

**IMPLEMENTASI PERATURAN WALIKOTA SAMARINDA NOMOR 23  
TAHUN 2010 TENTANG PENETAPAN LINTASAN ANGKUTAN  
BARANG DI WILAYAH KOTA SAMARINDA TERHADAP PETI KEMAS**

*Rabia Dewi Safitri  
Fakultas Hukum  
Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda. Indonesia*

**ABSTRACT**

The container transportation sector seems to have a tight level of competition, given the large number of private freight companies and there are not many obstacles to entering this sector and there are many service providers.

Transportation in people's lives is a very important role, because by transporting almost all economic activities and community activities, it can generally run smoothly. The role of transportation in the economic sector as from the economic activities themselves.

One form of implementation of the Samarinda Mayor Regulation Number 23 of 2010 concerning the Determination of Goods Transport Trajectories in the City of Samarinda Area is a Prohibition against every driver of freight transporting between 06:00 to 18:00 in the City of Samarinda enclosed in PERWALI Samarinda No. 23 of 2010.

The rules for limiting the trajectory of freight vehicles which are grouped with the class of road and the heaviest axle load (MST) must be obeyed by service users and drivers of vehicles because the roads in the area of Samarinda City are

not intended for freight vehicles, especially the type of container trucks that are overloaded .

*Keywords: PERWALI Samarinda No. 23 of 2010, Container*

**BAB I  
PENDAHULUAN**

**A. Alasan Pemilihan Judul**

Secara geografis Kota Samarinda merupakan bagian dari wilayah negara Indonesia, terletak di pulau Kalimantan dan merupakan Ibukota dari Propinsi Kalimantan Timur yang terkenal dengan hasil Sumber Daya Alam. Kota ini memiliki luas wilayah 783 km<sup>2</sup> dan jumlah penduduknya mencapai 561.471 jiwa dengan tingkat pertumbuhan penduduk rata-rata 3,2 % per tahun. Sungai Mahakam yang membelah Kota Samarinda juga merupakan pintu gerbang menuju masuk dan keluar kota Samarinda. Sungai Mahakam yang bercabang dengan panjang ribuan kilometer masih bergantung pada pelabuhan utama sekaligus pintu gerbang di Kota Samarinda.

Keanekaragaman masing-masing daerah yang ada di

Indonesia membutuhkan kesatuan pandangan untuk membangun bangsa menuju cita-cita masyarakat adil dan makmur berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945. Kondisi geografis yang unik dan spesifik serta bangsa yang sedang membangun akhirnya melahirkan suatu wawasan yang mencakup seluruh nusantara sebagai kesatuan yang tak terpisah.

Pola Dasar Pembangunan Nasional disebutkan wawasan nusantara yang mencakup satu kesatuan sosial dan budaya, satu kesatuan ekonomi dan satu kesatuan pertahanan dan keamanan, sehingga dalam tingkat perkembangan ekonomi harus serasi dan seimbang di seluruh daerah, tanpa meninggalkan ciri-ciri khas yang dimiliki oleh daerah-daerah dalam pengembangan kehidupan ekonominya. Dalam rangka kesatuan dan integritas ekonomi, maka sektor perhubungan serta pembangunannya mempunyai peranan yang sangat penting sekali dalam menuju kepada suksesnya pembangunan secara keseluruhan.

Istilah perhubungan, bahasa Inggrisnya dari kata asal “*to connect*” atau “*to communicate*”, dengan kata lain memberikan atau mempertaruhkan informasi. Dengan demikian kegiatan perhubungan adalah memindahkan orang, barang dan informasi dari suatu tempat ke tempat lain. Jadi bidang perhubungan meliputi pengangkutan atau transportasi (udara, laut, darat), komunikasi dan telekomunikasi

(termasuk pos dan giro serta penerangan).<sup>1</sup>

Pembangunan perhubungan diarahkan untuk memperlancar arus manusia, barang dan informasi ke seluruh tanah air. Dengan demikian pembangunan perhubungan akan memperlancar roda perekonomian.

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Pentingnya transportasi, baik darat, laut maupun udara, ini tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang.

Sektor transportasi merupakan salah satu mata rantai jaringan distribusi penumpang dan barang yang berkembang dengan baik serta mempunyai peran di dalam menunjang pembangunan politik, ekonomi, sosial budaya maupun pertahanan keamanan. Pertumbuhan sektor ini akan mencerminkan pertumbuhan ekonomi secara langsung sehingga sarana transportasi mempunyai peranan yang penting dan strategis. Sektor transportasi dikatakan berhasil dapat dilihat dari kemampuannya dalam menunjang serta mendorong peningkatan ekonomi nasional, regional dan lokal.

---

<sup>1</sup> Winardi, J. 2003. *Entrepreneur dan Entrepreneurship*. Prenada Media. Jakarta. Hal,73

Provinsi Kalimantan Timur merupakan jalur bagi kendaraan pribadi maupun umum untuk angkutan orang dan angkutan barang yang akan menuju ke Pulau Jawa atau masuk ke Pulau Sulawesi melalui Pelabuhan Peti kemas Samarinda. Setiap hari kendaraan-kendaraan besar yang mengangkut barang dan komoditas perekonomian lainnya melintasi wilayah provinsi Kalimantan Timur khususnya wilayah Kota Samarinda

Kondisi prasarana jalan yang kurang baik terkadang sangat menghambat perkembangan industri angkutan barang serta membatasi kemampuan pemilik usaha kecil untuk mencapai target pasar yang menguntungkan. Mutu jalan yang buruk juga merupakan hambatan terhadap kegiatan perdagangan antar kota serta menghambat upaya untuk melakukan integrasi antara wilayah-wilayah terbelakang dengan pasar yang lebih besar. Kondisi prasarana yang buruk menyebabkan terjadinya peningkatan biaya untuk pemeliharaan dan bahan bakar, yang pada akhirnya akan mempersempit margin keuntungan pengusaha.

Selain itu praktik-praktik yang membahayakan dan mahal seperti kelebihan muatan merupakan hal biasa yang terjadi, walaupun secara hukum diperlukan adanya jembatan timbang, para supir truk begitu saja melewati jembatan timbang dengan cara membayar setoran kepada petugas pada jembatan timbang tersebut. Dan yang masih segar di ingatan kita kasus besar pungutan liar yang

terjadi di Pelabuhan Peti Kemas Samarinda seberang.

Akibatnya terjadi kelebihan muatan di mana-mana yang sangat membahayakan keselamatan dan memperparah kerusakan jalan. Di samping adanya biaya prasarana, pengusaha dan supir truk masih harus membayar biaya perizinan dan berbagai macam pungutan di jalan. Biaya-biaya, baik yang resmi maupun tidak resmi, menyebabkan hambatan cukup besar bagi daya saing produsen lokal. Korupsi dalam bentuk uang suap dan pungutan liar merupakan kondisi kronis sektor angkutan barang. Penenaan biaya-biaya semacam ini menyebabkan terjadinya peningkatan harga yang harus dibayar oleh konsumen.

Sektor angkutan barang lewat peti kemas memiliki beberapa kendala. Industri angkutan barang tampaknya memiliki tingkat persaingan yang ketat, mengingat besarnya jumlah perusahaan angkutan barang swasta srtta tidak ada banyak hambatan untuk memasuki sektor ini dan terdapat banyak penyedia jasa. Tidak ada peraturan untuk memasuki sektor angkutan barang atau untuk melewati rute-rute tertentu. Wilayah operasional truk (dan kendaraan pengangkut barang lainnya) tidak dibatasi oleh wilayah yuridis tertentu, karena ketatnya persaingan, perusahaan angkutan barang memiliki margin keuntungan yang tipis.

Struktur perusahaan angkutan berkisar antara beberapa armada truk peti kemas regional sampai truk-truk yang

dioperasikan oleh pemilik perorangan. Perusahaan ekspedisi merupakan operator kendaraan truk yang menyewakan truk peti kemas mereka kepada perusahaan lain. Perusahaan semacam ini juga disebut perusahaan angkutan truk 'umum' karena truk mereka mengangkut berbagai jenis barang keperluan umum. Ada juga truk yang dimiliki dan dioperasikan oleh perusahaan kargo, atau perusahaan angkutan dan pengiriman, yang biasanya mengangkut muatan dalam volume besar. Banyak perusahaan, baik yang kecil maupun besar, lebih suka mengoperasikan sendiri.

Kelebihan beban muatan pada kendaraan peti kemas merupakan penyebab kerusakan jalan yang cukup besar. Peningkatan terhadap muatan sumbu terberat biasanya akan mengakibatkan kerusakan jalan yang lebih dari proporsional. Kegagalan dalam penerapan batas muatan akan menyebabkan kerusakan jalan yang lebih parah dibandingkan dengan besarnya keuntungan yang dinikmati oleh perusahaan angkutan barang dan oknum.

Kelebihan muatan truk meningkatkan potensi kecelakaan, karena truk yang lebih tinggi jelas akan meningkatkan risiko terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Salah satu alasan utama bahwa truk dengan kelebihan beban muatan akan menyebabkan terjadinya kecelakaan adalah

karena terjadinya waktu reaksi untuk menghentikan kendaraan menjadi lebih lambat. Bahaya ini menjadi semakin besar karena umur truk yang sudah relatif tua dan perawatan yang buruk. Maknanya adalah penerapan ketentuan mengenai batas beban muatan akan menyebabkan situasi jalan yang sangat membahayakan.

Risiko keselamatan dan kerusakan jalan menjadi semakin serius karena kendaraan mengalami modifikasi setelah dilakukan uji KIR selesai dilaksanakan. Semua truk harus menjalani uji berkala (uji KIR), yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan. Uji ini melakukan pemeriksaan terhadap berbagai fungsi seperti rem, lampu, dan ban. Akan tetapi, setelah proses pemeriksaan, banyak pemilik truk peti kemas melakukan modifikasi terhadap truk mereka agar bisa memuat barang melebihi batas beban muat yang ditentukan.

Dalam konteks yang demikian maka Dinas Perhubungan Kota Samarinda melaksanakan pengawasan terhadap angkutan peti kemas tersebut, sesuai dengan tugas pokoknya yaitu melaksanakan urusan Pemerintahan Daerah di bidang Perhubungan Darat dan Perhubungan Laut berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan.

Dalam melaksanakan tugas pokok Dinas Perhubungan Kota Samarinda mempunyai fungsi sebagaimana yang tertuang dalam

Peraturan Walikota Pasal 4 Nomor 37 tahun 2016 tentang Penetapan Lintasan Angkutan Barang di Dalam Wilayah Samarinda adalah :

Dalam menyelenggarakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) Dinas, mempunyai fungsi:<sup>2</sup>

1. perumusan kebijakan di bidang lalu lintas angkutan jalan, sungai dan penyeberangan serta rencana pelayanan sistem (jaringan) jalur perkeretaapian dan pengelolaannya, sarana prasarana kepelabuhan, keselamatan, pelayaran sungai dan laut, kebandarudaraan, pengendalian dan operasional transportasi umum baik keluar;
2. pelaksanaan kebijakan di bidang lalu lintas angkutan jalan, sungai dan penyeberangan serta rencana pelayanan sistem (jaringan) jalur perkeretaapian dan pengelolaannya, sarana prasarana kepelabuhan, keselamatan, pelayaran sungai dan laut, kebandarudaraan, pengendalian dan operasional transportasi umum baik keluar;
3. koordinasi pelaksanaan tugas, pembinaan, dan pemberian dukungan administrasi kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan Dinas;
4. pengelolaan barang milik Daerah yang menjadi tanggung jawab Dinas;
5. pengawasan dan pengendalian bidang perhubungan;

6. pelaksanaan evaluasi dan pelaporan sesuai dengan lingkup tugasnya.

Sesuai dengan ketentuan Pasal 169 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan maka diketahui bahwa:

1. Pengemudi dan/atau Perusahaan Angkutan Barang barang wajib mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi Kendaraan, dan kelas Jalan.
2. Untuk mengawasi pemenuhan terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan pengawasan muatan angkutan barang
3. Pengawasan muatan angkutan barang dilakukan dengan menggunakan alat penimbangan.
4. Alat penimbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) terdiri atas alat penimbangan yang dipasang secara tetap; atau alat penimbangan yang dapat dipindahkan.

Pengawasan merupakan penilaian dan koreksi atas pelaksanaan kerja yang dilakukan oleh bawahan dengan maksud untuk mendapatkan keyakinan atau menjamin bahwa tujuan-tujuan perusahaan dan rencana-rencana yang digunakan untuk mencapainya dilaksanakan.

Menurut zaeni Perencanaan dan pengawasan merupakan dua sisi mata uang, sehingga jelas bahwa

---

<sup>2</sup> Peraturan Walikota Pasal 4 Nomor 23 tahun 2010 tentang Penetapan Lintasan Angkutan Barang

tanpa adanya perencanaan, pengawasan tidak akan mungkin dilaksanakan karena tidak ada pedoman untuk melaksanakan pengawasan, rencana tanpa pengawasan berarti penyimpangan atau penyelewengan yang serius tanpa alat pencegahannya.<sup>3</sup>

Ditinjau dari aspek pergerakan industri, kecenderungan bertambahnya dunia usaha yang semakin tinggi menyebabkan semakin banyaknya kebutuhan bongkar muat barang melalui peti kemas. Hal ini memberi konsekuensi logis yaitu perlu adanya keseimbangan antara sarana dan prasarana khususnya di bidang angkutan dan jalan. Hal ini dimaksudkan untuk menunjang mobilitas keluar masuknya truk peti kemas dalam melaksanakan aktivitasnya.

Kota Samarinda yang termasuk dalam kategori kota besar, pada saat ini telah memiliki prasarana transportasi yang cukup memadai. Prasarana transportasi yang memadai akan sangat berpengaruh terhadap kuantitas dan kualitas pergerakan ekonomi masyarakat dalam melakukan aktivitas sehari-hari dan seiring dengan pesatnya moda industri yang semakin meningkat.

Dari uraian tersebut di atas penulis tertarik untuk mengangkat judul skripsi **“Implementasi**

**Peraturan Walikota Samarinda Nomor 23 Tahun 2010 Tentang Lintasan Angkutan Barang Di Samarinda Terhadap Peti Kemas“**. Disamping itu pula, penulis ingin mengetahui bagaimanakah implementasi Peraturan Walikota tersebut serta bagaimanakah peran Dinas Perhubungan kota samarinda dalam melaksanakan fungsi dan tanggung jawabnya.

### **Rumusan dan Pembatasan Masalah**

Sebenarnya masalah-masalah yang berhubungan dengan penulisan ini cukup banyak, akan tetapi untuk mempermudah dalam penulisan ini diperlukan adanya rumusan dan pembatasan terhadap masalah, hal ini agar dalam pembahasan masalah akan lebih terarah sehingga mudah dimengerti.

Adapun perumusan dan pembatasan masalah tersebut adalah sebagai berikut :

1. Bagaimanakah Implementasi Peraturan Walikota Samarinda Nomor 23 Tahun 2010 Tentang Penetapan Lintasan Angkutan Barang Dalam Wilayah Kota Samarinda ?
2. Apa hambatan dalam Implementasi Peraturan Walikota Samarinda Nomor 23 Tahun 2010 Tentang Penetapan Lintasan Angkutan Barang Dalam Wilayah Kota Samarinda ?

## **BAB III**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASANNYA**

---

<sup>3</sup> Asyhadie, Zaeni. 2006. *Hukum Bisnis Prinsip dan Pelaksanaanya di Indonesia*, PT Rajagrafindo Persada, Jakarta.hak,98

## **A. Implementasi Peraturan Walikota Samarinda Nomor 23 Tahun 2010 Tentang Penetapan Lintasan Angkutan Barang Dalam Wilayah Kota Samarinda.**

Pemerintah Kota Samarinda melalui Dinas Perhubungan di dalam upayanya untuk meningkatkan pelayanan masyarakat bidang angkutan Peti kemas maka Dishub Kota Samarinda diharuskan untuk memaksimalkan perannya yakni sebagai pembuat kebijakan (regulator), penyedia fasilitas (fasilitator) dan sebagai pengawas (evaluator). Sebab sebagaimana sasaran yang ingin dicapai oleh Dishub Kota Samarinda adalah terciptanya pelayanan yang efektif, dalam arti aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, tertib, teratur, lancar dan cepat, selamat, aman, mudah, serta efisien dalam suatu kesatuan jaringan transportasi nasional (Dinas Perhubungan Kota Samarinda).

Salah satu bentuk implementasi dari Peraturan Walikota Samarinda Nomor 23 Tahun 2010 Tentang Penetapan Lintasan Angkutan Barang Dalam Wilayah Kota Samarinda adalah sebagai berikut :

### **1. Setiap Pengemudi Kendaraan Angkutan Peti Kemas Dilarang Melintas Dalam Wilayah Kota Samarinda Antara Pukul 06.00-18.00 Wita**

Larangan terhadap setiap pengemudi angkutan barang yang melintas antara pukul 06.00--18.00 Wita dalam

wilayah Kota Samarinda yang terlampir dalam PERWALI Samarinda No. 23 Tahun 2010 pada Pasal 5 s/d pasal 9 dirasa sangat memberatkan bagi pihak supir angkutan peti kemas sehingga jika ada bentuk toleransi yang disampaikan oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Samarinda hanya kepada kegiatan kendaraan angkutan barang pembawa logistik saja, boleh diluar jam tersebut, namun harus ada izin khusus dengan demikian akan lebih baiknya didukung adanya pendampingan selama agar tidak menimbulkan kesalahpahaman karena dikawatirkan tidak semua supir menerima himbauan ataupun informasi tersebut.

### **2. Pembatasan Waktu Operasi Kendaraan Angkutan Peti Kemas**

Pembatasan lintasan kendaraan angkutan peti kemas yang terlampir dalam PERWALI Samarinda Nomor. 23 Tahun 2010 pada Pasal 9 Waktu operasi bagi kendaraan sebagaimana tersebut dalam Pasal 8 diluar lintasan sebagaimana tersebut dalam Pasal 6 setelah mendapatkan ijin lintasan adalah antara pukul 22.00Wita s/d 06.00 wita.

Lintasan Angkutan peti kemas adalah ruas jalan yang berstatus jalan Nasional dan jalan Propinsi dengan fungsi sebagai arteri primer atau sekunder dengan lintasan sebagai berikut :

- a. Jl. Soekarno Hatta - Jl. Cipto Mangunkusumo - Jl. Bung

- Tomo - Jl. Hasanudin – Jl. Patimura - Jl. Dwikora - Jl. Trikora - Jl. Akses Pelabuhan peti kemas Palaran.
- b. Jl. H.M Rifaddin - Jl. KH. Harun Nafsi - Jl. Pelita.
- c. Jembatan Mahakam - Jl. Untung Suropati - Jl. Ir.Sutami - Jl. Teuku Umar - Jl. MT.Haryono - Jl. Ir. Juanda - Jl. AW. Syahrani - Jl. PM. Noor - Jl. DI. Panjaitan - Jl. Poros Samarinda - Bontang.
- d. Jl. P. Suryanata – Jl. Poros Samarinda – Tenggarong - Jl. Poros Kutai Kartanegara - Jl. HM. Ardan - Jl. KH. Wahid Hasyim.
- e. Jembatan Mahkota II - Jl. Pendekat Mahkota II - Jl. Sultan Sulaiman - Jl. Poros Anggana - Poros Tanah Merah.
- f. Jl. H. M. Rifaddin - Jalan Pendekat Mahulu – Kel. Sengkotek - Jembatan Mahulu - Jl. Pendekat Mahulu – Kel. Loa Buah - Ring Road 3 Lok Bahu.

Pelanggaran yang dilakukan oleh para supir angkutan peti kemas yang melakukan pelanggaran jam operasional kendaraan hingga melakukan parkir dipinggir jalan yang sudah jelas bukan pada tempatnya sehingga kejadian ini menjadi bukti bahwa aturan yang sudah disampaikan akan menjadi merubah prinsipnya jika pihak supir tidak dapat mematuhi

aturan tersebut dan kejadian seperti ini juga bukan menjadi beban pengawasan pihak DISHUB saja tetapi juga melibatkan kepolisian untuk dapat menjalin kerjasama. Sementara itu juga bahwa pelanggaran yang sering terlihat dengan adanya parkir-parkir kendaraan peti kemasnya dipinggir jalan adalah akibat keberadaan prasarana lahan parkir yang mendukung aturan tersebut masih terkendala karena permasalahan pelanggaran parkir kendaraan peti kemas dipinggir jalan juga akibat dari kurangnya tempat yang memadai bagi kendaraan besar seperti peti kemas.

#### **B. Hambatan dalam Implementasi Peraturan Walikota Samarinda Nomor 23 Tahun 2010 Tentang Penetapan Lintasan Angkutan Barang Dalam Wilayah Kota Samarinda.**

Variabel komunikasi yang berhubungan dengan bentuk sosialisasi dari aturan ini atau bagian dari indikator yang sudah berjalan dengan menempatkan keberadaan rambu-rambu aturan lalulintas sebagai bentuk sosialisasi aturan serta menjalin koordinasi bersama pihak-pihak swasta yang memiliki kepentingan, sehingga sudah dapat terlihat adanya faktor pendukung implementasi aturan ini. Sementara itu juga aturan yang telah ditetapkan tersebut sudah ditransmisikan oleh pihak berwenang yaitu pihak Dinas Perhubungan Kota Samarinda kepada para supir angkutan barang tetapi aturan tersebut tidak adanya



pendampingan secara langsung dilapangan oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Samarinda maupun pihak kepolisian yang ikut juga terlibat terhadap aktivitas kendaraan angkutan barang peti kemas yang beroperasi sehingga terjadi kesalahpahaman dan menimbulkan tidak konsistennya pelaksanaan aturan dari pihak supir angkutan barang untuk dapat mematuhi aturan tersebut dilapangan, maka peneliti melihat adanya faktor penghambat dari indikator konsistensi pelaksana khususnya para supir yang diharapkan menjadi pendukung keberhasilan dalam menjalankan aturan ini.

Dari kecenderungan sikap pelaksana terhadap implementasi Peraturan Walikota Samarinda No. 23 Tahun 2010 ini tentunya harus mendapatkan dukungan dan melibatkan berbagai pihak lainnya yang memiliki kepentingan karena sejauh ini anggapan bahwa aturan ini yang hanya dibebankan kepada pihak Dinas Perhubungan Kota Samarinda saja. sehingga penulis juga mengkaitkan variabel dalam hal ini terdapat faktor penghambat akibat dari kemampuan personil DISHUB tidak dapat menyeimbangkan fungsi pengawasan terhadap kegiatan kendaraan angkutan barang yang jumlahnya tidak sebanding dengan jumlah personil DISHUB dilapangan. Sementara itu juga, para supir angkutan barang sebagai *target groups/* kelompok sasaran dari kebijakan ini melakukan tindakan penyimpangan dari aturan tersebut akibat dari pihak mereka yang tidak memiliki hubungan

harmonis bersama petugas Dinas Perhubungan Kota Samarinda untuk menjalankan aturan bersama dilapangan sehingga aturan ini sangat mudah diacuhkan dan disertai juga faktor tuntutan ekonomi dari para supir angkutan barang sebagai alasan untuk tetap melintas disiang hari yang dapat menyebabkan banyak resiko yang sangat berdampak signifikan dilapangan sehingga sangat nampak bahwa didalam variabel ini menempatkan kecendrungan sikap dari para supir yang memanfaatkan ketidakmampuan fungsi pengawasan DISHUB untuk melanggar aturan sehingga rawan mengakibatkan penyimpangan-penyimpangan yang dapat merugikan maka sikap dari para supir angkutan barang tersebut sebagai unsur faktor penghambat dalam menjalankan implementasi aturan ini sesuai dengan tujuan yang diharapkan.

Kualitas kondisi jalan menjadi faktor penghambat didalam variabel sumberdaya ini setelah penulis menjadikan prasarana lahan parkir kendaraan angkutan barang serta terminal barang yang terletak di Jalan H.M. Rifaddin Kecamatan Loa Janan Ilir Kota Samarinda yang belum dapat mendukung sehingga menjadi faktor penghambat juga maka menjadi perhatian khususnya dalam fokus ini adalah keberadaan kondisi ruas-ruas jalan yang dipengaruhi oleh jumlah pertumbuhan pengguna kendaraan yang mengalami peningkatan tiap tahunnya tidak dapat diseimbangkan oleh standarisasi kualitas jalan yang sesuai karena ruas-ruas jalan yang ada hanya berstatus kelas jalan 3

saja, sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa indikator fasilitas didalam variabel sumberdaya menjadi faktor penghambat akibat ketidaksesuaian bagi peruntukan aktifitas kendaraan angkutan truk pengangkut peti kemas untuk dapat melalui ruas-ruas jalan dalam wilayah Kota Samarinda dengan demikian perlu adanya pelarangan melintas yang harus dipatuhi para supir angkutan barang khususnya truk pengangkut peti kemas.

Kemudian bentuk perizinan di kantor Dinas Perhubungan yang khususnya pada administrasi izin usaha bagi para penyedia jasa angkutan barang menjadi salah satu penegakan *Standard Operational Procedure* (SOP) dalam kinerja DISHUB untuk dapat mengendalikan dan mengawasi kegiatan angkutan barang secara komperensif dengan ketentuan yang sangat baik apabila dipatuhi oleh pihak-pihak yang berkepentingan dalam kegiatan angkutan barang ini. Sementara itu juga terdapat indikator fragmentasi didalam variabel struktur birokrasi menjadi faktor penghambat dalam implementasi Peraturan Walikota Samarinda No. 23 Tahun 2010 karena fakta yang sebenarnya dilapangan bahwa penyimpangan-penyimpangan yang terjadi tidak hanya pelanggaran yang dilakukan oleh para supir maupun kendaraan truk pengangkut peti kemas tetapi juga terdapat perlakuan para oknum-oknum ormas yang melakukan pungutan liar di sekitar jalan perlintasan angkutan barang sehingga berdampak pada mahalnnya harga kebutuhan barang didalam wilayah Kota Samarinda.

## BAB IV

### P E N U T U P

#### A. Kesimpulan

Dengan demikian peneliti menarik kesimpulan bahwa Implementasi Peraturan Walikota Samarinda Nomor 23 Tahun 2010 Tentang Penetapan Lintasan Angkutan Barang Dalam Wilayah Kota Samarinda dalam hal ini khususnya peti kemas telah terdapat kendala dalam disfungsi lainnya terhadap aturan larangan melintas kendaraan angkutan barang antara pukul 06.00--18.00 Wita pada ruas jalan yang terlampir dalam Pasal 4, pemberlakuan pembatasan lintasan pada kendaraan angkutan barang berdasarkan MST dan kelas jalan yang terlampir dalam Pasal 3, dan larangan parkir pada kendaraan angkutan barang diluar pool atau bukan tempat parkir yang tidak ditetapkan dalam peraturan yang terlampir dalam Pasal 10 serta juga terdapat faktor-faktor yang dianggap dapat menjadi pendukung dan penghambat implementasi aturan tersebut.

#### B. Saran

Dengan demikian peneliti merekomendasikan beberapa saran, yaitu;

1. Kesepakatan rapat untuk memberikan toleransi terhadap setiap pengemudi kendaraan angkutan barang yang dilarang melintas masuk dalam wilayah Kota Samarinda antara pukul 06.00--18.00 Wita bahwa telah dibebaskan 24 jam melintas untuk dapat didukung

- pengawasan dalam bentuk pendampingan pihak DISHUB dan Kepolisian terhadap aktifitas kendaraan angkutan berat seperti peti kemas sebagai sikap preventif agar tidak menimbulkan permasalahan yang semakin berlebihan.
2. Aturan pembatasan lintasan kendaraan angkutan barang yang dikelompokkan dengan kelas jalan dan Muatan Sumbu Terberat (MST) harus dipatuhi pengguna jasa dan pengemudi kendaraan karena ruas-ruas jalan di dalam wilayah Kota Samarinda tidak diperuntukan bagi kendaraan angkutan barang khususnya jenis truk pengangkut peti kemas yang berbeban lebih dengan pertimbangan lainnya bahwa ruas-ruas jalan dalam wilayah Kota Samarinda hanya berstatus kelas jalan 3 saja pada umumnya.
  3. Fungsi perizinan di terminal barang yang terletak di Jalan H.M. Rifaddin Kecamatan Loa Janan Ilir Kota Samarinda terhadap setiap kendaraan angkutan barang yang melintas masuk dalam wilayah Kota Samarinda bahwa seharusnya menjadi perhatian penting pemerintah untuk dapat mengembalikan kembali fungsi pentingnya karena fungsi terminal barang lainnya juga sebagai lahan parkir kendaraan angkutan barang untuk dapat membongkar muat barang yang lebih aman daripada harus terus menjadi masalah terhadap kendaraan angkutan barang/peti kemas yang parkir dipinggir jalan sehingga menimbulkan bahaya bagi keamanan dan keselamatan pengguna jalan lainnya dan masyarakat sekitar perlintasan.
  4. Faktor fragmentasi yang berkaitan dengan penyebaran tanggung jawab diluar organisasi pemerintah ke beberapa unit bahwa terdapat permasalahan karena akibat adanya praktek pungli oleh oknum-oknum ormas yang semestinya peran ormas sebagai pendukung jalannya aturan tetapi melakukan tindakan penyimpangan sehingga perlu adanya tindakan tegas pemerintah dan kepolisian untuk dapat menyelesaikan kasus ini

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku-Buku

- Asyhadie, Zaeni. 2006. *Hukum Bisnis Prinsip dan Pelaksanaanya di Indonesia*, PT Rajagrafindo Persada, Jakarta.
- H. M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Djambatan, Jakarta, 1984.
- Inuhan, Yunus, 2010, *Makassar Container Terminal*, PT. Pelindo IV (Persero) Terminal Petikemas Makassar. Pro Fajar, Jakarta.
- Poerwadarminta (1995) *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta, Gramedia.

Rustian Kamaluddin, 1997, *Ekonomi Transportasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta,

Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, CV. Rajawali, Jakarta, 1996,