



SALINAN

WALI KOTA BANJARBARU
PROVINSI KALIMANTAN SELATAN

PERATURAN DAERAH KOTA BANJARBARU
NOMOR 4 TAHUN 2026

TENTANG

TATARAN TRANSPORTASI LOKAL TAHUN 2026-2046

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

WALI KOTA BANJARBARU,

- Menimbang : a. bahwa transportasi sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, sosial budaya, politik, pertahanan dan keamanan mempunyai peranan penting dan strategis untuk memantapkan pembangunan daerah dalam usaha mencapai tujuan nasional;
- b. bahwa sistem transportasi lokal perlu terus dikembangkan agar tercapai keseimbangan dan pemerataan pembangunan antarwilayah, meningkatnya keterpaduan sektor transportasi dengan sektor lainnya, serta meningkatnya keamanan, keselamatan, kenyamanan, dan keberlanjutan pelayanan transportasi kepada masyarakat;
- c. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal Pasal 12 ayat (2) huruf i dan Pasal 17 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang, Pemerintah Daerah berwenang menetapkan kebijakan daerah mengenai Tataran Transportasi Lokal di Kota Banjarbaru;
- d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, dan huruf c, perlu menetapkan Peraturan Daerah tentang Tataran Transportasi Lokal Tahun 2026-2046;
- Mengingat : 1. Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1999 tentang Pembentukan Kotamadya Daerah Tingkat II Banjarbaru (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3822);

3. Undang-Undang...

3. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4444) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
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) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
5. 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 beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
6. 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) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
7. 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);

8. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 224, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
9. Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 292, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5601) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
10. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2022 tentang Provinsi Kalimantan Selatan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6779);
11. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4655);
12. Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 20, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5199);
13. Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2012 tentang Sumber Daya Manusia di Bidang Transportasi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5310);
14. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 205, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6122);
15. 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);
16. Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 2);

17. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah (Berita Negara 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 Tahun 2019 Nomor 157);
18. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional;
19. Perangkat Daerah Kota Banjarbaru Nomor 10 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Organisasi Perangkat Daerah Kota Banjarbaru (Lembaran Daerah Kota Banjarbaru Tahun 2016 Nomor 10, Tambahan Lembaran Daerah Kota Banjarbaru Nomor 37) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Kota Banjarbaru Nomor 8 Tahun 2023 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Organisasi Perangkat Daerah Kota Banjarbaru (Lembaran Daerah Kota Banjarbaru Tahun 2023 Nomor 8, Tambahan Lembaran Daerah Kota Banjarbaru Nomor 132);
20. Peraturan Daerah Kota Banjarbaru Nomor 14 Tahun 2021 tentang Kerja Sama Daerah (Lembaran Daerah Kota Banjarbaru Tahun 2021 Nomor 14);
21. Peraturan Daerah Kota Banjarbaru Nomor 4 Tahun 2024 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Tahun 2024-2043 (Lembaran Daerah Kota Banjarbaru Tahun 2024 Nomor 4);
22. Peraturan Daerah Kota Banjarbaru Nomor 9 Tahun 2024 tentang Rencana Jangka Panjang Daerah Tahun 2025-2045 (Lembaran Daerah Kota Banjarbaru Tahun 2024 Nomor 9);
23. Peraturan Daerah Kota Banjarbaru Nomor 10 Tahun 2025 tentang Rencana Jangka Menengah Daerah Tahun 2025-2029 (Lembaran Daerah Kota Banjarbaru Tahun 2025 Nomor 10);
24. Peraturan Daerah Kota Banjarbaru Nomor 13 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Jalan Kota (Lembaran Daerah Kota Banjarbaru Tahun 2025 Nomor 13, Tambahan Lembaran Daerah Kota Banjarbaru Nomor 158);

Dengan Persetujuan Bersama

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT DAERAH KOTA BANJARBARU

dan

WALI KOTA BANJARBARU

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN DAERAH KOTA BANJARBARU TENTANG
TATARAN TRANSPORTASI LOKAL TAHUN 2026-2046.

BAB I KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Daerah ini yang dimaksud dengan:

1. Daerah adalah Kota Banjarbaru.
2. Pemerintah Daerah adalah Wali Kota sebagai unsur penyelenggara pemerintahan Daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah otonom.
3. Wali Kota adalah Wali Kota Banjarbaru.
4. Perangkat Daerah adalah unsur pembantu Wali Kota dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah dalam penyelenggaraan Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah.
5. Dinas adalah Perangkat Daerah yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan.
6. Transportasi adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sarana dan prasarana transportasi.
7. Tataran Transportasi Lokal yang selanjutnya disebut Tatralok adalah tataran transportasi lokal yang terorganisasi secara kesisteman, terdiri atas jaringan prasarana, jaringan pelayanan, simpul, serta dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir, yang berfungsi melayani perpindahan orang dan/atau barang antarsimpul lokal, antarkawasan dalam Daerah, serta dari simpul lokal ke simpul wilayah atau simpul nasional terdekat sesuai kewenangan Daerah dan ketentuan peraturan perundang-undangan.
8. Rencana Induk Transportasi adalah dokumen teknis operasional yang menjabarkan Tatralok ke dalam rencana jaringan prasarana, jaringan pelayanan, simpul, program, tahapan, pendanaan, kelembagaan, dan indikator pelaksanaan transportasi Daerah.
9. Jaringan Prasarana Transportasi adalah susunan prasarana transportasi yang saling terhubung dan membentuk satu kesatuan sistem.
10. Jaringan Pelayanan Transportasi adalah susunan rute, lintasan, atau pola pelayanan transportasi yang membentuk satu kesatuan pelayanan.
11. Jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya, yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.
12. Jaringan Jalan adalah satu kesatuan jaringan yang terdiri atas sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder yang terjalin dalam hubungan hierarkis.
13. Simpul Transportasi adalah tempat yang diperuntukkan bagi perpindahan intramoda dan/atau antarmoda, antara lain terminal, halte, stasiun, pelabuhan, bandar udara, terminal barang, dan fasilitas integrasi lainnya sesuai kewenangan Daerah.

14. Angkutan adalah pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.
15. Transportasi Multimoda adalah transportasi barang yang menggunakan paling sedikit 2 (dua) moda transportasi yang berbeda atas dasar satu kontrak angkutan multimoda.
16. Wilayah Daerah adalah ruang dalam batas administratif Kota Banjarbaru beserta segenap unsur terkait yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek administratif dan/atau fungsional.
17. Masyarakat adalah orang perseorangan, kelompok orang, badan usaha, organisasi kemasyarakatan, akademisi, komunitas, dan/atau pemangku kepentingan lain yang berkepentingan terhadap penyelenggaraan transportasi di Daerah.
18. Peraturan Daerah adalah Peraturan Daerah Kota Banjarbaru.
19. Peraturan Wali Kota Banjarbaru adalah Peraturan Wali Kota Banjarbaru.

BAB II MAKSUD, TUJUAN, DAN SASARAN

Bagian Kesatu Maksud

Pasal 2

Maksud ditetapkan Peraturan Daerah ini adalah:

- a. menjadi pedoman penyelenggaraan transportasi lokal bagi Pemerintah Daerah dalam merencanakan, mengatur, dan mengembangkan sistem transportasi berkelanjutan dan ramah lingkungan di wilayah Banjarbaru;
- b. mewujudkan sistem transportasi yang tertib, aman, dan efisien;
- c. memberikan kepastian hukum dalam pengelolaan transportasi lokal di Daerah.

Bagian Kedua Tujuan

Pasal 3

Peraturan Daerah ini bertujuan untuk:

- a. mewujudkan sistem Transportasi lokal yang andal dan berkemampuan tinggi dalam menunjang dinamika pembangunan Daerah;
- b. meningkatkan mobilitas orang dan/atau barang secara efektif, efisien, aman, selamat, dan berkelanjutan;
- c. mendukung kelancaran distribusi barang, perdagangan, dan kegiatan ekonomi Daerah;
- d. mendukung pengembangan wilayah dan keterpaduan dengan rencana tata ruang serta rencana pembangunan Daerah;

e. meningkatkan...

- e. meningkatkan keterpaduan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi dengan sistem transportasi wilayah dan nasional; dan
- f. memberikan kepastian arah kebijakan pengembangan transportasi lokal Daerah.

Bagian Ketiga Sasaran

Pasal 4

Sasaran Peraturan Daerah ini meliputi:

- a. terciptanya penyelenggaraan transportasi yang terpadu, tertib, aman, selamat, nyaman, terjangkau, rendah polusi, dan efisien;
- b. meningkatnya aksesibilitas Masyarakat terhadap pusat kegiatan, permukiman, kawasan pelayanan publik, dan simpul transportasi;
- c. terwujudnya keterpaduan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi lokal dengan jaringan transportasi wilayah dan nasional;
- d. meningkatnya kualitas pelayanan angkutan umum dan integrasi antarmoda secara bertahap;
- e. meningkatnya keselamatan transportasi dan perlindungan terhadap pengguna jalan yang rentan; dan
- f. tersedianya dasar pengendalian, evaluasi, dan pemutakhiran kebijakan transportasi lokal.

BAB III RUANG LINGKUP

Pasal 5

Ruang lingkup pengaturan Tatralok dalam Peraturan Daerah ini meliputi:

- a. Tatralok 2026-2046;
- b. arah pengembangan jaringan;
- c. penyelenggaraan Tatralok;
- d. pembinaan dan pengawasan;
- e. koordinasi dan kerja sama Tatralok;
- f. peran serta masyarakat;
- g. pendanaan.

BAB IV TATRALOK TAHUN 2026–2046

Pasal 6

- (1) Dengan Peraturan Daerah ini ditetapkan Tatralok Tahun 2026–2046.
- (2) Tatralok Tahun 2026–2046 sebagaimana dimaksud pada ayat (1), merupakan arah pengembangan jaringan transportasi di Daerah.
- (3) Penetapan Tatralok Tahun 2026–2046 sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB V ARAH PENGEMBANGAN JARINGAN

Bagian Kesatu Umum

Pasal 7

Ruang lingkup kebijakan Tatralok mencakup upaya, strategi, kebijakan, dan arah pengembangan sistem transportasi lokal sesuai kewenangan Daerah yang meliputi:

- a. jaringan prasarana Transportasi;
- b. jaringan pelayanan Transportasi;
- c. simpul transportasi dan integrasi antarmoda;
- d. Transportasi jalan;
- e. Transportasi Multimoda;
- f. Transportasi udara;
- g. Transportasi kereta api;
- h. angkutan orang dan angkutan barang;
- i. fasilitas pejalan kaki, pesepeda, dan pengguna rentan;
- j. perparkiran dan manajemen kebutuhan transportasi; dan
- k. keselamatan, lingkungan, teknologi, pembinaan, pengawasan, koordinasi, kerja sama, peran serta Masyarakat, dan pendanaan.

Pasal 8

- (1) Strategi, kebijakan, dan arah pengembangan Tatralok sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 dilakukan secara berkesinambungan, konsisten, dan terpadu, baik intramoda maupun antarmoda, sesuai dengan kebutuhan dan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.
- (2) Pengembangan Tatralok sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan secara terintegrasi dengan tata ruang, perekonomian, lingkungan hidup, dan pembangunan wilayah.

Pasal 9

- (1) Arah pengembangan jaringan Tatralok untuk jaringan prasarana dan jaringan pelayanan dilaksanakan dengan memperhatikan geografi, demografi, sumber daya, tata ruang, pola perjalanan, keselamatan, lingkungan, dan kebutuhan pembangunan Daerah.
- (2) Dasar pengembangan jaringan transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. mendukung perkembangan dan pengembangan wilayah;
 - b. mendukung pertumbuhan ekonomi dan distribusi barang;
 - c. mendukung keterhubungan pusat kegiatan, kawasan permukiman, kawasan pelayanan publik, dan kawasan strategis Daerah;
 - d. mendukung integrasi Daerah dengan sistem transportasi wilayah dan nasional;
 - e. meningkatkan efisiensi dan efektivitas jarak serta waktu pelayanan; dan
 - f. mendukung pembangunan transportasi yang berkeselamatan dan berkelanjutan.

- (3) Pokok pengembangan jaringan Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
- peningkatan pelayanan jaringan Transportasi sesuai karakteristik kawasan perkotaan, pusat kegiatan, dan kawasan permukiman;
 - sinkronisasi jaringan jalan kota dengan jaringan jalan nasional dan jaringan jalan provinsi sesuai kewenangan;
 - pengembangan jaringan jalan dan prasarana pendukung yang menunjang struktur ruang, keselamatan, dan integrasi pelayanan Transportasi;
 - peningkatan konektivitas angkutan umum, simpul Transportasi, dan fasilitas perpindahan moda;
 - pengembangan fasilitas pejalan kaki, pesepeda, pengguna rentan, serta akses menuju simpul Transportasi;
 - pengembangan prasarana dan pelayanan angkutan barang yang mendukung kegiatan ekonomi dan mengendalikan dampak lalu lintas perkotaan;
 - sinkronisasi akses lokal terhadap jaringan Transportasi darat, laut, udara, dan kereta api sesuai kewenangan; dan
 - peningkatan integrasi intramoda, antarmoda, dan multimoda di wilayah Daerah.
- (4) Arah pengembangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan secara bertahap dengan rincian sebagai berikut:
- Tahap I Tahun 2026-2031;
 - Tahap II Tahun 2032-2036;
 - Tahap III Tahun 2037-2041;
 - Tahap IV Tahun 2042-2046.
- (5) Evaluasi pelaksanaan tahapan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dilakukan paling sedikit 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun atau sewaktu-waktu apabila terdapat perubahan strategis dalam kebijakan, tata ruang, jaringan transportasi, atau kebutuhan pembangunan Daerah.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai pelaksanaan arah pengembangan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) diatur dengan Peraturan Wali Kota.

BAB VI PENYELENGGARAAN TATARAN TRANSPORTASI LOKAL

Pasal 10

- (1) Penyelenggaraan Tatralok dijabarkan dalam dokumen Tatralok Tahun 2026-2046.
- (2) Dokumen Tatralok sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dengan sistematika penulisan sebagai berikut:
- Bab I : Pendahuluan;
- Bab II : Kondisi saat ini dan masa mendatang;
- Bab III : Arah Pengembangan Jaringan Transportasi; dan
- Bab IV : Penutup;
- (3) Dokumen Tatralok sebagaimana dimaksud pada ayat (2), tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Daerah ini.

BAB VII PEMBINAAN DAN PENGAWASAN

Bagian Kesatu Umum

Pasal 11

- (1) Wali Kota berwenang melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap pelaksanaan Tatralok di Daerah.
- (2) Dalam pembinaan dan pengawasan pelaksanaan Tatralok di Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh Dinas melibatkan Perangkat Daerah terkait.
- (3) Dalam pembinaan dan pengawasan pelaksanaan Tatralok sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dengan melibatkan Perangkat Daerah yang menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang:
 - a. pekerjaan umum;
 - b. perencanaan pembangunan daerah;
 - c. perhubungan;
 - d. perumahan dan kawasan permukiman;
 - e. lingkungan hidup;
 - f. pemerintah kecamatan; dan
 - g. pemerintah kelurahan.

Bagian Kedua Pembinaan

Pasal 12

Pembinaan pelaksanaan Tatralok di Daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 sebagai berikut:

- a. penyusunan pedoman dan arahan teknis pelaksanaan Tatralok;
- b. koordinasi perencanaan, pembangunan, dan pelayanan Transportasi;
- c. penguatan kapasitas aparatur dan pemangku kepentingan;
- d. pengelolaan data dan informasi Transportasi;
- e. penelitian, pengkajian, dan pengembangan teknologi Transportasi; dan
- f. fasilitasi penyelesaian permasalahan pelaksanaan Tatralok.

Bagian Ketiga Pengawasan

Pasal 13

- (1) Pengawasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 dilakukan terhadap kesesuaian pelaksanaan program dan kegiatan Transportasi dengan Tatralok, Rencana Induk Transportasi, rencana tata ruang, dan rencana pembangunan Daerah.
- (2) Pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui pemantauan, evaluasi kinerja, dan pengendalian fungsi serta manfaat hasil pelaksanaan Tatralok.

Pasal 14...

Pasal 14

Ketentuan lebih lanjut mengenai pembinaan dan pengawasan pelaksanaan Tatralok sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 dan Pasal 13 diatur dengan Peraturan Wali Kota.

BAB VIII

KOORDINASI DAN KERJA SAMA TATRALOK

Bagian Kesatu Koordinasi

Pasal 15

- (1) Pemerintah Daerah melakukan koordinasi dalam pelaksanaan Tatralok dengan Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Daerah lain, dan pihak terkait sesuai kewenangan.
- (2) Koordinasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan untuk menjamin sinkronisasi Tatralok dengan sistem Transportasi wilayah dan nasional, rencana tata ruang, serta kebijakan pembangunan Daerah.

Bagian Kedua Kerja Sama

Pasal 16

- (1) Pemerintah Daerah dapat melakukan kerja sama dalam pelaksanaan Tatralok sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (2) Kerja sama sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan:
 - a. Pemerintah Pusat;
 - b. Pemerintah Provinsi;
 - c. Pemerintah daerah lain;
 - d. badan usaha milik negara;
 - e. badan usaha milik daerah;
 - f. swasta; dan
 - g. perorangan.
- (3) Tata cara kerja sama sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB IX

PARTISIPASI MASYARAKAT/BADAN

Pasal 17

- (1) Pemerintah Daerah mendorong dan memfasilitasi partisipasi Masyarakat/badan dalam penyelenggaraan pembangunan Daerah.
- (2) Partisipasi Masyarakat/badan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi tahapan perencanaan, penganggaran, pelaksanaan, pemantauan, dan evaluasi pembangunan Daerah.

(3) Partisipasi...

- (3) Partisipasi Masyarakat dan badan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan dalam bentuk:
 - a. konsultasi publik;
 - b. musyawarah;
 - c. kemitraan;
 - d. penyampaian aspirasi, saran, dan masukan;
 - e. pemberian informasi dan data;
 - f. pengawasan; dan/atau
 - g. bentuk keterlibatan lainnya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (4) Tata cara pelaksanaan partisipasi Masyarakat dan badan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB X PERAN SERTA MASYARAKAT

Pasal 18

- (1) Masyarakat dapat berpartisipasi dalam penyelenggaraan Tatralok di Daerah.
- (2) Peran serta Masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. memberikan masukan kepada Pemerintah Daerah dalam penyempurnaan peraturan perundang-undangan, pedoman, dan standar teknis di bidang Transportasi;
 - b. memantau pelaksanaan standar pelayanan minimal sarana Transportasi yang dilakukan oleh operator angkutan;
 - c. melaporkan penyelenggaraan angkutan yang tidak memiliki perizinan berusaha dan/atau melakukan penyimpangan perizinan berusaha kepada instansi pemberi izin dan/atau instansi yang diberi wewenang peraturan perundang-undangan untuk menegakkan ketentuan perizinan berusaha di bidang angkutan;
 - d. memberikan masukan kepada Pemerintah Daerah dalam perbaikan pelayanan Transportasi; dan/atau
 - e. memelihara sarana dan prasarana Transportasi dan ikut menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran Transportasi.
- (3) Laporan penyimpangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c disampaikan secara lisan atau tertulis disertai bukti penyimpangan berupa foto dan/atau dokumen.

BAB XI PENDANAAN

Pasal 19

Pendanaan penyelenggaraan Tatralok di Daerah dibebankan pada anggaran pendapatan dan belanja Daerah serta sumber lain yang sah dan tidak mengikat sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan dengan mempertimbangkan kemampuan kapasitas fiskal Daerah.

BAB XII
KETENTUAN LAIN-LAIN

Pasal 20

Tatralok Tahun 2026-2046 dapat disesuaikan dalam hal rencana tata ruang wilayah, rencana pembangunan jangka panjang daerah, dan/atau rencana pembangunan jangka menengah yang menjadi pedoman penyusunan Tatralok mengalami perubahan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB XIII
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 21

Peraturan Wali Kota sebagai peraturan pelaksanaan dari Peraturan Daerah ini harus ditetapkan paling lama 1 (satu) tahun terhitung sejak Peraturan Daerah ini diundangkan.

Pasal 22

Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.
Agar setiap orang dapat mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Daerah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Daerah Kota Banjarbaru.

Ditetapkan di Banjarbaru
pada tanggal 24 September 2026

WALI KOTA BANJARBARU,

ttd

ERNA LISA HALABY

Diundangkan di Banjarbaru
pada tanggal 24 September 2026

SEKRETARIS DAERAH KOTA BANJARBARU,

ttd

SIRAJONI

LEMBARAN DAERAH KOTA BANJARBARU TAHUN 2026 NOMOR 4

PENJELASAN
ATAS PERATURAN DAERAH KOTA BANJARBARU
NOMOR 4 TAHUN 2026

TENTANG

TATARAN TRANSPORTASI LOKAL TAHUN 2026-2046

I. UMUM

Transportasi mempunyai peranan yang strategis dalam mendukung mobilitas masyarakat, kegiatan perekonomian, pelayanan publik, serta keterhubungan antarwilayah. Penyelenggaraan transportasi yang aman, selamat, tertib, lancar, terjangkau, efektif, efisien, dan berkelanjutan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari upaya meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan mendukung pembangunan Daerah.

Kota Banjarbaru sebagai pusat pemerintahan Provinsi Kalimantan Selatan serta sebagai bagian dari kawasan perkotaan yang terus berkembang menghadapi dinamika pertumbuhan penduduk, perkembangan pusat kegiatan, peningkatan mobilitas masyarakat, perubahan pola perjalanan, serta perkembangan kawasan permukiman, perdagangan, jasa, pendidikan, dan kegiatan lainnya. Kondisi tersebut memerlukan penyelenggaraan transportasi yang mampu mengantisipasi kebutuhan pergerakan orang dan barang serta menjamin keterhubungan antara pusat kegiatan, kawasan permukiman, dan wilayah sekitarnya.

Perkembangan wilayah dan kebutuhan mobilitas masyarakat tersebut perlu didukung oleh sistem transportasi yang terencana, terpadu, efektif, efisien, dan berkelanjutan dengan memperhatikan keterkaitan antara tata ruang, jaringan prasarana transportasi, jaringan pelayanan transportasi, serta kebutuhan pergerakan orang dan barang. Penyelenggaraan transportasi juga perlu memperhatikan aspek keselamatan, keamanan, keterjangkauan, kemudahan akses, perlindungan lingkungan hidup, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, serta peningkatan kualitas pelayanan kepada masyarakat.

Dalam rangka mewujudkan penyelenggaraan transportasi yang terarah dan terpadu, diperlukan perencanaan transportasi yang menjadi pedoman dalam pengembangan dan penyelenggaraan sistem transportasi di Daerah. Tataran Transportasi Lokal Kota Banjarbaru disusun dengan mengacu pada Peraturan Menteri Nomor 49 Tahun 2025 tentang Sistem Transportasi Nasional (Sistranas), yang menekankan pentingnya sistem transportasi terintegrasi pada tingkat nasional, wilayah, dan lokal untuk meningkatkan konektivitas dan efisiensi. Sistem tersebut diarahkan untuk mewujudkan keterpaduan penyelenggaraan transportasi baik intra maupun antarmoda serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya.

Tataran Transportasi Lokal Kota Banjarbaru Tahun 2026–2046 disusun untuk memberikan arah dan kerangka pembangunan serta penyelenggaraan transportasi dalam jangka waktu 20 (dua puluh) tahun. Penyusunannya memperhatikan kondisi dan karakteristik wilayah, perkembangan sosial dan ekonomi masyarakat, kebutuhan pergerakan orang dan barang, kebijakan penataan ruang, perkembangan kawasan perkotaan, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, kondisi lingkungan hidup, serta arah pembangunan Daerah.

Tataran Transportasi Lokal Kota Banjarbaru Tahun 2026–2046 menjadi pedoman bagi Pemerintah Daerah dan pemangku kepentingan dalam perencanaan, pembangunan, pengembangan, penyelenggaraan, dan pengendalian transportasi di Daerah. Pelaksanaannya dilakukan secara bertahap sesuai dengan prioritas pembangunan, kemampuan pendanaan, perkembangan kebutuhan transportasi, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, serta ketentuan peraturan perundang-undangan.

Dalam penyusunannya, Tataran Transportasi Lokal Kota Banjarbaru Tahun 2026–2046 memperhatikan asas kemanfaatan, keselamatan, keamanan, keadilan, keterpaduan, keberlanjutan, keterjangkauan, keterbukaan, kemitraan, dan ketaatan hukum. Penerapan asas tersebut diarahkan untuk mendukung terwujudnya sistem transportasi yang mampu memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat, mendukung kegiatan perekonomian, meningkatkan kualitas pelayanan publik, memperluas akses dan keterhubungan antarwilayah, serta mendukung pembangunan Daerah secara terpadu dan berkelanjutan.

II. PASAL DEMI PASAL

Pasal 1

Cukup Jelas.

Pasal 2

Huruf a

Yang dimaksud dengan sistem transportasi berkelanjutan dan ramah lingkungan “sistem transportasi berkelanjutan dan ramah lingkungan” adalah sistem transportasi yang diselenggarakan dengan mempertimbangkan keseimbangan antara kebutuhan mobilitas masyarakat, pertumbuhan ekonomi, keselamatan dan keamanan, keterjangkauan, serta kelestarian lingkungan hidup, dengan mengurangi dampak negatif transportasi terhadap lingkungan, termasuk emisi gas rumah kaca, pencemaran udara, kebisingan, dan penggunaan energi serta sumber daya secara tidak efisien.

Huruf b

Cukup Jelas.

Huruf c

Cukup Jelas.

Pasal 3

Cukup Jelas.

Pasal 4

Cukup Jelas.

Pasal 5

Cukup Jelas.

Pasal 6

Cukup Jelas.

Pasal 7

Cukup Jelas.

Pasal 8
Cukup Jelas.

Pasal 9
Cukup Jelas.

Pasal 10
Cukup Jelas.

Pasal 11
Cukup Jelas.

Pasal 12
Cukup Jelas.

Pasal 13
Cukup Jelas.

Pasal 14
Cukup Jelas.

Pasal 15
Cukup Jelas.

Pasal 16
Cukup Jelas.

Pasal 17
Cukup Jelas.

Pasal 18
Cukup Jelas.

Pasal 19
Cukup Jelas.

Pasal 20
Cukup Jelas.

Pasal 21
Cukup Jelas.

Pasal 22
Cukup Jelas.

LAMPIRAN
PERATURAN DAERAH KOTA BANJARBARU
NOMOR 4 TAHUN 2026
TENTANG
TATARAN TRANSPORTASI LOKAL TAHUN 2026-
2046

BAB I

PENDAHULUAN

- 1.1 LATAR BELAKANG**
- 1.2 TUJUAN**
- 1.3 PENGERTIAN**
- 1.4 SISTEMATIKA**

BAB II

KONDISI SAAT INI DAN MASA MENDATANG

- 2.1 TRANSPORTASI SAAT INI**
 - 2.1.1 TRANSPORTASI JALAN**
 - 2.1.2 TRANSPORTASI UDARA**
 - 2.1.3 BANGKITAN DAN POLA PERJALANAN**
- 2.2 TRANSPORTASI MASA MENDATANG**
 - 2.2.1 PROYEKSI PENDUDUK**
 - 2.2.2 ARAHAN TATA RUANG**
 - 2.2.3 PROYEKSI EKONOMI DAN PERMINTAAN TRANSPORTASI**
 - 2.2.4 STRATEGI TATRALOK 2026-2046**

BAB III

ARAH PENGEMBANGAN JARINGAN TRANSPORTASI

- 3.1. POLA PIKIR, KONTEKS DAN PENDEKATAN PENGEMBANGAN JARINGAN**
 - 3.1.1 POLA PIKIR PENGEMBANGAN TRANSPORTASI**
 - 3.1.2 KONTEKS PENYUSUNAN TATARAN TRANSPORTASI KOTA BANJARBARU**
 - 3.1.3 PENDEKATAN PERENCANAAN TRANSPORTASI DALAM KERANGKA PENGEMBANGAN WILAYAH**
 - 3.1.4 PENDEKATAN MOBILITAS KOTA**
- 3.2. VISI, MISI, KEBIJAKAN, STRATEGI DAN SKENARIO PENGEMBANGAN**
 - 3.2.1 VISI DAN MISI PENGEMBANGAN TRANSPORTASI**
 - 3.2.2 VISI DAN MISI PEMBANGUNAN KOTA BANJARBARU**
 - 3.2.3 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI PENGEMBANGAN TRANSPORTASI DAN PENATAAN RUANG KOTA BANJARBARU**
 - 3.2.4 SKENARIO PENGEMBANGAN TRANSPORTASI**

- 3.3. ARAHAN PENGEMBANGAN JARINGAN TRANSPORTASI**
 - 3.3.1 ARAHAN PENGEMBANGAN JARINGAN JALAN**
 - 3.3.2 ARAHAN PENGEMBANGAN MANAJEMEN DAN REKAYASA LALU LINTAS**
 - 3.3.3 ARAHAN PENGEMBANGAN ANGKUTAN JALAN**
 - 3.3.4 ARAHAN PENGEMBANGAN FASILITAS KENDARAAN TIDAK BERMOTOR DAN PEJALAN KAKI**
 - 3.3.5 ARAHAN PENGEMBANGAN PERPARKIRAN**
 - 3.3.6 ARAHAN PENGEMBANGAN JARINGAN KERETA API**
 - 3.3.7 ARAHAN PENGEMBANGAN ANGKUTAN BARANG**
 - 3.3.8 ARAHAN PENGEMBANGAN ANGKUTAN UDARA**
 - 3.3.9 ARAHAN PENGEMBANGAN INTEGRASI ANTAR MODA**
 - 3.3.10 ARAHAN PENGEMBANGAN KAWAN BERORIENTASI TRANSIT (TOD)**

BAB IV PENUTUP

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kota Banjarbaru merupakan ibu kota Provinsi Kalimantan Selatan yang memiliki peran strategis sebagai pusat pemerintahan, ekonomi, dan pelayanan wilayah. Posisi geografisnya yang berada dalam kawasan metropolitan Banjarbakula menjadikan Banjarbaru sebagai simpul penting pergerakan manusia, barang, dan jasa yang menghubungkan berbagai wilayah di Kalimantan Selatan.

Pertumbuhan penduduk, perkembangan kawasan permukiman, pusat pemerintahan, pendidikan, perdagangan, serta fasilitas publik lainnya telah meningkatkan kebutuhan mobilitas masyarakat. Kondisi tersebut menuntut tersedianya sistem transportasi yang terencana, terintegrasi, dan mampu mendukung aktivitas perkotaan secara efektif. Namun demikian, Banjarbaru masih menghadapi berbagai tantangan transportasi, antara lain meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi, keterbatasan layanan angkutan umum yang terintegrasi, serta kebutuhan peningkatan infrastruktur transportasi di beberapa kawasan.

Keberadaan Bandara Internasional Syamsudin Noor sebagai gerbang utama transportasi udara Kalimantan Selatan memberikan peluang besar bagi pengembangan konektivitas regional. Oleh karena itu, integrasi sistem transportasi lokal dengan jaringan transportasi regional menjadi faktor penting dalam mendukung pertumbuhan wilayah, meningkatkan aksesibilitas, serta memperkuat daya saing kota.

Sebagai kota yang terus berkembang, Banjarbaru memerlukan tatanan transportasi yang mampu mengakomodasi kebutuhan saat ini dan perkembangan masa depan melalui pengembangan jaringan jalan, peningkatan pelayanan transportasi umum, penyediaan fasilitas pendukung transportasi, serta penerapan sistem transportasi yang berkelanjutan dan ramah lingkungan. Upaya tersebut diharapkan dapat meningkatkan kualitas hidup masyarakat, mendukung pertumbuhan ekonomi, dan mewujudkan pembangunan kota yang berkelanjutan.

1.2. Tujuan

Maksud kegiatan ini adalah untuk menyusun dokumen perencanaan di bidang transportasi yang komprehensif agar pengembangan sistem transportasi di Kota Banjarbaru dapat efisien, efektif dan berkelanjutan (sustainable) serta sesuai dengan kultur masyarakat yang pada akhirnya dapat meningkatkan kualitas kehidupan dan menjawab tantangan masa depan, guna mendukung tercapainya pembangunan Kota Banjarbaru.

Tujuan yang ingin dicapai adalah:

- a. Memberikan pedoman dan arahan dalam pelaksanaan pembangunan dan pengembangan seluruh moda yang terintegrasi;
- b. Menyusun rencana jaringan prasarana, sistem pelayanan alternatif mekanisme pengaturan sesuai potensi wilayah;
- c. Menyusun program pengembangan sistem transportasi dalam jangka pendek, menengah dan panjang.

1.3. Pengertian

1. **Jaringan lalu lintas dan angkutan jalan adalah** serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.
2. **Simpul adalah** tempat yang diperuntukkan bagi pergantian antarmoda dan intermoda yang berupa terminal, stasiun kereta api, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau dan/atau bandar udara.
3. **Prasarana lalu lintas dan angkutan jalan** adalah ruang lalu lintas, terminal, dan perlengkapan jalan yang meliputi marka, rambu, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengaman pengguna jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan serta fasilitas pendukung.
4. **Transportasi antarmoda** adalah transportasi penumpang dan atau barang yang menggunakan lebih dari satu moda transportasi dalam satu perjalanan yang berkesinambungan.
5. **Transportasi multimoda** adalah transportasi barang dengan menggunakan paling sedikit 2 (dua) moda transportasi yang berbeda, atas dasar satu kontrak yang menggunakan Dokumen Transportasi Multimoda dari suatu tempat barang diterima oleh operator transportasi multimoda ke suatu tempat yang ditentukan untuk penerimaan barang tersebut.
6. **Transportasi jalan** yang dimaksudkan dalam dokumen ini adalah lalu lintas angkutan jalan dan jaringan jalan.
7. **Transportasi kereta api** yang dimaksudkan dalam dokumen ini adalah perkeretaapian.
8. **Transportasi udara** yang dimaksudkan dalam dokumen ini adalah penerbangan.
9. **Prasarana perkeretaapian** adalah jalur kereta api, stasiun kereta api dan fasilitas operasi kereta api agar kereta api dapat dioperasikan.
10. **Jalur kereta api** adalah jalur yang terdiri atas rangkaian petak jalan rel yang meliputi ruang manfaat jalur kereta api, ruang milik jalur kereta api dan ruang pengawasan jalur kereta api, termasuk bagian atas dan bawahnya yang diperuntukkan bagi lalu lintas kereta api.
11. **Jaringan jalur kereta api** adalah seluruh jalur kereta api yang terkait satu dengan yang lain yang menghubungkan berbagai tempat sehingga merupakan satu sistem.
12. **Trayek** adalah rute atau lintasan pelayanan angkutan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya.
13. **Penerbangan** adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.
14. **Kebandarudaraan** adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan bandar udara dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo dan/atau pos, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dan daerah.

- 15. Bandar Udara** adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas- batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.
- 16. Wilayah** adalah ruang yang merupakan kesatuan geografis beserta segenap unsur terkait yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek administratif dan/atau aspek fungsional.
- 17. Wilayah nasional** adalah seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang meliputi ruang darat, ruang laut, dan ruang udara, termasuk ruang di dalam bumi berdasarkan peraturan perundang-undangan.
- 18. Pusat Kegiatan Nasional (PKN)** adalah kawasan perkotaan yang memenuhi salah satu atau semua kriteria sebagai berikut:
- berfungsi atau berpotensi sebagai simpul utama kegiatan ekspor-impor atau pintu gerbang menuju kawasan internasional;
 - berfungsi atau berpotensi sebagai pusat kegiatan industri dan jasa skala nasional atau yang melayani beberapa provinsi;
 - berfungsi atau berpotensi sebagai simpul utama transportasi skala nasional atau melayani beberapa provinsi.
- 19. Pusat Kegiatan Wilayah (PKW)** adalah kawasan perkotaan yang memenuhi salah satu atau semua kriteria sebagai berikut:
- berfungsi atau berpotensi sebagai pusat kegiatan industri dan jasa-jasa yang melayani beberapa kabupaten;
 - berpotensi atau berfungsi sebagai simpul transportasi yang melayani beberapa kabupaten;
 - berpotensi atau berfungsi sebagai simpul kedua kegiatan ekspor-impor mendukung PKN.

1.4. Sistematika

Dokumen Tatralok ini terdiri dari Pendahuluan, pendekatan tataran transportasi, visi, misi, kebijakan dan strategi serta program pengembangan transportasi wilayah yang selanjutnya dijadikan sebagai dasar dalam penyusunan program pengembangan transportasi wilayah meliputi program optimalisasi dan pembangunan, sebagai berikut:

Bab I. Pendahuluan.

Bab II. Kondisi Saat Ini dan Masa Mendatang.

Bab III. Arahan Pengembangan Jaringan Transportasi.

Bab IV. Penutup

BAB II

KONDISI SAAT INI DAN MASA MENDATANG

Kota Banjarbaru ditetapkan sebagai ibu kota Provinsi Kalimantan Selatan sejak tahun 2022. Wilayahnya relatif datar dengan ketinggian 7–25 mdpl dan kelerengan di bawah 2 persen pada sekitar 88 persen wilayah, kondisi yang mendukung perencanaan jaringan transportasi yang efisien. Secara hidrologis, kota ini ditopang dua DAS utama: DAS Barito/Riam Kanan dan DAS Taboneo, yang berfungsi sebagai sumber air, perikanan, dan pariwisata, meski sebagian kawasan telah mengalami degradasi lahan.

Iklim tropis dengan curah hujan fluktuatif menuntut infrastruktur drainase adaptif, terutama di Kecamatan Landasan Ulin, Cempaka, Liang Anggang dan Banjarbaru Selatan yang rentan banjir. Jumlah penduduk mencapai 272.763 jiwa (2023) dengan pertumbuhan tertinggi di Kecamatan Liang Anggang (4,79%) dan kepadatan tertinggi di Banjarbaru Selatan (3.211 jiwa/km²). PDRB tahun 2024 mencapai Rp14,5 triliun dengan pertumbuhan ekonomi 6,71%, ditopang sektor transportasi dan perdagangan (29,72%), konstruksi (13,36%), serta perdagangan besar dan eceran (10,77%).

2.1. Transportasi Saat Ini

Sistem transportasi Kota Banjarbaru bertumpu pada moda jalan dan udara. Pergerakan internal diarahkan menuju pusat kegiatan ekonomi, pemerintahan, dan pendidikan, sementara pergerakan komuter terjadi akibat aglomerasi wilayah Banjarbakula. Fungsi Banjarbaru sebagai ibu kota provinsi sekaligus simpul antarprovinsi membuat pergerakan regional semakin intensif, didukung Bandara Internasional Syamsudin Noor.

2.1.1. Transportasi Jalan

Jaringan jalan terdiri atas sistem primer (arteri dan kolektor) serta sistem sekunder (lokal dan lingkungan). Total panjang jalan pada tahun 2025 tercatat 555,277 km, dengan 93 persen berupa aspal. Namun kondisi fisiknya masih memprihatinkan:

- 41% dalam kondisi baik
- 42% rusak sedang
- 18% rusak berat

Ruas arteri primer merupakan bagian dari Jalan Lintas Kalimantan Poros Selatan (Kepmen PUPR No. 367/KPTS/M/2023), meliputi Jl. S. Parman, Jl. H. Hasan Basri, Jl. A. Yani, Jl. Antasari, dan beberapa ruas lain. Ruas kolektor primer mencakup koridor Liang Anggang–Trisakti (17,25 km), Jl. Veteran (4,72 km), Jl. Sutoyo (3,79 km), serta ruas-ruas pendukung lainnya.

Table 1 Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan Jalan Dirinci Setiap Kecamatan (km) di Kota Banjarbaru Tahun 2024

Kecamatan	Aspal	Beton	Kerikil	Tanah	Tdk Dirinci	Jumlah
Landasan Ulin	142,561	0,098	8,464	9,677	-	160,800
Liang Anggang	72,616	-	7,341	1,598	-	81,555
Cempaka	108,76	0,09	12,54	5,81	-	127,20
Banjarbaru Utara	103,563	-	0,758	3,521	-	107,842
Banjarbaru Selatan	74,748	-	2,776	0,356	-	77,880
Kota Banjarbaru	502,248	0,188	31,879	20,962	-	555,277

Sumber : Kota Banjarbaru dalam Angka, 2024

Analisis kapasitas menunjukkan ruas Jalan Ahmad Yani dan Jalan Gubernur Soebarjo telah mencapai rasio V/C mendekati atau melampaui ambang batas dengan tingkat pelayanan (LoS) kategori D–E (lalu lintas padat hingga hampir jenuh). Manajemen lalu lintas dilakukan melalui ATCS di simpang strategis, meski sebagian perangkat belum berfungsi optimal. Tiga periode puncak harian (pagi, siang, sore) secara konsisten membebani kapasitas, terutama pada koridor perdagangan dan akses pelabuhan.

2.1.2. Transportasi Udara

Bandara Internasional Syamsudin Noor (IATA: BDJ / ICAO: WAOO) terletak 10 km arah barat daya Banjarbaru, pada koordinat 03°26'23" LS – 114°45'10" BT, elevasi 66 feet (20 m) dpl. Bandara ini melayani penerbangan nasional dan internasional (haji), dengan rute ke Jakarta, Surabaya, Semarang, Balikpapan, Bali, Yogyakarta, Makassar, serta kota-kota pedalaman Kalimantan melalui maskapai Garuda Indonesia, Citilink, Lion Air, Wings Air, Air Asia, Pelita Air, Super Air Jet, dan Susi Air.

Table 2 Data tiga tahun terakhir menunjukkan tren peningkatan konsisten:

Indikator	2021	2022	2023	2021	2022	2023
← Datang →			← Berangkat →			
Penerbangan (flt/thn)	7.870	10.285	11.951	7.893	10.323	11.952
Penumpang (org/thn)	669.037	1.185.506	1.426.460	615.786	1.147.282	1.372.939
Kargo Bongkar/Muat (ton)	4.574	4.887	5.098	22.327	21.465	21.168

Sumber: Diolah dari data Bandara Syamsudin Noor

2.1.3. Bangkitan dan Pola Perjalanan

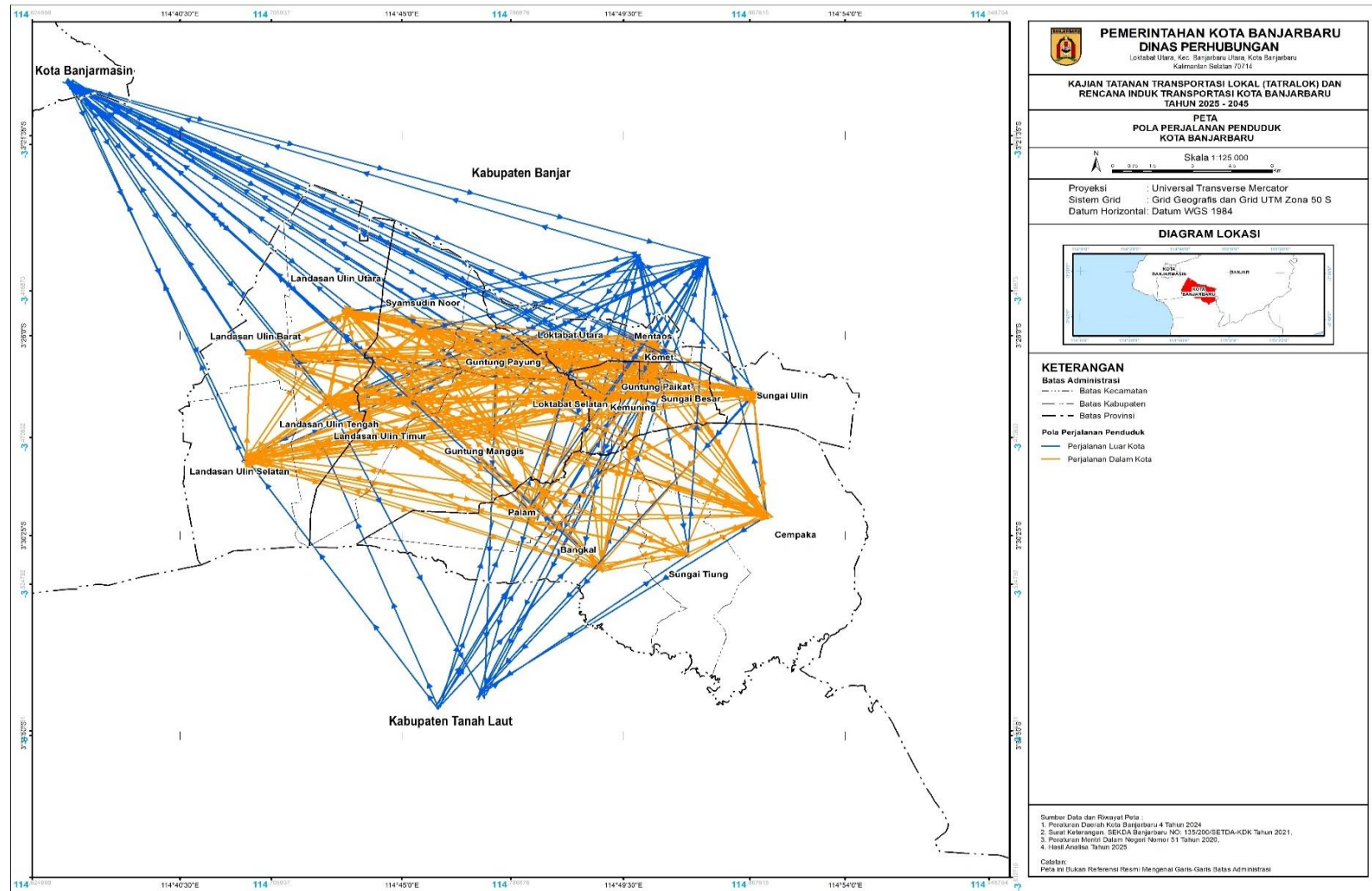
Analisis bangkitan perjalanan menggunakan model regresi linier berganda berbasis zona kelurahan (20 zona internal + 6 zona eksternal),

dengan variabel jumlah penduduk, kepemilikan kendaraan, dan pendapatan rumah tangga. Proyeksi tahun 2025 menghasilkan estimasi bangkitan perjalanan orang sebesar 350.000 orang per hari.

Pola perjalanan menunjukkan konsentrasi arus menuju pusat kegiatan utama:

- Pusat pemerintahan (kawasan perkantoran provinsi dan kota)
- Pusat perdagangan (koridor Jl. Ahmad Yani dan sekitarnya)
- Pusat pendidikan (Universitas Lambung Mangkurat dan sekitarnya)
- Kawasan Bandara Syamsudin Noor sebagai generator perjalanan

regional



Gambar 1 Peta Pola Perjalanan Penduduk Kota Banjarbaru Tahun 2025

Berdasarkan hasil pemodelan matriks asal-tujuan tahun 2025 dengan akumulasi 350.659 perjalanan/hari, Sungai Ulin mencatatkan diri sebagai kontributor bangkitan internal terbesar di Kota Banjarbaru yaitu sebesar 59.478 perjalanan/hari, yang didorong oleh tingginya kepadatan permukiman di sisi timur kota. Sementara itu, arus masuk dari koridor Eksternal Tanah Laut menjadi penyumbang bangkitan luar kawasan terbesar mencapai 44.256 perjalanan/hari, mencerminkan tingginya intensitas pergerakan komuter regional. Pusat-pusat bangkitan internal berikutnya didominasi oleh kawasan strategis Syamsudin Noor sebanyak 31.383 perjalanan/hari sebagai dampak aktivitas koridor penerbangan/bandara, Landasan Ulin Timur sebesar 29.504 perjalanan/hari, serta kawasan pusat permukiman perkotaan Loktabat Utara sebesar 24.359 perjalanan/hari.

Pada sisi tarikan perjalanan, pergerakan keluar menuju Koridor Eksternal Tanah Laut menyerap arus paling dominan mencapai 59.484 perjalanan/hari, yang menegaskan fungsi Banjarbaru sebagai perlintasan utama (*transiting hub*) angkutan barang, logistik, dan pekerja antar-wilayah. Untuk simpul tarikan internal, kawasan Guntung Payung menjadi pusat bangkitan/tarikan kegiatan utama sebesar 26.744 perjalanan/hari, disusul Sungai Ulin sebanyak 20.179 perjalanan/hari, Sungai Tiung sebesar 19.766 perjalanan/hari sebagai dampaknya fungsi lintasan selatan dan kegiatan material galian, serta Landasan Ulin Timur sebesar 18.214 perjalanan/hari sebagai pusat pertumbuhan ekonomi dan jasa di sisi barat kota.

2.2. Transportasi Masa Mendatang

Kota Banjarbaru diproyeksikan mengalami transformasi signifikan dalam kurun 2026–2046, beralih dari kota transit menjadi kota tujuan. Tekanan ganda dari pertumbuhan penduduk yang pesat dan peningkatan mobilitas regional menuntut strategi perencanaan transportasi yang komprehensif.

2.2.1. Proyeksi Penduduk

Model eksponensial memproyeksikan pertumbuhan penduduk yang terus meningkat dengan konsentrasi di kawasan Syamsudin Noor dan Landasan Ulin Utara. Karakteristik multi-etnis (Banjar, Jawa, Bugis, Makassar) turut mempengaruhi pola mobilitas dan kebutuhan layanan transportasi.

No	Strategi	Uraian
1	Peningkatan Kinerja dan Kapasitas Fisik Jalan	Pelebaran dan perbaikan ruas kritis, terutama koridor Jl. Ahmad Yani dan Jl. Gubernur Soebarjo yang telah mencapai LoS D–E
2	Manajemen Lalu Lintas	Optimalisasi ATCS, pengaturan operasional kendaraan berat, dan pembatasan jam operasional logistik pada ruas utama
3	Transportasi Publik	Pengembangan BRT Banjarbakula dan angkutan umum yang efisien untuk mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi
4	Integrasi Moda	Keterpaduan transportasi darat dan udara guna mendukung fungsi pusat pemerintahan dan distribusi regional

Table 3 Strategi Proyeksi Penduduk

2.2.2. Arahan Tata Ruang

Mengacu pada RTRWN, RTRW Provinsi Kalimantan Selatan, dan RTRW Banjarbakula, struktur ruang kota diarahkan pada:

- Penguatan pusat pelayanan kota di kawasan perkantoran pemerintah dan Universitas Lambung Mangkurat
- Sub-pusat pelayanan di Banjarbaru Utara, Banjarbaru Selatan, Landasan Ulin, Liang Anggang, dan Cempaka
- Pengembangan jaringan jalan lingkar, BRT Banjarbakula, dan terminal angkutan umum
- Penguatan Bandara Syamsudin Noor sebagai simpul udara internasional

2.2.3. Proyeksi Ekonomi dan Permintaan Transportasi

Banjarbaru diproyeksikan mempertahankan pertumbuhan ekonomi positif, dengan sektor unggulan transportasi dan pergudangan, konstruksi, serta perdagangan. Pengembangan ekonomi kreatif (kuliner, fashion, kerajinan) dan pemberdayaan UMKM melalui creative hub akan turut mendorong bangkitan perjalanan baru.

Analisis matriks asal-tujuan menunjukkan peningkatan permintaan perjalanan menuju pusat pemerintahan, perdagangan, dan pendidikan, dengan karakteristik yang dipengaruhi faktor sosial-ekonomi penduduk.

2.2.4. Strategi Tatralok 2026–2046

Berdasarkan analisis kondisi saat ini dan proyeksi masa depan, empat strategi utama diarahkan dalam perencanaan Tatralok:

Table 4 Proyeksi Perkembangan Penduduk Tahun 2045

Nomor	Kecamatan	Kelurahan	Proyeksi Jumlah Penduduk (Jiwa)		
			2025	2045	
				Luas Rencana Kawasan Perumahan (Ha)	Proyeksi Jumlah Penduduk (Jiwa)
1	Landasan Ulin	Landasan Ulin Timur	19,422	2,112	53,831
2		Guntung Payung	8,793	669	17,054
3		Syamsudin Noor	37,424	1,047	26,693
4		Guntung Manggis	19,339	4,011	102,239
5	Liang Anggang	Landasan Ulin Tengah	9,904	1,833	46,722
6		Landasan Ulin Utara	27,168	1,061	27,042
7		Landasan Ulin Barat	7,533	516	13,159
8		Landasan Ulin Selatan	7,265	1,500	38,225
9	Cempaka	Palam	6,243	1,475	37,601
10		Bangkal	5,352	616	15,705
11		Sungai Tiung	9,659	825	21,033
12		Cempaka	18,069	1,441	36,743
13	Banjarbaru Utara	Loktabat Utara	26,455	655	16,685
14		Mentaos	10,631	137	3,498
15		Komet	3,509	86	2,187
16		Sungai Ulin	18,959	1,103	28,125
17	Banjarbaru Selatan	Loktabat Selatan	10,432	418	10,667
18		Kemuning	10,778	591	15,075
19		Guntung Paikat	9,256	438	11,175
20		Sungai Besar	19,357	822	20,943
	TOTAL		285,546	21,357	544,402

BAB III

ARAH PENGEMBANGAN JARINGAN TRANSPORTASI

3.1. Pola Pikir, Konteks dan Pendekatan Pengembangan Jaringan Transportasi

Perencanaan transportasi Kota Banjarbaru dibangun di atas tiga prinsip utama: bersifat integratif, partisipatif, dan berorientasi keberlanjutan. Transportasi dipandang bukan sekadar sarana memindahkan orang dan barang, melainkan sebagai instrumen peningkatan kualitas hidup warga kota yang mencakup aspek tata guna lahan, aksesibilitas, mobilitas, ekonomi, sosial, dan lingkungan. Dalam konteks Otonomi Daerah (UU No. 9 Tahun 2015), perencanaan transportasi bergeser dari pendekatan top-down menjadi bottom-up, di mana daerah memiliki kewenangan menyusun Tatralok (Tataran Transportasi Lokal) sebagai bagian dari hierarki Tatanas–Tatrawil–Tatralok. Sistem Transportasi Makro yang mencakup sistem kegiatan, sistem jaringan, sistem pergerakan, dan sistem kelembagaan menjadi kerangka analisis utama.

3.1.1. Pola Pikir Pengembangan Transportasi

Pengembangan transportasi Kota Banjarbaru dalam konteks kewilayahan kabupaten/kota di Indonesia harus dibangun dalam konteks yang luas, yang melibatkan serangkaian pertimbangan teknis dari sisi besaran perencanaan dan pertimbangan konseptual sesuai dengan perangkat kebijakan yang ada. Disamping itu, karena transportasi merupakan prasarana dasar (*basic infrastructure*) bagi kegiatan sosial-ekonomi masyarakat, maka dalam perencanaannya tidak dapat dilepaskan dengan pola kegiatan masyarakat yang akan dilayaninya.

Kemultian penyelenggaraan sistem transportasi, tidak hanya terkait dengan sistem multi-moda yang menyatukan berbagai moda transportasi, tetapi dalam perencanaannya juga harus mencerminkan keputusan yang dapat diterima semua pihak yang memiliki cara pandang yang berbeda. Dengan mempertimbangkan variabel dampak dan manfaat yang beragam (*multi-dimensional*), dan melibatkan sejumlah pihak/insitusi yang mencerminkan aspek multi-sektoral.

Sejalan dengan konsep Otonomi Daerah sebagai amanat dalam Undang-undang (UU) No. 9 Tahun 2015 tentang Pemerintahan Daerah yang menekankan asas desentralisasi dalam pelaksanaan otonomi daerah, maka konsep Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS) mengalami perubahan mendasar dalam proses pembentukannya yang tidak lagi bersifat top-down dengan Pemerintah Pusat sebagai aktor utamanya tetapi dengan pendekatan bottom-up lebih mencerminkan adanya demokratisasi dalam proses pengambilan kebijakan dan desentralisasi wewenang pemerintahan, termasuk pendanaannya.

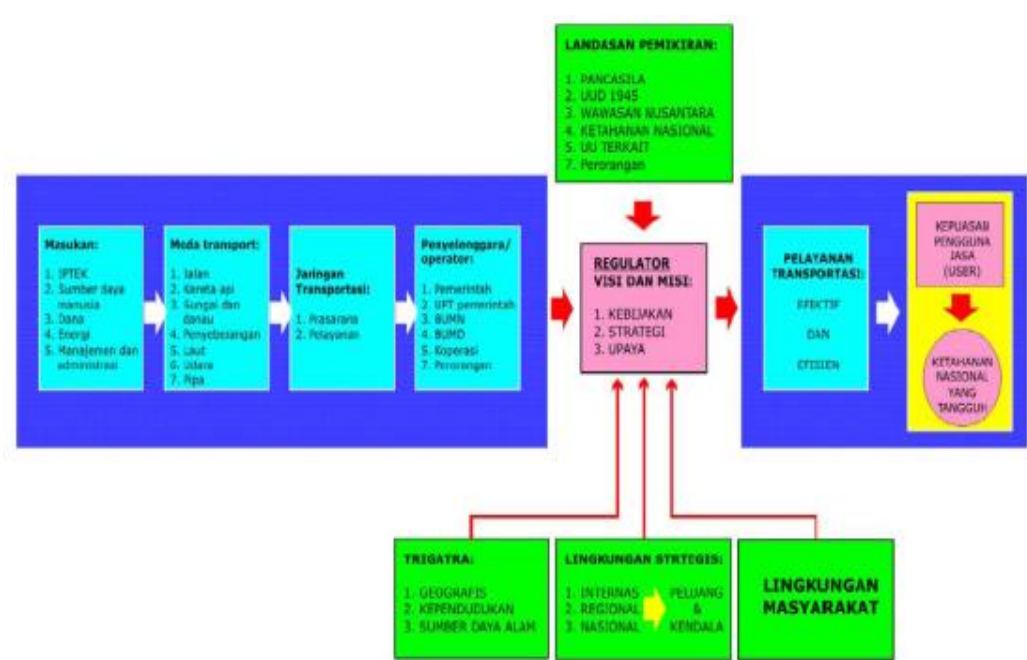
Dengan demikian dalam mewujudkan sistem transportasi yang handal dan tanggap terhadap berbagai tantangan, peluang dan kendala di masa depan dalam bentuk perubahan lingkungan yang dinamis, globalisasi ekonomi, perubahan perilaku permintaan jasa transportasi, perkembangan ilmu

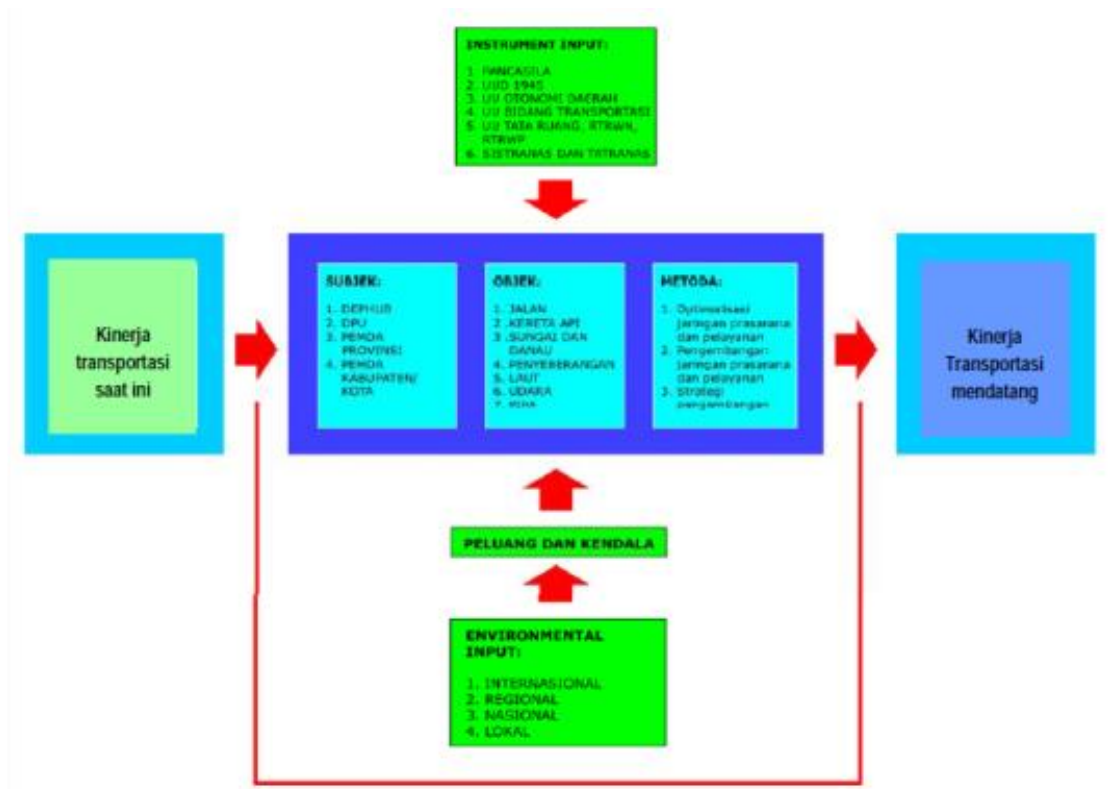
pengetahuan dan teknologi juga kepedulian pada kelestarian lingkungan hidup serta adanya keterbatasan sumber daya. Untuk itu sebagai upaya antisipatif, sistem transportasi perlu terus ditata dan disempurnakan sehingga terwujud keandalan pelayanan dan keterpaduan antar dan intra moda transportasi, yang disesuaikan dengan perkembangan ekonomi, tingkat kemajuan teknologi, kebijakan tata ruang, pelestarian lingkungan dan kebijakan energi nasional. Sehingga, akan selalu dapat memenuhi kebutuhan pembangunan, tuntutan masyarakat serta kebutuhan perdagangan nasional dan internasional dengan memperhatikan kehandalan serta kelaikan sarana dan prasarana transportasi.

Secara umum konteks pola pikir dalam penyusunan masterplan transportasi ini coba divisualisasikan melalui Gambar 1, meliputi masukan, moda transportasi, jaringan transportasi, penyelenggaraan transportasi, landasan pemikiran, trigatra, lingkungan strategis, lingkungan masyarakat, visi dan misi, kebijakan, pelayanan, kepuasan pengguna jasa dan ketahanan nasional.

3.1.2. Konteks Penyusunan Tataran Transportasi Kota Banjarbaru

Tantangan pertama adalah perbedaan interpretasi terhadap Undang-Undang No. 9 Tahun 2015 tentang Pemerintah Daerah. Dalam amandemen kedua UUD 1945 prinsip desentralisasi lebih ditegaskan melalui perubahan pasal 18 UUD 1945 yang memberikan jaminan bahwa pemerintah daerah provinsi, kabupaten dan kotamadya mengatur dan mengurus urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan. Walaupun otonomi dijalankan seluas-luasnya perlu diingat, bahwa UUD 1945 tetap mengamatkan Indonesia sebagai Negara Kesatuan yang berbentuk Republik. Dengan adanya Otonomi Daerah maka sistem pemerintahan yang bersifat sentralisasi menjadi desentralisasi.





Gambar 2 Pola Pikir Penyusunan Masterplan Transportasi

Dengan diberlakukannya kebijakan Otonomi Daerah, maka daerah otonom (dalam hal ini dapat berupa provinsi ataupun kabupaten/kota) dapat melakukan intensifikasi dan ekstensifikasi kebijakan dalam rangka meningkatkan kemampuan daerah secara mandiri untuk berkembang. Dalam hal perencanaan sistem transportasi, daerah dapat membuatnya sendiri (tentu saja tetap dalam kerangka Sistem Transportasi Nasional) sesuai dengan pola perkembangan wilayah yang ingin dituju dan strategi pengembangan ekonomi setempat. Ini merupakan tantangan baru bagi Pemerintah Daerah untuk lebih matang menyiapkan infrastruktur daerahnya.

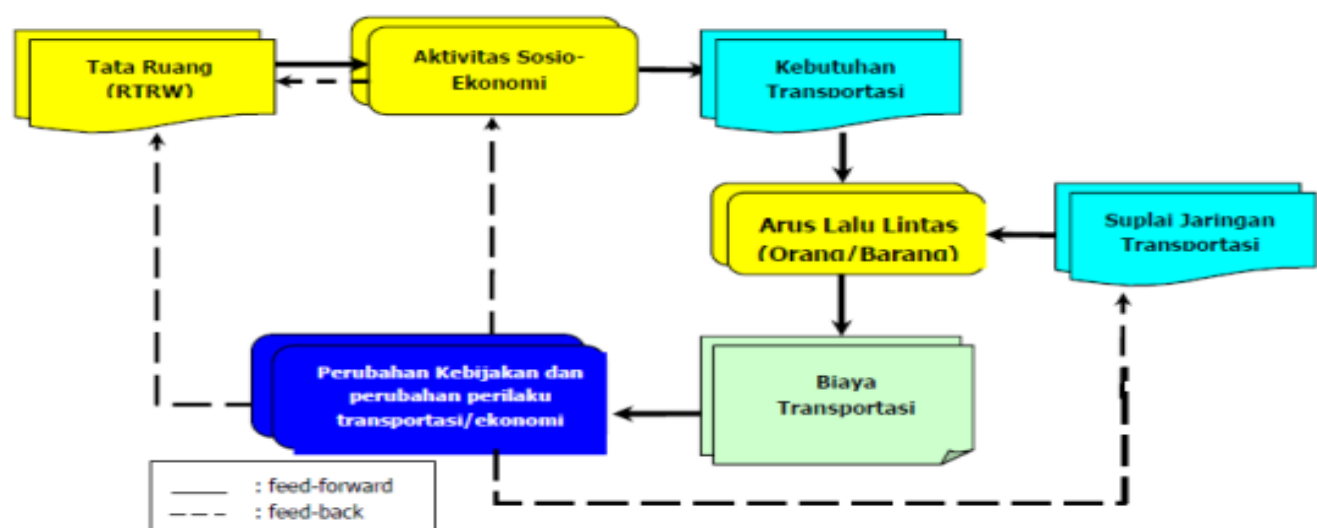


Gambar 3 Konteks Penyusunan Masterplan Transportasi Kota Banjarbaru

3.1.3. Pendekatan Perencanaan Transportasi dalam Kerangka Pengembangan Wilayah

Transportasi merupakan kebutuhan turunan yang diakibatkan oleh tersebarnya pola tata ruang (*spasial separation*), kebutuhan manusia dan proses

produksi (dari penyediaan bahan mentah sampai dengan pemasaran) tidak dapat dilakukan hanya pada satu lokasi saja. Dengan kata lain selalu dibutuhkan proses perpindahan yang dalam kajian transportasi disebut dengan perjalanan. Setiap pengembangan tata ruang akan selalu membutuhkan dukungan dari penyediaan sarana dan prasarana transportasi, demikian juga sebaliknya setiap pengembangan sistem transportasi akan mempengaruhi pola dan perkembangan tata ruang di sekitarnya. Interaksi timbal balik antara sistem transportasi dan tata ruang dapat dijelaskan melalui gambar berikut.



Gambar 4 Interaksi timbal balik antara sistem transportasi dan tata ruang

Setiap perubahan yang terjadi pada setiap sub sistem akan berpengaruh terhadap sub sistem lainnya, oleh karena itu diperlukan sistem kelembagaan yang bertugas mengatur interaksi diantara berbagai sub sistem tersebut sedemikian sehingga berfungsi dengan baik dan efisien.

3.1.4. Pendekatan Mobilitas Kota

"Sebuah kota lebih beradab bukan karena memiliki jalan raya tetapi ketika anak-anak dengan sepeda roda tiga dapat bermain dengan mudah dan aman"
(Enrique Penalosa)



Gambar 5 Pendekatan Mobilitas Kota dalam Penyusunan Masterplan Transportasi Kota Banjarbaru

Sistem transportasi yang efisien merupakan salah satu faktor yang membuat daerah perkotaan kompetitif. Transportasi harus mampu memberikan akses ke lapangan pekerjaan, pendidikan, dan kesehatan. Namun, di banyak kota orang menderita masalah kesehatan yang disebabkan oleh asap knalpot dan kebisingan, kemacetan lalu lintas banyak membuang waktu dan mengakibatkan kerugian yang cukup besar bagi perekonomian. Transportasi perkotaan berbasis mobil berbahan bakar fosil mengkonsumsi energi yang sangat besar, dan berkontribusi signifikan pada emisi gas rumah kaca (GRK). Kecelakaan di jalan juga seringkali menimbulkan korban, khususnya kelompok yang rentan seperti pejalan kaki dan pengendara sepeda. Tidak kalah pentingnya, sebagian besar penduduk kota yang bergantung kepada layanan angkutan umum tidak menikmati layanan yang aman dan efisien demikian juga dengan fasilitas pejalan kaki dan pengendara sepeda pada umumnya dalam kondisi buruk.

Esensi dari model pendekatan untuk transportasi dan mobilitas perkotaan adalah memindahkan orang, bukan mobil. Tujuannya adalah untuk mendorong moda transportasi yang ramah lingkungan, berwawasan sosial dan secara ekonomis berkelanjutan yaitu angkutan umum, berjalan kaki dan bersepeda. Oleh karena itu semua kebijakan pengembangan kota dan transportasi haruslah kebijakan yang mengutamakan mobilitas perkotaan yang berkelanjutan, dan melaksanakan program secara nyata seperti skema Bus Rapid Transit (BRT), jaringan pesepeda, kawasan berorientasi transit (TOD) atau manajemen kebutuhan transportasi (TDM).

3.2. Visi, Misi, Kebijakan, Strategi dan Skenario Pengembangan

3.2.1. Visi Pengembangan Transportasi

Visi merupakan suatu rumusan tentang keadaan yang diinginkan dimasa depan dalam hal ini adalah keadaan Kota Banjarbaru diakhir periode Rencana Pembangunan Jangka Panjang yang dirumuskan dengan memperhatikan berbagai hal mencakup tantangan dan peluang dimasa depan, kekuatan dan kelemahan yang ada, faktor-faktor strategis yang muncul, amanat pembangunan sebagaimana yang tercantum dalam Pembukaan UUD 1945, Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) Nasional dan aspirasi masyarakat.

Peraturan Daerah Kota Banjarbaru Nomor 4 Tahun 2024 tentang RTRW Kota Banjarbaru Tahun 2024-2043 Pengembangan Aerocity di Banjar baru dalam RPJMN 2015-2019. Rencana pengembangan Aerocity dilanjutkan dengan menjadikannya sebagai salah satu kawasan strategis dalam Wilayah Metropolitan Banjarbakula.

Dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Kota Banjarbaru Tahun 2025–2045, Kota Banjarbaru diarahkan sebagai: kota jasa dan pusat pemerintahan provinsi yang maju, agamis, serta berkelanjutan sebagai penopang utama Ibu Kota Nusantara (IKN).

3.2.2. Visi dan Misi Pembangunan Kota Banjarbaru

Dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Banjarbaru disebutkan bahwa tujuan penataan ruang kota di wilayah Kota Banjarbaru adalah mewujudkan Kota Banjarbaru sebagai kota yang nyaman bagi hunian, layanan pemerintahan, pendidikan, pariwisata perkotaan, industri, serta perdagangan dan jasa berskala lokal hingga internasional dengan mengedepankan efisiensi pemanfaatan ruang.

Tujuan penataan Kota Banjarbaru kemudian diterjemahkan ke dalam beberapa pengertian. Kota yang nyaman artinya dapat mewujudkan Kota Banjarbaru menjadi sebuah lingkungan dan suasana kota yang nyaman bagi penduduknya. Kenyamanan kota yakni didasarkan pada dua hal, yaitu nyaman sebagai tempat tinggal dan sebagai tempat beraktivitas, dilihat dari ketersediaan aspek fisik (fasilitas, transportasi, sarana prasarana) maupun ketersediaan aspek non fisik (sosial, budaya, ekonomi, dan lingkungan).

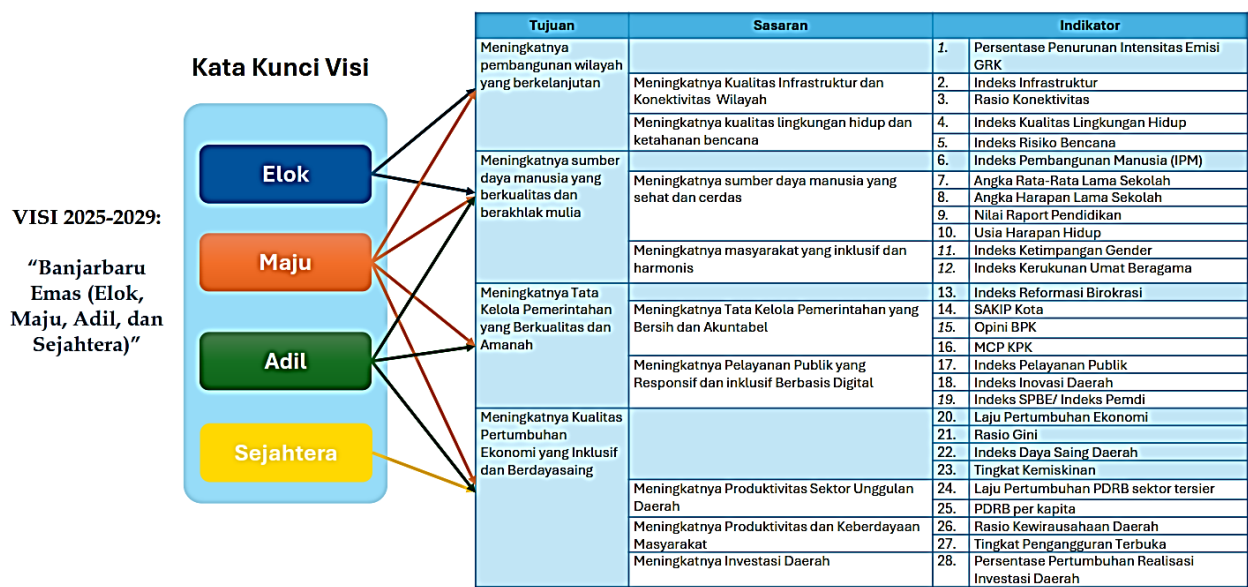
Efisiensi pemanfaatan ruang merupakan pengembangan kota yang terfokus pada intensifikasi perkotaan, menetapkan batas pertumbuhan kota, serta mendorong pengembangan guna lahan campuran. Hal ini ditujukan untuk mencegah semakin berkembangnya fenomena *urban sprawl* yakni perluasan wilayah perkotaan dikarenakan adanya perpindahan penduduk ke daerah pinggiran yang belum terbangun sehingga pembangunan perkotaan menjadi tidak terpusat. *Urban sprawl* juga identik dengan pengembangan kota yang tidak terencana dan berkembang ke segala arah. Oleh karenanya, dengan adanya efisiensi lahan perkotaan diharapkan dapat meminimalisir berkurangnya lahan pertanian dan kawasan resapan air di Kota Banjarbaru, yang mana merupakan dampak negatif yang seringkali ditimbulkan oleh fenomena *urban sprawl*.

Selanjutnya merujuk kepada Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Banjarbaru Tahun 2025–2029, adalah :

Visi : Banjarbaru Emas (Elok, Maju, Adil dan Sejahtera)

Misi :

1. memperkuat pembangunan sumber daya manusia yang berkarakter religius, berakhlak dan berbudaya;
2. memantapkan pembangunan ekonomi yang mandiri dan inklusif berbasis pemerataan, berkeadilan dan berkelanjutan;
3. memperkuat tata kelola lingkungan hidup yang partisipatif dan berkelanjutan; dan
4. memperkuat tata kelola pemerintahan dan birokrasi yang profesional, bersih dan melayani.



Gambar 6 Diagramatik Visi, Misi, Tujuan, Sasaran serta Indikator Capaian kinerja untuk Tahun 2025-2029.

Sumber: Ranwal RPJMD Kota Banjarbaru 2025-2029

Sejalan dengan visi dan misi pembangunan kota Banjarbaru tersebut di atas maka arahan visi pengembangan transportasi Kota Banjarbaru dirumuskan sebagai berikut :

“Terwujudnya jaringan prasarana dan pelayanan transportasi perkotaan Banjarbaru yang mampu melayani perpindahan orang dan barang secara efektif, efisien, berkeselamatan dan berkelanjutan”

3.2.3. Arahan Kebijakan dan Strategi Pengembangan Transportasi dan Penataan Ruang Kota Banjarbaru

1. Kebijakan dan Strategi Pengembangan Struktur Ruang Wilayah Kota Banjarbaru

Kebijakan pengembangan struktur ruang Kota Banjarbaru meliputi:

- (1) Pengembangan Kota Banjarbaru sebagai pusat Kegiatan Nasional (PKN)
- (2) Pengembangan sistem pusat pelayanan perkotaan dengan membentuk hirarki berupa PPK (Pusat Pelayanan Kota), Sub PPK, dan PPL (Pusat pelayanan Lingkungan)
- (3) Pemerataan pembangunan dan pendorong pertumbuhan wilayah di seluruh wilayah perkotaan
- (4) Pengembangan sistem jaringan Transpotasi
- (5) Pengembangan jaringan energi
- (6) Pengembangan jaringan telekomunikasi
- (7) Pengembangan jaringan sumber daya air

2. Kebijakan dan Strategi Pengembangan Pola Ruang Wilayah Kota Banjarbaru

Kebijakan dan strategi pengembangan pola ruang di Kota Banjarbaru disusun berdasarkan tujuan penataan ruang yang

3.2.4. Skenario Pengembangan Transportasi

Selanjutnya sejalan dengan Visi dan Misi pembangunan Kota Banjarbaru yang mengedepankan pembangunan berwawasan lingkungan, paradigma yang dipergunakan dalam mengembangkan sistem transportasi berkelanjutan lebih mengedepankan prioritas pada pengembangan angkutan perkotaan terintegrasi dengan angkutan massal Banjarbakula, penurunan penggunaan kendaraan bermotor, peningkatan penggunaan kendaraan tidak bermotor, penggunaan teknologi ramah lingkungan dan prioritas pejalan kaki.



3.3.1. Arahan Pengembangan Jaringan Jalan

1. Sistem Jaringan Jalan

Mengacu kepada Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang jalan, jaringan jalan dibagi menjadi sistem jaringan primer dan sekunder dan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan dan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 5 Tahun 2023 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Perencanaan Teknis Jalan, fungsi jalan pada sistem jaringan jalan sebagai berikut:

a. Sistem Jaringan Jalan Primer

1) Jalan Arteri Primer (JAP), menghubungkan secara berdaya guna :

- a. antar PKN;
- b. antara PKN dan PKW;
- c. antara PKN dan/atau PKW dan pelabuhan utama/pengumpul; dan
- d. antara PKN dan/atau PKW dan bandar udara utama/pengumpul.

2) Jalan Kolektor Primer-1 (JKP-1), adalah JKP yang menghubungkan secara berdaya guna *antar ibukota provinsi;*

3) Jalan Kolektor Primer-3 (JKP-3), adalah JKP yang menghubungkan secara berdaya guna *antar ibukota kabupaten/kota;*

4) Jalan Kolektor Primer-4 (JKP-4), adalah JKP yang menghubungkan secara berdaya guna *antara ibukota kabupaten/kota dan ibukota kecamatan.*

Jalan Lokal Primer (JLP) adalah jalan yang menghubungkan secara berdaya guna:

- a. antara PKN dan PK-Ling;
- b. antara PKW dan PK-Ling;
- c. antar PKL; dan
- d. antara PKL dan PK-Ling.

5) Jalan Lingkungan Primer (JLing-P), adalah jalan yang menghubungkan antara kawasan perdesaan dan jalan dalam lingkungan kawasan perdesaan dengan pusat kegiatan primer.

b. Sistem Jaringan Jalan Sekunder

1) Jalan Arteri Sekunder (JAS), adalah jalan yang menghubungkan secara berdaya guna:

- a. antara Kawasan Primer dan Kawasan Sekunder-I;
- b. antar Kawasan Sekunder- I ; dan
- c. antara Kawasan Sekunder- I dan Kawasan Sekunder- II.

2) Jalan Kolektor Sekunder (JKS), adalah jalan yang menghubungkan secara berdaya guna:

- a. antar Kawasan Sekunder-II; dan
- b. antara Kawasan Sekunder-II dan Kawasan Sekunder-III.

3) Jalan Lokal Sekunder (JLS), adalah jalan yang menghubungkan secara berdaya guna:

- a. antar Kawasan Sekunder-I dan perumahan;
- b. antara Kawasan Sekunder-II dan perumahan; dan
- c. antara Kawasan Sekunder-III dan seterusnya sampai ke perumahan.

4) Jalan Lingkungan Sekunder (JLing-S), adalah jalan yang menghubungkan antarpersil dalam kawasan perkotaan.

Selain kriteria berdasarkan fungsinya, ruas jalan juga dikelompokkan ke dalam Kelas Jalan terdiri atas spesifikasi penyediaan prasarana Jalan dan kelas penggunaan Jalan. Kelas Jalan sesuai dengan spesifikasi penyediaan prasarana jalan kategori spesifikasi penyediaan prasarana Jalan yang sesuai dengan tujuan perencanaan:

- a. Jalan bebas hambatan;
- b. Jalan raya;
- c. Jalan sedang; dan
- d. Jalan kecil.

Kelas Jalan sesuai kelas penggunaan jalan kelas penggunaan Jalan sesuai dengan tujuan perencanaan:

- a. Jalan kelas I;
- b. Jalan kelas II;
- c. Jalan kelas III; dan
- d. Jalan kelas khusus.

2. Persyaratan Teknis Jalan

Ruas jalan harus memenuhi Persyaratan Teknis Jalan yang meliputi :

- a. Kecepatan rencana
- b. Lebar badan jalan
- c. Kapasitas jalan
- d. Jalan masuk
- e. Persimpangan sebidang
- f. Bangunan pelengkap jalan
- g. Penggunaan jalan sesuai dengan fungsinya
- h. Ketidakterputusan.

Perencanaan teknis jalan dengan mempertimbangkan minimal fungsi Jalan, kelas Jalan, dan kapasitas rencana. Selanjutnya lebar badan jalan merupakan ukuran dari bagian ruang manfaat Jalan yang terdiri atas:

- a. Jalur lalu lintas;
- b. Bahu Jalan;
- c. Median; dan
- d. Pemisah lajur.

Ruang jalan dialokasikan secara proporsional untuk dapat mengakomodir dan memudahkan pemenuhan kebutuhan mobilitas dan aktivitas seluruh pengguna jalan dengan memberikan prioritas kepada Pejalan Kaki, pesepeda, dan pengguna transportasi umum serta tetap memperhatikan kebutuhan pengguna jalan yang berasal dari berbagai kelompok umur, gender, dan berkebutuhan khusus. Berikut bentuk umum tipikal penampang melintang jalan yang dijadikan pedoman dalam pengembangan jaringan jalan,

3.3.2. Arahan Pengembangan Manajemen dan Rekayasa Lalu-Lintas

Arahan penanganan manajemen dan rekayasa lalu-lintas berdasarkan hasil analisis kondisi eksisting dan permasalahan yang teridentifikasi meliputi :

- a. Program Peningkatan Kinerja Simpang
- b. Program Optimalisasi Ruang Jalan
- c. Program Peningkatan Kapasitas Ruas Jalan
- d. Program Peningkatan Fasilitas Keselamatan Lalu-Lintas
- e. Program Prioritas Pejalan kaki dan Pengguna Kendaraan Tidak Bermotor

3.3.3. Arahan Pengembangan Angkutan Jalan

Secara umum, kota-kota dibagi menurut jenis angkutannya berupa angkutan umum yang memiliki ciri operasi angkutan umum sebagai berikut :

- Kota Kecil: Angkutan umum terdiri dari Angkutan Kota (Angkot) dan Bus Sedang, Angkutan Individu : kendaraan lingkungan bermotor dan tidak bermotor.
- Kota Menengah : Angkutan umum, terdiri dari Bus Besar, Bus Sedang, Angkutan kota (Angkot) dan Angkutan Individu: kendaraan lingkungan bermotor dan tidak bermotor.
- Kota Besar: Angkutan Massal, terdiri dari Sistem Transit, Bus Besar, Bus Sedang, dan Angkutan Individu: kendaraan lingkungan bermotor dan tidak bermotor.
- Kota Metropolitan: Angkutan Massal, terdiri dari Mass Rapid Transit (MRT), Bus Besar, Bus Sedang dan Angkutan Individu : kendaraan lingkungan bermotor dan tidak bermotor.

Mengembangkan konsep manajemen transportasi umum dan kebijakan transportasi seperti:

- a. Menata kembali sistem transportasi umum yang telah beroperasi dengan melihat faktor sistem jaringan jalan yang ada, faktor efisiensi dan dampak seperti kemacetan, kerusakan jalan dan lain-lain.
- b. Penyediaan fasilitas penunjang sistem transportasi umum seperti halte, halte dan terminal.
- c. Memisahkan fungsi terminal yang bersifat lokal dan regional sehingga pelayanan angkutan umum dapat lebih optimal.

- d. Meningkatkan pelayanan transportasi agar dapat menarik minat masyarakat untuk lebih banyak menggunakan transportasi umum. Diperlukan upaya-upaya agar angkutan umum lebih menarik atau dikenal dengan Kebijakan Angkutan Umum seperti ketepatan waktu dan kepastian mendapatkan kendaraan, kenyamanan dan keamanan, penggunaan pendingin ruangan, dan sistem yang jelas.
- e. Penambahan rute dan jangkauan angkutan umum ke tempat-tempat yang dapat memenuhi kebutuhan masyarakat, seperti tempat belajar dan pusat kegiatan ekonomi.
- f. Jenis angkutan umum yang lebih sesuai dengan karakteristik jaringan jalan kota.
- g. Menetapkan peraturan yang berkaitan dengan sistem transportasi umum agar perkembangannya dapat lebih terkendali dan dapat melayani penduduk secara efisien dan terjangkau oleh masyarakat.

Jaringan angkutan umum kota Banjarbaru direncanakan sebagai sistem angkutan umum terpadu yang terdiri dari :

- 1. Jaringan Primer yang dilayani sistem angkutan massal BRT Banjarbakula
- 2. Jaringan Sekunder atau Feeder yang dilayani Angkutan Perkotaan (angkot)
- 3. Jaringan Lokal atau Angkutan Lingkungan yang dilayani oleh Angkutan Lingkungan Tidak Bermotor.

Rencana pengembangan fasilitas transportasi di Kota Banjarbaru adalah sebagai berikut.

- a) Pembangunan terminal dan terminal Tipe C di masing-masing kecamatan
- b) Pengembangan halte angkutan umum diarahkan pada lokasi berdekatan dengan simpang jalan akses ke kompleks perumahan, simpang jalan utama (arteri) dan jalan kolektor dan di depan lokasi sekolah, perkantoran, pabrik, pasar, rumah sakit, dan pusat-pusat aktivitas kegiatan masyarakat
- c) Pengembangan Halte BRT di Liang Anggang yang terintegrasi dengan sistem transportasi Banjarbakula; dan
- d) Operasionalisasi dan pemeliharaan terminal tipe C dan halte dan/atau yang akan dikembangkan di pusat-pusat kegiatan masyarakat.

3.3.4. Arahan Pengembangan Fasilitas Kendaraan Tidak Bermotor dan Pejalan Kaki

Secara umum merujuk Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki No 07/PBM/2023, ruang pejalan kaki memiliki tipologi sebagai berikut:

- Ruang Pejalan Kaki di sisi jalan (*sidewalk*), merupakan bagian dari sistem jalur pejalan kaki dari tepi jalan raya hingga tepi terluar lahan milik bangunan.

- Ruang Pejalan Kaki di sisi Air (promenade), ruang pejalan kaki yang pada salah satu sisinya berbatasan dengan badan air (danau, laut, sungai, atau kolam) dan sisi lainnya berupa jalan, tanaman, dan bangunan.
- Ruang Pejalan kaki di Tepi Bangunan (arcade), ruang pejalan kaki yang berdampingan dengan bangunan pada salah satu atau kedua sisinya. Arcade umumnya disediakan pada kawasan perdagangan/komersial.
- Ruang Pejalan kaki di RTH (green pathway), merupakan ruang pejalan kaki yang terletak diantara ruang terbuka hijau agar pejalan kaki tidak berjalan di atas rumput atau tanaman yang ada di RTH/taman.
- Ruang Pejalan Kaki di bawah tanah (underground), ruang pejalan kaki yang terletak diantara ruang bawah tanah, underground biasanya disediakan sebagai penghubung antar bangunan.
- Ruang Pejalan Kaki di atas tanah (elevated), ruang pejalan kaki berupa fasilitas penyebaran tidak sebidang agar jalur pedestrian yang ada tidak terputus dan untuk memudahkan dalam pergantian jalur yang berbeda.

1. Alur Pejalan Kaki

Rencana jaringan pejalan kaki dilakukan dengan peningkatan dan revitalisasi jalur pejalan kaki eksisting dan pembangunan baru jalur pejalan kaki pada jalan utama kota yang memiliki intensitas pejalan kaki cukup tinggi. Bentuk ruang pejalan kaki disesuaikan dengan kondisi, kebutuhan dan lokasinya, antara lain berupa :

1. Ruang Pejalan Kaki di sisi jalan (*Sidewalk*), merupakan bagian dari sistem jalur pejalan kaki dari tepi jalan raya hingga tepi terluar lahan milik bangunan.
2. Ruang Pejalan Kaki di sisi Air (*Promenade*), ruang pejalan kaki yang pada salah satu sisinya berbatasan dengan badan air sungai dan sisi lainnya berupa jalan, tanaman, dan bangunan.
3. Ruang Pejalan Kaki di Tepi Bangunan (*Arcade*), ruang pejalan kaki yang berdampingan dengan bangunan pada salah satu atau kedua sisinya. Arcade umumnya disediakan pada kawasan perdagangan/komersial.
4. Ruang Pejalan Kaki di RTH (*Green Pathway*), merupakan ruang pejalan kaki yang terletak diantara ruang terbuka hijau agar pejalan kaki tidak

berjalan di atas rumput atau tanaman yang ada di RTH/taman.

5. Ruang Pejalan Kaki di atas tanah (*Elevated*), ruang pejalan kaki berupa fasilitas penyebarangan tidak sebidang agar jalur pedestrian yang ada tidak terputus dan untuk memudahkan dalam pergantian jalur yang berbeda.

Jalur pejalan kaki direncanakan terutama pada jalan utama kota yang memiliki fungsi baik arteri, kolektor maupun lokal, juga beberapa jalan lingkungan dengan intensitas pergerakan yang tinggi. Untuk itu pengembangan jalur pejalan kaki sesuai dengan Permen PU No : 03/PRT/M/2014 tentang standar Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, direncanakan diprioritaskan pada ruas jalan yang telah memenuhi kondisi sebagai berikut:

- a. Trotoar dengan ketinggian tertentu bertujuan untuk memberikan keselamatan bagi pejalan kaki dari lalu lintas kendaraan. Ketinggian trotoar dibagi menjadi 4 (empat) kategori berdasarkan kondisi sebagai mana Tabel di bawah.
- b. Lebar efektif lajur pejalan kaki berdasarkan kebutuhan dua orang pengguna kursi roda berpapasan atau dua orang dewasa dengan barang berjalan berpapasan sekurangnya adalah 185 cm.
Kebutuhan minimum jalur pejalan kaki di kawasan perkotaan berdasarkan tata guna lahan, fungsi dan tipe jalan dapat dilihat pada Tabel-Tabel di bawah.

Table 5 Penentuan dimensi trotoar berdasarkan lokasi dan arus pejalan kaki Maksimum

Lokasi		Arus Pejalan Kaki Maksimum	Zona			Bagian Depan Gedung	Dimensi Total (Pembulatan)
			Kereb	Jalur Fasilitas	Lebar Efektif		
Jalan Arteri	Pusat kota (<i>Central Business District/CBD</i>) S sepanjang taman, sekolah, serta pusat pembangkit pejalan kaki utama lainnya	80 pejalan kaki/menit	0,15 m	1,2 m	2,75 – 3,75 m	0,75 m	5 – 6 m
Jalan Kolektor	Pusat kota (<i>Central Business District/CBD</i>)	60 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,9 m	2 – 2,75 m	0,35 m	3,5 – 4 m
	S sepanjang taman, sekolah, serta pusat pembangkit pejalan kaki utama lainnya						
Jalan Lokal	Pelayanan inklusi	50 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,75	3 m	0,15 m	4 m
	Wilayah perumahan	35 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,6 m	1,5 m	0,15 m	2,5 m
	Lainnya	50 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,75 m	1,9 m	0,15 m	3 m

2. Jalur Sepeda

Jalur sepeda dan/atau lajur sepeda berupa ruang khusus yang berada pada badan Jalan sebagaimana harus memenuhi ketentuan:

- a. Jalan tanpa pembatas lalu lintas, lebar paling kecil Lajur Sepeda adalah 1,2 m (satu koma dua meter);
- b. Jika terdapat Parkir kendaraan di badan Jalan dengan menggunakan marka khusus Parkir, Lajur Sepeda harus terletak di antara area Parkir dan lajur kendaraan dengan lebar paling kecil Lajur Sepeda adalah 1,5 m; dan
- c. Jika ada lajur khusus bus, Lajur Sepeda terletak di antara Jalan kendaraan dan lajur khusus bus.

Pesepeda dapat disediakan fasilitas Parkir umum untuk Sepeda dengan ketentuan sebagai berikut :

- a. Berada di lokasi yang mudah diakses, aman, dan tidak mengganggu arus pejalan kaki; dan
- b. Terdapat rak, tiang, atau sandaran yang memungkinkan bagi sepeda untuk dikunci atau digembok.

Fasilitas parkir umum untuk sepeda harus disediakan oleh setiap penyelenggara fasilitas umum yang ditempatkan paling sedikit pada:

- a. Simpul transportasi;
- b. Gedung perkantoran;
- c. Pusat perbelanjaan;
- d. Sekolah; dan
- e. Tempat ibadah.

Trotoar dapat direncanakan pada ruas jalan yang terdapat volume pejalan kaki lebih dari 300 orang per 12 jam (jam 6.00 - jam 18.00) dan volume lalu lintas lebih dari 1.000 kendaraan per 12 jam (jam 6.00 -jam 18.00).

1. Lebar trotoar harus dapat melayani volume pejalan kaki yang ada. Lebar minimum trotoar sesuai dengan klasifikasi jalan.
2. Lebar dan alinyemen jalur pejalan kaki harus leluasa, minimal bila dua orang pejalan kaki berpapasan, salah satu diantaranya tidak harus turun ke jalur jalan
3. Maksimum arus pejalan kaki adalah 50 pejalan kaki/menit.

3.3.5. Arahan Pengembangan Perparkiran

Pengembangan sistem perparkiran di Kota Banjarbaru dapat difokuskan pada pemetaan, pendataan dan penzonasian kawasan yang layak dan diperuntukkan bagi parkir kendaraan, baik yang memanfaatkan ruang milik jalan/off street maupun yang memanfaatkan ruang manfaat jalan/on street.

Berdasarkan kondisi ruas-ruas jalan perkotaan yang relatif terbatas ruang manfaat jalannya, maka rencana pengemabnagan perparkiran diarahkan hanya menggunakan jenis parkir di luar ruang manfaat jalan atau off street yaitu model Taman/Halaman Parkir dan Gedung Parkir. Sedangkan pengelolaan parkir direncanakan dikelola Pemerintah atau dikelola pihak Swasta

3.3.6. Arahan Pengembangan Jaringan Kereta Api

Merujuk kepada Rencana Induk Perkeretaapian Nasional dan Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Kalimantan Selatan secara umum pengembangan perkeretaapian meliputi penyediaan perkeretaapian antar kota, dan penyediaan perkeretaapian perkotaan yang melewati beberapa kota sampai dengan Provinsi Kalimantan Timur.

Berdasarkan arah rencana pengembangan jalur Kereta api Trans Kalimantan (Trans Borneo Railway) yang menghubungkan wilayah Brunei Darussalam – Malaysia – Indonesia, maka rencana pengembangan jalur kereta api di Kalimantan Selatan melintas sejajar dengan jalan Banjarbaru – Tanjung hingga perbatasan Kalimantan Selatan – Kalimantan Timur yang melintasi ibukota Kabupaten di Kalimantan Selatan selain itu direncanakan pula anak cabang jalur kereta api menghubungkan Banjarbaru – Pelaihari – Asam-asam – Satui – Pagatan – Batulicin.

Jaringan kereta api kota Banjarbaru merupakan bagian dari rencana pengembangan jaringan kereta api Propinsi Kalimantan. Rencana pengembangan jalur kereta api yang melintasi kota Banjarbaru melalui jalur Lingkar Selatan – Pelabuhan Trisakti – Banjarbaru Utara; dan Rencana Stasiun Kereta Api berada di depan Pelabuhan Terminal Penumpang Trisakti dan Pasar Induk Lingkar Selatan.

Diharapkan dengan teralisasinya jaringan kereta api ini akan meningkatkan kegiatan ekonomi dan pembangunan daerah, khusus kegiatan pertambangan, industri dan hasil perkebunan/hutan karena dengan tersedianya angkutan barang skala besar yang menghubungkan kota-kota utama di Pulau Kalimantan akan pemasaran serta koleksi dan distribusi bahan baku dan barang jadi. Selain itu dengan adanya interaksi yang intensif akan memacu peningkatan pertumbuhan sektor jasa transportasi.

3.3.7. Arahan Pengembangan Angkutan Barang

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, dapat diberikan suatu gambaran rute yang dilalui oleh kendaraan angkutan dari tempat asalnya, adalah gudang-gudang penampungan barang berskala besar di daerah pelabuhan, menuju tempat pendistribusian barang yang bervariasi mulai dari daerah pusat perbelanjaan (pasar tradisional/ supermarket) yang tersebar di

beberapa wilayah kota Banjarbaru sampai dengan gudang penampungan sementara yang berskala lebih kecil. Selain itu pola perjalanan angkutan barang di wilayah kota Banjarbaru dikategorikan sebagai berikut,

a. Perjalanan Internal – Internal

Merupakan distribusi angkutan barang di dalam kota yang meliputi pusat – pusat potensi bangkitan dan tarikan angkutan barang internal Kota Banjarbaru.

b. Perjalanan Internal – Eksternal

Perjalanan internal menuju zona eksternal bertujuan untuk mengirim barang dari Wilayah kota Banjarbaru menuju luar wilayah kota paling besar yaitu dari Jalan Gubernur Soebardjo yang merupakan Jalan Lingkar yang berbatasan dengan Kabupaten Banjar yang menghubungkan ke Pelabuhan Trisakti Kota Banjarmasin

c. Perjalanan Eksternal – Internal

Perjalanan dari zona eksternal ke zona internal paling besar adalah bertujuan mengirim barang baik dari Pelabuhan Trisakti Kota Banjarmasin ke Kota Banjarbaru, baik untuk mengirim barang ke Kota Banjarbaru atau hanya sekedar melintas.

d. Perjalanan Eksternal – Eksternal

Perjalanan dari eksternal ke eksternal paling besar adalah dari Jalan A. Yani Km.18 yang berasal dari Kabupaten Banjar dan Kota Banjarmasin dan sekitarnya menuju i Jalan A. Yani Km.17 daerah Kabupaten Banjar dan Kabupaten lainnya dan melalui jalan A. Yani (Perbatasan Bati-Bati, Kab. Tanah Laut) yang mengirim barang ke wilayah Kabupaten Tanah Laut, Kabupaten Tanah Bumbu dan Kabupaten Kota Baru

Selanjutnya rencana jaringan transportasi barang didasarkan pada :

1. Perkembangan wilayah
2. Kondisi eksisting jaringan angkutan barang
3. Kebutuhan distribusi angkutan barang
4. Aspek teknis

Jaringan angkutan barang direncanakan sesuai kebutuhan distribusi barang meliputi,

- Jaringan Utama
- Jaringan Sekunder

Sedangkan kelas jalan sesuai dengan kebutuhan berat angkutan dan jenis kendaraan angkutan barang MST harus minimal 10 ton. Persyaratan teknis jaringan angkutan barang adalah sebagai berikut,

- Ruas jalan diperkeras dan memiliki Muatan Sumbu Terberat (MST) 10 ton.
- Jarak ruang bebas diatas lintasan angkutan peti kemas harus lebih besar dari 5 meter.

- Lebar jembatan tidak kurang 6 meter dan mampu dilalui angkutan peti kemas dengan berat kombinasi total sebesar 36 ton untuk peti kemas 20 kaki dan untuk peti kemas 40 kaki lebar jembatan tidak kurang dari 7 meter dan mampu dilalui angkutan peti kemas dengan berat kombinasi total sebesar 45 ton.
- Lebar jalan perkerasan untuk angkutan peti kemas 40 kaki tidak kurang dari 7 meter dan tidak kurang dari 6 meter untuk angkutan peti kemas 20 kaki.
- Kemiringan memanjang atau tanjakan tidak melebihi 5% untuk angkutan peti kemas 40 kaki dan untuk angkutan peti kemas 20 kaki tidak melebihi 7%.
- Jari-jari horisontal tidak kurang dari 125 m untuk angkutan peti kemas 40 kaki dan tidak kurang dari 115 m untuk angkutan peti kemas 20 kaki

Konsep rencana jaringan angkutan barang kota Banjarbaru sesuai hasil analisis pola distribusi adalah sebagai berikut,

- Jaringan utama
 - Melayani distribusi barang antar kota
 - Melayani angkutan skala besar
 - Menggunakan ruas-ruas jalan Arteri Primer
- Jaringan Sekunder
 - Melayani distribusi barang dari dan ke Pusat Distribusi Angkutan Barang ke seluruh pusat-pusat perdagangan di wilayah kota
 - Menggunakan ruas-ruas jalan arteri sekunder dan kolektor sekunder
 - Fasilitas Parkir Angkutan Barang
 - Pusat distribusi barang dari dan ke Kota Banjarbaru
 - Lokasi direncanakan di kawasan industri dan pergudangan
 - Memiliki akses langsung ke jaringan utama

Selain rencana jaringan maka pengaturan transportasi barang di kota Banjarbaru juga dilakukan dengan :

- Pengaturan daerah operasi angkutan barang
 - Daerah operasi untuk angkutan utama antar kota
 - Daerah operasi untuk angkutan sekunder di kawasan perkotaan
- Pengaturan waktu operasi angkutan barang
 - Waktu operasi di kawasan pusat kota
- Pengaturan dengan pembatasan jenis kendaraan yang boleh beroperasi (terutama di daerah pusat kota)

Adapun sistem transportasi barang di Kota Banjarbaru adalah sebagai berikut:

- a. Untuk pergerakan angkutan barang skala kecil - sedang diarahkan menggunakan angkutan jalan raya; dan khusus kawasan pinggiran Kota Banjarbaru, dalam jangka pendek - menengah angkutan perkotaan masih diandalkan dengan menggunakan kolektor sekunder.
- b. Untuk pergerakan angkutan barang skala besar, khususnya untuk angkutan barang hasil industri dan barang skala besar, untuk jangka menengah - panjang diarahkan untuk menggunakan angkutan jalan lingkar dan arteri primer.

3.3.8. Arahan Pengembangan Angkutan Udara

Arah dan kebijaksanaan yang mendasar untuk jangka pendek terhadap transportasi udara yaitu :

1. Pembangunan gedung baru terminal penumpang Bandara Syamsudin Noor Banjarbaru.
2. Peningkatan status Bandara Syamsudin Noor Banjarbaru dari Bandara Domestik menjadi Bandara Internasional.
3. Pengembangan dan Peningkatan Sarana dan Prasarana Bandara Syamsudin Noor berupa perpanjangan runway dari 2,500 m menjadi 3,000 m.
4. Pengembangan dan Peningkatan Sarana dan Prasarana Bandara Syamsudin Noor meliputi:
 - a. Perluasan Apron dan taxiway;
 - b. Perluasan Terminal (domestik dan Internasional);
 - c. Perluasan Terminal Cargo (domestik dan internasional);
 - d. Perluasan Parkir.

Arahan pengembangan Bandara Syamsudin Noor adalah sebagai berikut,

1. Peningkatan hirarki Bandara sebagai Bandara Domestik Pengumpul Skala Primer
2. Pengembangan sisi udara yang meliputi
 - a. Perpanjangan landasan pacu
 - b. Penambahan Exit Taxiway, Rapid Exit Taxiway dan Parallel Taxiway
 - c. Penambahan luasan Apron B
3. Pengembangan sisi darat yang meliputi pengembangan terminal, bangunan VVIP, areal parkir kendaraan roda empat dan roda dua juga areal parkir khusus Bus dan Taxi

3.3.9. Arahan Pengembangan Integrasi Antar Moda

Konsep keterpaduan antar moda dalam bentuk keterpaduan antara Angkutan Jalan dengan Sistem Angkutan Massal Banjarbakula, juga dalam kaitannya dengan rencana pengembangan Kawasan Berorientasi Transit (*Transit Oriented Development*). Konsep pengembangan keterpaduan moda tersebut sebagai berikut :

1. Peralihan Antar Moda, yaitu peralihan antar moda angkutan jalan perkotaan (feeder) dengan Angkutan Massal Banjarbakula dan kendaraan tidak bermotor (pejalan kaki).
 - a. Peralihan Antar Moda Skala Kota
 - b. Peralihan Antar Moda Skala Kawasan
 - c. Peralihan Antar Moda Skala Lingkungan
2. Kawasan Berorientasi Transit (TOD), yaitu kawasan yang direncanakan dengan konsep simpul transit antar moda dimana pada kawasan tersebut terdapat potensi tarikan dan potensi bangkitan sekaligus.
 - a. Kawasan Berorientasi Transit Skala Kota
 - b. Kawasan Berorientasi Transit Skala Kawasan

Selanjutnya tiga tahapan integrasi transportasi yang akan diterapkan yaitu,

 1. Integrasi rute transportasi umum,
 2. Integrasi pengelolaan, dan
 3. Integrasi sistem pembayaran.

3.3.10. Arahan Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit (TOD)

Bentuk penerapan TOD yang mungkin dilakukan adalah:

- Mendorong peningkatan okupansi kendaraan melalui kebijakan ride-sharing, three-in-one, car-pooling dan lain-lain.
- Menyediakan sarana angkutan umum yang cepat, murah dan nyaman yang dapat menjangkau seluruh bagian kota.
- Menyediakan fasilitas untuk mendorong penggunaan sarana angkutan tak bermotor seperti jalur sepeda, jalur pejalan kaki yang dapat mengurangi ketergantungan kepada kendaraan bermotor.
- Menerapkan jam kerja yang lebih fleksibel atau penggeseran waktu kerja (staggering work hours) dan pemisahan waktu kerja dan sekolah untuk mengurangi beban lalu lintas pada jam puncak.
- Membatasi penggunaan kendaraan pribadi melalui penerapan pembatasan plat nomor kendaraan yang dapat dioperasikan pada kawasan atau waktu tertentu.
- Menerapkan congestion pricing, pengenaan tarif parkir yang tinggi pada kawasan-kawasan CBD untuk memberikan disinsentif bagi pengguna kendaraan pribadi.

Perencanaan pengembangan Kawasan Berorientasi Transit (TOD) paling tidak harus meliputi delapan elemen sebagai berikut,

1. Maksimalkan Pejalan Kaki

- Seluruh ruas jalan di dalam area TOD mendukung berjalan kaki
- Muka bangunan yang aktif dan permeabel
- Terlindungi dari panas matahari dan hujan
- Pembukaan akses antar gedung

2. Maksimalkan Pesepeda

- Jalur sepeda terproteksi dari kendaraan bermotor
- Parkir sepeda di stasiun/terminal/halte angkutan umum
- Akses sepeda pada bangunan

3. Maksimalkan Keterhubungan

- Panjang blok ideal 100-200 meter
- Penambahan akses khusus pejalan kaki dan pesepeda
- Peniadaan pagar dan perimeter wall

4. Maksimalkan Transit

- Lokasi stasiun angkutan umum massal dalam jangkauan berjalan kaki
- Angkutan umum massal yang memadai

5. Tata guna lahan campuran (mixed use)

- Tata guna lahan campuran (mixed use)
- Form based code, bukan lagi sekedar zoning code
- Lingkungan sosial yang mixed income

6. Maksimalkan Kepadatan tataguna lahan

- Densify merupakan prinsip TOD yang mendukung pemanfaatan mass transit dan service lainnya secara luas
- Angka LB dan KDB yang lebih tinggi dari daerah non-TOD
- Peniadaan GSB

7. Maksimalkan ruang tataguna lahan (compact use)

- Tidak ada lahan kosong/tidur dalam area TOD
- Fokus pembangunan pada area yang telah terbangun, bukan daerah pinggiran
- Lebih banyak rute angkutan umum melayani area TOD

8. Pergeseran prioritas ke arah pembatasan penggunaan kendaraan pribadi

- Lebih sedikit ruas jalan diperuntukan bagi kendaraan bermotor
- Lebih sedikit luas lahan diperuntukan bagi parkir kendaraan bermotor
- Relokasi drive way dari jalan utama
- Pelarangan setback parking dan pembatasan garasi pribadi

BAB IV

PENUTUP

4.1. Penutup

Sebagai bagian dari Kawasan metropolitan banjarkuala, Kota Banjarbaru memiliki keterbatasan ruang dan tingkat kepadatan penduduk yang terus berkembang. Perkembangan kepadatan penduduk disebabkan oleh status kota Banjarbaru sebagai Ibukota Provinsi Kalimantan Selatan dan perkembangan pusat perdagangan, fasilitas pendidikan, tempat hiburan, dan lain sebagainya. Sebagai konsekuensi dari kondisi tersebut, kota Banjarbaru menghadapi berbagai masalah, salah satunya adalah sistem transportasi yang belum sepenuhnya mampu melayani kebutuhan mobilitas perkotaan.

Dokumen Tataran Transportasi Kota Banjarbaru ini merupakan pedoman umum pengembangan sistem transportasi kota Banjarbaru yang digunakan dalam pembangunan, pengembangan dan penyelenggaraan sistem transportasi perkotaan di Kota Banjarbaru. Sebagai perwujudan dari Sistranas, maka pengembangan transportasi perkotaan di Kota Banjarbaru dan sekitarnya diorientasikan kepada upaya pengembangan keseimbangan antara penyediaan jaringan prasarana dan pelayanan dengan permintaan jasa transportasi (supply dan demand) yang memperhatikan potential demand, dengan implementasi sebagai berikut:

1. Pengembangan jangka pendek (2026-2031) berfokus pada penataan jaringan angkutan perkotaan yang terintegrasi Trans Banjarkuala didukung oleh pengembangan masif pada fasilitas Non-Motorized Transport (NMT).
2. Pengembangan jangka menengah (2032-2041) difokuskan pada peningkatan kinerja dan kapasitas pelayanan melalui adopsi teknologi ramah lingkungan, pelebaran ruang kritis, operasionalisasi kawasan TOD, serta integrasi logistik regional.
3. Pengembangan jangka panjang (2042-2046) ditargetkan untuk mencapai kematangan sistem mobilitas perkotaan berskala internasional melalui integrasi penuh infrastruktur dengan jaringan Trans Borneo Railway dan optimalisasi ekosistem Bandara Internasional.

Pelaksanaan sinkronisasi program pemanfaatan ruang dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah dilakukan terhadap RTRW Kota Banjarbaru berdasarkan indikasi program utama yang termuat dalam RTRW Kota Banjarbaru. Pelaksanaan sinkronisasi program pemanfaatan ruang dilakukan dengan memadukan atau menyelaraskan antara indikasi program dalam rencana tata ruang dengan program sektoral dan kewilayahan dalam dokumen rencana pembangunan, baik di pusat maupun di daerah secara terpadu.

Keberhasilan pelaksanaan Tataran Transportasi Kota Banjarbaru sangat tergantung kepada sumber daya manusia di berbagai sektor terkait baik di wilayah Kota Banjarbaru, Wilayah Metropolitan Banjarkuala, wilayah Propinsi Kalimantan Selatan serta partisipasi seluruh masyarakat.

Transportasi publik yang efektif, efisien, aman dan nyaman, menjadi dambaan setiap warga, untuk itu berbagai upaya telah dilakukan Pemerintah Kota dalam memberikan layanan angkutan umum yang memadai bagi warganya. Integrasi dan konektivitas antarmoda transportasi menjadi kata kunci yang harus dilakukan. Tujuannya agar seluruh warga kota dapat dengan mudah menjangkau layanan angkutan umum, berpindah antar moda dan sampai tujuan dengan efektif, efisien, aman dan nyaman.

Integrasi antar moda transportasi tidak hanya dalam bentuk fisik, layanan dan rute tapi juga sistem pembayarannya. Integrasi antarmoda menjadi kata kunci dalam menjawab setiap tantangan pembangunan sarana transportasi publik. Manajemen dan integrasi transportasi umum yang baik ini pada akhirnya akan memberikan dukungan terhadap pembangunan kota.

Tataran Transportasi Lokal Kota Banjarbaru untuk mewujudkan mobilitas perkotaan berkelanjutan dan sebagai pondasi Banjarbaru Emas, Dimana EMAS diartikan sebagai berikut:

1. ELOK : Kota yang bersih, Rendah emisi dan ramah pejalan kaki.
2. MAJU : Terkoneksi secara digital dan terintegrasi secara regional.
3. ADIL : Akses mobilitas yang setara bagi seluruh lapisan Masyarakat.
4. SEJAHTERA : Transportasi efisien yang mendorong produktivitas dan pertumbuhan ekonomi.

Tataran Transportasi Lokal adalah penerjemah kebutuhan transportasi daerah menjadi program kerja konkret yang sah secara hukum dan rasional secara teknis, merupakan *roadmap* kegiatan-kegiatan yang akan dilaksanakan Pemerintah Daerah Kota Banjarbaru ke depan, acuannya adalah dokumen ini.

WALI KOTA
BANJARBARU,

ERNA LISA HALABY