NASKAH AKADEMIK

RENCANA PERATURAN DAERAH PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN KABUPATEN BANJAR



LAPORAN AKHIR

DISUSUN OLEH :

LEMBAGA PENELITIAN DAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT UNIVERSITAS ISLAM KALIMANTAN MUHAMMAD ARSYAD AL BANJARI BANJARMASIN

2024

NASKAH AKADEMIK

RANCANGAN PERATURAN DAERAH PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN KABUPATEN BANJAR

LAPORAN AKHIR

Disusun Oleh:

LEMBAGA PENELITIAN DAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT
UNIVERSITAS ISLAM KALIMANTAN (UNISKA)
MUHAMMAD ARSYA AL BANJARI
BANJARMASIN

BANJARMASIN
2024

LEMBAR PENGESAHAN

1. Judul Usulan :Pendampingan Penyusunan Naskah Akademik Peraturan Daerah Penyelenggaraan Perhubungan Kabupaten Banjar
2. Ketua Peneliti
   a. Nama Lengkap : Junaidy, S.Sos., M.I.Kom., M.AB
   b. Jabatan Struktural : Penata Muda/IIIb
   c. Jabatan Fungsional : Lektor 300
   d. Unit Kerja : Faskultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
   e. Alamat Surat : Jl. Adhyaksa No.2, Sungai Miai, Kec. Banjarmasin Utara, Kota Banjarmasin, Kalimantan Selatan 70123
   f. Telpon : 0511-3304352
   g. E-mail : inas.macal@Gmail.com
3. Anggota Peneliti

No.	Nama dan Gelar	Keahlian	Institusi
1	M. S. Shiddiq, M.Si, Ph.D	Komunikasi	UNISKA
2	Nasrullah, S.HI., M.H.	Ilmu Hukum	UNISKA
3	Mila Qonita, ST, MT	Teknik/Transportasi	ULM

4. Lama Kegiatan : 60 (Enam Puluh) Hari Kalender
5. Sumber dana : APBD Kabupaten Banjar
6. Biaya Penelitian :

Banjarmasin, Desember 2024

Kepala Dinas

Dr. I. Gusti Nyoman Yudiana, M.Si
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19671210 199010 1 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan ke hadirat Allah SWT atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga penyusunan Kajian Naskah Akademik dan Rancangan Peraturan Daerah (Perda) tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kabupaten Banjar ini dapat diselesaikan dengan baik. Laporan ini disusun sebagai wujud dukungan akademis terhadap Pemerintah Kabupaten Banjar dalam upaya menyusun kerangka kebijakan yang komprehensif dan berkelanjutan di bidang transportasi.

Kajian ini didasarkan pada berbagai alasan ilmiah dan faktual yang menunjukkan bahwa sektor transportasi memiliki peran strategis dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat. Salah satu permasalahan utama di Kabupaten Banjar adalah infrastruktur transportasi yang masih kurang memadai, terutama dalam hal konektivitas wilayah darat dan air, serta tingginya angka kecelakaan lalu lintas akibat rendahnya fasilitas keselamatan jalan. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS), sekitar 33% jalan di Kabupaten Banjar masih membutuhkan perbaikan, yang memengaruhi mobilitas dan distribusi barang. Hal ini juga diperkuat oleh laporan WHO yang menempatkan Indonesia di peringkat kedelapan di Asia Tenggara dalam hal kecelakaan lalu lintas.

Melalui kajian akademis ini, diharapkan dapat dihasilkan landasan ilmiah dan argumentasi yang kuat untuk penyusunan kebijakan transportasi yang lebih efisien, aman, dan inklusif. Kami berharap bahwa hasil dari kajian ini dapat menjadi dasar bagi pembentukan Peraturan Daerah yang mampu menjawab tantangan transportasi di Kabupaten Banjar dan memberikan dampak positif terhadap peningkatan kualitas hidup masyarakat.

Kami mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan, masukan, dan bantuan selama proses penyusunan proposal ini. Semoga hasil dari kajian ini dapat memberikan kontribusi nyata bagi pengembangan transportasi di Kabupaten Banjar serta peningkatan kesejahteraan masyarakat secara berkelanjutan.

Banjarmasin, Desember 2024

Tim Peneliti

Junaidy, S.Sos., M.I.Kom., M.AB

DAFTAR ISI

HALAMAN COVER i
LEMBAR PENGESAHAN ii
KATA PENGANTAR iii
DAFTAR ISI ii
DAFTAR TABEL vi
DAFTAR GAMBAR viii
BAB I PENDAHULUAN 1
1.1 Latar Belakang 1
1.2 Identifikasi Masalah 5
1.3 Maksud, Tujuan dan Target 19
1.1.1 Maksud 19
1.1.2 Tujuan 19
1.1.3 Target 19
1.4 Kegunaan 19
1.5 Metode Penulisan 19
1.5.1 Pendekatan 20
1.5.2 Jenis dan Sumber Data 20
1.5.3 Teknik Pengumpulan Data 27
1.5.4 Teknik Analisis Data 27
BAB II KAJIAN TEORETIS DAN PRAKTIS EMPIRIS 29
2.1 Kajian Teoretis 29
2.1.1 Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan 29
2.1.2 Tinjauan Kebutuhan Lalu Lintas 37
2.1.3 Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas 38
2.1.4 Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor 41
2.1.5 Tinjauan Perparkiran 44
2.1.6 Analisis Dampak Lalu Lintas 50
2.1.7 Kewajiban Analisis Dampak Lalu Lintas 54
2.2 Penyelenggaraan Angkutan Sungai danau Dan Penyeberangan 58
2.2.1 Angkutan di Perairan 58
2.2.2 Perizinan Angkutan 60
2.2.3 Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan di Perairan 61
2.2.4 Tanggung Jawab Pengangkut 63
2.2.5 Pengangkutan Barang Khusus dan Barang Berbahaya 63

2.2.6 Kepelabuhanan 64
2.2.7 Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Umum 70
2.3 Kajian Terhadap Asas Terkait Dalam Penyusunan Norma 74
2.4 Kajian Terhadap Gambaran Umum Penyelenggaraan Perhubungan dan Permasalahan Yang Dihadapi Masyarakat Di Daerah 80
2.4.1 Gambaran Umum Daerah Kabupaten Banjar 80
2.4.2 Gambaran Kendaraan Angkutan Umum dan Kendaraan Wajib Uji di Kabupaten Banjar 94
2.5 Kajian Terhadap Aspek Kegiatan Perekonomian Masyarakat 102
2.6 Kajian Terhadap Implikasi Penerapan Sistem Baru Yang Akan Diatur Dalam Peraturan Daerah Terhadap Aspek Kehidupan Masyarakat Dan Dampaknya Terhadap Aspek Beban Keuangan Daerah 104
BAB III EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANGAN UNDANGAN TERKAIT 107
3.1 Pengantar 107
3.2 Terkait Sub Urusan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (LLAJ). 112
3.2.1 Penetapan rencana induk jaringan LLAJ Kota. 112
3.2.2 Penyediaan perlengkapan jalan di jalan Kota 114
3.2.3 Pengelolaan terminal penumpang tipe C 115
3.2.4 Penerbitan izin penyelenggaraan dan pembangunan fasilitas parkir 118
3.2.5 Pengujian berkala kendaraan bermotor 120
3.2.6 Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan Kota 121
3.2.7 Persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas untuk jalan Kota 122
3.2.8 Audit dan inspeksi keselamatan LLAJ di jalan Kota 123
3.2.9 Penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam Daerah Kota dan penetapan kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan perkotaan dalam 1 (satu) Daerah Kota. 127
3.2.10 Penetapan rencana umum jaringan trayek perkotaan dalam 1 (satu) Daerah Kota. 128
3.2.11 Penetapan rencana umum jaringan trayek pedesaan yang menghubungkan satu daerah Kota 129
3.2.12 Penetapan wilayah operasi angkutan orang dengan menggunakan taksi dalam kawasan perkotaan yang wilayah operasinya berada dalam Daerah Kota 130

3.2.13 Penerbitan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam perkotaan dalam 1 (satu) Daerah Kota 131
3.2.14 Penerbitan izin penyelenggaraan taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam Daerah Kota. 131
3.2.15 Penetapan tarif kelas ekonomi untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam daerah Kota angkutan perkotaan yang wilayah pelayanannya dalam daerah Kota. 132
3.3 Terkait Sub Urusan Angkutan Sungai, danau dan penyebrangan 133
3.4 Terkait Sub Urusan Pernerbangan..... 135
3.5 Terkait Sub Urusan Perkeretaapian..... 135
BAB IV LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS DAN YURIDIS 137
4.1 Landasan Filosofis..... 137
4.2 Landasan Sosiologis 142
4.3 Landasan Yuridis..... 145
BAB V JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN DAN RUANG LINGKUP MATERI PERATURAN DAERAH..... 154
5.1 Jangkauan dan Arah Pengaturan..... 154
5.2 Ruang Lingkup Materi Peraturan Daerah..... 157
BAB VI PENUTUP..... 161
6.1. Simpulan..... 161
6.2. Saran 163
DAFTAR PUSTAKA 164

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1. Perbandingan Kewenangan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota atas Urusan Pemerintahan Bidang Perhubungan Menurut Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 Serta Peraturan Pemerintah No 38 Tahun 2007 10

Tabel 2.1. Kondisi Jalan Di Kabupaten Banjar 94

Tabel 2.2. Permasalahan Penyelenggaraan Perhubungan di Kabupaten Banjar 100

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Peta Kabupaten Banjar Provinsi Kalimantan Selatan 82

BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu elemen kunci dalam mendukung pembangunan daerah, terutama di wilayah Kabupaten Banjar yang memiliki posisi strategis baik secara geografis maupun ekonomis. Sebagai bagian dari Provinsi Kalimantan Selatan, Kabupaten Banjar merupakan kawasan yang terus berkembang dengan potensi besar di sektor pertanian, perdagangan, industri, serta pariwisata. Dengan pertumbuhan ini, kebutuhan akan sistem transportasi yang tertib, efisien, dan berkesinambungan semakin mendesak.

Transportasi yang efisien berperan penting dalam mobilitas penduduk, distribusi barang, serta peningkatan aksesibilitas antarwilayah. Namun, seiring dengan perkembangan ekonomi dan bertambahnya populasi, Kabupaten Banjar juga menghadapi berbagai tantangan dalam penyelenggaraan perhubungan, termasuk peningkatan volume kendaraan, kondisi prasarana yang belum optimal, dan tantangan keselamatan lalu lintas. Oleh karena itu, perlu adanya pengaturan yang komprehensif terkait penyelenggaraan perhubungan yang tidak hanya mengatur moda transportasi darat, namun juga perhubungan sungai dan udara, mengingat karakteristik geografis kabupaten ini yang terdiri dari area daratan dan perairan.

Berbagai persoalan yang dihadapi dalam penyelenggaraan transportasi di Kabupaten Banjar meliputi masalah transportasi di Kabupaten Banjar terkait dengan kondisi prasarana jalan yang belum memadai. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Banjar, hanya sekitar 66,49 persen dari total panjang jalan di wilayah ini yang berada dalam kondisi mantap, sementara sisanya memerlukan perbaikan atau peningkatan kualitas. Padahal, dengan bertambahnya jumlah kendaraan setiap tahunnya, kondisi jalan yang kurang optimal ini memperburuk kemacetan lalu lintas dan menurunkan efisiensi transportasi, khususnya di pusat-pusat kota dan kawasan industri. Keterbatasan infrastruktur jalan ini juga menghambat konektivitas antara wilayah perdesaan dan perkotaan,

yang pada akhirnya berdampak pada distribusi barang dan mobilitas Masyarakat (BPS Banjar, 2023).

Dalam mengatasi permasalahan tersebut, diperlukan suatu pengaturan yang komprehensif dan adaptif dalam bentuk Peraturan Daerah. Regulasi ini tidak hanya berfungsi sebagai landasan hukum, tetapi juga sebagai panduan praktis untuk meningkatkan keselamatan, ketertiban, dan efisiensi transportasi di berbagai moda, baik darat, sungai, maupun udara. Dengan regulasi yang baru, diharapkan penyelenggaraan transportasi akan lebih terintegrasi, responsif terhadap kebutuhan masyarakat, serta berorientasi pada pembangunan berkelanjutan yang selaras dengan karakteristik geografis dan sosial Kabupaten Banjar.

Keselamatan lalu lintas menjadi isu yang krusial di Kabupaten Banjar. Tingginya angka kecelakaan lalu lintas menjadi bukti bahwa aspek keselamatan belum mendapatkan perhatian yang cukup. Berdasarkan laporan Dinas Perhubungan Kabupaten Banjar, kecelakaan lalu lintas sering kali disebabkan oleh kurangnya fasilitas keselamatan di jalan seperti rambu-rambu, penerangan jalan yang tidak memadai, dan kondisi jalan yang rusak. Bahkan, data dari WHO pada tahun 2019 menempatkan Indonesia di peringkat kedelapan di Asia Tenggara dalam hal angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas. Di Kabupaten Banjar, situasi ini diperburuk oleh disiplin berlalu lintas yang rendah, sehingga semakin mendesak perlunya regulasi yang lebih ketat dan sistem keselamatan yang lebih baik (Dishub Banjar, 2020).

Kendala dalam penyediaan transportasi publik dan integrasi moda transportasi di Kabupaten Banjar menjadi masalah tersendiri. Masyarakat masih lebih banyak bergantung pada kendaraan pribadi karena minimnya transportasi umum yang memadai. Pemerintah Kabupaten Banjar telah berupaya mengatasi masalah ini dengan menyusun masterplan transportasi lokal (TATRALOK) yang bertujuan untuk meningkatkan integrasi moda transportasi darat, sungai, dan udara. Namun, implementasi dari rencana ini masih menghadapi berbagai tantangan. Keberadaan transportasi umum yang terintegrasi sangat penting untuk mengurangi kemacetan, mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, dan meningkatkan kualitas lingkungan (Pemkab Banjar, 2023).

Kabupaten Banjar memiliki potensi besar dalam pengembangan transportasi sungai dan laut, namun pemanfaatannya masih rendah. Berdasarkan data dari BPS, jumlah penumpang yang menggunakan angkutan laut melalui Pelabuhan Trisakti Banjarmasin mengalami penurunan sebesar 16,67 persen pada Agustus 2023 dibandingkan bulan sebelumnya. Rendahnya penggunaan moda transportasi air ini mengindikasikan bahwa potensi sungai dan danau di Kabupaten Banjar belum dimanfaatkan secara optimal. Dengan karakteristik geografis yang mendukung, seharusnya transportasi air dapat menjadi solusi alternatif untuk mengatasi kemacetan di darat, serta mendukung kegiatan ekonomi masyarakat yang tinggal di sekitar aliran Sungai (BPS, 2023).

Berangkat dari permasalahan di atas, regulasi yang ada saat ini belum sepenuhnya menjawab kebutuhan pengaturan terkait penyelenggaraan perhubungan di Kabupaten Banjar. Oleh karena itu, perlu dibentuk suatu Peraturan Daerah yang mengatur secara komprehensif penyelenggaraan transportasi di Kabupaten Banjar. Peraturan ini akan mencakup aspek perencanaan, pembangunan, pengoperasian, serta pengawasan seluruh moda transportasi, baik transportasi darat, sungai, maupun udara, dengan tujuan:

Peraturan ini diharapkan dapat mewujudkan transportasi yang lebih aman, tertib, dan lancar di Kabupaten Banjar dengan menciptakan sistem transportasi yang efisien dan terkendali. Dengan meningkatkan infrastruktur keselamatan jalan, seperti pemasangan rambu lalu lintas yang memadai dan memperbaiki penerangan jalan, peraturan ini bertujuan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas. Penggunaan fasilitas transportasi yang teratur juga akan memperlancar arus lalu lintas, terutama di kawasan padat penduduk.

Selain itu, regulasi ini berfokus pada peningkatan aksesibilitas dan mobilitas masyarakat, terutama di wilayah perdesaan yang memiliki keterbatasan akses transportasi. Dengan adanya integrasi moda transportasi darat, sungai, dan udara, diharapkan mobilitas masyarakat menjadi lebih mudah, sehingga mereka dapat lebih cepat mengakses pusat-pusat ekonomi, layanan publik, serta fasilitas pendidikan dan kesehatan. Peningkatan mobilitas ini juga akan berdampak positif terhadap pengembangan ekonomi lokal.

Dalam konteks pembangunan yang berkelanjutan, peraturan ini mendukung pengembangan infrastruktur transportasi yang ramah lingkungan, khususnya melalui pemanfaatan transportasi berbasis sungai dan danau yang menjadi karakteristik geografis Kabupaten Banjar. Transportasi berbasis air ini diharapkan menjadi alternatif yang lebih efisien dan hemat energi dibandingkan transportasi darat, sambil tetap mempertimbangkan keberlanjutan lingkungan.

Secara keseluruhan, sistem transportasi yang lebih baik akan mendukung pertumbuhan ekonomi daerah. Dengan peningkatan akses ke pusat-pusat ekonomi, perdagangan, dan pariwisata, Kabupaten Banjar akan menjadi lebih kompetitif dan menarik bagi investasi. Hal ini akan membuka lebih banyak peluang kerja dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat, sekaligus mendukung pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan di daerah tersebut.

Pembentukan Peraturan Daerah ini didasarkan pada sejumlah peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, antara lain:

1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan: UU ini menjadi landasan hukum utama dalam pengaturan transportasi darat di seluruh wilayah Indonesia, termasuk Kabupaten Banjar.
2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah: UU ini memberikan wewenang kepada pemerintah daerah untuk mengatur dan menyelenggarakan sistem transportasi di wilayah masing-masing.
3. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan: PP ini mengatur penyusunan rencana induk transportasi dan manajemen lalu lintas di tingkat daerah.
4. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran: UU ini menjadi dasar pengaturan transportasi air, termasuk pelabuhan, sungai, dan penyeberangan.
5. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang Mengatur aspek-aspek transportasi udara yang relevan dengan pengelolaan bandara dan fasilitas udara di Kabupaten Banjar.

Atas dasar pemikiran tersebut di atas maka Pemerintah kabupaten Banjar melalui Dinas Perhubungan menginisiasi pembentukan Rancangan Peraturan

Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan. Selanjutnya untuk mewujudkan sebuah Peraturan Daerah yang ideal maka dilakukanlah kegiatan Penyusunan Naskah Akademik. Untuk itulah maka Penyusunan Naskah Akademis Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan ini dilakukan.

1.2 Identifikasi Masalah

Kabupaten Banjar merupakan salah satu kabupaten di Provinsi Kalimantan Selatan yang memiliki luas wilayah sekitar 4.668 km² dengan ibu kota di Martapura. Wilayah ini berbatasan dengan Kabupaten Tanah Laut di sebelah selatan, Kabupaten Tapin di sebelah timur, serta Kota Banjarmasin dan Kabupaten Barito Kuala di sebelah barat. Kabupaten Banjar dikenal dengan potensi alamnya yang meliputi sektor pertanian, perkebunan, perikanan, dan pertambangan, serta potensi pariwisata dengan obyek wisata alam dan sejarah yang terkenal, seperti Danau Seran dan Pasar Intan Martapura.

Dengan kondisi tersebut, Sektor perhubungan memiliki peran yang sangat penting dan strategis dalam pembangunan Kabupaten Banjar. Sebagai salah satu kabupaten dengan posisi geografis yang menghubungkan berbagai wilayah di Kalimantan Selatan, perhubungan yang baik diperlukan untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, mobilitas masyarakat, dan distribusi barang serta jasa. Peran strategis perhubungan kabupaten banjar seperti :

1. Peningkatan Aksesibilitas dan Konektivitas Antarwilayah: Kabupaten Banjar berperan sebagai jalur penghubung antara Kota Banjarmasin dan kota-kota lain di Kalimantan Selatan, serta sebagai gerbang utama bagi akses ke wilayah Kalimantan Tengah. Oleh karena itu, infrastruktur transportasi yang baik menjadi kunci dalam meningkatkan konektivitas antarwilayah, yang pada akhirnya akan mendukung pertumbuhan ekonomi dan kelancaran arus perdagangan.
2. Mendorong Pertumbuhan Ekonomi: Transportasi yang efisien adalah tulang punggung kegiatan ekonomi. Dengan posisi Kabupaten Banjar sebagai pusat penghubung, sektor perhubungan menjadi pilar utama dalam mendukung distribusi barang dari sektor pertanian, perkebunan, dan industri ke berbagai

daerah. Jalur transportasi darat, sungai, dan udara yang memadai akan memperlancar rantai pasokan, meningkatkan daya saing produk lokal, serta membuka akses yang lebih luas ke pasar regional dan nasional.

3. Meningkatkan Mobilitas Masyarakat: Transportasi yang terintegrasi dan efisien penting untuk meningkatkan mobilitas masyarakat, terutama yang tinggal di daerah perdesaan. Dengan sistem transportasi yang baik, akses masyarakat terhadap layanan publik seperti pendidikan, kesehatan, dan pasar menjadi lebih mudah. Peningkatan mobilitas ini juga akan berdampak positif pada peningkatan taraf hidup dan kesejahteraan masyarakat di Kabupaten Banjar.
4. Pengurangan Kemacetan dan Masalah Lingkungan: Pertumbuhan populasi dan kendaraan di Kabupaten Banjar menyebabkan kemacetan lalu lintas di pusat-pusat kota. Sistem transportasi publik yang tidak memadai membuat masyarakat bergantung pada kendaraan pribadi. Perbaikan sistem perhubungan, termasuk transportasi publik yang lebih efisien, akan mengurangi kemacetan, menurunkan emisi gas buang, dan mendukung upaya pelestarian lingkungan di wilayah ini.
5. Potensi Pengembangan Transportasi Sungai: Kabupaten Banjar memiliki potensi besar dalam pengembangan transportasi berbasis air, terutama sungai dan danau, mengingat kondisi geografis yang mendukung. Namun, pemanfaatan transportasi air masih minim. Pengembangan sektor ini sangat penting untuk meningkatkan efisiensi transportasi, mengurangi beban di jalan raya, serta mendukung pertumbuhan sektor pariwisata dan ekonomi daerah.
6. Dukungan terhadap Pariwisata: Kabupaten Banjar memiliki berbagai destinasi wisata, seperti Danau Seran dan Pasar Intan Martapura, yang menjadi daya tarik wisatawan domestik dan internasional. Sektor perhubungan yang baik, termasuk transportasi darat dan udara, akan mendukung perkembangan sektor pariwisata dengan meningkatkan aksesibilitas ke lokasi-lokasi wisata tersebut, yang pada gilirannya akan mendorong pertumbuhan ekonomi lokal melalui peningkatan jumlah kunjungan wisatawan.

Seperti daerah-daerah lainnya di Kalimantan Selatan pada khususnya dan Kalimantan pada umumnya. kabupaten banjar juga memiliki persoalan penyelenggaraan perhubungan. Terdapat beberapa permasalahan perhubungan khususnya di bidang lalu lintas dan angkutan yang dihadapi oleh berbagai Daerah termasuk kabupaten banjar, di antaranya :

a. menyangkut kebijakan daerah di bidang perhubungan;
b. masalah bidang manajemen lalu lintas dan angkutan;
c. masalah keselamatan dan budaya berlalu lintas masyarakat;
d. sarana dan prasarana lalu lintas terutama pemanfaatan kemajuan teknologi informasi;
e. masalah pengujian kendaraan bermotor serta masalah-masalah yang lain yang timbul dari kegiatan lalu lintas. Dan
f. masalah transportasi Sungai, danau, penyebrangan dan Pelabuhan

Di samping itu, persoalan lalu lintas yang muncul akibat dampak dari suatu kegiatan Pembangunan dan/atau usaha. dari pelaksanaan pembangunan suatu kegiatan dan/atau usaha. Pelaksanaan pembangunan suatu kegiatan dan/atau usaha ini dapat menimbulkan dampak gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan. Secara umum terjadinya kemacetan lalu lintas tersebut disebabkan oleh hal-hal antara lain:

1. volume arus lalu lintas tidak sebanding dengan kapasitas rencana jalan karena penataan *land use* yang tidak tepat;
2. pertumbuhan jumlah kendaraan yang tidak diimbangi dengan perkembangan jaringan jalan sehingga timbul kepadatan lalu lintas yang berlebihan;
3. kapasitas rencana jalan memang sudah tidak sesuai dengan perkembangan lalu lintas saat ini, sehingga perlu dilakukan perencanaan ulang kembali;
4. perilaku dari sebagian pengguna jalan (terutama sopir angkutan umum) yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas terutama pada persimpangan tak berlampu yang akhirnya menyebabkan kemacetan lalu lintas;
5. kegiatan parkir kendaraan di tepi jalan (*on street*) yang menyebabkan menurunnya kapasitas rencana jalan dan menghambat arus lalu lintas;

6. adanya kegiatan pembuatan galian di jalan sehingga kapasitas jalan menurun drastis;
7. drainase jalan yang kurang memadai sehingga pada saat tertentu (terutama pada musim penghujan) timbul genangan air di badan jalan yang mengakibatkan hambatan pada arus lalu lintas;
8. banyaknya kendaraan yang melebihi ketentuan JBB yang melintasi jalan tidak sesuai dengan kelasnya; dan
9. adanya gangguan khusus pada ruas jalan, misalnya karena adanya pawai, unjuk rasa, kecelakaan lalu lintas, sehingga menghambat arus lalu lintas.

Persoalan lalu lintas pada angkutan sungai, danau, dan penyeberangan memiliki berbagai aspek yang memengaruhi efisiensi serta keselamatan moda transportasi ini, terutama di daerah seperti Kabupaten Banjar yang memiliki banyak jalur air. Berikut permasalahannya:

1. Infrastruktur Pelabuhan dan Dermaga yang Tidak Memadai;
2. Keselamatan dan Kelaikan Kapal;
3. Manajemen Lalu Lintas di Jalur Air yang Buruk;
4. Kurangnya Fasilitas Navigasi;
5. Pengaruh Perubahan Cuaca dan Kondisi Alam;
6. Minimnya Pengembangan Transportasi Air Sebagai Alternatif; dan
7. Biaya Operasional yang Tinggi.

Guna terwujudnya keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan di Daerah dilakukan kebijakan pembangunan sektor perhubungan. Pembangunan sektor perhubungan bertujuan memperlancar arus orang/barang dan jasa baik lokal, regional maupun nasional, yang perlu dilakukan peningkatan ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan manajemen dan rekayasa lalu lintas. Pembangunan sektor perhubungan dilakukan berdasarkan kewenangan yang dimiliki Daerah dan peraturan perundang-undangan, serta sesuai dengan kebutuhan masyarakat.

Salah satu urusan pemerintahan konkuren yang bersifat wajib adalah urusan perhubungan. Urusan Perhubungan tersebut meliputi beberapa sub urusan yaitu:

1. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ);

2. Pelayaran;
3. Penerbangan; dan
4. Perkeretaapian.

Daerah Otonom adalah kesatuan masyarakat hukum yang mempunyai batas-batas wilayah yang berwenang mengatur dan mengurus Urusan Pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat menurut prakarsa sendiri berdasarkan aspirasi masyarakat dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia. Sebagai daerah Otonom, maka Pemerintah Daerah Kabupaten Banjar berwenang mengatur penyelenggaraan urusan Perhubungan yang menjadi kewenangannya dalam sebuah Peraturan Daerah.

Untuk memberikan gambaran perbandingan kewenangan pemerintahan daerah Kabupaten/Kota atas urusan pemerintahan bidang Perhubungan menurut Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 serta Peraturan Pemerintah No 38 Tahun 2007 dan menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 berikut disajikan tabel perbandingan kewenangan pemerintahan daerah Kabupaten/Kota atas urusan pemerintahan bidang Perhubungan.

Tabel 1.1. Perbandingan Kewenangan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota atas Urusan Pemerintahan Bidang Perhubungan Menurut Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 Serta Peraturan Pemerintah No 38 Tahun 2007

NO	SUB URUSAN	KEWENANGAN DAERAH KABUPATEN/KOTA MENURUT	
		UU No 32 Tahun 2004 & PP No 38 Tahun 2007	UU No 23 Tahun 2014
1	2	3	4
1.	Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ).	1. Penyusunan dan penetapan rencana umum jaringan transportasi jalan. 2. Pemberian izin penyelenggaraan dan pembangunan fasilitas parkir untuk umum. 3. Pengawasan dan pengendalian operasional terhadap penggunaan jalan selain untuk kepentingan lalu lintas di jalan 4. Pengawasan penyelenggaraan pendidikan dan latihan mengemudi. 5. Penetapan lokasi terminal penumpang Tipe C 6. Pengesahaan rancang bangun terminal penumpang Tipe C . 7. Pembangunan pengoperasian terminal penumpang Tipe A, Tipe B, dan Tipe C. 8. Pembangunan terminal angkutan barang. 9. Pengoperasian terminal angkutan barang. 10. Penyusunan jaringan trayek dan penetapan	1. Penetapan rencana induk jaringan LLAJ Kabupaten/Kota. 2. Penyediaan perlengkapan jalan di jalan kabupaten/kota 3. Pengelolaan terminal penumpang tipe C. 4. Penerbitan izin penyelenggaraan dan pembangunan fasilitas parkir. 5. Pengujian berkala kendaraan bermotor. 6. Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan kabupaten/kota. 7. Persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas untuk jalan kabupaten/kota. 8. Audit dan inspeksi keselamatan LLAJ di jalan kabupaten/kota 9. Penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam Daerah kabupaten/kota.

NO	SUB URUSAN	KEWENANGAN DAERAH KABUPATEN/KOTA MENURUT	
		UU No 32 Tahun 2004 & PP No 38 Tahun 2007	UU No 23 Tahun 2014
1	2	3	4
		kebutuhan kendaraan untuk kebutuhan angkutan yang wilayah pelayanannya dalam satu daerah. 11. Penyusunan dan penetapan kelas jalan pada jaringan jalan kab/kota. 12. Pemberian izin trayek angkutan perdesaan/angkutan kab/kota. 13. Penyusunan dan penetapan jaringan lintas angkutan barang pada jaringan jalan kab/kota. 14. Penetapan wilayah operasi dan kebutuhan kendaraan untuk angkutan taksi yang wilayah pelayanannya dalam satu kab/kota 15. Pemberian izin operasi angkutan taksi yang melayani wilayah kab/kota 16. Pemberian rekomendasi operasi angkutan sewa 17. Pemberian izin usaha angkutan pariwisata 18. Pemberian izin usaha angkutan barang 19. Penetapan tarif penumpang kelas ekonomi angkutan dalam kab/kota 20. Penentuan lokasi, pengadaan, pemasangan,	10. Penetapan kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan perkotaan dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota. 11. Penetapan rencana umum jaringan trayek perkotaan dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota. 12. Penetapan rencana umum jaringan trayek pedesaan yang menghubungkan 1 (satu) Daerah kabupaten. 13. Penetapan wilayah operasi angkutan orang dengan menggunakan taksi dalam kawasan perkotaan yang wilayah operasinya berada dalam Daerah kabupaten/kota. 14. Penerbitan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek perdesaan dan perkotaan dalam 1 (satu) Daerah kabupaten/kota. 15. Penerbitan izin penyelenggaraan taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam Daerah kabupaten/kota.

NO	SUB URUSAN	KEWENANGAN DAERAH KABUPATEN/KOTA MENURUT	
		UU No 32 Tahun 2004 & PP No 38 Tahun 2007	UU No 23 Tahun 2014
1	2	3	4
		pemeliharaan dan penghapusan rambu lalu lintas, marka jalan dan alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali & pengamanan pemakai jalan serta fasilitas pendukung di jalan kab/kota 21. Penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan kab/kota 22. Penyelenggaraan andalalin di jalan kab/kota 23. Penyelenggaraan pencegahan & penanggulangan kecelakaan lalu lintas di jalan kab/kota 24. Penelitian dan pelaporan kecelakaan Lalin di jalan yang mengakibatkan korban meninggal dunia dan/atau yang menjadi isu kab/kota 25. Pelaksanaan pengujian berkala kendaraan bermotor 26. Pemeriksaan kendaraan di jalan sesuai kewenangannya 27. Perizinan penggunaan jalan selain untuk kepentingan lalu lintas di jalan kab/kota	16. Penetapan tarif kelas ekonomi untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam Daerah kabupaten serta angkutan perkotaan dan perdesaan yang wilayah pelayanannya dalam Daerah 17. kabupaten/kota.

NO	SUB URUSAN	KEWENANGAN DAERAH KABUPATEN/KOTA MENURUT	
		UU No 32 Tahun 2004 & PP No 38 Tahun 2007	UU No 23 Tahun 2014
1	2	3	4
		28. Pelaksanaan penyidikan pelanggaran: Perda kab/kota bidang LLAJ; Pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan; Pelanggaran ketentuan pengujian berkala; dan Perizinan angkutan umum 29. Pengumpulan, pengolahan data, dan analisis kecelakaan lalu lintas di wilayah kab/kota 30. Pelaksanaan pengujian berkala kendaraan bermotor 31. Pemberian izin usaha bengkel umum kendaraan bermotor 32. Pemberian izin trayek angkutan kab/kota yang wilayah pelayanannya dalam satu wilayah kab/kota 33. Penentuan lokasi fasilitas parkir untuk umum di jalan kab/kota 34. Penentuan lokasi fasilitas parkir untuk umum di jalan kab/kota 35. Pengoperasian fasilitas parkir untuk umum di jalan kab/kota	

NO	SUB URUSAN	KEWENANGAN DAERAH KABUPATEN/KOTA MENURUT	
		UU No 32 Tahun 2004 & PP No 38 Tahun 2007	UU No 23 Tahun 2014
1	2	3	4
		36. Pemberian izin usaha mendirikan pendidikan dan latihan mengemudi.	
2	Bidang Lalu Lintas Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan (LLASDP) Istilah yang digunakan dalam PP No 38 Tahun 2007. ATAU Pelayaran (Istilah yang digunakan dalam UU No 23 Tahun	1. Penyusunan dan penetapan rencana umum jaringan sungai dan danau dalam kab/kota 2. Penyusunan dan penetapan rencana umum lintas penyeberangan dalam kab/kota yang terletak pada jaringan jalan kab/kota 3. Penetapan lintas penyeberangan dalam kab/kota yang terletak pada jaringan jalan kab/kota 4. Pengadaan kapal SDP 5. Rekomendasi lokasi pelabuhan penyeberangan 6. Penetapan rencana induk perkeretaapian kab/kota 7. Pembinaan yang dilakukan oleh pemerintah kab/kota meliputi : Penetapan sasaran dan arah kebijakan pengembangan sistem perkeretaapian kab/kota yang jaringannya berada di wilayah kab/kota; Pemberian arahan, bimbingan, pelatihan dan bantuan teknis kepada pengguna dan penyedia jasa; dan Pengawasan terhadap	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

NO	SUB URUSAN	KEWENANGAN DAERAH KABUPATEN/KOTA MENURUT	
		UU No 32 Tahun 2004 & PP No 38 Tahun 2007	UU No 23 Tahun 2014
1	2	3	4
		pelaksanaan perkeretaapian kab/kota. 8. Penetapan izin penyelenggaraan perkeretaapian khusus yang jaringan jalurnya dalam kab/kota 9. Penetapan jalur kereta api khusus yang jaringan dalam wilayah kab/kota	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

NO	SUB URUSAN	KEWENANGAN DAERAH KABUPATEN/KOTA MENURUT	
		UU No 32 Tahun 2004 & PP No 38 Tahun 2007	UU No 23 Tahun 2014
1	2	3	4
			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. 14. Penerbitan izin usaha badan usaha pelabuhan di pelabuhan pengumpul lokal. 15. Penerbitan izin pengembangan pelabuhan untuk pelabuhan pengumpan lokal. 16. Penerbitan izin pengoperasian pelabuhan selama 24 jam untuk pelabuhan pengumpan lokal. 17. Penerbitan izin pekerjaan pengerukan di wilayah perairan pelabuhan pengumpan lokal. 18. Penerbitan izin reklamasi di wilayah perairan pelabuhan pengumpan lokal. 19. Penerbitan izin pengelolaan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) di dalam

NO	SUB URUSAN	KEWENANGAN DAERAH KABUPATEN/KOTA MENURUT	
		UU No 32 Tahun 2004 & PP No 38 Tahun 2007	UU No 23 Tahun 2014
1	2	3	4
			DLKR/DLKP pelabuhan pengumpan lokal.
3.	Penerbangan	1. Pemberian rekomendasi penetapan lokasi bandar udara umum; 2. Pemantauan terhadap pelaksanaan keputusan penetapan lokasi bandar udara umum dan melaporkan ke pemerintah, pada bandar udara yang belum terdapat kantor adm bandara; 3. Penetapan/izin pembangunan bandar udara umum yang melayani pesawat udara < 30 tempat duduk)	Penerbitan izin mendirikan bangunan tempat pendaratan dan lepas landas helikopter.
4.	Perkeretaapian	1. Penutupan perlintasan untuk keselamatan perjalanan kereta api dan pemakai jalan perlintasan sebidang yang tidak mempunyai izin dan tidak ada penanggung jawabnya, dilakukan oleh pemilik dan/atau Pemerintah Daerah 2. Penetapan jaringan pelayanan kereta api dalam satu kab/kota 3. Penetapan jaringan pelayanan kereta api perkotaan berada dalam kab/kota 4. Penetapan persetujuan angkutan	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.

NO	SUB URUSAN	KEWENANGAN DAERAH KABUPATEN/KOTA MENURUT	
		UU No 32 Tahun 2004 & PP No 38 Tahun 2007	UU No 23 Tahun 2014
1	2	3	4
		orang dengan menggunakan gerbong kereta api dalam kondisi tertentu yang pengoperasian di dalam wilayah kab/kota 5. Izin operasi kegiatan angkutan orang dan/atau barang dengan kereta api umum untuk pelayanan angkutan antar kab/kota dan perkotaan yang lintas pelayanannya dalam satu kab/kota 6. Penetapan tarif penumpang kereta api dalam hal pelayanan angkutan yang merupakan kebutuhan pokok masyarakat dan pelayanan angkutan yang disediakan untuk pengembangan wilayah, untuk pelayanan angkutan antar kab/kota dan perkotaan yang lintas pelayanannya dalam satu kab/kota.	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 perkerataapian kabupaten/kota. 5. Penerbitan izin pengadaan atau pembangunan perkeretapian khusus, izin operasi, dan penetapan jalur kereta api khusus yang jaringannya dalam Daerah kabupaten/kota.

Sumber: Diolah dari Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah dan Peraturan Pemerintah No 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi, dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota, serta Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

1.3 Maksud, Tujuan dan Target

1.1.1 Maksud

Kegiatan ini dimaksudkan untuk menyiapkan Naskah Akademik untuk memberikan arah, tinjauan akademis dan kerangka normatif sebagai bahan untuk penyusunan Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

1.1.2 Tujuan

Tujuan yang diharapkan dari kegiatan Penyusunan Naskah Akademis Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan adalah sebagai berikut:

A. untuk mengetahui kelayakan secara akademik atas Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan;
B. untuk mengetahui pokok-pokok pengaturan yang perlu dirumuskan dalam Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan yang dapat diterima masyarakat serta dapat diberlakukan secara efektif dan efisien.

1.1.3 Target

Target dari kegiatan ini adalah tersusunnya Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

1.4 Kegunaan

Kegunaan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Banjar tentang Penyelenggaraan Perhubungan sebagai dokumen resmi yang menyatu dengan konsep Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Banjar tentang Penyelenggaraan Perhubungan yang akan dibahas bersama dengan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten Banjar berdasarkan prioritas Program Pembentukan Peraturan Daerah.

1.5 Metode Penulisan

Penyusunan Naskah Akademik pada dasarnya merupakan suatu kegiatan penelitian, sehingga kegiatan penelitian dimaksud dilakukan dengan menggunakan

metode penelitian tertentu yang berbasis pada metode penelitian hukum.

1.5.1 Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan dalam penyusunan Naskah Akademik ini adalah Metode pendekatan yuridis normatif. Metode pendekatan yuridis normatif dilakukan melalui studi pustaka yang menelaah (terutama) data sekunder yang berupa Peraturan Perundang-undangan, dokumen hukum lainnya, hasil penelitian, hasil pengkajian, atau referensi lainnya. Metode yuridis normatif ini juga dilengkapi dengan wawancara, diskusi (*focus group discussion*), dan rapat dengar pendapat dengan langkah-langkah strategis yang dilakukan meliputi:

a. Menganalisis berbagai peraturan perundang-undangan (tinjauan legislasi) yang berkaitan dengan Penyelenggaraan Perhubungan.
b. Melakukan tinjauan akademis melalui diskusi dan melaksanakan pertemuan-pertemuan untuk mendapatkan masukan dari masyarakat dan pejabat terkait.
c. Merumuskan dan mengkaji persoalan krusial dalam penyusunan Raperda sehingga memperoleh kesepahaman diantara *stakeholder* yang kepentingannya terkait dengan substansi pengaturan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Banjar tentang Penyelenggaraan Perhubungan.
d. Melakukan sosialisasi dalam rangka untuk memberikan pemahaman kepada masyarakat tentang pentingnya pengaturan mengenai Penyelenggaraan Perhubungan.
e. Menganalisa informasi dan aspirasi yang berkembang dari berbagai instansi/ lembaga terkait dan tokoh-tokoh masyarakat (tinjauan teknis), dan seluruh pihak yang berkepentingan dengan Penyelenggaraan Perhubungan.
f. Merumuskan dan menyusun dalam bentuk deskriptif analisis serta menuangkannya dalam Naskah Akademis Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Banjar tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

1.5.2 Jenis dan Sumber Data

Sebagaimana dikemukakan bahwa pendekatan penelitian ini adalah yuridis normatif maka data utama yang digunakan adalah data sekunder. Data sekunder

yaitu data digunakan untuk mendukung dan melengkapi data primer yang berhubungan dengan masalah penelitian. Menurut Soerjono Soekanto (1986) data sekunder digunakan dalam penelitian meliputi tiga bahan hukum yaitu :

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer ialah bahan hukum yang menjadi dasar pedoman penelitian. Adapun yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1) Pasal 18 ayat (6) 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 Pembentukan Daerah Tingkat II di Kalimantan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1953 Nomor 9, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 352) sebagai Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1959 Nomor 72, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1820);
3) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4537), sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
4) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722), sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);

5) Undang-Undang Nomor 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 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
6) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849), sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
7) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956), sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
8) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025), sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang

(Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);

9) 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);
10) 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) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 143, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6801);
11) 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 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 58);
12) Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5221), sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
13) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2012 Tentang Sumber Daya Manusia Di Bidang Transportasi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 104);

14) Peraturan Pemerintah Nomor 55 tahun 2012 Tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120);
15) Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 193;
16) Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 31, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6633);
17) 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);
18) Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6643);
19) Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6644);
20) Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6645);
21) Peraturan Pemerintah Nomor Nomor 35 Tahun 2023 tentang Ketentuan Umum Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 85, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6881);

22) Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 2);
23) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas (Berita Negara Tahun 2014 Nomor 514);
24) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 1244), sebagaimana terakhir diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 67 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan (Berita Negara Republik Indonesia 2018 Nomor 908);
25) Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 2036) 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 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 157);
26) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 225);
27) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas (Berita Negara Tahun 2015 Nomor 834);
28) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 16 Tahun 2016 tentang Penerapan Rute Aman Sekolah (Berita Negara Tahun 2016 Nomor 179);
29) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 528);

30) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 19 Tahun 2021 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor (Berita Negara Tahun 2021 Nomor 531);
31) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan (Berita Negara Tahun 2021 Nomor 647);
32) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 61 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau (Berita Negara Tahun 2021 Nomor 780);
33) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 47 Tahun 2023 tentang Alat Penerangan Jalan (Berita Negara Tahun 2023 Nomor 812);
34) Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 1 Tahun 2024 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (Lembaran Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2024 Nomor 1, Nomor Register Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Selatan: (1-4/2024));
35) Peraturan Daerah Kabupaten Banjar Nomor 8 Tahun 2016 tentang pembentukan, susunan organisasi, dan tata kerja perangkat daerah di lingkungan Pemerintah Kabupaten Banjar (Lembaran Daerah Kabupaten Banjar Tahun 2016 Nomor 13, Nomor Register Peraturan Daerah Kabupaten Banjar, Kalimantan Selatan: (198 /2016)); dan
36) Peraturan Daerah Kabupaten Banjar Nomor 6 Tahun 2023 tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah (Lembaran Daerah Kabupaten Banjar Tahun 20223 Nomor 6, Nomor Register Peraturan Daerah Kabupaten Banjar, Kalimantan Selatan: (6-104/2023)).

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer. Adapun yang digunakan dalam penelitian ini adalah jurnal, literatur, buku, internet, laporan penelitian dan sebagainya berkaitan Penyelenggaraan Perhubungan.

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier yakni bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder (Soerjono Soekanto,1986:52). Bahan hukum tersier seperti Kamus Besar Bahasa Indonesia, Kamus Hukum, dan Ensiklopedi.

Di samping itu guna melengkapi informasi dan memperkuat kesimpulan dalam kajian ini digunakan pula data primer. Data Primer yaitu data yang diperoleh langsung dari sumber pertama. Data primer dalam penelitian ini diperoleh dari Pejabat yang terkait dengan Penyelenggaraan Perhubungan.

1.5.3 Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, teknik pengumpulan data dilakukan melalui 4 (empat) cara sebagai berikut:

a. Studi kepustakaan,

   Studi kepustakaan yaitu suatu bentuk pengumpulan data dengan cara membaca buku literatur, hasil penelitian terdahulu dan membaca dokumen, peraturan perundang-undangan, Peraturan Daerah Kota Surakarta yang berhubungan dengan obyek penelitian

b. Wawancara

   Wawancara merupakan proses tanya-jawab dalam penelitian yang berlangsung secara lisan antara dua orang atau lebih bertatap muka mendengarkan secara langsung informasi- informasi atau keterangan-keterangan (Cholid Narbuko dan Abu Achmadi, 2004: 83).

c. *Focus Group Disscussion* (FGD)

   FGD diselenggarakan untuk merumuskan dan menyelesaikan persoalan-persoalan krusial dalam penyusunan peraturan perundang-undangan sehingga memperoleh kesepahaman diantara stakeholder yang ada.

d. *Public Hearing* (Konsultasi Publik)

   Public Hearing dilakukan untuk menyerap sebanyak- banyaknya masukan dari masyarakat dengan mendengarkan pendapat mereka.

1.5.4 Teknik Analisis Data

Analisis data merupakan proses mengumpulkan dan mengolah data kedalam pola, kategori, dan satuan uraian dasar, sehingga dengan analisis data akan menguraikan dan memecahkan masalah yang diteliti berdasarkan data yang diperoleh. Dalam penelitian ini digunakan teknik analisis kualitatif.

Model analisis kualitatif digunakan model analisis interaktif, yaitu model analisis yang memerlukan tiga komponen berupa reduksi data, sajian data, serta penarikan kesimpulan/verifikasi dengan menggunakan proses siklus (H.B. Sutopo, 1998:48). Dalam menggunakan analisis kualitatif, maka interpretasi terhadap apa yang ditentukan dan merumuskan kesimpulan akhir digunakan logika atau penalaran sistematik. Ada 3 (tiga) komponen pokok dalam tahapan analisa data, yaitu:

a. Data *Reduction* merupakan proses seleksi, pemfokusan, penyederhanaan dan abstraksi data kasar yang ada dalam *field note.* Reduksi data dilakukan selama penelitian berlangsung, hasilnya data dapat disederhanakan dan ditransformasikan melalui seleksi, ringkasan serta penggolongan dalam suatu pola.
b. Data Display adalah paduan organisasi informasi yang memungkinkan kesimpulan riset yang dilakukan, sehingga peneliti akan mudah memahami apa yang terjadi dan harus dilakukan.
c. *Conclution Drawing* adalah berawal dari pengumpulan data peneliti harus mengerti apa arti dari hal-hal yang ditelitinya, dengan cara pencatatan peraturan, pola-pola, pernyataan konfigurasi yang mapan dan arahan sebab akibat, sehingga memudahkan dalam pengambilan kesimpulan.

Tiga komponen analisis data di atas membentuk interaksi dengan proses pengumpulan yang berbentuk siklus (*diagram flow*) (HB Sutopo, 1998: 37)

BAB II
KAJIAN TEORETIS DAN PRAKTIS EMPIRIS

2.1 Kajian Teoretis

2.1.1 Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan

2.1.1.1 Tinjauan tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

2.1.1.1.1 Pengertian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Untuk menciptakan sistem lalu lintas dan angkutan jalan yang efektif di Kabupaten Banjar, diperlukan pemahaman yang mendalam tentang prinsip-prinsip perencanaan, pengawasan, dan evaluasi transportasi berbasis pada ketentuan UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam konteks Kabupaten Banjar, prinsip ini akan diterapkan dengan mempertimbangkan kondisi lokal yang mencakup tata ruang wilayah, pola lalu lintas, dan kebutuhan mobilitas masyarakat

Lalu lintas (*traffic*) adalah kegiatan lalu-lalang atau gerak kendaraan, orang, atau hewan di jalanan. Masalah yang dihadapi dalam perlalu-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 dirancukan 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 khusunya 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, di mana 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 diruang 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, memperkukuh 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, Paduan Berlalu Lintas. 2011: 65).

2.1.1.1.2 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 di peruntukan 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 angkut 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:

l) Daerah lingkungan kerja terminal, merupakan daerah yang diperuntukkan untuk fasilitas utama dan fasilitas penunjang terminal;

2) 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 perundang- undangan 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 provinsi dan/atau angkutan lintas batas Negara, angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan. Terminal Penumpang tipe B berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan kota dan/atau angkutan perdesaan. Terminal penumpang tipe C berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan perdesaan/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.

2.1.1.1.3 Pengaturan Penggunaan Jalan

A. Penetapan Kinerja Ruas Jalan

Terhadap setiap ruas jalan ditetapkan kinerja ruas jalan yang meliputi ketetapan fungsi, kelas jalan, kapasitas, muatan sumbu terberat yang diizinkan, dan batas kecepatan yang diperbolehkan.

Terhadap 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 :

1. penetapan dan/atau pengaturan batas garis sempadan bangunan dan garis sempadan pagar;
2. pengendalian pembukaan jalan masuk;
3. 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 di luar

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:

1. Daya angkut;
2. Daya dukung jalan;
3. Muatan sumbu terberat.

Kendaraan angkutan barang yang tidak memenuhi ketentuan, termasuk jenis pelanggaran jumlah berat yang diizinkan (JBI).

Terhadap 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:

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

Untuk melaksanakan pengawasan terhadap Dispensasi Jalan, Daerah menetapkan dan membangun Pos Pengawasan pada tempat-tempat yang telah

ditetapkan dan/atau berpindah- pindah 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 risiko 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 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 Bupati melalui Kepala Dinas Perhubungan.

2.1.1.1.4 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, sosial- budaya, 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 memeratakan 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:

1) Angkutan antar kota

   Angkutan antar kota adalah angkutan yang menghubungkan suatu kota dengan kota yang lainnya baik yang berada dalam satu wilayah administrasi provinsi, maupun yang berada di provinsi 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.

2) Angkutan perkotaan

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

3) 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.

2.1.1.1.5 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 hanya disebutkan satu jenis moda angkutan jalan, yakni mobil bus atau mobil penumpang. Di samping sebenarnya masih ada kendaraan umum lain yaitu kereta api.

2.1.2 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 Kabupaten Banjar.

2.1.3 Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas

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

1. perencanaan lalu lintas;
2. pengaturan lalu lintas;
3. pengawasan lalu lintas;
4. pengendalian lalu lintas.

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

1. manajemen kapasitas;
2. manajemen prioritas;
3. 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:

1. perencanaan, pembangunan, pengadaan, pemasangan dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan;
2. 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:

1. perencanaan, pembangunan dan pemeliharaan jalan;
2. 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:

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

6. membongkar, memotong, merusak/membuat tidak berfungsinya pagar pengaman jalan;
7. menggunakan bahu jalan dan trotoar yang tidak sesuai dengan fungsinya;
8. mengubah fungsi jalan;
9. membuat dan/atau memasang yang menyerupai rambu-rambu, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengaman pemakai jalan serta fasilitas pendukung;
10. 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 di lengkapi 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.

2.1.4 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:

1. alat uji rem;
2. alat uji emisi gas buang;
3. alat uji penerangan;
4. alat penimbangan berat kendaraan beserta muatannya;
5. alat uji sistem kemudi dan kedudukan roda depan;
6. alat uji standar kecepatan;
7. alat uji kebisingan;
8. alat uji lainnya yang dibutuhkan.

Peralatan pengujian mekanik yang dimiliki akan dilakukan kalibrasi secara berkala sehingga kehandalanya 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:

1. 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;
2. 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 tekhnis 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 rekomenasi 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 Bupati.

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 :

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

6. 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.

2.1.5 Tinjauan Perparkiran

Setiap moda transportasi pada dasarnya terdiri dari tiga elemen utama yaitu kendaraan, sarana lintasan, dan terminal. Sebagai contoh, dalam trasportasi 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 anatara 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 di mana 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:

1. Kapasitas parkir: kapasitas parkir (parkir)/kapasitas yang terpakai dalam satu-satuan waktu atau kapasitas parkir yang disediakan (parkir kolektif) oleh pihak pengelola.
2. Kapasitas normal: kapasitas parkir (teoritis) yang dapat digunakan sebagi 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.

3. Durasi parkir: lamanya suatu kendaraan parkir pada suatu lokasi.
4. Kawasan parkir: kawasan pada suatu areal yang memanfaatkan badan jalan sebagai fasilitas dan terdapat pengendalian parkir melalui pintu masuk.
5. Kebutuhan parkir: jumlah ruang parkir yang dibutuhkan yang besarnya dipengaruhi oleh berbagai faktor seperti tingkat pemilikan kendaraan pribadi, tingkat kesulitan menuju daerah yang bersangkutan, ketersediaan angkutan umum dan tarif parkir.
6. Lama parkir: jumlah rata-rata waktu parkir pada petak parkir yang tersedia dinyatakan dalam 30 menit, 1 jam atau 1 hari.
7. Puncak parkir: akumulasi parkir rata-rata tertinggi dengan satuan kendaraan.
8. Jalur sirkulasi: tempat yang digunakan untuk pergerakan kendaraan yang masuk dan keluar dari fasilitas parkir.
9. Jalur gang: merupakan jalur dari dua deretan ruang parkir yang berdekatan.
10. Retribusi parkir: pungutan yang dikenakan pada pemakaian kendaraan yang memarkir kendaraan diruang 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
   a. 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.
   b. Pusat perkantoran swasta dan pemerintah

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

d. Tempat rekreasi

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

e. Hotel dan tempat penginapan

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

f. Rumah sakit

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

2. Kegiatan parkir yang sementara

a. 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.

b. 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.

c) 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 :

1. Parkir menurut penempatannya (Direktorat Jendaral Perhubungan Darat, 1998).

a. 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 ini terdiri dari:

1) Parkir di daerah perumahan
2) Parkir di pusat kota, tidak dikontrol (uncontrolled)
3) Parkir di pusar kota, terkontrol (controlled)

b. 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. Terdapat dua jenis parkir di luar jalan yaitu:

(1) Pelataran parkir

Pelataran parkir di daerah pusat kota jogja sebenarnya merupakan suatu bentuk yang tidak ekonomis. Karena di pusat kota sangat jarang terdapat pelataran parkir yang dibangun oleh gedung-gedung yang berkepentingan, di mana masalah keuntungan ekonomi dari parkir merupakan suatu hal yang penting.

(2) Gedung parkir bertingkat

Saat ini bentuk yang banyak dipakai adalah gedung parkir bertingkat dengan lantai yang optimal hingga 5 lantai yang biasanya mampu menampung 500-700 mobil serta menetapkan tarif. Penerapan tarif oleh pengelola yang tujuannya adalah untuk mendapatkan keuntungan sehingga sering menerapkan tarif tidak seharusnya. Hal ini tentu saja merugikan masyarakat sebagai pengguna jasa parkir sehingga mampu mengurangi kenyamanan

dalam pengunaannya.

2. Parkir Menurut Statusnya
   a. Parkir Umum

      Parkir umum adalah perparkiran yang menggunakan tanah, jalan dan lapangan yang memiliki/dikuasai dan pengelolaannya diselenggarakan oleh pemerintahan daerah. Tempat parkir umum ini menggunakan sebagian badan jalan umum yang dikuasai/dimiliki pemerintah yang termasuk bagian dari tempat parkir umum ini adalah parkir ditepi jalan umum.

   b. Parkir Khusus

      Parkir khusus adalah perparkiran yang menggunakan tanah- tanah yang tidak dikuasai oleh pemerintah daerah yang pengelolanya diselenggarakan oleh pihak lain baik berupa badan usaha maupun perorangan. Tempat parkir khusus ini berupa kendaraan bermobil yang mendapatkan ijin dari pemerintah daerah. Yang termasuk jenis ini adalah gedung parkir, peralatan parkir, tempat parkir gratis dan garasi.

   c. Parkir Darurat/Insidentil

      Parkir darurat/insdentil adalah perparkiran ditempat-tempat umum baik yang menggunakan lahan tanah, jalan-jalan, lapangan-lapangan milik pemerintah Daerah maupun swasta karena insedentil.

   d. Taman Parkir

      Taman parkir adalah suatu areal bangunan perparkiran yang dilengkapi fasilitasi saran perparkiran yang pengelolanya diselenggarakan oleh pemerintah Daerah.

   e. Gedung Parkir

      Gedung parkir adalah bangunan yang dimanfaatkan untuk tempat parkir kendaraan yang penyelenggaraannya oleh pemerintah daerah atau pihak ketiga yang telah mendapatkan ijin dari pemerintah daerah.

3. Parkir Menurut Tujuannya
   a. Parkir milik dan yang mengoprasikan Pemerintah Daerah.

b. Parkir milik Pemerintah Daerah dan yang mengoprasikan adalah pihak swasta.
c. Parkir milik dan yang mengoprasikan swasta.

2.1.6 Analisis Dampak Lalu Lintas

Analisis dampak lalu lintas dapat dilihat beberapa pengertian, antara lain: Analisis dampak lalu lintas atau *Traffic Impact Analysis* (TIA) menurut Stoper dan Koepke (1998) dalam bukunya yang berjudul "Transportation and Development", adalah "Studi yang mempelajari secara khusus tentang dampak lalu lintas yang ditimbulkan oleh suatu bangunan yang mempengaruhi system transportasi".

Dalam buku "*Evaluating Traffic Impact Studies", A Recommended Practiced for Michigan Communittes (hal 5), "A Traffic impact analysis is a specialized study which Assesses the effects that a particular development traffic will have on the surrounding transportation network. A traffic impact study will vary in range and complexity depending on the type and size of the purposed development".*

Apabila diterjemahkan dalam bahasa Indonesia dapat diartikan: "Analisis dampak lalu lintas merupakan studi yang memperkirakan pengaruh langsung di mana penambahan lalu lintas tertentu akan mempengaruhi jaringan transportasi di sekitarnya. Studi dampak lalu lintas akan bervariasi dalam jarak dan kompleksitas tergantung pada tipe dan ukuran pengembangan yang diharapkan".

"Pembangunan kawasan pusat perkotaan, kawasan superblok, dan beberapa pusat kegiatan yang lain yang banyak dilakukan saat ini pasti berdampak langsung terhadap pergerakan lalu lintas pada system jaringan jalan yang ada di sekitar kawasan tersebut", Tamin Z. Ofyar (2000).

Terdapat kriteria pembangunan atau revitalisasi pusat kegiatan membutuhkan studi analisis dampak lalu lintas. Tidak semua pembangunan atau rivitalisasi suatu kegiatan harus melakukan studi analisis dampak lalu lintas. Ada beberapa kriteria yang harus dipenuhi untuk melakukan suatu studi, yaitu:

(1) Ditjen Perhubungan Darat (1995), " Daerah-daerah atau lokasi dengan kriteria yang mempunyai pola perjalanan yang cukup tinggi yang perlu dilakukan analisis dampak lalu lintas adalah: daerah pemukiman dengan densitas yang cukup tinggi, perkantoran, perkantoran, pertokoan dan perdagangan, hotel, rumah sakit, sekolah, industri dan stadion olah raga".

(2) Ditjen Perhubungan Darat (1995), menegaskan "Beberapa lokasi pembangunan daerah dengan tertentu walau tidak menyebabkan dampak seperti diuraikan pada rekomendasi pertama studi analisis dampak lalu lintas dan dianggap jenis pembangunan kawasan besar dapat dilaksanakan Analisis dampak lalu lintas". Lokasi tersebut meliputi:

Perumahan yang melebihi 200 unit. Pertokoan dengan Gross Floor Area (GFA) melebihi 1000 m2 Desain perkantoran dengan GFA melebihi 5000 m2 Pergudangan dengan GFA melebihi 7500 m2.

(3) Di Inggris standar prosedur analisis dampak lalu lintas baru dikembangkan pada tahun 1993 dengan dikeluarkannya buku *Traffic Impact Assesment* (TIA). "Salah satu standar prosedur tersebut adalah merekomendasikan ambang batas suatu pembangunan kawasan yang mempunyai dampak terhadap lalu lintas sekaligus harus dilakukan studi analisis dampak lalu lintas", Institution of Highway and Transportation (1993). Rekomendasi pertama adalah bahwa studi analisis dampak lalu lintas patut dilaksanakan apabila: lalu lintas yang dibangkitkan/ditarik dari suatu pembangunan kawasan melebihi 10 % dari volume lalu lintas yang ada di jalan yang berdampingan.

Kemacetan lalu lintas telah terjadi atau akan terjadi dan lalu lintas yang dibangkitkan, pembangunan kawasan melebihi 5 % dari arus lalu lintas yang ada di jalan yang berdampingan.

(4) Di negara Virginia, Amerika Serikat mempunyai pendekat yang berbeda dalam menentukan ambang batas. Berdasarkan buku Guidelities for Traffic Impact Study Prepare for Virginia Department of Highway and Transportation, "Pendekatan Keseimbangan relative antara Supply dan demand (Volume lalu lintas dengan adanya pembangunan kawasan), dijadikan dasar penentuan nilai ambang batas", Simpson dan Curtin (1979). Site Impact

Traffic Evaluation (S.I.T.E) Handbook, halaman 1. "A Site Access Study is generic term commonly use by transportation/land use planners and traffic engineers to describe how traffic generated by either new land use (s) or replacement land use (s) in be served by an existing or future road network". Apabila diterjemahkan dalam bahasa Indonesia dapat diartikan sebagai: "Studi penentuan lokasi merupakan istilah umum yang biasanya digunakan oleh perencana transportasi/ tata guna lahan dan insinyur lalu lintas untuk menggambarkan bagaimana lalu lintas dibangkitkan oleh suatu tata guna lahan yang baru atau perubahan tata guna lahan yang dilayani oleh kondisi jaringan jalan saat ini atau masa yang akan datang".

Selanjutnya tipe lokasi/daerah dampak lalu lintas adalah antara lain sebagaimana disebutkan dalam buku "*Evaluating Traffic Impact Studies*", *A Recommended Practiced for Michigan Communittes*, yang merekomendasikan 4 tipe dari studi lalu lintas yaitu: 1) *Certain Rezonings or proposed amendment to the commonly master plan*; *A traffic study for a rezoning is different than one for a specific use, such as when associated with a site plan. A community needs to consider all of the use which potentially could be developed under the requested zoning district, regardless of any specific use being proposed. A traffic study for rezoning should compare the potential trip generation of representative use permitted in the requested zoning district with representative uses permitted under current zoning. The community staff or the planning commission may want to identity 3-4 "typical" use options are to determine the average traffic associated with each ot the permitted use and take the median or average traffic associated with each of the permitted use and take the median or average : or use the "worst case" use (I,e, highest traffic generator). The difference in the traffic generated should be evaluated for its potential impact. Traffic Impact Assesment : This type of study is recommended for smaller scale projects which should not have a significant impact on the overall transportation system, but will have impact at the site access. The analysis for this type of study focuses on site access points. Traffic impact Statement ; This is traditional traffic impact study which evaluates impact at site access points and appropriated nearly intersections. Regional Traffic*

Analysis ; This type of study is much more comprehensive focusing on the impact over along period. In must case a regional traffic analysis will need to be prepared using a computer model which simulates daily traffic on the transportation network. The model projects traffic based on the expected future development pattern and roadway network. A regional traffic analysis may invalve evaluation of a number of projects being developed separately in the same general area. A developer may seek assistance from the municipality, MPO, or MDOT in preparing this type of anlaysis.

Apabila diterjemahkan dalam bahasa Indonesia dapat diartikan sebagai berikut: Penentuan dalam penzonaan atau tujuan amendement oleh komunitas master plan. Studi lalu lintas untuk penzonaan berbeda dari penggunaan yang lebih khusus, seperti ketika rencana lokasi membutuhkan putusan semua dari seluruh cara yang digunakan dapat dikembangkan melalui permintaan zona district. Akhirnya dari beberapa spesifik yang akan digunakan untuk tujuan studi lalu lintas untuk penzonaan seharusnya dibandingkan dengan potensi perjalanan yang dibangkitkan dengan perizinan yang mewakili. Pada permintaan zona district melalui zona yang berbeda. Komunitas staff atau perencanaan komunitas dapat diinginkan pada indensitas 3-4 tipe yang dapat digunakan keduanya. *The Current* dan permintaan zona district memilih dengan berbeda yaitu determinasi rata-rata lalu lintas asosiasi dengan tiap dari penggunaan perizinan dan mengambil nilai tengah/rata-rata lalu lintas asosiasi dengan tiap dari perizinan yang digunakan dan mengambil nilai tengah atau rata-rata; atau menggunakan "*worst case*" (contoh, bangkitan lalu lintas yang tertinggi) perbedaan dalam bangkitan perjalanan dapat dievaluasi untuk dampak yang potensial. Dampak lalu lintas Akses Tipe dari studi ini direkomendasikan untuk skala yang kecil pada project yang mana seharusnya tidak membutuhkan dampak yang signifikan pada keseluruhan system transportasi, tetapi dapat memiliki dampak pada akses. Analisa dari tipe ini difokuskan pada studi pada nilai akses. Dampak Lalu lintas Statement; Ini merupakan dampak studi lalu lintas yang mana dapat dievaluasi pada nilai akses dan pada persimpangan terdekat.

Analisis dampak Regional; Tipe ini dari setiap studi lebih komprehensif, fokus pada dampak lebih lama. Pada kasus lain analisa dari lalu lintas regional akan membutuhkan untuk dipersiapkan dengan menggunakan model computer. Model yang mana disimulasikan lalu lintas tiap hari pada jaringan lalu lintas. Model project lalu lintas pada suatu kasus diharapkan pada masa yang akan datang berkembang cara dan jaringan jalannya. Analisa lalu lintas regional dapat melibatkan evauasi dari jumlah *project* dapat dikembangkan secara terpisah pada area umum yang sama. Pengembang dapat mencari asosiasi dari *Municipality*, MSO atau MDOT dalam persiapan analisa tipe ini.

2.1.7 Kewajiban Analisis Dampak Lalu Lintas

Semakin hari kondisi lalu lintas di kawasan perkotaan semakin macet dan padat. Kemacetan dan kepadatan disebabkan oleh pembangunan yang terus menerus dilakukan. Pembangunan juga menyebabkan datangnya orang-orang dari berbagai penjuru untuk tinggal dan bekerja di tempat-tempat yang tersedia untuk itu. Fenomena ini tidak hanya terjadi di kota-kota besar saja, tetapi juga di kawasan perkotaan lain di Indonesia. Pembangunan yang ada menunjukkan pertumbuhan ekonomi di perkotaan, ternyata juga terdapat ekses negatifnya. Ekses negatif tersebut antara lain meningkatnya kepadatan lalu lintas yang pada akhirnya menimbulkan kemacetan di mana-mana. Kemacetan tentunya menjadi biaya bagi penduduk kota tersebut. Hal ini karena waktu yang digunakan di jalan akan semakin meningkat dan bahan bakar yang digunakan menjadi boros karena konsumsi bahan bakar kendaraan bermotor meningkat selama di kemacetan.

Diundangkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) Pada tanggal 22 Juni 2009 telah terjadi perubahan dalam sistem lalu lintas. UU LLAJ bertujuan untuk membina dan menyelenggarakan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar. Salah satu pengaturan di dalam UU Lalin ialah mengenai Analisa Dampak Lalu Lintas (Andalalin). Hal ini diatur di dalam Pasal 99 dan Pasal 100 UU Lalin. Pada prinsipnya,

Pengaturan di dalam Pasal 99 menyebutkan bahwa setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan

menimbulkan ganggunan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan wajib dilakukan Andalalin. UU Lalin menjabarkan lebih lanjut bahwa yang dimaksud dengan "pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur" adalah pusat pembangunan baru, perubahan penggunaan lahan, perubahan intensitas tata guna lahan dan/atau perluasan lantai bangunan dan/atau perubahan intensitas penggunaan, perubahan kerapatan guna lahan tertentu, penggunaan lahan tertentu, antara lain terminal, parkir untuk umum di luar ruang milik jalan, tempat pengisian bahan bakar minyak, dan fasilitas umum lain. Sekilas, pengertian yang diberikan oleh UU Lalin terkesan sangat luas dan tidak mempunyai batasan yang jelas.

Peraturan Pemerintah tentang Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas ditetapkan pada tanggal 21 Juni 2011. PP No 32 Tahun 2011 ini merupakan peraturan pelaksanaan dari UU LLAJ. Yang menarik dari PP No 32 Tahun 2011 ini, pengertian tentang "pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur" diubah menjadi pembangunan baru, pengembangan atau peningkatan kepadatan. Sekilas pengertian ini bahkan menjadi lebih luas dari apa yang diatur di dalam UU LLAJ. PP No 32 Tahun 2011 memberikan batasan terhadap apa yang dimaksud sebagai pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur.

Pusat kegiatan adalah meliputi:

1) kegiatan perdagangan (mall dan pertokoan);
2) kegiatan perkantoran;
3) kegiatan industry;
4) fasilitas pendidikan;
5) fasilitas pelayanan umum (pusat kesehatan dan perbankan); dan/atau
6) kegiatan lain (hotel, stasiun pengisian bahan bakar umum, gedung pertemuan, fasilitas olahraga indoor dan outdoor) yang dapat menimbulkan bangkitan dan/atau tarikan lalu lintas.

Permukiman adalah meliputi:

1) perumahan dan permukiman;
2) rumah susun dan apartemen; dan/atau

3) permukiman lain yang dapat menimbulkan bangkitan dan/atau tarikan lalu lintas.

Sedangkan infrastruktur adalah meliputi:

1) akses ke dan dari jalan tol;
2) pelabuhan;
3) bandar udara;
4) terminal;
5) stasiun kereta api;
6) pool kendaraan;
7) fasilitas parkir untuk umum; dan/atau
8) infrastruktur lainnya (jalan layang (highway), terowongan (underpass), kereta api massal cepat (MRT), kereta api ringan cepat (LRT)).

Dengan demikian, PP No 32 Tahun 2011 telah memberikan batasan yang lebih jelas. Tetapi terdapat seuatu yang aneh yaitu bahwa pembuat PP ini tidak/belum memasukkan luas bangunan sebagai kategori yang wajib melakukan Andalalin. Hal itu berarti setiap pusat kegiatan, permukiman dan infrastruktur yang disebutkan di atas, tanpa melihat luas bangunan yang akan dibangun, wajib melakukan Andalalin.

Selanjutnya hasil Andalalin merupakan salah satu syarat pengembang atau pembangun untuk memperoleh:

1) izin lokasi;
2) izin mendirikan bangunan; atau
3) izin pembangunan bangunan gedung dengan fungsi khusus.

Selanjutnya terkait bagaimana tahapan atau proses penyusunan Andalalin dalam PP 32 tahun 2011 pun telah diatur. Pengembang atau pembangun melakukan Andalalin dengan menunjuk lembaga konsultan yang memiliki tenaga ahli bersertifikat. Hasil Andalalin harus mendapat persetujuan dari:

1) Menteri, untuk jalan nasional;
2) Gubernur, untuk jalan provinsi;
3) Bupati, untuk jalan kabupaten dan/atau jalan desa; atau
4) Walikota, untuk jalan kota.

Untuk memperoleh persetujuan, pengembang atau pembangun harus menyampaikan hasil Andalalin kepada pejabat yang berwenang, sesuai jalan yang terkena dampak dari pengembangan atau pembangunan tersebut. Di dalam PP Lalin diatur bahwa persetujuan terhadap hasil Andalalin diberikan paling lama 60 (enam puluh) hari kerja sejak diterimanya dokumen hasil Andalalin secara lengkap dan memenuhi persyaratan. Jika tim evaluasi menilai bahwa hasil Andalalin telah memenuhi persyaratan, pengembang atau pembangun wajib membuat dan menandatangani surat pernyataan kesanggupan untuk melaksanakan semua kewajiban yang tercantum dalam dokumen hasil Andalalin. Kewajiban-kewajiban tersebut harus terpenuhi sebelum dan selama pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur dioperasikan.

Sanksi administratif dapat dikenakan kepada setiap pengembang atau pembangun yang melanggar pernyataan kesanggupan yang telah ditandatangani, antara lain dapat berupa (i) peringatan tertulis (ii) penghentian sementara pelayanan umum (iii) penghentian sementara kegiatan (iv) denda administratif (v) pembatalan izin dan/atau (vi) pencabutan izin.

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 di mana 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).

Yang dimaksud dengan "pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur" adalah pembangunan baru, perubahan penggunaan lahan, perubahan intensitas tata guna lahan dan/atau perluasan lantai bangunan dan/atau perubahan intensitas penggunaan, perubahan kerapatan guna lahan tertentu atau penggunaan lahan tertentu.

Analisis dampak Lalu Lintas terdiri dari:

1) Analisis bangkitan dan tarikan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
2) Simulasi kinerja Lalu Lintas tanpa dan dengan adanya pengembangan;
3) Rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak;
4) Tanggung jawab Pemerintah dan pengembang atau pembangun dalam penanganan dampak; dan
5) Rencana pemantauan dan evaluasi.

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.

2.2 Penyelenggaraan Angkutan Sungai danau Dan Penyeberangan

2.2.1 Angkutan di Perairan

2.2.1.1 Angkutan sungai dan danau;

Angkutan sungai dan danau merupakan salah satu bentuk angkutan perairan

yang diatur oleh peraturan perundang-undangan Indonesia sebagai bagian dari sistem transportasi nasional. Landasan hukum utama yang mengatur angkutan sungai dan danau di Indonesia adalah *Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*. Menurut undang-undang tersebut, angkutan sungai dan danau didefinisikan sebagai jenis angkutan yang dilakukan dengan menggunakan sarana transportasi air yang melintasi sungai dan danau dengan tujuan mendukung mobilitas barang, orang, dan jasa di wilayah yang memiliki potensi perairan tersebut.

Dalam pelaksanaan angkutan sungai dan danau, terdapat beberapa prinsip yang harus dipenuhi:

(a) Keselamatan dan Keamanan Pelayaran, Pemerintah menetapkan aturan terkait standar keselamatan pelayaran yang harus dipatuhi oleh operator angkutan sungai dan danau, termasuk syarat kelayakan kapal, izin operasional, dan kompetensi awak kapal. Hal ini diatur lebih lanjut dalam *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 13 Tahun 2021* tentang Standar Keselamatan dan Keamanan Angkutan Sungai dan Danau.

(b) Penyelenggaraan dan Pengawasan, Pengelolaan angkutan sungai dan danau dilakukan oleh pemerintah daerah yang memiliki wilayah perairan sesuai dengan ketentuan desentralisasi dan otonomi daerah, sebagaimana diatur dalam *Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah*. Pemerintah pusat melalui Kementerian Perhubungan juga memiliki peran dalam pembinaan dan pengawasan penyelenggaraan angkutan ini.

(c) Perlindungan Lingkungan, Dalam operasionalnya, angkutan sungai dan danau harus memperhatikan kelestarian lingkungan perairan, terutama dalam upaya pencegahan pencemaran air akibat operasional kapal dan sarana pelayaran lainnya, sebagaimana diatur dalam *Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010* tentang Perlindungan Lingkungan Maritim.

(d) Pengembangan Infrastruktur dan Sumber Daya, Pemerintah berkewajiban untuk menyediakan infrastruktur pendukung seperti pelabuhan sungai, dermaga, dan fasilitas lainnya guna mendukung kelancaran operasional angkutan sungai dan

danau. Selain itu, peningkatan sumber daya manusia dalam bidang transportasi air juga menjadi fokus utama dalam mendukung keberlanjutan angkutan ini.

Angkutan sungai dan danau memiliki peran strategis dalam mendukung perekonomian wilayah pedalaman yang sulit dijangkau oleh moda transportasi darat, terutama di wilayah dengan karakteristik geografis yang dipenuhi oleh jaringan sungai dan danau. Hal ini juga sejalan dengan upaya pemerintah dalam meningkatkan konektivitas antarwilayah di seluruh Indonesia, sebagaimana tertuang dalam *Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN)*.

2.2.1.2 Angkutan penyeberangan.

Pemerintah Daerah melakukan pembinaan angkutan di Perairan sesuai dengan kewenangannya. Kegiatan angkutan Sungai danau dan penyebrangan disusun dan dilaksanakan secara terpadu, menggunakan trayek tetap dan teratur (liner) serta dapat dilengkapi dengan trayek tidak tetap dan tidak teratur (tramper).

Kegiatan angkutan angkutan Sungai danau dan penyebrangan dilaksanakan oleh perusahaan angkutan angkutan Sungai danau dan penyebrangan dan koperasi yang bergerak di bidang angkutan di perairan.

Kegiatan angkutan angkutan Sungai danau dan penyebrangan dapat dilakukan oleh orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan ke laik lautan kapal serta di awaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.

Angkutan penyeberangan merupakan angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya. Angkutan penyeberangan dilaksanakan dengan menggunakan trayek tetap dan teratur. Ketentuan selain tersebut di atas ditetapkan dengan peraturan Bupati.

2.2.2 Perizinan Angkutan

Izin usaha angkutan angkutan Sungai danau dan penyebrangan

diberikan oleh bupati bagi badan usaha yang berdomisili dalam wilayah kabupaten dan beroperasi dalam wilayah kabupaten. Izin usaha angkutan angkutan Sungai danau dan penyebrangan diberikan oleh bupati bagi orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha yang berdomisili dalam wilayah kabupaten dan beroperasi pada lintas pelabuhan dalam kabupaten. Izin usaha angkutan penyeberangan diberikan oleh bupati sesuai dengan domisili badan usaha atau cabangnya.

2.2.3 Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan di Perairan

Untuk kelancaran kegiatan angkutan di perairan dapat diselenggarakan saha jasa terkait dengan angkutan di perairan. Usaha jasa terkait dapat berupa:

a. Jasa Pelabuhan dan Dermaga, Menyediakan layanan dermaga untuk bongkar muat barang, terminal penumpang, dan fasilitas lain yang diperlukan untuk mendukung operasional kapal di sungai atau danau.
b. Jasa Perawatan dan Reparasi Kapal, Usaha ini mencakup perawatan, perbaikan, dan docking kapal yang digunakan untuk angkutan sungai dan danau, termasuk perawatan mesin, lambung, dan sistem navigasi.
c. Jasa Penyediaan Bahan Bakar dan Logistik, Usaha ini menyediakan kebutuhan logistik bagi kapal angkutan, seperti bahan bakar, air bersih, makanan, dan kebutuhan lain bagi kru kapal dan penumpang.
d. Jasa Penyeberangan, Usaha jasa yang mengelola angkutan penyeberangan antarwilayah dalam satu kabupaten, seperti ferry lokal yang menghubungkan dua titik di sungai atau danau.
e. Jasa Pandu dan Tunda (Tugboat Services), Menyediakan jasa kapal pandu atau tunda untuk membantu kapal besar dalam berlabuh atau melewati daerah sungai yang sempit atau dangkal.
f. Jasa Keselamatan Pelayaran, Usaha yang menyediakan layanan terkait keselamatan, seperti pemasangan rambu-rambu sungai, penyediaan alat keselamatan, atau layanan pertolongan darurat di perairan.

g. Jasa Bongkar Muat Barang (Stevedoring), Usaha yang terkait dengan kegiatan bongkar muat barang dari kapal ke dermaga atau sebaliknya. Usaha ini penting untuk mendukung distribusi barang di daerah yang bergantung pada angkutan sungai dan danau.
h. Jasa Transportasi Wisata Air, Usaha yang menyediakan layanan transportasi wisata yang memanfaatkan sungai dan danau sebagai jalur transportasi untuk wisatawan.

Usaha jasa terkait sebagaimana dimaksud diatas dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk itu. Setiap badan usaha yang didirikan khusus untuk usaha jasa terkait wajib memiliki izin yang dikeluarkan oleh Bupati.

Berikut kewenangan bupati dalam mengelola dan mengatur usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan sungai dan danau dalam wilayah kabupaten/kota.

(a) Pemberian Izin Usaha, Bupati berwenang menerbitkan izin usaha untuk pelaku usaha yang bergerak di bidang jasa terkait angkutan sungai dan danau. Izin usaha ini meliputi izin operasional dermaga, izin perawatan kapal, serta izin penyelenggaraan layanan bongkar muat atau jasa logistik.
(b) Pengaturan Tarif, Pemerintah kabupaten memiliki kewenangan untuk menetapkan tarif yang wajar bagi jasa yang terkait dengan angkutan sungai dan danau, seperti tarif bongkar muat, tarif penyeberangan, atau tarif sewa dermaga. Pengaturan ini penting untuk memastikan keterjangkauan layanan bagi masyarakat sekaligus keberlanjutan usaha jasa tersebut.
(c) Pengawasan dan Pembinaan Usaha Jasa, Bupati bertanggung jawab melakukan pengawasan dan pembinaan terhadap penyelenggaraan usaha jasa terkait angkutan sungai dan danau, guna memastikan bahwa usaha tersebut memenuhi standar pelayanan, keselamatan, dan kelestarian lingkungan.
(d) Penyediaan dan Pengelolaan Infrastruktur, Selain mengatur perizinan usaha, bupati juga bertanggung jawab untuk mengembangkan dan mengelola infrastruktur yang mendukung operasional jasa terkait angkutan sungai dan

danau, seperti pembangunan dermaga, terminal penumpang, dan fasilitas perawatan kapal.

(e) Pembinaan Tenaga Kerja dan Pelaku Usaha, Bupati juga berperan dalam pembinaan sumber daya manusia yang terlibat dalam usaha jasa terkait angkutan sungai dan danau, termasuk penyelenggaraan pelatihan bagi operator kapal, pekerja bongkar muat, dan teknisi perawatan kapal.

2.2.4 Tanggung Jawab Pengangkut

Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya. Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati. Tanggung jawab dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal berupa:

a) Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
b) Musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut;
c) Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; dan
d) Kerugian pihak ketiga.

Jika dapat membuktikan bahwa kerugian bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya. Perusahaan angkutan diperairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-Undangan.

2.2.5 Pengangkutan Barang Khusus dan Barang Berbahaya

Pengangkutan barang khusus dan barang berbahaya wajib dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Barang khusus dapat berupa:

a) Kayu gelondongan (logs);
b) Barang curah;
c) Ternak.

d) Barang berbahaya berbentuk:
e) Bahan cair;
f) Bahan padat;
g) Bahan gas.
h) Barang berbahaya diklasifikasikan sebagai berikut:
i) Bahan atau barang peledak (explosive);
j) Gas yang dimampatkan, dicairkan atau dilarutkan dengan tekanan;
k) Cairan mudah menyala atau terbakar;
l) Bahan atau barang padat mudah menyala atau terbakar;
m) Bahan atau barang pengoksidasi;
n) Bahan atau barang beracun dan mudah menular;
o) Bahan atau barang radioaktif;
p) Bahan atau barang perusak; dan
q) Berbagai bahan atau zat berbahaya lainnya.

Pengangkutan barang khusus dan barang berbahaya wajib memenuhi persyaratan:

a) Pengemasan, penumpukan dan penyimpanan di pelabuhan, penanganan bongkar muat, serta penumpukan dan penyimpanan selama berada di atas kapal;
b) Keselamatan sesuai dengan peraturan dan standar pengangkutan; dan
c) Pemberian tanda tertentu sesuai dengan barang berbahaya yang diangkut.

Pemilik, operator dan/atau agen perusahaan angkutan yang mengangkut barang berbahaya dan barang khusus wajib menyampaikan pemberitahuan kepada syahbandar sebelum kapal pengangkut tersebut tiba di pelabuhan.

2.2.6 Kepelabuhanan

A. Umum

Tatanan kepelabuhanan nasional diwujudkan dalam rangka

penyelenggaraan pelabuhan yang andal dan berkemampuan tinggi, menjamin efisiensi dan mempunyai daya saing yang tinggi untuk menunjang pembangunan nasional dan daerah yang berwawasan nusantara.

Tatanan kepelabuhanan nasional merupakan sistem kepelabuhanan secara nasional yang menggambarkan perencanaan kepelabuhanan berdasarkan kawasan ekonomi, geografi dan keunggulan komperatif wilayah dan kondisi alam.

Tatanan kepelabuhanan nasional dimaksud memuat:

a) Peran, fungsi, jenis dan hirarki pelabuhan;
b) Rencana induk pelabuhan; dan
c) Lokasi pelabuhan.

B. Peran, Fungsi, Jenis dan Hirarki Pelabuhan

Pelabuhan memiliki peran sebagai:

1. Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya;
2. Pintu gerbang kegiatan perekonomian;
3. Tempat kegiatan alih moda transportasi;
4. Penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan;
5. Tempat distribusi, produksi dan konsolidasi muatan atau barang; dan
6. Mewujudkan wawasan dan kedaulatan negara.

Pelabuhan berfungsi sebagai tempat kegiatan:

1. Pemerintahan;
2. Pengusahaan.

Jenis pelabuhan terdiri atas:

1. Pelabuhan laut;
2. Pelabuhan sungai dan danau; dan
3. Pelabuhan penyebrangan

Pelabuhan laut sebagaimana dimaksud huruf a mempunyai hirarki terdiri atas:

1. Pelabuhan utama;
2. Pelabuhan pengumpul; dan
3. Pelabuhan pengumpan.

C. Rencana Induk Pelabuhan

Rencana induk pelabuhan merupakan pedoman dalam penutupan lokasi, pembangunan, pengoperasian dan pengembangan pelabuhan. Rencana induk pelaksanaan disusun dengan memperhatikan:

1. Rencana tata ruang wilayah nasional, rencana tata ruang wilayah provinsi, rencana tata ruang wilayah Kabupaten/Kota;
2. Potensi dan perkembangan sosial ekonomi wilayah;
3. Potensi sumber daya alam; dan
4. Perkembangan lingkungan strategis, baik nasional maupun internasional.

Rencana induk pelabuhan memuat:

1. Kebijakan pelabuhan; dan
2. Rencana lokasi dan hierarki pelabuhan.

D. Lokasi Pelabuhan

Penggunaan wilayah daratan dan perairan tertentu sebagai lokasi pelabuhan ditetapkan oleh Menteri sesuai dengan rencana induk pelabuhan setelah mendapatkan persetujuan atau rekomendasi dari Gubernur. Lokasi pelabuhan tersebut disertai dengan rencana induk pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan (DLKp).

Batas Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan ditetapkan dengan koordinat geografis untuk menjamin kegiatan kepelabuhanan.

Pada lokasi pelabuhan yang telah ditetapkan, diberikan hak pengelolaan atas tanah dan/atau pemanfaatan perairan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Setiap orang yang memanfaatkan garis pantai untuk membangun fasilitas dan/atau melakukan kegiatan tambat kapal dan bongkar muat barang atau menaikkan dan menurunkan penumpang untuk kepentingan sendiri di luar kegiatan

di pelabuhan, terminal khusus dan terminal untuk kepentingan sendiri wajib memiliki izin.

Izin diterbitkan oleh Gubernur setelah memenuhi persyaratan teknis dan administratif serta kelayakan secara ekonomis. Pemberian izin dikenakan retribusi.

Kewenangan bupati lebih bersifat koordinatif atau administratif dalam lingkup pengelolaan wilayah, tetapi keputusan utama mengenai lokasi pelabuhan, terutama yang terkait dengan kepentingan angkatan laut atau pelabuhan strategis, berada di tangan pemerintah pusat dan provinsi.

Meskipun izin yang menetapkan lokasi pelabuhan lebih banyak berada di tangan pemerintah pusat dan provinsi, bupati atau walikota memiliki peran penting dalam hal berikut:

1. Rekomendasi Penentuan Lokasi : Bupati atau Walikota dapat memberikan rekomendasi terkait lokasi pelabuhan berdasarkan potensi ekonomi, aksesibilitas, dan kebutuhan masyarakat lokal. Rekomendasi ini biasanya disampaikan kepada pemerintah provinsi dan Kementerian Perhubungan sebagai bagian dari proses perencanaan pembangunan pelabuhan.
2. Koordinasi dengan Pemerintah Pusat dan Provinsi : Kepala daerah bertugas melakukan koordinasi dengan pihak provinsi dan pemerintah pusat, khususnya Kementerian Perhubungan, dalam menentukan lokasi pelabuhan di wilayahnya. Mereka harus memastikan bahwa rencana tersebut sejalan dengan rencana tata ruang wilayah (RTRW) daerah serta kepentingan pembangunan lokal.
3. Penyusunan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) : Bupati atau Walikota berpartisipasi dalam menyusun dan mengusulkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) yang mengalokasikan lahan untuk pembangunan pelabuhan. RTRW ini harus sesuai dengan kebijakan pembangunan daerah serta mempertimbangkan aspek lingkungan dan sosial.
4. Pengawasan dan Pembinaan : Setelah lokasi pelabuhan ditentukan, bupati atau walikota dapat dilibatkan dalam pengawasan pelaksanaan pembangunan pelabuhan yang berada di wilayahnya, terutama terkait

dampak sosial, ekonomi, dan lingkungan. Mereka juga dapat melakukan pelatihan terhadap pelabuhan skala kecil yang berada di bawah kewenangan kabupaten/kota.

5. Peningkatan Infrastruktur Pendukung : Bupati atau Walikota juga berperan dalam meningkatkan infrastruktur pendukung di sekitar pelabuhan, seperti akses jalan, listrik, dan air bersih, yang mendukung kelancaran operasional pelabuhan.

Peraturan perundang-undangan yang relevan mengenai penentuan lokasi pelabuhan meliputi:

1. Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah : Dalam UU ini, pengelolaan pelabuhan, terutama pelabuhan yang bersifat strategis atau lintas provinsi, menjadi kewenangan pemerintah pusat atau pemerintah provinsi. Namun, pelabuhan skala lokal yang berhubungan langsung dengan kepentingan daerah dapat melibatkan pemerintah kabupaten/kota dalam pengelolaannya.
2. Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran : Undang-undang ini mengatur tentang penyelenggaraan pelabuhan, termasuk kewenangan dalam penetapan lokasi dan pembangunan pelabuhan yang melibatkan Kementerian Perhubungan sebagai otoritas utama.
3. Peraturan Presiden No. 38 Tahun 2008 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional : Peraturan ini memberikan pedoman umum tentang pengembangan pelabuhan di Indonesia, termasuk hierarki pelabuhan nasional, provinsi, dan kabupaten/kota. Penentuan lokasi pelabuhan besar dan strategi pelabuhan nasional diatur secara ringkas, sementara pelabuhan skala lokal memerlukan koordinasi dengan pemerintah daerah.

E. Penyelenggara Pelabuhan

Penyelenggara Pelabuhan terdiri atas:

1. Otoritas Pelabuhan; dan
2. Unit Penyelenggara Pelabuhan.

Otoritas pelabuhan sebagaimana dimaksud huruf a dibentuk pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial. Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud huruf b dibentuk pada pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.

Unit Penyelenggara Pelabuhan adalah Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah Daerah yang dibentuk dan bertanggung jawab kepada Dinas. Unit Penyelenggara Pelabuhan berperan sebagai wakil Dinas untuk memberikan konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha untuk melakukan kegiatan pengusahaan dipelabuhan yang dituangkan dalam perjanjian.

Hasil konsesi yang diperoleh oleh Unit Penyelenggara Pelabuhan merupakan Pendapatan Asli Daerah sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

F. Pembangunan dan Pengoperasian Pelabuhan

Pembangunan dan pengoperasian pelabuhan laut dilaksanakan berdasarkan izin dari Gubernur untuk Pelabuhan Pengumpan. Pembangunan Pelabuhan Laut harus memenuhi persyaratan Teknis Kepelabuhanan, Kelestarian Lingkungan dan memperhatikan keterpaduan intra dan antar moda transportasi.

Pengoperasian Pelabuhan Laut diberikan setelah pelabuhan selesai dibangun dan memenuhi persyaratan operasional pelabuhan.

G. Terminal Khusus

Untuk menunjang kegiatan tertentu di luar Daerah lingkungan kerja dan di luar Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan dapat dibangun Terminal Khusus. Terminal Khusus:

1. Wajib memiliki Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Tertentu; dan
2. Ditempatkan instansi pemerintah yang melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran serta instansi yang melaksakan fungsi pemerintahan sesuai dengan kebutuhan.

Untuk membangun dan mengoperasikan terminal khusus pengumpan wajib dipenuhi persyaratan teknis kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran dan kelestarian lingkungan dengan izin dari Gubernur.

Izin Pengoperasian terminal khusus diberikan untuk jangka waktu maksimal 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang selama memenuhi persyaratan berdasarkan peraturan yang berlaku. Terminal khusus dilarang digunakan untuk kepentingan umum kecuali dalam keadaan darurat dengan mendapat izin pejabat setempat.

H. Tarif

Setiap pelayanan jasa kepelabuhanan dikenakan tarif sesuai dengan jasa yang disediakan. Tarif yang terkait dengan penggunaan perairan dan/atau daratan serta jasa kepelabuhanan yang diselenggarakan oleh Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah Daerah dan Terminal Khusus Pengumpan ditetapkan dalam Peraturan Daerah ini. Tarif jasa merupakan penerimaan daerah.

2.2.7 Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Umum

Keselamatan dan Keamanan Pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim. Penyelenggaraan keselamatan dan keamanan pelayaran dilaksanakan oleh Syahbandar.

A. Keselamatan dan Keamanan Angkutan

Keselamatan dan Keamanan Angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan:

a) Kelaik lautan kapal;
b) Kenavigasian

Kelaik-lautan kapal sebagaimana dimaksud huruf a meliputi:

1. Keselamatan kapal;

2. Pencegahan pencemaran dari kapal;
3. Pengawakan kapal;
4. Garis muat kapal dan pemuatan;
5. Kesejahteraan awak kapal;
6. Status hukum kapal;
7. Manajemen keselamatan; dan
8. Manajemen keamanan kapal.

Pemenuhan setiap persyaratan kelaik-lautan kapal dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal.

1. Kenavigasian sebagaimana dimaksud huruf b terdiri atas:
2. Sarana Bantu Navigasi Pelayaran;
3. Telekomunikasi Pelayaran;
4. Hidrografi dan Meteorologi;
5. Alur dan Perlintasan;
6. Pengerukan dan Reklamasi; h.Pemanduan;
7. Penanganan Kerangka Kapal; dan
8. Salvage dan Pekerjaan bawah air.

B. Keselamatan dan Keamanan Pelabuhan

Keselamatan dan Keamanan Pelabuhan yaitu kondisi terpenuhinya manajemen keselamatan dan sistem pengaman fasilitas pelabuhan meliputi:

a) Prosedur pengamanan fasilitas pelabuhan;
b) Sarana dan Prasarana Pengamanan Pelabuhan;
c) Sistem Komunikasi; dan
d) Personil Pengamanan.

Setiap pengoperasian pelabuhan dan terminal khusus wajib memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan serta perlindungan maritim.

C. Pencegahan dan Penanggulangan Pencemaran Laut

Perlindungan lingkungan maritim yaitu kondisi terpenuhinya prosedur dan persyaratan pencegahan dan penanggulangan pencemaran dari kegiatan:

a) Kepelabuhanan;
b) Pengoperasian kapal;
c) Pengangkutan limbah, bahan berbahaya dan beracun di perairan;
d) Pembuangan limbah di perairan; dan
e) Penuntunan kapal.

D. Status Hukum Kapal

Status hukum kapal dapat ditentukan setelah melalui proses:

a) Pengukuran kapal;
b) Pendaftaran kapal; dan
c) Penetapan kebangsaan kapal

Setiap kapal sebelum dioperasikan wajib dilakukan pengukuran oleh pejabat yang berwenang untuk itu. Pengukuran kapal berukuran kurang dari 7 GT dapat dilakukan dengan metode pengukuran dalam negeri. Berdasarkan pengukuran diterbitkan surat ukur untuk kapal berukuran tonase kotor kurang dari 7 GT . Kapal ukuran kurang dari 7 GT yang telah diukur diberikan Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia oleh Gubernur. Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia diberikan dalam bentuk Pas Kecil. Kapal yang telah diberikan Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia atau Pas Kecil dicatat dalam buku Register pas kecil.

Untuk mengangkut penumpang dan/atau barang kapal yang sudah mendapatkan pas kecil, wajib mempunyai Sertifikat Keselamatan. Untuk mendapatkan Sertifikat Keselamatan Kapal harus melalui pemeriksaan konstruksi, permesinan dan perlengkapan kapal oleh pejabat yang ditunjuk untuk melaksanakan pemeriksaan kapal.

d) Kenavigasian

Pada wilayah perairan Daerah yang dianggap membahayakan pelayaran dan lalu lintas kapal dapat dibangun sarana bantu navigasi pelayaran. Penyelenggaraan dan pengadaan sarana bantu navigasi pelayaran wajib memenuhi persyaratan dan standar sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-Undangan.

Kapal yang berlayar di Perairan Daerah yang telah dibangun sarana bantu navigasi pelayaran dikenai biaya pemanfaatan sarana bantu navigasi pelayaran yang merupakan penerimaan daerah.

e) Reklamasi dan Pengerukan

Setiap pekerjaan Reklamasi dan Pengerukan wajib mendapat izin Gubernur. Tata cara dan persyaratan Reklamasi dan Pengerukan diatur oleh Gubernur Pemilik kapal dan/atau nakhoda yang kapalnya tenggelam di Perairan daerah wajib melaporkan kepada instansi yang berwenang. Kapal yang posisinya mengganggu dan membahayakan keselamatan berlayar harus diberi sarana bantu navigasi pelayaran sebagai tanda dan diumumkan oleh instansi yang berwenang.

f) Penyelamatan (*Salvage*)

Kegiatan *salvage* dilakukan terhadap kerangka kapal dan/atau muatannya yang mengalami kecelakaan atau tenggelam. Kegiatan pekerjaan bawah air dilakukan untuk pemasangan dan/atau pembuatan konstruksi, instalasi dan pekerjaan khusus yang dilakukan di bawah air. Kegiatan *salvage* dan pekerjaan bawah air harus memperoleh izin. Tata cara perizinan kegiatan *salvage* dan pekerjaan bawah air diatur oleh Gubernur.

Kewenangan bupati terkait penentuan lokasi pelabuhan angkatan laut, sungai, dan danau di Indonesia diatur dalam beberapa peraturan perundang-undangan yang berlaku, terutama yang berkaitan dengan otonomi daerah dan pengelolaan wilayah serta sumber daya alam. Berikut ini adalah gambaran umum mengenai kewenangan tersebut:

(1) **Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah**

(a) Dalam UU ini, urusan terkait pengelolaan pelabuhan di air sungai dan danau menjadi bagian dari kewenangan pemerintah pusat dan provinsi. Bupati/walikota tidak memiliki kewenangan langsung dalam penentuan lokasi pelabuhan angkatan laut, sungai, dan danau.

(b) Pemerintah kabupaten/kota memiliki kewenangan terkait pengelolaan fasilitas yang berada dalam lingkup kabupaten/kota, seperti pelabuhan perikanan kecil atau dermaga lokal. Namun, terkait pelabuhan yang menyangkut angkatan laut, kewenangan lebih banyak berada pada level pusat (pemerintah pusat melalui Kementerian Perhubungan dan instansi terkait).

(2) **Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran**

(a) Dalam UU ini, pengaturan dan penentuan lokasi pelabuhan yang melayani transportasi air, termasuk sungai dan danau, berada di bawah kewenangan pemerintah pusat melalui Kementerian Perhubungan.

(b) Terkait pelabuhan angkatan laut, ini juga merupakan kewenangan pusat, khususnya TNI Angkatan Laut, di mana penentuan lokasi lebih banyak ditentukan berdasarkan aspek strategis pertahanan negara.

(3) **Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan**

(a) Dalam peraturan ini, disebutkan bahwa penentuan lokasi dan pengelolaan pelabuhan besar atau strategis, termasuk yang berada di sungai dan danau, adalah kewenangan pusat dan/atau provinsi, tergantung pada skala dan fungsinya.

(b) Bupati dapat terlibat dalam rekomendasi atau koordinasi terkait pelabuhan yang berada di wilayah kabupaten tersebut, tetapi bukan dalam pengambilan keputusan utama mengenai penentuan lokasi pelabuhan angkatan laut atau pelabuhan skala besar.

2.3 Kajian Terhadap Asas Terkait 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 praktik dalam kehidupan nyata. Ilmu pengetahuan mengenai perundang-undangan merupakan pengantar dalam mempelajari beberapa hal penting serta yang dirasakan perlu dalam memepersiapkan, membuat dan melaksanakan peraturan perundang- undangan.

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 dauerhafiig (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 :

a. **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, di dalamnya 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 dibumi 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.

b. **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.

c. **Landasan Yuridis**

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 peraturan 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 lege 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.

Yang tak kalah pentingnya 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, kenusantaraan, 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 perundang- undangan termasuk Peraturan Daerah tidak sewenang-wenang makna diperlukan syarat-syarat sebagai berikut.

a. Keterbukaan yakni bahwa sidang-sidang pembentukan undang- undang 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.
c. Penguasa mengundang mereka yang berminat untuk menghadiri suatu pembicaraan penting yang menyangkut suatu peraturan dibidang kehidupan tertentu.
d. Suatu departemen mengandung organisasi-organisasi tertentu untuk memberikan usul-usul tentang rancangan undang- undang tertentu pula.
e. Acara dengar pendapat di Dewan Perwakilan Rakyat.
f. 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 Rebublik 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 perundang- undangan merupakan pedoman dalam pembuatan aturan hukum di bawahnya. Tata urutan perundang-undangan Republik Indonesia menurut Ketetapan MPR Nomor III/MPR/2000 adalah sebagai berikut.

a) Undang-undang Dasar 1945
b) Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia.
c) Undang-undang
d) Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang (PERPU)
e) Peraturan Pemerintah
f) Keputusan Presiden
g) Peraturan Daerah.

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

a) Undang-Undang Dasar Negara Republi Indonesia Tahun 1945;
b) Ketatapan MPR RI;
c) Undang-undang / Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang;
d) Peraturan Pemerintah;
e) Peraturan Presiden; dan
f) 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 derogate lex generalis”; “lex superior derogate 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 system 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:

a) menghindari pemberian kewenangan yang berlebihan;
b) menghindari pengaturan dan persyaratan yang tidak perlu, berlebihan dan sulit diterapkan;
c) mengakomodasi ketetapan yang bersifat transparan, akuntabel, dan melewati proses pengambilan keputusan yang benar;
d) melibatkan tokoh masyarakat setempat;
e) menyelenggarakan proses pelibatan publik yang luas; dan
f) 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 perundang undangan hendaknya mengikuti prinsip-prinsip transparansi/keterbukaan, partisipasi, koordinasi, dan keterpaduan.

2.4 Kajian Terhadap Gambaran Umum Penyelenggaraan Perhubungan dan Permasalahan Yang Dihadapi Masyarakat Di Daerah

2.4.1 Gambaran Umum Daerah Kabupaten Banjar

Kabupaten Banjar terletak di Provinsi Kalimantan Selatan, di bagian tenggara Pulau Kalimantan. Secara geografis, Kabupaten Banjar berada di antara

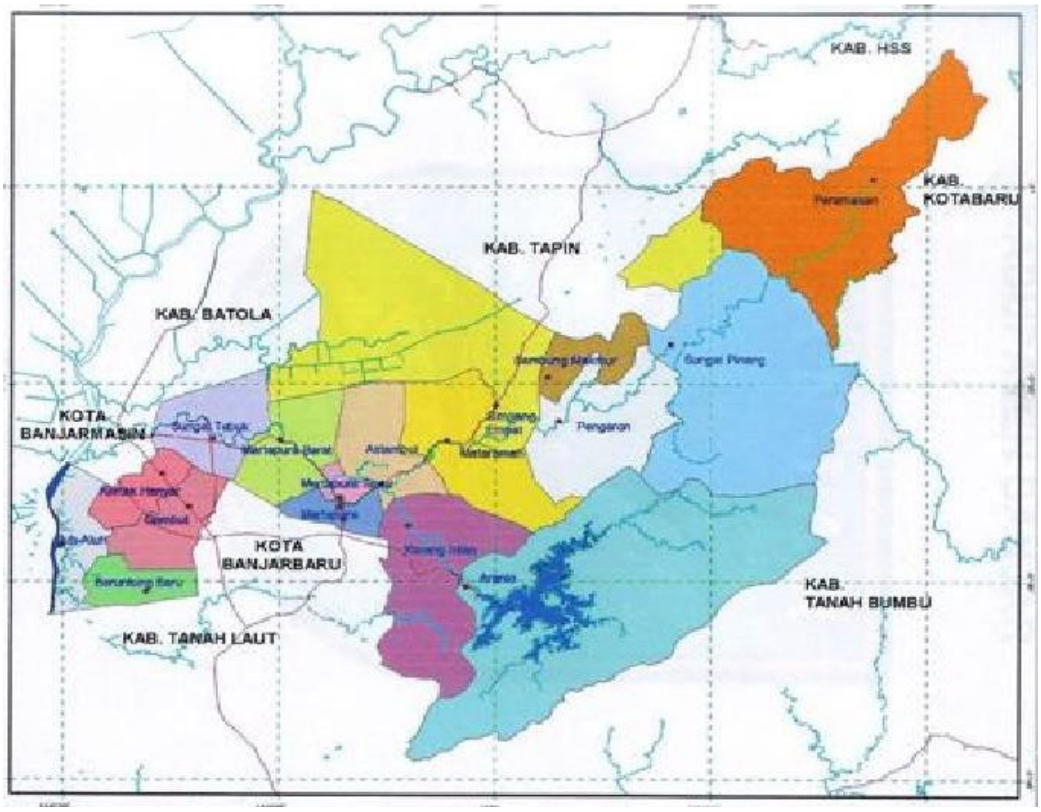
koordinat 2°49' - 3°43' Lintang Selatan dan 114°30' - 115°02' Bujur Timur. Wilayahnya mencakup berbagai kondisi topografi, mulai dari dataran rendah hingga kawasan rawa-rawa yang sebagian besar terdapat di bagian tengah dan selatan wilayah ini.

Kabupaten Banjar merupakan salah satu dari 13 kabupaten/kota di Provinsi Kalimantan Selatan. Kabupaten ini terletak di sebelah tenggara ibu kota provinsi, Banjarmasin, dan berbatasan langsung dengan Kota Banjarmasin serta Kabupaten Barito Kuala. Posisi strategis ini menjadikan Kabupaten Banjar sebagai salah satu jalur penting yang menghubungkan daerah-daerah lain di Kalimantan Selatan.

Kabupaten Banjar berbatasan dengan beberapa kabupaten/kota lain di Provinsi Kalimantan Selatan, yaitu:

- Sebelah Utara: Kabupaten Tapin
- Sebelah Timur: Kabupaten Hulu Sungai Selatan dan Kabupaten Tanah Laut
- Sebelah Selatan: Kabupaten Tanah Laut dan Kota Banjarbaru
- Sebelah Barat: Kabupaten Barito Kuala dan Kota Banjarmasin

Secara administratif, Kabupaten Banjar berbatasan dengan Kabupaten Tapin di sebelah utara, Kabupaten Hulu Sungai Selatan dan Kabupaten Tanah Laut di sebelah timur, Kabupaten Tanah Laut dan Kota Banjarbaru di sebelah selatan, serta Kabupaten Barito Kuala dan Kota Banjarmasin di sebelah barat. Luas wilayah ini terbagi ke dalam 20 kecamatan, yang terdiri dari 277 desa dan 13 kelurahan. Kecamatan terbesar sekaligus ibu kota Kabupaten Banjar adalah Martapura, yang berperan sebagai pusat pemerintahan dan ekonomi, terutama di sektor perdagangan dan pendidikan.



Gambar 2.1. Peta Kabupaten Banjar Provinsi Kalimantan Selatan

Selanjutnya guna melengkapi gambaran kondisi di kabupaten Banjar berikut diuraikan kondisi topografi, kondisi geologi, klimatologi dan tata guna lahan.

a. Kondisi Topografi, geologi dan klimatologi

Kabupaten Banjar memiliki topografi yang beragam, dengan sebagian besar wilayah terdiri dari dataran rendah dan lahan rawa. Daerah ini memiliki ketinggian antara 0 hingga 500 meter di atas permukaan laut. Dataran rendah yang tergenang air selama musim hujan mencakup wilayah di bagian selatan dan tengah kabupaten, sedangkan bagian utara, terutama di dekat perbatasan dengan Kabupaten Hulu Sungai Selatan, terdapat perbukitan dan area yang lebih tinggi. Wilayah yang rendah dan lahan rawa menjadikan daerah ini sering terancam oleh banjir, terutama selama musim penghujan.

Secara geologi, Kabupaten Banjar terdiri dari formasi geologi yang bervariasi. Bagian utara kabupaten didominasi oleh formasi batuan keras seperti batuan sedimen dan batuan metamorf, sedangkan bagian selatan dan tengah

kabupaten memiliki formasi alluvial dan lapisan tanah yang lebih lunak, yang terbentuk dari sedimen sungai dan laut. Wilayah rawa di bagian tengah juga kaya akan endapan organik yang mengandung gambut. Kandungan gambut ini membuat daerah tersebut memiliki potensi dalam pertanian dan perkebunan, meskipun risiko kebakaran lahan tetap tinggi selama musim kemarau.

Kabupaten Banjar berada di zona iklim tropis, dengan dua musim utama, yaitu musim hujan dan musim kemarau. **Curah hujan tahunan** di kabupaten ini berkisar antara 2.500 hingga 3.000 mm per tahun, dengan puncak musim hujan biasanya terjadi antara bulan November hingga April. Suhu rata-rata berkisar antara 24°C hingga 32°C. Kelembapan relatif cukup tinggi sepanjang tahun, dengan rata-rata berkisar antara 80% hingga 90%. Angin di daerah ini biasanya datang dari barat daya selama musim hujan dan dari timur laut selama musim kemarau. Secara umum, Kabupaten Banjar sering mengalami banjir pada puncak musim hujan, terutama di daerah dataran rendah dan rawa.

b. Kebijakan Tata Guna Lahan

Tata guna lahan di Kabupaten Banjar mencerminkan karakteristik geografisnya. Sebagian besar wilayah kabupaten dimanfaatkan untuk **pertanian**, terutama sawah dan perkebunan, dengan persentase yang cukup signifikan. Lahan pertanian, baik sawah irigasi maupun tadah hujan, mencakup sekitar 60% dari total luas wilayah. Daerah rawa dan lahan basah sering dimanfaatkan untuk budidaya tanaman padi, sedangkan lahan yang lebih tinggi di bagian utara digunakan untuk perkebunan karet dan kelapa sawit. Di beberapa wilayah juga terdapat hutan produksi yang dikelola untuk kayu dan hasil hutan lainnya.

Tantangan dalam tata guna lahan adalah konversi lahan pertanian menjadi lahan permukiman dan komersial akibat urbanisasi yang terus berkembang, terutama di sekitar Martapura dan jalur-jalur utama menuju Banjarmasin. Pemanfaatan lahan secara berkelanjutan masih menjadi fokus pemerintah daerah untuk memastikan ketersediaan lahan pertanian dan kelestarian lingkungan.

Peraturan Daerah Kabupaten Banjar Nomor 4 Tahun 2021 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Banjar (RTRWP) merupakan pedoman utama dalam pengelolaan dan pemanfaatan lahan di wilayah tersebut. Kebijakan tata guna lahan dalam perda ini mencakup pengaturan zonasi, perlindungan lingkungan, dan pemanfaatan ruang yang berkelanjutan untuk mendukung pembangunan ekonomi serta menjaga keseimbangan ekologi.

Berikut ini adalah beberapa poin utama kebijakan tata guna lahan di Kabupaten Banjar berdasarkan Perda RTRWP Nomor 4 Tahun 2021:

1. **Zonasi Pemanfaatan Ruang**

   RTRWP Kabupaten Banjar mengatur pemanfaatan lahan berdasarkan zonasi tertentu, seperti kawasan organisasi, kawasan industri, kawasan pariwisata, kawasan pertanian, kawasan hutan lindung, dan kawasan konservasi. Zonasi ini bertujuan untuk mengoptimalkan penggunaan lahan sesuai dengan karakteristik dan potensi wilayah masing-masing, sekaligus meminimalkan dampak negatif terhadap lingkungan.

2. **Pengelolaan Kawasan Lindung**

   Kebijakan mencakup perlindungan kawasan yang memiliki nilai ekologis tinggi, seperti hutan lindung, kawasan resapan udara, serta daerah aliran sungai (DAS). Pemanfaatan ruang di kawasan ini dibatasi agar tetap menjaga fungsi ekologisnya untuk mencegah bencana alam, seperti banjir dan longsor, serta menjaga kelestarian sumber daya alam.

3. **Pengembangan Kawasan Pertanian**

   Kabupaten Banjar menetapkan kawasan khusus untuk kegiatan pertanian guna mendukung ketahanan pangan daerah dan nasional. Lahan pertanian dilindungi dari alih fungsi yang tidak sesuai, seperti menjadi kawasan industri atau organisasi, dengan tujuan menjaga produktivitas pangan yang berkelanjutan.

4. **Kawasan Permukiman dan Perkotaan**

   Pengembangan kawasan organisasi dan perkotaan diatur dengan mempertimbangkan ketersediaan infrastruktur dasar seperti akses jalan, listrik, air bersih, serta pengelolaan limbah. Kebijakan ini bertujuan untuk

memastikan tata ruang organisasi terintegrasi dengan fasilitas publik, sambil mengurangi dampak negatif terhadap lingkungan sekitar.

5. **Kawasan Industri dan Perdagangan**

   Pemerintah Kabupaten Banjar juga menetapkan kawasan untuk pengembangan industri dan perdagangan, yang bertujuan untuk meningkatkan perekonomian daerah. Kawasan ini dirancang sedemikian rupa agar tidak mengganggu kawasan lindung dan organisasi serta dilengkapi dengan fasilitas pengelolaan limbah yang baik.

6. **Penataan Infrastruktur dan Konektivitas**

   RTRWP Kabupaten Banjar mengatur pembangunan infrastruktur pendukung yang mencakup jaringan transportasi darat, udara, dan fasilitas umum lainnya untuk menghubungkan antarwilayah. Kebijakan ini fokus pada peningkatan aksesibilitas dan mobilitas masyarakat serta mendukung kegiatan ekonomi lokal.

7. **Pengawasan dan Penegakan Hukum**

   Pemanfaatan lahan secara ketat melalui peraturan ini dengan menerapkan sanksi terhadap pelanggaran tata ruang yang ditetapkan. agar penegakan hukum dilakukan untuk menjaga pemanfaatan lahan tetap sesuai dengan peruntukan dan ketentuan yang berlaku.

Melalui Perda RTRWP ini, Kabupaten Banjar bertujuan untuk menciptakan lingkungan yang berkelanjutan, tertata dengan baik, dan mendukung pembangunan ekonomi daerah. Kebijakan ini juga mengintegrasikan aspek sosial, ekonomi, dan lingkungan dalam pemanfaatan lahan agar tercapai keseimbangan antara kebutuhan pembangunan dan pelestarian lingkungan.

Beberapa kecamatan di Kabupaten Banjar yang berinvestasi berdasarkan potensi pemanfaatan ruang sesuai dengan Perda RTRWP Nomor 4 Tahun 2021. Kecamatan ini memiliki karakteristik berbeda-beda sesuai dengan pembagian wilayah dan zonasi pemanfaatan ruang, seperti kawasan lindung, kawasan budidaya, kawasan pariwisata, kawasan infrastruktur, kawasan pengembangan khusus, dan kawasan rawan bencana:

Kawasan Lindung di Kabupaten Banjar mencakup wilayah-wilayah penting seperti Kecamatan Aranio dan Karang Intan yang memiliki peran utama dalam menjaga fungsi ekologis dan lingkungan. Di kawasan ini terdapat banyak hutan lindung, kawasan resapan udara, dan sepadan sungai yang berfungsi untuk mencegah erosi, mengurangi risiko banjir, dan menjaga keberlangsungan sumber daya alam. Pengelolaan kawasan lindung dilakukan dengan perlindungan yang ketat agar ekosistem lokal tetap terjaga, mendukung keseimbangan lingkungan yang lebih luas.

Kawasan Budidaya terdiri dari kecamatan-kecamatan seperti Martapura, Martapura Barat, Martapura Timur, Gambut, Sungai Tabuk, Kertak Hanyar, Mataraman, dan Astambul. Wilayah-wilayah ini dikhususkan untuk kegiatan ekonomi yang mencakup pertanian, perkebunan, dan organisasi, serta menjadi pusat kegiatan perdagangan dan jasa di beberapa daerah seperti Martapura. Kawasan ini dirancang untuk mendukung pertumbuhan ekonomi melalui pemanfaatan lahan secara produktif, termasuk dalam hal ketahanan pangan melalui kawasan pertanian yang dilindungi dari alih fungsi lahan.

Kawasan Pariwisata di Kabupaten Banjar meliputi kecamatan seperti Pengaron, Aranio, dan Karang Intan, yang memiliki potensi besar untuk wisata alam dan budaya. Kecamatan Aranio misalnya terkenal dengan wisata air di Waduk Riam Kanan, sementara Pengaron menyimpan nilai sejarah dengan bekas tambang serta budaya lokal yang menarik. Dengan adanya zonasi ini, diharapkan potensi wisata dapat berkembang dengan tetap mempertahankan kelestarian lingkungan serta nilai-nilai budaya masyarakat setempat.

Kawasan Infrastruktur meliputi kecamatan-kecamatan yang strategis untuk pembangunan jaringan transportasi dan fasilitas publik, seperti Kecamatan Martapura, Kertak Hanyar, dan Gambut. Wilayah-wilayah ini memiliki konektivitas yang baik dengan daerah-daerah sekitar dan didukung oleh jaringan transportasi serta fasilitas umum yang memadai, seperti jalan, listrik, dan telekomunikasi. Kawasan ini juga direncanakan untuk mendukung aktivitas perdagangan, pendidikan, dan layanan kesehatan, menciptakan akses

yang lebih luas bagi masyarakat dan meningkatkan mobilitas di seluruh wilayah kabupaten.

Kawasan Pengembangan Khusus di Kabupaten Banjar melibatkan kecamatan-kecamatan seperti Simpang Empat dan Sungai Pinang, yang menjadi prioritas strategi pengembangan. Di Kecamatan Simpang Empat, misalnya, pengembangan difokuskan pada sektor perdagangan dan jasa untuk meningkatkan perekonomian lokal, sementara Kecamatan Sungai Pinang diarahkan untuk sektor pertanian dan perkebunan skala besar. Kawasan ini mendapat prioritas khusus karena berpotensi memberikan dampak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi kabupaten.

Kawasan Rawan Bencana mencakup kecamatan-kecamatan yang berisiko tinggi terkena bencana alam seperti Sungai Tabuk, Aranio, dan Martapura Timur. Kecamatan-kecamatan ini sering terkena risiko banjir dan tanah longsor, terutama karena letaknya di dataran rendah atau dekat dengan aliran sungai dan waduk. Di kawasan rawan bencana ini, dilakukan pengelolaan yang hati-hati dengan tindakan kegiatan tertentu, guna meminimalkan potensi dampak negatif dan melindungi keselamatan serta kesejahteraan masyarakat setempat.

c. Kondisi Geografis

1) Gambaran Kondisi Demografis

Kabupaten Banjar, yang terletak di Provinsi Kalimantan Selatan, memiliki kondisi demografis yang dipengaruhi oleh berbagai faktor seperti luas wilayah, kepadatan penduduk, dinamika migrasi, serta komposisi umur dan jenis kelamin penduduk. Berikut ini adalah gambaran umum mengenai kondisi demografis Kabupaten Banjar berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Banjar:

a) Jumlah Penduduk

Menurut data BPS, jumlah penduduk Kabupaten Banjar pada tahun 2023 diperkirakan mencapai sekitar 554.000 jiwa. Penduduk tersebar di

20 kecamatan yang ada di Kabupaten Banjar, dengan konsentrasi terbesar berada di sekitar ibu kota kabupaten, yaitu Martapura.

b) Kepadatan Penduduk

Kabupaten Banjar memiliki luas wilayah sekitar 4.688 km², dengan kepadatan penduduk rata-rata sekitar 118 jiwa per km². Namun, tingkat kepadatan penduduk bervariasi antara kecamatan yang lebih urban di sekitar Martapura, yang memiliki kepadatan lebih tinggi, dan daerah pedesaan yang lebih rendah kepadatan penduduknya.

c) Komposisi Usia

Berdasarkan piramida penduduk, Kabupaten Banjar menunjukkan pola populasi yang didominasi oleh penduduk usia muda dan produktif. Penduduk usia produktif (15-64 tahun) mendominasi sekitar 65% dari total populasi. Sementara itu, penduduk usia anak-anak (0-14 tahun) sekitar 25%, dan penduduk usia lanjut (65 tahun ke atas) sekitar 10%. Komposisi ini menunjukkan potensi ekonomi yang besar dengan dominasi angkatan kerja yang tinggi.

d) Rasio Jenis Kelamin

Rasio jenis kelamin di Kabupaten Banjar cukup seimbang, dengan jumlah laki-laki sedikit lebih banyak dibandingkan perempuan. Rasio jenis kelamin tercatat sekitar 102:100, artinya terdapat 102 laki-laki untuk setiap 100 perempuan. Komposisi jenis kelamin yang seimbang ini mencerminkan distribusi yang merata antara penduduk laki-laki dan perempuan.

e) Pertumbuhan Penduduk

Kabupaten Banjar mengalami pertumbuhan penduduk yang relatif stabil dengan tingkat pertumbuhan sekitar 1,5% per tahun. Pertumbuhan ini dipengaruhi oleh faktor kelahiran yang lebih tinggi daripada angka kematian, serta adanya migrasi masuk dari daerah-daerah sekitarnya, khususnya di kawasan perkotaan Martapura.

f) Agama dan Kepercayaan

Mayoritas penduduk Kabupaten Banjar menganut agama Islam, yang menjadi agama dominan di wilayah ini. Selain Islam, ada pula pemeluk agama lain seperti Kristen, Hindu, dan Buddha, meskipun jumlahnya relatif kecil. Tradisi dan budaya Islam sangat kental di Kabupaten Banjar, terutama di Martapura yang dikenal sebagai kota santri dan pusat perdagangan intan.

g) Suku dan Etnis

Kabupaten Banjar didominasi oleh suku Banjar, yang menjadi mayoritas penduduk. Selain suku Banjar, ada juga suku Dayak yang tinggal di beberapa wilayah pedalaman dan suku Jawa yang datang melalui program transmigrasi. Kehidupan sosial dan budaya di Kabupaten Banjar sangat dipengaruhi oleh adat dan budaya suku Banjar, yang juga menjadi identitas utama daerah ini.

h) Angka Partisipasi Pendidikan

Data BPS menunjukkan bahwa angka partisipasi pendidikan di Kabupaten Banjar terus meningkat. Rata-rata lama sekolah penduduk adalah sekitar 8,5 tahun, dan angka melek huruf mencapai 97%. Pemerintah daerah terus berupaya meningkatkan kualitas pendidikan dengan menyediakan akses pendidikan yang lebih baik di daerah-daerah terpencil.

i) Tenaga Kerja

Sebagian besar penduduk Kabupaten Banjar bekerja di sektor pertanian, kehutanan, dan perikanan. Namun, di kawasan perkotaan seperti Martapura, banyak penduduk yang terlibat dalam sektor perdagangan, jasa, dan industri kecil. Kabupaten Banjar juga dikenal sebagai pusat pengrajin intan, terutama di Martapura, yang menjadi daya tarik ekonomi lokal dan nasional.

2) Struktur Ekonomi dan pertumbuhan Ekonomi Daerah

Kabupaten Banjar memiliki perekonomian yang didukung oleh berbagai sektor penting. Struktur ekonomi daerah ini mencerminkan

dominasi sektor pertanian dan perkebunan, dengan kontribusi sektor perdagangan dan industri yang juga cukup signifikan.

a. Struktur Ekonomi Kabupaten Banjar

Ekonomi Kabupaten Banjar terdiri dari beberapa sektor utama sebagai berikut:

- Sektor Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan: Sektor ini merupakan tulang punggung ekonomi Kabupaten Banjar, menyumbang lebih dari 30% terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB). Pertanian padi, perkebunan karet, kelapa sawit, dan tanaman pangan lainnya menjadi kontributor utama. Wilayah ini juga terkenal dengan produk perikanan dan hasil hutan seperti kayu.
- Sektor Perdagangan dan Jasa: Martapura, sebagai ibu kota Kabupaten Banjar, merupakan pusat perdagangan dan terkenal dengan perdagangan intan dan batu permata. Sektor perdagangan dan jasa menyumbang sekitar 20% dari PDRB daerah ini. Pasar Martapura menjadi daya tarik bagi pembeli dari berbagai daerah.
- Sektor Industri Pengolahan: Industri pengolahan di Kabupaten Banjar meliputi pengolahan hasil pertanian, perkebunan, serta industri kecil dan menengah. Kontribusi sektor industri pengolahan terhadap PDRB adalah sekitar 15%, dengan sektor-sektor seperti pengolahan makanan, pengrajin intan, serta pengolahan karet.
- Sektor Konstruksi: Pembangunan infrastruktur, terutama jalan dan jembatan, serta proyek perumahan, terus berkembang, menyumbang sekitar 10% dari PDRB. Sektor ini tumbuh dengan adanya proyek-proyek pembangunan yang terus berjalan untuk mendukung aksesibilitas di wilayah Kabupaten Banjar.
- Sektor Transportasi dan Pergudangan: Kabupaten Banjar memiliki posisi strategis yang menghubungkan Banjarmasin dan Banjarbaru, sehingga sektor transportasi dan pergudangan juga memberikan kontribusi penting, terutama untuk transportasi barang dari sektor pertanian dan perdagangan.

b. Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten Banjar

- Laju Pertumbuhan Ekonomi: Menurut data Badan Pusat Statistik (BPS), pertumbuhan ekonomi Kabupaten Banjar pada tahun 2023 mencapai sekitar 4,5%. Meskipun mengalami dampak dari pandemi COVID-19 pada tahun-tahun sebelumnya, ekonomi daerah ini mulai pulih dengan baik, terutama berkat pemulihan sektor pertanian dan peningkatan perdagangan lokal.
- Sektor Unggulan yang Mendorong Pertumbuhan: Pemulihan di sektor pertanian, kehutanan, dan perikanan menjadi pendorong utama pertumbuhan ekonomi, dengan adanya peningkatan produksi dan harga komoditas utama seperti padi, karet, dan sawit. Di sisi lain, sektor konstruksi dan industri pengolahan juga menunjukkan tren peningkatan seiring dengan proyek pembangunan infrastruktur di daerah ini.
- Tantangan Ekonomi: Tantangan yang dihadapi Kabupaten Banjar dalam pertumbuhan ekonomi antara lain fluktuasi harga komoditas, ketergantungan pada sektor pertanian yang rentan terhadap perubahan cuaca dan iklim, serta perlunya peningkatan diversifikasi ekonomi agar tidak hanya bergantung pada sektor primer. Infrastruktur yang masih terbatas di beberapa wilayah juga menjadi kendala dalam mendorong pertumbuhan ekonomi yang merata.

c. Prospek Ekonomi

Pemerintah Kabupaten Banjar terus mendorong pengembangan sektor-sektor ekonomi strategis seperti industri pengolahan dan pariwisata, selain memperkuat sektor agrikultur. Diversifikasi ekonomi dan peningkatan infrastruktur diharapkan dapat menjadi faktor utama dalam pertumbuhan ekonomi yang lebih kuat di masa depan.

2.4.1.1 Visi dan Misi Pemerintah Daerah Kabupaten Banjar

Visi dan misi Kabupaten Banjar, sebagaimana dituangkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) 2021-2026 adalah sebagai berikut:

Visi Kabupaten Banjar adalah "Terwujudnya Kabupaten Banjar yang Maju, Mandiri, dan Agamis."

Sementara Misi Kabupaten Banjar adalah **"**Untuk mencapai visi tersebut, Pemerintah Kabupaten Banjar menetapkan lima misi utama:

1. **Peningkatan Kualitas Hidup dan Kualitas Sumber Daya Manusia (SDM):** Fokus pada peningkatan kualitas pendidikan, kesehatan, dan kesejahteraan masyarakat secara umum untuk menciptakan SDM yang berkualitas.
2. **Peningkatan Ekonomi Berbasis Kerakyatan dan Pemerataan Pembangunan yang Berkeadilan:** Mengembangkan ekonomi berbasis kerakyatan melalui pembangunan infrastruktur dan dukungan untuk sektor pertanian, perikanan, dan usaha mikro kecil menengah (UMKM), serta memperhatikan pemerataan pembangunan di seluruh wilayah.
3. **Pengelolaan Lingkungan Hidup yang Berkelanjutan:** Melaksanakan kebijakan dan program yang mendukung kelestarian lingkungan hidup, mitigasi perubahan iklim, dan pengelolaan sumber daya alam yang bijak.
4. **Penyelenggaraan Pemerintahan yang Amanah, Baik, Bersih, dan Efektif:** Berfokus pada reformasi birokrasi dan peningkatan tata kelola pemerintahan yang transparan dan akuntabel.
5. **Penguatan Karakter Masyarakat yang Religius dan Berkepribadian Luhur:** Mendorong nilai-nilai religius, etika, dan budaya dalam kehidupan masyarakat agar tercipta lingkungan yang aman, tertib, dan demokratis.

Misi ini berorientasi pada peningkatan kualitas hidup masyarakat serta menciptakan pembangunan daerah yang berkelanjutan dan berkeadilan.

2.4.1.2 Kondisi Jalan di Kabupaten Banjar

Jalan sebagai salah satu prasarana transportasi merupakan unsur penting dalam pengembangan kehidupan berbangsa dan bernegara, dalam

pembinaan persatuan dan kesatuan bangsa, wilayah negara, dan fungsi masyarakat serta dalam memajukan kesejahteraan umum sebagaimana dimaksud dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Di samping itu jalan sebagai bagian sistem transportasi nasional mempunyai peranan penting terutama dalam mendukung bidang ekonomi, sosial dan budaya serta lingkungan dan dikembangkan melalui pendekatan pengembangan wilayah agar tercapai keseimbangan dan pemerataan pembangunan antar daerah, membentuk dan memperkukuh kesatuan nasional untuk memantapkan pertahanan dan keamanan nasional, serta membentuk struktur ruang dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional.

Sebagai salah satu prasarana perhubungan atau lalu lintas Jalan merupakan unsur penting dalam pengembangan perekonomian serta kegiatan pelayanan masyarakat lainnya. Keberadaan jalan perlu dioptimalkan fungsi dan perannya. Upaya mengoptimalkan fungsi dan peranan jalan perlu dilakukan sesuai dengan karakter wilayah Kota Surakarta, sehingga mampu mendukung upaya peningkatan kesejahteraan masyarakat di Daerah.

Berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Banjar No. 6 Tahun 2018 tentang Penetapan Status Ruas Jalan Kabupaten Banjar. Di Kabupaten Banjar, jalan dengan jenis permukaan aspal memiliki total panjang sekitar 300 km, di mana 180 km di antaranya berada dalam kondisi baik. Sementara itu, sekitar 60 km dari jalan beraspal mengalami kerusakan ringan, 40 km dalam kondisi rusak sedang, dan 20 km sisanya mengalami kerusakan berat. Untuk jalan dengan permukaan penetrasi, panjang totalnya sekitar 100 km. Dari panjang tersebut, 50 km berada dalam kondisi baik, sedangkan 25 km mengalami kerusakan ringan. Selain itu, terdapat 15 km yang mengalami kerusakan sedang dan 10 km yang rusak berat. Sementara itu, jalan dengan permukaan macadam memiliki panjang sekitar 50 km. Dari jumlah tersebut, 20 km berada dalam kondisi baik, 10 km mengalami kerusakan ringan, 10 km rusak sedang, dan 10 km lainnya rusak berat. Jalan dengan perkerasan beton memiliki panjang total sekitar 80 km. Sebagian besar, yaitu 60 km, berada dalam kondisi baik, sedangkan 10 km

mengalami kerusakan ringan, 5 km rusak sedang, dan 5 km lainnya rusak berat. Selain itu, masih terdapat jalan tanah atau jalan yang belum diaspal dengan panjang total sekitar 70 km. Dari panjang tersebut, 30 km berada dalam kondisi baik, 15 km rusak ringan, 10 km rusak sedang, dan 15 km dalam kondisi rusak berat.

Tabel 2.1. Kondisi Jalan Di Kabupaten Banjar

Jenis Permukaan	Panjang (km)	Kondisi Baik	Kondisi Rusak Ringan	Kondisi Rusak Sedang	Kondisi Rusak Berat
Aspal	300 km	180 km	60 km	40 km	20 km
Penetrasi	100 km	50 km	25 km	15 km	10 km
Macadam	50 km	20 km	10 km	10 km	10 km
Perkerasan Beton	80 km	60 km	10 km	5 km	5 km
Tanah (belum diaspal)	70 km	30 km	15 km	10 km	15 km

Sumber, Data BPS

Untuk memberikan gambaran lengkap atas jalan yang ada di daerah yang berstatus Jalan Kabupaten Banjar, berikut disajikan tabel Jalan Yang Dikelola Oleh Pemerintah kabupaten Banjar tahun 2024.

2.4.2 Gambaran Kendaraan Angkutan Umum dan Kendaraan Wajib Uji di Kabupaten Banjar

Bagian ini memberikan gambaran lebih lengkap terkait kendaraan angkutan umum dan kendaraan wajib uji di Kabupaten Banjar, diperlukan data-data berikut ini:

1. **Data Kendaraan Angkutan Umum:**
    - **Jumlah kendaraan per jenis angkutan umum** (misalnya jumlah angkot, bus AKAP/AKDP, ojek konvensional, dan angkutan udara).
    - **Jumlah rute atau trayek yang tersedia** untuk angkutan umum di Kabupaten Banjar, beserta wilayah cakupan atau jalur yang dilalui.

- **Tingkat keterisian atau penggunaan angkutan umum** (dalam persentase atau jumlah penumpang harian).
- **Data armada kendaraan berbasis aplikasi** (seperti ojek online), jika ada, dan area operasi utamanya.
- **Jumlah terminal atau titik penghentian** utama angkutan umum di kabupaten ini.

2. **Data Kendaraan Wajib Uji:**
   - **Jumlah total kendaraan wajib uji per jenis kendaraan** (seperti kendaraan angkutan barang, angkutan penumpang, dan kendaraan pribadi berdimensi besar).
   - **Frekuensi dan jadwal uji kelayakan kendaraan** yang diterapkan oleh pemerintah daerah.
   - **Jumlah kendaraan yang lulus dan tidak lulus uji kelayakan** per periode uji (misalnya per semester atau tahunan).
   - **Lokasi fasilitas uji kendaraan dan kapasitas layanan uji** (berapa kendaraan yang dapat diuji per hari).
   - **Data kecelakaan lalu lintas terkait kendaraan tidak layak jalan** di Kabupaten Banjar, jika tersedia, untuk menunjukkan relevansi uji kendaraan dengan keselamatan di jalan raya.

Data-data ini biasanya diperoleh melalui instansi pemerintah setempat seperti Dinas Perhubungan Kabupaten Banjar, BPS Kabupaten Banjar, atau laporan rutin keselamatan dan lalu lintas daerah. Anda bisa mendapatkan akses langsung ke data tersebut untuk memperoleh gambaran rinci sesuai dengan kebutuhan informasi terkait.

1. Permasalahan Yang Dihadapi Terkait Penyelenggaraan Perhubungan

Beberapa permasalahan yang dihadapi terkait penyelenggaraan perhubungan di Kabupaten Banjar meliputi aspek infrastruktur, regulasi, pelayanan, serta keamanan dan keselamatan, yang berdampak pada efektivitas serta kualitas transportasi bagi masyarakat. Berikut adalah beberapa permasalahan utama:

a. Keterbatasan Infrastruktur Transportasi

Kabupaten Banjar masih menghadapi keterbatasan dalam hal infrastruktur transportasi darat dan udara. Beberapa jalan di kecamatan-kecamatan tertentu, terutama di daerah pedesaan dan daerah terpencil, belum memadai atau dalam kondisi rusak, yang mempengaruhi aksesibilitas. Selain itu, minimnya infrastruktur dermaga atau fasilitas untuk angkutan sungai menyulitkan mobilitas di wilayah yang bergantung pada transportasi udara.

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa pemerintah daerah wajib menyediakan sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan yang memadai. Keterbatasan infrastruktur, seperti jalan yang rusak atau akses yang terbatas di pedesaan, menunjukkan bahwa implementasi UU ini masih menjadi tantangan di Kabupaten Banjar. Infrastruktur yang memadai diperlukan untuk meningkatkan aksesibilitas dan konektivitas antarwilayah.

Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan mengatur tentang kewajiban pemeliharaan jalan oleh pemerintah untuk menjamin kualitas infrastruktur yang aman dan layak. Keterbatasan anggaran atau fokus pemeliharaan yang tidak merata membuat kondisi jalan di Kabupaten Banjar, terutama di wilayah pedesaan, masih memerlukan perhatian lebih.

b. Keterbatasan Angkutan Umum

Pilihan angkutan umum di Kabupaten Banjar belum mencukupi untuk melayani kebutuhan wilayah di seluruh wilayah, terutama di daerah perdesaan. Trayek angkutan umum yang ada terbatas pada jalur utama, sehingga masyarakat di wilayah terpencil sering kali tidak memiliki akses yang memadai terhadap transportasi umum. Hal ini berdampak pada ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi atau ojek konvensional dan berbasis aplikasi.

Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah tekanan bahwa transportasi umum termasuk dalam urusan pemerintahan wajib yang berkaitan dengan pelayanan dasar. Kurangnya trayek dan layanan angkutan umum di Kabupaten Banjar menunjukkan kurangnya defisit dalam

penyediaan layanan dasar ini, terutama di wilayah perdesaan yang minim akses transportasi umum.

Peraturan Menteri Perhubungan No. 117 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek memungkinkan adanya angkutan umum berbasis aplikasi (online) sebagai alternatif di wilayah yang minim transportasi. Namun penerapannya memerlukan pengawasan agar dapat berjalan sesuai peraturan tanpa mengganggu operasional angkutan konvensional.

c. Kurangnya Pengawasan dan Penegakan Hukum

Penegakan aturan terkait uji kelayakan kendaraan (uji KIR) dan Perjanjian lalu lintas masih menjadi tantangan di Kabupaten Banjar. Banyak kendaraan, terutama kendaraan angkutan barang dan angkutan penumpang, yang tidak secara rutin mengikuti uji kelayakan sehingga berpotensi menimbulkan risiko keselamatan. Pengawasan dan penegakan hukum yang tidak konsisten juga berdampak pada kondisi kendaraan yang beroperasi tanpa mengikuti standar keamanan yang telah ditetapkan.

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 juga mengatur bahwa semua kendaraan angkutan umum dan angkutan barang wajib diuji kelayakannya secara berkala untuk menjamin keselamatan. Kurangnya pengawasan terkait uji kelayakan atau uji KIR di Kabupaten Banjar menunjukkan bahwa penerapan UU ini belum optimal, sehingga berpotensi menimbulkan kecelakaan.

Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang pengaturan kendaraan pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor, termasuk angkutan barang dan penumpang, yang wajib dilakukan untuk memastikan kendaraan yang beroperasi memenuhi standar keselamatan.

d. Kemacetan di Area Padat

Semakin bertambahnya jumlah kendaraan pribadi di Kabupaten Banjar, terutama di sekitar pusat kota Martapura dan jalan-jalan utama, kemacetan menjadi masalah yang semakin sering terjadi. Hal ini terutama disebabkan oleh pertumbuhan ekonomi dan populasi yang pesat di kawasan perkotaan tanpa

adanya pengembangan infrastruktur jalan yang sebanding, sehingga mengganggu arus lalu lintas dan mobilitas harian.

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 menyebutkan bahwa pemerintah harus melakukan manajemen lalu lintas untuk mengatasi kemacetan di wilayah tertentu. Kemacetan di Kabupaten Banjar, khususnya di pusat kota Martapura, memerlukan tindakan pengaturan lalu lintas yang efektif, seperti rekayasa lalu lintas dan penyediaan fasilitas yang memadai.

Peraturan Pemerintah No. 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur tentang perencanaan jaringan lalu lintas di wilayah perkotaan untuk menghindari kepadatan. Hal ini relevan dalam konteks Kabupaten Banjar yang memerlukan pengaturan lalu lintas dan peningkatan infrastruktur untuk mengurangi kemacetan.

e. Kurangnya Fasilitas Keselamatan

Fasilitas penunjang keselamatan di jalan, seperti rambu lalu lintas, marka jalan, penerangan jalan, dan fasilitas untuk pejalan kaki, masih kurang di beberapa wilayah, terutama di wilayah perdesaan. Minimnya fasilitas ini meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas dan menurunkan kenyamanan berkendara, terutama pada malam hari atau di kondisi cuaca buruk.

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 juga menekankan pentingnya fasilitas keselamatan, seperti rambu lalu lintas, marka jalan, dan penerangan, yang harus disediakan pemerintah daerah. Kurangnya fasilitas keselamatan di Kabupaten Banjar menunjukkan bahwa aspek ini perlu lebih dioptimalkan untuk meningkatkan keamanan berkendara.

Peraturan Menteri Perhubungan No. 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas menetapkan standar mengenai pengadaan rambu-rambu di setiap jalan. Implementasi peraturan ini di Kabupaten Banjar masih menghadapi tantangan, terutama di jalan pedesaan yang kurang terjangkau.

f. Keterbatasan Sumber Daya untuk Fasilitas Uji KIR

Kapasitas fasilitas uji kendaraan (KIR) di Kabupaten Banjar masih terbatas pada hal peralatan, sumber daya manusia, dan jam layanan. Hal ini menyebabkan timbulnya kendaraan yang harus diuji dan menurunkan efisiensi

dalam proses uji kelayakan. Kendaraan yang gagal diuji KIR secara tepat waktu dapat menimbulkan potensi risiko di jalan raya.

Peraturan Menteri Perhubungan No. 133 Tahun 2015 tentang Uji Berkala Kendaraan Bermotor masyarakat menyatakan bahwa setiap daerah wajib menyediakan fasilitas uji berkala dengan kapasitas yang memadai untuk melayani. Terbatasnya fasilitas uji KIR di Kabupaten Banjar yang hanya dapat melayani jumlah tertentu setiap hari menunjukkan bahwa layanan ini belum memenuhi standar, sehingga dapat berdampak pada keselamatan transportasi di daerah.

Peraturan Daerah (Perda) Kabupaten Banjar juga diharapkan dapat mengatur alokasi anggaran atau penyediaan sumber daya tambahan untuk fasilitas KIR sebagai bentuk komitmen terhadap keselamatan dan kelayakan kendaraan.

g. Polusi dan Dampak Lingkungan dari Transportasi

Semakin banyaknya kendaraan di Kabupaten Banjar berkontribusi terhadap peningkatan polusi udara dan dampak lingkungan, terutama di wilayah yang padat kendaraan seperti Martapura. Hal ini mempengaruhi kualitas udara dan kesehatan masyarakat, khususnya di daerah yang minim penghijauan atau jauh dari kawasan hijau.

Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup mengatur bahwa transportasi harus berwawasan lingkungan dan berupaya menekan polusi. Meningkatnya jumlah kendaraan di Kabupaten Banjar menambah polusi udara yang mempengaruhi kualitas lingkungan dan kesehatan masyarakat.

Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran Udara menyebutkan bahwa pengelolaan transportasi perlu memperhatikan dampak terhadap kualitas udara, dan daerah harus melakukan upaya untuk menekan polusi udara, termasuk melalui transportasi masyarakat yang ramah lingkungan.

Mengatasi permasalahan-permasalahan ini memerlukan perencanaan jangka panjang yang mencakup peningkatan infrastruktur, pengembangan

transportasi umum yang merata, peningkatan kapasitas layanan uji KIR, serta penegakan hukum yang konsisten dalam penyelenggaraan transportasi di Kabupaten Banjar.

Berikut adalah tabel yang merangkum aspek permasalahan dalam penyelenggaraan perhubungan di Kabupaten Banjar beserta peraturan dan pasal yang relevan:

Tabel 2.2. Permasalahan Penyelenggaraan Perhubungan di Kabupaten Banjar

Aspek	Peraturan	Pasal
Keterbatasan Infrastruktur Transportasi	Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Pasal 10: Pemerintah bertanggung jawab menyediakan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.
		Pasal 11 Pemerintah daerah berperan dalam perencanaan, penyediaan, pengelolaan, dan pengawasan prasarana angkutan umum.
	Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan	Pasal 20: Pemerintah wajib melakukan pemeliharaan dan perbaikan jalan untuk menjamin kelayakan dan keamanan.
Keterbatasan Angkutan Umum	Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah	Pasal 12 Ayat (2): Transportasi merupakan urusan wajib pemerintah daerah yang harus dipenuhi.
	Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Pasal 138 Ayat (1): Pemerintah dan pemerintah daerah wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk masyarakat.
	Peraturan Menteri Perhubungan No.117 Tahun 2018	Pasal 5 Pengaturan izin operasional angkutan berbasis aplikasi sebagai alternatif angkutan umum di daerah.
Kurangnya Pengawasan dan Penegakan Hukum	Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Pasal 53 Ayat (1): Kendaraan yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
		Pasal 54 Ayat (1): Pemerintah berkewajiban melakukan

Aspek	Peraturan	Pasal
		pengawasan terhadap kelayakan kendaraan di jalan.
	Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan	Pasal 106 Uji berkala wajib dilakukan terhadap kendaraan angkutan umum dan angkutan barang.
Kemacetan di Daerah Padat	Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Pasal 95 Pemerintah wajib melakukan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk mengatasi kemacetan.
	Peraturan Pemerintah No. 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas	Pasal 16 Menyebutkan perencanaan jaringan lalu lintas yang terintegrasi dan berkelanjutan.
Kurangnya Fasilitas Keselamatan	Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Pasal 45 Ayat (1): Pemerintah dan pemerintah daerah wajib menyediakan fasilitas keselamatan di jalan.
	Peraturan Menteri Perhubungan No. 13 Tahun 2014	Pasal 3: Menetapkan standar tentang pengadaan rambu-rambu di setiap jalan untuk keselamatan pengguna jalan.
Keterbatasan Sumber Daya untuk Fasilitas Uji KIR	Peraturan Menteri Perhubungan No.133 Tahun 2015	Pasal 6 Setiap daerah harus menyediakan fasilitas uji berkala yang memadai.
	Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Pasal 50 : Pemerintah daerah bertanggung jawab melakukan pengujian kendaraan bermotor secara berkala.
Polusi dan Dampak Lingkungan dari Transportasi	Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup	Pasal 13 Ayat (1): Transportasi umum harus dirancang ramah lingkungan, pemerintah wajib mengendalikan dampak lingkungan.
	Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran Udara	Pasal 23 Kendaraan bermotor wajib memenuhi standar emisi gas buang untuk mencegah pencemaran udara.

Tabel ini menyajikan aspek-aspek permasalahan dan keterkaitannya peraturan dengan serta pasal yang berlaku sebagai dasar hukum untuk penyelenggaraan perhubungan yang lebih baik di Kabupaten Banjar.

2.5 Kajian Terhadap Aspek Kegiatan Perekonomian Masyarakat

Keterkaitan hukum dengan perubahan sosial sangatlah erat, karena hukum selalu mengikuti perubahan sosial yang ada dimasyarakat hukum. Dengan demikian maka pembentukan hukum selalu dipengaruhi oleh kompleksitas dan perubahan Sosial, termasuk aspek ekonomi. Oleh karena itu, dalam membuat suatu peraturan, regulator juga harus mempertimbangkan apakah peraturan tersebut akan berperan aktif atau pasif dalam merespons fluktuasi ekonomi. Kajian aspek ekonomi dalam peraturan yang kerap disebut dengan Economic Analysis of Law (EAL), yaitu aplikasi teori ekonomi untuk mengevaluasi peraturan perundang-undangan dan kebijakan terhadap masyarakat.

Pada prinsipnya, hukum dan ekonomi mempunyai keterkaitan yang relatif erat dan hukum merupakan elemen kunci dalam pembangunan perekonomian masyarakat. Hukum memberikan pedoman dan acuan dalam kegiatan perekonomian, sedangkan pembangunan ekonomi didorong oleh hukum yang menciptakan peraturan dan ketentuan. Dalam hal ini dapat dilihat peran hukum dalam proses pembangunan perekonomian, yaitu:

1. Melindungi hak kepemilikan, seperti hak atas properti dan hak kekayaan intelektual; dan
2. Mengatur hubungan bisnis antara para pihak yang terlibat dalam kegiatan ekonomi.

Berdasarkan hal tersebut, maka kajian dalam bidang ekonomi merupakan salah satu aspek yang harus dipertimbangkan dalam merumus, menyusun dan membahasa suatu peraturan, yang dalam hal ini adalah Peraturan Daerah.

Urgensi kajian ekonomi dalam Peraturan Daerah yang mengatur tentang kegiatan perhubungan di tengah masyarakat adalah sangat penting agar Perda tersebut dapat memberikan manfaat dan mampu berkontribusi kepada masyarakat dalam menjalani kehidupan dan kegiatan ekonomi sehari-hari mereka. Salah satu manfaat peraturan daerah tentang perhubungan adalah diharapkan regulasi ini mampu mengatasi masalah kemacetan di daerah. Meskipun permasalahan kemacetan di Kabupaten Banjar tidak dapat dibandingkan dengan kota-kota besar

lainnya, namun secara langsung ataupun tidak langsung pengaturan terhadap kemacetan tersebut tentu berdampak positif terhadap permasalahan ekonomi masyarakat.

Dampak tersebut dapat dilihat dari pemakaian BBM dan maintenance kendaraan bermotor, sebagai ilustrasi dapat dilihat dalam beberapa contoh berikut:

> *"Pengeluaran pembelian BBM untuk pengguna mobil dalam kondisi lalu lintas normal diperkirakan memerlukan biaya sebesar Rp 13.933,25, sedangkan motor diperkirakan memerlukan biaya sebesar Rp 13.238,32. Apabila mereka terjebak kemacetan maka biaya BBM tersebut pasti meningkat, biaya BBM mobil menjadi sebesar Rp 19.171,12 dan biaya BBM motor Rp 18.221,38. Dalam beberapa penelitian, rata-rata penghasilan sopir yang hilang akibat kemacetan selama 22,14 menit adalah Rp 2.522,41."*

Dengan kondisi tersebut tentu berdampak kepada hilangnya uang negara, karena BBM yang digunakan sedikit-banyaknya adalah BBM Subsidi. Dengan demikian dapat dipastikan bahwa perhitungan ekonomi dampak kemacetan lalu lintas dapat dilakukan dengan menghitung penggunaan BBM lebih boros, Biaya penggantian spare part kendaraan, Biaya berobat, Kerugian waktu, bahkan Penghasilan yang hilang. Selain itu, kemacetan lalu lintas dapat mengganggu operasi entitas bisnis karena menunda atau mencegah terjadinya transaksi ekonomi. Waktu yang hilang dalam kemacetan lalu lintas adalah waktu yang tidak digunakan dalam aktivitas yang menciptakan nilai ekonomi masyarakat.

Selain itu, melalui peraturan daerah tentang perhubungan tersebut, tentu juga diatur kegiatan-kegiatan perhubungan yang dikenakan retribusi oleh Daerah kepada pengguna kendaraaan, baik itu kegiatan perhubungan di darat, laut maupun di udara. Retribusi daerah merupakan pungutan daerah yang dibayarkan atas jasa atau pemberian izin tertentu yang disediakan oleh pemerintah daerah. Retribusi daerah merupakan salah satu sumber pendapatan daerah yang penting untuk membiayai pelaksanaan pemerintahan daerah dan meningkatkan pelayanan kepada masyarakat. Besaran retribusi yang terutang dihitung dengan mengalikan tingkat penggunaan jasa dengan tarif retribusi.

Keberadaan retribusi daerah ini sangat penting karena akan memberikan kontribuasi langsung kepada peningakatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kabupaten Banjar.

2.6 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 sistem lalu lintas dan angkutan jalan yang handal, selamat, lancar, tertib, aman nyaman, berdaya guna dan berhasil guna. Penyelenggaraan perhubungan perlu diselenggarakan dengan mengintegrasikan sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ke dalam satu kebijakan Pemerintah Daerah, sesuai dengan kewenangan yang dimiliki Daerah.

Pengaturan penyelenggaraan perhubungan dalam Peraturan Daerah yang baru ini dimaksudkan untuk memberikan kepastian hukum terhadap penyelenggaraan perhubungan melalui sistem transportasi yang efektif dan efisien guna mendorong perekonomian Daerah dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Dengan penerapan sistem baru yang akan diatur dalam 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, memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
b. perilaku masyarakat dalam penyelenggaraan LLAJ yang beretika dan berbudaya keselamatan dalam penyelenggaraan LLAJ, serta perkeretaapian; dan
c. penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat dalam penyelenggaraan LLAJ, perkeretaapian, dan penerbangan sesuai dengan kewenangan Daerah.

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 dampak pengaturan penyelenggaraan perhubungan di kabupaten Banjar terhadap keuangan daerah setidaknya terdapat 3 (tiga) hal. Pertama Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) : Sektor perhubungan dapat menjadi salah satu sumber pendapatan, misalnya dari retribusi pelabuhan sungai, terminal angkutan darat, stasiun kereta api, dan bandara. Pengaturan yang baik akan meningkatkan efisiensi operasional, menarik lebih banyak investasi, dan meningkatkan pendapatan daerah. Kedua Pengurangan Biaya Operasional : Infrastruktur transportasi yang memadai dapat mengurangi biaya transportasi barang dan jasa, yang pada gilirannya menurunkan biaya pengeluaran daerah. Misalnya, transportasi yang lebih efisien akan mengurangi penggunaan sumber daya, seperti bahan bakar dan waktu. Dan ketiga Investasi Infrastruktur : Pengembangan infrastruktur seperti jalan raya, jembatan, pelabuhan, dan bandara memerlukan investasi besar yang akan membebani anggaran daerah dalam jangka pendek, namun diharapkan dapat memberi manfaat jangka panjang berupa perbaikan konektivitas dan ekonomi daerah.

Kaitannya dengan misi RPJMD, Kabupaten Banjar memiliki visi untuk meningkatkan kualitas pembangunan daerah, salah satunya melalui perbaikan dan pengembangan infrastruktur transportasi. Beberapa poin misi yang terkait dengan transportasi adalah Meningkatkan Kesejahteraan Masyarakat Melalui Pembangunan Infrastruktur dan Konektivitas : Meningkatkan aksesibilitas antar wilayah dan memperlancar arus barang dan jasa merupakan inti dari pengaturan penyelenggaraan perhubungan. Hal ini akan meningkatkan perekonomian lokal dan mempercepat pertumbuhan sektor-sektor lainnya dan Meningkatkan Efisiensi Pelayanan Publik : Pengaturan penyelenggaraan perhubungan yang baik akan

meningkatkan pelayanan transportasi publik, mengurangi kemacetan, dan mempercepat pergerakan masyarakat di wilayah Kabupaten Banjar. Hal ini juga terkait dengan perbaikan sarana transportasi umum.

Pengaturan penyelenggaraan perhubungan di Kabupaten Banjar, baik darat, sungai dan danau, penyebrangan, udara, maupun perkeretaapian, memiliki dampak besar pada keuangan daerah. Pengelolaan yang baik akan memperkuat sumber pendapatan asli daerah, mengurangi biaya operasional, serta meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Hal ini sejalan dengan misi dalam RPJMD Kabupaten Banjar yang menekankan peningkatan konektivitas, pelayanan publik, serta pembangunan infrastruktur sebagai kunci pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan sosial.

Pengembangan dan perbaikan di sektor perhubungan harus terus diupayakan guna menciptakan efisiensi transportasi dan mendukung pembangunan berkelanjutan di Kabupaten Banjar.

BAB III
EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANGAN UNDANGAN TERKAIT

3.1 Pengantar

Amiroeddin Syarif (1997) menegaskan bahwa prinsip dasar dalam sistem perundang-undangan ialah menjaga konsistensi dan keselarasan di antara peraturan-peraturan. Syarif menyatakan, “Suatu peraturan yang lebih rendah tidak dapat mengubah atau meniadakan ketentuan dari peraturan yang lebih tinggi, kecuali bila dinyatakan lain dalam peraturan yang lebih tinggi tersebut” (Syarif, 1997: 23).

Hal ini sejalan dengan konsep asas lex superior derogat legi inferiori, yang berarti peraturan yang lebih tinggi derajatnya akan mengesampingkan peraturan yang lebih rendah bila terjadi konflik. Penerapan asas ini sangat krusial karena menjamin stabilitas hukum serta kepastian hukum bagi masyarakat, sebagaimana dikemukakan oleh Achmad Ali (2002), “Tanpa struktur hirarkis yang jelas, ketidakpastian akan selalu mengintai masyarakat dalam menafsirkan aturan hukum yang berlaku” (Ali, 2002: 102).

Hierarki hukum di Indonesia diatur secara formal dalam Undang-Undang No. 12 Tahun 2011, yang menyatakan bahwa peraturan perundang-undangan tidak boleh bertentangan dengan peraturan yang lebih tinggi derajatnya. Pasal 7 ayat (1) undang-undang tersebut menyebutkan urutan peraturan mulai dari UUD 1945 hingga peraturan daerah. Dalam penerapan praktisnya, hukum hierarkis ini berperan sebagai mekanisme kontrol terhadap kewenangan pemerintah pusat dan daerah, memastikan bahwa kebijakan daerah tetap dalam koridor hukum nasional.

Relevansi bagi Pemerintah Daerah

Dalam konteks otonomi daerah, khususnya di Kabupaten Banjar, aturan ini sangat berperan. Kabupaten memiliki kewenangan untuk membuat peraturan daerah (Perda), tetapi Perda tersebut tidak boleh bertentangan dengan

undang-undang di tingkat nasional. Misalnya, dalam UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, ditegaskan bahwa kebijakan daerah yang berkaitan dengan perhubungan harus memperhatikan ketentuan nasional (Pasal 12). Ketentuan ini bertujuan untuk menjaga keselarasan dan menghindari konflik peraturan yang berpotensi merugikan masyarakat.

Selain itu, peraturan yang lebih rendah, seperti Peraturan Pemerintah (PP) dan Peraturan Menteri, harus sesuai dengan ketentuan yang lebih tinggi seperti UU. Dalam hal ini, evaluasi peraturan yang dilakukan oleh Kabupaten Banjar terkait transportasi diuraikan dalam berbagai ketentuan, misalnya, PP Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Menteri terkait, yang mendefinisikan standar operasional dan prosedur.

Dampak Ketidaksesuaian dengan Hierarki Hukum

Ketidaksesuaian dengan asas-asas hierarki hukum dapat menimbulkan implikasi serius. Syarif menyatakan bahwa "ketidaktaatan terhadap asas ini bisa menciptakan ketidaktertiban dan ketidakpastian dalam sistem hukum" (Syarif, 1997, hlm. 45). Contohnya, ketidaksinkronan antara Perda dan undang- undang pusat bisa menimbulkan kebingungan di lapangan, khususnya dalam pelaksanaan teknis di sektor transportasi yang melibatkan masyarakat luas

Suatu perundang-undangan isinya tidak boleh bertentangan dengan isi perundang-undangan yang lebih tinggi tingkatannya atau derajatnya. Menurut Amiroeddin Syarif (1997) Berdasarkan asas dapat diperinci hal-hal sebagai berikut:

1. Perundang-undangan yang rendah derajatnya tidak dapat mengubah atau mengenyampingkan 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 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 ditaati. Tidak ditaatinya asas tersebut akan menimbulkan ketidaktertiban dan ketidakpastian 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 Kabupaten Banjar yang terkait dengan penyelenggaraan perhubungan yang perlu disesuaikan dengan perkembangan kondisi, situasi dan sinkronisasi peraturan perundang- undangan.

Peraturan perundang-undangan yang memiliki relevansi dengan pembentukan Peraturan Daerah Kabupaten Banjar tentang Penyelenggaraan Perhubungan, adalah:

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1956 tentang Pembentukan Daerah Otonom Provinsi Kalimantan Barat, Kalimantan Selatan, dan Kalimantan Timur.
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 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 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5234);
7. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244;
8. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan(Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4655);
9. Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rancana Tata Ruang Wilayah Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 48);
10. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 56 Tahun 2009 Penyelenggaraan Perkeretaapian.
11. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhan.
12. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 72 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Perkeretaapian.
13. 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 5221);
14. 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);
15. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317);
16. Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 187, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4593);

17. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Jalan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 5468)
18. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260);
19. 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);
20. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan;
21. Peraturan Menteri Perhubungan No 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas;
22. Peraturan Menteri Perhubungan No 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan;
23. Peraturan Menteri Perhubungan No 34 Tahun 2015 tentang Marka Jalan;
24. 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;
25. Peraturan Menteri Perhubungan No 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaks Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas;
26. Peraturan Menteri Perhubungan No 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan;
27. Peraturan Menteri Perhubungan No 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor;
28. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah;
29. Peraturan Menteri Perhubungan No 16 Tahun 2016 tentang penerapan Rute

Aman Sekolah;

30. Peraturan Menteri Perhubungan No 27 Tahun 2018 tentang Alat Penerangan Jalan;
31. Peraturan Daerah (Perda) Kabupaten Banjar Nomor 8 Tahun 2016. tentang pembentukan, susunan organisasi, dan tata kerja perangkat daerah di lingkungan Pemerintah Kabupaten Banjar.

Selanjutnya berdasarkan kajian terhadap beberapa peraturan perundang-undangan di atas, berikut disajikan hasil evaluasi dan analisisnya dikaitkan dengan kewenangan Daerah di bidang perhubungan.

3.2 Terkait Sub Urusan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (LLAJ).

3.2.1 Penetapan rencana induk jaringan LLAJ Kota.

Sistem transportasi makro tersusun atas 2 (dua) komponen utama, yaitu: Sistem Kegiatan (*Transport Demand*) dan Sistem Jaringan (*Transport Supply*), yang kemudian berinteraksi membentuk Sistem Pergerakan (*Traffic)*. Sistem kegiatan dapat berupa orang maupun barang yang akan berpindah, sedangkan sistem jaringan mencakup jaringan jalan (beserta perlengkapannya) serta jaringan angkutan/kendaraan umumnya. Jaringan jalan diperuntukkan bagi pengguna baik kendaraan umum maupun kendaraan pribadi, sedangkan jaringan angkutan umum khusus bagi pengguna angkutan umum. Selain itu, jaringan jalan juga tidak hanya difungsikan bagi kendaraan/angkutan orang/penumpang saja, akan tetapi juga bagi kendaraan/angkutan barang serta bagi pengguna tanpa kendaraan (pedestrian). Proses perpindahan orang dan/atau barang dari lokasi asal menuju lokasi tujuan baik menggunakan kendaraan maupun dapat berlangsung dengan baik, aman dan efisien jika diatur sedemikian rupa sehingga semua komponen dapat berfungsi secara optimal.

Dalam menunjang proses perpindahan di atas, jaringan jalan tersusun atas bagian ruas jalan (link) dan simpang (simpul/node). Masing-masing bagian tersebut mempunyai karakteristik tersendiri, baik terkait geometrik, lingkungan dan juga lalu lintasnya. Oleh karena itu, tiap bagian perlu dipertimbangkan tersendiri pengaturannya.

Berkaitan dengan jaringan angkutan orang umum, proses perpindahan penumpang berasal dari satu pemberhentian (halte/shelter) ke pemberhentian lainnya, atau dari terminal ke terminal lainnya. Agar penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dapat berjalan dengan baik, maka diperlukan suatu rencana yang tepat untuk memberikan arah yang jelas. Hal ini disebutkan dalam Undang- undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pasal 14 ayat (1): "Untuk mewujudkan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terpadu dilakukan pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk menghubungkan semua wilayah daratan".

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pada pasal 3 ayat 1 dijelaskan bahwa: "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 yang dimaksud berupa rencana induk jaringan lalu lintas dan angkutan jalan (RIJ-LLAJ), khususnya di daerah Kabupaten Banjar. Rencana ini perlu disusun sebelum menentukan aktifitas- aktifitas lainnya dan berdasarkan kebutuhan transportasi dan Ruang Kegiatan yang berskala Kota. RIJ-LLAJ ini berlaku selama kurun waktu 20 (dua puluh) tahun dan dievaluasi secara berkala paling sedikit sekali dalam 5 (lima) tahun (PP Nomor 79 Tahun 2013, pasal 3).

Selain itu, agar selaras dengan pengembangan Tata Ruang Daerah, penyusunan dan penetapan RIJ-LLAJ Kabupaten Banjar ini harus dilakukan dengan memperhatikan:

1) Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional;
2) Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nasional;
3) Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Kalimantan Selatan;
4) Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi Kalimantan Selatan; dan
5) Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Banjar.

Selain itu, beberapa komponen-komponen yang perlu dipertimbangkan

diantaranya adalah:

1) Rencana lokasi ruang kegiatan yang harus dihubungkan oleh jaringan lalu lintas dan angkutan jalan.
2) Prediksi bangkitan/tarikan perjalanan orang dan/atau barang serta distribusi asal tujuan perjalanannya
3) Kebijakan lalu lintas dan angkutan jalan yang jelas bagi seluruh komponen transportasi, yaitu: pengguna kendaraan bermotor dan non bermotor, pengguna kendaraan dan non kendaraan baik yang biasa maupun yang berkebutuhan khusus.
4) Rencana lokasi dan kebutuhan simpul angkutan umum (halte dan terminal)

Berdasarkan PP Nomor 79 Tahun 2013, pasal 10 ayat 1, Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten Banjar ini nantinya meliputi:

1) Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk antar kota dalam wilayah kota;
2) Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota untuk perkotaan dalam wilayah kota; dan
3) Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten untuk perdesaan dalam wilayah kota.

3.2.2 Penyediaan perlengkapan jalan di jalan Kota.

Guna menunjang proses pergerakan, baik pengguna kendaraan maupun tidak, yang lancar, aman, nyaman dan efisien, maka jaringan lalu lintas dan angkutan jalan perlu dilengkapi dengan beberapa perlengkapan jalan, termasuk bangunan pelengkap.

Perlengkapan jalan yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan RI No: PM 26 tahun 2015, tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sebagai berikut:

1) Rambu-rambu lalu lintas/traffic signs (mencakup bentuk, bahan, warna, penempatan, dan konsekuensi pelanggaran)
2) Marka jalan/road markings (mencakup bentuk, bahan, warna, penempatan dan koenskuensi pelanggaran)

3) Alat pemberi isyarat lalu lintas (mencakup tipe, kemungkinan terkoordinasi dengan alat lain serta spesifikasi operasionanya)
4) Alat penerangan jalan (mencakup spesifikasi umum dan spesifikasi khusus komponen alat)
5) Alat pengendali dan pengaman pengguna jalan
6) Alat pengawasan dan pengamanan jalan

Selain perlengkapan jalan yang telah disebutkan di atas, perlu dipertimbangkan juga keberadaan fasilitas pendukung bagi pengguna jalan tertentu, dalam hal ini adalah:

1) Trotoar bagi pejalan kaki (termasuk pertimbangan bagi pengguna berkebutuhan khusus)
2) Lajur sepeda
3) Tempat penyeberangan jalan (mencakup zebra cross, jembatan penyeberangan, maupun bentuk lain yang dikombinasikan dengan alat lainnya dan bagi pengguna berkebutuhan khusus, misal pelican crossing)
4) Halte/shelter bagi pengguna kendaraan penumpang umum

3.2.3 Pengelolaan terminal penumpang tipe C

Berdasarkan Pasal 67 PP No. 79 Tahun 2013, yang terdapat dalam Permenhub RI No: PM 26 tahun 2015, standar lokasi terminal didasarkan pada:

1) Terletak pada Simpul Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diperuntukkan bagi pergantian antar moda dan/atau intermoda pada suatu wilayah tertentu
2) Tingkat aksesibilitas pengguna jasa angkutan
3) Kesesuaian lahan dengan rencana tata ruang wilayah nasional, rencana tata ruang wilayah provinsi, dan rencana tata ruang wilayah Kota
4) Kesesuaian lahan dengan rencana pengembangan dan/atau kinerja jaringan jalan dan jaringan trayek
5) Kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau pusat kegiatan
6) Keserasian dan keseimbangan dengan kegiatan lain
7) Permintaan kebutuhan akan angkutan

8) Kelayakan teknis, finansial, dan ekonomi
9) Keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan
10) Kelestarian fungsi lingkungan hidup

Berdasarkan PP No. 79 di atas, terminal penumpang menurut pelayanannya dikelompokkan dalam tipe yang terdiri atas Terminal penumpang tipe A; Terminal penumpang tipe B; dan Terminal penumpang tipe C. Terkait kewenangan pengelolaan terminal di tingkat Pemerintah Kabupaten Banjar hanya pada Terminal Tipe C saja, sedangkan untuk Tipe A dan B kewenangan ada ada pemerintah pusat dan provinsi.

Terminal penumpang tipe C sebagaimana dimaksud pada Pasal 60 ayat (1) merupakan Terminal yang fungsi utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan atau perdesaan. Berdasarkan Peraturan Mentri Perhubungan, PM No. 40 tahun 2015 tentang Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Angkutan Jalan, tolok ukur terkait standar pelayanan yang perlu disediakan diantaranya adalah:

1) Ada lajur pejalan kaki yang meminimalkan crossing dengan kendaraan bermotor.
2) Tersedia fasilitas keselamatan jalan (rambu, marka, penerangan dan pagar).
3) Tersedia alat pemadam kebakaran.
4) Ada informasi, fasilitas dan petugas kesehatan yang mudah terlihat dengan jelas
5) Ada informasi, pos, fasilitas dan petugas pemeriksa kelaikan kendaraan umum.
6) Tersedia informasi fasilitas keselamatan, petunjuk jalur evakuasi dan titik kumpul yang mudah terlihat dengan jelas.
7) Tersedia pos dan petugas keamanan.
8) Ada jadwal kedatangan dan keberangkatan kendaraan serta besaran tarifnya
9) Tersedia jadwal kendaraan umum dalam trayek lanjutan dan tidak dalam trayek lanjutan.
10) Tersedia kantor penyelenggara terminal dengan petugas oprasional terminal.

11) Tersedia fasilitas ruang tunggu yang bersih, toilet dan wastafel yang bersih Tersedia mushola yang bersih
12) Terdapat ruang terbuka hijau dan tempat sampah
13) Ada fasilitas rumah makan sesuai kebutuhan
14) Ada tempat istirahat awak kendaraan
15) Tersedia area khusus smoking area.
16) Tersedia drainase yang memadai.
17) Ada lampu penerangan dengan intensitas yang cukup

Untuk menunjang proses pergerakan kendaraan dan orang yang menggunakan kendaraan umum di Kabupaten Banjar, maka perlu dievaluasi apakah fasilitas, baik utama maupun penunjang sudah terpenuhi atau belum. Termasuk juga kebutuhan luas minimal yang diperlukan. Hal ini perlu dilakukan guna mengoptimalkan fungsi Terminal Tipe C itu sendiri. Proses pengelolaan terminal khususnya Tipe C tidak hanya dilihat dari syarat teknisnya saja, tapi juga secara keseluruhan yang mendukung proses pergerakan, yaitu sebagai berikut:

1) Perencanaan operasional terminal, meliputi: penataan pelataran terminal menurut rute atau jurusan, penataan fasilitas penumpang, penataan fasilitas penunjang terminal, penataan arus lalu lintas di daerah pengawasan terminal, penyajian daftar rute perjalanan dan tarif angkutan, penyusunan jadwal perjalanan berdasarkan kartu pengawasan, pengaturan jadwal petugas di terminal, dan evaluasi sistem pengoperasian terminal.
2) Pelaksanaan operasional terminal, meliputi: pengaturan tempat tunggu dan arus kendaraan umum di dalam terminal, pemeriksaan kartu pengawasan dan jadwal perjalanan, pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan menurut jadwal yang telah ditetapkan, pemungutan jasa pelayanan terminal penumpang, pemberitahuan tentang pemberangkatan dan kedatangan kendaraan umum kepada penumpang, pengaturan arus lalu lintas di daerah pengawasan terminal, pencatatan dan pelaporan pelanggaran, dan pencatatan jumlah kendaraan dan penumpang yang datang dan berangkat.
3) Pengawasan operasional terminal berkaitan dengan pengawasan terhadap: tarif angkutan, kelaikan jalan kendaraan yang dioperasikan, kapasitas muatan

yang diizinkan, pelayanan yang diberikan oleh penyedia jasa angkutan, dan pemanfaatan terminal serta fasilitas penunjang sesuai dengan peruntukannya.

3.2.4 Penerbitan izin penyelenggaraan dan pembangunan fasilitas parkir

Salah satu bentuk simpul pergerakan kendaraan orang non umum (pribadi) adalah keberadaan akan adanya fasilitas parkir. Berdasarkan letaknya fasilitas parkir dapat dibedakan menjadi 2 (dua) macam, yaitu: parkir yang menggunakan badan jalan (on street parking) dan parkir yang menggunakan bangunan atau lahan di luar jalan (offstreet parking).

Penyelenggaraan dan pengoperasian kedua tipe parkir tersebut perlu diatur sedemikian rupa, agar tidak mengganggu aktifitas di sekitarnya yang lebih diprioritaskan. Sebagaimana tercantum dalam UU LLAJ No. 22 tahun 2009, penyediaan fasilitas parkir untuk umum hanya dapat diselenggarakan di luar Ruang Milik Jalan (Rumija) sesuai dengan izin yang diberikan. Fasilitas Parkir di dalam Ruang Milik Jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan.

Untuk off-street parking pemberian izin usaha dan penentuan lokasi pembangunan perlu mempertimbangkan rencana umum tata ruang, analisis dampak lalu lintas, kelestarian lingkungan, dan kemudahan bagi para pengguna. Sedangkan untuk onstreet parking maka pemberian izin parkir tipe ini harus mempertimbangan tipe jalan yang ada, apakah diperkenankan ada parkir atau tidak.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No, 79 tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pada Bab VI, Pasal 100 (4) disebutkan bahwa, penetapan lokasi parkir harus memperhatikan kondisi: rencana umum tata ruang (RUTR); analisa dampak lalu lintas; kemudahan bagi pengguna untuk akses; dan kelestarian fungsi lingkungan hidup.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah PP no. 32 tahun 2011, tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisa Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, pada Bagian kelima, Pasal 72 disebutkan bahwa:

1) Pembatasan ruang parkir dapat dilakukan pada ruang milik jalan pada jalan kota; atau luar ruang milik jalan.

2) Pembatasan ruang parkir dilakukan apabila memenuhi kriteria paling sedikit:
   a. Memiliki perbandingan volume lalu lintas kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan pada salah satu jalur jalan sama dengan atau lebih besar dari 0,7 (nol koma tujuh); dan
   b. Hanya dapat dilalui kendaraan dengan kecepatan rata-rata pada jam puncak kurang dari 30 (tiga puluh) km/jam.
3) Pemberlakuan pembatasan ruang parkir selain memenuhi kriteria di atas harus memperhatikan kualitas lingkungan.

Pengendalian parkir di tepi jalan diatur dengan ketentuan:

1) Di tepi jalan umum dengan lalu lintas kepadatan tinggi adalah berbentuk paralel dengan satu lajur dengan pembatasan waktu tertentu
2) Di tepi jalan umum dengan lalu lintas kepadatan rendah berbentuk serong dan/atau parallel
3) Pada setiap tempat parkir di tepi jalan umum dibuat rambu dan marka parker serta dapat dilengkapi dengan mesin parker
4) Pengendalian tempat parkir dilaksanakan oleh Kepala Dinas.

Selain pengendalian lokasi dan bentuk parkir, yang perlu dipertimbangkan terkait dengan parkir adalah penentuan tarif dan pengelolanya.

Secara jelas PP No. 32 tahun 2011 di atas juga menyebutkan cara-cara yang dapat dilakukan dalam usaha untuk mengatur pergerakan kendaraan pribadi dengan pembatasan ruang parkir, yaitu adalah dengan mengatur: waktu parkir; lama parkir; tarif parkir; kuota parkir; dan/atau lokasi parkir.

Penyelesaian masalah parkir, khususnya on-street parking, di suatu lokasi dipengaruhi oleh kondisi lokasi itu sendiri, salah satunya tipe jalan. Untuk ruas jalan yang menekankan pelayanan pergerakan lalu lintas (kapasitas ruas jalan), tentunya akan berbeda pada ruas jalan ditekankan pada aksesibilitas penggunanya. Pada ruas jalan yang difungsikan sebagai jalan akses, maka pengaturan di lokasi dapat dengan menggunakan beberapa hal yang telah disebutkan di atas. Untuk ruas jalan utama yang penekanannya pada optimalisasi kapasitas, maka perlu dipikirkan cara agar pengguna kendaraan pribadi tidak menggunakan kendaraannya di sekitar area yang dibatasi tersebut. Hal ini sejalan dengan 10 kebijakan transportasi

perkotaan diantaranya adalah:

1) Mengoptimalkan jaringan jalan dan penggunaannya
2) Menerapkan perbaikan sistem angkutan umum
3) Atur perparkiran

Cara atau usaha tersebut adalah:

1) Menaikkan tarif parkir secara signifikan padalokasi dapat mengurangi kemacetan lalu lintas (Sumber: Litman, 2011)
2) Membuat kantong-kantong off street parking pada beberapa tempat di luar wilayah yang ada pembatasan
3) Menyediakan angkutan umum sebagai angkutan transfer dari kantong parker menuju lokasi tujuan akhir.

Berdasarkan beberapa cara di atas, maka perlu dikaji tarif parkir yang tepat untuk mengurangi kemacetan lalu lintas. Kajian tersebut termasuk melihat kemungkinan pemberlakuan hanya akan dilakukan pada kondisi tertentu (peak hour) saja, ataupun full day.

3.2.5 Pengujian berkala kendaraan bermotor

Kendaraan dapat dikategorikan dalam kendaraan bermotor dan tidak bermotor. Kedua tipe kendaraan ini merupakan salah komponen utama terjadinya perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya. Kendaraan bermotor merupakan jenis kendaraan yang digerakkan oleh tenaga mesin berbahan bakar. Sebagaimana disebutkan dalam Pasal 13 UU No. 22 tahun 2009, tujuan penyelenggaraan transportasi adalah proses perangkutan yang aman, selamat, tertib dan terpadu. Oleh karena itu, pengoperasian kendaraan perlu diatur sedemikian rupa agar tujuan tersebut dapat terwujud. Beberapa hal yang perlu dipertimbangkan terkait penggunaan dan pemakaian kendaraan bermotor adalah:

1) Kelayakan teknis kendaraan di jalan (berkaitan dengan fisik kendaraan, misal kondisi rem)
2) Persyaratan laik jalan (berkaitan dengan proses penggunaan kendaraan, misal emisi gas buang)

Kedua persyaratan di atas secara umum dapat dikaitkan dengan usaha untuk

mempertahankan kelestarian lingkungan hidup. Agar harapan ini dapat terwujud, maka penggunaan kendaraan bermotor perlu dikendalikan sedemikian rupa agar dapat dikategorikan laik jalan. Pengendalian ini perlu dilakukan secara berkala (uji berkala) yang meliputi uji fisik dan pengesahan hasil uji kendaraan. Uji fisik meliputi: susunan, perlengkapan ukuran, karoseri dan rancangan teknis kendaraan. Sedangkan uji laik jalan mencakup:

1) Emisi gas buang
2) Tingkat kebisingan
3) Kemampuan rem utama
4) Kemampuan rem parkir
5) Kemampuan pancar dan arah sinar lampu utama
6) Akurasi alat penunjuk kecepatan
7) Kedalaman alur ban

3.2.6 Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan Kota

Manajemen dan rekayasa lalu lintas merupakan kegiatan yang dilakukan untuk mengoptimalkan penggunaan seluruh jaringan jalan, guna peningkatan keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Dalam Peraturan Pemerintah No. 32 tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisa Dampak, dan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, dinyatakan sebagai serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Secara prinsip manajemen lalu lintas dapat dikelompokkan menjadi tiga, yaitu:

1) Manajemen kapasitas
2) Manajemen prioritas
3) Manajemen permintaan.

Manajemen kapasitas terdiri dari kapasitas ruas, kapasitas simpang, dan kapasitas jaringan jalan. Strategi yang dapat dilakukan dalam mengelola simpang jalan adalah dengan pengaturan titik konflik, dan pengendalian dengan traffic

signal. Strategi pengelolaan ruas jalan dapat dilakukan dengan melakukan pembatasan kendaraan, pembatasan rute, pembatasan waktu, dan pengendalian parkir (on-street parking). Jika tidak dapat diatasi dengan dua strategi tersebut maka strategi lain yang dilakukan adalah dengan pelebaran jalan. Pembatasan-pembatasan di atas dapat dibuat sebagai kebijakan tersendiri, maupun dibuat kebijakan bersamaan seperti adanya kebijakan Zona Selamat Sekolah (penggabungan antara pembatasan waktu, kecepatan, dan parkir). Strategi manajemen kapasitas jaringan jalan ditinjau dari obyek pengelolanya dapat dibedakan menjadi pengelolaan prasarana dan pengelolaan sistem pergerakan.

Pengelolaan prasarana meliputi: pengaturan fungsi dan peran jalan secara hirarki, pengaturan akses, dan pengaturan on-street parking. Pengelolaan sistem pergerakan mencakup: pengaturan sirkulasi lalu lintas, pengaturan rute untuk jenis lalu lintas tertentu, dan pengaturan simpang terkoordinasi.

Manajemen prioritas dapat dilakukan misalnya melalui strategi penyediaan bus lane, bus priority at intersection, lajur khusus sepeda, dan sepeda motor. Berdasarkan UU LLAJ No. 22 tahun 2009, bagian jalan diperuntukkan bagi lalu lintas umum, sehingga secara umum prioritas penggunaan diberikan kendaraan umum berpenumpang (khususnya yang berkapasitas banyak). Adapun manajemen permintaan (transport demand) dapat dilakukan melalui:

1) pengalihan lalu lintas dari rute padat ke rute tidak padat,
2) penggantian moda dari kendaraan pribadi ke public transport, dan
3) pengendalian penggunaan lahan. Teknik khusus untuk manajemen permintaan ini biasanya dapat dilakukan melalui kebijakan parkir, dan penutupan akses ke suatu jalan tertentu.

3.2.7 Persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas untuk jalan Kota

Bahwa adanya kegiatan pembangunan fisik di Kabupaten Banjar akan dapat menimbulkan dampak negatif terhadap kelancaran lalu lintas di sekitar kawasan atau lokasi pembangunan tersebut, apabila tidak dilakukan penataan teknis manajemen dan rekayasa lalu lintas yang memadai.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas, maka Pemerintah Daerah Kabupaten

Banjar perlu mengambil langkah-langkah konkrit melalui pelaksanaan penyusunan Analisis Dampak Lalu Lintas (AMDAL LALIN) bagi kegiatan/usaha tertentu agar supaya kegiatan atau usaha tersebut tidak sampai menimbulkan kemacetan lalu lintas.

Salah satu poin penting terkait dengan hal ini adalah kewajiban untuk menyediakan lahan off street parking bagi pelaku aktifitas usaha tersebut (baik karyawan maupun pengunjung).

Dengan Peraturan Daerah ini diharapkan bahwa selain untuk memberikan landasan hukum yang memadai, sekaligus sebagai upaya Pemerintah Kabupaten Banjar untuk melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap pembangunan fisik yang dapat menimbulkan dampak terganggunya kelancaran lalu lintas. Tidak hanya menyusun peraturan terkait dengan Amdal Lalin dalam kegiatan pembangunan fisik saja, akan tetapi penerapan kebijakan tersebut perlu dilakukan di lapangan. Sehingga seluruh kegiatan pembangunan yang baru harus memenuhi persyaratan terkait Amdal Lalin, sehingga tidak menimbulkan titik kemacetan yang baru. Bagi pusat kegiatan yang telah ada sebelum kebijakan dibuat, maka kebijakan tersebut hanya berlaku jika ada pengembangan kegiatan. Sedangkan untuk menyelesaikan permasalahan lalu lintas akibat adanya aktifitas yang sudah ada yaitu dengan manajemen parkir. Seperti telah disampaikan pada poin parkir (4), usaha yang dapat dilakukan adalah: dengan menaikkan tarif parkir secara signifikan pada kondisi puncak (peak hour dan/atau peak session).

3.2.8 Audit dan inspeksi keselamatan LLAJ di jalan Kota.

Secara rinci UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan menyebutkan tujuannya sebagai berikut:

1) Mewujudkan dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran, dan terpadu
2) Meningkatkan kualitas keselamatan dan menurunkan tingkat fatalitas korban kecelakaan lalu lintas
3) Membangun budaya tertib berlalu lintas
4) Meningkatkan kualitas pelayanan di bidang LLAJ

Tujuan itu didukung oleh dikeluarkannya Inpres No. 4 Tahun 2013 tentang Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan. Ada 5 pilar kebijakan yang dikeluarkan terkait dengan keselamatan jalan dalam Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK), yaitu (sumber: Korlantas Polri):

1) *Manajement Road Safety* (Manajemen Keselamatan Berlalu lintas)
2) *Safer Road* (Jalan yang berkeselamatan)
3) *Safer Vehicle* (Kendaraan yang berkeselamatan)
4) *Safer People* (Manusia yang berkeselamatan)
5) *Post Crash* (Pasca Kecelakaan)

Pelaksanaan kelima pilar di atas dikoordinasikan oleh Departemen yang ditunjuk. Kementerian Perhubungan dalam hal ini membawahi Pilar ketiga (3) terkait dengan kendaraan berkeselamatan. Hal mendasar yang terkait dengan pilar ini adalah pengujian kelayakan kendaraan secara teknis dan laik jalan. Meskipun demikian, Kementerian Perhubungan juga bertanggung jawab terhadap Pilar 1 dan Pilar 4. Hal ini dinyatakan dalam Peraturan Menteri Perhubungan RI No. PM 26 tahun 2015, bahwa:

1) Dalam rangka peningkatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, Menteri Perhubungan melakukan pembinaan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan
2) 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, Peraturan Menteri Perhubungan dan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat
3) Terhadap pelanggaran 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 Oleh karena itu, standar keselamatan bidang lalu lintas dan angkutan jalan perlu direncanakan sedemikian rupa agar mempermudah dalam melakukan pengawasan atau audit terhadap kondisi yang ada di lapangan. Standar tersebut mencakup:
   a. Kendaraan bermotor umum

b. Prasarana lalu lintas dan angkutan jalan
c. Sumber daya manusia di bidang lalu lintas dan angkutan jalan
d. Operasional
e. Lingkungan

Dalam Inpres No. 4 tahun 2013, Pilar ke 4 (Safer People) dikoordinasikan oleh Kepala Kepolisian RI, meskipun demikian Kementerian Perhubungan juga dapat terlibat di dalamnya agar tujuan keselamatan nasional dapat tercapai. Beberapa hal yang bias dilakukan adalah ikut mensosialisasikan pendidikan berkeselamatan berlalu lintas, misal pada usia dini atau usia sekolah. Selain itu, agar proses evaluasi terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas dapat diketahui dengan tepat, perlu kiranya untuk ikut terlibat dalam proses pendataan kecelakaan lalu lintas. Hal ini juga didukung oleh Peraturan Pemerintah No. 62 tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. Investigasi Kecelakaan Transportasi merupakan kegiatan penelitian terhadap penyebab kecelakaan transportasi dengan cara pengumpulan, pengolahan, analisis, dan penyajian data secara sistematis dan objektif agar tidak terjadi kecelakaan transportasi dengan penyebab yang sama. Menteri yang bertanggung jawab adalah menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi.

Dalam Pasal 43 PP no. 62 tahun 2013 tersebut, disebutkan bahwa laporan investigasi hendaknya memuat:

1) Informasi fakta
2) Analisis fakta penyebab kecelakaan
3) Kesimpulan penyebab yang paling memungkinkan terjadinya Kecelakaan Transportasi
4) Saran tindak lanjut untuk pencegahan dan perbaikan
5) Lampiran hasil investigasi dan dokumen pendukung lainnya

Untuk keperluan analisis penyebab kecelakaan, maka data perlu mencakup:

1) Lokasi kejadian
2) Waktu kejadian
3) Akibat kecelakaan
4) Jumlah korban jiwa dan/atau luka-luka

5) Prasarana dan sarana transportasi yang mengalami kecelakaan

Masing-masing data di atas perlu dibuat secara rinci untuk memudahkan dalam menanggapi permasalahan penyebabnya, khususnya yang disebabkan oleh jalan dan lingkungan. Misalnya: tidak hanya segmen jalan saja tapi juga detail titik (node) tempat terjadinya kecelakaan, kondisi situasi lingkungan juga perlu dicatat termasuk jika dihubungkan dengan data waktu kejadian. Jika kejadian kecelakaan diketahui pada saat hujan, maka ketika ada kecelakaan tunggal akan dapat dikaitkan kondisi pengguna dengan kondisi jalan dan lingkungan yang licin.

Penanganan suatu permasalahan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan akan lebih efektif jika ada fasilitas pendukungnya, dalam hal ini adalah sistem manajemen informasi. Suatu Sistem Manajemen Informasi yang terintegrasi antar bagian yang terkait keselamatan bertransportasi akan sangat membantu proses penyelesaian masalah yang ada. Oleh karena itu, hal ini perlu dipersiapkan sedemikian rupa untuk mewujudkan dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran, dan keterpaduan. Meskipun mayoritas wilayah di Kabupaten Banjar adalah wilayah darat (LLAJ), akan tetapi persoalan keselamatan bertransportasi juga berlaku bagi sub bagian perhubungan lainnya, yaitu sub bagian perairan, penerbangan dan perkeretaapian. Sistem ini perlu ada guna mendukung tugas dari Komisi Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Indonesia.

Dalam Peraturan Presiden No. 2 tahun 2012 tentang KNKT, dinyatakan bahwa investigasi kecelakaan transportasi adalah kegiatan penyelidikan dan penelitian terhadap penyebab kecelakaan transportasi dengan cara pengumpulan, pengolahan, analisis dan penyajian data secara sistematis, dan obyektif agar kecelakaan transportasi dengan penyebab yang sama tidak terulang kembali. Dalam Pasal 6 Perpres di atas, disebutkan bahwa dalam melaksanakan tugasnya KNKT yang merupakan lembaga non struktural di bawah Presiden, dapat bekerja sama dengan pihak lain agar tujuan yang diinginkan tercapai. Pihak lain dalam hal ini adalah instansi terkait, termasuk Dinas Perhubungan Kabupaten Banjar.

3.2.9 Penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam Daerah Kota dan penetapan kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan perkotaan dalam 1 (satu) Daerah Kota.

Sebagaimana diketahui bahwa moda transportasi dapat dibedakan menjadi moda angkutan penumpang dan angkutan barang. Berdasarkan kepemilikan kendaraannya, maka angkutan penumpang juga dapat diklasifikasikan menjadi angkutan umum dan angkutan pribadi. Oleh karena itu, maka dalam penyelenggaraan perhubungan di Kabupaten Banjar ini pun harus memikirkan semua kelompok di atas.

Dalam Bab II telah dipresentasikan tentang asas-asas yang digunakan dalam menyusun norma telah disampaikan bahwa, diantaranya adalah adanya asas keterpaduan dan asas keseimbangan untuk mewujudkan asas efisien dan efektif. Hal ini dapat terlihat dalam proses penyelenggaraan angkutan umum penumpang dan barang di atas. Oleh karena itu, penyediaan jasa angkutan umum di Kabupaten Banjar ini adalah wajib dilaksanakan. Hal ini juga sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, Pasal 2 yang menyatakan bahwa perlu adanya pengaturan tentang:

1) Angkutan orang dan/atau barang
2) Kewajiban menyediakan angkutan umum
3) Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum
4) Angkutan barang dengan kendaraan bermotor umum
5) Pengawasan muatan angkutan barang
6) Tarif dan subsidi angkutan penumpang umum
7) Pengusahaan dan industri jasa angkutan umum
8) Sistem informasi manajemen perizinan dan peran serta masyarakat.

Dalam pasal lainnya di peraturan tersebut di atas, juga dijelaskan bahwa pengaturan perlu dipikirkan juga yang berkaitan dengan masalah keamanan, masalah sosial, serta kondisi darurat yang tidak terduga. Baik angkutan umum penumpang maupun barang harus memenuhi persyaratan teknis yang telah ditetapkan, diantaranya yang disebut dalam Pasal 9, PP No. 74 tahun 2014, yaitu:

1) Tersedianya tangga, tempat duduk dengan pegangan tangan untuk penumpang serta ada sirkulasi udara yang nyaman
2) Terlindung dari sinar matahari dan/atau hujan

Pemerintah kabupaten berkewajiban untuk menyediakan jenis angkutan tersebut di atas, di mana beberapa poin tersebut dapat dilihat pada Pasal 17, PP No. 74 tahun 2014, yaitu:

1) Penetapan Rencana Umum Jaringan Trayek dan kebutuhan kendaraan bermotor umum untuk angkutan orang dalam trayek.
2) Penyediaan prasarana dan fasilitas pendukung angkutan umum
3) Pelaksanaan penyelenggaraan perizinan angkutan umum.
4) Penyediaan kendaraan bermotor umum.
5) Penetapan dan pengawasan terhadap pelaksanaan standar pelayanan minimal angkutan orang.
6) Penciptaan persaingan sehat pada industri jasa angkutan umum.
7) Pengembangan sumber daya manusia di bidang angkutan umum.

3.2.10 Penetapan rencana umum jaringan trayek perkotaan dalam 1 (satu) Daerah Kota.

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, Pasal 24, jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan bermotor umum disusun berdasarkan:

1) Rencana tata ruang;
2) Tingkat permintaan jasa angkutan;
3) Kemampuan penyediaan jasa angkutan;
4) Ketersediaan jaringan Lalu lintas dan Angkutan Jalan;
5) Kesesuaian dengan kelas jalan;
6) Keterpaduan intermoda angkutan jalan; dan
7) Keterpaduan antarmoda angkutan

Penyusunan rencana umum jaringan trayek perkotaan disusun berdasarkan kawasan perkotaan yang diklasifikasikan sebagai kawasan perkotaan kecil, sedang, besar, metropolitan dan megapolitan. Berdasarkan ketersediaan jaringan

jalan dan permintaan kebutuhan angkutan ulang-alik dalam atau antar wilayah administrasi pemerintahan, maka yang dimaksud kawasan perkotaan sedang mencakup kesatuan kawasan yang:

1) Melampaui batas wilayah provinsi;
2) Melampaui batas wilayah Kota dalam satu provinsi; dan
3) Berada dalam wilayah Kota.

Pengembangan trayek angkutan kota di Kabupaten Banjar harus mempertimbangkan kondisi trayek yang ada saat ini, potensi pergerakan yang belum dapat dilayani dan penyediaan angkutan umum. Besarnya potensi pergerakan apabila tidak diimbangi dengan pengembangan trayek baru akan memicu munculnya trayek-trayek ilegal.

Bupati secara terkoordinasi dengan instansi terkait berwenang dalam penyusunan rencana umum jaringan trayek perkotaan yang berada dalam wilayah Kota. Perencanaan jaringan trayek angkutan umum penumpang perkotaan perlu mempertimbangkan standar pelayanan minimal agar aspek keselamatan, dan kenyamanan penumpang dapat terpenuhi. Hal ini di atur dalam Peraturan Mentri Perhubungan PM No. 29 tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.

3.2.11 Penetapan rencana umum jaringan trayek pedesaan yang menghubungkan satu daerah Kota

Jaringan trayek Perkotaan merupakan jaringan trayek yang melayani suatu kawasan perkotaan dalam 1 Daerah. Rencana umum Jaringan trayek perkotaan yang menghubungkan satu daerah kota ditetapkan oleh Bupati. Upaya untuk meningkatkan pelayanan trayek angkutan perkotaan atau MPU dilakukan melalui:

1) Optimalisasi dan pengembangan jaringan jalan di seluruh Kota
2) Penyediaan sarana angkutan penumpang lokal dan angkutan penumpang antar wilayah di seluruh wilayah Kota.

Sama halnya dengan jaringan trayek angkutan umum penumpang perkotaan, pun perlu ada standar pelayanan minimal yang harus dipenuhi. Detail standar minimal dapat dilihat pada Peraturan Menteri Perhubungan PM No. 29

Tahun 2015.

3.2.12 Penetapan wilayah operasi angkutan orang dengan menggunakan taksi dalam kawasan perkotaan yang wilayah operasinya berada dalam Daerah Kota

Angkutan taksi adalah salah satu bagian dari sistem transportasi kota yang berupa angkutan umum. Taksi dapat digunakan untuk mengangkut penumpang dengan waktu serta asal dan tujuan yang bervariasi dan tidak tergantung dengan suatu trayek dan jadwal tertentu. Pelayanan dengan menggunakan taksi termasuk dalam pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek. Dibandingkan dengan jenis angkutan perkotaan yang lain adalah untuk mendapatkan angkutan taksi relatif lebih mudah. Selain dengan memberhentikan di pinggir jalan juga bisa dihubungi melalui telepon ke operator perusahaan penyedia taksi

Berbeda dengan trayek angkutan penumpang umum perkotaan dan pedesaan, ketentuan berkaitan dengan standar pelayanan minimal yang harus dipenuhi diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan PM No. 28 tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek. Hal ini dikarenakan sifat angkutan taxi yang sedikit berbeda dengan angkutan umum lainnya, di mana rute taxi didasarkan pada preferensi dari penumpangnya.

Pelayanan angkutan taksi dapat diselenggarakan dengan memiliki ciri-ciri antara lain:

1) Tidak terjadwal sesuai selera sopir untuk mengoperasikan. Waktu pelayanan seperti ini memberikan kemudahan bagi pengguna apabila menghendaki pelayanan di luar jadwal angkutan umum perkotaan yang terjadwal.
2) Dilayani oleh mobil penumpang yang dilengkapi dengan argometer sebagai alat bukti yang sah untuk membayar ongkos yang harus dikeluarkan penumpang setelah sampai tujuannya.
3) Pelayanan dari pintu ke pintu (door to door service). Ciri pelayanan ini memberikan kemudahan bagi pengguna terutama yang tinggal ataupun mempunyai tujuan perjalanan dalam wilayah yang belum dilayani oleh trayek.

3.2.13 Penerbitan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam perkotaan dalam 1 (satu) Daerah Kota

Pemerintah menggunakan sistem perizinan sebagai perangkat untuk mengendalikan angkutan orang baik dalam trayek pedesaan maupun trayek perkotaan dalam satu daerah kabupaten. Sistem perizinan lebih menitikberatkan kepada jaminan kualitas angkutan penumpang umum yang menggunakan kendaraan bermotor. Jenis izin yang diselenggarakan meliputi:

1) Izin usaha angkutan. Izin ini diberlakukan untuk seluruh usaha angkutan dengan kendaraan umum untuk meningkatkan kualitas pelayanan angkutan.
2) Izin trayek dan operasi.

Kedua izin ini berlaku bagi pelayanan angkutan penumpang dengan trayek tetap dan teratur serta tidak dalam trayek. Tujuannya agar usaha angkutan dapat diselenggarakan secara tertib dan teratur, berhasil guna dan berdaya guna dengan tetap menjaga kesempatan berusaha bagi golongan ekonomi kecil, menengah, dan besar.

Bupati berwenang memberikan izin penyelenggaraan angkutan orang yang melayani:

1) izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek perkotaan dalam 1 (satu) Daerah Kota; dan
2) Penerbitan izin penyelenggaraan taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam Daerah Kota.

Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan telah mengatur tentang penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek dan tidak dalam trayek secara jelas dalam PM No. 28 dan 29 tahun 2015. Akan tetapi dalam dua (2) peraturan tersebu belum mengatur tentang penyelenggaraan angkutan di wilayah perbatasan, baik perbatasan kota, kabupaten maupun provinsi. Oleh karena itu, perlu dibuat peraturan tersendiri yang mengatur tentang hal tersebut seperti yang pernah diatur sebelumnya.

3.2.14 Penerbitan izin penyelenggaraan taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam Daerah Kota.

Pelayanan angkutan orang di kawasan tertentu merupakan angkutan yang

dilaksanakan melalui pelayanan angkutan di jalan lokal dan jalan lingkungan.

Perusahaan angkutan taksi wajib memiliki izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek. Kewajiban pemegang izin :

1) Melaksanakan ketentuan yang ditetapkan dalam izin penyelenggaraan yang diberikan;
2) Mematuhi ketentuan standar pelayanan minimal; dan
3) Melaksanakan sistem manajemen keselamatan.

Pemberian izin penyelenggaraan angkutan orang dengan menggunakan taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam wilayah Kota diberikan oleh Bupati.

3.2.15 Penetapan tarif kelas ekonomi untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam daerah Kota angkutan perkotaan yang wilayah pelayanannya dalam daerah Kota.

Dalam penyelenggaraan angkutan, Pemerintah berfungsi sebagai pengendali jumlah angkutan maupun tarif angkutan terutama untuk pelayanan angkutan ekonomis yang dipergunakan masyarakat banyak. Kebijaksanaan ini dilakukan oleh pemerintah dengan mempertimbangkan semua aspek baik pengusaha maupun masyarakat.

Dalam penentuan besaran tarif, harus diperhatikan seluruh aspek kepentingan pihak-pihak yang terkait dengan penyelenggaraan angkutan. Pihak-pihak yang dimaksud yaitu konsumen/pengguna, produsen/operator penyedia jasa dan kemampuan/kepentingan pemerintah. Dalam operasionalnya, perumusan kebijaksanaan tarif dilakukan melalui pengkajian terhadap kemampuan membayar (*Ability to Pay*) dan kemauan membayar (*Willingness to Pay*) konsumen/pengguna jasa transportasi yang bersangkutan, perhitungan biaya pokok (Biaya Operasional Kendaraan) jasa transportasi serta kondisi usaha dalam rangka antisipasi keterbukaan perdagangan/investasi di masa yang akan datang.

Ada beberapa bentuk struktur tarif yang biasa digunakan, yaitu:

1) Tarif sama rata (*flat fare*)

   Penumpang dikenakan besaran tarif yang sama rata dalam trayek yang bersangkutan. Tarif jenis ini hanya cocok untuk

trayek di daerah perkotaan. Sistem ini tidak cocok untuk diterapkan pada trayek yang panjang seperti angkutan antar kota, karena dinilai tidak adil bagi penumpang jarak pendek. Kelemahan lainnya adalah adanya kecenderungan bahwa panjang perjalanan rata-rata menjadi lebih panjang karena penumpang membayar sama untuk perjalanan pendek ataupun panjang.

2) Tarif berdasarkan jarak (postal tariff)

Penumpang dikenakan tarif berdasarkan jarak yang ditempuh. Tarif akan mengalami kenaikan untuk setiap pertambahan sekian kilometer jarak perjalanan.

3) Tarif waktu.

Pada sistem ini yang menjadi basis dalam penetapan tarif adalah waktu, misalnya waktu 30 menit, 1 jam, 1 jam 30 menit dan seterusnya. Dengan pentarifan yang demikian walaupun seseorang itu pindah moda selama dalam waktu yang tertera di tiket, yang bersangkutan tidak perlu membayar lagi. Penetapan tarif kelas ekonomi untuk angkutan orang yang melayani trayek perkotaan dan pedesaan yang wilayah pelayanannya dalam kabupaten dilakukan oleh bupati. Untuk menarik penumpang menggunakan angkutan umum ataupun untuk membantu masyarakat berpendapatan rendah maka kepada angkutan umum sering diberikan subsidi, baik berupa subsidi silang, subsidi langsung ataupun subsidi tidak langsung. Pemerintah daerah dapat memberi subsidi bagi angkutan penumpang umum pada trayek tertentu yang berlaku tarif kelas ekonomi. Penentuan jenis trayek yang mendapat subsidi didasarkan pada faktor finansial dan faktor keterhubungan.

3.3 Terkait Sub Urusan Angkutan Sungai, danau dan penyebrangan

Berikut dasar hukum dan kewenangan pemerintah daerah kabupaten terkait urusan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan:

1) P**engaturan dan Pengelolaan Transportasi Sungai dan Danau**

Pemerintah kabupaten mempunyai kewenangan untuk mengatur operasional angkutan sungai dan danau di wilayahnya. Ini mencakup penentuan rute, frekuensi perjalanan, jadwal operasional, serta tarif angkutan. Pengaturan ini

diatur oleh UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah dan Permenhub No. PM 51 Tahun 2015 yang mengatur teknis penyelenggaraan transportasi sungai, danau, dan penyeberangan.

2) **Penyediaan Sarana dan Prasarana Transportasi Sungai dan Danau**

Pemerintah kabupaten bertanggung jawab atas pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur transportasi seperti dermaga dan tempat penyeberangan. Kewajiban ini mencakup penyediaan fasilitas keselamatan di kawasan dermaga, dengan landasan hukum PP No. 38 Tahun 2007 dan Permenhub No. PM 13 Tahun 2021 yang mengatur tentang pelabuhan sungai dan danau.

3) **Pengawasan dan Pengendalian**

Pemerintah kabupaten wajib menjaga keselamatan operasional angkutan sungai dan danau, termasuk memastikan kelayakan sarana transportasi, sertifikasi awak kapal, dan ketersediaan fasilitas keselamatan. UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Permenhub No. PM 52 Tahun 2018 menjadi dasar hukum yang mengatur aspek pengawasan ini.

4) **Izin Usaha Angkutan dan Penyeberangan**

Pemerintah kabupaten mempunyai kewenangan untuk menerbitkan izin usaha angkutan sungai, danau, dan penyeberangan. Proses ini meliputi evaluasi teknis terhadap kapal, pelatihan awak kapal, dan pemaparan terhadap standar operasional. Landasan hukum izin usaha ini adalah PP No. 74 Tahun 2014 dan Permenhub No. PM 13 Tahun 2021.

5) **Pengaturan Keselamatan dan Lingkungan**

Pemerintah kabupaten bertanggung jawab atas regulasi keselamatan transportasi udara dan pemeliharaan lingkungan di sekitar perairan. Mereka harus memastikan penggunaan peralatan yang aman serta mencegah pencemaran udara dari limbah. Dasar hukum yang mengatur hal ini mencakup UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan UU No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan Lingkungan Hidup.

6) **Koordinasi dengan Pemerintah Provinsi dan Pusat**

Pemerintah kabupaten harus berkoordinasi dengan pemerintah provinsi dan

pusat dalam hal transportasi yang melintasi wilayah atau berdampak pada strategi. Koordinasi ini diatur melalui UU No. 23 Tahun 2014 dan PP No. 38 Tahun 2007, dengan panduan teknis Permenhub No. PM 88 Tahun 2014 terkait kerja sama antar daerah dalam penyelenggaraan transportasi.

3.4 Terkait Sub Urusan Pernerbangan

Berdasarkan matrik pembagian tugas Undang-Undang Urusan Pemerintahan Daerah (bidang Perhubungan) No 23 Tahun 2014 maka dalam bidang penerbangan wewenang daerah Kota adalah penerbitan izin mendirikan bangunan tempat pendaratan dan lepas landas helikopter.

Agar Pemerintah Daerah dapat melaksanakan kewenangan tersebut maka sebaiknya Dinas Perhubungan memiliki wewenang sebagai berikut:

1) Pemberian rekomendasi penetapan lokasi tempat pendaratan dan lepas landas helikopter;
2) Penetapan izin pembangunan tempat pendaratan dan lepas landas helikopter;
3) Perawatan bangunan tempat pendaratan dan lepas landas helikopter.

3.5 Terkait Sub Urusan Perkeretaapian

Berdasarkan UU No. 23 tahun 2014, khususnya bagian Lampiran yang berupa matrik pembagian urusan pemerintahan bagian perhubungan sub bagian perkeretaapian, disebutkan beberapa kewenangan Daerah Kota meliputi:

1) Penetapan rencana induk perkeretaapian kota.
2) Penerbitan izin usaha, izin pembangunan dan izin operasi prasarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya dalam 1 (satu) Daerah kota.
3) Penetapan jaringan jalur kereta api yang jaringannya dalam 1 (satu) Daerah kota.
4) Penetapan kelas stasiun untuk stasiun pada jaringan jalur kereta api kota.
5) Penerbitan izin operasi sarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya melintasi batas dalam 1 (satu) Daerah kota.
6) Penetapan jaringan pelayanan perkeretaapian pada jaringan jalur perkerataapian kota.

7) Penerbitan izin pengadaan atau pembangunan perkeretaapian khusus, izin operasi, dan penetapan jalur kereta api khusus yang jaringannya dalam Daerah kota.

Untuk itu guna pelaksanaan kewenangan tersebut poin penting yang perlu dipikirkan dalam penyelenggaraan perkeretaapian potensi yang ada di daerah. Kalaupun potensi perkeretaapian di daerah ada harus ditetapkan dalam rencana induk perkeretaapian kabupaten. Hal ini sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 56 tahun 2009 mengatur segala hal tentang penyelenggaraan perkeretaapian. Dalam peraturan ini, Rencana Induk Perkeretaapian (RI-PKA) dinyatakan sebagai rencana dan arah kebijakan pengembangan perkeretaapian yang meliputi perkeretaapian nasional, perkeretaapian provinsi, dan perkeretaapian Kota. Hal ini perlu dilakukan untuk memberikan arah yang jelas pada proses penyelenggaraannya.

RI-PKA yang dimaksud di atas merupakan rencana pengembangan perkeretaapian perkotaan dan perkeretaapian antarkota. Rencana tersebut meliputi pengembangan perkeretaapian pada jaringan jalur kereta api yang sudah ada maupun jaringan jalur kereta api yang mungkin akan dibangun. RI-PKA dalam Pasal 5 ayat (1) terdiri atas:

1) Rencana induk perkeretaapian nasional;
2) Rencana induk perkeretaapian provinsi; dan
3) Rencana induk perkeretaapian Kota

Penyusunan RI-PKA Kabupaten paling sedikit memuat tentang:

1) Arah kebijakan dan peranan perkeretaapian kota dalam keseluruhan moda transportasi;
2) Prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan pada tataran kota;
3) Rencana kebutuhan prasarana perkeretaapian kota;
4) Rencana kebutuhan sarana perkeretaapian kota; dan
5) Rencana kebutuhan sumber daya manusia.

BAB IV
LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS DAN YURIDIS

4.1 Landasan Filosofis

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.

Tujuan otonomi adalah untuk memberikan kesempatan kepada daerah untuk dapat berkembang sesuai potensi yang dimiliki menuju kearah kehidupan masyarakat yang lebih baik. Tujuan pemberian otonomi daerah setidaknya dapat meliputi 4 (empat) aspek, yaitu:

1. segi politik adalah untuk mengikutsertakan dan menyalurkan aspirasi masyarakat baik untuk kepentingan daerah sendiri maupun untuk
2. mendukung kebijakan nasional melalui proses demokrasi di lapisan bawah.
3. segi manajemen pemerintahan adalah untuk meningkatkan daya guna dan hasil guna penyelenggaraan pemerintahan, terutama dalam memberikan pelayanan terhadap masyarakat sesuai dengan kebutuhan mereka.
4. segi kemasyarakatan adalah untuk meningkatkan partisipasi serta

menumbuhkan kemandirian masyarakat dengan melakukan usaha pemberdayaan masyarakat menuju masyarakat yang mandiri dan memiliki daya saing.

5. segi ekonomi pembangunan adalah untuk melancarkan program pembangunan menuju tercapainya kesejahteraan rakyat (Sarundajang, 2005).

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 serta berbagai nilai lainnya yang dianggap baik. Pengertian baik, benar, adil dan susila tersebut menurut ukuran 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).

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 di mana keadilan tersebut pada akhirnya dapat memberikan sumbangan bagi terwujudnya kesejahteraan sosial. Cita hukum dalam penyelenggaraan di sektor lalu lintas dan angkutan jalan, di antaranya adalah asas transparan, akuntabel, berkelanjutan, partisipatif, bermanfaat, efisien dan efektif, seimbang, terpadu dan mandiri.

Asas transparan adalah keterbukaan dalam Penyelenggaraan Perhubungan kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Asas akuntabel adalah Penyelenggaraan Perhubungan 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.

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.

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.

Asas bermanfaat adalah semua kegiatan Penyelenggaraan Perhubungan 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.

Asas efisien dan efektif adalah pelayanan dalam Penyelenggaraan Perhubungan yang dilakukan oleh setiap pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna. Asas seimbang adalah Penyelenggaraan Perhubungan yang harus dilaksanakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban Pengguna Jasa dan penyelenggara.

Permasalahan di sektor perhubungan dan ekonomi, lingkungan dan sosial yang ditimbulkan oleh penyelenggaraan lalu lintas 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 perhubungan pribadi (mobil dan sepeda motor) dan moda perhubungan 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.

Asas terpadu adalah bahwa penyelenggaraan perhubungan khususnya bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan kesaling bergantungan kewenangan dan tanggung jawab antar instansi 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.

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-udangan 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 Kabupaten Banjar dalam RPJMD 2021-2026 adalah "Terwujudnya Kabupaten Banjar yang Maju, Mandiri, dan Agamis."
Misinya meliputi:

1. Peningkatan kualitas hidup dan sumber daya manusia.
2. Peningkatan ekonomi berbasis kerakyatan dan pemerataan pembangunan.
3. Pengelolaan lingkungan hidup yang berkelanjutan.
4. Penyelenggaraan pemerintahan yang amanah dan bersih.
5. Penguatan karakter masyarakat yang religius dan berkepribadian luhur (Banjarkab, 2022)

Misi Kabupaten Banjar yang terkait dengan penyelenggaraan perhubungan dapat dilihat dalam aspek pembangunan infrastruktur dan peningkatan ekonomi berbasis kerakyatan serta pemerataan pembangunan daerah. Pengaturan penyelenggaraan perhubungan berperan penting dalam meningkatkan konektivitas wilayah, yang sejalan dengan tujuan meningkatkan pertumbuhan ekonomi yang inklusif dan berkualitas. Infrastruktur transportasi yang baik mendukung aksesibilitas, mempercepat distribusi barang dan jasa, serta meningkatkan daya saing daerah, yang merupakan bagian dari pencapaian misi Kabupaten Banjar. (RPJMD, 2023)

Oleh karena itu, dalam membentuk Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan ini, di samping harus mencerminkan nilai- nilai Pancasila dan menjunjung tinggi norma beserta tujuan pembangunan nasional serta berdasarkan pada visi-misi Daerah. Dengan demikian, keberadaan regulasi tersebut

nantinya harus mampu memberikan kontribusi bagi pembangunan dan peningkatan kesejahteraan masyarakat secara menyeluruh.

4.2 Landasan Sosiologis

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.

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.

Kabupaten Banjar memiliki karakteristik sosial yang dipengaruhi oleh keanekaragaman budaya dan agama, terutama dengan mayoritas penduduknya yang beragama Islam. Secara ekonomi, Banjar bergantung pada sektor agraris, perikanan, dan pariwisata, yang semuanya membutuhkan sistem transportasi yang efisien untuk mendukung distribusi hasil bumi dan akses ke pasar lokal serta regional.

Transportasi memainkan peran penting dalam kehidupan sosial masyarakat, bukan hanya sebagai alat mobilitas, tetapi juga sebagai pemersatu antarwilayah. Ketersediaan transportasi yang baik memungkinkan interaksi sosial yang lebih intensif, memperkuat ikatan komunitas, dan mendukung kegiatan ekonomi di berbagai sektor. Dalam konteks budaya dan agama, transportasi juga memfasilitasi perjalanan masyarakat untuk kegiatan keagamaan dan pariwisata religi, yang menjadi bagian integral dari identitas masyarakat Banjar.

Seiring berkembangnya kebutuhan ekonomi, sistem transportasi di Kabupaten Banjar mengalami transformasi, dari ketergantungan pada transportasi air (Sungai Martapura) ke penggunaan transportasi darat dengan pembangunan infrastruktur jalan. Meskipun demikian, transportasi sungai tetap memainkan peran penting, terutama di wilayah pedesaan. Perkembangan transportasi juga harus disesuaikan dengan kebutuhan masyarakat yang terus berubah, terutama terkait dengan distribusi produk pertanian, akses ke layanan publik, dan peningkatan konektivitas antarwilayah, yang pada akhirnya akan mendorong peningkatan kualitas hidup dan kesejahteraan masyarakat.

Dalam konteks sosiologis, transportasi berfungsi sebagai pendorong perubahan sosial, memungkinkan mobilitas lebih besar yang memfasilitasi perubahan dalam pola kehidupan, pekerjaan, dan hubungan sosial. Sektor perhubungan yang baik akan mempercepat integrasi sosial-ekonomi, mengurangi kesenjangan antarwilayah, serta memfasilitasi akses ke pendidikan, kesehatan, dan peluang ekonomi. Hal ini penting bagi Kabupaten Banjar yang berupaya mengembangkan pembangunan yang lebih merata dan berkeadilan.

Kajian sosiologis pembentuk Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah setidaknya memiliki beberapa sebab:

1. Alasan Pembentukan Peraturan, Peraturan penyelenggaraan perhubungan di Kabupaten Banjar dibentuk sebagai respons terhadap kebutuhan masyarakat dalam mendukung mobilitas, distribusi ekonomi, dan akses ke pelayanan publik. Dengan pertumbuhan penduduk dan ekonomi yang pesat, transportasi menjadi vital untuk konektivitas antarwilayah, meningkatkan kesejahteraan, serta mendukung sektor pariwisata dan industri lokal.
2. Keselarasan Perda dengan Kenyataan, Peraturan Daerah (Perda) tentang transportasi harus mempertimbangkan kondisi lapangan, termasuk kondisi jalan, keterhubungan desa-desa, dan tingkat pemakaian transportasi umum. Fenomena saat ini menunjukkan ketidakseimbangan antara pembangunan infrastruktur transportasi di pusat kota dengan wilayah pinggiran, yang berdampak pada ketimpangan akses ekonomi dan sosial.

3. Fenomena dan Perkembangan Sosial-Ekonomi-Politik, Kabupaten Banjar merupakan wilayah yang sedang berkembang pesat, dengan sektor ekonomi yang bertumpu pada pertanian, perikanan, serta pariwisata. Pembangunan infrastruktur transportasi akan mempengaruhi dinamika ekonomi setempat, mempercepat akses pasar bagi produk pertanian dan perikanan, serta mendukung pertumbuhan pariwisata. Secara sosial-politik, masyarakat Banjar sangat menghargai kebijakan yang mendukung kesejahteraan umum melalui pemerataan akses transportasi yang lebih baik.
4. Kesadaran dan Kebutuhan Hukum Masyarakat, Masyarakat Kabupaten Banjar mulai menyadari pentingnya regulasi transportasi yang mendukung mobilitas dan kesejahteraan. Mereka membutuhkan kebijakan yang mampu memperbaiki konektivitas antarwilayah, mengurangi kemacetan di pusat-pusat kota, serta meningkatkan keselamatan di jalan raya.
5. Karakteristik Kabupaten Banjar, Kabupaten Banjar memiliki karakteristik wilayah yang bervariasi, dari dataran rendah hingga daerah pegunungan. Sebagai daerah dengan basis agraris, transportasi memainkan peran penting dalam distribusi hasil pertanian dan perikanan. Selain itu, dengan penduduk yang mayoritas memeluk agama Islam, transportasi juga mendukung kegiatan keagamaan dan wisata religi di daerah tersebut.
6. Sejarah Ekonomi, Agama, dan Wisata, Ekonomi Kabupaten Banjar sejak dahulu berfokus pada pertanian dan perdagangan, dengan perkembangan pariwisata, terutama wisata religi, seperti Masjid Agung Al-Karomah, menjadi pilar ekonomi tambahan. Transportasi menjadi penting dalam mendukung kegiatan ekonomi masyarakat, terutama distribusi hasil bumi dan akses ke tempat-tempat wisata.
7. Fungsi dan Kebutuhan Transportasi, Transportasi di Kabupaten Banjar tidak hanya berfungsi untuk mobilitas penduduk, tetapi juga sebagai penggerak ekonomi. Aksesibilitas yang baik dapat memperkuat sektor agraris dan pariwisata, serta meningkatkan kualitas hidup masyarakat. Dengan pertumbuhan ekonomi dan pariwisata yang pesat, kebutuhan transportasi yang andal dan aman semakin mendesak.

8. Sejarah Perkembangan Transportasi di Kabupaten Banjar, Pada masa lalu, transportasi di Kabupaten Banjar sangat bergantung pada jalur air, terutama melalui Sungai Martapura. Namun, seiring perkembangan zaman, transportasi darat mulai lebih dominan dengan pembangunan jalan-jalan yang menghubungkan desa dan kota. Perkembangan transportasi modern, seperti angkutan umum dan kendaraan pribadi, juga menjadi bagian dari transformasi wilayah ini dalam mendukung kegiatan ekonomi dan sosial.

Berikut beberapa faktor sosiologis yang menjadi dasar pembentukan Peraturan Daerah (Perda) tentang penyelenggaraan perhubungan di Kabupaten Banjar:

1. Pertumbuhan Populasi: Kenaikan jumlah penduduk mendorong peningkatan mobilitas dan kebutuhan transportasi yang lebih efisien.
2. Urbanisasi: Perpindahan penduduk ke pusat-pusat perkotaan mengubah pola transportasi dari tradisional ke modern, menuntut perbaikan infrastruktur.
3. Distribusi Ekonomi: Keterhubungan antarwilayah mempengaruhi distribusi barang, jasa, dan hasil bumi yang menunjang ekonomi lokal.
4. Perubahan Sosial: Masyarakat semakin bergantung pada transportasi untuk akses pendidikan, kesehatan, dan pelayanan publik lainnya.
5. Keselamatan dan Kenyamanan: Masyarakat semakin sadar akan pentingnya transportasi yang aman dan nyaman, terutama dalam mengurangi angka kecelakaan.
6. Perubahan Kebutuhan Mobilitas: Kemajuan teknologi dan perubahan gaya hidup menyebabkan meningkatnya permintaan transportasi yang lebih cepat dan terjangkau, baik di daerah perkotaan maupun pedesaan.
7. Kesadaran Lingkungan: Adanya peningkatan kesadaran akan dampak transportasi terhadap lingkungan mendorong regulasi transportasi yang lebih ramah lingkungan.

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, maka 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.

Landasan yuridis adalah landasan hukum (Yuridische Gelding) yang menjadi dasar kewenangan (bevoegdheid, competencie) pembuatan peraturan perundang-undangan. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, 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, Penguna Jalan, Serta Pengelolanya. Penyelenggaraan Perhubungan 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 Undang–Undang Nomor 22 Tahun 2009, manajemen kebutuhan lalu lintas bertujuan meningkatkan efisiensi dan efektifitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas dengan berdasarkan kriteria (1) perbandingan volume lalu lintas kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan; (2) ketersediaan jaringan dan pelayanan angkutan umum; (3) kualitas lingkungan. Sehingga manajemen kebutuhan lalu lintas dapat dikatakan sebagai upaya pengendalian, khususnya dalam rangka mencapai sistem perhubungan yang baik juga upaya pencegahan pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan.

Terkait dengan penyusunan Raperda tentang Penyelenggaraan Perhubungan terdapat beberapa peraturan perundangan yang terkait dan dijadikan dasar dalam penyusunannya.

Peraturan perundang- undangan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Pasal 18 ayat (6) 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 Pembentukan Daerah Tingkat II di Kalimantan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1953 Nomor 9, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 352) sebagai Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1959 Nomor 72, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1820);
3. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4537), sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
4. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722), sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
5. Undang-Undang Nomor 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 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
6. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara

Republik Indonesia Nomor 4849), sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);

7. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956), sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
8. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025), sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
9. 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);
10. 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) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 143, Tambahan

Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6801);

11. 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 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 58);
12. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5221), sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
13. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2012 Tentang Sumber Daya Manusia Di Bidang Transportasi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 104);
14. Peraturan Pemerintah Nomor 55 tahun 2012 Tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120);
15. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 193;
16. Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 31, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6633);
17. 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);
18. Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor

41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6643);
19. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6644);
20. Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6645);
21. Peraturan Pemerintah Nomor Nomor 35 Tahun 2023 tentang Ketentuan Umum Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 85, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6881);
22. Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 2);
23. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas (Berita Negara Tahun 2014 Nomor 514);
24. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 1244), sebagaimana terakhir diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 67 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan (Berita Negara Republik Indonesia 2018 Nomor 908);
25. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 2036) 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 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 157);
26. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Berita

Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 225);

27. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas (Berita Negara Tahun 2015 Nomor 834);
28. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 16 Tahun 2016 tentang Penerapan Rute Aman Sekolah (Berita Negara Tahun 2016 Nomor 179);
29. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 528);
30. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 19 Tahun 2021 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor (Berita Negara Tahun 2021 Nomor 531);
31. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan (Berita Negara Tahun 2021 Nomor 647);
32. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 61 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau (Berita Negara Tahun 2021 Nomor 780);
33. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 47 Tahun 2023 tentang Alat Penerangan Jalan (Berita Negara Tahun 2023 Nomor 812);
34. Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 1 Tahun 2024 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (Lembaran Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2024 Nomor 1, Nomor Register Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Selatan: (1-4/2024));
35. Peraturan Daerah Kabupaten Banjar Nomor 8 Tahun 2016 tentang pembentukan, susunan organisasi, dan tata kerja perangkat daerah di lingkungan Pemerintah Kabupaten Banjar (Lembaran Daerah Kabupaten Banjar Tahun 2016 Nomor 13, Nomor Register Peraturan Daerah Kabupaten Banjar, Kalimantan Selatan: (198 /2016)); dan
36. Peraturan Daerah Kabupaten Banjar Nomor 6 Tahun 2023 tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah (Lembaran Daerah Kabupaten Banjar Tahun

20223 Nomor 6, Nomor Register Peraturan Daerah Kabupaten Banjar, Kalimantan Selatan: (6-104/2023)).

BAB V
JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN DAN RUANG LINGKUP MATERI PERATURAN DAERAH

5.1 **Jangkauan dan Arah Pengaturan**

Naskah Akademik berfungsi untuk mengarahkan ruang lingkup materi muatan Rancangan Peraturan Daerah yang akan dibentuk. Arah dari Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Banjar tentang Penyelenggaraan Perhubungan adalah mewujudkan adanya regulasi daerah yang dapat dijadikan acuan dan pedoman bagi Pemerintah Daerah serta pihak-pihak terkait dalam melaksanakan Penyelenggaraan Perhubungan di kabupaten Banjar .

Jangkauan pengaturan dalam naskah akademik ini mencakup seluruh aspek yang berhubungan dengan penyelenggaraan perhubungan di Kabupaten Banjar, mulai dari perencanaan strategi hingga pengawasan dan penegakan hukum yang menyeluruh.

Adapun pengaturan dalam Peraturan Daerah ini mencakup:

1. Infrastruktur Transportasi: Meliputi pembangunan, pengelolaan, dan pemeliharaan infrastruktur transportasi seperti jalan raya, jembatan, terminal angkutan umum, halte, pelabuhan sungai dan laut, serta fasilitas penunjang lainnya yang mendukung mobilitas masyarakat. Pengaturan ini bertujuan untuk menjamin kualitas dan keamanan infrastruktur transportasi, sehingga dapat melayani kebutuhan masyarakat dengan optimal.
2. Moda Transportasi: Pengaturan mencakup segala jenis moda transportasi, baik darat, laut, sungai, dan udara, yang beroperasi di wilayah Kabupaten Banjar. Fokusnya adalah memastikan integrasi antar moda serta kelanjutan layanan transportasi sehingga dapat mendukung aktivitas ekonomi, sosial, dan kesejahteraan masyarakat.
3. Keselamatan dan Keamanan: Jangkauan ini mencakup standar keselamatan transportasi bagi pengguna, baik penumpang, pengendara pribadi, maupun pengemudi angkutan umum. Hal ini juga mencakup peraturan mengenai

perlindungan terhadap lingkungan dan penanganan keadaan darurat di sektor transportasi.

4. Manajemen Lalu Lintas: Pengaturan yang menyangkut tata kelola dan pengendalian arus lalu lintas, termasuk pengaturan rambu, marka jalan, pengaturan sinyal lalu lintas, manajemen kemacetan, serta pengawasan terhadap kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas. Hal ini dilakukan dengan tujuan untuk menciptakan kelancaran dan keamanan dalam lalu lintas.
5. Pelayanan Transportasi Umum: Pengaturan terkait penyediaan layanan angkutan umum yang efektif, terjangkau, dan berkualitas bagi seluruh lapisan masyarakat. Hal ini mencakup pengelolaan trayek angkutan umum, pengaturan tarif yang sesuai, serta peningkatan kualitas pelayanan yang berdampak pada kenyamanan dan keamanan pengguna jasa angkutan umum.
6. Penggunaan Teknologi: Pengaturan terkait pemanfaatan teknologi dalam manajemen transportasi, seperti penerapan sistem digital untuk pembayaran non-tunai, pelacakan armada transportasi, serta penggunaan data untuk manajemen lalu lintas dan keselamatan. Teknologi juga tidak mendukung efisiensi operasional serta mempermudah akses bagi masyarakat.

Arah pengaturan dalam naskah akademik ini didedikasikan pada upaya membangun sistem transportasi yang efisien, modern, berkelanjutan, dan inklusif, sehingga dapat mendukung pembangunan daerah serta meningkatkan kualitas hidup masyarakat. Arah pengaturan ini meliputi:

1. Pengembangan Transportasi Berkelanjutan: Arah kebijakan yang diarahkan pada pembangunan sistem transportasi yang ramah lingkungan dan berkelanjutan. Hal ini termasuk mendorong penggunaan kendaraan berbasis energi terbarukan, seperti kendaraan listrik, serta mengurangi dampak negatif transportasi terhadap lingkungan melalui pengaturan emisi dan pengelolaan sampah transportasi.
2. Peningkatan Aksesibilitas: Salah satu prioritas utama adalah memastikan bahwa seluruh wilayah, termasuk daerah pedesaan dan terpencil, memiliki akses yang memadai terhadap layanan transportasi. Hal ini penting agar

transportasi dapat mendukung pemerataan pembangunan dan mendorong peningkatan ekonomi lokal.

3. Modernisasi dan Digitalisasi Sistem Transportasi: Dengan pesatnya perkembangan teknologi, arah pengaturan fokus pada penerapan teknologi digital dalam pengelolaan transportasi, seperti penggunaan aplikasi untuk memesan layanan transportasi, sistem pembayaran elektronik, serta manajemen lalu lintas berbasis data. Modernisasi ini bertujuan untuk meningkatkan kenyamanan, efisiensi, serta transparansi dalam layanan transportasi.
4. Peningkatan Konektivitas Antar Wilayah: Pengaturan ini bertujuan untuk memperkuat konektivitas antar wilayah di Kabupaten Banjar, baik di tingkat lokal maupun antar daerah. Arah pengaturannya dikhususkan pada optimalisasi jaringan transportasi darat, sungai, laut, dan udara agar tercipta kelancaran arus barang dan penumpang, yang pada gilirannya mendukung pertumbuhan ekonomi daerah.
5. Penguatan Regulasi dan Penegakan Hukum: Untuk menjaga kelancaran dan keselamatan transportasi, pengaturan juga mencakup penegakan regulasi yang mengatur standar operasional, keselamatan, serta pelayanan. Selain itu, penegakan hukum yang tegas terhadap pelanggaran di sektor transportasi, baik terkait keselamatan maupun kepatuhan terhadap aturan, menjadi fokus penting dalam mendukung tata kelola transportasi yang baik.
6. Pemberdayaan Pelaku Usaha Lokal: Arah pengaturan juga bertujuan untuk meningkatkan peran serta pelaku usaha lokal, terutama UMKM, dalam penyelenggaraan layanan transportasi. Ini termasuk kemitraan dalam penyediaan angkutan umum serta layanan pendukung lainnya yang dapat memberdayakan ekonomi lokal dan menciptakan lapangan kerja baru.

Jangkauan dan arah pengaturan dalam naskah akademik peraturan daerah tentang penyelenggaraan perhubungan di Kabupaten Banjar dirancang untuk memberikan panduan yang komprehensif dalam pengelolaan sektor transportasi. Jangkauan pengaturan meliputi berbagai aspek infrastruktur, moda transportasi, keselamatan, dan pelayanan publik, serta pemanfaatan teknologi. Arah pengaturan

bertujuan untuk membangun sistem transportasi yang berkelanjutan, modern, dan inklusif, yang tidak hanya meningkatkan kualitas layanan bagi masyarakat, tetapi juga mendukung pembangunan ekonomi daerah dan menjaga kelestarian lingkungan.

5.2 Ruang Lingkup Materi Peraturan Daerah

Peraturan Daerah Kabupaten Banjar tentang Penyelenggaraan Perhubungan ini memuat materi-materi sebagai berikut:

A. Ketentuan Umum

Bagian ini memuat pengertian umum yang akan menjadi dasar dalam peraturan daerah terkait penyelenggaraan perhubungan. Pengertian ini penting untuk memberikan pemahaman awal tentang istilah-istilah yang digunakan dalam regulasi.

B. Lingkup Pengaturan

Pada bab ini, dijelaskan cakupan peraturan yang diatur, khususnya dalam konteks perhubungan darat, laut, udara, dan perkeretaapian. Bagian ini bertujuan untuk menetapkan batasan dan ruang lingkup dari pengaturan yang akan diterapkan.

C. Penyelenggaraan Perhubungan Darat

Bagian ini dipecah menjadi beberapa bagian yang mendetail, yaitu:

1. **Rencana Induk Transportasi:** Mengatur perencanaan transportasi untuk jangka panjang.
2. **Prasarana Lalu Lintas:** Berfokus pada ruang lalu lintas jalan, terminal, fasilitas parkir, dan perlengkapan jalan, termasuk rest area.
3. **Angkutan:** Mengatur angkutan umum, baik orang maupun barang.
4. **Bagian-Bagian Jalan:** Terdiri dari pemanfaatan ruang jalan, pengawasan, serta izin penggunaan bagian jalan.
5. **Sarana Transportasi Jalan:** Termasuk kendaraan, pengujian, serta aspek-aspek lain seperti bengkel dan penderekan.

6. **Analisis Dampak Lalu Lintas:** Analisis dampak yang dihasilkan dari lalu lintas yang padat atau insiden.
7. **Kecelakaan Lalu Lintas:** Penanganan dan regulasi terkait kecelakaan di jalan.
8. **Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas:** Mengatur penutupan dan pengaturan jalan.
9. **Pembinaan Pemakai Jalan:** mengatur tentang Budaya Tertib Berlalu Lintas, Waktu Kerja Pengemudi, dan Pembinaan Pengemudi Angkutan Umum.
10. **Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan:** Sarana komunikasi dan diskusi antara pemangku kepentingan.
11. **Pengaturan Jalan Desa:** Khusus mengatur kewenangan desa terkait jalan desa.
12. **Pemberian Nama Jalan:** Prosedur dalam pemberian dan pemasangan nama jalan di daerah dan desa.

D. Penyelenggaraan Perkeretaapian

Bagian ini dibagi menjadi beberapa sub-bagian yang mengatur sistem perkeretaapian, termasuk rencana induk, prasarana, dan sarana angkutan kereta api, baik untuk umum maupun keperluan khusus.

E. Penyelenggaraan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan

Dalam bab ini, diatur angkutan yang terjadi di perairan umum, sungai, danau, serta penyeberangan. Termasuk juga diatur kegiatan usaha terkait jasa angkutan, kepelabuhanan, kelaiklautan kapal, dan kenavigasian.

F. Perhubungan Udara

Pengaturan dalam bab ini berfokus pada transportasi udara, mulai dari tata kelola bandara hingga regulasi terkait penerbangan.

G. Perlakuan Khusus

Bab ini menjelaskan perlakuan khusus yang mungkin diperlukan dalam

kondisi tertentu, yang melibatkan penyesuaian dalam regulasi atau operasional perhubungan.

H. Peran Serta Masyarakat

Masyarakat dilibatkan dalam penyelenggaraan transportasi dan perhubungan melalui berbagai bentuk partisipasi dan tanggung jawab.

I. Larangan

Pada bagian ini dijelaskan tentang berbagai larangan yang terkait dengan pelanggaran aturan transportasi dan perhubungan yang berlaku.

J. Penyidikan

Bagian ini mengatur proses penyidikan yang akan dilakukan jika terjadi pelanggaran, serta pihak-pihak yang berwenang dalam melakukan penyidikan.

K. Penegakan Hukum

Penegakan hukum dijelaskan secara rinci terkait sanksi dan langkah hukum yang bisa diambil jika terjadi pelanggaran dalam sistem perhubungan.

L. Pembinaan, Pengawasan, dan Pengendalian

Terkait pengawasan dan pengendalian terhadap pelaksanaan regulasi perhubungan, termasuk aspek pembinaan agar pelaksanaan dapat berjalan sesuai ketentuan.

M. Sanksi Administrasi

Sanksi administrasi dijelaskan untuk berbagai jenis pelanggaran, mulai dari pelanggaran ringan hingga berat, serta bentuk sanksi yang dapat dikenakan.

N. Ketentuan Pidana

Dalam bab ini diatur ketentuan pidana bagi pelanggaran serius yang terjadi dalam penyelenggaraan perhubungan, dengan detail mengenai hukuman yang dapat dikenakan.

O. Ketentuan Peralihan

Ketentuan ini mengatur proses transisi atau peralihan dari regulasi lama ke regulasi baru, untuk memastikan keberlangsungan tanpa konflik aturan.

P. Ketentuan Penutup

Bab terakhir berisi klausul penutup yang merangkum pentingnya regulasi ini serta pemberlakuan secara efektif setelah diresmikan.

BAB VI
PENUTUP

6.1. Simpulan

Pembentukan Rancangan Peraturan Daerah (Raperda) Kabupaten Banjar tentang Penyelenggaraan Perhubungan, memiliki kelayakan secara akademis dan bisa dipertanggungjawabkan secara ilmiah dari berbagai sudut 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.

Berdasarkan pemikiran ini maka sektor perhubungan perlu dikelola dengan baik dengan prinsip aman, nyaman, selamat, tertib, lancar, terpadu dan kepastian hukum serta partisipatif. Untuk itu diperlukan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan yang sesuai peraturan perundang-undangan, dengan kondisi dan perkembangan dan dapat menjawab permasalahan yang timbul berkaitan dengan Penyelenggaraan Perhubungan.

Pokok-pokok materi muatan pengaturan yang perlu dirumuskan dalam draft Rancangan Peraturan Daerah (Raperda) tentang Penyelenggaraan Perhubungan sehingga peraturan daerah dapat diberlakukan secara efektif dan efisien adalah berupa bentuk pengaturan dalam bentuk peraturan perundang-undangan yaitu Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan sesuai dengan kebutuhan perkembangan potensi, masyarakat, sosial ekonomi serta peraturan perundang-undangan yang berlaku saat ini.

Pokok-pokok pengaturan yang perlu dirumuskan dalam draft Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Banjar tentang Penyelenggaraan Perhubungan meliputi pengaturan tentang:

1. Ketentuan Umum
2. Lingkup Pengaturan
3. Penyelenggaraan Perhubungan Darat, meliputi:
    a. Rencana Induk Transportasi;

b. Prasarana Lalu Lintas;
c. Angkutan;
d. Bagian-Bagian Jalan;
e. Sarana Transportasi Jalan;
f. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas;
g. Analisis Dampak Lalu Lintas;
h. Kecelakaan Lalu Lintas;
i. Pembinaan Pemakai Jalan;
j. Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
k. Pengaturan Jalan Desa; dan
l. Pemberian Nama Jalan.

4. Penyelenggaraan Perkeretaapian, meliputi:
   a. rencana induk,
   b. prasarana, dan sarana angkutan kereta api, baik untuk umum maupun keperluan khusus.
5. Penyelenggaraan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan
   a. angkutan yang terjadi di perairan umum, sungai, danau, serta penyeberangan. Termasuk juga diatur; dan
   b. kegiatan usaha terkait jasa angkutan, kepelabuhanan, kelaiklautan kapal, dan kenavigasian.
6. Perhubungan Udara
7. Perlakuan Khusus
8. Peran Serta Masyaraka
9. Larangan
10. Penyidikan
11. Penegakan Hukum
12. Pembinaan, Pengawasan, dan Pengendalian
13. Sanksi Administrasi
14. Ketentuan Pidana
15. Ketentuan Peralihan
16. Ketentuan Penutup

6.2. Saran

Berdasarkan uraian terdahulu serta kesimpulan di atas maka disarankan sebagai berikut:

3. Pemerintah Kabupaten Banjar Provinsi Kalimantan Selatan untuk segera dibentuk Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan. Peraturan Daerah baru ini dibentuk sebagai upaya menindaklanjuti perubahan kewenangan pemerintah Kabupaten Banjar terkait bidang perhubungan berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah dan sekaligus akan menjadi solusi atas permasalahan terkait penyelenggaraan perhubungan di daerah.
4. Terkait dengan Penyelenggaraan Perhubungan maka Pemerintah Kabupaten Banjar perlu segera menyiapkan dan menetapkan:
   a. Peraturan Daerah Kabupaten Banjar tentang Penyelenggaraan Perhubungan; dan
   b. Peraturan Teknis berupa Peraturan Bupati tentang Pelaksanaan Peraturan Daerah Kabupaten Banjar tentang Penyelenggaraan Perhubungan.
5. Dalam menghasilkan dokumen Draft Peraturan Daerah Kabupaten Banjar tentang Penyelenggaraan Perhubungan 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

Achmad Ali. 2002. Menguak Tabir Hukum: Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis, Edisi kedua, PT. Toko Gunung Agung, Jakarta.

Amiroeddin Syarif. (1997). Prinsip-prinsip Perundang-undangan . Jakarta: Ghalia Indonesia.

Badan Pusat Statistik Kabupaten Banjar. (2023). Persentase jalan mantap di Kabupaten Banjar menurun . Diakses dari https ://banjarkab .bps .go .id

Berita Antara. (2023). Pengembangan transportasi udara Kabupaten Banjar belum maksimal . Diakses dari https ://www .antaranews .com /berita /343333 /pengembangan -transportasi -air -kabupaten -banjar.

Pemkab Banjar. (2023) Pemkab Banjar Gelar Penyusunan Masterplan dan Tatralok Perhubungan. Diakses dari https://home.banjarkab.go.id/pemkab-banjar-gelar-penyusunan-masterplan-dan-tatralok-perhubungan/

Direktorat Lalu Lintas Polri. (2011). Panduan Berlalu Lintas . Jakarta: Polri.

Hobbs, BF (1995). Studi Dampak Lalu Lintas untuk Perencanaan Transportasi . New York: Badan Penelitian Transportasi.

Kementerian Perhubungan. (2022). Kalimantan siap mengembangkan transportasi sungai sebagai alternatif . Diakses dari https ://hubdat .dephub .go .id /post /read /kalimantan -siap -kembangkan -transportasi -sungai

Kompas. (2023, 12 Agustus). Angkutan laut di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin turun 16,67% pada Agustus 2023 . Diakses dari https ://money .kompas .com /read /2023 /08 /12 /angkutan -laut -di -pelabuhan -trisakti -turun

Narbuko, Cholid ; Achmadi, Abu.METODOLOGI PENELITIAN / Cholid Narbuko & Abu Achmadi .2012

Sarundajang, FF (2005). Prinsip-prinsip Otonomi Daerah . Jakarta: Ghalia Indonesia.

Soekanto, S. (1986). Pengantar Penelitian Hukum . Jakarta: UI Pers.

Stoper dan Koepke. (1998). Transportation and Development. In Analisis Dampak Lalu Lintas Pembangunan Pasar Seng Bumiayu. Yusuf, Muhamad. 2021.

Sutopo, H.B. Metodologi Penelitian Kualitatif. Universitas Sebelas Maret, 2006.

TAMIN, O. Z. (2000). Perencanaan dan pemodelan transportasi. ITB.

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

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).

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

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).

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244).

Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1956 tentang Pembentukan Daerah Otonom Provinsi Kalimantan Barat, Kalimantan Selatan, dan Kalimantan Timur.

Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4725).

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).

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).

SIAPA. (2019). Laporan status global tentang keselamatan jalan raya 2019 . Diakses dari https ://www .who .int /publications /i /item /9789241565684

Peraturan Daerah Kabupaten Banjar Nomor 8 Tahun 2016 tentang Pembentukan, Susunan Organisasi, dan Tata Kerja Perangkat Daerah di Lingkungan Pemerintah Kabupaten Banjar.

Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah.

Peraturan Menteri Perhubungan No. 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas.

Peraturan Menteri Perhubungan No. 16 Tahun 2016 tentang Penerapan Rute Aman Sekolah.

Peraturan Menteri Perhubungan No. 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Menteri Perhubungan No. 27 Tahun 2018 tentang Alat Penerang Jalan.

Peraturan Menteri Perhubungan No. 34 Tahun 2015 tentang Marka Jalan.

Peraturan Menteri Perhubungan No. 75 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Analisis

Dampak Lalu Lintas sebagaimana diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. 11 Tahun 2017.

Peraturan Menteri Perhubungan No. 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas.

Peraturan Menteri Perhubungan No. 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

Peraturan Menteri Perhubungan No. 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor.

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).

Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim.

Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 48).

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).

Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4655).

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).

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).

Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 124, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317).

Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian.

Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhan.

Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Perkeretaapian.

Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara

Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260).

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

BUPATI BANJAR

PROVINSI KALIMANTAN SELATAN

RANCANGAN PERATURAN DAERAH KABUPATEN BANJAR
NOMOR TAHUN 2024

TENTANG

PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

BUPATI BANJAR,

Menimbang : a. bahwa perhubungan merupakan urat nadi perekonomi untuk menunjang dan mendorong pertumbuhan berbagai sektor, sehingga penting dalam pembangunan dan peningkatan kesejahteraan masyarakat untuk menyelenggarakan perhubungan secara terintegrasi melalui sistem lalu lintas dan angkutan dalam satu kebijakan pemerintah daerah melalui penataan sistem transportasi yang berbasis pelayanan perhubungan kepada masyarakat yang murah, berkualitas, tertib, lancar, terjangkau, efektif, dan efesien;

b. bahwa untuk kepentingan sebagaimana dimaksud pada huruf a diatas perlu mengatur penyelenggaraan perhubungan;

c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

Mengingat : 1. Pasal 18 ayat (6) 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 Pembentukan Daerah Tingkat II di Kalimantan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1953 Nomor 9, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 352) sebagai Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia

DRAFT

Tahun 1959 Nomor 72, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1820);

3. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4537), sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
4. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722), sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
5. Undang-Undang Nomor 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 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
6. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849), sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
7. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran

DRAFT

Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956), sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);

8. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025), sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
9. 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)
10. 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) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 143, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6801);
11. 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 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 58);
12. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan

DRAFT

Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5221), sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);

13. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2012 Tentang Sumber Daya Manusia Di Bidang Transportasi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 104)
14. Peraturan Pemerintah Nomor 55 tahun 2012 Tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120)
15. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 193;
16. Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 31, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6633);
17. 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);
18. Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6643);
19. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6644);
20. Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6645);

DRAFT

21. Peraturan Pemerintah Nomor Nomor 35 Tahun 2023 tentang Ketentuan Umum Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 85, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6881);
22. Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 2);
23. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas (Berita Negara Tahun 2014 Nomor 514);
24. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 1244), sebagaimana terakhir diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 67 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan (Berita Negara Republik Indonesia 2018 Nomor 908);
25. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 2036) 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 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 157);
26. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 225);
27. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas (Berita Negara Tahun 2015 Nomor 834);
28. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 16 Tahun 2016 tentang Penerapan Rute Aman Sekolah (Berita Negara Tahun 2016 Nomor 179);
29. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 528);
30. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 19 Tahun 2021 Tentang

DRAFT

Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor (Berita Negara Tahun 2021 Nomor 531);

31. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan (Berita Negara Tahun 2021 Nomor 647);
32. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 61 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau (Berita Negara Tahun 2021 Nomor 780);
33. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 47 Tahun 2023 tentang Alat Penerangan Jalan (Berita Negara Tahun 2023 Nomor 812);
34. Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 1 Tahun 2024 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (Lembaran Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2024 Nomor 1, Nomor Register Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Selatan: (1-4/2024));
35. Peraturan Daerah Kabupaten Banjar Nomor 8 Tahun 2016 tentang pembentukan, susunan organisasi, dan tata kerja perangkat daerah di lingkungan Pemerintah Kabupaten Banjar (Lembaran Daerah Kabupaten Banjar Tahun 2016 Nomor 13, Nomor Register Peraturan Daerah Kabupaten Banjar, Kalimantan Selatan: (198 /2016)); dan
36. Peraturan Daerah Kabupaten Banjar Nomor 6 Tahun 2023 tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah (Lembaran Daerah Kabupaten Banjar Tahun 20223 Nomor 6, Nomor Register Peraturan Daerah Kabupaten Banjar, Kalimantan Selatan: (6-104/2023)).

DRAFT

Dengan Persetujuan Bersama

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT DAERAH KABUPATEN BANJAR

dan

BUPATI BANJAR

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : **PERATURAN DAERAH TENTANG PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN**

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Daerah ini yang dimaksud dengan:

1. Daerah adalah Kabupaten Banjar.
2. Pemerintahan Daerah adalah penyelenggaraan Urusan Pemerintahan oleh Pemerintah Daerah dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah menurut asa otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi seluas-luasnya dalam system dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
3. Pemerintah Daerah adalah Bupati sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.
4. Bupati adalah Bupati Banjar.
5. Perangkat Daerah adalah unsur pembantu Bupati dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah dalam penyelenggaraan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah.
6. Dinas adalah perangkat daerah di Lingkungan Pemerintah Daerah yang menyelenggarakan urusan di bidang perhubungan.
7. Kepala Dinas adalah Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Banjar.
8. Setiap Orang adalah orang perseorangan atau badan hukum.
9. Badan Hukum adalah badan hukum yang didirikan oleh Warga Negara Indonesia yang kegiatannya di bidang penyelenggaraan perhubungan.
10. Lalu lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat LLAJ adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Ulu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaanya.
11. Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan.
12. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dan satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
13. Angkutan Sewa Khusus adalah pelayanan Angkutan dari pintu ke pintu dengan pengemudi, memiliki wilayah operasi dalam wilayah perkotaan, dari dan ke bandar udara, pelabuhan, atau simpul transportasi lainnya serta pemesanan menggunakan aplikasi berbasis teicnologi informasi, dengan besaran tarif tercantum dalam aplikasi.

14. Jaringan . . . . .

DRAFT

14. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian Simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubungkan untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
15. Simpul adalah tempat yang diperuntukkan bagi pergantian antarmoda dan interrnoda yang berupa Terminal, stasiun kereta api, pelabuhan sungai dan danau.
16. Moda transportasi merupakan istilah yang digunakan untuk menyatakan alat angkut yang digunakan untuk berpindah tempat dari satu tempat ke tempat lain.
17. Intermoda adalah sistem pengangkutan barang dalam satu unit kendaraan angkut, bisa berupa truk kontainer atau kargo, yang menggunakan 2 atau lebih moda transportasi secara kontiniu tanpa mengubah cara penanganan terhadap barang itu sendiri.
18. Antarmoda adalah transportasi penumpang dan atau barang yang menggunakan lebih dari satu moda transportasi dalam satu perjalanan yang bersinambungan dengan transportasi multimoda.
19. Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah Ruang Lalu Lintas, Terminal, dan Periengkapan Jalan yang meliputi marka, rambu, Mat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengaman pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan Jalan, serta fasilitas pendukung.
20. Kendaraan adalah suatu sarana angkutan di Jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.
21. Kendaraan Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan diatas rel.
22. Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oieh tenaga manusia dan/atau hewan.
23. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.
24. Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.
25. Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas Umum, yang berada pada permukaan tanah, diatas permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan/atau air, serta diatas permukaan air, kecuali Jalan rel dan Jalan kabel.
26. Jalan Daerah adalah Jalan umum dalam sistem jaringan sekunder yang menghubungkan antar pusat pelayanan dalam kabupaten, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil serta menghubungkan antar pusat permukiman yang berada di dalam kabupaten.

27. Jalan . . . . . .

DRAFT

27. Jalan Kelas III adalah jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.200 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 milimeter, ukuran paling tinggi 3.500 milimeter, dan muatan s-umbu terberat 8 ton.
28. Ruang manfaat jalan yang selanjutnya disingkat Rumaja adalah ruang sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar, tinggi dan kedalaman tertentu yang ditetapkan oleh Penyelenggara Jalan dan digunakan untuk badan jalan, saluran tepi jalan, dan ambang pengamannya.
29. Ruang milik jalan yang selanjutnya disingkat Rumija adalah ruang manfaat jalan dan sejalur tanah tertentu di luar ruang manfaat jalan yang dikuasai oleh pembina jalan dengan suatu hak tertentu dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
30. Ruang pengawasan jalan yang selanjutnya disingkat Ruwasja adalah ruang tertentu di luar ruang milik jalan yang penggunaannya diawasi oleh Penyelenggara Jalan agar tidak mengganggu pandangan bebas pengemudi, konstruksi jalan, dan fungsi jalan.
31. Izin adalah persetujuan dari penyelenggara jalan atau pemberi ijin tentang pemanfaatan ruang manfaat jalar, dan ruang milik jalan dengan persyaratan tertentu yang harus dipenuhi.
32. Rekomendasi adalah pertimbangan teknis dari penyelenggara jalan tentang penggunaan ruang pengawasan jalan agar tidak mengganggu kelancaran dan keselamatan pengguna jalan serta tidak membahayakan konstruksi jalan, serta guna menjamin peruntukan ruang pengawasan jalan.
33. Dispensasi adalah persetujuan terkait penggunaan ruang manfaat jalan yang memerlukan perlakuan khusus terhadap konstruksi jalan.
34. Penyelenggara jalan adalah instansi yang membidangi urusan pembangunan dan instansi yang membidangi urusan perhubungan.
35. Terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang, serta perpindahan moda angkutan fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang.
36. Parkir adalah keadaan Kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya.
37. 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.

DRAFT

38. Manajemen . . . . . .

38. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan lasilitas perlengkapan Jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran Lalu Lintas.
39. Pelabuhan, adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.
40. Navigasi adalah proses mengarahkan gerak kapal dari satu titik ke titik yang lain dengan aman dan lancar serta untuk menghindari bahaya dan/atau rintangan.
41. Kenavigasian adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan sarana bantu navigasi pelayaran, telekomunikasi pelayaran, hidrograli dan meteorologi, alur dan perlintasan, pengerukan dan reklamasi, pemanduan, penanganan kerangka kapal, salvage, dan pekerjaan bawah air untuk keselamatan pelayaran kapal.
42. Penyidik adalah Pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh Undang-Undang untuk melakukan penyidikan.
43. Pelayaran adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan, dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.
44. Angkutan Sungai dan Danau adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal di Sungai dan/atau Danau di dalam Daerah.
45. Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) adalah wilayah perairan dan daratan pada pelabuhan atau terminal khusus yang digunakan secara langsung untuk kegiatan pelabuhan.
46. Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) adalah perairan disekeliling daerah lingkungan kerja perairan pelabuhan yang dipergunakan untuk menjamin keselamatan pelayaran.
47. 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.

DRAFT

48. Analisis . . . . .

48. Analisis Dampak Lalu Lintas yang selanjutnya disebut Andalalin adalah studi atau kajian mengenai dampak Lalu Lintas dari suatu pembangunan, kegiatan dan/atau usaha tertentu yang hasilnya dituangkan dalam bentuk dokumen Andalalin atau perencanaan pengaturan Lalu Lintas.
49. Badan adalah sekumpulan orang dan/atau modal yang merupakan kesatuan, baik yang melakukan usaha maupun yang tidak melakukan usaha yang meliputi perseroan terbatas, perseroan komanditer, perseroan lainnya, badan usaha milik negara atau badan usaha milik daerah dengan nama dan dalam bentuk apapun, firma, kongsi, koperasi, dana pensiun, persekutuan, perkumpulan, yayasan, organisasi massa, organisasi sosial politik atau organisasi yang sejenis, lembaga, bentuk usaha tetap dan bentuk badan lainnya.

Pasal 2

Penyelenggaraan perhubungan di Daerah diselenggarakan berdasarkan asas:

a. transparan;
b. akuntabel;
c. berkelanjutan;
d. partisipatif;
e. bermanfaat;
f. efisien dan efektif;
g. seimbang;
h. terpadu; dan
i. mandiri.

DRAFT

Pasal 3

Tujuan penyelenggaraan perhubungan di Daerah adalah untuk mewujudkan:

a. pelayanan perhubungan yang aman, nyaman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu untuk mendorong perekonomian Daerah, memajukan kesejahteraan masyarakat, memperkukuh persatuan dan kesatuan, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa; dan
b. penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

BAB II

LINGKUP PENGATURAN

Pasal 4

(1) Ruang lingkup penyelenggaraan perhubungan, meliputi:

a. perhubungan darat;

b. angkutan sungai, danau dan penyeberangan;

c. perkeretaapian; dan

d. perhubungan udara.

(2) Penyelenggaraan perhubungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan secara terpadu melalui keterkaitan antarmoda dan intramoda untuk menjangkau dan menghubungkan seluruh wilayah di Daerah dan antara Daerah dengan daerah lainnya.

BAB III

PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN DARAT

Bagian Kesatu

Rencana Induk Transportasi

DRAFT

Pasal 5

(1) Pemerintah Daerah Menyusun dan Menetapkan Rencana Induk Transportasi yang terintegrasi intermoda dan antarmoda.

(2) Rencana induk transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), merupakan dokumen yang memuat perencanaan, pengaturan, pembangunan, pengelolaan dan penyelenggaraan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, dan transportasi udara yang masing-masing terdiri dan sarana dan prasarana yang saling berinteraksi membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang, yang terus berkembang secara dinamis.

(3) Rencana induk transportasi disusun dengan mempertimbangkan kebutuhan transportasi dan ruang kegiatan

Pasal 6

(1) Penyusunan Rencana Induk Transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5, harus memperhatikan:

a. penataan Ruang Kawasan yang berbatasan dengan Kabupaten Banjar;

b. rencana tata ruang wilayah provinsi;

c. rencana Induk Transportasi Provinsi; dan

d. Rencana . . . . . .

d. Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten.

(2) Rencana Induk Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan paling lambat 2 (dua) tahun sejak Peraturan Daerah ini mulai berlaku.

(3) Ketentuan lebih lanjut mengenai Rencana Induk Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur dengan Peraturan Bupati.

Pasal 7

Rencana Induk Transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (2), paling sedikit memuat:

a. prakiraan perpindahan orang dan/atau barang men-urut asal ziar tujuan perjalanan;
b. arah dan kebijakan peranan transportasi;
c. rencana lokasi dan kebutuhan simpul;
d. rencana kebutuhan ruang transportasi;
e. rencana kebutuhan sarana transportasi; dan
f. rencana integrasi intermoda dan antarmoda.

DRAFT

Pasal 8

(1) Rencana Induk Transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (2) berlaku selama 20 (Dua Puluh) Tahun dan dievaluasi setiap 5 (lima) tahun.

(2) Dalam hal terjadi pembahan lingkungan strategis terhadap Rencana Induk Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dapat dievaluasi sebelum jangka waktu 5 (lima) tahun.

(3) Hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dijadikan dasar pertimbangan pembahan terhadap Rencana Induk Transportasi.

Bagian Kedua

Prasarana Lalu Lintas

Pasal 9

Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, meliputi:

a. ruang Lalu Lintas Jalan;
b. terminal;
c. fasilitas Parkir,
d. perlengkapan Jalan;
e. fasilitas Pejalan Kaki; dan
f. Rest Area.

Paragraf I

Ruang Lalu Lintas Jalan

Pasal 10

Ruang Lalu Lintas Jalan sebagaimana dimaksud dalarn Pasal 9 ayat (1) berupa:

a. jalan; dan

b. bangunan pelengkap Jalan.

Pasal 11

(1) Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 huruf a, berfungsi sebagai penghubung antar pusat kegiatan, dan pusat kegiatan dengan wilayah sekitamya.

(2) Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
   a. jalan untuk Kendaraan Bermotor; dan/atau
   b. jalan untuk Kendaraan Tidak Bermotor.

(3) Penyediaan Jalan untuk Kendaraan Tidak Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b berupa
   a. lajur sepeda; dan
   b. lajur Kendaraan Tidak Bermotor lainnya.

(4) Penyediaan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3), berpedoman pada Rencana Induk Transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 ayat (1).

DRAFT

Pasal 12

(1) Bangunan pelengkap Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 huruf b, penyediaannya harus disesuaikan dengan fungsi Jalan yang bersangkutan.

(2) Bangunan pelengkap Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri atas:
   a. jembatan;
   b. terowongan;
   c. ponton;
   d. jalan lintas atas;
   e. jalan lintas bawah;
   f. gorong-gorong;
   g. tembok penahan; dan
   h. saluran tepi jalan.

Pasal 13 . . . . . .

Pasal 13

(1) Jalan menurut statusnya, terdiri atas:
   a. jalan nasional;
   b. jalan provinsi;
   c. jalan kabupaten;
   d. jalan kota; dan
   e. jalan desa.

(2) Jalan menurut statusnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1), yang menjadi kewenangan Daerah terdiri atas:
   a. jalan kabupaten;
   b. jalan kota; dan
   c. jalan desa.

(3) Jalan yang menjadi kewenangan Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a, merupakan jalan loka1 dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk pada ayat (1) huruf a dan huruf b.

(4) Jalan yang menjadi kewenangan Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, merupakan jalan um-um dalam sistem jaringan jalan selcunder yang menghubungkan antarpusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antarpersil, serta menghubungkan antarpusat permukiman yang berada di dalam kota.

(5) Jalan yang menjadi kewenangan Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c, mempakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antarpermukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

(6) Jalan menurut statusnya sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a sampai dengan huruf c ditetapkan lebih lanjut dengan Keputusan Bupati.

(7) Klasifikasi Jalan menurut kelasnya, terdiri atas:
   a. jalan kelas 1, yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) millimeter, ulcuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) millimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) millimeter, dan muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton;

b. jalan kelas II . . . . . .

DRAFT

b. jalan kelas II, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) millimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) millimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) millimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton;

c. jalan kelas III, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) millimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) millimeter, ukuran paling tinggi 3.500 (tiga ribu lima ratus) millimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton; dan

d. jalan kelas lchusus, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) millimeter, ukuran panjang melebihi 18.000 (delapan belas ribu) millimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) millimeter, dan muatan sumbu terberat lebih dan i 10 (sepuluh) ton.

(8) Pemerintah Daerah berwenang menetapkan jalan kabupaten dan jalan desa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c dan huruf d, dalam beberapa kelas berdasarkan :

a. fungsi dan intensitas lalu lintas guna kepentingan pengaturan penggunaanjalan dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan; dan

b. daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat dan dimensi kendaraan bermotor.

DRAFT

Paragraf II

Terminal

Pasal 14

(1) Terminal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf b, berupa:

a. terminal penumpang; dan/atau

b. terminal barang.

(2) Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mengutamakan integrasi interrnoda dan antarmoda transportasi, dan dilenglcapi dengan fasilitas yang menjamin konektivitas intermoda dan antarmoda transportasi tanpa hambatan.

(3) Terminal dapat dibangun terintegrasi dengan pusat kegiatan, permukiman, pemerintahan dan/ atau kegiatan lainnya dengan mengacu pada konsep pembangunan berorientasi pada simpul angkutan umum massal.

Pasal 15 . . . . .

Pasal 15

(1) Pembangunan Terminal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (1) huruf a dan huruf b, dilaksanakan berdasarkan rencana tata ruang wilayah dan rencana kebutuhan Terminal yang tertuang dalam Rencana Induk Transportasi.

(2) Rencana kebutuhan terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1), harus memperhatikan:
   a. tingkat aksessibilitas pengguna jasa angkutan;
   b. kesesuaian lahan dengan rencana tata ruang wilayah;
   c. kesesuaian lahan dengan rencana pengembangan dant atau kinerja jaringan jalan dan jaringan trayek;
   d. kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/ atau pusat kegiatan;
   e. keserasian dan keseimbangan dengan kegiatan lain;
   f. Permintaan angkutan;
   g. kelayakan teknis, finansial dan ekonomis;
   h. keamanan dan keselamatan 1au lintas dan angkutan jalan; dan
   i. kelestarian fungsi lingkungan hidup.

(3) Rencana kebutuhan terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1), harus didukung oleh jaringan prasarana Jalan untuk menjarnin kelancaranlu Lintas dan Angkutan Jalan serta elektititas Terminal.

DRAFT

Pasal 16

(1) Terminal penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (1) huruf a menurut peran pelayanannya dikelompokkan dalam tipe yang terdiri atas:
   a. terminal penumpang tipe A;
   b. terminal penumpang tipe B; dan
   c. terminal penumpang tipe C.

(2) Terminal penumpang tipe A sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, merupakan terminal yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan lintas batas negara dan/ atau angkutan antar kota antar provinsi yang dipadukan dengan pelayanan angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan perkotaan, dan/atau angkutan perdesaan.

(3) Terminal penumpang tipe B sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, merupakan terminal yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar provinsi yang dipadukan dengan pelayanan angkutan perkotaan, dan/atau angkutan perdesaan.

(4) Terminal . . . . .

(4) Terminal penumpang tipe C sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan terminal yang peran utatnanya melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan, dan/atau angkutan perdesaan.

(5) Pemerintah Daerah berwenang melakukan penetapan Terminal Penumpang Tipe C yang ditetapkan dengan Keputusan Bupati setelah mendapat rekomendasi Dinas Perhubungan Provinsi.

Pasal 17

(1) Setiap terminal penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (1) huruf a, wajib menyediakan fasilitas terminal yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan.

(2) Fasilitas terminal penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
   a. fasilitas utama; dan
   b. fasilitas penunjang.

(3) Fasilitas utama sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a terdiri dari halte, parkir, mushola, jalur pemberangkatan umum, jalur kedatangan, kantor terminal, mang tunggu penumpang, rambu dan papan informasi, fasiitas penyandang disabilitas, dan Ruang Terbuka Hijau.

(4) Fasilitas penunjang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b terdiri dani kantin, kios, pos pengamanan, pos retribusi, klinik, toilet, mang informasi dan pengaduan, sarana dan prasarana kebersihan.

DRAFT

Pasal 18

Pembangunan fasilitas utama dan fasilitas penunjang Terminal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 ayat (2) dapat dilakukan oleh Pemerintah Daerah dan/ atau badan usaha.

Pasal 19

(1) Pemerintah Daerah dan/atau badan usaha dalam membangun fasilitas utama dan fasilitas penunjang terminal harus sesuai dengan standar pelayanan minimal.

(2) Standar pelayanan minimal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran dan kenyamanan.

Pasal 20

(1) Untuk menjaga kondisi fasilitas terminal, Pemerintah Daerah melakukan:
   a. pemeliharaan;

b. pengoperasian . . . . . .

b. pengoperasian, dan

c. penertiban.

(2) Pemeliharaan Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, meliputi kegiatan pemeliharaan terhadap fasilitas utama, fasilitas penunjang, dan daerah pengawasan terminal yang bertujuan untuk menjarnin agar Terminal dapat berfungsi secara optimal.

(3) Pengoperasian Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, meliputi:

a. kegiatan perencanaan operasional Terminal;

b. kegiatan pelaksanaan operasional Terminal; dan

c. kegiatan pengawasan operasional Terminal.

(4) Penertiban Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c, dilakukan terhadap kegiatan yang dapat mengganggu keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran dan kenyamanan di daerah lingkungan kerja dan daerah pengawasan Terminal.

Pasal 21

(1) Kegiatan perencanaan Terminal sebagaimana dimaksud pada pasal 20 ayat (3) huruf a, meliputi rencana:

a. penataan fasilitas utama dan fasilitas penunjang;

b. pengaturan Lalu Lintas di lingkungan kerja dan pengawasan Terminal;

c. pengaturan kedatangan dan keberangkatan Kendaraan Bermotor Umum;

d. pengaturan petugas di Terminal;

e. pengaturan Parkir kendaraan;

f. penyajian daftar rute perjalanan dan tarif angkutan;

g. penataan pelataran Terminal menurut rute atau Trayek;

h. penyusunan jadwal perjalanan berdasarkan rute pengawasan.

(2) Kegiatan pelaksanaan sebagaimana dimaksud pada pasal 20 ayat (1) huruf b, meliputi kegiatan:

a. pelaksanaan kegiatan perencanaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1);

b. pendataan kinerja Terminal, meliputi:

1) pencatatan jumlah Kendaraan dan Penumpang yang datang dan berangkat;

2) pencatatan waktu kedatangan dan keberangkatan setiap Kendaraan Bermotor Umum;

3) pencatatan jumlah pelanggaran; dan

4) pencatatan faktor muat kendaraan.

c. pemungutan restribusi pelayanan Terminal;

d. pemberitahuan . . . . . .

DRAFT

d. pemberitahuan waktu keberangkatan kepada penumpang dan informasi lainnya; dan
e. pengaturan arus Lalu Lintas di Daerah

(3) Kegiatan pengawasan sebagaimana dimaksud pada pasal 20 ayat (1) huruf c, meliputi:

a. pemeriksaan terhadap kelengkapan administrasi Kendaraan Bermotor Umum, meliputi:
   1) kartu pengawasan terhadap keabsahan, masa berlaku, kesesuaian jam perjalanan dan asal tujuan perjalanan;
   2) dokumen perizinan Kendaraan Bermotor Umum yang digantikan jika kendaraan cadangan;
   3) kartu uji Kendaraan Bermotor Umum terhadap keabsahan, masa berlaku, dan peruntukan; dan
   4) pemeriksaan manifest Penumpang terhadap jumlah Penumpang.
b. pemeriksaan fisik Kendaraan Bermotor Umum, meliputi:
   1) persyaratan teknis dan laik Jalan;
   2) fasilitas tanggal darurat Kendaraan Bermotor Umum;
   3) fasilitas penyandang disabilitas, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil, dan orang sakit; dan
   4) identitas Kendaraan Bermotor Umum, meliputi nama perusahaan, stiker, dan/atau papan trayek.
c. pemeriksaan awak Kendaraan Bermotor Umum, meliputi:
   1) pemeriksaan tanda pengenal dan seragam;
   2) pemeriksaan narkotika, psikotropika, dan zat adiktif lainnya (napza);
   3) pemeriksaan kondisi kesehatan dan fisik; dan
   4) jam kerja Pengemudi.
d. pengawasan ketertiban Terminal, meliputi:
   1) pemanfaatan fasilitas utama Terminal;
   2) pemanfaatan fasilitas penunjang Terminal;
   3) ketertiban dan kebersihan fasilitas umum; dan
   4) keamanan di dalam Terminal.

(4) Perencanaan dan pelaksanaan sebagaimana dimaksud pada pasal 20 ayat (1) huruf a dan huruf b dapat dikerjasamakan dengan badan usaha milik negara, badan usaha milik Daerah, badan usaha milik desa, dan swasta.

DRAFT

Pasal 22

(1) Badan Usaha dan/atau Perorangan dapat melakukan kegiatan usaha di daerah lingkungan kerja terminal separtjang tidak mengganggu keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran dan kenyamanan di daerah lingkungan kerja Terminal.

(2) Kegiatan usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib mendapat izin dani Instansi yang membidangi perizinan.

Pasal 23

(1) Surat Izin Penempatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22, berlaku untuk jangka waktu 1 (satu) tahun dan dapat diperpanjang.

(2) Ketentuan lebih lanjut mengenai izin penempatan dan tata cara perpanjangan Surat Izin Penempatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dalam Peraturan Bupati.

Pasal 24

(1) Di Terminal penumpang dapat dipasang reklame.

(2) Reklame sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dipungut Retribusi Pemakaian Kekayaan Daerah dan/atau Pajak Daerah sesuai peraturan perundang-undangan.

DRAFT

Pasal 25

(1) Pemerintah Daerah dapat menyediakan Terminal barang yang dilengkapi dengan pergudangan dan fasilitas bongkar muat.

(2) Dalam hal keterbatasan lahan untuk penyediaan Terminal barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Pemerintah Daerah dapat menyediakan tempat bongkar muat pada kawasan yang berdekatan dengan pusat kegiatan yang tidak mengganggu keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

(3) Penyediaan Terminal barang dan/ atau tempat bongkar muat barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dapat dilakukan melalui kerja sama dengan badan usaha.

Pasal 26

(1) Untuk kepentingan sendiri badan usaha dapat membangun Terminal barang atas izin Instansi yang membidangi perizinan dan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

(2) Setiap . . . . . .

(2) Setiap badan usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) atau pengelola pusat kegiatan yang memiliki kegiatan bongkar muat barang yang menimbulkan gangguan terhadap ketertiban dan kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, wajib menyediakan Terminal barang.

(3) Dalam hal keterbatasan lahan untuk penyediaan Terminal barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2), setiap badan usaha atau pengelola pusat kegiatan dapat menyediakan tempat bongkar muat yang tidak mengganggu ketertiban dan kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

(4) Ketentuan lebih larklut mengenai pengelolaan terminal diatur dengan Peraturan Bupati.

Paragraf III

Fasilitas Parkir

Pasal 27

(1) Pemerintah Daerah berwenang menyelenggarakan fasilitas parkir.

(2) Fasilitas Parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri atas:
a. parkir di dalam ruang milik jalan;
b. parkir di luar ruang milik jalan;
c. parkir perpindahan moda; dan
d. parkir Insidentil.

(3) Penyediaan fasilitas Parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dapat diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah dan/atau badan usaha.

(4) Penyediaan fasilitas Parkir yang diselenggarakan oleh Badan Usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (3), wajib memiliki izin dari Instansi yang membidangi perizinan.

(5) Penyediaan lasilitas Parkir yang diselenggarakan oleh Pemerintah daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (3), dapat di pungut retribusi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 28

(1) Fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 ayat (2) huruf a berupa parkir ditepi jalan.

(2) Fasilitas parkir di dalam ruang milik Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat diselenggarakan di Jalan Kabupaten berdasarkan kawasan/zona pengendalian Parkir dan diselenggarakan oleh Dinas.

(3) Penyelenggaraan Fasilitas Parkir di dalam ruang milik Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), harus memperhatikan:

a. lebar . . . . . .

DRAFT

a. lebar Jalan;
b. volume Lalu Lintas;
c. kecepatan;
d. dimensi kendaraan;
e. peruntukkan lahan sekitarnya;
f. fungsi jalan; dan
g. tingkat pelayanan jalan.

Pasal 29

Dalam hal fasilitas Parkir di dalam ruang milik Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 ayat (2) huruf a yang mengganggu keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas, penggunaan ruang milik jalan sebagai fasilitas Parkir harus dihentikan atau dipindahkan ke gedung parkir dan/atau taman parkir yang terdekat.

Pasal 30

(1) Penyelenggaraan Fasilitas Parkir sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 ayat (2) harus dilengkapi dengan Marka Parkir dan/atau Rambu Parkir.
(2) Setiap pemilik dan/atau Pengemudi Kendaraan dilarang Parkir di dalam ruang milik Jalan yang tidak terdapat Marka Parkir dan/atau Rambu Parkir.

DRAFT

Paragraf IV

Perlengkapan Jalan

Pasal 31

(1) Setiap jalan umum harus dilengkapi dengan perlengkapan jalan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf d.
(2) Perlengkapan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
    a. rambu lalu lintas jalan;
    b. marka jalan;
    c. quadrill;
    d. road barrier;
    e. alat pemberi isyarat lalu lintas;
    f. alat penerangan jalan;
    g. alat pengendali dan pengaman pemakai Jalan;
        1. alat pembatas kecepatan; dan

2. alat pembatas tinggi dan lebar Kendaraan;

h. alat pengawasan dan pengamanan Jalan;

1. pagar pengaman;
2. cermin tikungan;
3. tanda patok tikungan (delineator);
4. pulau-pulau Lalu Lintas;
5. pita penggaduh; dan
6. median Jalan;

i. median;

j. bundaran;

k. pedistrian;

l. fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan.

(3) Pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) untuk jalan kabupaten dan jalan desa dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah.

(4) Perlengkapan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), harus sesuai dengan standar teknis berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.

DRAFT

Pasal 32

(1) Dalam hal terdapat perubahan dan/atau pemindahan lokasi perlengkapan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 harus mendapatkan persetujuan dari Dinas.

(2) Setiap orang atau badan hukum dilarang melakukan perubahan dan/atau pemindahan lokasi perlengkapan jalan tanpa izin;

(3) Setiap orang atau badan hukum dilarang melakukan perusakan perlengkapan jalan;

(4) Setiap orang atau badan hukum yang melakukan perusakan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) wajib mengganti perlengkapan jalan yang dirusak.

Pasal 33

Fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (2) huruf 1, terdiri atas:

a. fasilitas khusus bagi penyandang disabilitas dan lanjut usia;

b. fasilitas lajur sepeda; dan

c. fasilitas halte.

Pasal 34

Fasilitas khusus bagi penyandang disabilltas dan lanjut usia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 huruf a, bempa aksesibilitas penyandang disabilitas pada Jalan umum.

Pasal 35

(1) Pemerintah Daerah wajib memberikan perlakuan khusus di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada Penyandang Disabilitas.

(2) Perlakuan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
   a. aksesibilitas;
   b. prioritas pelayanan; dan
   c. fasilitas pelayanan.

(3) Ketentuan lebih lanjut mengenai pemberian perlakuan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dalam Peraturan Bupati.

DRAFT

Pasal 36

(1) Lajur sepeda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 huruf b, diintegrasikan dengan prasarana angkutan antarmoda.

(2) Penyediaan fasilitas lajur sepeda sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan di pusat kegiatan, kawasan pembangunan berorientasi pada simpul Angkutan umum massal, kawasan pariwisata, dan kawasan strategis lainnya.

(3) Penyediaan lajur sepeda sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dapat dilakukan di Jalan, Jalan lintas atas, dan/atau Jalan lintas bawah dengan memperhatikan:
   a. kenyamanan dan keamanan pengguna sepeda
   b. tidak mengganggu kelancaran Lalu Lintas Jalan; dan
   c. memperhatikan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas.

Pasal 37

(1) Setiap pengemudi Kendaraan Bermotor Umum wajib menaikkan dan/atau menurunkan penumpang pada Halte.

(2) Halte sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dibangun dekat dengan Jembatan Penyeberangan Pejalan Kaki dan/atau Terowongan Penyeberangan Pejalan Kaki.

(3) Halte . . . . . .

(3) Halte sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dimanfaatkan sebagai ruang promosi iklan baik yang bergerak maupun tidak bergerak.

(4) Pemanfaatan Halte sebagaimana dimaksud pada ayat (3) wajib mendapat persetujuan Dinas.

(5) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (4) dikenakan sanksi administratif.

(6) Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (5) berupa:
   a. teguran tertulls;
   b. denda administratif;
   c. pembekuan izin;
   d. pencabutan izin; dan/atau
   e. pencopotan media promosi iklan.

Paragral 5

Fasilitas Pejalan Kaki

Pasal 38

(1) Pemerintah Daerah menyediakan fasilitas Pejalan Kaki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf e yang aman dan nyarnan di setiap mas Jalan Kabupaten.

(2) Dalam hal Pemerintah Daerah melakulcan kegiatan pembangrunan dan/atau pemeliharaan jalan, wajib menyediakan dan memelihara fasilitas Pejalan Kaki.

(3) Fasilitas Pejalan Kaki sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
   a. trotoar yang terhubung langsung dengan lajur sepeda, Jembatan Penyeberangan Pejalan Kaki, Terowongan Penyeberangan Pejalan Kaki, Halte dan/atau fasilitas khusus bagi penyandang disabilitas dan lanjut usia;
   b. lajur Pejalan Kaki dengan Marka Jalan;
   c. penyeberangan sebidang berupa zebra cross dan apabila kecepatan Lalu Lintas tinggi penyeberangan sebidang ini dilengkapi road humps dan/atau sinyal Lalu Lintas (pelican crossing); dan/atau
   d. tempat Penyeberangan Pejalan Kaki.

Pasal 39

Pembangunan fasilitas Pejalan Kaki diprioritaskan untuk mendukung akses interrnoda di Stasiun Kereta Api, Terminal, dan Dermaga.

Pasal 40 . . . . .

DRAFT

Pasal 40

(1) Setiap orang dilarang melakukan kegiatan yang tidak sesuai dengan fungsi fasilitas Pejalan Kaki.

(2) Pengemudi Kendaraan dan pedagang kaki lima diliarang menggunakan fasilitas Pejalan Kaki.

Pasal 41

(1) Tempat penyeberangan Pejalan Kaki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 38 ayat (3) huruf d berupa:
   a. jembatan penyeberangan Pejalan Kaki; dan
   b. terowongan penyeberangan Pejalan Kaki.

(2) Tempat penyeberangan Pejalan Kaki sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dimanfaatkan sebagai mang promosi/iklan balk yang bergerak maupun tidak bergerak.

(3) Pemanfaatan tempat penyeberangan Pejalan Kaki sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib mendapat persetujuan Dinas.

DRAFT

Paragraf VI

Rest Area

Pasal 42

(1) Pemerintah Daerah menyediakan fasilitas Rest Area sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 9 huruf f yaitu tempat beristirahat selama perjalanan;

(2) Fasilitas umum yang disediakan di rest area meliputi,: toilet, bengkel, mushola, kios, kantin, mini market, tempat parkir, klinik kesehatan, posko keamanan, dan ATM.

Bagian Ketiga

Angkutan

Paragraf I

Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum

Pasal 43

(1) Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum di daerah terdiri atas:
   a. angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek; dan
   b. angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek.

(2) Jenis . . . . . .

(2) Jenis pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a terdiri atas:
   a. angkutan antar Kota dalam daerah; dan
   b. angkutan pedesaan dalam daerah.

Pasal 44

(1) Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 43 ayat (2) dapat berupa angkutan massal.

(2) Angkutan massal sebagaimana dimaksud pada ayat (1), harus memenuhi Kriteria:
   a. mobil bus yang berkapasitas angkut massal;
   b. lajur khusus;
   c. trayek angkutan umum lain yang tidak berhimpitan dengan trayek angkutan massal; dan
   d. angkutan Pengumpan.

(3) Mobil bus yang berkapasitas angkut massal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a, harus menggunakan mobil bus besar.

(4) Lajur khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, terdiri atas:
   a. lajur khusus angkutan massal yang berdiri sendiri; dan/atau
   b. lajur khusus angkutan massal di ruang jalan.

(5) Trayek angkutan umum lain yang tidak berhimpitan dengan trayek angkutan massal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf e, mempakan trayek angkutan umum yang tidak memiliki kesamaan rute dengan rate angkutan massal.

(6) Angkutan pengumpan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf d, merupakan angkutan pengumpan (*feeder*) angkutan massal.

Pasal 45

(1) Pemerintah Daerah menetapkan standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum berdasarkan jenis pelayanan yang diberikan, terdiri atas:
   a. keamanan, meliputi:
      1. tiket Penumpang;
      2. tanda Pengenal bagasi;
      3. lampu tanda bahaya;
      4. daftar Penumpang (manifes);
      5. tanda pengenal awalc kendaraan;

6. informasi . . . . .

DRAFT

6. informasi gangguan keamanan; dan
7. inforrnasi trayek dan identitas kendaraan.

b. keselamatan, meliputi
1. pengemudi;
2. lampu senter;
3. alat pemulcul/ pemecah kaea (martil);
4. alat pemadam api ringan (APAR);
5. fasilitas kesehatan;
6. buku panduan penumpang;
7. pintu darurat;
8. fasilitas penyimpanan dan pemeliharaan kendaraan (pool);
9. pengecekan terhadap kendaraan yang akan dioperasikan; dan
10. asuransi kecelakaan lalulintas.

c. kenyamanan, meliputi:
1. kapasitas angkut;
2. fasilitas utama; dan
3. fasilitas tambahan;

d. keterjangkauan, meliputi:
1. aksesibilitas; dan
2. tarif;

e. kesetaraan, meliputi:
1. pelayanan prioritas; dan
2. ruang penyimpanan kursi roda;

f. keteraturan, meliputi:
1. inforrnasi pelayanan;
2. informasi gangguan perjalanan bus; dan
3. kinerja operasional.

(2) Perusahaan angkutan orang dengan kendaraan berrnotor umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

Pasal 46

(1) Penetapan kinerja operasional kendaraan bermotor umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf f angka 3, dilaksanakan berdasarkan indikator umur kendaraan.

(2) Umur . . . . . .

DRAFT

(2) Umur kendaraan bermotor umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1), yaitu:
   a. mobil penumpang paling lama 5 (lima) tahun;
   b. bis kecil paling lama 10 (sepuluh) tahun; dan
   c. bis sedang/besar paling lama 15 (lima belas) tahun.

Pasal 47

(1) Pemerintah Daerah memberikan izin dalam:
   a. penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek; dan/atau
   b. penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek.

(2) lzin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, diterbitkan untuk penyelenggaraan angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam daerah serta angkutan perkotaan dan perdesaan yang wilayah pelayanannya dalam daerah.

(3) Izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b diterbitkan untuk:
   a. angkutan orang dengan menggunakan taksi yang wilayah operasinya dalam 1 (satu) daerah; dan
   b. angkutan orang dengan tujuan tertentu yang wilayah operasinya dalam 1 (satu) daerah.

(4) Penerbitan izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh Perangkat Daerah yang membidangi perizinan dengan terlebih dahulu mendapatkan rekomendasi teknis dari Dinas.

(5) Penerbitan izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dipungrut retribusi.

DRAFT

Pasal 48

(1) Perusahaan Angkutan Umum yang menyelenggarakan angkutan orang di daerah wajib memiliki izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 47 ayat (I).

(2) Jangka waktu izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang, sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 49

Penerbitan izin sebagaimana dimaksud pasal 47 ayat (1), meliputi:

a. izin trayek angkutan yang wilayah operasinya perkotaan dalam daerah;
b. izin trayek angkutan perdesaan yang wilayah operasinya dalam daerah;
c. izin operasi angkutan taksi yang wilayah operasinya dalam daerah;
d. izin operasi angkutan dengan tujuan tertentu, meliputi:

1. angkutan . . . . . .

1. angkutan antar jemput yang wilayah operasinya dalam satu daerah;
2. angkutan sewa umum;
3. angkutan sewa khusus; dan
4. angkutan carter.

e. izin operasi angkutan orang untuk keperluan pariwisata.

f. izin diterbitkan oleh instansi yang membidangi perizinan setelah mendapatkan rekomendasi oleh Dinas.

Pasal 50

(1) Tarif penumpang terdiri atas:
   a. tarif penumpang untuk angkutan orang dalam trayek, meliputi tarif kelas ekonomi dan tarif kelas nonekonomi; dan
   b. tarif penumpang untuk angkutan orang tidak dalam trayek, yaitu dengan menggrunakan taksi.

(2) Tarif kelas ekonomi untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam daerah serta angkutan perkotaan dan perdesaan yang wilayah operasinya dalam 1 (satu) daerah, ditetapkan dengan keputusan bupati.

(3) Tarif penumpang angkutan orang dalam trayek kelas non ekonomi ditetapkan oleh Perusahaan Angkutan Umum.

(4) Tarif penumpang untuk angkutan orang tidak dalam trayek dengan menggunakan taksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b ditetapkan oleh Perusahaan Angkutan Umum, sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

(5) Tarif penumpang untuk angkutan orang tidak dalam trayek dengan tujuan tertentu dan di kawasan tertentu ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dengan Perusahaan Angkutan Umum.

(6) Ketetapan besaran tarif penumpang ditetapkan dengan Keputusan Bupati.

Paragraf II

Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor Umum

Pasal 51

(1) Pemerintah Daerah menyusun dan menetapkan jaringan lintas angkutan barang pada jaringan jalan daerah.

(2) Jaringan . . . . . .

DRAFT

(2) Jaringan lintas angkutan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh bupati berdasarkan kewenangan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 52

(1) Angkutan barang dengan kendaraan bermotor umum di Daerah terdiri atas:
   a. angkutan barang umunr, dan
   b. angkutan barang khusus.

(2) Pengangkutan barang umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:
   a. prasarana jalan yang dilalui memenuhi ketentuan kelas jalan;
   b. tersedia pusat distribusi logistik dant atau tempat untuk memuat dan membongkar barang; dan
   c. menggunakan mobil barang.

(3) Kendaraan berrnotor yang mengangkut barang khusus, wajib memenuhi persyaratan dan memiliki rekomendasi dan instansi terkait sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

DRAFT

Bagian Keempat

Bagian-Bagian Jalan

Pasal 53

Bagian-bagian jalan meliputi ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan.

Paragraf I

Ruang Manfaat Jalan

Pasal 54

(1) Ruang manfaat jalan meliputi:
   a. badan jalan;
   b. saluran tepi jalan; dan
   c. ambang pengamannya.

(2) Ruang manfaat jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya diperuntukan bagi median, perkerasan jalan, jalur pemisah, bahu jalan, seluruh tepi jalan, trotoar, lereng, ambang pengaman, timbunan dan galian, gorong-gorong, perlengkapan jalan, dan bangunan pelengkap lainnya.

(3) Trotoar . . . . . .

(3) Trotoar sebagaimana dimaksud pada ayat (2) hanya diperuntukkan bagi lalu lintas pejalan kaki.

Pasal 55

(1) Badan jalan hanya diperuntukkan bagi pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan.

(2) Dalam rangka menunjang pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan serta pengamanan konstruksi jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) badan jalan dilengkapi dengan ruang bebas.

(3) Ruang bebas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dibatasi cpleh lebar, tinggi, dan kedalaman tertentu.

(4) Lebar ruang bebas sebagaimana dimaksud pada ayat (3) sesuai dengan lebar badan jalan.

(5) Tinggi ruang bebas sebagaimana dimaksud pada ayat (3) bagi jalan arteri dan jalan kolektor paling rendah 5 (lima) meter.

(6) Kedalaman ruang bebas sebagaimana dimaksud pada ayat (3) bagi jalan arteri dan jalan kolektor paling rendah 1,5 (satu koma lima) meter dari perrnukaan jalan.

DRAFT

Pasal 56

(1) Saluran tepi jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 ayat (1) huruf b hanya diperuntukkan bagi penampungan dan penyaluran air agar badan jalan bebas dari pengaruh air.

(2) Ukuran saluran tepi jalan ditetapkan sesuai dengan lebar permukaan jalan dan keadaan lingkungan.

(3) Saluran tepi jalan dibangun dengan konstruksi yang mudah dipelihara secara rutin.

(4) Dalam hal tertentu dan dengan syarat-syarat tertentu yang ditetapkan oleh penyelenggara jalan, saluran tepi jalan dapat diperuntukkan sebagai saluran lingkungan.

Pasal 57

Ambang pengaman jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 ayat (1) huruf c berupa bidang tanah dan/atau konstruksi bangunan pengaman yang berada di antara tepi badan jalan dan batas ruang manfaat jalan hanya diperuntukkan bagi pengamanan konstruksi jalan.

Pasal 58

Setiap orang dilarang memanfaatkan ruang manfaat jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54, Pasal 59, Pasal 60, dan Pasal 61 yang mengakibatkan terganggunya fungsi jalan.

Paragraf II . . . . .

Paragraf II

Ruang Milik Jalan

Pasal 59

(1) Ruang milik jalan terdiri dari ruang manfaat jalan dan sejalur tanah tertentu di luar ruang manfaat jalan.

(2) Ruang milik jalan diperuntukkan bagi ruang manfaat jalan, pelebaran jalan, dan penambahan jalur lalu lintas dimasa akan datang serta kebutuhan ruangan untuk pengamanan jalan.

(3) Sejalur tanah tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dimanfaatkan sebagai ruang terbuka hijau yang berfungsi sebagai lansekap jalan.

Pasal 60

(1) Ruang milik jalan paling sedikit memiliki lebar sebagai berikut:
   a. jalan raya 25 (dua puluh lima) meter;
   b. jalan sedang 15 (lima belas) meter; dan
   c. jalan kecil 11 (sebelas) meter.

(2) Ruang milik jalan diberi tanda batas ruang milik jalan yang ditetapkan oleh instansi yang membidangi pembangunan jalan.

DRAFT

Pasa1 61

Apabila terjadi gangguan dan hambatan terhadap fungsi ruang milik jalan, penyelenggara jalan harus segera mengambil tindakan untuk kepentingan pengguna jalan.

Pasal 62

Bidang tanah ruang milik jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 59 dikuasai oleh penyelenggara jalan dengan suatu hak tertentu sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Paragraf III

Ruang Pengawasan Jalan

Pasal 63

(1) Ruang pengawasan jalan merupakan ruang tertentu di luar ruang milik jalan yang penggunaannya berada di bawah pengawasan penyelenggara jalan.

(2) Ruang pengawasan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diperuntukkan bagi pandangan bebas pengemudi dan pengarnanan konstruksi jalan serta pengamanan fungsi jalan.

(3) Ruang . . . . . .

(3) Ruang pengawasan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan ruang sepanjang jalan di luar ruang milik jalan yang dibatasi oleh lebar dan tinggi tertentu.

(4) Dalam hal ruang milik jalan tidak cukup luas, lebar ruang pengawasan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan dari tepi badan jalan paling sedikit dengan ukuran sebagai berikut:

a. jalan arteri sekunder 15 (lima belas) meter;
b. jalan kolektor sekunder 5 (lima) meter;
c. jalan loka1 sekunder 3 (tiga) meter;
d. jalan lingkungan sekunder 2 (dua) meter; dan
e. jembatan 100 (seratus) meter ke arah hilir dan

Pasal 64

Dalam pengawasan penggunaan ruang pengawasan jalan, penyelenggara jalan bersama instansi terkait berwenang untuk:

a. mengeluarkan larangan terhadap kegiatan tertentu yang dapat mengganggu pandangan bebas pengemudi dan konstruksi jalan; dan/atau
b. melakukan perbuatan tertentu untuk menjamin peruntukan ruang pengawasan jalan.

DRAFT

Paragraf IV

Izin Pemanfaatan dan Penggunaan Bagian Jalan

Pasal 65

(1) izin pemantaatan dan penggunaan bagian-bagian jalan terdiri dan:
   a. ruang milik jaIan;
   b. ruang manfaat jalan; dan
   c. ruang pengawasan jalan.

(2) Pemanfaatan ruang manfaat jalan dan ruang milik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dan huruf b meliputi bangunan yang ditempatkan di atas, pada, dan di bawah permukaan tanah di ruang manfaat jalan dan di ruang milik jalan dengan syarat
   a. tidak mengganggu kelancaran dan keselamatan pengguna jalan serta tidak membahayakan konstruksi jalan; dan
   b. sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

(3) Izin pemanfaatan r-uang manfaat jalan dan ruang milik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dan huruf b paling sedilcit memuat hal-hal sebagai berikut:

a. gambar . . . . . .

a. gambar teknis, jenis, dan dimensi bangunan;
b. jangka waktu;
c. kewajiban memelihara dan menjaga bangunan untuk keselamatan umum dan menanggung risiko yang terjadi akibat pemasangan bangunan;
d. penunjukan lokasi dan persyaratan teknis pemanfaatan ruang manfaat jalan dan ruang milik jalan berdasarkan peraturan perundang-undangan;
e. apabila ruang manfaat jalan dan ruang milik jalan diperlukan untuk penyelenggaraan jalan, pemegang izin yang bersangkutan wajib mengembalikan ruang manfaat jalan dan ruang milik jalan seperti keadaan semula, atas beban biaya pemegang izin yang bersangkutan; dan
f. apabila pemegang izin tidak mengembalikan keadaan ruang manfaat jalan dan ruang milik jalan sebagaimana dimaksud pada huruf c, penyelenggara jalan dapat mengembalikan keadaan seperti semula atas biaya pemegang izin.

(4) Izin pemanfaatan ruang manfaat jalan dan ruang milik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dan huruf b diterbitkan oleh instansi yang membidangi perizinan atas rekomendasi penyelenggara jalan sesuai kewenangannya.

DRAFT

Pasal 66

(1) Izin pemanfaatan ruang pengawasan jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 29 ayat (1) huruf c dikeluarkan oleh instansi yang membidangi perizinan atas rekomendasi penyelenggara jalan sesuai dengan kewenangannya.

(2) Rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat memuat larangan terhadap kegiatan tertentu yang dapat mengganggu pandangan bebas pengemudi dan konstruksi jalan atau perintah melakukan perbuatan tertentu guna menjamin peruntukan ruang pengawasan jalan.

Pasal 67

(1) Penggunaan ruang manfaat jalan yang memerlukan perlakuan khusus terhadap konstruksi jalan dan jembatan harus mendapat dispensasi dari penyelenggara jalan sesuai kewenangannya.

(2) Semua akibat yang ditimbulkan dalam rangka perlakuan khusus terhadap konstruksi jalan dan jembatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menjadi tanggung jawab pemohon dispensasi.

(3) Perbaikan . . . . . .

(3) Perbaikan terhadap kerusakan jalan dan jembatan sebagai akibat penggunaan ruang manfaat jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menjadi tanggung jawab pemohon dispensasi.

Pasal 68

Ketentuan mengenai lzin Pemanfaatan dan Penggunaan Bagian Jalan diatur lebih lanjut dengan Peraturan Bupati.

Bagian Kelima

Sarana Transportasi Jalan

Pasal 69

(1) Sarana Transportasi Jalan, berupa Kendaraan.

(2) Fasilitas penunjang sarana Transportasi Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
   a. pengujian Kendaraan Bermotor;
   b. bengkel umum Kendaraan Bermotor; dan
   c. Penderekan Kendaraan Bermotor.

DRAFT

Paragraf I

Kendaraan

Pasal 70

(1) Kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 69 ayat (1), meliputi:
   a. Kendaraan Bermotor; dan
   b. Kendaraan Tidak Bermotor.

(2) Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, berdasarkan jenisnya meliputi:
   a. sepeda motor;
   b. sepeda listrik;
   c. mobil penumpang;
   d. mobil bus;
   e. mobil barang; dan
   f. kendaraan khusus.

(3) Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, huruf c, dan huruf d, berdasarkan fungsinya meliputi:
   a. kendaraan bermotor umum; dan

b. kendaraan bermotor perseorangan.

(4) Kendaraan tidak bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, berdasarkan jenisnya meliputi:

a. sepeda;

b. gerobak; dan

c. becak.

Pasal 71

(1) Setiap Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 70 ayat (1) huruf a yang dibuat dan dirakit di dalam negeri atau diimpor dari luar negeri yang dioperasikan di Jalan harus sesuai dengan:

a. peruntukan;

b. memenuhi persyaratan teknis dan layak Jalan; dan

c. sesuai dengan kelas Jalan yang dilalui.

(2) Setiap Kendaraan tidak bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 70 ayat (1) huruf b yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan keselamatan latu lintas dan angkutan jalan.

DRAFT

Pasal 72

(1) Untuk menjamin ketersediaan layanan angkutan jalan umum yang memenuhi aspek laik Jalan dan ramah lingkungan, Pemerintah Daerah melakukan pembatasan masa pakai kendaraan bermotor umum.

(2) Pembatasan masa pakai kendaraan bermotor umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan melalui hasil uji persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor.

(3) Pemilik Kendaraan Bermotor Umum yang telah melampaui batas masa pakai kendaraan bermotor umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2), wajib melakukan peremajaan.

(4) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan teknis dan tata cara pembatasan masa pakai kendaraan bermotor umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2), diatur dengan Peraturan Bupati.

Pasal 73

(1) Setiap kendaraan bermotor untuk angkutan penumpang umum merupakan kawasan dilarang merokok.

(2) Setiap Pengemudi, awak dan penumpang kendaraan bermotor umum yang sedang beroperasi dilarang merokok di dalam kendaraan bermotor umum.

Paragraf II

Sistem Kecerdasan Transportasi

Pasal 74

(1) Dalam rangka pelaksanaan Sistem Kecerdasan Transportasi, Dinas menerapkan penggabungan aplikasi berbagai teknologi transportasi meliputi komunikasi, elektronika, komputer hardware dan software, serta telekomunikasi untuk membuat prasarana dan sarana transportasi lebih informatif, lancar, aman, nyaman, dan ramah lingkungan.

(2) Penerapan Sistem Kecerdasan Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
   a. bus priority;
   b. railbus priority;
   c. variable message sign (VMS);
   d. *traffic report* dengan radio dan televisi;
   e. *e-payment/e-ticketing;*
   f. *display* inforrnasi angkutan umum/bus; dan
   g. ruang pengendali *(CC Room)*.

(3) Ketentuan lebih lanjut mengenai Sistem Kecerdasan Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Bupati.

DRAFT

Paragraf III

Pengujian Kendaraan Bermotor

Pasal 75

(1) Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang akan dioperasikan di Jalan umum wajib dilakukan pengujian berkala.

(2) Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di Jalan.

Pasal 76

Uji berkala Kendaraan Bermotor dapat dilakukan oleh:

a. unit pelaksana uji berkala Kendaraan Bermotor milik Pemerintah Daerah;

b. unit pelaksana uji berkala Kendaraan Bermotor milik Agen Pemegang Merck (APM) Kendaraan Bermotor, dan/atau

c. unit . . . . . .

c. unit pelaksana uji berkala Kendaraan Bermotor milik swasta.

Pasal 77

(1) Unit pelaksana uji berkala Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 76 dapat menyelenggarakan pengujian berkala Kendaraan Bermotor setelah mendapat akreditasi dari Direktur Jenderal Perhubungan Darat.

(2) Untuk memperoleh akreditasi unit pelaksana uji berkala Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Pasal 78

(1) Uji berkala Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 76 harus dilakukan di Daerah tempat Kendaraan Bermotor diregistrasi.

(2) Dalam keadaan tertentu uji berkala Kendaraan Bermotor dapat dilakukan pada unit pelaksana uji berkala Kendaraan Bermotor didaerah lain.

(3) Umur teknis uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah 6 (enam) bulan.

(4) Uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan retribusi.

(5) Besaran retribusi uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (4) diatur dengan Peraturan Daerah tersendiri.

(6) Dalam hal tertentu uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan dengan menggunakan uji berkala keliling.

DRAFT

Paragraf IV

Bengkel Umum Untuk Pengujian Berkala dan Bengkel Karoseri Kendaraan Bermotor

Pasal 79

(1) Badan usaha yang menyelenggarakan bengkel umum yang melakukan pengujian berkala kendaraan bermotor, wajib mempunyai akreditasi dari Pemerintah sebelum mendapatkan persetujuan Dinas.

(2) Badan usaha yang menyelenggarakan bengkel karoseri Kendaraan Bermotor wajib mendapatkan persetujuan Dinas.

(3) Pemerintah Daerah melakukan pengawasan terhadap bengkel umum yang melakukan pengujian berkala dan bengkel karoseri Kendaraan Bermotor.

(4) Setiap . . . . .

(4) Setiap Badan Usaha yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), dikenakan sanksi administratif.

Paragraf V

Penderekan Kendaraan Bermotor

Pasal 80

(1) Penderekan kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 69 ayat (2) huruf c dilakukan terhadap setiap kendaraan bermotor yang mengalami kerusakan teknis yang mengganggru keiancaran Laiu Lintas.

(2) Penderekan kendaraan bermotor dilakukan dengan cara memindahkan kendaraan ke bengkel terdekat dan/atau ke tempat penyimpanan kendaraan yang disediakan oleh Pemerintah Daerah.

(3) Penderekan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan oleh Dinas dengan atau tanpa permintaan Pengemudi, pemilik atau penanggrung jawab Kendaraan Bermotor bersangkutan.

DRAFT

Pasal 81

(1) Dinas dalam melakukan penderekan kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 84, tidak bertanggung jawab atas kelengkapan dan keutuhan kendaraan beserta muatannya.

(2) Penderekan kendaraan bermotor dan/ atau penyimpanan kendaraan bermotor dikenakan biaya yang meliputi:

a. Biaya atas jasa penderekan kendaraan bermotor, dan/atau

b. Biaya jasa penggunaan tempat penyimpanan kendaraan bermotor.

Pasal 82

(1) Dinas menyampaikan pemberitahuan secara tertulis kepada pemilik kendaraan bermotor dalam jangka waktu 1 x 24 (satu kali dua puluh empat) jam, setelah dilakukan penderekan kendaraan bermotor.

(2) Dalam hal setelah disampaikan pemberitahuan secara tertulis sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pemilik/Pengemudi Kendaraan Bermotor tidak mengambil Kendaraan Bermotor dalam jangka waktu 3 (tiga) bulan, akan diproses sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 83

Penderekan Kendaraan Bermotor selain dilakukan oleh Pemerintah Daerah dapat dilakukan oleh badan usaha atau perorangan. Penderekan kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib memiliki izin penderekan dari instansi yang membidangi perizinan.

Pasal 84

(1) Setiap kendaraan bermotor yang berhenti atau Parkir bukan pada tempatnya dapat dilakukan penindakan sebagai bentuk penertiban lalu lintas dan angkutan jalan.

(2) Penindakan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dengan cara:
   a. penguncian ban Kendaraan Bermotor;
   b. pencabutan pentil ban Kendaraan Bermotor; atau
   c. pemindahan kendaraan dengan cara penderekan ke fasilitas Parkir yang sudah ditetapkan atau ke tempat penyimpanan Kendaraan Bermotor yang disediakan oleh Pemerintah Daerah.

(3) Pemindahan kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c diadministrasi dengan tertib.

(4) Pengambilan kendaraan bermotor yang dipindahkan sebagaimana dimaksud pada ayat (3), dilakukan dengan menunjukkan bukti kepemilikan kendaraan bermotor dan membayar biaya atas jasa penderekan dan penyimpanan kendaraan bermotor.

DRAFT

Pasal 85

Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan teknis, tata cara penderekan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 80 sampai dengan Pasal 84, tata cara pemindahan dan penyimpanan serta pengarnbilan kendaraan bermotor yang dipindahkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 47 diatur dengan Peraturan Bupati.

Bagian Keenam

Analisis Dampak Lalu Lintas

Pasal 86

(1) Pembangunan pusat kegiatan, pemukiman, dan infrastruktur pada jalan daerah yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan, wajib dilakukan analisis dampak lalu lintas.

(2) Analisis dampak lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling kurang memuat:

a. analisis . . . . .

a. analisis banglcitan dan tarikan lalu lintas dan angkutanjalan;
b. simulasi kinerja lalu lintas tanpa dan dengan adanya pengembangan;
c. rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak;
d. tanggung iawab Pemerintah Daerah dan Pengembang atau Pembangun dalam penanganan dampak; dan
e. rencana pemantauan dan evaluasi.

(3) Analisis dampak lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan oleh lembaga konsultan yang memiliki tenaga ahli bersertifikat.

(4) Dokumen Analisis Dampak Lalu lintas dinilai oleh tim penilai yang tetapkan berdasarkan Keputusan Bupati.

(5) Hasil analisis dampak lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (3) harus mendapat persetujuan dari Dinas.

(6) Analisis dampak lalulintas sebagaimana dimaksud pada ayat (4) merupakan salah satu syarat bagri pengembang untuk mendapatkan perizinan lain sesuai ketentuan peraturan pemndang-undangan.

(7) Dalam hal Pengembang dan Pembangun tidak memenuhi ketentuan analisis dampak lalu lintas, Pemerintah Daerah merekomendasikan peninjauan ulang terhadap perizinan yang telah diterbitkan.

DRAFT

Bagian Ketujuh

Kecelakaan Lalu Lintas

Pasal 87

Pemerintah Daerah menyusun program pencegahan kecelakaan lalulintas di jalan Daerah, melalui:
a. partisipasi para pemangku kepentingan;
b. pemberdayaan masyarakat;
c. penegakan hukum; dan
d. kemitraan.

Bagian Kedelapan

Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas

Pasal 88

Pemerintah Daerah melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas pada jalan daerah, meliputi kegiatan:

a. perencanaan;
b. pengaturan;
c. perekayasaan;
d. pemberdayaan; dan
e. pengawasan.

Pasal 89

Perencanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas meliputi:
a. identifikasi masalah lalu lintas;
b. inventarisasi dan analisis situasi arus lalu lintas;
c. inventarisasi dan analisis kebutuhan angkutan orang dan barang;
d. inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung jalan,
e. inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung kendaraan;
f. analisis angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas;
g. inventarisasi dan analisis dampak lalu lintas;
h. penetapan tingkat pelayanan, dan
i. penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas.

DRAFT

Pasal 90

Perencanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 89 dilaksanakan setelah berkoordinasi dengan Pemerintah Kabupaten/Kota yang berbatasan.

Pasal 91

(1) Pemerintah Daerah melakukan pengaturan manajemen dan rekayasa lalu lintas melalui penetapan kebijakan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas pada jaringan jalan daerah.
(2) Kebijakan penggunaan jaringan dan gerakan lalu lintas pada jalan daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi perintah, larangan, peringatan dan/atau petunjuk yang bersifat umum di semua ruas jalan.
(3) Perintah, larangan, peringatan dan/atau petunjuk yang bersifat umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dinyatakan dengan rambu lalu lintas, marka jalan, dan alat pemberi isyarat lalu lintas (ANIL).

Pasal 96 . . . . .

Pasal 92

(1) Pemerintah Daerah melakukan perekayasaan manajemen dan rekayasa lalu lintas melalui pengadaan, pemasangan, perbaikan, dan pemeliharaan perlengkapan jalan pada jalan daerah yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan.

(2) Pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
   a. inventarisasi kebutuhan perlengkapan jalan sesuai kebijakan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalulintas yang telah ditetapkan;
   b. penetapan jumlah kebutuhan dan lokasi pemasangan perlengkapan jalan,
   c. penetapan lokasi rinci pemasangan perlengkapan jalan;
   d. penyusunan spesifikasi teknis yang dilengkapi dengan gambar teknis perlengkapan jalan; dan
   e. kegiatan pemasangan perlengkapan jalan sesuai kebijakan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas yang telah ditetapkan.

(3) Perbaikan dan pemeliharaan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan meliputi:
   a. memantau keberadaan dan kinerja perlengkapan jalan;
   b. menghilangkan atau menyingkirkan benda-benda yang dapat mengurangi atau menghilangkan fungsi/kinerja perlengkapan jalan;
   c. memperbaiki atau mengembalikan pada posisi sebenarnya apabila terjadi perubahan atau pergeseran posisi perlengkapan jalan;
   d. mengganti perlengkapan jalan yang rusak, cacat atau hilang; dan
   e. pengadaan perbaikan dan pemeliharaan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan.

DRAFT

Pasal 93

Pemerintah Daerah melakukan pemberdayaan manajemen dan rekayasa lalu meliputi:

a. arahan melalui penetapan pedoman dan tata cara manajemen dan rekayasa lalu lintas;
b. bimbingan;
c. penyuluhan;
d. pelatihan; dan
e. bantuan teknis.

Pasal 94 . . . . .

Pasal 94

Pemerintah Daerah melakukan pengawasan manajemen dan rekayasa lalu lintas pada jalan daerah, meliputi:

a. penilaian terhadap pelaksanaan kebijakan;
b. tindakan korektif terhadap kebijakan; dan
c. tindakan penegakan hukum.

Paragraf I

Portal Jalan

Pasal 95

(1) Pada tempat-tempat tertentu, jalan Kabupaten dan jalan Desa yang berada dalam Daerah Kabupaten dapat dilakukan pemasangan portal.
(2) Izin pemasangan portal dikeluarkan oleh instansi yang membidangi perizinan setelah mendapat rekomendasi dari Dinas.
(3) Ketentuan lebih lanjut tentang portal jalan diatur dengan Peraturan Bupati.

DRAFT

Paragraf II

Penutupan Jalan

Pasal 96

(1) Penggunaan jalan untuk keperluan tertentu diluar fungsi sebagai jalan dan penyelenggaraan kegiatan yang patut diduga dapat mengganggu keselamatan, keamanan serta kelancaran lalu lintas hanya dapat dilakukan setelah memperoleh rekomendasi dari Dinas.
(2) Penggunaan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang mengakibatkan penutupan jalan dapat diberikan rekomendasi apabila ada jalan alternatif yang memiliki kelas jalan yang sekurang-kurangnya sama dengan jalan yang ditutup.
(3) Apabila penggunaan jalan tidak sampai mengakibatkan penutupan jalan, Dinas menempatkan petugas yang ditunjuk untuk menjaga keselamatan dan mengatur kelancaran lalu lintas.

Bagian Kesembilan

Pembinaan Pemakai Jalan

Paragraf I

Budaya Tertib Berlalu Lintas

Pasal 97 . . . . .

Pasal 97

(1) Dinas bertanggung jawab terhadap pelaksanaan pembinaan budaya tertib berlalu lintas.

(2) Upaya membangun dan mewujudkan budaya tertib berlalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui:
   a. pelaksanaan pendidikan berlalu lintas sejak usia dini;
   b. sosialisasi dan intemalisasi tata cara dan etika berlalu lintas serta program Keselamatan LLAJ;
   c. membentuk dan membina komunitas masyarakat akan sadar Keselamatan LLAJ; dan
   d. penciptaan lingkungan Ruang Lalu Lintas yang mendorong Pengguna Jalan berperilaku tertib.

(3) Dinas menetapkan kebijakan dan program untuk mewujudkan budaya tertib berlalu lintas di jalan, paling sedikit meliputi:
   a. pembinaan staf dan karyawan Dinas;
   b. pembinaan teknis Pengemudi Angkutan umum;
   c. sosialisasi Zona Selamat Sekolah (ZoSS);
   d. pembinaan petugas Parkir; dan
   e. kampanye aksi Keselamatan di Jalan.

DRAFT

Paragraf II

Waktu Kerja Pengemudi

Pasal 98

(1) Setiap Badan/Perusahaan Angkutan Umum wajib mematuhi dan memberlakukan ketentuan mengenai waktu kerja, waktu istirahat, dan pergantian Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

(2) Waktu kerja bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling lama 8 (delapan) jam sehari.

(3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum setelah mengemudikan Kendaraannya selama 4 (empat) jam berturut-turut, wajib beristirahat paling singkat selama 30 (tiga puluh) menit.

(4) Dalam hal tertentu, Pengemudi dapat dipekerjakan paling lama 12 (dua belas) jam sehari termasuk waktu istirahat selama 1 (satu) jam.

Paragraf III . . . . .

Paragraf III

Pembinaan Pengemudi Angkutan Umum

Pasal 99

(1) Untuk meningkatkan kualitas pelayanan Angkutan umum, Pemerintah Daerah melakukan pembinaan terhadap Pengemudi Angkutan umum.

(2) Pembinaan Pengemudi Angkutan umum, dilaksanakan melalui:
   a. penyuluhan;
   b. pendidikan dan pelatihan; dan
   c. pemilihan Pengemudi Angkutan Umum teladan.

(3) Dalam pelaksanaan pembinaan Pengemudi Angkutan umum, Pemerintah Daerah dapat melibatkan perangkat Daerah dan instansi terkait.

(4) Ketentuan lebih lanjut mengenai pembinaan Pengemudi Angkutan umum diatur dalam Peraturan Bupati.

DRAFT

Bagian Kesepuluh

Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pasal 100

(1) Penyelenggaraan lalulintas dan angkutan jalan di Daerah dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah Daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat.

(2) Penyelenggaraan lalulintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud ayat (1) dilakukan secara terkoordinasi.

(3) Koordinasi Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan oleh Forum Lalu lintas dan Angkutan Jalan Daerah.

(4) Forum Lalu lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) bertugas melakukan koordinasi antar instansi penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan dan menyelesaikan masalah lalulintas dan angkutan jalan.

(5) Keanggotaan Forum Lalulintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) terdiri atas unsur pembina, penyelenggara, Dinas/ instansi, akademisi, dan masyarakat.

(6) Pembentukan Forum Lalulintas dan Angkutan Jalan ditetapkan dengan Keputusan Bupati.

Bagian Kesebelas

Pengaturan Jalan Desa

Paragraf I

Kriteria Jalan Desa

Pasal 101

(1) Jalan Desa Menurut Fungsinya terdiri dari jalan lokal dan jalan lingkungan.

(2) Jalan lokal desa adalah jalan desa yang memiliki lebar sekurang-kurangnya 4 (empat) meter, ruang milik jalan lebar sekurang-kurangnya 10 (sepuluh) meter dan ruang pengawasan jalan sekurang-kurangnya 6 (enam) meter dari tepi badan jalan.

(3) Jalan lingkungan desa adalah jalan desa yang memiliki lebar sekurang- kurangnya 3 (tiga) meter, ruang milik jalan lebar sekurang-kurangnya 9 (Sembilan) meter dan ruang pengawasan jalan sekurang-kurangnya 5 (lima) meter dari tepi badan jalan.

(4) Penetapan ruas jalan desa ditetapkan dengan keputusan Bupati.

Paragraf II

Wewenang Pemerintah Daerah dan Pemerintah Desa

Pasal 102

(1) Wewenang pemerintah daerah dalam penyelenggaraan jalan desa meliputipengaturan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan jalan.

(2) Pemerintah daerah harus melibatkan peran serta pemerintah desa dalam pelaksanaan wewenang sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

(3) Peran serta pemerintah desa sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat berupa:
   a. masukan, saran dan usulan;
   b. tugas pembantuan sebagian urusan pemerintah daerah; dan/ atau
   c. pelaksanaan Sebagian -urusan pemerintah daerah yang pengaturannya diserahkan kepada pemerintah desa.

Paragraf III

Hak dan Kewajiban Pemerintah Desa

Pasal 103

(1) Pemerintah desa berhak:
   a. memberikan masukan, saran, usulan dan informasi mengenai penyelenggaraan jalan desa kepada pemerintah daerah;

b. mendapatkan . . . . .

DRAFT

b. mendapatkan pedoman pelaksanaan tugas pembantuan dari pemerintah daerah, dan/atau
c. mendapatkan pedoman pelaksanaan pengaturan urusan pemerintah daerah yang dilimpahkan kepada pemerintah desa.

(2) Pemerintah desa berkewajiban:
a. melakukan pemeliharaan dan perbaikan jalan desa;
b. memfasilitasi pemeliharaan rutin jalan desa : pembersihan semak, pemotongan rumput, pembersihan bahu jalan, pembersihan saluran dan pembersihan gorong-gorong; dan
c. mengatur dan mengendalikan fungsi serta tata tertib pemanfaatan jalan desa.

Paragraf IV

Perencanaan dan Pembinaan Jalan Desa

Pasal 104

(1) Perencanaan Jalan desa disusun sebagai satu kesatuan dalam sistem perencanaan jalan daerah.
(2) Dalam penyusunan perencanaan jalan desa, pemerintah daerah melibatkan partisipasi pemerintah desa.

DRAFT

Bagian Keduasebelas

Pemberian Nama Jalan

Paragraf I

Tata Cara Pemberian Nama Jalan Daerah dan Desa

Pasal 105

(1) Setiap jalan daerah dan jalan desa memiliki nama jalan.
(2) Satu nama jalan tidak boleh digunakan untuk lebih dari satu jalan.

Pasal 106

(1) Nama jalan untuk jalan protokol dan jalan utama menggunakan nama Pahlawan Nasional atau nama orang yang telah menjadi tokoh masyarakat daerah dan telah berjasa bagi daerah.
(2) Nama jalan lainnya yang tidak termasuk sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menggunakan nama hewan, bunga, tanaman, kota, pulau, gunung, laut, teluk, selat atau kerajaan.
(3) Nama jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat dikombinasikan dengan menambahkan angka romawi.

(4) Penetapan . . . . .

(4) Penetapan nama jalan dengan memperhatikan aspirasi masyarakat setempat.

(5) Ketentuan penetapan nama jalan ditetapkan dengan Keputusan Bupati.

Paragraf II

Tata Cara Pemasangan Papan Nama Jalan

Pasal 107

(1) Setiap jalan wajib memiliki papan nama yang ditempatkan pada pangkal dan ujung jalan.

(2) Ketentuan papan nama jalan sebagai berikut:

a. bentuk: Persegi Panjang;

b. warna: Hijau/Biru; dan

c. ukuran: Panjang 80 cm, Lebar 20 cm dan Tinggi 300 cm.

BAB IV

PENYELENGGARAAN PERKERETAAPIAN

Bagian Kesatu

Umum

Paragraf I

Tatanan Perkeretaapian

Pasal 108

(1) Tatanan perkeretaapian Daerah meliputi jenis dan fungsi perkeretaapian.

(2) Jenis kereta api meliputi:

a. kereta api kecepatan normal;

b. kereta api kecepatan tinggi;

c. kereta api monorel;

d. kereta api motor induksi linear;

e. kereta api gerak udara;

f. kereta api levitasi magnetik;

g. trem; dan

h. kereta gantung.

(3) Fungsi perkeretaapian mencakup:

a. perkeretaapian umum; dan

b. perkeretaapian khusus.

Bagian Kedua . . . . .

DRAFT

Bagian Kedua

Perkeretaapian Umum

Paragraf I

Umum

Pasal 109

(1) Perkeretaapian umum di Daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 108 ayat (3) huruf a merupakan satu kesatuan dalam tatanan perkeretaapian Daerah yang terintegrasi dengan moda transportasi lainnya.

(2) Perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud pada ayat (I) yang jaringan jalurnya melintasi batas dalam 1 (satu) Daerah.

Paragraf II

Rencana Induk Perkeretaapian

Pasal 110

(1) Dalam penyelenggaraan perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 109, Pemerintah Daerah menyusun Rencana Induk Perkeretaapian Daerah guna terwujudnya tatanan perkeretaapian daerah, sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

(2) Rencana Induk Perkeretaapian Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan Peraturan Bupati, sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

(3) Rencana Induk Perkeretaapian Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memperhatikan:
   a. RTRWD;
   b. RTRWP;
   c. RTRWN;
   d. rencana Induk Perkeretaapian Nasional;
   e. rencana induk jaringan moda transportasi lainnya di Daerah; dan
   f. kebutuhan angkutan perkeretaapian di Daerah.

Pasal 111

Rencana Induk Perkeretaapian Daerah paling sedikit memuat:

a. arah kebijakan dan peranan perkeretaapian daerah dalam keseluruhan moda transportasi;
b. prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan petjalanan di daerah;
c. rencana kebutuhan prasarana perkeretaapian daerah;

d. rencana . . . . .

DRAFT

d. rencana kebutuhan sarana perkeretaapian daerah; dan
e. rencana kebutuhan sumber daya manusia.

Paragraf III

Rencana Pembangunan Perkeretaapian

Pasal 112

(1) Untuk mewujudkan Rencana Induk Perkeretaapian Daerah, Pemerintah Daerah menyusun rencana pembangunan perkeretaapian Daerah, sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.
(2) Rencana pembangunan perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedildt memuat:
    a. lokasi jaringan jalur dan stasiun;
    b. pembangunan prasarana perkeretaapian;
    c. jenis dan jumlah sarana perkeretaapian;
    d. kebutuhan sumber daya manusia; dan
    e. pengoperasian perkeretaapian.
(3) Rencana pembangunan perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan (2) disusun untuk jangka waktu 5 (lima) tahun, dan dapat dievaluasi setiap 2 (dua) tahun atau sewaktu-waktu apabila terjadi pembahan lingkungan strategis.
(4) Rencana pembangunan perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan peraturan bupati.

DRAFT

Paragraf IV

Prasarana dan Sarana Perkeretaapian

Pasal 113

Penyelenggaraan perkeretaapian umum di Daerah terdiri atas

a. prasarana perkeretaapian umum, meliputi
    1. jalur kereta api;
    2. stasiun kereta api; dan
    3. fasilitas pengoperasian kereta.
b. sarana perkeretaapian umum, meliputi:
    1. lokomotif;
    2. kereta;

3. gerbong; dan
4. peralatan khusus.

Pasal 114

(1) Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 113 huruf a meliputi:
   a. pembangunan;
   b. pengoperasian;
   c. perawatan; dan
   d. pengusahaan.

(2) Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh badan usaha, yang wajib memiliki:
   a. izin usaha;
   b. izin pembangunan; dan
   c. izin operasi.

(3) Izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a diterbitkan setelah ditetapkannya badan usaha sebagai penyelenggara prasarana perkeretaapian umum oleh instansi yang membidangi perizinan.

(4) Izin pembangunan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b diterbitkan setelah dipenuhinya persyaratan teknis prasarana perkeretaapian.

(5) Izin operasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c diterbitkan setelah dipenuhinya persyaratan kelaikan operasi prasarana perkeretaapian.

(6) Pemerintah Daerah menerbitkan izin pembangunan dan izin operasi sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dan ayat (5) untuk penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum yang jaringannya lintas jalurnya dalam 1 (satu) Daerah, dengan terlebih dahulu mendapat persetujuan dan Pemerintah Provinsi dan pemerintah.

(7) Penerbitan izin sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dan ayat (6) tidak dipungut retribusi.

Pasal 115

(1) Pemerintah Daerah dapat menyelenggarakan prasarana perkeretaapian dengan menugaskan badan usaha di bidang prasarana perkeretaapian, apabila tidak terdapat badan usaha yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 74 ayat (2).

(2) Pemerintah . . . . .

DRAFT

(2) Pemerintah Daerah dapat melakukan kerjasama dengan Pemerintah dan/atau Pemerintah Provinsi dalam penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1), sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

(3) Dalam hal penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud pada ayat (I) dan ayat (2) secara ekonomi sudah bersifat komersial, maka Pemerintah Daerah mengalihkan penyelenggaraan prasarana perkeretaapian kepada badan usaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 74 ayat (2), sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 116

(1) Penyelenggaraan sarana perkeretaapian umum di Daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 109 huruf b, meliputi kegiatan:
   a. pengadaan;
   b. pengoperasian;
   c. perawatan; dan
   d. pengusahaan.

(2) Penyelenggaraan sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh badan usaha.

(3) Apabila tidak terdapat badan usaha yang menyelenggarakan sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2), maka Pemerintah Daerah dapat menyelenggarakan sarana perkeretaapian dengan menugaskan badan usaha di bidang sarana perkeretaapian.

(4) Pemerintah Daerah dapat melakukan kerjasama dengan Pemerintah dan/atau Pemerintah Provinsi dalam penyelenggaraan sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1), sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

(5) Dalam hal penyelenggaraan sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) secara ekonomi sudah bersifat komersia1, maka Pemerintah Daerah mengalihkan penyelenggaraan prasarana perkeretaapian kepada badan usaha sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 117

(1) Badan usaha yang menyelenggarakan sarana perkeretaapian umum wajib memiliki:
   a. izin usaha; dan
   b. izin operasi.

(2) Izin . . . . .

DRAFT

(2) Izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a diterbitkan oleh Pemerintah sesuai kewenangan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.

(3) Pemerintah Daerah menerbitkan izin operasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b kepada badan usaha yang telah memiliki izin usaha yang diterbitkan untuk pengoperasian sarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya melintasi batas 1 (satu) daerah.

Paragraf V

Angkutan Kereta Api

Pasal 118

(1) Jenis angkutan dengan kereta api terdiri atas:
   a. angkutan orang; dan
   b. angkutan barang

(2) Pengangkutan orang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a harus dilakukan dengan menggunakan kereta.

(3) Pengangkutan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b harus dilakukan dengan menggunakan gerbong atau kereta bagasi.

(4) Dalam keadaan tertentu, penyelenggara sarana perkeretaapian dapat melakukan pengangkutan orang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dengan menggunakan gerbong dan/atau kereta bagasi yang bersifat sementara, sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

DRAFT

Pasal 119

Pemerintah Daerah memberikan persetujuan angkutan orang dengan menggunakan gerbong dan/atau kereta bagasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 74 ayat (4) untuk pengoperasian yang bersifat yang jaringan jalurnya melintasi batas 1 (satu) daerah.

Bagian Ketiga

Perkeretaapian Khusus

Pasal 120

(1) Penyelenggaraan perkeretaapian khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (3) huruf b dilakukan oleh badan usaha untuk menunjang kegiatan pokoknya.

(2) Badan usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memiliki:
   a. izin pengadaan atau pembangunan, dan

b. izin . . . . .

b. izin operasi.

(3) Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diberikan untuk penyelenggaraan perkeretaapian khusus yang jaringan jalurnya melintasi batas 1 (satu) daerah, setelah terlebih dahulu mendapat persetujuan dari Pemerintah Provinsi dan Pemerintah.

(4) Perkeretaapian khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi ketentuan persyaratan teknis prasarana dan sarana perkeretaapian, sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Bagian Keempat

Perpotongan Jalur Kereta Api dengan Jalan Daerah

Pasal 121

(1) Perpotongan antara jalur kereta api dan jalan daerah dibuat dalam bentuk tidak sebidang.

(2) Perpotongan sebidang hanya dapat dilakukan dengan tetap menjamin keselamatan dan kelancaran perjalanan kereta api dan lalulintas jalan, dengan ketentuan:
a. letak geografis yang tidak memungkinkan membangrun perpotongan tidak sebidang;
b. tidak membahayakan dan mengganggu kelancaran operasi kereta api dan lalu lintas jalan; dan/atau
c. pada jalur tunggal dengan frekuensi dan kecepatan kereta api rendah.

(3) Perpotongan sebidang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) bersifat sementara dan harus dibuat menjadi perpotongan tidak sebidang dalam hal:
a. salah satu persyaratan pada ayat (2) tidak dipenuhi;
b. frekuensi dan kecepatan kereta api tinggi; dan/atau
c. frekuensi dan kecepatan lalulintas jalan tinggi.

Pasal 122

(1) Pemerintah Daerah dapat menutup perpotongan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan provinsi berdasarkan hasil evaluasi yang dilakukan secara berkala.

(2) Penutupan perlintasan untuk keselamatan perjalanan kereta api dan pemakai jalan perlintasan sebidang yang tidak mempunyai izin dan tidak ada penanggungjawabnya, dilakukan oleh pemilik dan/atau Pemerintah Daerah.

Bagian Kelima

Tarif Angkutan Kereta Api

Pasal 126 . . . . .

DRAFT

Pasal 123

(1) Tarif angkutan kereta api terdiri dari tarif angkutan orang dan tarif angkutan barang.

(2) Tarif angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan berdasarkan perhitungan modal, biaya operasi, biaya perawatan, dan keuntungan.

Pasal 124

(1) Tarif angkutan orang ditetapkan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian berdasarkan pedoman yang ditetapkan oleh Pemerintah Provinsi dan Pemerintah.

(2) Pemerintah Daerah dapat menetapkan tarif angkutan orang antar kota dalam daerah dan perkotaan dalam daerah, meliputi:
   a. angkutan pelayanan kelas ekonomi; dan
   b. angkutan perintis.

(3) Dalam hal tarif angkutan orang antar kota dalam daerah dan perkotaan dalam daerah kelas ekonomi lebih rendah daripada tarif yang dihitung oleh penyelenggara sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1), maka selisihnya menjadi tanggung jawab Pemerintah Daerah.

(4) Dalam hal pelayanan angkutan perintis antar kota dalam daerah dan perkotaan dalam daerah terdapat biaya yang dikeluarkan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian lebih tinggi daripada pendapatan yang diperoleh berdasarkan tarif yang ditetapkan oleh pemerintah daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (2), maka selisihnya menjadi tanggung jawab pemerintah daerah dalam bentuk subsidi angkutan perintis.

DRAFT

Pasal 125

Tarif angkutan barang ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyelenggara sarana perkeretaapian, berdasarkan pedoman yang ditetapkan Pemerintah Provinsi dan Pemerintah.

Bagian Keenam

Pembinaan Perkeretaapian

Pasal 126

(1) Bupati melakukan pembinaan perkeretaapian di Daerah.

(2) Pembinaan perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

a. penetapan arah dan sasaran kebijakan pengembangan perkeretaapian daerah;
b. menerima arahan, bimbingan, pelatihan, dan bantuan teknis di bidang pembangunan dan pengoperasian perkeretaapian dari Pemerintah Provinsi, penyelenggara, dan pengguna jasa perkeretaapian; dan
c. pengawasan terhadap penyelenggaraan perkeretaapian di daerah.

BAB V
PENYELENGGARAAN ANGKUTAN SUNGAI, DANAU, DAN PENYEBERANGAN

Bagian Kesatu
Angkutan di Perairan Umum

Pasal 127

Jenis angkutan di perairan terdiri atas:
a. angkutan sungai dan danau; dan
b. angkutan penyeberangan.

DRAFT

Bagian Kedua
Angkutan Sungai dan Danau

Pasal 128

(1) Kegiatan angkutan sungai dan danau di daerah dilaksanakan dengan ketentuan sebagai berikut:
   a. oleh orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia;
   b. dilakukan secara terpadu dengan memperhatikan intra dan antarmoda yang sesuai dengan Tatrawil; dan
   c. menggunakan trayek tetap dan teratur atau trayek tidak tetap dan tidak teratur.
(2) Badan usaha dapat melakukan kegiatan angkutan sungai dan danau untuk kepentingan sendiri dan menunjang usaha pokok.
(3) Kegiatan angkutan sungai dan danau untuk kepentingan sendiri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan oleh orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha.

(4) Orang perseorangan atau badan usaha yang melakukan kegiatan usaha angkutan sungai dan danau, wajib memperoleh izin sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

(5) Penerbitan izin sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dikeluarkan oleh instansi yang membidangi perizinan berdasarkan rekomendasi Dinas.

Pasal 129

(1) Kegiatan angkutan sungai dan danau di daerah diselenggarakan dengan menggunakan:
   a. trayek tetap dan teratur; dan
   b. trayek tidak tetap dan tidak teratur.

(2) Kegiatan angkutan sungai dan danau yang menggunakan trayek tetap dan teratur sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilakukan dalam jaringan trayek dalam daerah dan digambarkan dalam peta jaringan.

(3) Penetapan jaringan trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus memenuhi persyaratan:
   a. sesuai dengan rencana induk pelabuhan;
   b. kebutuhan angkutan sungai dan danau;
   c. rencana dan/atau ketersediaan sungai dan danau;
   d. ketersediaan kapal sungai dan danau dengan spesifikasi teknis kapal sesuai fasilitas pelabuhan pada trayek yang akan dilayani; dan
   e. potensi perekonomian daerah.

(4) Jaringan trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (3) ditetapkan dengan keputusan bupati, dengan mempertimbangkan:
   a. pengembangan wilayah potensi angkutan; dan
   b. keterpaduan intra dan intermoda transportasi•

DRAFT

Bagian Ketiga

Angkutan Penyeberangan

Pasal 130

(1) Kegiatan angkutan penyeberangan dilakukan oleh badan usaha dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia, sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

(2) Kegiatan angkutan penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan menggunakan trayek tetap dan teratur dalam lintas penyeberangan. Pemerintah Daerah menetapkan lintas penyeberangan dalam daerah, dengan mempertimbangkan:

a. pengembangan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan;
b. fungsi sebagai jembatan;
c. hubungan antara dua pelabuhan, antara pelabuhan dan terminal, dan antara dua terminal penyeberangan dengan jarak tertentu;
d. tidak mengangkut barang yang diturunkan dari kendaraan pengangkutnya;
e. rencana tata ruang wilayah; dan
f. jaringan trayek angkutan laut sehingga dapat mencapai optimalisasi keterpaduan angkutan antar dan intramoda.

Pasal 131

(1) Setiap kapal berukuran tonase kotor kurang dari GT 7 (<GT7) yang dioperasikan hanya di perairan daratan (sungai dan danau), dilakukan:
a. pengawasan keselamatan kapal;
b. pengukuran kapal;
c. penerbitan pas perairan daratan;
d. pencatatan kapal dalam buku register pas perairan daratan;
e. pemeriksaan konstruksi kapal;
f. pemeriksaan permesinan kapal;
g. pemeriksaan perlengkapan kapal;
h. penerbitan sertifikat keselamatan kapal;
i. penerbitan dokumen pengawakan kapal; dan
j. pemberian Surat Izin Berlayar.

(2) Pelaksanaan urusan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a hingga huruf i dilakukan oleh Dinas.

(3) Pemberian izin yang dimaksud pada ayat (1) huruf j diterbitkan oleh instansi yang membidangi perizinan atas rekomendasi Dinas.

Bagian Keempat
Kegiatan Usaha Jasa Terkait Angkutan di Perairan

Pasal 132

(1) Untuk kelancaran kegiatan angkutan di perairan, dapat diselenggarakan usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan.

(2) Usaha . . . . .

DRAFT

(2) Usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan yang merupakan kewenangan pemerintah daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
   a. penerbitan izin usaha penyelenggaraan angkutan penyeberangan sesuai dengan domisili badan usaha; dan
   b. penerbitan izin usaha jasa terkait dengan perawatan dan perbaikan kapal.

(3) Kegiatan usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan diselenggarakan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk jenis usaha kegiatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2).

(4) Pemberian izin diterbitkan oleh instansi yang membidangi perizinan atas rekomendasi Dinas.

Bagian Kelima

Kepelabuhanan

Paragraf I

Tatanan Kepelabuhanan

Pasal 133

(1) Tatanan kepelabuhanan diwujudkan dalam rangka penyelenggaraan pelabuhan yang andal dan berkemampuan tinggi, menjamin efisiensi, dan mempunyai daya saing global untuk menunjang pembangunan daerah.

(2) Tatanan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mempakan sistem kepelabuhanan secara lokal yang menggambarkan perencanaan kepelabuhanan berdasarkan kawasan ekonomi, geogratl, dan keunggulan komparatif wilayah, serta kondisi alam.

(3) Tatanan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat:
   a. peran, fungsi, jenis;
   b. Rencana Induk Pelabuhan; dan
   c. lokasi pelabuhan.

Pasal 134

(1) Jenis Pelabuhan terdiri atas:
   a. pelabuhan sungai; dan
   b. danau.

(2) Pemerintah Daerah menyelenggarakan pelabuhan pengumpan lokal dan pelabuhan sungai dan danau.

Paragraf II . . . . .

DRAFT

Paragraf II

Rencana Induk Pelabuhan

Pasal 135

(1) Pemerintah Daerah menyusun Rencana Induk Pelabuhan Sungai dan Danau dalam daerah metiputi rencana peruntukan wilayah daratan dan wilayah perairan, berdasarkan kriteria kebutuhan fasilitas pokok dan fasilitas penunjang.

(2) Ketentuan mengenai kriteria kebutuhan pokok dan fasilitas penunjang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 136

(1) Pemerintah Daerah menyelenggarakan kegiatan di pelabuhan sungai dan danau, meliputi:
   a. pengaturan, pembinaan, pengawasan dan pengendalian kegiatan kepelabuhanan; dan
   b. keselamatan dan keamanan pelayaran.

(2) Kegiatan di pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hurul a dilaksanakan oleh Unit Penyelenggara Pelabuhan Daerah.

(3) Unit Penyelenggara Pelabuhan Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (2) ditetapkan dengan keputusan bupati sesuai kewenangan berdasarkan ketentuan peraturan pemndang-undangan.

(4) Kegiatan di pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilaksanakan oleh Syahbandar sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

(5) Selain kegiatan di pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan fungsi kepabeanan, keimigrasian, dan kekarantinaan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Paragraf III

Pembangunan dan Pengembangan, serta Pengoperasian Pelabuhan

Pasal 137

(1) Pemerintah Daerah menerbitkan izin pengoperasian pelabuhan sungai dan danau.

(2) Penerbitan izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:
   a. pembangunan pelabuhan telah selesai dilaksanakan sesuai dengan izin pembangrunan pelabuhan;

b. standar . . . . .

DRAFT

b. standar keselamatan dan keamanan pelayaran;
c. tersedianya fasilitas untuk menjamin arus penumpang dan barang;
d. memiliki sistem pengelolaan lingkungan;
e. tersedianya pelaksana kegiatan kepelabuhanan;
f. memiliki sistem dan prosedur pelayanan; dan
g. tersedianya sumber daya manusia di bidang teknis pengoperasian pelabuhan yang memiliki kualifikasi dan kompetensi yang dibuktikan dengan sertifikat.

(3) Penerbitan izin pengoperasian pelabuhan pengumpan regional dan pelabuhan sungai dan danau tidak dipungut retribusi.

(4) Pemberian izin diterbitkan oleh instansi yang membidangi perizinan atas rekomendasi Dinas.

Paragraf IV

Terminal Khusus dan Terminal untuk Kepentingan Sendiri

Pasal 138

(1) Untuk menunjang kegiatan tertentu di luar DLKr dan DLKp pelabuhan, dapat dibangun terminal khusus untuk kepentingan sendiri gruna menunjang kepentingan pokok.

(2) Untuk menunjang kegiatan tertentu di dalam DLKr dan DLKp pelabuhan di daerah, dapat dibangun terminal untuk kepentingan sendiri.

(3) Lokasi terminal khusus dan terminal untuk kepentingan sendiri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) ditetapkan sesuai dengan RTRWD dan RTRWP.

(4) Bupati memberikan rekomendasi dalam penetapan lokasi terminal khusus dan terminal untuk kepentingan sendiri sesuai kewenangan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Paragraf V

Jasa Kepelabuhanan

Pasal 139

(1) Pemerintah Daerah menyelenggarakan jasa usaha kepelabuhanan di pelabuhan sungai dan danau serta penyeberangan, meliputi:
a. pelayanan jasa kapal;
b. pelayanan jasa barang;
c. pelayanan jasa penumpang;

d. pelayanan . . . . .

DRAFT

d. pelayanan jasa alat; dan

e. pelayanan jasa kepelabuhanan lainnya.

(2) Pelayanan jasa usaha kepelabuhanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dipungut biaya.

(3) Tarif biaya jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) ditetapkan dengan Peraturan Bupati.

Bagian Keenam

Kelaiklautan Kapal

Paragraf I

Keselamatan Kapal

Pasal 140

(1) Setiap pengadaan, pembangunan dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan, harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal.

(2) Persyaratan keselamatan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

a. material;

b. konstruksi;

c. bangunan;

d. permesinan dan perlistrikan;

e. stabilitas;

f. tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio; dan

g. elektronika kapal.

DRAFT

Pasal 141

Instansi yang membidangi perizinan menerbitkan izin usaha jasa terkait dengan perawatan dan perbaikan kapal.

Bagian Ketujuh

Kenavigasian

Paragraf I

Umum

Pasal 142

Untuk menjarnin keamanan dan keselamatan pelayaran, diselenggarakan kenavigasian, yang meliputi:

a. sarana bantu navigasi pelayaran;
b. telekomunikasi pelayaran;
c. hidrograti dan meteorologi;
d. alur dan perlintasan;
e. bangunan dan instalasi;
f. pengerukan dan reldamasi;
g. pemanduan;
h. kerangka kapal; dan
i. salvage dan pekerjaan bawah air.

Paragraf II

Bangunan dan Instalasi

Pasal 143

(1) Pemerintah Daerah menerbitkan izin kegiatan pembangunan, pemindahan dan/atau pembongkaran bangunan atau instalasi yang berada di pelabuhan sungai dan danau.
(2) Penerbitan izin kegiatan pembangunan, pemindahan dan/atau pembongkaran bangunan atau instalasi yang berada di pelabuhan sungai dan danau dalam daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak dipungut retribusi.

DRAFT

Paragraf VI

Penjagaan Pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan

Pasal 144

Pemerintah Daerah menyelenggarakan penjagaan sungai dan danau untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan.

BAB VI

PERHUBUNGAN UDARA

Pasal 145

(1) Tempat pendaratan dan lepas landas helikopter meliputi:
    a. tempat pendaratan dan lepas landas helikopter di daratan;
    b. tempat pendaratan dan lepas landas helikopter di atas gedung; dan
    c. tempat pendaratan dan lepas landas helikopter di perairan.

(2) Tempat . . . . .

(2) Tempat pendaratan dan lepas landas helikopter sebagaimana dimaksud pada ayat (1), harus memiliki Persetujuan Bangunan Gedung dari Instansi yang membidangi perizinan.

(3) Persetujuan Bangunan Gedung sebagaimana dimaksud pada ayat (2), harus terlebih dahulu mendapat rekomendasi teknis dari Menteri sesuai dengan Peraturan perundang-undangan.

(4) Rekomendasi teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (3) meliputi:
   a. penggunaan ruang udara;
   b. rencana jalur penerbangan ke dan dari tempat pendaratan dan lepas landas helikopter; dan
   c. standar teknis operasional keselamatan dan keamanan penerbangan.

BAB VII
PERLAKUAN KHUSUS

Pasal 146

(1) Pemerintah Daerah dan/ atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan perlakuan khusus di bidang transportasi kepada penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil dan orang sakit.

(2) Perlakuan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
   a. penyediaan aksesibilitas;
   b. prioritas pelayanan; dan
   c. fasilitas pelayanan.

DRAFT

BAB VIII
PERAN SERTA MASYARAKAT

Pasal 147

(1) Dalam meningkatkan penyelenggaraan perhubungan di Daerah, masyarakat memiliki kesempatan untuk berperan serta.

(2) Peran serta masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
   a. memantau dan menjaga ketertiban penyelenggaraan kegiatan perhubungan di daerah;
   b. memberi masukan kepada Pemerintah Daerah dalam penyempunaan peraturan, pedoman dan standar teknis di bidang penyelenggaraan perhubungan;
   c. memberikan masukan kepada Pemerintah Daerah dalam rangka pembinaan, penyelenggaraan dan pengawasan perhubungan;

d. menyampaikan . . . . .

d. menyampaikan pendapat dan pertimbangan kepada pejabat yang berwenang terhadap kegiatan penyelenggaraan perhubungan yang mengakibatkan dampak penting terhadap lingkungan; dan/atau
e. melaksanakan gugatan perwakilan terhadap kegiatan perhubungan yang mengganggu, merugikan, dan/ atau membahayakan kepentingan umum.

(3) Peran serta masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dapat dilakukan secara perseorangan, kelompok, organisasi profesi, badan usaha atau organisasi kemasyarakatan lain sesuai dengan prinsip keterbukaan dan kemitraan.

BAB IX
LARANGAN

Pasal 148

(1) Setiap Orang atau badan usaha dilarang melakukan pelanggaran terhadap ketentuan dalam Peraturan Daerah.
(2) Setiap petugas penyelenggara perhubungan dilarang:
a. melakukan pemeriksaan dan pengawasan yang tidak sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
b. memanipulasi pencatatan data; dan
c. menerima pemberian dalam bentuk apapun yang dapat mempengaruhi hasil pemeriksaan dan pengawasan.

DRAFT

BAB X
PENYIDIKAN

Pasal 149

(1) Selain oleh pejabat Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia (Penyidik Polri) yang bertugas mennyidik tindak pidana, penyidikan atas tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Daerah ini dapat dilakukan oleh Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS).
(2) Dalam pelaksanaan tugas penyidikan, PPNS sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berwenang:
a. menerima laporan atau pengaduan dari seseorang tentang adanya tindak pidana;
b. melakukan tindakan pertama pada saat itu ditempat kejadian dan melakukan pemeriksaan;
c. menyuruh berhenti seorang tersangka dan memeriksa tanda pengenal diri tersangka;

d. melakukan . . . . .

d. melakukan penyitaan benda dan atau surat;
e. mengambil sidik jari dan memotret seseorang;
f. memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi;
g. mendatangkan orang ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara;
h. mengadakan penghentian pen3ridikan setelah mendapat petunjuk dari Penyidik Polri bahwa tidak terdapat cukup bukti, atau peristiwa tersebut bukan merupakan tindak pidana dan selanjutnya memberitahukan hal tersebut kepada Penuntut Umum, tersangka atau keluarganya; dan
i. mengadakan tindakan lain menurut hukum yang dapat dipertanggungjawabkan.

(3) Dalam pelaksanaan tugasnya, PPNS sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berada di bawah koordinasi dan pengawasan Penyidik Polri.

BAB XI

PENEGAKAN HUKUM

Pasal 150

Penegakan hukum dalam pelaksanaan Peraturan Daerah ini dilaksanakan oleh Satuan Polisi Pamong Praja dan PPNS, sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

DRAFT

BAB XII

PEMBINAAN, PENGAWASAN, DAN PENGENDALIAN

Pasal 151

(1) Bupati melaksanakan pembinaan, pengawasan dan pengendalian terhadap penyelenggaraan perhubungan di daerah.

(2) Pembinaan, pengawasan, dan pengendalian sebagaimana dimalcsud pada ayat (1) dilakukan oleh dinas.

Pasal 152

(1) Dalam pengawasan dan pengendalian angkutan barang pada jaringan lalu lintas, dibentuk Tim Operasi Gabungan, yang ditetapkan dengan Keputusan Bupati.

(2) Tim Operasi Gabungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri atas:
a. unsur dinas;

b. unsur Kepolisian Daerah;
c. unsur Perangkat Daerah yang membidangi urusan perhubungan;
d. unsur Satuan Polisi Pamong Praja Pemerintah Daerah; dan
e. unsur Perangkat Daerah terkait.

BAB XIII
SANKSI ADMINISTRASI

Pasal 153

(1) Orang atau badan usaha yang melakukan pelanggaran terhadap peraturan Daerah dikenakan sanksi administrasi, berupa:
a. teguran tertulis;
b. penghentian sementara sebagian atau seluruh kegiatan usaha;
c. pembekuan izin;
d. pencabutan izin;
e. penetapan ganti rugi; dan
f. denda.

(2) Setiap petugas yang melakukan pelanggaran terhadap ketentuan Pasal 138 ayat (2), dikenakan sanksi berupa tegruran dan/atau dibebastugaskan dari jabatannya, sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

DRAFT

BAB XIV
KETENTUAN PIDANA

Pasal 154

(1) Barang siapa melakukan pelanggaran terhadap Barang siapa melakukan pelanggaran terhadap Pasal 26 ayat (2), Pasal 29, Pasal 24 ayat (4), Pasal 30, Pasal 32, Pasal 40, Pasal 54, Pasal 55, Pasal 56, Pasal 57, Pasal 58, Pasal 60, dan Pasal 73, Pasal 96 dan Pasal 130 ayat (1) sebagaimana dimaksud pada peraturan daerah, diancam pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda sebanyak-banyaknya Rp. 50.000.000, 00 (lima puluh juta rupiah).

(2) Tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah pelanggaran.

(3) Dalam hal pelanggaran di bidang lalulintas angkutan darat, angkutan sungai, danau dan penyeberangan, perkeretaapian, serta penyelenggaraan usaha angkutan udara menimbulkan dampak yang luas dan/ atau tindak pidana yang dilakukan diancam dengan hukuman pidana yang lebih tinggi dari ancaman pidana dalam Peraturan Daerah ini, maka dikenakan ancaman pidana yang lebih tinggi sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

(4) Denda . . . . .

(4) Denda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan penerimaan Daerah dan disetorkan ke Kas Daerah, sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB XV

KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 155

(1) Seluruh perizinan yang telah dikeluarkan sebelum berlakunya Peraturan Daerah ini, dinyatakan masih tetap berlaku sampai habis masa berlakunya, sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

(2) Perizinan yang sedang diproses pada saat ditetapkannya Peraturan Daerah ini, harus disesuaikan dengan ketentuan dalam Peraturan Daerah ini.

(3) Dalam waktu paling lama 5 (lima) tahun sejak Peraturan Daerah ini diundangkan, usaha perseorangan yang menyediakan jasa angkutan umum harus menyesuaikan menjadi badan usaha secara bertahap, sesuai Pasal 12 ayat (2).

DRAFT

BAB XVI

KETENTUAN PENUTUP

Pasal 156

(1) Pada saat Peraturan Daerah ini berlaku, Peraturan Daerah Kabupaten Banjar ..... (Lembaran Daerah Kabupaten Banjar Nomor .... Tahun .....), dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

(2) Peraturan pelaksanaan yang berkaitan dengan penyelenggaraan perhubungan yang ditetapkan sebelum Peraturan Daerah ini ditetapkan masih tetap berlaku, sepanjang tidak bertentangan dengan Peraturan Daerah ini, dengan ketentuan harus menyesuaikan dalam waktu paling lama 1 (satu) tahun sejak Peraturan Daerah ini ditetapkan.

Pasal 157

Peraturan Pelaksanaan Peraturan Daerah ini harus sudah ditetapkan paling lambat terhitung 2 (dua) tahun sejak Peraturan Daerah ini diundangkan.

Pasal 158 . . . . .

Pasal 158

Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Daerah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Daerah Kabupaten Banjar.

Ditetapkan di : Martapura
pada tanggal : 2025

BUPATI BANJAR,

SAIDI MANSYUR

Diundangkan di : Martapura
pada tanggal : 2025

SEKRETARIS DAERAH KABUPATEN BANJAR,

MOKHAMAD HILMAN

DRAFT

LEMBARAN DAERAH KABUPATEN BANJAR TAHUN NOMOR

NOMOR REGISTER PERATURAN DAERAH KABUPATEN BANJAR, PROVINSI KALIMANTAN SELATAN : (- /)

PENJELASAN

PERATURAN DAERAH KABUPATEN BANJAR
NOMOR TAHUN 2024

TENTANG
PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN

I. UMUM

Jalan sebagai prasarana transportasi memililci peranan penting dalam mewujudkan sasaran pembangunan utamanya dalam pemerataan pembangunan dan peningkatan pertumbuhan ekonomi. Jalan sebagai bagian sistem transportasi nasional juga memiliki peranan penting dalam mendukung pembangunan bidang sosial budaya, politik, serta pertahanan dan keamanan.

Oleh karena itu penyelenggaran jalan umum wajib mengusahakan agar jalan dapat memberikan kontribusi semaksimal mungkin untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional serta dapat mendorong pengembangan daerah sehingga terwujud suatu pemerataan pembangunan dan keadilan sosial.

Untuk mendukung fungsi tersebut jalan harus dapat memenuhi persyaratan keamanan, kecepatan dan kenyamanan. Jalan tidak hanya terdiri dari bagian yang bisa dilalui kendaraan saja melainkan juga bagian lain yang menunjang kesempumaan jalan diantaranya Ruang Manfaat Jalan, Ruang Milik Jalan dan Ruang Pengawasan Jalan.

Pengawasan jalan daerah mutlak diperlukan karena keterbatasan anggaran dalam membangun jalan. Kondisi jalan Mantap yaitu jalan kabupaten dalam kondisi baik dan sedang harus dijaga. Diharapkan kondisi jalan tidak menjadi tidak mantap yaitu jalan kabupaten dalam kondisi rusak ringan dan rusak berat. Untuk itu angkutan yang melewati jalan harus sesuai dengan kapasitas jalan.

Penyelenggaraan jalan kabupaten merupakan kewenangan pemerintah kabupaten meliputi jalan kolektor primer yang tidak termasuk jalan nasional dan provinsi. Jalan lokal primer (yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, dengan pusat desa, antar ibukota kecamatan, ibukota kecamatan dengan desa dan antar desa), jalan sekunder (yang tidak termasuk jalan provinsi dan jalan sekunder dalam kota) dan jalan strategis kabupaten. Jalan yang menjadi kewenangan tersebut diatas diperlukan aturan untuk menjamin kepastian hukum.

DRAFT

II. PASAL DEMI PASAL

Pasal 1

Cukup jelas

Pasal 2

Huruf a

Yang dimaksud dengan "asas transparan" adalah 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.

Huruf b

Yang dimaksud dengan "asas akuntabel" adalah penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat dipertanggungjawabkan.

Huruf c

Yang dimaksud dengan "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.

Huruf d

Yang dimaksud dengan "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.

Huruf e

Yang dimaksud dengan "asas bermanfaat" adalah semua kegiatan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.

Huruf f

Yang dimaksud dengan "asas 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.

Huruf g

Yang dimaksud dengan "asas 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.

Huruf h

Yang dimaksud dengan "asas terpadu" adalah penyelenggaraan pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan kesaling bergantungan kewenangan dan tanggung jawab an tar instansi pembina.

Huruf i . . . . .

DRAFT

Huruf i

Yang dimaksud dengan "asas mandiri" adalah upaya penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan melalui pengembangan dan pemberdayaan sumber daya daerah.

Pasal 3

Cukup jelas

Pasal 4

Cukup jelas

Pasal 5

Cukup jelas

Pasal 6

Cukup jelas

Pasal 7

Huruf c

Yang dimaksud dengan "simpul" adalah tempat yang diperuntukan bagi pergantian antarmoda dan intermoda yang berupa Terminal.

DRAFT

Pasal 8

Cukup jelas

Pasal 9

Cukup jelas

Pasal 10

Cukup jelas

Pasal 11

Cukup jelas

Pasal 12

Cukup jelas

Pasal 13

Cukup jelas

Pasal 14

Cukup jelas

Pasal 15

Huruf a

Yang dimaksud dengan "aksesibilitas" adalah kemudahan untuk mencapai suatu tujuan perjalanan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan.

Pasal 16 . . . . .

Pasal 16

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan "Angkutan antarkota antarprovinsi" adalah Angkutan dari satu Kabupaten/kota ke Kabupaten/kota yang lain yang melalui antardaerah Kabupaten/kota yang melalui lebih dari satu daerah provinsi dengan menggunakan Mobil Bus umum yang terikat dalam Trayek.

Yang dimaksud dengan "Angkutan antarkota dalam provinsi" adalah angkutan dari satu Kabupaten/kota ke Kabupaten/kota yang lain yang melalui antardaerah Kabupaten/Kota dalam satu daerah provinsi dengan menggunakan Mobil Bus umum yang terikat dalam Trayek.

Yang dimaksud dengan "Angkutan perdesaan" adalah Angkutan dari satu tempat ke tempat yang lain dalam satu Daerah dengan menggunakan Mobil Bus umum dan/ atau Mobil Penumpang umum yang terikat dalam Trayek.

Pasal 17

Cukup Jelas

Pasal 18

Cukup jelas

Pasal 19

Cukup jelas

Pasal 20

Cukup jelas

Pasal 21

Cukup jelas

Pasal 22

Cukup jelas

Pasal 23

Cukup jelas

Pasal 24

Cukup jelas

Pasal 25

Cukup jelas

Pasal 26

Cukup jelas

Pasal 27

Cukup Jelas

Pasal 28

Cukup jelas

DRAFT

Pasal 29

Cukup jelas

Pasal 30

Cukup jelas

Pasal 31

Cukup jelas

Pasal 32

Cukup jelas

Pasal 33

Cukup jelas

Pasal 34

Cukup jelas

Pasal 35

Cukup jelas

Pasal 36

Cukup jelas

Pasal 37

Cukup Jelas

Pasal 38

Cukup jelas

Pasal 39

Cukup jelas

Pasal 40

Cukup jelas

Pasal 41

Cukup jelas

Pasal 42

Cukup jelas

Pasal 43

Cukup Jelas

Pasal 44

Cukup jelas

Pasal 45

Cukup jelas

DRAFT

Pasal 46

Cukup jelas

Pasal 47

Cukup jelas

Pasal 48

Cukup jelas

Pasal 49

Cukup jelas

Pasal 50

Cukup jelas

Pasal 51

Cukup jelas

Pasal 52

Cukup jelas

Pasal 53

Cukup Jelas

Pasal 54

Cukup jelas

Pasal 55

Cukup jelas

Pasal 56

Cukup jelas

DRAFT

Pasal 57

Cukup jelas

Pasal 58

Cukup jelas

Pasal 59

Cukup jelas

Pasal 60

Cukup jelas

Pasal 61

Cukup jelas

Pasal 62

Cukup jelas

Pasal 63

Cukup Jelas

Pasal 64

Cukup jelas

Pasal 65

Cukup jelas

Pasal 66

Cukup jelas

Pasal 67

Cukup jelas

Pasal 68

Cukup jelas

Pasal 69

Cukup jelas

Pasal 70

Cukup jelas

Pasal 71

Cukup jelas

Pasal 72

Cukup jelas

Pasal 73

Cukup Jelas

Pasal 74

Cukup jelas

Pasal 75

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan "kereta gandengan" adalah sarana untuk mengangkut barang yang seluruh bebannya ditumpu oleh sarana itu sendiri dan dirancang untuk ditarik oleh Kendaraan Bermotor.

Yang dimaksud dengan "kereta tempelan" adalah sarana untuk mengangkut barang yang dirancang untuk ditarik dan sebagian bebannya ditumpu oleh Kendaraan Bermotor penariknya.

Pasal 76

Cukup jelas

Pasal 77

Cukup jelas

DRAFT

Pasal 78

Cukup jelas

Pasal 79

Cukup jelas

Pasal 80

Cukup jelas

Pasal 81

Cukup jelas

Pasal 82

Cukup jelas

Pasal 83

Cukup Jelas

Pasal 84

Cukup jelas

Pasal 85

Cukup jelas

Pasal 86

Cukup jelas

Pasal 87

Cukup jelas

Pasal 88

Cukup jelas

Pasal 89

Cukup jelas

Pasal 90

Cukup jelas

Pasal 91

Cukup jelas

Pasal 92

Cukup jelas

Pasal 93

Cukup Jelas

Pasal 94

Cukup jelas

DRAFT

Pasal 95
Cukup jelas

Pasal 96
Cukup jelas

Pasal 97
Cukup jelas

Pasal 98
Cukup jelas

Pasal 99
Cukup jelas

Pasal 100
Cukup jelas

Pasal 101
Cukup jelas

Pasal 102
Cukup jelas

Pasal 103
Cukup Jelas

Pasal 104
Cukup jelas

Pasal 105
Cukup jelas

DRAFT

Pasal 106
Cukup jelas

Pasal 107
Cukup jelas

Pasal 108
Cukup jelas

Pasal 109
Cukup jelas

Pasal 110
Cukup jelas

Pasal 111
Cukup jelas

Pasal 112

Cukup jelas

Pasal 113

Cukup Jelas

Pasal 114

Cukup jelas

Pasal 115

Cukup jelas

Pasal 116

Cukup jelas

Pasal 117

Cukup jelas

Pasal 118

Cukup jelas

Pasal 119

Cukup jelas

Pasal 120

Cukup jelas

Pasal 121

Cukup jelas

Pasal 122

Cukup jelas

Pasal 123

Cukup Jelas

Pasal 124

Cukup jelas

Pasal 125

Cukup jelas

Pasal 126

Cukup jelas

Pasal 127

Cukup jelas

Pasal 128

Cukup jelas

Pasal 129

Cukup jelas

DRAFT

Pasal 130
Cukup jelas

Pasal 131
Cukup jelas

Pasal 132
Cukup jelas

Pasal 133
Cukup Jelas

Pasal 134
Cukup jelas

Pasal 135
Cukup jelas

Pasal 136
Cukup jelas

Pasal 137
Cukup jelas

Pasal 138
Cukup jelas

Pasal 139
Cukup jelas

Pasal 140
Cukup jelas

Pasal 141
Cukup jelas

Pasal 142
Cukup jelas

Pasal 143
Cukup Jelas

Pasal 144
Cukup jelas

Pasal 145
Cukup jelas

Pasal 146
Cukup jelas

DRAFT

Pasal 147
Cukup jelas

Pasal 148
Cukup jelas

Pasal 149
Cukup jelas

Pasal 150
Cukup jelas

Pasal 151
Cukup jelas

Pasal 152
Cukup jelas

Pasal 153
Cukup Jelas

Pasal 154
Cukup jelas

Pasal 155
Cukup jelas

Pasal 156
Cukup jelas

Pasal 157
Cukup jelas

Pasal 158
Cukup jelas

DRAFT

(TAMBAHAN LEMBARAN DAERAH KABUPATEN BANJAR NOMOR: ( ))