAH

Disadari bahwa pertumbuhan serta pembangunan di semua sektor guna mewujudkan kesejahteraan masyarakat dibutuhkan penyelenggaraan transportasi yang handal, terpadu, berdaya guna dan berhasil guna, efektif dan efisien. Penyelenggaraan transportasi perlu mengintegrasikan sistem penyelenggaraan transportasi ke dalam satu kebijakan Pemerintah Daerah, sesuai dengan kewenangan yang dimiliki Daerah.

Penyelenggaraan transportasi di Kota Samarinda untuk diundangkan menjadi kebutuhan yang perlu direalisasikan mengingat dinamika perkembangan dan pertumbuhan dalam wilayah internal maupun eksternalnya. Pengaturan penyelenggaraan perhubungan dalam Peraturan Daerah dimaksudkan untuk memberikan kepastian hukum terhadap penyelenggaraan transportasi melalui sistem transportasi yang efektif dan efisien guna mendorong perekonomian Daerah dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Dengan penerapan peraturan daerah ini diharapkan akan terwujud:

- a. pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, nyaman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain sehingga mendorong perekonomian Daerah, memajukan kesejahteraan masyarakat, memperkokoh

persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;

- b. perilaku masyarakat dalam penyelenggaraan LLAJ yang beretika dan berbudaya keselamatan dalam penyelenggaraan LLAJ, sungai dan danau, perkeretaapian, laut, dan udara; dan
- c. penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat dalam penyelenggaraan LLAJ, perkeretaapian, sungai dan danau, laut, dan udara sesuai dengan kewenangan Daerah.
- d. Terwujudnya keterpaduan antar moda melalui integrasi prasarana menurut potensi penyelenggaraan transportasi yang terdiri atas transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai, transportasi laut, dan transportasi udara.

Dukungan infrastruktur di bidang perhubungan menjadi suatu keniscayaan yang wajib disediakan oleh pemerintah daerah, karena perhubungan dalam hal ini lalu lintas dan angkutan menjadi urat nadi kehidupan dan berkembangnya perekonomian masyarakat. Oleh sebab itu, keberadaan kebijakan daerah di bidang perhubungan khususnya dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan menjadi kebutuhan yang mendesak untuk dapat meminimalisir permasalahan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan yang dihadapi daerah.

Selanjutnya terkait dampak pengaturan Penyelenggaraan Transportasi di Kota Samarinda terhadap keuangan daerah setidaknya terdapat 2 (dua) hal. Pertama dari sisi pendapatan khususnya dari hasil pemungutan retribusi, akan terjadi pengurangan objek Retribusi khususnya Retribusi Terminal sebagai dampak perubahan kewenangan pengelolaan Terminal berdasarkan UU No 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Pemerintah Kota saat ini hanya memiliki kewenangan mengelola

Terminal Tipe C. Kedua, urusan transportasi memiliki peran yang sangat penting dan strategis bagi perwujudan kesejahteraan masyarakat di Daerah. Oleh karena itu perlu komitmen dan dukungan anggaran dalam membiayai penyelenggaraan urusan pemerintahan bidang transportasi yang menjadi kewenangan daerah sebagai antisipasi maupun mempersiapkan Kota Samarinda sebagai kota hinterland Ibukota Nusantara (IKN).

Untuk itu diperlukan alokasi anggaran dari APBD guna membiayai penyelenggaraan transportasi yang menjadi tanggungjawab pemerintah daerah. Dengan demikian dengan Peraturan Daerah ini akan sedikit banyak akan membebani APBD. Pembebanan APBD dalam penyelenggara transportasi meliputi pada kegiatan :

- a. Pelaksanaan studi, kajian, perencanaan dan beberapa jenis dokumen lainnya sesuai dengan kebutuhan berkenaan dengan penyelenggaraan transportasi seperti penyusunan Tatralok, Rencana Induk Lalulintas dan AngkutanJalan, Potensi parkir dan pendapatannya, manajemen lalulintas perkotaan, kajian potensi bangkitan dan tarikan (OD) pergerakan, dan lain sebagainya.
- b. Penyusunan kajian norma berupa peraturan-peraturan yang dapat berupa Perwali atau Perda menurut jenis kegiatan studi yang telah dilaksanakan
- c. Pelaksanaan kegiatan sosialisasi maupun seminar dalam rangka penyebarluasan perencanaan dan kebutuhan pembangunan transportasi
- d. Pelaksanaan pelatihan, Pendidikan dan workshop SDM untuk pengembangan kapasitas di Dinas Perhubungan

- e. Pembelanjaan fasilitas transportasi yang dalam kewenangan Pemerintah Daerah, seperti marka, rambu, traffic light dan lain sebagainya
- f. Pembelanjaan sarana bidang perhubungan berbasis teknologi
- g. Pembiayaan pembangunan prasarana transportasi sesuai moda transportasi dan kewenangan daerah
- h. Pembiayaan mobilisasi dan demobilisasi
- i. Pembiayaan pemeliharaan infrastruktur transportasi
- j. Dan lain sebagainya



EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Suatu perundang-undangan isinya tidak boleh bertentangan dengan isi perundang-undangan yang lebih tinggi tingkatannya atau derajatnya. Berdasarkan asas dapat diperinci hal-hal sebagai berikut:

1. Perundang-undangan yang rendah derajatnya tidak dapat mengubah atau menyampingkan ketentuan-ketentuan perundang-undangan yang lebih tinggi, tetapi yang sebaliknya dapat.
2. Perundang-undangan hanya dapat dicabut, diubah atau ditambah oleh atau dengan perundang-undangan yang sederajat atau yang lebih tinggi tingkatannya.
3. Ketentuan perundang-undangan yang lebih rendah tingkatannya tidak mempunyai kekuatan hukum dan tidak mengikat apabila bertentangan dengan perundang-undangan yang lebih tinggi tingkatannya. Dan ketentuan-ketentuan perundang-undangan yang lebih tinggi tetap berlaku dan mempunyai kekuatan hukum serta mengikat, walaupun diubah, ditambah, diganti atau dicabut oleh perundang undangan yang lebih tinggi.
4. Materi yang seharusnya diatur oleh perundang-undangan yang lebih tinggi tingkatannya tidak dapat diatur oleh perundang-undangan yang lebih rendah.

Asas tersebut penting untuk diatati. Tidak ditaatinya asas tersebut akan menimbulkan ketidak tertiban dan ketidak pastian dari sistem perundang-undangan. Bahkan dapat menimbulkan kekacauan atau kesimpangsiuran perundang-undangan. Dalam rangka penyelenggaraan pemerintahan, tiap-tiap daerah mempunyai hak dan kewajiban mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahannya untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penyelenggaraan pemerintahan dan pelayanan kepada masyarakat. Sedangkan pengaturan yang ada di Kota Samarinda yang terkait dengan penyelenggaraan perhubungan yang perlu disesuaikan dengan perkembangan kondisi, situasi dan sinkronisasi peraturan perundang undangan.

3.1. TINJAUAN TERHADAP UNDANG-UNDANG TERKAIT PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI

3.1.1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

UU ini melihat bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Selanjutnya di dalam batang tubuh di jelaskan bahwa tujuan yang hendak dicapai oleh Undang-Undang ini adalah :

1. terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
2. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
3. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Undang-Undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui:

1. kegiatan gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang di Jalan;
2. kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
3. kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, pendidikan berlalu lintas, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta penegakan hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Secara substansi, UU Nomor 22 Tahun 2009 terdapat banyak amanat aturan pelaksana dan teknis; nilai keefektifan dari penegakan hukum berupa sanksi administrasi, perdata hingga pidana; pengaturan mengenai hak dan kewajiban dari penyelenggara negara dan masyarakat, dan sebagainya. Secara struktur, UU Nomor 22 Tahun 2009 menjelaskan mengenai pihak yang terkait, sebagaimana berikut :

1. Pembinaan menjadi tanggung jawab negara. Pembinaan mencakup perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan.
2. Urusan di bidang Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
3. Urusan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
4. Urusan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang industri;
5. Urusan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi; dan
6. Urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.
7. Mengkoordinasi penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan oleh forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pembagian kewenangan pembinaan tersebut dimaksudkan agar tugas dan tanggung jawab setiap pembina bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terlihat lebih jelas dan transparan sehingga penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat terlaksana dengan selamat, aman, tertib, lancar, dan efisien, serta dapat dipertanggungjawabkan. Pembinaan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan secara bersama-sama oleh semua instansi terkait (stakeholders)

Dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana pada pasal 2 dikatakan bahwa diselenggarakan dengan memperhatikan :

a. Azas Transparansi

Yaitu keterbukaan dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

b. Azas akuntabel

Yaitu penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat dipertanggungjawabkan.

c. Azas Kemanfaatan

Adalah penjaminan kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis laik kendaraan dan rencana umum pembangunan serta pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

d. Azas partisipatif

Adalah pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan/pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan kecelakaan, dan pelaporan atas peristiwa yang terkait dengan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

e. Azas bermanfaat

Adalah semua kegiatan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.

f. Azas efisien dan efektif

Adalah pelayanan dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan oleh setiap pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna

g. Azas seimbang

Adalah penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang harus dilaksanakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban Pengguna Jasa dan penyelenggara

h. Azas terpadu

Adalah penyelenggaraan pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan saling bergantung kewenangan dan tanggung jawab antar instansi pembina

i. Azas mandiri

Adalah upaya penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan melalui pengembangan dan pemberdayaan sumber daya nasional.

Penyelenggaraan lalulintas dan angkutan jalan dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 Tahun 2009 bertujuan untuk:

- a. terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Dalam Undang-Undang ini secara tegas dan terperinci dengan maksud agar ada kepastian hukum dalam pengaturannya karena UU Nomor 22 Tahun 2009 merupakan pengganti dari undang-undang sebelumnya, yakni Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Terbentuknya UU Nomor 22 Tahun 2009 dimaksudkan untuk melengkapi peraturan yang telah lalu dikarenakan perubahan dari dinamika kehidupan itu sendiri.

Jika kita melihat UU sebelumnya yakni UU Nomor 14 Tahun 1992 menyebutkan Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara.

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 melihat bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Undang-Undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui:

1. kegiatan gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang di Jalan;
2. kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan

3. kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, pendidikan berlalu lintas, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta penegakan hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Mencermati lebih dalam dari semangat yang telah disebutkan di atas, maka kita harus lebih dalam lagi melihat isi dari Pasal-Pasal yang ada di UU Nomor 22 Tahun 2009. Dari sini kita akan tahu apakah semangat tersebut seirama dengan isi dari pengaturan-pengaturannya, atau berbeda. Selanjutnya kita dapat melihat bagaimana UU ini akan berjalan di masyarakat serta bagaimana pemerintah sebagai penyelenggara negara dapat mengawasi serta melakukan penegakannya.

Dalam pasal 6 ayat (4) mengenai Urusan pemerintah kabupaten/kota dalam melakukan pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi :

- a. penetapan sasaran dan arah kebijakan sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota yang jaringannya berada di wilayah kabupaten/kota;
- b. pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, dan izin kepada perusahaan kabupaten/kota; dan angkutan umum di
- c. pengawasan terhadap pelaksanaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota.

Berdasarkan hal tersebut bahwa pemerintah daerah bertanggung jawab untuk mengawasi pelaksanaan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur yang dilakukan oleh pemerintah daerah. Tanggungjawab ini dapat dituangkan kedalam peraturan daerah agar penyelenggaraan transportasi di masing-masing daerah lebih terarah dan memiliki kepastian hukum. Hal ini tentu saja akan dilakukan di Kota Samarinda sebagai salah satu

kota di Indonesia dengan perkembangan dan pertumbuhan dalam berbagai aspek kehidupan masyarakat yang telah memberikan dampak pada aspek transportasi dalam kota, terutama masalah kemacetan dan lingkungan.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjadi panduan dan landasan dalam perencanaan dan pembangunan pada bidang lalu lintas dan angkutan jalan di seluruh wilayah Indonesia, begitupula dengan dalam wilayah otonom Kota Samarinda. Kegiatan dominan di sektor perhubungan di Kota Samarinda adalah transportasi angkutan jalan dengan perkembangan dan permasalahannya sehingga Pemerintah Kota Samarinda melalui Dinas Perhubungan Kota Samarinda sangat dituntut untuk mengarahkan dan mengatur jalannya lalu lintas dan angkutan jalan. Hal ini tentu saja dilakukan secara bersama-sama dengan lembaga-lembaga pemerintah maupun swasta dalam penyediaan prasarana dan sarana transportasi, termasuk dalam pengawasan, pengaturan dan penertibannya.

3.1.2. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan yang telah diubah menjadi Undang-Undang (UU) Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan mengatur beberapa hal, di antaranya:

- a. Peran, pengelompokan, dan bagian-bagian jalan
- b. Jalan umum, jalan tol, dan jalan khusus
- c. Data dan informasi penyelenggaraan jalan
- d. Partisipasi masyarakat

e. Penyidikan oleh penyidik pegawai negeri sipil

Beberapa pertimbangan yang melatarbelakangi penetapan Undang-Undang (UU) Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan ini, di antaranya:

- a. Beberapa ketentuan dalam UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan sudah tidak sesuai dengan perkembangan dan kebutuhan hukum.
- b. Infrastruktur jalan merupakan salah satu pilar utama untuk kesejahteraan umum.

Beberapa perubahan yang dilakukan dalam UU Nomor 2 Tahun 2022, di antaranya:

- a. Penambahan asas kenyamanan, persatuan dan kesatuan, efisiensi dan efektivitas, keterpaduan, berkelanjutan, dan asas partisipatif.
- b. Perubahan ketentuan pada Pasal 3 yang mengatur mengenai tujuan pengaturan penyelenggaraan jalan.

Pada Pasal 3 yang mengatur mengenai tujuan pengaturan penyelenggaraan jalan diubah sehingga tujuan dari penyelenggaraan jalan sebagaimana Pasal 3 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 yaitu untuk mewujudkan:

1. ketertiban, keamanan, kelancaran, keselamatan arus penumpang dan barang, serta kepastian hukum dalam Penyelenggaraan Jalan;
2. Penyelenggaraan Jalan yang mampu mendorong pertumbuhan ekonomi, percepatan distribusi logistik, pemerataan pembangunan, dan implementasi Pembangunan Jalan Berkelanjutan;

3. peran Penyelenggara Jalan secara optimal dalam pemberian layanan kepada masyarakat;
4. pelayanan Jalan yang andal dan prima serta berpihak pada kepentingan masyarakat dengan memenuhi kinerja Jalan yang laik fungsi dan berdaya saing;
5. Sistem Jaringan Jalan yang efisien dan efektif untuk mendukung terselenggaranya sistem transportasi yang terpadu;
6. pengusahaan Jalan Tol yang transparan, akuntabel, dan berkeadilan serta memenuhi Standar Pelayanan Minimal;
7. partisipasi masyarakat dalam Penyelenggaraan Jalan; dan
8. Sistem Jaringan Jalan yang berkelanjutan.

Lebih lanjut bahwa dalam Undang-Undang (UU) Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Jalan Umum menurut statusnya dikelompokkan ke dalam Jalan nasional, Jalan provinsi, Jalan kabupaten, Jalan kota, dan Jalan desa. Dalam pengelompokan jalan tersebut telah merubah serangkaian perencanaan dan perda yang terkait dalam penetapan jalan yang tidak lagi mengelompokkan jalan menurut hirarki dengan penyebutan primer dan sekunder. Dalam pasal 9 ayat (6) point a yang menyebutkan jalan nasional adalah jalan arteri dalam sistem jaringan jalan primer dan point b adalah jalan klasifikasi kolektor primer 1. Pada ayat (7), jalan provinsi dalam kelompok jalan kolektor primer 2 dan kolektor primer 3. Ayat (8) untuk jalan kabupaten dalam kelompok jalan kolektor primer 4 dan untuk jalan kota meliputi Jalan Umum dalam Sistem Jaringan Jalan sekunder.

Dengan ditetapkannya perubahan UU ini, diharapkan dapat meningkatkan infrastruktur dari sistem transportasi nasional sebagai prasarana dasar dalam pelayanan

umum agar tercapai konektivitas antarpusat kegiatan, keseimbangan dan pemerataan pembangunan antardaerah, peningkatan perekonomian pusat dan daerah dalam kesatuan ekonomi nasional sesuai dengan amanat Pasal 33 ayat (41) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Tanggung jawab pemerintah daerah dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur yang dilakukan oleh pemerintah daerah. Selain itu, pemerintah daerah juga dapat melakukan pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan melalui: Perencanaan, Pengaturan, Pengendalian. Ketiga hal tersebut memberikan arah pembangunan dan pengembangan sistem angkutan jalan yang menjadi daerah otonom pemerintahan daerah.

Dalam muatan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan tersebut yang telah menegaskan kewenangan pemerintah daerah dalam menyelenggarakan jalan di wilayahnya, baik dalam bentuk pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan. Kewenangan ini harus dilakukan pemerintah daerah karena secara spesifik menurut kondisi dan kebutuhan daerah terkait dengan pengaturan jalan yang belum diatur dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 telah dipertegas dalam Pasal 22 dapat diatur dalam Peraturan Pemerintah.

Sebagaimana diketahui bahwa Kota Samarinda yang meliputi penyelenggaraan jalan menurut kewenangan jalan telah membentuk sistem pergerakan lalu lintas sesuai dengan tata guna lahan yang berkembang. Seiring dengan hal tersebut, telah menimbulkan beberapa permasalahan dalam penyelenggaraan

transportasi, terutama dalam sistem pergerakan internal Kota Samarinda dan hal tersebut memberikan peluang untuk tersedianya norma dalam penyelenggaraan transportasi yang lebih spesifik atas kondisi yang terjadi saat ini maupun orientasi perkembangannya dimasa mendatang dalam bentuk Perda.

Dengan Perda terkait penyelenggaraan transportasi sebagai landasan hukum untuk diberlakukan ditingkat daerah Kota Samarinda yang berkesesuaian dengan nilai-nilai konstitusi (*the value and the spirit of the constitution*) diharapkan memudahkan Pemerintah Daerah dalam merencanakan, mengatur, melaksanakan, dan mengawasi atas penyelenggaraan transportasi menurut dinamika perkembangan yang terjadi, baik secara internal maupun eksternal Kota Samarinda sebagai wilayah ibukota Provinsi Kalimantan Timur dan sekaligus sebagai kota penyangga dari program kegiatan nasional, yakni pengembangan dan pembangunan IKN.

3.1.3. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang

Transportasi merupakan bagian penting dalam tata ruang, dan memiliki hubungan erat dengan penggunaan lahan. Keduanya saling berkaitan dan memiliki tujuan yang spesifik dalam konteks perencanaan. Berikut adalah beberapa peran transportasi dalam tata ruang:

a. Menjamin konektivitas antar wilayah

Transportasi menghubungkan potensi satu daerah dengan daerah lain, sehingga dapat mendorong mobilitas antar daerah.

b. Mendorong perekonomian

Transportasi dapat menjadi penggerak perekonomian suatu wilayah, dan mendukung kegiatan pemerintahan di tingkat pusat maupun daerah.

c. Meningkatkan kehidupan sosial ekonomi

Transportasi menyediakan akses bagi masyarakat untuk memenuhi kebutuhan barang dan jasa sehari-hari.

d. Memengaruhi perkembangan tata guna lahan

Pola jaringan jalan yang direncanakan secara tepat akan mempengaruhi perkembangan tata guna lahan.

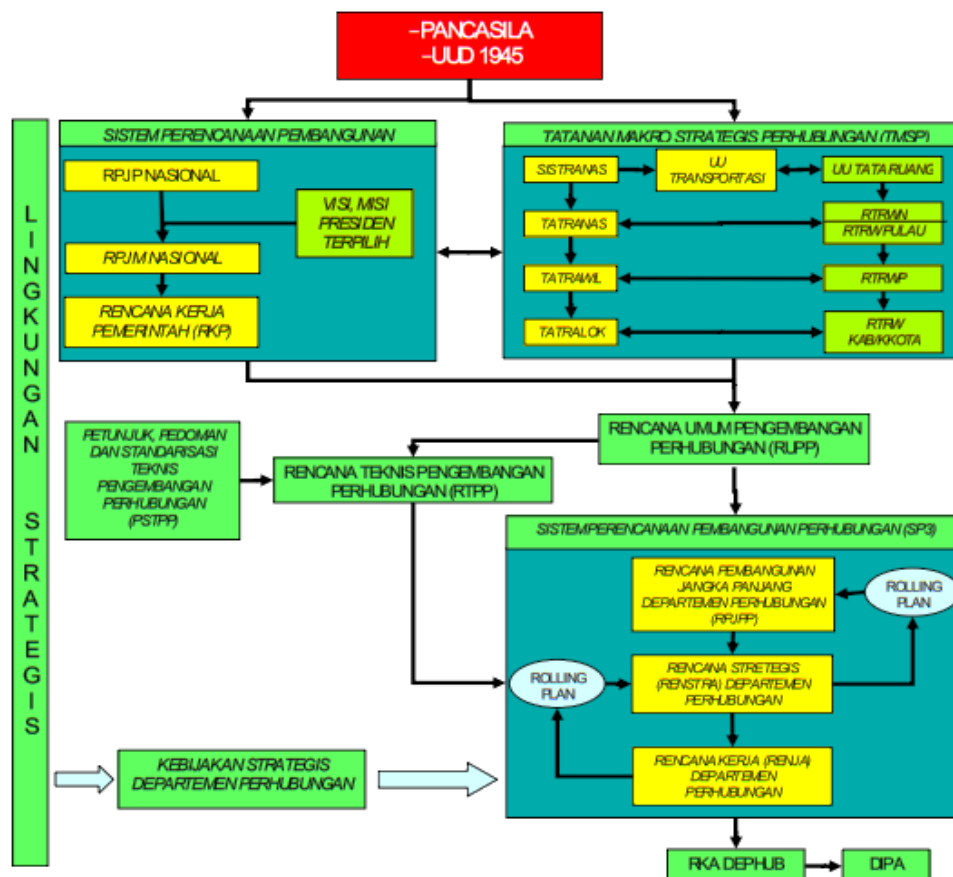
e. Membuka peluang untuk pengembangan lahan

Pengurangan biaya transportasi akan membawa lebih banyak lahan yang dapat dipakai untuk pemukiman atau kegiatan ekonomi lainnya.

Kebijakan tata ruang dan kebijakan transportasi memiliki kaitan yang sangat erat. Ruang merupakan kegiatan yang “ditempatkan” diatas tanah/lahan, sedangkan transportasi merupakan sistem jaringan yang secara fisik menghubungkan satu ruang kegiatan dengan ruang kegiatan lainnya. Dengan berkembangnya ruang kegiatan, meningkat pula kebutuhan akan transportasi. Peningkatan ini kemudian menyebabkan kelebihan kebutuhan akan transportasi yang harus ditanggulangi dan siklus akan berulang kembali bila aksesibilitas diperbaiki.

Guna tercapai hal tersebut, bidang transportasi secara implisit termuat dalam pasal 20 s/d 28 point 1.b. dalam RTRWN (Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional) No. 26/2008, transportasi terdapat dalam Sistem Jaringan Transportasi Nasional, yaitu pada pasal 17 s/d 37, meliputi sistem jaringan transportasi laut, darat dan udara. Sedangkan sistem transportasi pipa terdapat pada pasal 38, 39,342 dan pasal 43.

Secara umum, keterkaitan antara rencana tata ruang dan rencana transportasi sebagaimana dalam Rencana Jangka Panjang Departemen Perhubungan tahun 2005-2025 diuraikan bahwa proses perencanaan di lingkungan Departemen Perhubungan dikelompokkan atas tiga bagian utama yang saling terkait satu sama lain, yaitu Tatanan Makro Strategis Perhubungan (TMSP), Rencana Umum dan Rencana Teknis Pengembangan Perhubungan, dan Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan (SP3). Dalam SP3 tersebut digambarkan keterkaitan antara rencana tata ruang dan rencana transportasi menurut hirarki rencana tata ruang sebagaimana dalam gambar berikut.



Gambar 2.1 Diagram Sistem Perencanaan Pembangunan Perhubungan (SP3)
(Sumber : Rencana Jangka Panjang Departemen Perhubungan 2005-2025)

Dalam sistem transportasi akan mengacu pada tata rencana tata ruang secara hirarkis. Hal ini dimaksudkan agar memberikan gambaran mengenai rencana sistem transportasi dalam skala wilayah (provinsi maupun kabupaten/kota) yang mampu mencerminkan keterpaduan antara berbagai perencanaan pengembangan wilayah dengan kebutuhan penyediaan pelayanan transportasi di wilayah yang bersangkutan.

Lebih lanjut bahwa dalam pengertian hukum di Indonesia dapat dipahami menurut pasal 1 ayat (1) UU Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang bahwa ruang adalah wilayah dalam negara Republik Indonesia yang meliputi ruang daratan, ruang lautan, ruang udara, dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya. Ruang sebagai suatu kesatuan wilayah yang dihuni oleh manusia dan makhluk hidup lainnya dalam rangka melakukan kegiatan dan memelihara kelangsungan hidupnya.

Dalam Pasal 25 s/d 27 dalam UU Nomor 26 Tahun 2007 berlaku mutatis mutandis untuk perencanaan tata ruang wilayah kota, dengan ketentuan selain rincian dalam Pasal 26 ayat (1) ditambahkan: point c, yaitu rencana penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki, angkutan umum, kegiatan sektor informal, dan ruang evakuasi bencana, yang dibutuhkan untuk menjalankan fungsi wilayah kota sebagai pusat pelayanan sosial ekonomi dan pusat pertumbuhan wilayah. Sedangkan dalam pasal 25 ayat (2) diisyaratkan bahwa penyusunan rencana tata ruang wilayah kabupaten harus memperhatikan upaya pemerataan pembangunan dan pertumbuhan ekonomi kabupaten, Keselarasan aspirasi pembangunan kabupaten, Daya dukung dan daya tampung lingkungan hidup. Kemudian pada Pasal (26) Rencana tata ruang

wilayah kabupaten memuat ketentuan pengendalian pemanfaatan ruang wilayah kabupaten yang berisi ketentuan umum peraturan zonasi, ketentuan perizinan, ketentuan insentif dan disinsentif, serta arahan sanksi. dan pada ayat (2) Rencana tata ruang wilayah kabupaten menjadi pedoman untuk pemanfaatan ruang dan pengendalian pemanfaatan ruang di wilayah kabupaten; mewujudkan keterpaduan, keterkaitan, dan keseimbangan antarsektor; investasi; dan penataan ruang kawasan strategis kabupaten.

Lebih lanjut dalam UU Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang bahwa yang dimaksud Sistem jaringan prasarana adalah salah satunya adalah jaringan transportasi. Penekanan ini diuraikan dalam 5 pasal, yakni pasal 17 ayat (2), pasal 20 ayat (1) huruf b, pasal 23 ayat (1) huruf b, pasal 26 ayat (1) huruf b, dan pasal 51 ayat (1) huruf b. Hal ini mengindikasikan bahwa transportasi dalam tata ruang adalah bagian sangat penting karena sebagaimana pada pasal 17 ditekankan bahwa muatan perencanaan tata ruang mencakup struktur ruang dan rencana pola ruang. Dalam perencanaan struktur tata ruang tersebut hanya menekankan pada rencana sistem pusat permukiman dan sistem jaringan prasarana.

Berkenaan dengan Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang tersebut, Pemerintah Kota Samarinda dalam penyelenggaraan tata ruang wilayahnya didasarkan pada Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 2 tahun 2014 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Samarinda tahun 2014 – 2034 dan sesuai peraturan Permen ATR/BPN No. 14 Tahun 2021 mengatur tentang Pedoman Penyusunan Basis Data dan Penyajian Peta RTRW, maka dengan sendirinya RTRW Kota Samarinda dilakukan

revisi untuk penyesuaian kembali menurut Permen ATR/BPN No. 14 Tahun 2021 tersebut. Substansi dan cakupan RTRW Kota Samarinda pada dasarnya tidak berubah sebagaimana dalam Peraturan Menteri Agraria Dan Tata Ruang/ Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2023 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Samarinda Pasal 2 ayat (3) dan dalam ayat (4) dinyatakan bahwa Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 2 tahun 2014 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Samarinda tahun 2014 – 2034 tidak lagi berlaku.

Implementasi dan pelaksanaan penataan ruang di Kota Samarinda, terutama dalam aspek pola ruang wilayah kota memiliki keterkaitan langsung dengan penyelenggaraan transportasi. Kedua aspek tersebut, yakni tata guna lahan dan transportasi adalah aspek yang saling dipengaruhi dan mempengaruhi satu sama lain sehingga sangat beralasan jika ketidak sesuaian tata guna lahan atas pemanfaatan lahan akan berdampak pada transportasi, begitupula sebaliknya bahwa transportasi dapat menempatkan guna lahan yang strategis dan cepat berkembang.

Permasalahan yang sering terjadi adalah penempatan aktivitas pada suatu guna lahan tanpa mempertimbangkan aspek transportasi dapat menimbulkan persoalan terhadap aspek transportasi seperti kemacetan, polusi lingkungan, biaya transportasi tinggi, dan lain sebagainya. Beberapa jenis aktivitas dalam tata guna lahan, terutama kegiatan sosial dan ekonomi tanpa mempersiapkan fasilitas pendukung dan penunjang suatu aktifitas mengakibatkan meningkatnya permasalahan transportasi dalam kota seperti ketiadaan ruang parkir kendaraan, penyediaan fasilitas pejalan kaki, dan lain sebagainya, termasuk pada perilaku

masyarakat dalam berlalulintas, penyediaan dan penempatan fasilitas lalulintas seperti rambu, marka jalan, penyeberangan jalan dan lain sebagainya menjadi satu kesatuan menurunnya kinerja jaringan lalulintas dalam kota.

Dengan demikian, penyusunan perda tentang penyelenggaraan transportasi yang berkenaan dengan tata ruang sangat dibutuhkan guna terwujudkan satuan dan sistem ruang yang aman, nyaman, produktif dan berkelanjutan. Transportasi memegang peranan penting dalam mewujudkan ruang yang aman, nyaman, produktif dan berkelanjutan sehingga dibutuhkan aturan atas penyelenggaraan transportasi di Kota Samarinda, terutama terkait dengan keserasian antara tata ruang dengan perencanaan transportasi secara makro, seperti Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) yang juga memiliki lingkup yang berjenjang sebagaimana tata ruang.

3.1.4. Undang Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan

Dalam pembentukan peraturan perundang-undangan, termasuk Peraturan Daerah, sebagaimana Pasal 7 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Undang Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, secara teknis tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan di atasnya, sesuai asas pembentukan peraturan perundang-undangan, sesuai dengan asas muatan materi peraturan perundang-undangan dan tidak bertentangan dengan putusan pengadilan. Di sisi lain, yang paling mendasar secara hakiki, bahwa peraturan perundang

undangan berlandaskan pada Pancasila sebagai sumber dari segala sumber hukum, sebagaimana Pasal 2 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan. Nilai-nilai dalam sila-sila Pancasila menjadi “roh” nya norma dan nilai Peraturan Daerah, sehingga Peraturan Daerah menjadi suatu hukum yang berketuhanan, berperikemanusiaan, berkesatuan, berdemokrasi dan berkeadilan sosial dalam setiap perubahannya.

Undang Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, Pasal 5 telah mengatur tentang teknis pembentukan peraturan perundang-undangan, dalam hal ini Peraturan Daerah yang tidak boleh bertentangan dengan asas Pembentukan Peraturan Perundang undangan yang baik, yang meliputi:

d. kejelasan tujuan

Penyelenggaraan Transportasi dalam suatu Peraturan Daerah harus mempunyai tujuan yang jelas yang hendak dicapai. Tujuan Penyelenggaraan Transportasi dalam suatu Peraturan Daerah bertujuan terwujudnya kepastian hukum, pedoman, sinkronisasi dan harmonisasi peraturan perundang-undangan;

e. kelembagaan atau pejabat pembentuk yang tepat

Setiap jenis Peraturan Perundang-undangan harus dibuat oleh lembaga negara atau pejabat Pembentuk Peraturan Perundang-undangan yang berwenang. Peraturan Perundang-undangan tersebut dapat dibatalkan atau batal demi hukum apabila dibuat oleh lembaga negara atau pejabat yang tidak

berwenang. Penyelenggaraan Transportasi dalam suatu Peraturan Daerah dibentuk oleh Walikota bersama Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kota Samarinda, sesuai dengan amanat Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

f. kesesuaian antara jenis, hierarki, dan materi muatan

Dalam Pembentukan Peraturan Perundang-undangan harus benar-benar memperhatikan materi muatan yang tepat sesuai dengan jenis dan hierarki Peraturan Perundang-undangan. Berdasarkan Pasal 7 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan menunjukkan, bahwa Peraturan Daerah merupakan salah satu peraturan perundang-undangan. Rancangan Peraturan Daerah tentang penyelenggaraan transportasi akan berpedoman pada Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, Peraturan Presiden Nomor 87 Tahun 2014 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, dan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 120 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah.

g. dapat dilaksanakan

Setiap Pembentukan Peraturan Perundang-undangan harus memperhitungkan efektivitas Peraturan Perundang-undangan tersebut di dalam masyarakat, baik secara filosofis, sosiologis, maupun yuridis. Penyelenggaraan transportasi dalam suatu Peraturan Daerah Kota Samarinda dibutuhkan oleh Pemerintahan Daerah Kota Samarinda karena adanya kevakuman/kekosongan hukum yang terkait dengan Penyelenggaraan transportasi. Kebutuhan terhadap suatu Peraturan Daerah tersebut yang menunjukkan secara prediktif bisa dilaksanakannya Peraturan Daerah tersebut. Penguatan terhadap pernyataan tersebut dapat dibuktikan dengan pengaturan Peraturan Daerah dalam Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 120 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah, serta telah ada dan berlakunya Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Transportasi dari Daerah lain.

h. kedayagunaan dan kehasilgunaan

Setiap Peraturan Perundang-undangan dibuat karena memang benar-benar dibutuhkan dan bermanfaat dalam mengatur kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara. Investasi daerah dalam suatu Peraturan Daerah menjawab kevakuman/kekosongan hukum di Kota Samarinda, sehingga akan terwujud efisiensi dan efektivitas Penyelenggaraan Transportasi dan pelaksanaan otonomi dan tugas pembantuan.

i. kejelasan rumusan

Setiap Peraturan Perundang-undangan harus memenuhi persyaratan teknis penyusunan Peraturan Perundang-

undangan, sistematika, pilihan kata atau istilah, serta bahasa hukum yang jelas dan mudah dimengerti sehingga tidak menimbulkan berbagai macam interpretasi dalam pelaksanaannya. Rumusan Penyelenggaraan Transportasi dalam suatu Peraturan Daerah akan memperhatikan kewenangan Pemerintahan Daerah, muatan Peraturan Daerah meliputi struktur hukum, muatan hukum dan harmonisasi, serta Bahasa hukum dan teknis penulisan.

j. keterbukaan.

Dalam Pembentukan Peraturan Perundang-undangan mulai dari perencanaan, penyusunan, pembahasan, pengesahan atau penetapan, dan pengundangan bersifat transparan dan terbuka. Seluruh lapisan masyarakat mempunyai kesempatan yang seluas-luasnya untuk memberikan masukan dalam Pembentukan Peraturan Perundang-undangan. Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Transportasi akan disusun melalui tahapan-tahapan yang transparan dan akuntabel dari perencanaan sampai dengan pengundangan.

Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan tersebut mengatur secara komprehensif proses pembentukan peraturan perundang-undangan, termasuk Peraturan Daerah (Perda). Beberapa hal yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 terkait pembentukan Perda adalah:

- a. Pembahasan dan penetapan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi dan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota
- b. Partisipasi masyarakat dalam pembentukan peraturan perundang-undangan

Peraturan Daerah (Perda) tersebut dibuat dengan pertimbangan-pertimbangan, di antaranya:

- a. Memberdayakan masyarakat dan mewujudkan kemandirian daerah
- b. Penjabaran visi, misi, dan arah kebijakan kepala daerah
- c. Menciptakan instrumen kepastian hukum, keadilan, dan kebenaran

Undang Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan tersebut sejak tahun 2019 telah dicabut setelah adanya Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 yang mengubah Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 dibuat dengan pertimbangan sebagai berikut:

- a. Pembangunan hukum nasional yang terencana, terpadu, dan berkelanjutan harus mencerminkan kedaulatan rakyat.
- b. Untuk memperkuat pembentukan peraturan perundang-undangan yang berkelanjutan, perlu dilakukan penataan dan perbaikan mekanisme pembentukannya.
- c. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 masih memiliki kekurangan dan belum menampung perkembangan kebutuhan masyarakat.

Dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019, peraturan perundang-undangan diartikan sebagai peraturan tertulis yang memuat norma hukum yang mengikat secara umum. Perubahan ini dilakukan dengan melengkapi beberapa materi pada beberapa pasal dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tersebut seperti pada Pasal 1 dengan menambah 1 point dari 16 menjadi 17 point, Pasal 20 dari 5 ayat menjadi 6 ayat, Pasal 21 pada ayat (4)

mengalami perubahan redaksional, Pasal 23 mengalami perubahan redaksional pada ayat (2) point b, Pasal 26 merubah redaksional pada ayat (1), Pasal 47 mengalami perubahan redaksi pada ayat (3), Pasal 49 mengalami perubahan redaksional pada ayat (3), Pasal 54 mengalami perubahan redaksional pada ayat (2), Pasal 55 mengalami perubahan redaksional pada ayat (2), Pasal 58 mengalami perubahan redaksional pada ayat (2), Pasal 71 dan Pasal 72 disisipkan 1 (satu) pasal, yakni Pasal 71A, Pasal 85 mengalami perubahan redaksional, Pasal 91 mengalami perubahan redaksional pada ayat (1), Di antara BAB X dan BAB XI disisipkan 1 (satu) bab, Pasal 95 dan Pasal 96 disisipkan 2 (dua) pasal, dan BAB XII dan BAB XIII disisipkan 1 (satu) bab.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Undang Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, penyusunan naskah akademik terkait dengan Peraturan Daerah Penyelenggaraan Transportasi di Kota Samarinda akan disusun sesuai dengan pedoman dalam penyusunan peraturan perundang-undangan. Sistematika Naskah Akademik yang dimaksud adalah sebagai berikut:

Judul

Kata Pengantar

Daftar Isi

Bab I Pendahuluan

Bab II Kajian Teoretis Dan Praktik Empiris

Bab III Evaluasi Dan Analisis Peraturan Perundang Undangan
 Terkait

Bab IV Landasan Filosofis, Sosiologis, Dan Yuridis

Bab V Jangkauan, Arah Pengaturan, Dan Ruang Lingkup Materi Muatan Undang-Undang, Peraturan Daerah Provinsi, Atau Peraturan Daerah Kabupaten/Kota

Bab VI Penutup

Daftar Pustaka

Lampiran : Rancangan Peraturan Perundang-Undangan

3.2. TINJAUAN TERHADAP PERATURAN PEMERINTAH (PP) TERKAIT PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI

3.2.1. Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan amanat dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja. PP Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah mengubah beberapa PP, yakni PP No. 32 Tahun 2011 tentang Manajemen Dan Rekayasa Analisis Dampak Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, PP No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, PP No. 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, dan PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

Dalam melaksanakan ketentuan Pasal 55 dan Pasal 185 huruf b Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja dan dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, rencana pembangunan suatu pusat kegiatan wajib dilakukan analisis dampak Lalu Lintas oleh karena itu pemerintah menetapkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30

Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Salah satu yang diatur dalam Peraturan Pemerintah tersebut yaitu berkaitan dengan analisis dampak lalu lintas. Setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan wajib dilakukan analisis dampak Lalu Lintas yang merupakan bab tersendiri, yakni pada bab II, dari pasal 2 s/d 15. Pasal 2 ayat (1) jelas ditekankan bahwa setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan wajib dilakukan analisis dampak Lalu Lintas. Hal ini dimaksudkan sebagai upaya pengelolaan lingkungan hidup dan upaya pemantauan lingkungan hidup terkait dengan penyelenggaraan transportasi.

Berikut secara rinci beberapa analisis dampak lalu lintas sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 3 yaitu:

1. Analisis dampak lalu lintas berupa bangunan untuk:
 - a. kegiatan perdagangan;
 - b. kegiatan perkantoran;
 - c. kegiatan industri;
 - d. kegiatan pariwisata;
 - e. fasilitas pendidikan;
 - f. fasilitas pelayanan umum; dan/atau
 - g. kegiatan lain yang dapat menimbulkan bangkitan dan/atau tarikan Lalu Lintas.
2. Analisis dampak lalu lintas pada Permukiman berupa:
 - a. perumahan dan permukiman;

- b. rumah susun dan apartemen; dan/atau
 - c. permukiman lain yang dapat menimbulkan bangkitan dan/atau tarikan Lalu Lintas.
3. Analisis dampak lalu lintas pada Infrastruktur berupa:
- a. akses kb dan dari Jalan tol;
 - b. pelabuhan;
 - c. bandar udara;
 - d. terminal;
 - e. stasiun kereta api;
 - f. tempat penyimpanan Kendaraan;
 - g. fasilitas Parkir untuk umum; dan/atau
 - h. infrastruktur lain yang dapat menimbulkan bangkitan dan/atau tarikan Lalu Lintas.

Dari analisis dampak lalu lintas pada pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur memiliki skala dampak sebagaimana dimaksud Pasal 3 ayat (4) digolongkan dalam 3 (tiga) kategori skala dampak bangkitan Lalu Lintas yang ditimbulkan sebagai berikut:

- a. kegiatan dengan bangkitan Lalu Lintas yang tinggi;
- b. kegiatan dengan bangkitan Lalu Lintas yang, sedang dan
- c. kegiatan dengan bangkitan Lalu Lintas yang rendah.

Dengan adanya Peraturan Pemerintah ini diharapkan dapat menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Selain itu, PP Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dalam pengalokasian subsidi penyelenggaraan angkutan penumpang dan barang karena pertimbangan aspek sosial dan ekonomi harus dilayani; dalam penyelenggaraan lalulintas dan angkutan, masyarakat berhak untuk berperan serta

dalam penyelenggaraan angkutan Jalan sebagaimana yang dijelaskan dalam pasal 54 dalam bentuk memberikan masukan, memantau pelaksanaan, melaporkan penyelenggara, dan/atau memelihara sarana dan prasarana angkutan Jalan.

Berdasarkan hal tersebut diatas, maka Pemerintah Daerah (Pemda) berperan dalam pengawasan pelaksanaan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur yang dilakukan oleh Pemda dalam pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan. Dalam penyelenggaraan bidang lalulintas dan angkutan jalan oleh Pemda dapat dilakukan berdasarkan kondisi dan orientasi wilayah dan jenis sistem transportasi yang ada dengan tetap melihat spasial plan maupun development plan yang dimilikinya. Selain itu, PP Nomor 30 Tahun 2021 ini juga mengatur beberapa hal, di antaranya: Analisis dampak lalu lintas, Pengujian dan rancang bangun kendaraan bermotor, Penyelenggaraan terminal, Perizinan berusaha bidang lalu lintas dan angkutan jalan, Subsidi penyelenggaraan angkutan.

Dalam penyelenggaraan lalulintas dan angkutan jalan tersebut dilaksanakan dengan tujuan untuk:

- a. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu
- b. Mendorong perekonomian daerah
- c. Memajukan kesejahteraan masyarakat
- d. Memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa

Dari uraian tersebut diatas dalam penyelenggaraan transportasi di Kota Samarinda sangat penting memperhatikan dampak yang ditimbulkan oleh lalulintas. Dampak tersebut dapat dibedakan menjadi 2 (dua), yakni :

1. Dampak yang timbul atas penyelenggaraan transportasi secara menyeluruh

Dampak seperti ini adalah bersifat umum yang timbul akibat aktivitas transportasi yang menggambarkan kinerja transportasi wilayah. Terdapat beberapa penyebab sehingga dampak ini terjadi seperti dari aspek prasarana dan sarana transportasi, perilaku pengguna jalan, ketidak terpaduan aktivitas dalam tata guna lahan dengan transportasi perkotaan, konektivitas sistem jaringan seluruh moda transportasi yang ada, penggunaan kendaraan pribadi, pertumbuhan kendaraan bermotor dan lain sebagainya.

Pendekatan yang dapat dilakukan pada dampak semacam ini adalah perencanaan, pembangunan/penyediaan, pengembangan, pengaturan, penindakan, penertiban, dan pengendalian yang didasarkan pada jenis moda yang diselenggarakan, ketersediaan penganggaran, kesiapan SDM, pelibatan seluruh komponen masyarakat dan lain sebagainya. Pendekatan ini mengarahkan pada pembentukan peraturan-peraturan yang bersifat teknis operasional dalam wilayah Kota Samarinda dalam bentuk Perda dan/atau Perwali bidang transportasi

2. Dampak yang timbul akibat adanya kegiatan tertentu

Dampak yang dimaksudkan adalah kemungkinan dampak yang ditimbulkan oleh suatu kegiatan dalam skala tertentu seperti pembangunan terminal type A dan B, Pembangunan Industri skala besar, Pembangunan perhotelan, pembangunan fasilitas pendidikan, pembangunan rumah sakit dan lain sebagai yang kesemuanya berpotensi menimbulkan dampak lalu lintas. Dampak ini diperkirakan terjadi pada pra

pembangunan, pada saat pembangunan berlangsung dan pasca pembangunan.

Pendekatan yang dibutuhkan dalam hal ini adalah persyaratan bagi semua pelaku usaha/kegiatan, baik pemerintah, swasta maupun masyarakat secara perorangan terlebih dahulu melakukan suatu kajian analisis dampak lalu lintas (Andalalin) sebagai instrumen untuk mendapatkan izin usaha atau kegiatan. Upayah ini adalah bagian dari aspek pengendalian dalam rangka pemanfaatan lahan yang memiliki potensi dampak terhadap lalu lintas.

3.2.2. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2011 Tentang Forum Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan bersifat lintas sektor dan harus dilaksanakan secara terkoordinasi oleh para pembina beserta para pemangku kepentingan (stakeholders). Guna mengatasi permasalahan yang sangat kompleks yang memerlukan keterpaduan, dibahas dalam forum lalu lintas dan angkutan jalan. Forum tersebut merupakan badan *ad hoc* yang berfungsi sebagai wahana untuk menyinergikan tugas pokok dan fungsi setiap instansi penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka menganalisis permasalahan, menjembatani, menemukan solusi, serta meningkatkan kualitas pelayanan, dan bukan sebagai aparat penegak hukum.

Forum terdiri atas forum lalu lintas dan angkutan jalan nasional, forum provinsi dan forum kabupaten/kota. Pada forum nasional dan provinsi dapat juga dimanfaatkan untuk mengatasi permasalahan transportasi di kota-kota besar yang bersifat aglomerasi. Untuk kelancaran tugas forum diperlukan dukungan

administratif dari kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana untuk forum nasional, sekretariat daerah untuk forum provinsi atau kabupaten/kota.

PP 37 Tahun 2011 Tentang Forum Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan pada prinsipnya merupakan kebijakan pemerintah dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan, demi terciptanya sistem transportasi di wilayah perkotaan yang terpadu dan mampu mengakomodasi mobilitas orang dan barang dengan lancar untuk mendukung perekonomian dan aktifitas masyarakat. Hal ini juga membutuhkan strategi untuk mengembangkan langkah - langkah perbaikan dan pengaturan lalu lintas dan angkutan secara optimal. Forum LLAJ ini diharapkan dapat sebagai media untuk koordinasi, pengaturan, pembinaan, dan pengawasan terhadap sarana prasarana jalan.

Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (FLLAJ) adalah kebijakan pemerintah untuk mengoordinasikan, mengatur, membina, dan mengawasi sarana dan prasarana jalan. FLLAJ juga berfungsi untuk:

- Menjembatani dan menemukan solusi permasalahan lalu lintas dan angkutan jalan
- Meningkatkan kualitas pelayanan
- Mengembangkan langkah-langkah perbaikan dan pengaturan lalu lintas dan angkutan jalan
- Menciptakan sistem transportasi di wilayah perkotaan yang terpadu
- FLLAJ pada dasarnya bukan aparat penegak hukum.

PP 37 Tahun 2011 Tentang Forum Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan ini sesuai yang diamanatkan dalam Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang LLAJ guna pembentukan Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ pada pasal 13 yang sifatnya koordinatif. Ayat (4) menjelaskan keanggotaan forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terdiri atas unsur pembina, penyelenggara, akademisi, dan masyarakat. Hal ini juga tercantum dalam pasal 16 ayat (1) dalam PP 37 Tahun 2011 tentang LLAJ. Unsur pembina yang dimaksudkan disini adalah kepala daerah sehingga pendelegasiannya dapat melibatkan semua instansi pemerintah yang berkaitan dengan lalu lintas dan angkutan jalan, seperti Dinas perhubungan, Dinas PU, Polantas, dan instansi sektoral lainnya. Lebih rinci tentang anggota forum lalu lintas dan angkutan jalan ditingkat kabupaten/kota termuat dalam pasal 21 ayat (1) PP 37 Tahun 2011 tentang LLAJ yang meliputi bupati/walikota, kepala kepolisian resor/resor kota, badan usaha milik negara dan/atau badan usaha milik daerah yang kegiatan usahanya di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, asosiasi perusahaan angkutan umum, perwakilan perguruan tinggi, tenaga ahli di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, lembaga swadaya masyarakat yang aktivitasnya di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, dan pemerhati lalu lintas dan angkutan jalan di kabupaten/kota.

Dengan adanya PP 37 Tahun 2011 tentang LLAJ tersebut diharapkan dapat mengatasi permasalahan yang semakin kompleks saat ini dan masa yang akan datang. Oleh karena itu dibutuhkan keterpaduan pada semua unsur-unsur pemerintahan, penegak hukum, masyarakat, akademisi, masyarakat dan asosiasi, lembaga-lembaga usaha dan kemasyarakatan dalam menganalisis

permasalahan, menemukan solusi, dan meningkatkan kualitas pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan.

Dalam PP 37 Tahun 2011 tentang LLAJ ini bahwa setiap daerah harus membentuk suatu Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (FLLAJ) karena berfungsi sebagai wadah koordinasi antar instansi untuk mengatasi masalah lalu lintas dan angkutan jalan. FLLAJ juga berperan dalam:

- a. Menganalisis permasalahan
- b. Menemukan solusi
- c. Meningkatkan kualitas pelayanan
- d. Menerima masukan dari masyarakat
- e. Menyediakan informasi kepada publik
- f. Melakukan konsultasi publik
- g. Melakukan monitoring dan evaluasi

FLLAJ dibentuk oleh pemerintah di setiap provinsi dan kabupaten/kota. Tujuannya adalah untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, lancar, tertib, dan selamat.

Berdasarkan uraian tersebut diatas dan dengan adanya Perda yang terkait penyelenggaraan transportasi di Kota Samarinda sebagaimana pada Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan Pasal 5 huruf e, yakni “asas kedayagunaan dan kehasilgunaan” adalah bahwa setiap Peraturan Perundang undangan dibuat karena memang benar-benar dibutuhkan dan bermanfaat dalam mengatur kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara. Kedayagunaan dan kehasilgunaan dapat diwujudkan jika seluruh komponen masyarakat dan para pelaku usaha di Kota Samarinda telah mendapatkan pencerahan mengenai keberadaan suatu peraturan berupa perda ataupun perwali.

Pada setiap jenjang proses pembuatan peraturan daerah ataupun perwali tersebut akan melibatkan segenap komponen masyarakat dalam wadah perwakilan yang disebut forum lalu lintas dan angkutan jalan yang diprakarsai oleh Dinas Perhubungan Kota Samarinda. Setiap kegiatan dalam tataran perencanaan atas penyelenggaraan transportasi di Kota Samarinda secara bertahap dan periodik dilakukan pembahasan yang melibatkan semua unsur pemerintahan daerah terkait, pelaku usaha dan perwakilan masyarakat guna mendapatkan tanggapan dan masukan pada aspek tertentu yang sekaligus berfungsi sebagai media sosialisasi atas program pemerintah Kota Samarinda melalui Dinas Perhubungan Kota Samarinda.

3.2.3. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sebagai amanat dari ketentuan Pasal 18, Pasal 20 ayat (3), Pasal 21 ayat (5), Pasal 25 ayat (2), Pasal 42, Pasal 43 ayat (4), Pasal 46 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perlu menetapkan Peraturan Pemerintah tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Ruang lingkup Peraturan Pemerintah ini mengatur mengenai:

- a. Rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- b. Ruang Lalu Lintas;
- c. Perlengkapan Jalan;
- d. Terminal;
- e. fasilitas parkir umum; dan
- f. fasilitas pendukung.

Pemerintah dan Pemerintah Daerah wajib mengembangkan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk menghubungkan semua wilayah daratan di seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdiri atas:

- a. Rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan nasional;
- b. Rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi; dan
- c. Rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota.

Rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berlaku selama kurun waktu 20 (dua puluh) tahun dan dievaluasi secara berkala paling sedikit sekali dalam 5 (lima) tahun. Penyusunan rancangan rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi dilakukan oleh Gubernur. Penyusunan rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi dilakukan dengan memperhatikan:

- a. Dokumen rencana tata ruang wilayah nasional; b.
- b. Dokumen rencana tata ruang wilayah provinsi;
- c. Dokumen rencana pembangunan jangka panjang daerah provinsi;
- d. Dokumen rencana induk perkeretaapian provinsi;
- e. Dokumen rencana induk pelabuhan nasional;
- f. Dokumen rencana induk nasional bandar udara; dan
- g. Dokumen rencana induk jaringan lalu lintas dan angkutan jalan nasional.

Rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ditetapkan dengan

Peraturan Gubernur setelah mendapat pertimbangan Menteri. Pada Peraturan Pemerintah ini di atur mengenai batas kecepatan sebagai upaya daam mewujudkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Setiap jalan memiliki batas kecepatan paling tinggi yang ditetapkan secara nasional. Batas kecepatan paling tinggi meliputi:

- a. Batas kecepatan jalan bebas hambatan;
- b. Batas kecepatan jalan antarkota;
- c. Batas kecepatan jalan pada kawasan perkotaan; dan
- d. Batas kecepatan jalan pada kawasan permukiman.

Untuk jalan bebas hambatan ditetapkan batas kecepatan paling rendah. Batas tersebut ditetapkan:

- a. Paling rendah 60 (enam puluh) kilometer per jam dalam kondisi arus bebas dan paling tinggi 100 (seratus) kilometer per jam untuk jalan bebas hambatan;
- b. Paling tinggi 80 (delapan puluh) kilometer per jam untuk jalan antarkota;
- c. Paling tinggi 50 (lima puluh) kilometer per jam untuk kawasan perkotaan; dan
- d. Paling tinggi 30 (tiga puluh) kilometer per jam untuk kawasan permukiman.

Batas kecepatan paling tinggi dan batas kecepatan paling rendah harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas. Selain mengatur batas kecepatan, pada Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan bahwa Setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan, hal itu dijelaskan pada pasal 26. Perlengkapan jalan tersebut berupa:

- a. Rambu lalu lintas, yang terdiri atas;

- 1) Rambu peringatan;
 - 2) Rambu larangan;
 - 3) Rambu perintah; dan
 - 4) Rambu petunjuk.
- b. Marka jalan;
 - c. Alat pemberi isyarat lalu lintas;
 - d. Alat penerangan jalan;
 - e. Alat pengendali dan pengaman pengguna jalan;
 - f. Alat pengawasan dan pengamanan jalan berupa alat penimbangan, alat tersebut berfungsi untuk melakukan pengawasan terhadap angkutan barang dalam memenuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan; daya angkut; dimensi kendaraan; dan kelas jalan.
 - g. Fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat; dan
 - h. Fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar badan jalan.

Penentuan lokasi, pengadaan, pemasangan, pemeliharaan, perbaikan, penghapusan, dan pengawasan perlengkapan jalan harus sesuai dengan peruntukan. Penentuan lokasi, pengadaan, dan pemasangan perlengkapan jalan dilakukan berdasarkan hasil analisis manajemen dan rekayasa lalu lintas. Penentuan lokasi, pengadaan, pemasangan, pemeliharaan, perbaikan, penghapusan, dan pengawasan perlengkapan jalan dilakukan oleh:

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

Khusus untuk jalan tol, pengadaan, pemasangan, pemeliharaan, perbaikan, penghapusan, dan pengawasan perlengkapan jalan dilakukan oleh penyelenggara jalan tol setelah mendapatkan penetapan Menteri. Pengadaan, pemasangan, dan pemeliharaan perlengkapan jalan dilaksanakan berdasarkan standar teknis yang ditetapkan oleh Menteri.

Untuk menunjang kelancaran perpindahan orang dan/atau barang serta keterpaduan intramoda dan antarmoda, di tempat tertentu dapat dibangun dan diselenggarakan Terminal. Terminal berupa Terminal penumpang dan/atau Terminal barang. Terminal penumpang dan/atau Terminal barang merupakan bagian dari Simpul Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai perwujudan dari rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Terminal penumpang menurut pelayanannya dikelompokkan dalam tipe yang terdiri atas :

- a. Terminal penumpang tipe A, merupakan Terminal yang fungsi utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan lintas batas negara dan/atau angkutan antarkota antarprovinsi.
- b. Terminal penumpang tipe B; merupakan Terminal yang fungsi utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan antarkota dalam provinsi.
- c. Terminal penumpang tipe C, Terminal penumpang tipe C sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan Terminal yang fungsi utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan atau perdesaan.

Setiap Penyelenggara terminal penumpang dan terminal barang untuk umum wajib menyediakan fasilitas Terminal yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan. Untuk kepentingan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan

dalam rangka pelayanan kepada masyarakat, maka dalam Peraturan Pemerintah ini diatur mengenai perlengkapan jalan dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, yang meliputi Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, alat penerangan jalan, alat pengendali dan pengamanan Pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan, Terminal penumpang, Terminal barang untuk umum dan Terminal barang untuk kepentingan sendiri, fasilitas parkir umum, fasilitas pendukung yang terdiri atas trotoar, lajur sepeda, tempat penyeberangan Pejalan Kaki, Halte, serta fasilitas pendukung bagi penyandang cacat, manusia usia lanjut, dan wanita hamil. Perlengkapan jalan dan prasarana angkutan jalan tersebut merupakan unsur yang penting dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka memberikan perlindungan keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.

Berdasarkan hal tersebut bahwa PP Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pemda dapat melakukan pembinaan JLLAJ melalui perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan. Bagi Pemda adalah penting karena dapat berfungsi untuk

- a. Menjamin dan menghargai hak pengguna jalan
- b. Menciptakan kondisi lalu lintas yang aman, nyaman, dan lancar
- c. Mendorong perekonomian nasional
- d. Memajukan kesejahteraan umum
- e. Memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa
- f. JLLAJ merupakan serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

Dengan Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atas penyelenggaraan transportasi di Kota Samarinda masih mengacu pada peraturan perundang-undangan dalam bentuk Undang-undang, Peraturan Pemerintah, Peraturan Presiden, Keputusan Menteri maupun Peraturan Gubernur. Secara spesifik operasional terkait dengan norma menurut kebutuhan dan orientasi pengembangan wilayah Kota Samarinda dalam bentuk Perda maupun Perwali masih sebatas pada Perwali untuk jenis pengaturan tertentu seperti pengaturan terkait dengan penetapan lintasan angkutan barang, Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor, Reribusi Terminal, Kawasan Tertib Lalu Lintas, Pembatasan Kendaraan Melintasi Jembatan Achmad Amins, dan SK Kepala Dinas perhubungan tentang Standar Pelayanan Publik Pada Pengujian Kendaraan Bermotor.

Pengaturan tersebut secara langsung mengacu pada peraturan perundang-undangan di atasnya berupa UU, Peraturan Pemerintah, dan Permen/Kepmen. Peraturan sebagai induk peraturan atas penyelenggaraan transportasi di Kota Samarinda seperti Perda tentang Tatralok, Perda Rencana Induk Lalulintas dan Angkutan Jalan dan Perda Penyelenggaraan Transportasi/Perhubungan yang belum ada. Oleh karena itu, sangat penting bagi Pemerintah Kota Samarinda melakukan penerbitan peraturan sebagai norma dalam penyelenggaraan transportasi yang menguraikan sesuai dengan potensi, kondisi dan permasalahan transportasi di Kota Samarinda, terutama yang terkait dengan jalan dan perlengkapannya, terminal, parkir, dan fasilitas pendukung lainnya.

3.3. PERATURAN MENTERI (PERMEN)

3.3.1. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Dalam rangka peningkatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, Menteri Perhubungan melakukan pembinaan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, meliputi Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, dan Peraturan Menteri Perhubungan. Pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan diberikan sanksi yang tegas kepada penyelenggara prasarana dan sarana serta sumber daya manusia bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

Standar keselamatan bidang lalu lintas dan angkutan jalan merupakan acuan bagi penyelenggara sarana dan prasarana bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang meliputi: a. kendaraan bermotor umum; b. prasarana lalu lintas dan angkutan jalan; c. sumber daya manusia di bidang lalu lintas dan angkutan jalan; d. operasional; dan e. lingkungan.

Standar keselamatan bidang lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada Pasal 1 ayat (2), Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan acuan bagi penyelenggara sarana dan prasarana bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang meliputi : (a) kendaraan bermotor umum; (b) prasarana lalu lintas dan angkutan jalan; (c) sumber daya manusia

di bidang lalu lintas dan angkutan jalan; (d) operasional; dan (e) lingkungan.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang isinya menetapkan beberapa aspek penting yang menjadi standar keselamatan berlalu lintas dan angkutan jalan, antara lain yaitu :

1. Aspek Sarana

Pada aspek sarana ada beberapa bidang yang menjadi fokus yaitu Persyaratan Teknis; Persyaratan Laik Jalan; Persyaratan Keselamatan Dan Informasi Tanggap Darurat; Alat Pembatas Kecepatan; Alat Pengontrol Kendaraan (GPS Tacholink); Pintu Keluar dan atau Masuk Penumpang; Ban; Pegangan Tangan; Tidak Ada Pintu Keluar Masuk Pengemudi Kecuali Untuk Mobil Bus Kecil; Kelistrikan Untuk Audio Visual; Pengujian Berkala; Pemeriksaan Rutin; dan Umur Kendaraan.

2. Aspek Prasarana

Pada aspek prasarana ada empat bidang yang menjadi fokus yaitu Perlengkapan Jalan; Fasilitas Pendukung; Terminal; dan Pool.

3. Aspek Operasional

Pada aspek operasional terbagi tiga standar yaitu standar operasional sebelum kendaraan beroperasi, standar operasional saat kendaraan beroperasi, dan standar operasional setelah kendaraan beroperasi

a) Standar Operasional Sebelum Kendaraan Beroperasi

Pada standar ini ada empat bidang yang menjadi fokus yaitu Dokumen Administrasi Kendaraan; Dokumen Administrasi

Awak; Dokumen Perjalanan; serta Persiapan Operasi Kendaraan dan Awak Angkutan Umum.

b) Standar Operasional Saat Kendaraan Beroperasi

Pada standar ini ada empat bidang yang menjadi fokus yaitu Kepatuhan Terhadap Tata Tertib Berlalu Lintas; Kepatuhan Pengoperasian; Panduan Saat Keadaan Darurat; serta Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan.

c) Standar Operasional Setelah Kendaraan Beroperasi

Pada standar ini ada tiga bidang yang menjadi fokus yaitu Awak Kendaraan Wajib Menyerahkan Dokumen Operasi; Awak Kendaraan Wajib Melaporkan Permasalahan Teknis dan Operasional Kendaraan Selama Beroperasi; serta Mempersiapkan Kendaraan Untuk Siap Beroperasi Kembali.

d) Aspek SDM

Pada aspek SDM ada tiga bidang yang menjadi fokus yaitu Pengemudi; Sertifikasi Kompetensi Pengawakan Angkutan Umum Untuk Penumpang dan Barang; Penguji.

e) Aspek Lingkungan

Pada aspek Lingkungan ada dua bidang yang menjadi fokus yaitu Ambang Batas Emisi Gas Buang; dan Ambang Batas Kebisingan.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang merupakan penjabaran dari UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dimana setiap aspek secara teknis sebagaimana pada Pasal 54 ayat (2) Pengujian terhadap persyaratan teknis meliputi: a. susunan; b. perlengkapan; c. ukuran; d. karoseri; dan e. rancangan teknis Kendaraan Bermotor

sesuai dengan peruntukannya. Pelanggaran atas pasal 54 ayat (2) tersebut yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe, maka dalam Pasal 50 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

Dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menjadi acuan dalam melakukan tindakan-tindakan dalam penyelenggaraan lalulintas dan angkutan jalan di masing-masing wilayah kabupaten/kota. Selain itu, penyediaan dan pengadaan sarana dan prasarana yang menjadi tugas oleh pemerintah kabupaten/kota, termasuk pihak-pihak lainnya yang akan menyediakan sendiri berdasarkan ketentuan yang berlaku juga melakukan hal yang sama.

Berdasarkan aspek-aspek yang ada dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka merupakan sesuatu hal yang penting dalam pengelolaan angkutan jalan ke dalam Standar Operasional Prosedur (SOP) atas pengelolaan angkutan jalan dan dapat berperan membantu meminimalisir terjadinya kecelakaan baik bagi para penumpang maupun para pengguna jalan. Upaya meminimalisir tentang standar keselamatan lalulintas dan angkutan jalan di Kota Samarinda merupakan aspek yang penting dalam memberikan jaminan bagi masyarakat, baik yang bersifat aktif maupun passif atas penyelenggaraan lalulintas dan angkutan jalan dalam wilayah Kota Samarinda.

**3.3.2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 81 Tahun 2011
tentang Standar Pelayanan Minimal Bidang Perhubungan
Daerah Provinsi dan Daerah Kabupaten/Kota**

Standar Pelayanan Minimal bidang Perhubungan selanjutnya disebut SPM Perhubungan adalah ketentuan tentang jenis dan mutu pelayanan dasar dalam penyediaan aksesibilitas transportasi yang merupakan urusan wajib Pemerintah Daerah yang berhak diperoleh setiap warga secara minimal. Dalam pasal 3 ayat (1) bahwa pemerintah daerah provinsi dan -pemerintah daerah kabupaten/kota menyelenggarakan pelayanan dasar di bidang perhubungan sesuai dengan SPM Perhubungan. Sedangkan instansi yang bertanggungjawab atas penyelenggaraan pelayanan di bidang perhubungan adalah Dinas Perhubungan.

Untuk memastikan bahwa penyelenggraan bidang perhubungan dilakukan monitoring dan evaluasi. Dalam pasal 10 diuraikan bahwa menteri melaksanakan monitoring dan evaluasi kepada pemerintah daerah dalam rangka menjamin akses dan mutu pelayanan dasar kepada masyarakat. Sedangkan monitoring dan evaluasi oleh pemerintah provinsi dilakukan kepada pemerintah kabupaten/kota. Pasal 11 menguraikan tentang hasil monitoring dan evaluasi dipergunakan sebagai :

- d. Bahan masukan bagi pengembangan kapasitas pemerintah daerah dalam pencapaian SPM Perhubungan
- e. Bahan pertimbangan dalam pembinaan dan pengawasan penerapan SPM Perhubungan, termasuk pemberian penghargaan bagi [emerintah daerah yang berprestasi sebangat baik, dan

- f. Bahan pertimbangan dalam memberikan sanksi kepada pemerintah daerah yang tidak berhasil sesuai peraturan perundang-undangan.

Jenis-jenis pelayanan dasar dalam SPM Bidang Perhubungan daerah kabupaten/kota, yakni meliputi :

- a. Angkutan jalan, meliputi jaringan prasarana, jaringan pelayanan fasilitas penerangan jalan, pelayanan pengujian kendaraan bermotor, Sumberdaya manusia, dan keselamatan
- b. Angkutan sungai dan danau, meliputi jaringan prasarana, jaringan pelayanan keselamatan, dan sumberdaya manusia
- c. Angkutan penyeberangan, meliputi jaringan prasarana, jaringan pelayanan keselamatan, dan sumberdaya manusia
- d. Angkutan Laut, meliputi jaringan prasarana, jaringan pelayanan keselamatan, dan sumberdaya manusia.

Lebih lanjut bahwa PM. 81 Tahun 2011 menetapkan ketentuan tentang jenis dan mutu pelayanan dasar dalam penyediaan aksesibilitas transportasi yang merupakan urusan wajib Pemerintah Daerah yang berhak diperoleh setiap warga secara minimal. SPM ini dapat diterapkan secara efektif dan efisien serta menjadi acuan dalam penyusunan rencana pembangunan dan penganggaran, perlu ditetapkan Rencana Pencapaian Standar Pelayanan Minimal Bidang Perhubungan.

Pentingnya muatan peraturan tersebut atas penyelenggaraan transportasi di Kota Samarinda untuk menentukan standar pelayanan minimal bidang perhubungan sebagai upaya megantisipasi dinamika yang berkembang dalam bidang perhubungan. Hal ini tentu saja beralasan seiring dengan perkembangan teknologi di sektor transportasi yang seharusnya disesuaikan dengan visi dan misi pembangunan daerah, terutama

dalam mewujudkan sistem transportasi yang handal. Perkembangan ini tentu saja dapat diamati melalui orientasi pada penggunaan sistem perangkutan yang berbasis angkutan massal, kendaraan non fosil yang ramah lingkungan, pengaturan dan pemanfaatan ruang jalan, jenis dan type kendaraan yang sesuai peruntukannya dan lain sebagainya.

3.3.3. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum merupakan pelaksanaan ketentuan Pasal 34 Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum adalah bagian dari manajemen perusahaan yang berupa suatu tata kelola keselamatan yang dilakukan oleh Perusahaan Angkutan Umum secara komprehensif dan terkoordinasi dalam rangka mewujudkan keselamatan dan mengelola risiko kecelakaan. Peraturan Menteri ini merupakan pedoman dan tata cara pembinaan pelaksanaan dan penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum untuk memastikan tata kelola keselamatan dalam penyelenggaraan angkutan umum sesuai dengan standar keselamatan yang ditetapkan. Peraturan Menteri ini dibuat untuk memberikan pedoman bagi Perusahaan Angkutan Umum dalam menyusun Sistem Manajemen Keselamatan.

Ruang lingkup dalam Peraturan Menteri ini meliputi: a. pedoman penyusunan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum; b. tata cara pembinaan pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum; dan c. sanksi administratif. Perusahaan Angkutan Umum wajib membuat, melaksanakan, dan menyempurnakan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum dengan berpedoman pada Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ). Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum dibuat dalam paling lama 3 (tiga) bulan sejak izin penyelenggaraan angkutan umum diberikan. Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum meliputi:

- e. Komitmen dan kebijakan;
- f. Pengorganisasian;
- g. Manajemen bahaya dan risiko;
- h. Fasilitas pemeliharaan dan perbaikan kendaraan bermotor;
- i. Dokumentasi dan data;
- j. Peningkatan kompetensi dan pelatihan;
- k. Tanggap darurat;
- l. Pelaporan kecelakaan internal;
- m. Monitoring dan evaluasi; dan
- n. Pengukuran kinerja.

Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum disusun oleh petugas atau unit yang bertanggung jawab di bidang sistem manajemen keselamatan angkutan umum. Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum disusun dalam bentuk Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum. Dalam pelaksanaan Sistem

Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum perlu dilakukan pembinaan, pembinaan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum yang dilaksanakan oleh Perusahaan Angkutan Umum dilakukan Pemerintah dan Pemerintah Daerah.

Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum ini merupakan sistem yang terstruktur dan berkelanjutan yang diterapkan oleh pelaku usaha angkutan umum. Tujuannya adalah untuk mengelola risiko keselamatan, meningkatkan kinerja keselamatan, dan memastikan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan. Pemerintah Daerah (Pemda) membutuhkan beberapa hal terkait PM Nomor 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU), seperti:

- a. Mengetahui tingkat penerapan SMK PAU
- b. Sebagai acuan untuk meningkatkan SMK PAU
- c. Memberikan usulan perbaikan terkait penerapan SMK PAU
- d. Memberikan kesadaran akan pentingnya SMK PAU yang aman, nyaman, dan selamat

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 85 Tahun 2018 tersebut yang mengisyaratkan perlunya dukungan peraturan perundang-undangan yang bersifat teknis operasional di Kota Samarinda dalam rangka penyelenggaraan transportasi. Ketentuan-ketentuan yang dihasilkan dalam penyelenggaraan transportasi di Kota Samarinda menekankan pada upaya terwujudnya pengelolaan keselamatan dalam pengusahaan layanan angkutan umum bagi masyarakat. Pengaturan ini diuraikan dalam beberapa pasal yang menjadi landasan dan batasan atas penyediaan dan pengoperasian jasa

layanan angkutan umum yang tidak hanya pada tanggungjawab pelaku usaha, akan tetapi juga termasuk kategori dan klasifikasi kendaraan yang digunakan.

3.3.4. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 2 Tahun 2013 Tentang Petunjuk Teknis Penerapan Dan Pencapaian Standar pelayanan minimal bidang Perhubungan Daerah Provinsi Dan Daerah Kabupaten/Kota

Untuk melaksanakan ketentuan Pasal 8 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 65 Tahun 2005 tentang Pedoman Penyusunan dan Penerapan Standar Pelayanan Minimal, serta Pasal 9 ayat (3) dan Pasal 12 ayat (4) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 81 Tahun 2011 tentang Standar Pelayanan Minimal Bidang Perhubungan Daerah Provinsi dan Daerah Kabupaten/Kota, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Petunjuk Teknis Penerapan dan Pencapaian Standar Pelayanan Minimal Bidang Perhubungan Daerah Provinsi dan Daerah Kabupaten/Kota yang ditetapkan dalam peraturan menteri nomor PM. 2 Tahun 2013 Tentang Petunjuk Teknis Penerapan Dan Pencapaian Standar pelayanan minimal bidang Perhubungan Daerah Provinsi Dan Daerah Kabupaten/Kota.

Dalam pasal 2 PM. 2 Tahun 2013 Tentang Petunjuk Teknis Penerapan Dan Pencapaian Standar pelayanan minimal bidang Perhubungan Daerah Provinsi Dan Daerah Kabupaten/Kota dijelaskan bahwa petunjuk teknis wajib dipergunakan oleh Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota dalam penerapan dan pencapaian standar pelayanan minimal bidang perhubungan daerah provinsi dan daerah kabupaten/kota yang dilaksanakan secara bertahap. Adapun yang diatur dalam

petunjuk teknis tersebut adalah angkutan jalan, angkutan sungai dan danau, dan angkutan laut.

Pengukuran pencapaian terhadap pelayanan angkutan jalan adalah ketersediaan angkutan umum, ketetapan jaringan trayek, ketersediaan halte, ketersediaan terminal, ketersediaan fasilitas perlengkapan jalan, pengujian emisi kendaraan, keselamatan dan angkutan umum. Untuk angkutan sungai dan danau, pengukurannya adalah jaringan pelayanan, ketersediaan pelabuhan, dan keselamatan kapal. Sedangkan untuk angkutan laut, pengukuran pencapaian meliputi jaringan trayek linear, tingkat pelayanan dermaga, pemenuhan alat keselamatan kapal, dan keselamatan kapal.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 2 Tahun 2013 tersebut yang tidak mengatur pada transportasi angkutan jalan, akan tetapi juga pada transportasi angkutan sungai dan danau serta transportasi angkutan penyeberangan dan laut. Potensi dan kondisi Kota Samarinda yang dilintasi oleh salah satu sungai terbesar di Pulau Kalimantan, yakni Sungai Mahakam, maka kegiatan angkutan sungai adalah menjadi pilihan sebagian masyarakat dan menjadi transportasi utama untuk angkutan barang, khususnya angkutan barang hasil tambang batu bara.

Untuk layanan angkutan sungai di Kota Samarinda, baik penumpang maupun barang yang dalam wilayah sendiri dan secara otomatis menjadi kewenangan bagi Pemerintah Daerah Kota Samarinda melalui Dinas Perhubungan Kota Samarinda. Kewenangan yang dimaksud adalah untuk melakukan perencanaan, pengawasan, pengaturan dan penertiban,

termasuk penyediaan prasarana bagi angkutan sungai sepanjang sungai Mahakam dalam wilayahnya.

3.4. KEPUTUSAN MENTERI (KEPMEN)

3.4.1. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 49 Tahun 2005 Tentang Sistranas

Sistem transportasi nasional (Sistranas) sebagaimana dalam KM 49 Tahun 2005 merupakan tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman untuk dijadikan sebagai pedoman dan landasan dalam perencanaan, pembangunan, penyelenggaraan transportasi guna mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang efektif dan efisien. Dalam pasal 3 yang merupakan penjabaran dari pasal 2, ditetapkan sebagai berikut :

- a. Tatranas ditetapkan oleh Pemerintah Pusat
- b. Tatrakil ditetapkan oleh Pemerintah Provinsi
- c. Tatraklok ditetapkan oleh Pemerintah Kabupaten/kota

Dalam pasal 4 dijelaskan bahwa pengembangan sistranas dilakukan secara berkesinambungan, konsisten dan terpadu, baik intra maupun antar moda dengan sektor pembangunan lainnya serta memperhatikan eksistensi Pemerintah Daerah Provinsi, Kabupaten dan Kota sesuai dengan kebutuhan dan perkembangan jaman, ilmu pengetahuan dan teknologi. Pada bagian pola dasar sistranas dijelaskan bahwa Sistranas disusun dengan landasan Pancasila, Undang-Undang Dasar 1945, Wawasan Nusantara, Ketahanan Nasional, undang-undang di bidang transportasi dan peraturan perundangan terkait lainnya. Perumusan Sistranas tersebut juga memanfaatkan peluang dan memperhatikan kendala lingkup internasional, regional dan

nasional, baik dari sisi regulasi, operator, pengguna jasa, maupun dari sisi masyarakat dengan sasaran terwujudnya penyelenggaraan transportasi yang efektif dan efisien.

Sasaran Sistranas yang akan dibangun adalah terwujudnya penyelenggaraan transportasi yang sekaligus menjadi kriteria dalam konsep penataan sistranas, adalah sebagai berikut :

- a. **Selamat** (*Safe*), dalam arti terhindarnya pengoperasian transportasi dari kecelakaan akibat faktor internal berdasarkan perbandingan antara jumlah kejadian kecelakaan terhadap jumlah pergerakan kendaraan dan jumlah penumpang dan atau barang.
- b. **Aksesibilitas tinggi** (*high accessibility*), dalam arti bahwa jaringan pelayanan transportasi dapat menjangkau seluas mungkin wilayah nasional dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara dan ketahanan nasional.
- c. **Terpadu** (*integrated*), dalam arti terwujudnya keterpaduan antar dan intramoda dalam jaringan prasarana dan pelayanan yang meliputi pembangunan, pembinaan dan penyelenggaraannya sehingga lebih efektif dan efisien.
- d. **Kapasitas mencukupi** (*sufficient capacity*), dalam arti bahwa kapasitas sarana dan prasarana transportasi cukup tersedia untuk memenuhi kebutuhan dan pertambahan permintaan pengguna jasa. Kinerja kapasitas tersebut dapat diukur berdasarkan indikator sesuai dengan karakteristik masing-masing moda, antara lain perbandingan jumlah sarana transportasi dengan jumlah penduduk pengguna transportasi, antara sarana dan prasarana, antara volume jasa transportasi yang dinyatakan dalam penumpang-kilometer atau ton-kilometer dengan kapasitas yang tersedia.

- e. **Teratur** (*reguler*), dalam arti pelayanan transportasi yang dapat memberi jadwal waktu keberangkatan dan waktu tiba, yang dapat diukur antara lain dengan jumlah kendaraan berjadwal terhadap seluruh kendaraan yang beroperasi.
- f. **Lancar dan cepat** (*smooth and speedy*), dalam arti terwujudnya waktu tempuh yang singkat dengan tingkat keselamatan yang tinggi. Keadaan tersebut dapat diukur berdasarkan indikator antara lain kecepatan kendaraan persatuan waktu.
- g. **Mudah dicapai** (*convenient*), dalam arti bahwa pelayanan menuju kendaraan dan dari kendaraan ketempat tujuan mudah bagi masyarakat pengguna jasa melalui informasi yang jelas, kemudahan mendapatkan tiket, kemudahan alih kendaraan, dan lain sebagainya yang dapat diukur antara lain waktu dan biaya yang dipergunakan dari tempat asal ke kendaraan dan dari kendaraan ketempat tujuan.
- h. **Tempat waktu** (*punctuality*), dalam arti bahwa pelayanan transportasi dilakukan dengan jadwal yang tepat baik saat keberangkatan maupun kedatangan sehingga masyarakat dapat merencanakan perjalanan dengan pasti yang dapat diukur antara lain dengan jumlah pemberangkatan dan kedatangan yang tepat waktu terhadap jumlah kendaraan berangkat dan datang.
- i. **Nyaman** (*comfort*), dalam arti terwujudnya ketenangan dan kenikmatan bagi penumpang selama berada dalam kendaraan. Keadaan tersebut dapat diukur dari ketersediaan dan kualitas fasilitas terhadap standarnya di dalam sarana transportasi.
- j. **Tarif terjangkau** (*affordable tariff*), dalam arti terwujudnya penyediaan jasa transportasi yang sesuai dengan daya beli

masyarakat menurut kelasnya pada umumnya dengan tetap memperhatikan berkembangnya kemampuan penyedia jasa transportasi. Keadaan tersebut dapat diukur berdasarkan indikator perbandingan antara pengeluaran rata-rata masyarakat untuk pemenuhan kebutuhan transportasi terhadap pendapatan.

- k. **Tertib** (*discipline*), dalam arti pengoperasian sarana transportasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan norma atau nilai-nilai yang berlaku di masyarakat. Keadaan tersebut dapat diukur berdasarkan indikator antara lain perbandingan jumlah pelanggaran dengan jumlah perjalanan.
- l. **Aman** (*secure*), dalam arti terhindarnya pengoperasian transportasi dari akibat faktor eksternal transportasi baik berupa gangguan alam, gangguan manusia, maupun gangguan lainnya. Keadaan tersebut dapat diukur antara lain berdasarkan perbandingan antara jumlah terjadinya gangguan dengan jumlah perjalanan.
- m. **Polusi rendah** (*low pollution*), dalam arti polusi yang ditimbulkan sarana transportasi baik polusi gas buang, air, suara, maupun populasi getaran serendah mungkin.
- n. **Efisien** (*efficient*) dalam arti *mampu* memberikan manfaat yang maksimal dengan pengorbanan tertentu yang harus ditanggung oleh pemerintah, operator, masyarakat dan lingkungannya, atau memberikan manfaat tertentu dengan pengorbanan minimum. Keadaan ini dapat diukur antara lain berdasarkan perbandingan manfaat dengan besarnya biaya yang dikeluarkan. Sedangkan utilisasi merupakan tingkat penggunaan kapasitas sistem transportasi yang dapat

dinyatakan dengan indikator seperti faktor muat penumpang, faktor muat barang dan tingkat penggunaan sarana dan prasarana.

Melihat sasaran tatranas tersebut diharapkan bahwa penyelenggaraan jasa transportasi yang dijabarkan dalam rencana strategis pembangunan sektor transportasi jangka panjang, sehingga akan lebih menghayati hakekat dan peranan jasa transportasi sebagai urat nadi pembangunan nasional. Walaupun di beberapa wilayah kabupaten/kota maupun provinsi belum melakukan penyusunan tatalok maupun tatrakil termasuk dalam melakukan evaluasi untuk penyesuaian akibat perkembangan yang terjadi.

Dalam tatranas tersebut memberikan peluang dan kesempatan bagi Pemerintah Kota Samarinda dalam melakukan perencanaan transportasi secara makro dalam wilayah Kota Samarinda. perencanaan transportasi tersebut secara hirarki dalam tatranas adalah penyusunan Tataran Transportasi Lokal (Tatalok) yang didukung oleh Perwali tentang Tatalok.

Dokumen Tatalok tidak hanya menjadi turunan dari Tatranas-Tatrakil, namun hal yang paling penting adalah memberikan kesinambungan dan kesesuaian dalam dokumen RTRW Kota Samarinda. Hal ini dimaksudkan adalah untuk memperkaya dan melengkapi terutama pada aspek transportasi guna meminimalisir adanya pergeseran atas arahan dalam tatalok. Oleh karena itu, Pemerintah Kota Samarinda melalui Dinas Perhubungan Kota Samarinda dapat melakukan penyusunan Tatalok untuk melengkapi dan menjadi acuan atas peraturan-peraturan selanjutnya menurut kebutuhan dan orientasinya dimasa mendatang.

3.4.2. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum

KM 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum pada dasarnya merupakan tindak lanjut dari PP No. 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan yang kemudian telah diatur lebih lanjut dengan KM 8 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan, sehingga membutuhkan penyempurnaan dengan KM 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum. Dalam KM tersebut sebagaimana yang diatur dalam Pasal 2 tentang kegiatan perencanaan kebutuhan angkutan yang meliputi penetapan jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan, penetapan wilayah operasi, penetapan kebutuhan kendaraan tidak dalam trayek, dan komposisi pelayanan angkutan.

Hal ini terlihat bahwa KM 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum dimaksudkan adalah untuk terjadinya keseimbangan antara kebutuhan dan permintaan akan jasa angkutan penumpang. Hal ini dijelaskan dalam pasal 6, yaitu :

- a. Untuk menjaga keseimbangan pelayanan angkutan, mengantisipasi pertumbuhan jumlah penduduk dan pengembangan wilayah, dilakukan evaluasi kebutuhan penambahan kendaraan pada tiap-tiap trayek;
- b. Evaluasi kebutuhan penambahan kendaraan merupakan kegiatan untuk menentukan jumlah kendaraan pada trayek yang terbuka atau tertutup untuk penambahan kendaraan pada tiap trayek.

- c. Evaluasi Kebutuhan penambahan kendaraan dilakukan dengan mempertimbangkan jumlah perjalanan pergi-pulang per hari rata-rata tertinggi, jumlah rata-rata tempat duduk kendaraan, laporan realisasi faktor muatan, faktor muatan 70%, tersedianya fasilitas terminal yang sesuai, dan tingkat pelayanan jalan.

Selain itu, dalam KM 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum diatur mengenai, kendaraan angkutan lintas batas negara, AKAP, AKDP, Angkot, Angdes, Angkutan perbatasan, dan angkutan khusus sebagai dalam pasal 16 yang kemudian diuraikan penjelasannya pada pasal 17 s/d 23 yang selanjutnya ditambahkan tentang jenis angkutan lainnya seperti angkutan antar jemput, angkutan karyawan, angkutan permukiman, dan angkutan pepadu moda. Selain itu, diatur tentang angkutan umum tidak dalam trayek seperti angkutan taksi, angkutan sewa, angkutan pariwisata, dan angkutan lingkungan.

Berkaitan dengan perencanaan trayek dan kebutuhan kendaraan hanya dapat dilakukan dengan beberapa pertimbangan, salah satunya adalah bangkitan dan tarikan perjalanan pada daerah asal dan tujuan sebagaimana dalam pasal 3 point a. Dalam perencanaan angkutan orang di jalan, hal yang penting adalah mengetahui potensi pergerakan antar satu guna lahan dengan guna lahan lainnya. Hal ini dimaksudkan agar tidak terjadi ketidak seimbangan antara jumlah kendaraan yang akan dialokasikan dengan potensi permintaan jasa angkutannya.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 tersebut diatas berkenaan dengan penyelenggaraan transportasi di Kota Samarinda, Pemerintah Kota Samarinda melalui

Dinas Perhubungan Kota Samarinda dapat memilih dan/atau menetapkan jenis dan type angkutan yang dapat dioperasikan dalam wilayah Kota Samarinda, terutama untuk jenis kendaraan angkutan umum penumpang. Angkutan tersebut akan disesuaikan dengan tingkat perkembangan dan dinamika yang terjadi bagi wilayah kota besar yang telah diorientasikan pada layanan angkutan massal, baik berupa BRT maupun BTS.

Dalam penyelenggaraan angkutan massal tersebut terdapat pilihan dalam penyelenggaraannya yakni dengan sistem layanan subsidi berupa sistem pembelian layanan atas operasionalnya. Selain itu, pelibatan pihak pengusaha jasa angkutan merupakan upaya yang lebih efektif dengan meningkatkan pengawasan dan pembinaan atas penyelenggaraan angkutan tersebut. Pelaksanaanya tentu saja didukung oleh peraturan perundang-undangan yang ada seperti Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2023 Tentang Jenis Dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Bersifat Volatil Atas Layanan Angkutan Perkotaan Dengan Skema Pembelian Layanan (*Buy The Service*) Yang Berlaku Pada Kementerian Perhubungan, Peraturan Menteri Keuangan Nomor 138/PMK.02/2022 tentang Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Bersifat Volatil atas Layanan Angkutan Perkotaan dengan Skema Pembelian Layanan (*Buy The Service*), Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 9 Tahun 2020 Tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan, keputusan Dirjen Hubdat Nomor KP-DRJD 808 tahun 2024 tentang Pedoman Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Angkutan Penumpang Umum Perkotaan dengan Skema Pembelian Layanan, dan beberapa peraturan lainnya.

3.5. PERATURAN DAERAH

3.5.1. Perda Provinsi Kalimantan Timur Nomor 13 Tahun 2012 Tentang Tataran Transportasi Wilayah (Tatrawil) Provinsi Kalimantan Timur

Tatrawil Provinsi Kalimantan Timur merupakan tindak lanjut dari KM 49 Tahun 2005 tentang Tatranas beserta peraturan perundang-undangan yang terkait dengan tujuan sebagai acuan penyelenggaraan transportasi di wilayah provmsl. Perda ini sebagaimana pada pasal 6 yang akan dipergunakan sebagai pedoman bagi :

- a. perumusan kebijakan pokok pengembangan transportasi wilayah;
- b. mewujudkan keterpaduan, keterkaitan, dan keseimbangan antar moda transportasi dengan sektor transportasi lainnya;
- c. pengarahannya lokasi investasi pengembangan transportasi yang dilaksanakan pemerintah dan/atau masyarakat; dan
- d. penataan pengembangan transportasi wilayah kabupaten dan kota yang diwujudkan dalam Tataran Transportasi Lokal (Tatralok).

Untuk mewujudkan tataran transportasi wilayah d Provinsi Kalimantan Timur, maka disusun suatu visi, misi, kebijakan, strategi dan program, yakni :

A. Visi

Visi pembangunan transportasi wilayah Provinsi Kalimantan Timur adalah jaringan transportasi wilayah bertumbuh, merata dan terpadu

B. Misi

Misi pembangunan transportasi wilayah Provinsi Kalimantan Timur dalam rangka mewujudkan visi adalah:

- a. Meningkatkan jaringan pelayanan transportasi wilayah.
- b. Meningkatkan jaringan prasarana transportasi wilayah.

C. Kebijakan

Kebijakan yang dirumuskan dalam pembangunan transportasi Provinsi Kalimantan Timur adalah :

- a. Peningkatan penggunaan angkutan umum.
- b. Peningkatan pelayanan angkutan barang.
- c. Peningkatan kinerja jaringan jalan.
- d. Pemanfaatan Jaringan Sungai dan ASDP.
- e. Pengembangan Transportasi Laut.
- f. Pengalihan sebagian moda darat ke moda rel.
- g. Pengembangan Transportasi Udara.

D. Strategi

Dalam rangka perwujudan misi akan ditempuh dengan strategi sebagai berikut:

1. Pengembangan Transportasi antar moda meliputi :
 - Penyediaan angkutan pemadu moda.
 - Pengembangan terminal penumpang yang terpadu.
 - Penyediaan jaringan yang mendukung simpul-simpul strategis.
2. Pengembangan Sistem Angkutan Umum yang meliputi antara lain:
 - Perbaikan trayek dan kapasitas angkutan umum dengan bus rapid transit system.
 - Perbaikan terminal penumpang.
3. Peningkatan pelayanan angkutan barang meliputi antara lain:
 - Meningkatkan Pelayanan dan Perbaikan Terminal Barang.
 - Meningkatkan Pelayanan dan Perbaikan

- Pengawasan Angkutan Barang.
- 4. Peningkatan Kinerja Jaringan Jalan meliputi antara lain:
 - Peningkatan konektivitas jaringan.
 - Peningkatan kapasitas jaringan.
 - Manajemen lalu lintas.
 - Peningkatan akses.
 - Pembangunan jalan baru.
- 5. Pemanfaatan Jaringan Sungai dan ASOP meliputi antara lain:
 - Penataan dan Pengembangan Fasilitas Oermaga.
 - Pengembangan Trayek ASDP.
 - Optimalisasi Jaringan ASOP.
- 6. Pengembangan Transportasi Laut meliputi antara lain:
 - Pengembangan Fasilitas Pelabuhan.
 - Peningkatan Akses ke Pelabuhan.
 - Optimalisasi Trayek Transportasi Laut.
- 7. Pengalihan Sebagian Moda Oarat ke Moda Rel meliputi antara lain:
 - Pengembangan Jaringan Rel.
 - Pengembangan Stasiun Kereta api.
- 8. Pengembangan Transportasi Udara meliputi antara lain:
 - Pembangunan dan Pengembangan Fasilitas Bandara.
 - Pengembangan Sisi Oarat dan Uelara Bandara.

E. Program

1. Program Pengembangan Transportasi Antar Moda di Provinsi Kalimantan Timur untuk menunjang pergerakan barang dan orang yang menggunakan multimoda di simpul-simpul strategis
2. Program pengembangan Sistem Angkutan Umum bertujuan untuk: menunjang pergerakan orang yang lebih layak

3. Program peningkatan pelayanan angkutan barang bertujuan untuk mendukung pergerakan barang dari asal ke tujuan dengan lancar
4. Program peningkatan kinerja jaringan jalan dilakukan untuk meningkatkan travel time dan membuka keterisoliran wilayah-wilayah sebagai pusat kegiatan yang belum terlayani jaringan jalan.
5. Program pengembangan transportasi sungai dilakukan untuk meningkatkan peran angkutan sungai dalam menunjang pergerakan orang dan barang baik dalam provinsi maupun luar provinsi terutama dari daerah yang belum terlayani jaringan jalan
6. Program pengembangan transportasi penyeberangan (ASDP) dilakukan untuk meningkatkan peran ASDP dalam menunjang jaringan jalan nasional dan provinsi
7. Pengembangan Pembangunan Dermaga; Penyediaan Annada; Optimalisasi trayek; dan Penambahan trayek. Program pengembangan transportasi laut direncanakan untuk mendukung pergerakan barang dan orang khususnya ke luar Provinsi Kalimantan Timur.
8. Program pembangunan jaringan rel untuk mendukung pergerakan barang maupun orang dari simpul ke simpul
9. Program pengembangan transportasi udara direncanakan untuk mendukung kegiatan bisnis maupun mendukung wilayah-wilayah yang berfungsi sebagai pusat kegiatan dan daerah perbatasan

Perda Provinsi Kalimantan Timur Nomor 13 Tahun 2012 Tentang Tataran Transportasi Wilayah (Tatrawil) Provinsi Kalimantan Timur tersebut merupakan pedoman dalam perencanaan dan

pembangunan serta pengembangan pada penyelenggaraan transportasi. Hal ini tentu saja perlu ditindaklanjuti dengan Perda tentang Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) dalam wilayah Kota Samarinda sebagai suatu dekomen penting untuk diakselerasikan.

3.5.2. Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor : 07 Tahun 2001 Tentang Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor Dalam Daerah Kota Samarinda

Perda Kota Samarinda Nomor 07 Tahun 2001 tentang Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor Dalam Daerah Kota Samarinda pada dasarnya pengaturan hal yang berkaitan dengan pengusahaan angkutan orang di jalan. Perda ini menjadi kebutuhan dan penting seiring dengan kebutuhan masyarakat untuk mendapatkan layanan jasa angkutan orang atau penumpang dalam wilayah Kota Samarinda.

Dalam Perda ini memuat 28 pasal dengan substansi meliputi sebagai berikut :

- a. Ketentuan Umum
- b. Kutipan Ijin Usaha
- c. Ijin Trayek
- d. Perijinan Trayek Baru
- e. Persyaratan Trayek Baru
- f. Perubahan Trayek
- g. Kartu Pengawasan
- h. Ijin Insidentil
- i. Ijin Operasional
- j. Angkutan Umum Dari Daerah Lain
- k. Pelayanan Angkutan Umum Di Kota Samarinda Jaringan Trayek

- l. Ketentuan Pelayanan Angkutan Umum Di Kota Samarinda
- m. Pembinaan Dan Pelaksanaan
- n. Ketentuan Pidana
- o. Ketentuan Penyidikan
- p. Ketentuan Peralihan
- q. Ketentuan Penutup

Bagi masyarakat, baik perorangan maupun berbadan hukum yang akan menyediakan jasa layanan angkutan umum penumpang dalam wilayah Kota Samarinda harus melakukan proses perizinan yang menjadi dasar untuk dialokasikan operasional layanannya menurut trayek yang telah ditetapkan. Jenis trayek yang ditetapkan adalah trayek tetap dan trayek tidak tetap dan permohonan Ijin Usaha Angkutan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) diajukan kepada Kepala Daerah melalui Dinas LLAJ Kota Samarinda.

Perda ini dimaksudkan untuk mengatur melalui pndistribusian kendaraan angkutan umum berdasarkan bagian wilayah Kota Samarinda. Hal ini diuraikan dalam Pasal 5 ayat (2) point b dan Pasal 13 ayat (2) yang menekankan jika adanya permintaan trayek baru untuk mempertimbangkan load faktor 70% pada daerah tersebut.

Dalam Perda Nomor 07 Tahun 2001 tentang Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor Dalam Daerah Kota Samarinda juga mengatur tentang batasan usia kendaraan yang dapat dioperasikan. Apabila perusahaan dilakukan oleh badan usaha dan akan menambah jumlah armadanya juga telah diatur mekanismenya.

Berdasarkan uraian tersebut diatas memperlihatkan bahwa, Pemerintah Kota Samarinda melalui Dinas Perhubungan Kota Samarinda telah melakukan pengaturan menyangkut penyelenggaraan layanan angkutan umum penumpang di jalan dengan kendaraan bermotor. Meskipun demikian, Perda tersebut sudah kurang relepan lagi menurut dinamika dan perkembangan yang terjadi hingga saat ini. Hal ini dapat dilihat dari :

- a. Sesuai dengan pasal 1 bagian d bahwa yang dimaksud Dinas adalah Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Kota Samarinda. Hal ini tentu saja telah berubah menjadi Dinas Perhubungan;
- b. Kendaraan angkutan umum yang biasa disebut sebagai angkot dengan jenis kendaraan mikrolet memiliki tingkat peminatan oleh masyarakat sudah sangat berkurang. Hal inilah yang kemudian jumlah angkot yang beroperasi juga berkurang jumlahnya, walaupun masih tercatat jumlah kendaraan angkot mencapai 1.506 unit. Hal ini memberikan peluang Pemerintah Kota Samarinda untuk mengembangkan sistem angkutan massal dalam kota yang telah dilakukan sejak tahun 2018 berupa Penyusunan Masterplan Transportasi Kota Samarinda. Dalam studi ini diarahkan pengembangan sistem layanan angkutan massal berupa BRT.
- c. Munculnya jenis kendaraan roda 3 berupa Bajai yang digunakan untuk angkutan orang. klasifikasi kendaraan ini belum diatur dalam penyelenggaraannya sebagai angkutan penumpang, baik berupa undang-undang, peraturan menteri, permen, atau peraturan lainnya, kecuali atas kebijakan masing-masing daerah. Kondisi ini memerlukan pengendalian operasionalnya, terutama pada ruas jalan utama dalam kota.

Dari ketiga alasan tersebut, maka Perda Nomor 07 Tahun 2001 tentang Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor Dalam Daerah Kota Samarinda membutuhkan revisi. Namun dalam hal ini, Perda ini dapat menjadi alasan untuk dibuatkannya Perda baru yang bersifat umum kedalam kegiatan penyelenggaraan transportasi di Kota Samarinda.

3.5.3. Peraturan Wali Kota Samarinda Nomor 49 Tahun 2023 Tentang Kawasan Tertib Lalu Lintas Di Kota Samarinda

Peraturan Wali Kota atau biasa juga disebut Perwali Nomor 07 Tahun 2001 tentang Kawasan Tertib Lalu Lintas Di Kota Samarinda dibuat untuk meningkatkan kesadaran masyarakat untuk tertib berlalulintas di Kota Samarinda. Banyaknya permasalahan lalulintas di jalan banyak disebabkan oleh perilaku masyarakat dalam berlalulintas yang kurang tertib sehingga dibutuhkan suatu norma hukum yang dapat mengaturnya. Peraturan Wali Kota ini dimaksudkan untuk meningkatkan kesadaran hukum dan disiplin berlalu lintas bagi Pengguna Jalan pada Kawasan Tertib Lalu Lintas (KTL) di wilayah Daerah. Adapun tujuannya adalah untuk:

- a. mewujudkan keamanan, ketertiban, kelancaran dan keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di KTL;
- b. mewujudkan etika berlalu lintas; dan
- c. mewujudkan penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Hal-hal yang diatur dalam Perwali ini mencakup rambu Lalu Lintas, marka Jalan, alat pemberi isyarat Lalu Lintas, alat penerangan Jalan, alat pengendali dan pengamanan Pengguna

Jalan, alat pengawasan dan pengamanan Jalan, fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang disabilitas; dan fasilitas pendukung kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berada di Jalan dan di luar badan Jalan. Secara spesifik operasional mengenai hal tersebut telah memiliki Perwali seperti pada Peraturan Wali Kota Samarinda Nomor 50 Tahun 2023 Tentang Salinan Pembatasan Kendaraan Melintasi Jembatan Achmad Amins, dan Peraturan Wali Kota Samarinda Nomor 58 Tahun 2023 Tentang Salinan Pembentukan Dan Susunan Organisasi Serta Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Daerah Pengujian Kendaraan Bermotor Pada Dinas Perhubungan.

Kedua Perwali tersebut memiliki saling penguatan dengan Perda Nomor 07 Tahun 2001 tentang Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor Dalam Daerah Kota Samarinda maupun Perda lainnya. Perwali Nomor 07 Tahun 2001 tentang Kawasan Tertib Lalu Lintas Di Kota Samarinda telah membuktikan bahwa kebutuhan norma hukum bagi semua komponen masyarakat di Kota Samarinda dengan harapan bahwa seluruh masyarakat Kota Samarinda, terutama pengguna jalan untuk lebih tertib dan berperilaku baik dalam berlalulintas.

3.6. TINJAUAN TERHADAP PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI ANGKUTAN KERETA API

Undang-undang yang mengatur tentang transportasi kereta api adalah Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Undang-undang ini mencabut Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian. Dalam Undang-

Undang Nomor 23 Tahun 2007, perkeretaapian diartikan sebagai sistem yang terdiri dari:

- a. Prasarana
- b. Sarana
- c. Sumber daya manusia
- d. Norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur
- e. Selain itu, undang-undang ini juga mengatur tentang:
- f. Perkeretaapian khusus yang dapat berubah status menjadi perkeretaapian umum setelah dilakukan audit
- g. Identifikasi proyek pengelolaan, pengembangan, dan pembangunan di bidang perkeretaapian
- h. Sertifikasi uji berkala untuk prasarana perkeretaapian
- i. Tenaga penguji untuk prasarana perkeretaapian
- j. Pengujian prasarana perkeretaapian

Walaupun di Kota Samarinda belum ada penyelenggaraan dan pengoperasionalan transportasi kereta api, namun dalam beberapa dokumen yang ada telah ditetapkan bahwa wilayah Kota Samarinda menjadi perlintasan dan layanan transportasi kereta api. Sebagaimana dalam Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNAS) dan Tataran Transportasi Wilayah (TATRAWIL) Provinsi Kalimantan Timur mencakup rencana pembangunan jalur kereta api trans Kalimantan yang melintasi Kota Samarinda. Berikut rencana pembangunan kereta api di Samarinda dengan tahapan sebagai berikut :

- a. Tahun 2024, Penyusunan dokumen studi kelayakan (*Feasibility Study*)
- b. Tahun 2025, Pembuatan dokumen survei, investigasi, dan rancangan dasar
- c. Tahun 2028, Dimulainya pekerjaan pembangunan

d. Tahun 2031, Target Beroperasi

Selain itu, Pemkot Samarinda juga berencana membangun kereta layang atau *sky train*. Jalur kereta layang ini akan memiliki jarak tempuh kurang lebih 21 kilometer dengan panjang lintasan 14,6 kilometer. Pembangunan kereta api di Samarinda diharapkan dapat:

- a. Membangun transportasi modern yang efisien dan berkelanjutan
- b. Mendorong lebih banyak aktivitas ekonomi di sepanjang jalur tersebut
- c. Menjadi bagian dari rencana induk transportasi nasional

Untuk mensinkronisasikan arahan tersebut, dalam RTRW Kota Samarinda sebagaimana dalam Peraturan Menteri Agraria Dan Tata Ruang/ Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2023 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Samarinda Pasal 15 yang dirincikan dalam 8 ayat menggambarkan bahwa kesiapan Pemerintah Kota Samarinda untuk pembangunan transportasi kereta api yang jika disesuaikan dengan RIPNAS untuk tahun 2024 sudah tahap penyelesaian *Feasibility Study*.

Rencana transportasi kereta api di Kota Samarinda untuk pengangkutan penumpang dan barang. Untuk kereta api penumpang setidaknya direncanakan 4 stasiun dan 1 diantaranya diorientasikan pada stasiun multimoda, yakni pada Stasiun Aji Pangeran Tumenggung (APT) Pranoto. Sedangkan untuk stasiun kereta barang direncanakan 2 stasiun yang salah satunya juga mengarah ke stasiun Aji Pangeran Tumenggung (APT) Pranoto sebagai kawasan bandar udara.

3.7. TINJAUAN TERHADAP PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI ANGKUTAN SUNGAI DAN DANAU

Beberapa Peraturan Perundang-Undangan yang terkait dengan transportasi sungai dan danau, antara lain:

- a. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- b. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Perairan
- c. Keputusan Menteri Nomor 58 Tahun 2007 Perubahan Keputusan Menteri Nomor 73 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Sungai dan Danau
- d. Peraturan Menteri Nomor 52 Tahun 2012 tentang Alur Pelayaran Sungai dan Danau
- e. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 61 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau
- f. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan
- g. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 40 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Sungai dan Danau

Potensi penyelenggraan transportasi angkutan sungai di Kota Samarinda telah berlangsung sejak lama dan terdapat beberapa pelabuhan disepanjang sungai Mahakam dalam wilayah Kota Samarinda. Dalam pelayanan dan operasional layanan angkutan sungai, baik penumpang maupun barang masih tetap mengacu pada peraturan perundang-undangan tersebut diatas. Adapun peraturan yang secara teknis operasional berupa Perda maupun Perwali hanya berupa Perwali, yakni Peraturan Wali

Kota Samarinda Nomor 24 Tahun 2022 Tentang Penetapan Tarif Retribusi Pelayanan Kepelabuhanan Pada Angkutan Sungai dengan mengacu pada peraturan perundang-undangan tersebut diatas dan beberapa Peraturan Gubernur Kalimantan Timur terkait dengan penyelenggaraan transportasi angkutan sungai dan danau dalam wilayah Provinsi Kalimantan Timur.

Peraturan Gubernur terkait dengan penyelenggaraan angkutan sungai di Kalimantan Timur seperti Pergub Kalimantan Timur Nomor 69 Tahun 2014 tentang Tarif Angkutan Sungai dan Danau Lintas Kabupaten/Kota Dalam Provinsi Untuk Kelas Ekonomi yang merubah atas Pergub Kalimantan Timur Nomor 52 Tahun 2013 tentang Tarif Angkutan Sungai dan Danau Lintas Kabupaten/Kota Dalam Provinsi Kalimantan Timur. Selanjut adalah Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2012 tentang Retribusi Perizinan Tertentu (Lembaran Daerah Provinsi Kalimantan Timur Tahun 2012 Nomor 3, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Kalimantan Timur Nomor 53), sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2012 tentang Retribusi Perizinan Tertentu (Lembaran Daerah Provinsi Kalimantan Timur Tahun 2018 Nomor 5, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Kalimantan Timur Nomor 94), dimana didalamnya mengatur terkait dengan nilai retribusi kapal.

Selain itu, arahan perencanaan transportasi sungai dan danau ini juga dimuat dalam Peraturan Menteri Agraria Dan Tata Ruang/ Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2023 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Samarinda Pasal 16 dengan menguraikan hal terkait dalam 3 ayat. Muatan dalam peraturan tersebut hanya dilakukan sesuai kewenangan Pemerintah Kota Samarinda, mengingat

kewenangan atas operasional angkutan sungai dalam wilayah Kota Samarinda meliputi kewenangan pemerintah pusat dan provinsi.

3.8. TINJAUAN TERHADAP PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI UDARA

Undang-undang yang mengatur tentang transportasi udara di Indonesia adalah Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Selain undang-undang, ada juga peraturan-peraturan terkait transportasi udara, seperti:

- a. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 119
- b. PP No. 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan

Selain peraturan tersebut, masih terdapat peraturan terkait yang sifatnya secara detail seperti peraturan tentang rencana induk bandar udara Aji Pangeran Tumenggung (APT) Pranoto. Bandar udara tersebut adalah bandar udara kelas I yang dikelola oleh Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Samarinda.

Hal-hal yang terkait dengan penyelenggaraan transportasi udara di Kota Samarinda ini dalam system transportasi Kota Samarinda adalah mewujudkan keterpaduan antar moda yang mengarah pada sistem layanan transportasi multimoda. Hal ini tentu saja telah dilakukan dengan transportasi angkutan jalan dan rencana transportasi angkutan kereta api.



LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS DAN YURIDIS

Esensi Pemerintahan Daerah adalah penyelenggaraan urusan pemerintahan oleh pemerintah daerah dan dewan perwakilan rakyat daerah menurut asas otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi seluas-luasnya dalam sistem dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Penyelenggaraan pemerintahan daerah diarahkan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan, pemberdayaan, dan peran serta masyarakat, serta peningkatan daya saing daerah dengan memperhatikan prinsip demokrasi, pemerataan, keadilan, dan kekhasan suatu daerah dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia. Kebijakan otonomi daerah atau desentralisasi memberikan wewenang kepada pemerintah untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat di daerahnya sesuai dengan tujuan pembangunan nasional yang tidak mungkin dapat dilaksanakan sendiri oleh pemerintah pusat.

Salah satu produk hukum daerah adalah Peraturan Kepala Daerah (Perkada) atau juga biasa disebut Pergub/Perwali/Perbup sebagaimana dalam Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2015 Tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah Pasal 3 point b, yaitu suatu produk hukum daerah

tidak terlepas dari ketentuan mengenai penyusunan peraturan perundang-undangan sehingga setiap proses pembentukan Perkada perlu memperhatikan ketentuan peraturan perundang-undangan agar dalam pembentukannya tidak menyalahi ketentuan peraturan perundang-undangan. Mengenai mekanisme dan tata cara pembentukannya diatur dalam baik UU No 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan dan Peraturan Menteri Dalam Negeri No 80 Tahun 2015 tentang Produk Hukum Daerah.

Berdasarkan Pasal 5 UU Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan bahwa dalam membentuk peraturan perundang-undangan (termasuk Perda) harus berdasar pada asas pembentukan meliputi kejelasan tujuan, kelembagaan pembentuk yang tepat, kesesuaian antara jenis dan materi muatan, dapat dilaksanakan, kedayagunaan dan kehasilgunaan, kejelasan rumusan dan keterbukaan.

Penyusunan rancangan peraturan kepala daerah berupa Perwali Kota Samarinda sebagai salah satu produk hukum daerah tidak terlepas dari ketentuan mengenai penyusunan peraturan perundang-undangan sehingga setiap proses pembentukan peraturan kepala daerah perlu memperhatikan ketentuan peraturan perundang-undangan agar dalam pembentukannya tidak menyalahi ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam Pasal 8 ayat (2) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan menyebutkan bahwa peraturan gubernur diakui keberadaannya dan mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang *"diperintahkan oleh peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi"* atau *"dibentuk berdasarkan kewenangan"*. Pasal

246 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah menyebutkan Perkada dibentuk *“untuk melaksanakan Peraturan daerah”* atau *“atas kuasa peraturan perundang-undangan, kepala daerah menetapkan Perda”*.

Peraturan Kepala Daerah yang *“dibentuk untuk melaksanakan peraturan daerah”* sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 merupakan *“delegasi kewenangan”* yang diberikan oleh peraturan daerah untuk diatur lebih lanjut dengan peraturan kepala daerah. Sedangkan *“atas kuasa peraturan perundang-undangan”* merupakan kuasa yang diberikan oleh peraturan perundang-undangan lebih tinggi dari peraturan daerah yang memberikan delegasi kewenangan untuk mengatur suatu urusan tertentu dengan peraturan kepala daerah atau Peraturan Walikota (Perwali) secara langsung.

Secara yuridis pembentukan peraturan walikota berbeda dengan pembentukan peraturan daerah, jika peraturan walikota menekankan pada delegasi kewenangan dari peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi atau berdasarkan kewenangan, peraturan daerah berdasarkan Pasal 14 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 dapat mengatur materi muatan dalam rangka penyelenggaraan otonomi daerah dan tugas pembantuan serta menampung kondisi khusus daerah dan/atau penjabaran lebih lanjut peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi.

Dengan demikian Peraturan Daerah ditingkat kota ditetapkan antara Walikota dan DPRD agar diupayakan memenuhi unsur *“perintah peraturan perundang-undangan lebih tinggi”* atau *“berdasarkan kewenangan”*, karena apabila salah satu dari kedua unsur tersebut tidak terpenuhi berdasarkan ketentuan Pasal 8 ayat

(2) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 konsekuensi yuridisnya pembentukan Peraturan Daerah tersebut tidak diakui keberadaannya dan tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat.

4.1. LANDASAN FILOSOFIS

Peraturan perundang-undangan harus mendapatkan pembenaran yang dapat diterima jika dikaji secara filosofis yaitu cita- cita kebenaran, keadilan dan kesusilaan. Filsafat atau pandangan hidup suatu bangsa berisi nilai moral dan etika dari bangsa tersebut. Moral dan etika pada dasarnya berisi nilai-nilai yang baik dan yang tidak baik. Nilai yang baik adalah nilai yang wajib dijunjung tinggi, didalamnya ada nilai kebenaran, keadilan dan kesusilaan dan berbagai nilai lainnya yang dianggap baik. Pengertian baik, benar, adil dan susila tersebut menurut takaran yang dimiliki bangsa yang bersangkutan. Hukum dibentuk tanpa memperhatikan moral bangsa akan sia-sia diterapkan tidak akan dipatuhi. Semua nilai yang ada nilai yang ada di bumi Indonesia tercermin dari Pancasila, karena merupakan pandangan hidup, cita-cita bangsa, falsafah atau jalan kehidupan bangsa (*way of life*).

Adapun falsafah hidup berbangsa merupakan suatu landasan untuk membentuk hukum suatu bangsa, dengan demikian hukum yang dibentuk harus mencerminkan falsafah suatu bangsa. Sehingga dalam penyusunan naskah akademik Rancangan Peraturan Daerah pun harus mencerminkan moral dari daerah yang bersangkutan.

Setiap daerah otonom mempunyai hak, wewenang, dan kewajiban untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan

pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat menurut prakarsa sendiri berdasarkan aspirasi masyarakat dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia. Dalam hal ini, pemerintah daerah juga berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan otonomi daerah (Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945).

Otonomi daerah menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 diarahkan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan, pelayanan, pemberdayaan, dan peran serta masyarakat, serta peningkatan daya saing daerah dengan memperhatikan prinsip demokrasi, pemerataan, keadilan, keistimewaan dan kekhususan suatu daerah dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia. Agar mampu menjalankan perannya tersebut, daerah diberikan kewenangan yang seluas-luasnya disertai dengan pemberian hak dan kewajiban menyelenggarakan otonomi daerah dalam kesatuan sistem penyelenggaraan pemerintahan negara.

Negara Indonesia memiliki cita hukum Pancasila sekaligus sebagai norma fundamental negara, maka peraturan yang akan dibuat khususnya rencana pembentukan peraturan perundang-undangan terkait dengan pengaturan lalu lintas dan angkutan jalan hendaknya diwarnai dan dialiri nilai-nilai yang terkandung di dalam cita hukum tersebut. Secara filosofis, cita hukum yang mendasari aturan hukum penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan diturunkan dari sila kelima Pancasila yaitu keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Sehingga ketentuan hukum tersebut harus dapat memberikan dasar bagi penciptaan keadilan bagi seluruh golongan masyarakat yang menggunakan jalan

dimana keadilan tersebut pada akhirnya dapat memberikan sumbangan bagi terwujudnya kesejahteraan sosial. Cita-cita hukum dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, di antaranya adalah :

- a. Asas transparan adalah keterbukaan dalam Penyelenggaraan Transportasi kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- b. Asas akuntabel adalah Penyelenggaraan Transportasi yang dapat dipertanggungjawabkan. Asas akuntabilitas mengandung makna meningkatkan akuntabilitas pengambil keputusan dalam segala bidang yang menyangkut kepentingan masyarakat luas dan pembuat kebijakan pada semua tingkatan harus mempertanggungjawabkan hasil kerjanya kepada masyarakat sebagai fungsi kontrol.
- c. Asas berkelanjutan adalah penjaminan kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis laik kendaraan dan rencana umum pembangunan serta pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- d. Asas partisipatif adalah pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan kecelakaan, dan pelaporan atas peristiwa yang terkait dengan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- e. Asas bermanfaat adalah semua kegiatan Penyelenggaraan Transportasi yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat. Nilai tambah yang diperoleh dari penyelenggaraan lalu lintas ini

nantinya harus diatur penggunaannya agar mendatangkan manfaat sebesar-besarnya bagi seluruh masyarakat baik itu secara langsung dalam hal perhubungan maupun secara umum dalam hal kesejahteraan sosial.

- f. Asas efisien dan efektif adalah pelayanan dalam Penyelenggaraan Transportasi yang dilakukan oleh setiap pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna.
- g. Asas seimbang adalah Penyelenggaraan Transportasi yang harus dilaksanakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban Pengguna Jasa dan penyelenggara.
- h. Asas terpadu adalah bahwa Penyelenggaraan Transportasi khususnya bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan kesaling bergantungan kewenangan dan tanggung jawab antarinstansi pembina. Aturan penyelenggaraan lalu lintas, tidak dapat terlepas dari aturan tentang pergerakan lalu lintas, manajemen lalu lintas dan aturan tentang infrastruktur jalan. Keterpaduan diantara ketiganya harus menjadi pertimbangan utama dalam menentukan pokok-pokok materi yang akan diatur dalam peraturan yang disusun. Selain hal tersebut keterpaduan dan Kerjasama antara Pemerintah, Pemerintah Daerah, stakeholders dan masyarakat perlu diperlukan demi terciptanya tatanan di sector perhubungan ini.
- i. Asas mandiri adalah upaya Penyelenggaraan Perhubungan melalui pengembangan dan pemberdayaan sumber daya yang dimiliki terutama dalam hal ini adalah kemandirian daerah.

Peraturan perundang-undangan termasuk Peraturan Daerah harus mendapatkan pembenaran yang dapat diterima apabila dikaji secara filosofis, yaitu cita-cita kebenaran, keadilan, dan kesusilaan. Landasan filosofis merupakan pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk mempertimbangkan pandangan hidup, kesadaran, dan cita hukum yang meliputi suasana kebatinan serta falsafah bangsa Indonesia yang bersumber dari Pancasila dan Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Falsafah hidup suatu bangsa berisi mengenai nilai moral dan etika dari bangsa tersebut. Falsafah hidup merupakan suatu landasan untuk membentuk hukum. Sehingga, dalam pembentukan peraturan perundang-undangan termasuk peraturan daerah harus mencerminkan nilai dan moral yang tumbuh di masyarakat bersangkutan. Semua nilai yang berkembang di Indonesia merupakan cermin dari Pancasila, karena Pancasila merupakan cermin dari pandangan hidup, cita-cita bangsa, dan jalan kehidupan bangsa.

Di samping mempertimbangkan pandangan hidup, kesadaran, dan cita hukum yang meliputi suasana kebatinan serta falsafah bangsa Indonesia, Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan pun harus dibentuk sejalan dengan visi dan misi Daerah. Visi pembangunan Kota Samarinda kedalam RPJMD Kota Samarinda Tahun 2021-2026 adalah "Terwujudnya Samarinda Sebagai Kota Pusat Peradaban". Selanjutnya dari Visi tersebut ditetapkan Misi Kepala Daerah meliputi :

1. Mewujudkan masyarakat kota yang religius, unggul dan berbudaya

2. Mewujudkan perekonomian kota yang maju, mandiri, berkerakyatan dan berkeadilan
3. Mewujudkan pemerintahan yang professional, transparan, akuntabel dan bebas korupsi
4. Mewujudkan infrastruktur yang mantap dan modern
5. Mewujudkan lingkungan kota yang aman, nyaman, harmoni dan lestari

Dari misi dalam RPJMD Kota Samarinda Tahun 2021-2026 yang berkenaan secara langsung dengan penyelenggaraan transportasi, yakni misi ke-4, yakni Mewujudkan infrastruktur yang mantap dan modern. Hal ini tentu saja telah dilakukan secara bertahap dan priodik seperti dengan adanya jaringan jalan bebas hambatan, pembangunan jalan flyover, system pengendalian lalu lintas dengan ATCS, dukungan perencanaan dan pembangunan rel kereta api, pengembangan angkutan massal berbasis baterai listrik, pengelolaan dan peningkatan kualitas SDM perhubungan, dan lain sebagainya.

Hal ini dilakukan karena permasalahan di sector perhubungan yang berkaitan secara langsung dengan aspek ekonomi, lingkungan dan sosial yang ditimbulkan oleh penyelenggaraan transportasi merupakan bentuk dikorbankannya kepentingan masyarakat yang lebih luas akibat pengelolaan yang keliru terhadap kepentingan pribadi yang bersifat kolektif. Jumlah penduduk yang meningkat pesat disertai dengan langkanya ketersediaan lahan karena harganya terus melambung, seharusnya menjadi dasar bagi pemerintah untuk menyusun aturan yang dapat mewujudkan keseimbangan antara penggunaan moda transportasi pribadi (mobil dan sepeda motor) dan moda transportasi lain yang lebih efisien seperti angkutan umum.

Sehingga pada akhirnya terjadi keseimbangan jumlah volume lalu lintas yang membebani prasarana jalan yang sudah sangat terbatas pengembangannya.

Begitu pentingnya dan strategis sector transportasi dalam kehidupan berbangsa dan bernegara, terutama dalam peningkatan kualitas penyelenggaraan transportasi di daerah. Transportasi tidak hanya merupakan pemindahan manusia, barang maupun objek lain menggunakan wahana ataupun sarana sebagai alat bantu yang digerakkan oleh manusia atau mesin dengan tujuan untuk membantu manusia dalam beraktifitas, akan tetapi transportasi juga sebagai sarana yang berperan dalam kehidupan manusia, baik untuk keberlangsungan interaksi antara manusia, maupun sebagai alat untuk memudahkan manusia dalam memindahkan barang dari satu tempat ke tempat lain.

Oleh karena itu, landasan filosofis pada prinsipnya memuat pandangan hidup, kesadaran dan cita-cita hukum serta cita-cita moral yang terdapat dalam Pancasila dan Pembukaan UUD 1945. Peraturan Daerah harus memuat norma-norma hukum yang diidealkan (*ideal norms*) oleh suatu masyarakat ke arah mana cita-cita luhur kehidupan bermasyarakat dan bernegara hendak diarahkan. Hal ini tentu saja telah dilaksanakan sejak Indonesia merdeka dan dalam sejarah Kota Samarinda yang telah mengalami perkembangan peradabannya. Samarinda yang dikenal sebagai kota pada awalnya adalah salah satu wilayah Kesultanan Kutai Kertanegara dan Martapura pada abad ke-13 Masehi (tahun 1201–1300).

Pada 1953–1957 Samarinda dijadikan ibu kota Daerah Istimewa Kutai. Sejak 1957 Samarinda resmi sebagai ibu kota Provinsi Kalimantan Timur. Pada 21 Januari 1960 Samarinda dibentuk

sebagai kotapraja yang dimekarkan dari Daerah Istimewa Kutai. Kemudian dengan pemberlakuan UU No. 18 Tahun 1965 Samarinda berubah menjadi kotamadya. Berikutnya, sejak 1999 berubah menjadi kota. Samarinda terus berkembang sebagai pusat birokrasi, ekonomi, edukasi, dengan penduduk yang beragam etnis dan religi, tetapi tetap mengapresiasi kultur lokal Kalimantan yang bernuansa Banjar, Kutai, dan Dayak.

Pada saat pembentukan administrasi Kota Samarinda dalam perjalanannya sejak tahun 1945, telah lahir berbagai peraturan perundang-undangan, tanpa terkecuali peraturan berorientasi local yang tetap menjadi turunan dari peraturan perundang-undangan di atasnya hingga saat ini dan telah dihasilkan beberapa Peraturan Daerah dalam berbagai aspek dengan tujuan :

- a. Menampung kondisi khusus di daerah
- b. Menjabarkan lebih lanjut peraturan perundang-undangan nasional
- c. Melaksanakan otonomi daerah
- d. Menjaga ketertiban
- e. Mendukung kesejahteraan masyarakat
- f. Menyalurkan aspirasi masyarakat
- g. Meningkatkan kesejahteraan daerah

Karena itu idealnya Peraturan Daerah (Perda) dapat digambarkan sebagai cermin dari cita-cita kolektif suatu masyarakat tentang nilai-nilai luhur dan filosofis yang hendak diwujudkan dalam kehidupan sehari-hari melalui pelaksanaan Perda dalam kenyataan. Cita-cita filosofis yang terkandung dalam Perda hendaklah mencerminkan cita-cita filosofis yang dianut masyarakat Kota Samarinda.

Dalam kaitannya dengan Rancangan Peraturan Daerah, maka landasan filosofis harus mencerminkan:

- a. Pemenuhan kewajiban Pemerintah Daerah sebagai bagian dari sistem pemerintahan nasional dalam memenuhi kebutuhan masyarakat, yang salah satunya melalui pembentukan suatu sistem pemerintahan yang mendukung upaya pembangunan daerah melalui penyelenggaraan perhubungan sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari pembangunan di Kota Samarinda.
- b. Pasal 18 ayat (1), (2), (3), (4), (5), (6) dan (7) UUD 1945. Pasal 18 menyebutkan bahwa NKRI dibagi atas daerah-daerah Provinsi dan daerah Provinsi itu mempunyai pemerintahan daerah, yang mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan Gubernur, Bupati, dan Wali Kota masing-masing sebagai Kepala Pemerintahan Daerah Provinsi, Kabupaten, dan Kota dipilih secara demokratis. Pemerintahan Daerah menjalankan otonomi seluas-luasnya, kecuali urusan pemerintahan yang oleh undang-undang ditentukan sebagai urusan Pemerintah Pusat. Pemerintahan Daerah berhak menetapkan Perda dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan Otonomi dan Tugas pembantuan.

Menyadari tentang permasalahan dan pentingnya penyelenggaraan transportasi sebagai aspek penting dalam mengarahkan perkembangan dan pertumbuhan wilayah yang efektif dan efisien ditinjau dari tujuan dan sasaran atas penyelenggaraan transportasi, maka sangat diperlukan suatu peraturan yang menjadi norma. Salah satu upaya tersebut adalah menghasilkan produk peraturan perundang-undangan berupa

Perda yang menguraikan Penyelenggaraan Transportasi di Kota Samarinda.

4.2. LANDASAN SOSIOLOGIS

Peraturan perundang-undangan harus sesuai dengan keyakinan umum atau kesadaran hukum masyarakat. Suatu peraturan perundang-undangan harus mempunyai landasan sosiologis apabila ketentuan-ketentuan sesuai dengan keyakinan umum atau kesadaran hukum masyarakat. Hukum yang dibuat harus dapat dipahami masyarakat sesuai dengan kenyataan yang dihadapi masyarakat. Dengan demikian dalam penyusunan rancangan peraturan daerah harus sesuai dengan kondisi masyarakat yang bersangkutan.

Landasan sosiologis merupakan pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam berbagai aspek. Landasan sosiologis sesungguhnya menyangkut fakta empiris mengenai perkembangan masalah dan kebutuhan masyarakat dan negara.

Landasan sosiologis memuat suatu tinjauan terhadap gejala-gejala sosial-ekonomi-politik yang berkembang di masyarakat, yang mendorong perlu dibuatnya Naskah Akademik. Landasan sosiologis juga memuat analisis kecenderungan sosiologis-futuristik tentang sejauhmana tingkah laku sosial itu sejalan dengan arah dan tujuan pembangunan hukum yang ingin dicapai.

Landasan sosiologis mensyaratkan setiap norma hukum yang dituangkan dalam Peraturan Daerah harus mencerminkan tuntutan kebutuhan masyarakat sendiri akan norma hukum yang sesuai dengan realitas kesadaran hukum masyarakat. Karena itu, dalam

konsideran, harus dirumuskan dengan baik pertimbangan-pertimbangan yang bersifat empiris, sehingga suatu gagasan normatif yang dituangkan dalam peraturan daerah benar-benar didasarkan atas kenyataan yang hidup dalam kesadaran hukum masyarakat. Dengan demikian, norma hukum yang tertuang dalam Peraturan Kepala Daerah kelak dapat dilaksanakan dengan sebaik-baiknya di tengah-tengah masyarakat hukum yang diaturnya.

Pembentukan suatu peraturan perundang-undangan termasuk Peraturan Daerah harus sesuai dengan kenyataan, fenomena, dan perkembangan sosial-ekonomi-politik, serta kesadaran dan kebutuhan hukum masyarakat. Apabila masyarakat berubah, maka nilai-nilai pun akan ikut mengalami perubahan. Suatu peraturan perundangan harus mencerminkan kehidupan sosial masyarakat yang ada. Hukum yang dibuat harus dapat dipahami dan sesuai dengan kondisi yang dihadapi oleh masyarakat. Apabila hal-hal tersebut telah sesuai, maka peraturan perundangan yang telah dibuat implementasinya tidak akan banyak mengalami kendala dan hukum dapat ditegakkan.

Berkaitan dengan Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Transportasi, secara sosiologis diyakini merupakan upaya meningkatkan pelayanan publik dalam mewujudkan masyarakat yang maju, adil, makmur, sejahtera, dan demokratis berdasarkan Pancasila dan UUD Tahun 1945.

Penyusunan Perda Penyelenggaraan Transportasi mengingat semakin kompleks karena berkaitan dengan dinamika sosial, ekonomi, budaya masyarakat dan bangsa serta tuntutan perubahan global. Oleh karena itu, saatnya Pemerintah Daerah melakukan penyesuaian dan mengatur penyelenggaraan

transportasi secara menyeluruh dengan memperhatikan semua aspek terkait, adaptif terhadap perkembangan pemerintahan dan masyarakat, sekaligus mampu mendukung pembinaan dan pengawasan penyelenggaraan transportasi sehingga dapat menjamin pemerataan akses terhadap pembangunan, peningkatan pelayanan publik, dalam menghadapi tantangan serta tuntutan perubahan kehidupan nasional dan global pada masa kini dan masa yang akan datang.

Orientasi Kota Samarinda secara internal wilayahnya adalah sebagai wilayah ibukota provinsi dengan dinamika dan perkembangan yang semakin pesat. Terlebih lagi secara geografis wilayahnya yang membelah oleh Sungai Mahakam akan memberikan batasan-batasan pergerakan secara menyeluruh karena hubungan antar wilayah dihubungkan oleh 3 jembatan besar, yakni Jembatan Achmad Amins (Jembatan Mahkota Samarinda), jembatan Mahakam, dan jembatan Mahulu. Penguraian pergerakan lalu lintas pada jam puncak tidak lagi memiliki lintasan alternatif sehingga ketiga jembatan tersebut sangat menentukan kelancaran arus lalu lintas di Kota Samarinda.

Secara eksternal, Kota Samarinda dilihat dari posisi geografisnya sebagai wilayah perlintasan pergerakan kendaraan AKAP maupun AKADP serta pergerakan angkutan barang dalam jumlah yang cukup besar secara bersama-sama pergerakan internal dalam kota. Selain itu, dengan kedekatan Kawasan IKN yang nantinya memberikan pengaruh secara signifikan memberikan pengaruh sangat besar dalam internal wilayah Kota Samarinda.

Atas dasar inilah perlu dibentuk Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Transportasi sebagai landasan sosiologis

bagi penyelenggaraan transportasi di Kota Samarinda. Dinamika perkembangan transportasi di Kota Samarinda semakin maju dan meningkat pesat, kultur masyarakat, wilayah yang sangat luas serta akses yang banyak memberikan kemudahan dalam berinteraksi, dan hal tersebut perlu dilakukan upaya-upaya percepatan sebagai dampak kemudahan dan pelayanan kepada masyarakat sehingga perlu diatur tata kelola penyelenggaraan transportasi.

Tata kelola tersebut telah dilakukan melalui beberapa produk hukum dalam lingkup internal Kota Samarinda, baik berupa Perda, Perwali, maupun SK bidang transportasi. Keberadaan peraturan tersebut telah memberikan kemudahan dan kepastian hukum bagi masyarakat, baik bersifat perorangan maupun dalam bentuk badan usaha untuk aktif dalam penyelenggaraan transportasi di Kota Samarinda. Berikut beberapa peraturan yang terkait dengan penyelenggaraan transportasi yang telah diterbitkan adalah sebagai berikut :

1. Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor : 07 Tahun 2001 Tentang Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor Dalam Daerah Kota Samarinda
2. Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor : 17 Tahun 2006 Tentang Retribusi Izin Trayek
3. Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor : 29 Tahun 2006 Tentang Retribusi Terminal
4. Peraturan Walikota Samarinda Nomor 40 Tahun 2011 Tentang Penetapan Lintasan Angkutan Barang
5. Peraturan Wali Kota Samarinda Nomor 24 Tahun 2022 Tentang Penetapan Tarif Retribusi Pelayanan Kepelabuhanan Pada Angkutan Sungai

6. Peraturan Wali Kota Samarinda Nomor 49 Tahun 2023 Tentang Kawasan Tertib Lalu Lintas Di Kota Samarinda
7. Peraturan Wali Kota Samarinda Nomor 58 Tahun 2023 Tentang Salinan Pembentukan Dan Susunan Organisasi Serta Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Daerah Pengujian Kendaraan Bermotor Pada Dinas Perhubungan
8. Peraturan Wali Kota Samarinda Nomor 50 Tahun 2023 Tentang Salinan Pembatasan Kendaraan Melintasi Jembatan Achmad Amins
9. Kepala Dinas Perhubungan Kota Samarinda Nomor : 551.12/ 001 /SK-SP/100.05/2021 Tentang Standar Pelayanan Publik Pada Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Samarinda

Dari 9 (Sembilan) peraturan terkait dengan penyelenggaraan transportasi tersebut menggambarkan bahwa keberadaan peraturan perundang-undangan sebagai norma hukum bagi masyarakat adalah sangat penting. Pertimbangan menerbitkan peraturan tersebut lebih didasarkan pada kebutuhan masyarakat akibat dinamika yang terjadi untuk mendapatkan kejelasan dan kepastian hukum atas terlibatnya masyarakat dalam proses penyelenggaraan transportasi.

Pada tahun 2006 tercatat terdapat 2 (dua) Perda yang diterbitkan dan tahun 2023 tercatat terdapat 3 (tiga) Perwali yang diterbitkan dengan aspek yang berbeda. Ini mengindikasikan bahwa kebutuhan peraturan yang berkaitan dengan penyelenggaraan transportasi sangat penting guna terselenggaranya pelayanan pemerintah kepada masyarakat. Bahkan jika diamati melalui Kepala Dinas Perhubungan Kota Samarinda Nomor : 551.12/ 001 /SK-SP/100.05/2021 Tentang Standar

Pelayanan Publik Pada Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Samarinda telah direalisasikan pada tataran peraturan yang lebih tinggi di atasnya berupa Perwali sebagaimana dalam Peraturan Wali Kota Samarinda Nomor 58 Tahun 2023 Tentang Salinan Pembentukan Dan Susunan Organisasi Serta Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Daerah Pengujian Kendaraan Bermotor Pada Dinas Perhubungan.

Adanya kepastian hukum atas penyelenggaraan transportasi di Kota Samarinda telah sesuai dengan semangat perkembangan dan pertumbuhan wilayahnya yang semakin pesat. Hal ini tentu saja tidak terlepas statusnya sebagai daerah perkotaan dengan kedudukan sebagai ibukota provinsi dan sekaligus akan berfungsi sebagai kota penyangga atas pembangunan PKS IKN. Secara absolut pengaruh secara signifikan dengan kedudukan dan peran Kota Samarinda dalam tataran local, regional dan nasional serta internasional mengalami pertumbuhan dan perkembangannya.

Pada kondisi demikian, Kota Samarinda akan diperhadapkan pada berbagai permasalahan sebagai daerah perkotaan yang berfungsi sebagai pusat pelayanan pemerintahan, pelayanan sosial, kegiatan ekonomi, budaya dan politik. Selain itu, tantangan yang sering menjadi isu penting adalah masalah lingkungan. Permasalahan yang paling utama yang dirasakan adalah masalah yang berkaitan dengan penyelenggaraan transportasi karena tidak hanya sebagai prasarana dan sarana penggerak, akan tetapi juga menimbulkan masalah lingkungan yang sangat besar jika tidak dikelola dengan baik.

Menyadari hal tersebut dan melihat tingkat partisipasi masyarakat dan swasta dalam berbagai kegiatan penyelenggaraan transportasi, maka dibutuhkan suatu peraturan

perundang-undangan berupa Perda atas penyelenggaraan transportasi yang menjadi sebagai norma hukum bagi seluruh komponen di Kota Samarinda. Perda tersebut telah menjadi kebutuhan masyarakat untuk terciptanya penyelenggaraan transportasi yang efektif dan efisien yang melingkupi aspek Selamat, Aksesibilitas tinggi, Terpadu, Kapasitas mencukupi, Teratur, lancar, cepat, Mudah dicapai, Tepat waktu, Nyaman, Tarif terjangkau, Tertib.

Perda atas Penyelenggaraan Transportasi di Kota Samarinda dikatakan menjadi kebutuhan masyarakat karena dalam berbangsa dan bernegara telah banyak aspek yang mengalami perkembangan dan pertumbuhan. Pada kondisi tersebut dibutuhkan penyesuaian dan penyesuaian berdasarkan norma hukum yang ada, terlebih dalam penyelenggaraan transportasi yang mengalami perkembangan dan pertumbuhan setiap waktu, baik ditinjau dari aspek teknologi, kebutuhan sosial dan ekonomi, masalah lingkungan, peluang usaha dan berusaha, banyak yang terlibat dalam penyelenggaraan transportasi dengan norma hukum yang jelas, dan masih banyak lagi lainnya. Ini membuktikan bahwa perlu adanya Peraturan Daerah yang menjadi kesepakatan dan kesepakatan Bersama guna mewujudkan tatanan kehidupan masyarakat yang jelas dan transparan.

4.3. LANDASAN YURIDIS

Landasan yuridis merupakan pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk untuk mengatasi permasalahan hukum atau mengisi kekosongan hukum dengan mempertimbangkan aturan yang telah ada, yang akan

diubah, atau yang akan dicabut guna menjamin kepastian hukum dan rasa keadilan masyarakat.

Landasan yuridis menyangkut persoalan hukum yang berkaitan dengan substansi atau materi yang diatur sehingga perlu dibentuk Peraturan Perundang-Undangan yang baru. Beberapa persoalan hukum itu, antara lain, peraturan yang sudah ketinggalan, peraturan yang tidak harmonis atau tumpang tindih, jenis peraturan yang lebih rendah dari Undang-Undang sehingga daya berlakunya lemah, peraturannya sudah ada tetapi tidak memadai, atau peraturannya memang sama sekali belum ada.

Landasan yuridis adalah landasan hukum yang memberikan perintah untuk membentuk suatu Peraturan Daerah, landasan tersebut meliputi: (1) peraturan perundang-undangan terkait dasar kewenangan pembentukan Peraturan Daerah; dan (2) peraturan perundang-undangan yang memerintahkan pembentukan peraturan daerah yang bersangkutan. Peraturan Daerah harus mempunyai dasar hukum yang terdapat dalam ketentuan yang levelnya lebih tinggi.

Dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015. Penyelenggaraan pemerintahan daerah dilakukan dengan memberikan kewenangan yang seluas-luasnya, disertai dengan pemberian hak dan kewajiban menyelenggarakan otonomi daerah dalam kesatuan sistem penyelenggaraan pemerintahan negara.

Setiap daerah otonom mempunyai hak, wewenang, dan kewajiban untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat menurut

prakarsa sendiri berdasarkan aspirasi masyarakat dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia. Dalam hal ini, pemerintah daerah juga berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan otonomi daerah (Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945).

Otonomi daerah sesungguhnya diarahkan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan, pelayanan, pemberdayaan, dan peran serta masyarakat, serta peningkatan daya saing daerah dengan memperhatikan prinsip demokrasi, pemerataan, keadilan, keistimewaan dan kekhususan suatu daerah dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia. Agar mampu menjalankan perannya tersebut, daerah diberikan kewenangan yang seluas-luasnya disertai dengan pemberian hak dan kewajiban menyelenggarakan otonomi daerah dalam kesatuan sistem penyelenggaraan pemerintahan negara, termasuk didalamnya pembuatan peraturan dalam bentuk Perda yang lingkup pengaturannya hanya dalam wilayah daerah bersangkutan.

Peraturan perundang-undangan harus mempunyai landasan hukum atau dasar hukum yang terdapat dalam ketentuan yang lebih tinggi. Landasan yuridis adalah landasan hukum yang memberikan perintah untuk membentuk sebuah peraturan perundang-undangan, pertama adalah terkait kewenangan membuat aturan dan kedua adalah berkaitan dengan materi peraturan perundang-undangan yang harus dibuat

Landasan yuridis dari segi kewenangan dapat dilihat dari segi kewenangan yaitu apakah ada kewenangan seorang pejabat atau badan yang mempunyai dasar hukum yang ditentukan

dalam peraraturan perundang-undangan. Hal ini sangat perlu, mengingat sebuah peraturan perundang-undangan yang dibuat oleh badan atau pejabat yang tidak memiliki kewenangan maka peraturan perundang-undangan tersebut batal demi hukum (*neitige*). Misalnya kewenangan untuk menyusun Undang-Undang ada pada DPR dan Presiden; Peraturan Pemerintah dan Peraturan Presiden ada pada Presiden; Peraturan Daerah ada pada Walikota/Bupati bersama-sama Dewan Perwakilan Rakyat Daerah. Sedangkan berkaitan dengan materi muatan dalam peraturan perundang-undangan maka harus berdasarkan asas sinkronisasi baik vertikal maupun horisontal. Disamping itu juga harus diperhatikan asas-asas lain seperti asas *Lex Specialist Derograt legi Generali*, asas yang kemudian mengesampingkan yang terdahulu dan lain sebagainya.

Untuk materi muatan Peraturan Daerah adalah seluruh materi muatan dalam penyelenggaraan otonomi daerah dan tugas pembantuan serta memuat kondisi khusus daerah dan penjabaran peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi. Hal yang patut diperhatikan dalam perumusan suatu Rancangan Peraturan Daerah adalah bahwa ketentuan atau norma-norma yang dirumuskan tidak mengandung pertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Secara yuridis, penyusunan Rancangan Peraturan Daerah berlandaskan pada ketentuan Pasal 14 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, yang menyatakan bahwa materi muatan Peraturan Kepala Daerah berisi materi muatan dalam rangka penyelenggaraan otonomi daerah dan tugas pembantuan serta menampung kondisi khusus daerah dan/atau penjabaran lebih lanjut Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi.

Dalam hal ini, Rancangan Peraturan Daerah dalam Perda tentang Penyelenggaraan Transportasi merupakan penjabaran kewenangan sebagai daerah otonom sebagaimana diatur dalam Undang-Undang tentang Pemerintahan Daerah dan peraturan perundang-undangan pelaksanaannya. Penyusunan Peraturan Daerah tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, apabila Peraturan Daerah tersebut bertentangan, maka produk Peraturan Daerah tersebut cacat hukum dan dapat dibatalkan. Menyikapi hal tersebut, maka Pemerintah Kota Samarinda melalui Dinas Perhubungan Kota Samarinda berinisiatif menyusun Naskah Akademik Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Transportasi, agar penyelenggaraan transportasi di Kota Samarinda sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Terkait dengan penyusunan Ranperda tentang Penyelenggaraan Perhubungan terdapat beberapa peraturan perundangan yang terkait dan dijadikan dasar dalam penyusunannya. Peraturan perundang-undangan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 27 Tahun 1959 tentang Penetapan Undang-Undang Darurat Nomor 3 Tahun 1953 tentang Perpanjangan Pembentukan Daerah Tingkat II di Kalimantan (Lembaran Negara Tahun 1953 Nomor 9), Sebagai Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1959 Nomor 72, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1820), sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1965 tentang Pembentukan Daerah Tingkat II Tanah Laut, Daerah Tingkat II

Tapin dan Daerah Tingkat II Tabalong dengan mengubah Undang-Undang Nomor 27 Tahun 1959 Tentang Penetapan Undang-Undang Darurat Nomor 3 Tahun 1953 tentang Pembentukan Daerah Tingkat II di Kalimantan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1965 Nomor 51, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2756);

3. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4444);
4. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4725);
5. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722);
6. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4725);
7. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 14, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4846);
8. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);

9. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 4956);
10. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
11. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 122, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5038);
12. Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 130 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5049);
13. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 140, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5059);
14. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5234);
15. 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 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua atas Undang Undang Nomor 23 Tahun 2014

- tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 58, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5679);
16. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);
 17. Undang-Undang Republik Indonesia 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);
 18. Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 1983 tentang Pelaksanaan Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1983 Nomor 6, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3258) sebagaimana diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 2010 tentang Perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 1983 tentang Pelaksanaan Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 90, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5245);
 19. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5221);
 20. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik

- Indonesia Tahun 2011 Nomor 73, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5229);
21. Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2012 tentang Sumber Daya Manusia Bidang Transportasi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5310);
 22. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 124, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317);
 23. Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan;
 24. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Jalan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan;
 25. Peraturan Pemerintah No 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 26. Peraturan Pemerintah No 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260);
 27. Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 2017 tentang Pedoman Pembinaan dan Pengawasan Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 165, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4593);
 28. Peraturan Menteri Perhubungan Republic Indonesia Nomor PM. 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 133)

29. Peraturan Menteri Perhubungan No 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas;
30. Peraturan Menteri Perhubungan No 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan;
31. Peraturan Menteri Perhubungan No 34 Tahun 2015 tentang Marka Jalan;
32. Peraturan Menteri Perhubungan No 75 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas sebagaimana diubah beberapa kali terakhir Peraturan Menteri Perhubungan No 11 Tahun 2017 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Menteri Perhubungan No 75 Tahun 2015;
33. Peraturan Menteri Perhubungan No 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas;
34. Peraturan Menteri Perhubungan No 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan;
35. Peraturan Menteri Perhubungan No 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor;
36. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah;
37. Peraturan Menteri Perhubungan No 16 Tahun 2016 tentang Penerapan Rute Aman Sekolah;
38. Peraturan Menteri Perhubungan No 27 Tahun 2018 tentang Alat Penerangan Jalan;
39. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 61 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 780) dengan mengubah Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 73 Tahun 2004 tentang

Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau sebagaimana telah diubah dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 58 Tahun 2006 tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 73 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau;

40. Peraturan Menteri Agraria Dan Tata Ruang/ Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2023 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Samarinda.



JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP MATERI PENYESUAIAN PERATURAN DAERAH TENTANG PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI

5.1. JANGKAUAN DAN ARAH PENGATURAN

Naskah Akademik berfungsi untuk mengarahkan ruang lingkup materi muatan Rancangan Peraturan Daerah tentang Produk Hukum Daerah adalah mewujudkan adanya regulasi daerah yang dapat dijadikan acuan dan pedoman bagi pihak-pihak terkait dalam pembentukan Peraturan Daerah di Kota Samarinda sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Peraturan Daerah merupakan salah satu instrumen dalam penyelenggaraan pemerintahan daerah untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan.

Arah dari Rancangan Peraturan Daerah Kota Samarinda tentang Penyelenggaraan Transportasi adalah mewujudkan adanya regulasi daerah yang dapat dijadikan acuan dan pedoman bagi Pemerintah Daerah serta pihak-pihak terkait dalam melaksanakan Penyelenggaraan Transportasi di Kota Samarinda. Pengaturan dalam Peraturan ini adalah dalam rangka mewujudkan tertib administrasi Produk Hukum Daerah di Kota Samarinda sesuai dengan perkembangan hukum dan pemerintahan serta mendorong pelaksanaan fungsi pembentukan peraturan daerah secara terencana, terpadu dan terkoordinasi mulai dari perencanaan hingga penyebarluasnya yang sesuai dengan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011

tentang Pembentukan Peraturan Perundang- undangan; Peraturan Pemerintah Nomor 59 Tahun 2015 tentang Keikutsertaan Perancang Peraturan Perundang- undangan dalam Pembentukan Peraturan Perundang-undangan dan Pembinaannya; Peraturan Presiden Nomor 87 Tahun 2014 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang- Undangan dan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Produk Hukum Daerah.

Pengaturan penyelenggaraan transportasi dimaksudkan untuk melaksanakan pelayanan transportasi, baik di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, angkutan sungai dan danau, perkeretaapian dan angkutan udara yang menjadi kewenangan daerah secara terarah, terpadu dan berkelanjutan, yang dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah, dunia usaha dan masyarakat sesuai kewenangan berdasarkan ketentuan peraturan perundang undangan. Sedangkan tujuan pengaturan Penyelenggaraan Transportasi adalah untuk:

- a. mewujudkan pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, nyaman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian daerah, memajukan kesejahteraan masyarakat, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. mewujudkan etika dan berbudaya keselamatan dalam penyelenggaraan LLAJ, angkutan sungai dan danau, perkeretaapian, dan penerbangan; dan
- c. mewujudkan penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat dalam penyelenggaraan LLAJ, angkutan sungai dan

danau, perkeretaapian, dan penerbangan sesuai dengan kewenangan Daerah.

- d. mewujudkan keterpaduan transportasi antar moda melalui integrasi jaringan prasarana dan jaringan layanan transportasi yang ada maupun yang akan dikembangkan meliputi transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai, transportasi laut dan transportasi udara secara efektif dan efisien.
- e. mewujudkan jaringan layanan angkutan massal perkotaan yang berorientasi pada pemanfaatan teknologi yang ramah lingkungan.

Dalam kaitannya memberikan arah pengaturan, Dinas Perhubungan melakukan strategi untuk memecahkan atau meminimalisir masalah-masalah yang ditimbulkan dalam penyelenggaraan transportasi di Kota Samarinda. Dinas dibentuk untuk memberikan pelayanan masyarakat berkaitan dengan perkembangan dalam penyelenggaraan transportasi yang semakin meningkat berdasarkan kewenangan yang ada di bidang Perhubungan, yaitu berupa terwujudnya budaya lalu lintas dan angkutan jalan, angkutan sungai dan danau, perkeretaapian, dan penerbangan yang tertib, lancar, aman, nyaman serta efisien sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pertumbuhan ekonomi, sosial dan budaya, dengan melalui:

1. penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta memberikan keselamatan dan ketertiban lalu lintas;
2. peningkatan kesadaran masyarakat dalam menjaga sarana dan prasarana transportasi serta melaksanakan usaha tertib lalu lintas;

3. penyelenggaraan pelayanan pengujian kendaraan bermotor dan perbengkelan;
4. penyelenggaraan pelayanan angkutan umum yang nyaman dan terjangkau oleh daya beli masyarakat;
5. penyelenggaraan pelayanan moda angkutan umum, penumpang, sarana dan prasarana;
6. melaksanakan perencanaan melalui hasil kajian atau studi bidang transportasi untuk memperkaya data dan informasi sebagai gambaran potensi dan permasalahan transportasi yang sesegera mungkin untuk ditangani;
7. mengembangkan system pelayanan angkutan penumpang berbasis angkutan massal
8. penggunaan kendaraan angkutan umum yang ramah lingkungan melalui penggunaan kendaraan berbasis batterai
9. penyelenggaraan prasarana perparkiran;
10. melaksanakan subsidi di sektor transportasi yang tepat guna dan berhasil guna dalam kerangka perwujudan tatana transportasi yang handal dan dinamis di wilayah Kota Samarinda;
11. penggalan potensi serta meningkatkan pendapatan asli daerah dari sector transportasi; dan
12. penyelenggaraan administrasi keuangan, sumber daya manusia, sarana dan prasarana perkantoran.

5.2. DASAR HUKUM

Berdasarkan uraian pada bab-bab sebelumnya, maka jangkauan, arah pengaturan, dan ruang lingkup penyesuaian Peraturan Daerah (Perda) tentang Penyelenggaraan Transportasi

dengan memperhatikan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah dan potensi yang dimiliki, kemampuan dan kebutuhan daerah, sebagaimana diamanatkan dalam penjelasan Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah.

Dalam penyelenggaraan transportasi harus berpedoman pula pada Perda Samarinda Nomor 8 Tahun 2023 tentang perubahan kedua atas Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2016 Tentang Pembentukan Dan Susunan Perangkat Daerah Kota Samarinda. Peraturan ini mengatur tentang Perubahan pada Ketentuan Pasal 3 ayat (6) huruf a dalam Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2016 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2016. Secara teknis dalam penyelenggaraan transportasi ditangani oleh Dinas Perhubungan Kota Samarinda sebagaimana yang tercantum dalam Peraturan Walikota Samarinda Nomor 15 Tahun 2010 Tentang Penjabaran Tugas, Fungsi Dan Tata Kerja Organisasi Unit Pelaksana Teknis (UPT) Dinas Dan Badan Pemerintah Daerah Kota Samarinda.

Dalam penyusunan Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Transportasi di Kota Samarinda yang mengacu pada beberapa peraturan perundang-undangan terkait, maka dalam Perda tersebut dapat dilakukan dengan asas *lex superior derogate legi inferiori*, yaitu mencantumkan beberapa peraturan perundang-undangan yang utama yang tidak saling bertentangan dalam batang tubuh Perda. Dengan demikian, maka dasar hukum yang menjadi acuan dalam Penyelenggaraan transportasi, sebagai berikut:

1. Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-undang Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722);
3. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);
4. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
5. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
6. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587);
7. Undang-Undang Republik Indonesia 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);
8. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Jalan (Lembaran Negara Republik

- Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5221);
9. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 73, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5229);
 10. Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2012 tentang Sumber Daya Manusia Bidang Transportasi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5310);
 11. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317);
 12. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 205, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6122);
 13. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
 14. Peraturan Menteri Perhubungan Republic Indonesia Nomor PM. 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 133);
 15. Peraturan Menteri Perhubungan No 75 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas sebagaimana diubah beberapa kali terakhir Peraturan Menteri Perhubungan

No 11 Tahun 2017 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Menteri Perhubungan No 75 Tahun 2015;

16. Peraturan Menteri Agraria Dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2023 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Samarinda

5.3. MUATAN RANPERDA PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI

Ranperda Penyelenggaraan Transportasi Kota Samarinda berdasarkan lingkup pengembangan dan penyelenggaraan transportasi di Kota Samarinda yang memiliki dinamika perkembangan dan pertumbuhan yang cukup pesat dimasa mendatang dapat dilihat dari potensi dan kondisi wilayahnya. Penyelenggaraan dan rencana pengembangan transportasi di Kota Samarinda meliputi transportasi jalan, rencana transportasi kereta api, transportasi multimoda, transportasi ASDP, transportasi laut, dan transportasi udara.

Lingkup transportasi tersebut membentuk ruang kota untuk dikelola dan ditata dengan baik untuk menghasilkan system transportasi yang terpadu, efektif dan efisien. Oleh karena itu, muatan Ranperda yang mengatur penyelenggaraan transportasi, secara garis besarnya adalah sebagai berikut :

1. Ketentuan Umum

Ketentuan umum dalam Perda tentang Penyelenggaraan Transportasi yang ditetapkan dengan Peraturan Daerah meliputi pengertian. Definisi Dalam Rancangan Perda, perlu diuraikan mengenai definisi yang berisi “pengertian” dan “akronim”, yang dimaksudkan untuk mencegah timbulnya salah tafsir dan salah pengertian dalam memahami dan

melaksanakan pasal-pasal dalam Perda. Uraian definisi tersebut disusun tidak terlalu banyak, dan perumusannya dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut:

- a. Definisi yang dicantumkan dalam pasal hanya terminologi atau istilah yang dipergunakan berulang-ulang di dalam pasal atau beberapa pasal berikutnya, sedangkan yang tidak berulang, dijadikan materi.
- b. Terminologi atau istilah yang hanya digunakan satu kali, namun terminologi atau istilah tersebut diperlukan pengertiannya dalam suatu bab, bagian atau paragraf tertentu, kata atau istilah itu dimasukan definisi.
- c. hal-hal lain yang bersifat umum yang berlaku bagi pasal atau beberapa pasal berikutnya antara lain ketentuan yang mencerminkan asas, maksud, dan tujuan tanpa dirumuskan tersendiri dalam pasal atau bab.

Berdasarkan hal tersebut, dalam ketentuan umum akan diuraikan beberapa pengertian yang selengkapnya berbunyi :
Dalam Peraturan Daerah ini, yang dimaksud dengan:

1. Daerah adalah Daerah Kota Samarinda.
2. Pemerintahan Daerah adalah penyelenggaraan urusan pemerintah oleh Pemerintah Daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.
3. Pemerintah Daerah adalah Wali Kota beserta Perangkat Daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah.
4. Wali Kota adalah Wali Kota Samarinda.

5. Dewan Perwakilan Rakyat Daerah adalah Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kota Samarinda.
6. Dinas Perhubungan adalah Organisasi Perangkat Daerah yang mempunyai tugas pokok dan fungsi di bidang perhubungan.
7. Angkutan adalah sarana yang digunakan untuk perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan ruang bergerak berupa Jalan, Rel, Sungai, Danau, Laut, dan Udara.
8. Angkutan umum massal adalah layanan angkutan penumpang yang menyediakan trayek dan jadwal tetap, serta dapat mengangkut banyak orang dalam satu kendaraan atau sekumpulan kendaraan yang terhubung.
9. Angkutan wisata kota adalah angkutan yang disediakan untuk kebutuhan pariwisata berupa bus pariwisata yang membawa pengunjung bertamasya dengan rute di sekitar tempat-tempat wisata dalam kota
10. Angkutan Pegawai/karyawan adalah layanan yang disediakan oleh pemberi kerja untuk mengangkut karyawan dari dan ke tempat kerja atau juga dapat disebut sebagai kendaraan antar jemput karyawan.
11. Angkutan sekolah adalah angkutan kelompok yang khusus diperuntukkan bagi perjalanan para pelajar atau siswa sekolah.
12. 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.

13. Asosiasi Perusahaan Angkutan Umum adalah perkumpulan yang dibentuk sebagai wadah dari perusahaan angkutan umum.
14. Analisis Dampak Lalu Lintas yang selanjutnya disebut ANDALALIN adalah Samarindakaian kegiatan kajian mengenai dampak lalu lintas dari pembangunan pusat kegiatan, permukiman dan infrastruktur yang hasilnya dituangkan dalam bentuk dokumen hasil Analisis Dampak Lalu Lintas.
15. Angkutan kereta api adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api.
16. Angkutan Udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.
17. Badan Usaha adalah Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, atau badan hukum Indonesia.
18. Buku Uji adalah tanda bukti lulus uji berbentuk buku berisi data dan legitimasi hasil pengujian setiap kendaraan wajib uji
19. Badan Hukum adalah suatu bentuk badan usaha yang meliputi perseroan terbatas, perseroan komanditer, perseroan lainnya, Badan Usaha Milik Negara atau Daerah dengan nama dan bentuk apapun, persekutuan, perkumpulan, firma, kongsi, koperasi, yayasan atau organisasi yang sejenisnya, lembaga, dana pensiun, bentuk usaha tetap serta bentuk badan usaha lainnya.

20. Dampak Lalu Lintas adalah pengaruh perubahan tingkat pelayanan lalu lintas yang diakibatkan oleh suatu kegiatan pembangunan dan aktivitas lainnya pada unsur-unsur jaringan transportasi.
21. Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan selanjutnya disingkat Forum LLAJ, adalah wahana koordinasi antar instansi penyelenggara Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
22. Jalur kereta api khusus adalah jalur kereta api yang digunakan secara khusus oleh badan usaha tertentu untuk menunjang kegiatan pokok badan usaha tersebut.
23. 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.
24. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah Samarindakaian Simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
25. Jaringan Trayek adalah kumpulan dari trayek-trayek yang menjadi suatu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang.
26. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.
27. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.

28. Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.
29. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.
30. Kendaraan Wajib Uji adalah setiap kendaraan yang berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku wajib diujikan untuk menentukan kelaikan jalan.
31. Kendaraan roda tiga dengan bak terbuka adalah kendaraan yang memiliki tiga roda dan bak terbuka di belakang untuk mengangkut barang bawaan atau kargo
32. Kendaraan roda tiga dengan ruang kabin tertutup adalah kendaraan dengan fitur tempat duduk seperti mobil, roda kemudi, dan pedal
33. Kereta Gandengan adalah suatu alat yang dipergunakan untuk mengangkut barang yang seluruh bebannya ditumpu oleh alat itu sendiri dan dirancang untuk ditarik oleh kendaraan bermotor.
34. Kereta Tempelan adalah suatu alat yang dipergunakan untuk mengangkut barang yang dirancang untuk ditarik dan sebagian bebannya ditumpu oleh kendaraan penariknya.
35. Koridor adalah ruang memanjang yang terbentuk yang menjadi lintasan suatu kendaraan.
36. Kompetensi adalah kemampuan personil untuk mengerjakan suatu tugas dan pekerjaan yang dilandasi oleh pengetahuan, keterampilan dan sikap kerja yang dapat dipertanggungjawabkan.

37. Kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api.
38. Kepelabuhanan adalah meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran tempat perpindahan intra dan atau antar moda.
39. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga mesin atau ditunda termasuk kendaraan air yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung tidak berpindah-pindah.
40. Lalu lintas kereta api adalah gerak sarana perkeretaapian di jalan rel.
41. Laik kelautan adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan untuk berlayar di laut.
42. Laik Jalan adalah persyaratan minimum kondisi suatu kendaraan yang harus dipenuhi agar terjaminnya keselamatan dan mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan lingkungan pada waktu dioperasikan di jalan.
43. Lalu Lintas dan Angkutan jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.

44. Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan.
45. Marka Jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan Jalan atau di atas permukaan Jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus Lalu Lintas dan membatasi daerah kepentingan Lalu Lintas.
46. Manajemen dan rekayasa lalu lintas adalah 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.
47. Penyelenggaraan adalah kegiatan yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan sesuai dengan kewenangannya.
48. 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.
49. Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.

50. Penguji adalah setiap Tenaga Penguji yang dinyatakan memenuhi kualifikasi teknis tertentu dan diberikan sertifikat serta tanda kualifikasi teknis sesuai dengan jenjang kualifikasinya.
51. Persyaratan Teknis adalah persyaratan tentang susunan, peralatan, perlengkapan, ukuran, bentuk, karoseri, pemuatan, rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya, emisi gas buang, penggunaan, penggandengan dan penempelan kendaraan bermotor.
52. Pengujian Kendaraan bermotor adalah Samarindakaian kegiatan menguji dan atau memeriksa bagian-bagian atau komponen-komponen kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan.
53. Pengujian Berkala kendaraan bermotor yang selanjutnya disebut uji berkala adalah pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara berkala terhadap setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus.
54. 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.
55. Prasarana perkeretaapian adalah jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api agar kereta api dapat dioperasikan.

56. Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, kepelabuhanan serta keamanan dan keselamatan pelayaran.
57. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.
58. Pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api, baik untuk angkutan orang maupun barang.
59. Penerbangan adalah satu kesatuan system 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;
60. Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.
61. Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan.
62. 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.

63. Satuan Kerja Perangkat Daerah adalah instansi pemerintah daerah yang merupakan bagian dari pemerintah daerah yang bertanggung jawab atas bidang tugas yang diemban.
64. Subsidi adalah bantuan atau kompensasi yang diberikan oleh pemerintah kepada individu, bisnis, atau lembaga untuk meringankan beban finansial berupa uang tunai, barang, hibah, atau keringanan biaya
65. Sarana perkeretaapian adalah kendaraan yang dapat bergerak di jalan rel.
66. Sertifikat Kelaikan adalah pernyataan secara tertulis atau dalam bentuk tanda segel, atau bentuk lain oleh dinas dan instansi teknis pemerintah yang memiliki kewenangan atas suatu fungsi peralatan, prosedur, proses yang dinyatakan aman bagi kesehatan dan keselamatan umum.
67. Transportasi adalah kegiatan perpindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain, dengan atau tanpa menggunakan sarana transportasi, yang meliputi bidang darat, laut, dan udara.
68. Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.
69. Tanda Uji adalah tanda bukti lulus uji berbentuk plat dan tanda samping yang berisi data mengenai kode wilayah pengujian, nomor uji kendaraan, nomor kendaraan dan

masa berlaku uji berkala yang dipasang/ditempatkan secara permanen ditempat tertentu pada kendaraan.

- 70. Tim penyusun adalah tim yang memiliki kompetensi pada kualifikasi tertentu yang menyusun dokumen perencanaan.
- 71. Tim Evaluasi adalah tim yang memenuhi persyaratan dan/atau yang memiliki kompetensi untuk menilai serta mengevaluasi dokumen hasil Analisis Dampak Lalu Lintas yang disampaikan oleh pengembang atau pembangun.

2. Asas, Maksud dan Tujuan

3. Pembinaan Dan Penyelenggaraan Perhubungan

- 3.1. Pembinaan
- 3.2 Penyelenggaraan

4. Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

- 4.1. Umum
- 4.2. Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah
- 4.3. Ruang Lalu Lintas
 - a. Penggunaan Jalan
 - b. Kelas Jalan
 - c. Batas Kecepatan
 - d. Uji Kelaikan Fungsi Jalan
- 4.4. Perlengkapan Jalan
 - a. Umum
 - b. Rambu Lalu Lintas
- 4.5. Marka Jalan
 - a. Marka Membujur
 - b. Marka Melintang

- c. Marka Serong
 - d. Marka Lambang
 - e. Marka Kotak Kuning
- 4.6. Alat Pemberi Isyarat Lalulintas
- 4.7. Alat Penerangan Jalan
- 4.8. Alat Pengendali Pemakai Jalan
- 4.9. Alat Pengawasan dan Pengamanan Jalan
- 4.10. Fasilitas untuk Sepeda, Pejalan Kaki, dan Difabel
 - a. Fasilitas Pejalan Kaki
 - b. Fasilitas Difabel
 - c. Fasilitas Untuk Sepeda
- 4.11. Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
 - a. Trotoar
 - b. Tempat Penyeberangan Pejalan Kaki
 - c. Halte
 - d. Perparkiran

5. Kendaraan

- 5.1. Jenis dan Fungsi Kendaraan
- 5.2. Kendaraan Bermotor
- 5.3. Pengujian berkala Kendaraan Bermotor
- 5.4. Kendaraan Tidak Bermotor

6. Lalu Lintas

- 6.1. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas
 - a. Tanggung Jawab Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas
- 6.2. Pengembangan Layanan Angkutan Penumpang Khusus
 - a. Angkutan Penumpang Khusus

- b. Angkutan Sekolah
 - c. Angkutan Pegawai/Karyawan
 - d. Angkutan Wisata Kota
- 6.3. Analisis Dampak Lalu Lintas

7. Angkutan

- 7.1. Angkutan Orang dan Barang
- 7.2. Penyediaan Angkutan Umum
 - a. Umum
 - b. Penyediaan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum
 - c. Penyediaan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor Umum
- 7.3. Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum
 - a. Umum
 - b. Standar Pelayanan Angkutan Orang
 - c. Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek
 - d. Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum
- 7.4. Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor
- 7.5. Angkutan Orang dan Barang dengan Kendaraan Tidak Bermotor
- 7.6. Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek
- 7.7. Perizinan Angkutan
- 7.8. Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak dalam Trayek
- 7.9. Tarif Penumpang
- 7.10. Subsidi Angkutan Penumpang Umum

7.11. Tanggung Jawab Penyelenggara

8. Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

9. Angkutan Massal Perkotaan

- 9.1. Moda Angkutan Massal
- 9.2. Pengelolaan
- 9.3. Pengoperasian Sistem Sistem Angkutan Umum Massal
- 9.4. Trotoar
- 9.5. Pemberhentian Bus

10. Keamanan Dan Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

- 12.1. Penyusunan dan Penetapan Rencana Aksi Keselamatan
Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- 12.2. Pelaksanaan Dan Pengendalian
- 12.3. Pengawasan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan
Jalan
 - a. Umum
 - b. Audit Bidang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan
Jalan
 - c. Audit di Bidang Jalan
 - d. Audit di Bidang Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan
Angkutan Jalan
 - e. Inspeksi Bidang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan
Jalan
 - f. Inspeksi Bidang Jalan
 - g. Inspeksi Bidang Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan
Angkutan Jalan

11. Penyelenggaraan Perkeretaapian

- 11.1. Umum
- 11.2. Rencana Induk Perkeretaapian

12. Angkutan Sungai dan Danau

- 12.1. Umum
- 12.2. Angkutan Sungai dan Danau Dalam Negeri
 - a. Trayek Tetap dan Tidak Teratur
 - b. Kegiatan Jasa Terkait Dengan Angkutan Sungai dan Danau
 - c. Keselamatan dan Keamanan Pelayaran
 - d. Angkutan Sungai dan Danau untuk Kepentingan Sendiri

13. Transportasi Angkutan Laut

- 13.1. Angkutan Laut
- 13.2. Pelayaran Rakyat
- 13.3. Kepelabuhanan
 - a. Rencana Induk Pelabuhan
 - b. Perizinan

14. Penyelenggaraan Transportasi Udara

15. Peran Serta Masyarakat

16. Sistem Informasi Transportasi

17. Pembinaan

18. Pembiayaan

19. Kerjasama

20. Penyidikan

21. Ketentuan Pidana

22. Ketentuan Penutup

Bagian Keenam

PENUTUP

6.1. KESIMPULAN

1. Naskah Akademik ini disusun berdasarkan amanat peraturan perundang-undangan, yang mengatur tentang pembentukan Peraturan Daerah, dengan substansi urgensi membentuk Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan secara komprehensif, yang mengacu pada Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah dan peraturan peraturan perundang-undangan lainnya.
2. Pembentukan Rancangan Peraturan Daerah (Ranperda) Kota Samarinda tentang Penyelenggaraan Transportasi, memiliki kelayakan secara akademis dan bisa dipertanggungjawabkan secara ilmiah dari berbagai sudut pandang yaitu tinjauan filosofis, tinjauan yuridis dan tinjauan sosiologis dalam perspektif penyelenggaraan di sektor perhubungan. Dalam penyelenggaraannya harus dilakukan dengan baik sesuai dengan prinsip, aman, nyaman, selamat, tertib, lancar, terpadu dan kepastian hukum.
3. Naskah Akademik dimaksud dilampiri dengan Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Transportasi, sehingga persepsi pada waktu pembahasannya akan sama sehingga diharapkan tidak terjadi pembahasan yang berlarut-larut dan mendapatkan persetujuan bersama yang selanjutnya

dapat segera ditetapkan menjadi Peraturan Daerah, agar dapat bermanfaat secara optimal.

6.2. SARAN

Dengan dasar pemikiran yang telah diuraikan pada bab sebelumnya, pembentukan peraturan daerah tentang penyelenggaraan transportasi semakin semakin jelas urgensinya guna penyelenggaraan transportasi dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien, sehingga tidak menjadi kendala bagi proses penyelenggaraan Pemerintahan Daerah yang membutuhkan landasan Peraturan Daerah yang dimaksud guna menjamin kepastian hukum dalam efektif operasionalnya penyelenggaraan transportasi dalam membantu dalam penyelenggaraan pemerintahan di Kota Samarinda. Dokumen ini masih dalam bentuk rancangan perda tentang Penyelenggaraan Transportasi di Kota Samarinda, maka di harapkan agar Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kota Samarinda bersama Wali Kota segera membentuk peraturan daerah yang mampu memberi kepastian hukum terkait dengan penyelenggaraan transportasi yang semakin berkembang pesat dan mempertimbangkan dinamika yang terjadi dalam lingkungan local, regional, nasional maupun global. Dalam pengaturannya materi Naskah Akademis ini akan diatur dalam suatu Peraturan Daerah (Perda).

Berdasarkan hal tersebut maka sektor transportasi perlu dikelola dengan baik dengan prinsip aman, nyaman, selamat, tertib, lancar, terpadu dan kepastian hukum serta partisipatif. Untuk itu diperlukan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Transportasi yang sesuai peraturan perundang-undangan, dengan kondisi dan perkembangan dan dapat menjawab permasalahan

yang timbul berkaitan dengan Penyelenggaraan Transportasi, terutama dalam wilayah Kota Samarinda.

Diharapkan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Transportasi ini dapat diselesaikan pembahasannya pada masa sidang DPRD Kota Samarinda tahun 2025 ini, mengingat akan urgensi Perda ini sebagai norma dalam penyelenggaraan transportasi. Dalam penyusunannya yang aspiratif dan partisipatif maka dalam penyusunannya perlu melibatkan berbagai pihak yang terkait meliputi: Pemerintah Daerah, Legislatif, Dinas Dinas (SKPD) Terkait, Assoisasi Pengusaha, Masyarakat, Kepolisian (Satlantas) dan Stakeholders yang lainnya .

DAFTAR PUSTAKA

A. Daftar Bacaan

- Adisasmita, R. 2005. *Bunga Rampai Analisis Wilayah dan Infrastruktur Transportasi*, LEPHAS UNHAS, Makassar.
- Aksa, N, 2003, *Simpul-Simpul Pergerakan Angkutan Umum Penumpang Pete-Pete Di Kota Makassar*, Tesis tidak dipublikasikan, Unhas, Makassar
- Bappenas, 2020, *Dampak Ekonomi dan Skema Pembiayaan Pemindahan Ibu Kota Negara*, Dialog Nasional II: Menuju Ibu Kota Masa Depan: Smart, Green and Beautiful
- Dinas Binamarga dan Pengairan Kota Samarinda, 2016, *Studi Penyusunan Hirarki Jalan Kota Samarinda Tahun 2016*, Kota Samarinda
- DPR RI, 2018, *Pedoman Penyusunan pusat perancangan undang-undang badan keahlian dewan perwakilan rakyat republik indonesia naskah akademik rancangan undang-undang*, Pusat Perancangan Undang-Undang Badan Keahlian Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia
- Handajani, M., 2005, *Sistem Transportasi dan Transportasi Perkotaan*, Semarang University Press, Semarang
- Hobbs F.D., 1995, *Perencanaan dan Teknik Lalulintas*, Edisi kedua, Gajah Mada University Press, Yogyakarta.
- Idayanti, S., 2023, *Hukum Transportasi*, Tri Star Mandiri, Tegal.
- Kartika, S.D., 2020 *Reformasi Kebijakan Penyelenggaraan Lalulintas dan Angkutan Jalan*, Yayasan Pustaka Obor Indonesia, Jakarta

- Khisty, dan Lall. 2003. *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi*, Terjemahan oleh Gressando, Erlangga, Jakarta.
- Lexi J. Moleong, 1991, *Metode Penelitian Kualitatif*, PT. Remaja Rosda Karya, Bandung.
- Munawar, A., 2005, *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*, Penerbit Yogyakarta.
- Miro, F, 2005, *Perencanaan Transportasi*, Erlangga, Jakarta.
- Morlok, E. K. 1995. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Terjemahan oleh Hainin, J.K., Cetakan Keempat, Erlangga, Jakarta.
- Nasution.H.M.N, 2004, *Manajemen Transportasi*, Penerbit Ghalia Indonesia
- Nugroho, S.S., Haq, MHHS., 2019, *Hukum Pengangkutan Indonesia*, Pustaka Itizam, Madiun.
- Rosyid Ronggowijoyo, 1998. *Pengantar Ilmu Perundang-undangan*, Bandung, Mandan Maju.
- Sunarto, 2018, *Tantangan untuk Peran Keselamatan di Sungai: Studi Kasus Pulau Kalimantan*, Jurnal Penelitian Transportasi Laut, Badan Litbang Perhubungan, Jakarta
- Tamin, OZ. 1997. *Perencanaan, Permodelan dan Rekayasa Transportasi*. ITB Press, Bandung.
- Tamin, O.Z.. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. ITB Press, Bandung.
- Tamin, O.Z, 2000. *Perencanaan Permodelan Transportasi*. Edisi Kedua, ITB, Bandung.
- Tarigan, R, 2004. *Perencanaan Pembangunan Wilayah*. Bumi Aksara. Jakarta

B. Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
Undang-undang Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian;
Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan;
Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah;
Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2023 Tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang;
Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Jalan;
Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2012 tentang Sumber Daya Manusia Bidang Transportasi;
Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan;
Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan;
Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan;
Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 49 Tahun 2005. Tentang Sistem Transportasi Nasional, Jakarta.

Peraturan Menteri Perhubungan Republic Indonesia Nomor PM.
10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal
Angkutan Massal Berbasis Jalan;
Peraturan Menteri Perhubungan No 75 Tahun 2015 tentang
Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas;
Peraturan Menteri Agraria Dan Tata Ruang/Kepala Badan
Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 6 Tahun
2023 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota
Samarinda