

NASKAH AKADEMIK

**RANCANGAN PERATURAN DAERAH PROVINSI
DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA**

TENTANG

RENCANA INDUK TRANSPORTASI

**DINAS PERHUBUNGAN
PROVINSI DKI JAKARTA
2022**

ABSTRAK

Kondisi perekonomian negara menjadi salah satu indikator negara tersebut maju atau berkembang dan peningkatan perekonomian menjadi tanggungjawab pemerintah pusat dan pemerintah daerah, untuk itu upaya-upaya yang dapat mewujudkan hal tersebut perlu dilakukan secara serius, salah satu factor yang menjadi pilar penyokong peningkatan perekonomian adalah penyediaan transportasi yang aman, nyaman dan efisien, untuk itu langkah perencanaan, pelaksanaan dan evaluasi harus dilaksanakan dengan sebaik-baiknya. Yaitu selain mengintegrasikan antar moda transportasi, juga dengan memperhatikan integrasi antara transportasi dengan tata ruang dalam suatu wilayah. Selain itu juga mengacu pada perubahan paradigma transportasi yang sebelumnya fokus pada perpindahan sarana (kendaraan) menjadi perpindahan orang.

Naskah Akademik ini bertujuan untuk merumuskan perubahan norma dengan landasan filosofis, yuridis, dan sosiologis. Sehingga dapat dirumuskan sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan dan arah pengaturan dalam Rancangan Perda. Untuk itu Naskah Akademik ini menggunakan metode penelitian normatif yang bersifat eksplanatoris. Selain itu, Naskah Akademik ini ditujukan kepada penelitian terhadap sistematika hukum, serta sinkronisasi vertikal dan horizontal hukum.

Hasil dari penelitian ini bahwa Pemerintah Daerah DKI Jakarta berwenang dan perlu segera menyusun Rancangan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi DKI Jakarta sebagai jawaban dan tindak lanjut terhadap permasalahan transportasi DKI Jakarta yang semakin kompleks.

Bahwa Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro tidak lagi sesuai dengan kebutuhan masyarakat dan perkembangan zaman. Sebagai dasar perwujudan fungsi Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta untuk memberikan pelayanan transportasi yang aman, nyaman, efektif dan efisien bagi masyarakat, untuk itu perlu melakukan langkah-langkah perencanaan pembangunan transportasi dalam menyelesaikan dan menjawab persoalan transportasi di DKI Jakarta. Maka perlu menyusun kebijakan dalam Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi.

Bahwa dalam penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi DKI Jakarta, Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta perlu menyusun dengan mendasari kondisi dan kebutuhan masyarakat DKI Jakarta. Selain itu dalam penyusunan Rancangan Peraturan Daerah tersebut tetap harus mengacu kepada Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi Tahun 2018-2029.

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
DAFTAR ISI	ii
BABI PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah	6
C. Tujuan dan Kegunaan	9
D. Metode	11
BABII KAJIAN TEORITIS	12
A. Kajian Teoritis terkait Kebijakan Publik	14
B. Kajian Teoritis terkait Manajemen Transportasi	17
C. Kajian Teoritis terkait Implementasi Kebijakan Publik	21
BABIII EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG- UNDANGAN TERKAIT	24
A. Evaluasi Peraturan Perundang-Undangan Terkait Rencana Induk Transportasi Jakarta	24
1. Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta,	

Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi Tahun 2018-2029	24
2. Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi	26
3. Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030	31
4. Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro	32
B. Analisis Peraturan Perundang-Undangan Terkait Rencana Induk Transportasi Jakarta	35
1. Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah	35
2. Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi Tahun 2018-2029	43
3. Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi	45
4. Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030	46

BABIV LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS DAN YURIDIS 47

A. Landasan Filosofis Rencana Induk Transportasi	
Jakarta	47
1. Landasan Filosofis dari Pancasila	47
2. Landasan Filosofis dari Pembukaan UUD NRI	
1945	49
B. Landasan Sosiologis Rencana Induk Transportasi	
Jakarta	51
C. Landasan Yuridis Rencana Induk Transportasi	
Jakarta	56

BABV JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN DAN RUANG
LINGKUP MATERI MUATAN 62

A. Sasaran yang Akan Diwujudkan	62
B. Jangkauan dan Arah Pengaturan Peraturan Daerah	
Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta tentang	
Rencana Induk Transportasi Jakarta	63
C. Ruang Lingkup Materi Muatan Peraturan Daerah	
Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta tentang	
Rencana Induk Transportasi Jakarta	65
1. Ketentuan Umum.....	66
2. Materi Pokok yang Akan Diatur.....	69
3. Ketentuan Peralihan.....	71
4. Ketentuan Penutup	74

BAB VI PENUTUP	80
A. Kesimpulan	80
B. Saran	81
 DAFTAR PUSTAKA	 83

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Berdasarkan data sensus BPS Provinsi DKI Jakarta tahun 2017, jumlah penduduk Provinsi DKI Jakarta sebanyak 10.374.235 jiwa dengan luas wilayah Provinsi DKI Jakarta) adalah daratan seluas 662.33 Km² (Surat Keputusan Gubernur No. 171 Tahun 2007). Wilayah DKI Jakarta juga memiliki tidak kurang 110 buah pulau yang tersebar di Kepulauan Seribu.

Selain sebagai Ibukota Negara Indonesia, DKI Jakarta sebagai juga sebagai pusat kegiatan ekonomi. Berdasarkan Survei yang dilakukan dalam kajian JUTPI tahun 2010 jumlah perjalanan di Jabodetabek mencapai $\pm$ 25.7 juta perjalanan/hari dimana 74.7% menggunakan kendaraan pribadi dan 25.3% menggunakan angkutan umum.

Panjang jalan DKI Jakarta di tahun 2017 sebesar $\pm$ 6.653 km. Jalan tersebut sehari-harinya melayani jumlah kendaraan $\pm$ 18 juta kendaraan. Adapun terhadap jumlah kendaraan tersebut proporsi moda terdiri dari 99,4% kendaraan pribadi dan angkutan umum sebesar 0.6%. Sampai saat ini pertumbuhan panjang jalan di DKI Jakarta hanya $\pm$ 0.01 % per

tahun dimana hal ini tidak sebanding dengan pertumbuhan kendaraan yang mencapai $\pm 10\%$ tiap tahunnya.

Angkutan umum yang melayani daerah DKI Jakarta dan sekitarnya terdiri dari 2 jenis antara lain angkutan umum berbasis jalan dan angkutan umum berbasis rel baik untuk penumpang maupun barang. Adapun angkutan umum berbasis jalan terdiri dari Transjakarta, angkutan umum bertrayek (Metromini, Kopaja, Bus AKAP, dll), angkutan umum non trayek (taxi, bajaj, dll). Untuk angkutan umum berbasis rel terdiri dari kereta api. Kondisi angkutan umum saat ini yang dinilai masyarakat masih kurang nyaman, tidak aman, serta “lama” merupakan alasan utama rendahnya penggunaan angkutan umum. Hal ini menyebabkan penggunaan kendaraan pribadi masih mendominasi proporsi jumlah perjalanan di DKI Jakarta dan merupakan salah satu penyebab kemacetan yang perlu kita atasi bersama.

Pada tahun 2007 Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah menerbitkan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro (PTM). PTM tersebut disusun berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta nomor 12 tahun 2003 tentang Lalu Lintas Jalan, Kereta Api, Sungai dan Danau serta Penyeberangan di Provinsi DKI Jakarta. Adapun beberapa strategi Pola Transportasi

Makro adalah sebagai berikut: pengembangan angkutan umum massal (*Mass Rapid Transit, Light Rapid Transit, Bus Rapid Transit*), pembatasan lalu lintas (pembatasan penggunaan kendaraan bermotor, *Electronic Road Pricing (ERP)*, pembatasan parkir, fasilitas *park and ride*) dan peningkatan kapasitas jaringan (ITS, pelebaran jalan/*Flyover/Underpass*, pengembangan jaringan jalan dan pedestrianisasi). Penerapan PTM sebagaimana dimaksud pada penjelasan di atas dapat dilihat dari pembangunan 13 Koridor Busway dari 15 Koridor Busway yang direncanakan dan rute-rute feeder yang menjangkau wilayah DKI Jakarta.

Untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, pemerintah mengambil kebijakan Ganjil Genap yang merupakan pembatasan kendaraan di beberapa ruas jalan di DKI Jakarta dengan harapan masyarakat berpindah moda menggunakan angkutan umum dan mengurangi volume kendaraan di DKI Jakarta dan meningkatkan kinerja jalan.

Berdasarkan hal-hal yang diuraikan di atas, menjadi tantangan baru bagi Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk terus berupaya melakukan pembangunan dan pengembangan transportasi dalam menata simpul-simpul transportasi dengan menyesuaikan perkembangan masalah transportasi di Jakarta saat ini dan yang akan datang.

Sehubungan dengan adanya kebijakan baru arah pengembangan pembangunan serta adanya perubahan dinamika pembangunan maka Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro tidak lagi relevan menjadi dasar bagi Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam menangani permasalahan sistem transportasi di DKI Jakarta. Peraturan Daerah Nomor 1 tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Jakarta 2030 dan Peraturan Daerah Nomor 5 tahun 2014 tentang Transportasi secara eksplisit menyebutkan bahwa target penggunaan sarana bermotor umum (angkutan umum) sebesar 60% dari proporsi perjalanan secara keseluruhan dan kecepatan rata-rata jaringan jalan sebesar 35 km/jam untuk transportasi jalan sehingga untuk mencapai target tersebut perlu disusun kembali kebijakan dan arah pengembangan transportasi di DKI Jakarta.

Untuk mengakomodasi segala perubahan yang telah dijelaskan atas maka perlu disusun suatu arahan pengembangan Transportasi Jakarta yang baru. Hal ini juga terkait dengan adanya Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah tahun 2018 terkait adanya pola-pola pengembangan rencana kawasan/koridor penerapan Transit Oriented Development (TOD), kawasan/koridor yang

terintegrasi dengan angkutan massal, dan kawasan/koridor sesuai dengan kawasan tahapan pembatasan lalu lintas. Sejalan dengan amanat yang ditetapkan pada Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi yang menyatakan bahwa:

1. Pasal 6 ayat 1 bahwa Pemerintah Daerah menyusun Rencana Induk Transportasi yang terpadu dengan RTRW dan Transportasi antar moda yang terintegrasi.
2. Pasal 6 ayat 2 bahwa Rencana Induk Transportasi merupakan dokumen acuan rencana pembangunan dan/atau pengembangan sistem Transportasi untuk jangka waktu 20 (dua puluh) tahun maka perlu disusun Rencana Induk Transportasi Jakarta.
3. Pasal 6 ayat 8 bahwa Rencana Induk Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat 4 ditetapkan dengan Peraturan Daerah.

Mengingat bahwa Rencana Induk Transportasi (RIT) berbentuk Peraturan Daerah maka kegiatan Penyusunan Dokumen Rencana Induk Transportasi Jakarta ini akan digunakan sebagai acuan dalam merumuskan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta. Diharapkan melalui Rencana Induk

Transportasi Jakarta ini dapat mengakomodir aspek-aspek perbaikan transportasi di DKI Jakarta.

B. Identifikasi Masalah

Bahwa sistem transportasi wilayah perkotaan Jakarta adalah bagian dari sistem transportasi nasional mempunyai peran yang strategis dalam mendukung pembangunan nasional, untuk itu perlu dilakukan upaya-upaya peningkatan pelayanan, konektivitas, dan mobilitas harian orang dan barang di wilayah Provinsi DKI Jakarta, upaya yang dilakukan yaitu antara lain perencanaan, pembangunan, pengembangan, pengelolaan, pengawasan, dan evaluasi sistem transportasi yang terintegrasi, efektif, efisien, dan terjangkau oleh masyarakat.

Berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi Pasal 1 angka 8 bahwa pengertian transportasi adalah keseluruhan sistem angkutan dan lalu lintas. "Transportasi diartikan sebagai pengangkutan barang atau manusia dari tempat asal kegiatan transportasi ke tempat tujuan dimana kegiatan transportasi diakhiri.¹

¹ Morlok, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, (New York; Mc. Graw Hill, Inc, 1978).

Perkembangan masalah Transportasi di Provinsi DKI Jakarta yang muncul dilapangan semakin hari semakin kompleks, maka pembangunan dan pengembangan transportasi ini menjadi hal yang wajib bagi Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam menata simpul-simpul transportasi yang berkembang saat ini dan yang akan datang. Untuk itu dengan persoalan yang kompleks tersebut maka perlu mengambil langkah kebijakan baru untuk menentukan arah pembangunan dan pengembangan transportasi di Jakarta.

Dengan adanya perubahan dinamika pembangunan maka Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro tidak lagi relevan menjadi dasar bagi Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam menangani permasalahan sistem transportasi di DKI Jakarta. Peraturan Daerah Nomor 1 tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Jakarta 2030 dan Peraturan Daerah Nomor 5 tahun 2014 tentang Transportasi secara eksplisit menyebutkan bahwa target penggunaan sarana bermotor umum (angkutan umum) sebesar 60% dari proporsi perjalanan secara keseluruhan dan kecepatan rata-rata jaringan jalan sebesar 35 km/jam untuk transportasi jalan sehingga untuk mencapai target tersebut perlu disusun kembali kebijakan dan arah pengembangan transportasi di DKI Jakarta.

Untuk mengakomodasi segala perubahan yang terjadi maka perlu disusun suatu arahan pengembangan Transportasi Jakarta yang baru. Hal ini juga terkait dengan amanat yang ditetapkan pada Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi yang menyatakan bahwa:

1. Pasal 6 ayat 1 bahwa Pemerintah Daerah menyusun Rencana Induk Transportasi yang terpadu dengan RTRW dan Transportasi antar moda yang terintegrasi.
2. Pasal 6 ayat 2 bahwa Rencana Induk Transportasi merupakan dokumen acuan rencana pembangunan dan/atau pengembangan sistem Transportasi untuk jangka waktu 20 (dua puluh) tahun maka perlu disusun Rencana Induk Transportasi Jakarta.
3. Pasal 6 ayat 8 bahwa Rencana Induk Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat 4 ditetapkan dengan Peraturan Daerah.

Selain itu juga urgensi Rencana Induk Transportasi Provinsi DKI Jakarta yang akan dibentuk ini harus sejalan dengan Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi Tahun 2018-2029. Untuk itulah Rencana Induk Transportasi Provinsi DKI Jakarta disusun berdasarkan

identifikasi masalah yang mengacu pada Pasal 7 Perda DKI Jakarta No. 5 Tahun 2014 tentang Transportasi, yaitu sekurang-kurangnya memuat:

1. Prakiraan perpindahan orang dan/atau barang;
2. Rencana pembangunan/pengembangan jaringan Jalan;
3. Rencana pembangunan/pengembangan Terminal Angkutan Jalan;
4. Rencana jaringan Angkutan umum massal dan barang berbasis Jalan;
5. Rencana jaringan Angkutan umum massal dan barang berbasis rel;
6. Rencana pembangunan/pengembangan Pelabuhan;
7. Rencana jaringan Angkutan perairan;
8. Rencana pembangunan/pengembangan bandara;
9. Rencana pembangunan lajur sepeda;
10. Rencana integrasi antar moda;
11. Rencana kebutuhan sarana Transportasi; dan
12. Rencana kawasan pembatasan Lalu Lintas.

C. Tujuan dan Kegunaan

Berdasarkan ruang lingkup identifikasi masalah tersebut, penyusunan Naskah Akademik ini bertujuan untuk merumuskan norma dengan landasan filosofis, yuridis, dan

sosiologis terkait transportasi di DKI Jakarta. Sehingga dapat dirumuskan sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan dan arah pengaturan dalam Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta. Dengan demikian Naskah Akademik ini memiliki kegunaan sebagai berikut:

1. Secara umum untuk merumuskan norma yang diamanatkan oleh Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi, namun dalam peraturan tersebut:
 - a. Belum ada atau belum diatur,
 - b. Sudah ada, namun belum memadai, dan
 - c. Sudah ada, namun menimbulkan multi interpretasi.
2. Secara khusus untuk merumuskan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, yang diharapkan dapat memenuhi kebutuhan masyarakat DKI Jakarta akan transportasi yang aman, efektif dan efisien serta dalam rangka meningkatkan kelancaran mobilisasi orang maupun barang, kemudian lebih jauh lagi dapat meningkatkan pertumbuhan perekonomian baik nasional dan khususnya daerah Jakarta.

D. Metode

Dalam penyusunan Naskah Akademik ini akan menggunakan data kepustakaan yang dilakukan dengan meneliti data sekunder berupa bahan-bahan primer, sekunder dan tersier. Hal ini sebagaimana dikatakan oleh Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji bahwa penelitian normatif ialah penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder belaka, jenis penelitian inilah yang dikatakan sebagai penelitian hukum normatif. penelitian hukum normatif ini mencakup penelitian terhadap asas-asas hukum, sistematika hukum, taraf sinkronisasi vertikal dan horizontal, perbandingan hukum dan sejarah hukum.² Adapun menurut Soerjono Soekanto, data sekunder antara lain mencakup dokumen-dokumen resmi, buku-buku, hasil-hasil penelitian yang berwujud laporan, buku harian dan seterusnya.³

² Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif: suatu tinjauan singkat* (Jakarta: Rajagrafindo Persada, 2013), hlm. 15.

³ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum* (Jakarta: UI Press, 2005), hlm. 12.

BAB II

KAJIAN TEORITIS

Kajian teoritis secara praktis akan memberikan bantuan pemecahan permasalahan dalam Naskah Akademik ini, atau juga dapat dikatakan “kerangka teori itu digunakan di dalam menganalisis masalah-masalah yang menjadi fokus kajiannya, apakah hasil penelitiannya sesuai atau tidak dengan teori yang digunakannya dan/atau akan mengubah dan menyempurnakan teori yang digunakan atau diterapkan tersebut.”⁴ Dalam bab ini mendeskripsikan landasan teoritis yang berhubungan dengan Rencana Induk Transportasi Jakarta. Hal ini secara khusus digunakan dalam rangka mengkonfirmasi bagaimana seharusnya merumuskan norma yang terkait dengan Rencana Induk Transportasi Jakarta. Deskripsi teoritis tersebut dibagi dalam 3 (tiga) bagian besar, yaitu:

1. Berisikan kajian teoritis yang berkenaan dengan Kebijakan Publik;
2. Memuat kajian teoritis yang berhubungan dengan manajemen transportasi; dan

⁴ Salim H.S. dan Erlies Septiana, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis dan Disertasi* (Jakarta: Rajawali Pers, 2013), hlm. 1.

3. mengulas kajian teoritis yang berhubungan dengan implementasi kebijakan publik.

Masyarakat akan melakukan penilaian terhadap setiap produk hukum pemerintah, apakah memenuhi rasa keadilan atau hanya sekedar bentuk diskriminasi dan kesewenang-wenangan penguasa, maka kemungkinan masyarakat tidak menjalankan suatu norma hukum akibat kurangnya objektivitas pemerintah dalam politik hukum Indonesia. Senada dengan pendapat di atas menurut *Friedman* bahwa:

“Di samping *legal struktur* dan *legal substance* tersebut masih ada satu unsur lagi yang penting dalam suatu sistem hukum yaitu unsur *tuntutan atau permintaan* oleh karena mengalami kesulitan dalam mencari istilah untuk unsur tersebut, *Friedman* lalu memilih istilah *legal culture*. Tuntutan tersebut datangnya dari rakyat atau para pemakai jasa hukum, seperti pengadilan. Dua orang tetangga bersengketa karena sesuatu hal mengenai suatu kepentingan, sebagai kelanjutannya keduanya dapat menempuh jalan yang bermacam-macam.”⁵

Dalam pembahasan landasan teori yang digunakan adalah terkait kebijakan publik, manajemen transportasi dan implementasi kebijakan. Sejalan dengan pendapat *Friedman* di atas kebijakan publik mewakili *legal substance*, manajemen transportasi mewakili *legal struktur*. Untuk itu terdapat 3 (tiga) komponen yang menjadi dasar pembentukan hukum positif

⁵ Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2006, hlm. 154.

dan implementasi mewakili *Legal culture* atau budaya hukum yang dimaksud Friedman di atas adalah kaitannya dengan kesadaran dan ketaatan masyarakat terhadap hukum, budaya hukum inilah yang dapat menentukan dua unsur lainnya yaitu *legal structure* dan *legal substance* akan dapat berjalan dengan baik atau tidak, budaya hukum disini termasuk pembuat produk hukum dan yang melakukan fungsi pengendalian dan penegakan hukum.

A. Kajian Teoritis terkait Kebijakan Publik

Kebijakan adalah output dari sebuah proses yang dilakukan oleh penguasa atau pemerintah dalam menyikapi atau menangani suatu kondisi dimana posisi penguasa sebagai alat untuk melindungi kepentingan masyarakatnya, kebijakan pada umumnya dalam bentuk norma hukum positif agar memiliki legitimasi untuk dilaksanakan. *Keban* menjelaskan bahwa:

“Public Policy dapat dilihat sebagai konsep filosofis, sebagai suatu produk, sebagai suatu proses, dan sebagai suatu kerangka kerja. Sebagai suatu konsep filosofis, kebijakan merupakan serangkaian prinsip, atau kondisi yang diinginkan; sebagai suatu produk, kebijakan dipandang sebagai serangkaian kesimpulan atau rekomendasi; dan sebagai suatu proses, kebijakan dipandang sebagai suatu cara dimana melalui cara tersebut suatu organisasi dapat mengetahui apa yang diharapkan darinya, yaitu program dan mekanisme dalam mencapai produknya; dan sebagai suatu kerangka

kerja, kebijakan merupakan suatu proses tawar menawar dan negosiasi untuk merumuskan isu-isu dan metode implementasinya”.⁶

Menurut Yulianto Kadji terkait kebijakan publik dikatakan merupakan prodak bersama antara legislatif dan eksekutif, serta berdampak pada kepentingan pemerintah dan masyarakat yaitu:

“Apabila kita pelajari istilah kebijakan publik secara umum, maka sesungguhnya kebijakan itu merupakan sebuah produk yang disusun, dirancang, dan dibuat oleh pihak legislatif bersama eksekutif sebagai aktor kebijakan, yang kemudian di implementasikan oleh aparatur pemerintah sebagai implementor kebijakan dalam rangka upaya mencapai sejumlah sasaran yang telah ditetapkan sebelumnya sebagai esensi dari sebuah produk kebijakan. Hasil implementasi kebijakan publik tersebut menimbulkan dampak (impact) terhadap kepentingan pemerintah maupun kepentingan masyarakat (public)”.⁷

Sejalan dengan yang disampaikan Yulianto Kadji di atas bahwa setiap kebijakan publik yang dilakukan oleh penguasa atau dalam hal ini pemerintah pada prinsipnya bertujuan untuk terpenuhinya kepentingan masyarakat umum.

Selanjutnya Yulianto Kadji menyatakan bahwa:

“Maka, tepat jika ditegaskan bahwa output public policy itu sebagai produk hukum yang memiliki legitimasi yang kuat dalam mengakomodir kepentingan dan dalam rangka 4 mengejawentahkan harapan dan cita-cita publik

⁶ Keban, T. Yeremias, *Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik, Konsep, Teori dan Isu*, (Yogyakarta; Gava Media, 2004).

⁷ Yulianto Kadji, *Formulasi dan Implementasi Kebijakan Publik*, (Gorontalo; UNG Press, 2015), hlm 3

itu sendiri. Oleh karena itulah, sebuah kebijakan publik tidak akan menjadi realistis jika dalam aktivitas perumusan, proses implementasi dan evaluasi kebijakan tidak akan mensinergikan eksistensi dari Stakeholders of Policy yakni : Government, Private Sector, dan Civil Society, sebagaimana pula bahwa ketiga sektor tersebut juga sebagai domain dari Good Governance.”⁸

Dapat disimpulkan bahwa kebijakan publik yang dilakukan oleh setiap instansi pemerintah selalu dibingkai dalam bentuk produk hukum termasuk kebijakan Rencana Induk Transportasi ini dibentuk melalui Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta, yang tata cara dan proses pembentukannya diatur dan dilaksanakan berdasarkan undang-undang.

Maka saat peraturan daerah tentang transportasi telah disahkan dan ditetapkan maka seluruh masyarakat harus taat dan tunduk demi tercapainya tujuan yang telah dituangkan, konsep ini didasari oleh Pasal 1 ayat 3 UUD NRI Tahun 1945 yang menyebutkan bahwa negara kita berdasarkan hukum. “Negara Indonesia menganut konsep *“Rule of law”* yaitu negara yang berdasarkan hukum”.⁹

Untuk itu langkah pemerintah dalam mengambil kebijakan untuk perbaikan transportasi DKI Jakarta telah memenuhi dimensi nilai-nilai kebutuhan dan kemanfaatan

⁸ *Ibid.*

⁹ Munir Fuady, *Teori Negara Hukum Modern*, PT. Refika Aditama, Bandung, 2009, hlm.

masyarakat umum guna terwujudnya mobilisasi masyarakat yang aman, nyaman, efektif dan efisien. Secara khusus Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam hal ini telah menunjukkan eksistensinya dalam mengemban amanah yang didasari pada tugas fungsi dan kewenangan yang diatur dalam undang-undang.

B. Kajian Teoritis terkait Manajemen Transportasi

Manajemen atau dengan kata lain serangkaian proses pengelolaan dalam hal ini transportasi lalu lintas, adapun unsur yang meliputi proses pengelolaan tersebut yaitu perencanaan, pengatutan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas suatu moda transportasi. Manajemen lalu lintas bertujuan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan dilakukan antaran lain dengan:

1. Peningkatan kapasitas jalan, persimpangan, dan/atau jaringan jalan.
2. Pemberian prioritas Bagi Jenis Kendaraan atau pemakai jalan tertentu.
3. Penyesuaian antara permintaan perjalanan dngan tingkat pelayanan tertentu dengan mempertimbangkan keterpaduan intra dan antar moda.

4. Penetapan sirkulasi lalu lintas, larangan atau perintah bagi pemakai jalan. Dalam manajemen lalu lintas pada transportasi di bagi menjadi beberapa kegiatan yaitu perencanaan, pengaturan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas.

Sementara itu, menurut Zulfiar Sani tahapan dalam suatu sistem transportasi setidaknya meliputi:

“1) Perencanaan.

Proses perencanaan dalam sistem transportasi:

- a) Menginterventarisasi dan mengevaluasi tingkat pelayanan (level of service) lalu lintas. Menginterventarisasi di maksudkan mengetahui tingkat pelayanan pada setiap ruas jalan termasuk persimpangan. Maksud tingkat pelayanan dalam ketentuan ini adalah merupakan kemampuan ruas jalan dan persimpangan untuk menampung lalu lintas dengan tetap memperhatikan kecepatan dan keselamatan.
- b) Menetapkan tingkat pelayanan yang di inginkan. Dalam menentukan tingkat pelayanan yang di inginkan dengan memperhatikan : Rencana umum jaringan transportasi jalan: kegunaan, kapasitas, dan karakteristik jalan: kelas jalan: karakteristik lalu lintas. Aspek lingkungan, aspek sosial dan ekonomi.
- c) Menetapkan pemecahan permasalahan lalu lintas.
- d) Menyusun rencana dan program pelaksanaan implementasinya. Maksud rencana dan implementasi meliputi : penentuan tingkatan pelayanan yang di inginkan pada setiap ruas jalan dan persimpangan: usulan aturan lalu lintas yang akan di tetapkan pada setiap ruas jalan dan persimpangan: usulan pengadaan dan pemasangan serta 9 pemeliharaan rambu-rambu lalu lintas, markah jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, dan alat pengendalian dan pengamanan pemakai jalan:

usulan kegiatan atau tindakan baik untuk keperluan penyusunan maupun penyuluhan kepada masyarakat.

2) Pengaturan.

Pengaturan pada jalan merupakan suatu kegiatan untuk berlalu lintas pada jaringan atau ruas-ruas jalan tertentu, termasuk dalam hal ini penataan sirkulasi lalu lintas, penentuan kecepatan maksimum dan atau minimum, larangan penggunaan jalan, larangan dan perintah bagi pemakai jalan yang tertuang dalam rambu-rambu markah.

3) Pengawasan.

Pengawasan ini dilakukan oleh petugas yang ditunjuk untuk melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan peraturan yang ada apakah dilaksanakan dengan baik oleh pengendara.

a) Pemantauan dan penilaian terhadap pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas. Kegiatan pemantauan dan penilaian dimaksudkan untuk mengetahui efektivitas dari kebijaksanaan tersebut untuk ditentukan. Termasuk dalam kegiatan pemantauan antara lain meliputi inventarisasi mengenai kebijaksanaan lalu lintas yang berlaku pada ruas jalan, jumlah pelanggaran dan koreksi yang telah dilakukan oleh pelanggar tersebut.

b) Tindakan korektif terhadap pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas. Tindakan korektif dimaksudkan untuk menjamin tercapainya sasaran tingkat pelayanan yang telah ditentukan.

4) Pengendalian.

Pada transportasi pemberian arahan dan petunjuk dalam pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas kepada pengemudi.

a) Pemberian arahan atau petunjuk dalam ketentuan ini berupa penetapan atau pemberian pedoman dan tata cara untuk keperluan atau pemberian pedoman dan tata cara untuk keperluan pelaksanaan manajemen lalu lintas, dengan maksud agar diperoleh keseragaman dalam pelaksanaannya serta dapat dilaksanakan sebagaimana mestinya untuk menjamin tercapainya tingkat pelayanan yang ditetapkan.

b) Pemberian bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat mengenai hak dan kewajiban

masyarakat dalam pelaksanaan kebijakan lalu lintas.”¹⁰

Berdasarkan pendapat di atas dapat disimpulkan bahwa manajemen transportasi terdiri dari rangkaian proses yang antara satu bagian dengan bagiannya saling ketergantungan dan saling berkaitan sebagai suatu rangkaian yang apabila terdapat satu bagian tidak dapat berjalan dengan baik, maka tujuan dari kebijakan terkait transportasi tidak dapat dicapai. Untuk itu perlu sumber daya manusia yang handal dan elemen lainnya guna berjalannya seluruh bagian dari proses manajemen transportasi.

Tentunya manajemen transportasi perlu dibakukan dalam sebuah produk hukum yang substansinya berisikan perintah terhadap subjek teruntuk untuk menjalankan hal-hal yang telah ditetapkan, termasuk dalam hal pergantian kepala daerah, maka kepala daerah periode berikutnya akan terus menjalankan rencana pembangunan daerah yang telah dilegitimasi keberlakuannya. Selain itu, produk hukum ada pula yang berisikan larangan untuk subjek tertentu untuk tidak menjalankan hal-hal yang telah ditetapkan. Senada dengan pendapat Hans Kelsen bahwa:

¹⁰ Zulfiar Sani, *Transportasi Suatu Pengantar*, (Jakarta; Universitas Indonesia-Press, 2010).

“Sampai saat ini dapat dinyatakan dalam tatanan norma itu terdapat dua kategori yaitu norma yang berisikan unsur perintah terhadap sesuatu hal dan norma yang berisikan unsur larangan atas perbuatan tertentu, unsur dalam norma inilah yang menjadi syarat dapat dikenakan atau tidak sanksi terhadap seseorang.”¹¹

C. Kajian Teoritis terkait Implementasi Kebijakan Publik

Penerapan program-program yang telah direncanakan dan dituangkan dalam sebuah produk hukum, dalam prakteknya tidak sesederhana sebagaimana dibayangkan secara normatif. Berbagai alasan yang berkaitan dengan sifat dari permasalahan, kondisi lingkungan, atau organisasi yang diberi kewenangan sebagai pelaksana administratif yang bertugas melaksanakan program, maka program-program mungkin tidak dapat dilaksanakan sebagaimana yang dimaksudkan. Ini adalah merupakan realita dalam implementasi, yang terkadang jauh dari tujuan-tujuan yang ditetapkan dan prosedur-prosedur yang telah ditentukan untuk mencapai tujuan-tujuan tertentu.

Dalam birokrasi pemerintahan tidak dapat dipungkiri bahwa terdapat organisasi-organisasi yang berbeda-beda dan mereka terlibat dalam pelaksanaan kebijakan pada tingkat pemerintahan yang berbeda-beda (tingkat nasional, provinsi, dan lokal), dan pada masing-masing organisasi memiliki

¹¹ Hans Kelsen, *Teori Hukum Murni Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif*, Nusa Media, Jakarta, 2015, hlm. 28.

kepentingan, ambisi, dan tradisi sendiri-sendiri yang dapat menghambat proses pelaksanaan kebijakan yang telah direncanakan.

“Langkah-langkah yang dapat diambil oleh para pengambil kebijakan untuk meningkatkan kualitas desain kebijakan dalam rangka memperlancar pelaksanaannya adalah sebagai berikut. Pertama, pengambil kebijakan harus menjelaskan tujuan-tujuan dari kebijakan dan urutan relatifnya dengan cara yang sejelas mungkin. Penjelasan mengenai tujuan-tujuan ini dapat berfungsi sebagai suatu instruksi yang jelas bagi para pelaksana mengenai apa yang sebenarnya diharapkan mereka lakukan dan bagaimana prioritas yang harus mereka berikan terhadap tugas-tugas tersebut. Kedua, kebijakan harus didukung secara implisit atau eksplisit oleh suatu teori kausal yang layak dalam kaitannya dengan mengapa langkah-langkah yang diambil dalam kebijakan tersebut dapat diharapkan memecahkan masalah yang dihadapi.

Suatu kebijakan yang didesain untuk mendorong orang agar membuat tabungan yang cukup besar bagi hari tua mereka harus dapat dengan jelas menjelaskan mengapa orang tidak menabung cukup banyak sekarang sehingga kebijakan tersebut perlu dilaksanakan. Ketiga, kebijakan harus memiliki alokasi dana yang cukup agar berhasil dalam pelaksanaannya. Salah satu Studi Implementasi Kebijakan Publik satu di antara cara-cara yang paling jelas untuk mematikan sebuah program adalah dengan jalan tidak menyediakan dana yang dibutuhkan dalam pelaksanaannya. Keempat, kebijakan harus disertai dengan prosedur-prosedur yang jelas yang harus ditaati oleh agen-agen pelaksana pada saat mereka melaksanakan kebijakan tersebut. Kelima, tugas pelaksanaan ini harus dialokasikan pada sebuah badan yang memiliki pengalaman dan komitmen yang relevan.¹²

Untuk itu sesulit apapun implementasi Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi

¹² Dr. H. Tachjan, M.Si, *Implementasi Kebijakan Publik*, (Bandung: AIPI Bandung, 2006) hlm 9

yang akan dituangkan dalam sebuah produk hukum menjadi salah satu bagian penting dari proses Perencanaan, Pelaksanaan dan Evaluasi terkait transportasi di DKI Jakarta tetap wajib dilaksanakan yang diharapkan dimasa mendatang dapat memberikan solusi terhadap seluruh persoalan yang terjadi terkait transportasi di DKI Jakarta. Implementasi peraturan yang akan dibentuk tersebut perlu langkah-langkah konsisten pimpinan untuk terus berupaya melakukan segala tindakan yang mengarah kepada terwujudnya tujuan mulia yang telah dilegitimasi, penanaman pemahaman kepada masyarakat mungkin menjadi salah satu upaya agar masyarakat beralih kepada angkutan umum. Sebagaimana dinyatakan Ali Yuswandi bahwa:

“Pembangunan di bidang hukum merupakan bagian tidak terpisahkan dengan pembangunan manusia seutuhnya, untuk itu usaha pembangunan bidang hukum perlu ditingkatkan. Kita sadari bahwa pembangunan hukum merupakan salah satu prasarana untuk terwujudnya sistem hukum dan produk hukum yang saling mengayomi dan memberikan landasan hukum bagi masyarakat dan pembangunan itu sendiri.”¹³

¹³ Ali Yuswandi, *Penuntutan, Hapusnya Kewenangan Menuntut Dan Menjalankan Pidana*, CV. Pedoman Ilmu Jaya, Jakarta, 1995, hlm 2

BAB III

EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT

A. Evaluasi Peraturan Perundang-Undangan Terkait Rencana Induk Transportasi Jakarta

1. Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi Tahun 2018-2029

Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi Tahun 2018-2029 dibentuk dengan pertimbangan bahwa sistem transportasi wilayah perkotaan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi sebagai bagian dari sistem transportasi nasional mempunyai peran yang strategis dalam mendukung pembangunan nasional.

Selain itu Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi Tahun 2018-2029 juga dibentuk dengan pertimbangan bahwa peningkatan pelayanan, konektivitas, dan mobilitas harian orang dan barang di wilayah perkotaan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan

Bekasi, memerlukan perencanaan, pembangunan, pengembangan, pengelolaan, pengawasan, dan evaluasi sistem transportasi yang terintegrasi, efektif, efisien, dan terjangkau oleh masyarakat dengan tidak dibatasi oleh wilayah administrasi pemerintahan.

Dengan pertimbangan-pertimbangan tersebut, dalam Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi Tahun 2018-2029 menjadi pedoman dalam penyusunan Rencana Induk Transportasi DKI Jakarta sebagaimana amanat Pasal 3 Ayat (1) dan (2) yang berbunyi :

(1) RIT Jabodetabek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 merupakan pedoman bagi Pemerintah Pusat dan **Pemerintah Daerah** dalam perencanaan pembangunan, pengembangan, dan pengelolaan, serta pengawasan dan evaluasi transportasi di wilayah perkotaan **Jakarta**, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi.

(2) Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri dari:

- a. **Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta;**
- b. Pemerintah Provinsi Jawa Barat;
- c. Pemerintah Provinsi Banten;

- d. Pemerintah Kota Bogor;
- e. Pemerintah Kabupaten Bogor;
- f. Pemerintah Kota Depok;
- g. Pemerintah Kota Tangerang;
- h. Pemerintah Kota Tangerang Selatan;
- i. Pemerintah Kabupaten Tangerang;
- j. Pemerintah Kota Bekasi; dan
- k. Pemerintah Kabupaten Bekasi.

2. Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi

Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi dibentuk dalam rangka mewujudkan sistem Transportasi yang handal sesuai dengan kedudukan dan kewenangan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia berdasarkan Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007, sehingga perlu dilakukan penataan kembali sistem transportasi guna menunjang dan menggerakkan pembangunan serta meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Lebih lanjut Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi mengatur

tentang Rencana Induk Transportasi dalam Bab II, pasal-pasal yang mengatur hal ini adalah sebagai berikut:

Pasal 6

- (1) Pemerintah Daerah menyusun Rencana Induk Transportasi yang terpadu dengan RTRW dan Transportasi antar moda yang terintegrasi.
- (2) Rencana Induk Transportasi merupakan dokumen acuan rencana pembangunan dan/atau pengembangan sistem Transportasi untuk jangka waktu 20 (dua puluh) tahun.
- (3) Rencana pengembangan jaringan Jalan merupakan bagian dari Rencana Induk Transportasi.
- (4) Rencana Transportasi harus berdasarkan kebutuhan mobilitas masyarakat yang tercermin di dalam pola perjalanan masyarakat dan rencana tata ruang.
- (5) Penyusunan Rencana Induk Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), paling sedikit harus memperhatikan :
 - a. RTRW;
 - b. Sistem Transportasi Nasional;
 - c. Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah; dan
 - d. Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah.

- (6) Rencana Induk Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus ditetapkan paling lambat 2 (dua) tahun sejak Peraturan Daerah ini mulai berlaku.
- (7) Dokumen Rencana Induk Transportasi sekaligus merupakan dokumen Tataran Transportasi Wilayah.
- (8) Rencana Induk Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (4) ditetapkan dengan Peraturan Daerah.

Pasal 7

Dokumen Rencana Induk Transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6, memuat paling sedikit :

- a. Prakiraan perpindahan orang dan/atau barang;
- b. Rencana pembangunan/pengembangan jaringan Jalan;
- c. Rencana pembangunan/pengembangan Terminal Angkutan Jalan;
- d. Rencana jaringan Angkutan umum massal dan barang berbasis Jalan;
- e. Rencana jaringan Angkutan umum massal dan barang berbasis rel;
- f. Rencana pembangunan/pengembangan Pelabuhan;
- g. Rencana jaringan Angkutan perairan;
- h. Rencana pembangunan/pengembangan bandara;
- i. Rencana pembangunan lajur sepeda;

- j. Rencana integrasi antar moda;
- k. Rencana kebutuhan sarana Transportasi; dan
- l. Rencana kawasan pembatasan Lalu Lintas.

Pasal 8

- (1) Untuk mewujudkan sistem Transportasi yang efektif, efisien, lancar, dan terintegrasi dalam Rencana Induk Transportasi ditetapkan target :
 - a. 60% (enam puluh persen) perjalanan penduduk menggunakan sarana Kendaraan Bermotor Umum dan kecepatan rata-rata jaringan Jalan 35 (tiga puluh lima) km/jam untuk Transportasi Jalan; dan
 - b. Aman, nyaman, dan terjangkau untuk Transportasi Perkeretaapian, Transportasi Perairan, dan Transportasi Udara.
- (2) Untuk mencapai target sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, kebijakan dari semua sektor yang berkaitan dengan Transportasi harus mengutamakan dan memprioritaskan penggunaan sarana Kendaraan Bermotor umum massal.

Pasal 9

Upaya pencapaian target kinerja Transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8, pembangunan dan/atau pengembangan Transportasi dilaksanakan secara bertahap melalui Rencana Strategis Pembangunan Transportasi 5 (lima) tahunan.

Pasal 10

- (1) Rencana Induk Transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (2), dievaluasi setiap 5 (lima) tahun.
- (2) Dalam hal terjadi perubahan lingkungan strategis tertentu terhadap Rencana Induk Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dapat dievaluasi sebelum jangka waktu 5 (lima) tahun.
- (3) Hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2), digunakan sebagai dasar pertimbangan perubahan Rencana Induk Transportasi.

Pasal 11

- (1) Untuk mewujudkan integrasi antar moda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 huruf j, Pemerintah Daerah membangun dan menyediakan :
 - a. Prasarana dan sarana integrasi antar moda;

- b. Sistem operasional terintegrasi meliputi jadwal perjalanan dan sistem tiket.
- (2) Dalam membangun dan menyediakan prasarana dan sarana integrasi antar moda serta sistem operasional terintegrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Pemerintah Daerah dapat bekerja sama dengan Pemerintah dan/atau pihak ketiga.
- (3) Untuk mendukung optimalisasi integrasi antar moda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibentuk induk Badan Usaha Milik Daerah bidang Transportasi.

3. Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030

Bahwa Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030 juga menjadi dasar dalam pembangunan transportasi di DKI Jakarta karena kedudukan Provinsi DKI Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia, menyebabkan ruang wilayah Provinsi DKI Jakarta berfungsi sebagai ruang ibukota negara, maka pengelolaannya secara bijaksana, berdaya guna, dan berhasil guna sesuai kaidah penataan ruang sehingga kualitas ruang wilayah Provinsi DKI Jakarta terjaga keberlanjutannya untuk masa kini dan masa datang.

Menyebutkan Secara eksplisit terkait target penggunaan transportasi umum oleh masyarakat sebesar 60% (enam puluh persen), yaitu Pasal 22 ayat (2) yang berbunyi “Untuk mewujudkan sistem dan jaringan transportasi darat yang efisien, terpadu dan menyeluruh ditetapkan target 60% (enam puluh persen) perjalanan penduduk menggunakan angkutan umum dan meningkatkan kecepatan rata-rata jaringan jalan minimum 35 km/jam”.

Dalam kondisi yang terjadi saat ini, target yang sudah direncanakan dalam peraturan daerah di atas belum dapat terpenuhi, untuk itu Pemerintah Daerah Jakarta berdasarkan tugas, fungsi dan kewenangannya perlu melakukan langkah-langkah strategis untuk menyusun Rencana Induk Transportasi DKI Jakarta agar pembangunan transportasi kedepan lebih terarah untuk mencapai target tersebut.

4. Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro

Pada tahun 2007 Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah menerbitkan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro

(PTM). PTM tersebut disusun berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta nomor 12 tahun 2003 tentang Lalu Lintas Jalan, Kereta Api, Sungai dan Danau serta Penyeberangan di Provinsi DKI Jakarta. Adapun beberapa strategi Pola Transportasi Makro adalah sebagai berikut:

- a. Pengembangan angkutan umum massal (*Mass Rapid Transit, Light Rapid Transit, Bus Rapid Transit*);
- b. Pembatasan lalu lintas (pembatasan penggunaan kendaraan bermotor, *Electronic Road Pricing (ERP)*);
- c. Pembatasan parkir, fasilitas *park and ride*) dan peningkatan kapasitas jaringan (ITS, pelebaran jalan/*Flyover/Underpass*; dan
- d. Pengembangan jaringan jalan dan pedestrianisasi).

Penerapan PTM sebagaimana dimaksud pada penjelasan di atas dapat dilihat dari pembangunan 13 Koridor Busway dari 15 Koridor Busway yang direncanakan dan rute-rute feeder yang menjangkau wilayah DKI Jakarta.

Dengan kondisi transportasi di DKI Jakarta saat ini, masyarakat merasa tidak terpenuhinya efektivitas dan efisiensi dan masyarakat menuntut adanya pembaharuan transportasi yang lebih baik agar masyarakat dapat berpindah moda menggunakan angkutan umum dan mengurangi volume

kendaraan di DKI Jakarta dan meningkatkan kinerja jalan. Berdasarkan hal tersebut diatas, pembangunan transportasi ini menjadi tantangan baru bagi Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam menata simpul-simpul transportasi yang berkembang saat ini dan yang akan datang.

Sehubungan dengan dinamika tuntutan masyarakat tersebut, maka Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro tidak lagi relevan menjadi dasar bagi Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam menangani permasalahan sistem transportasi di DKI Jakarta. Perubahan tersebut dilakukan untuk mencapai target penggunaan transportasi umum sebagaimana yang diamanahkan Peraturan Daerah Nomor 1 tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Jakarta 2030 dan Peraturan Daerah Nomor 5 tahun 2014 tentang Transportasi secara eksplisit menyebutkan bahwa target penggunaan sarana bermotor umum (angkutan umum) sebesar 60% dari proporsi perjalanan secara keseluruhan dan kecepatan rata-rata jaringan jalan sebesar 35 km/jam untuk transportasi jalan, selain itu juga dalam rangka menciptakan kondisi transportasi DKI Jakarta yang aman, efektif dan efisien serta terjangkau bagi masyarakat dalam menjalankan aktivitasnya sehari-hari.

B. Analisis Peraturan Perundang-Undangan Terkait Rencana Induk Transportasi Jakarta

Berdasarkan evaluasi peraturan perundang-undangan yang terkait dengan Rencana Induk Transportasi Jakarta, maka dapat disimpulkan bahwa terdapat urgensi dalam penyusunan Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, yaitu berdasarkan wewenang dan amanat :

1. Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah

Pemerintah Daerah secara kelembagaan mendapatkan kewenangan berdasarkan pembagian urusan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (UU Pemda).

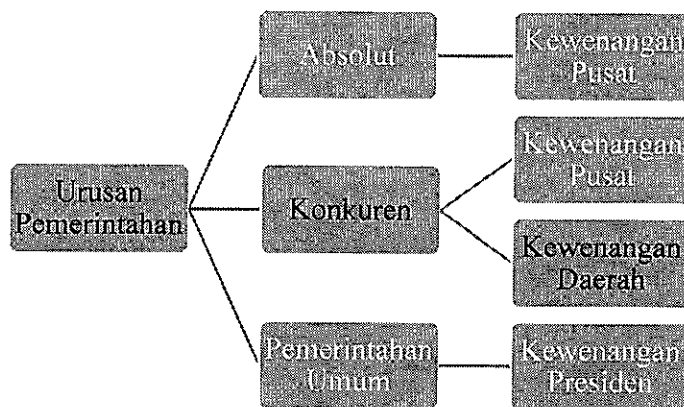
Kewenangan tersebut terdapat dalam Pasal 9, Pasal 11, dan Pasal 12 UU Pemda. Pasal 9 UU Pemda pada prinsipnya mengatur tentang Klasifikasi Urusan Pemerintahan yang berbunyi :

Pasal 9

- (1) Urusan Pemerintahan terdiri atas urusan pemerintahan absolut, urusan pemerintahan konkuren, dan urusan pemerintahan umum.

- (2) Urusan pemerintahan absolut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah Urusan Pemerintahan yang sepenuhnya menjadi kewenangan Pemerintah Pusat.
- (3) Urusan pemerintahan konkuren sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah Urusan Pemerintahan yang dibagi antara Pemerintah Pusat dan Daerah provinsi dan Daerah kabupaten/kota.
- (4) Urusan pemerintahan konkuren yang diserahkan ke Daerah menjadi dasar pelaksanaan Otonomi Daerah.
- (5) Urusan pemerintahan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Presiden sebagai kepala pemerintahan.

Berdasarkan ketentuan pasal tersebut, urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan Pemerintah Daerah terkait dengan urusan pemerintahan konkuren dalam hal ini yaitu urusan Pemerintahan yang dibagi antara Pemerintah Pusat dan Daerah. Kemudian urusan pemerintahan konkuren yang diserahkan kepada Pemerintah Daerah ini menjadi dasar bagi pelaksanaan Otonomi Daerah. Untuk memudahkan kajian, kewenangan daerah yang terdapat dalam Pasal 9 akan dipaparkan dengan grafik berikut:



Lebih lanjut mengenai Urusan Pemerintahan Konkuren diatur dalam Pasal 11 UU Pemda yang menyatakan bahwa :

Pasal 11

- (1) Urusan pemerintahan konkuren sebagaimana di maksud dalam Pasal 9 ayat (3) yang menjadi kewenangan Daerah terdiri atas Urusan Pemerintahan Wajib dan Urusan Pemerintahan Pilihan.
- (2) Urusan Pemerintahan Wajib sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas Urusan Pemerintahan yang berkaitan dengan Pelayanan Dasar dan Urusan Pemerintahan yang tidak berkaitan dengan Pelayanan Dasar.
- (3) Urusan Pemerintahan Wajib yang berkaitan dengan Pelayanan Dasar sebagaimana dimaksud pada ayat (2)

adalah Urusan Pemerintahan Wajib yang sebagian substansinya merupakan Pelayanan Dasar.

Pasal 11 UU Pemda tersebut membagi urusan pemerintahan konkuren yang menjadi kewenangan Daerah terdiri atas (1) Urusan Pemerintahan Wajib, yaitu terdiri atas Urusan Pemerintahan yang berkaitan dengan Pelayanan Dasar serta Urusan Pemerintahan yang tidak berkaitan dengan Pelayanan Dasar; dan Urusan Pemerintahan Pilihan. Ketentuan pasal 11 tersebut kemudian dilengkapi dengan Pasal 12 UU Pemda mengamanatkan bahwa :

Pasal 12

(1) Urusan Pemerintahan Wajib yang berkaitan dengan Pelayanan Dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (2) meliputi:

- a. pendidikan;
- b. kesehatan;
- c. pekerjaan umum dan penataan ruang;
- d. perumahan rakyat dan kawasan permukiman;
- e. ketenteraman, ketertiban umum, dan perlindungan masyarakat; dan
- f. sosial.

(2) Urusan Pemerintahan Wajib yang tidak berkaitan dengan Pelayanan Dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (2) meliputi:

- a. tenaga kerja;
- b. pemberdayaan perempuan dan perlindungan anak;
- c. pangan;
- d. pertanahan;
- e. lingkungan hidup;
- f. administrasi kependudukan dan pencatatan sipil;
- g. pemberdayaan masyarakat dan Desa;
- h. pengendalian penduduk dan keluarga berencana;
- i. perhubungan;
- j. komunikasi dan informatika;
- k. koperasi, usaha kecil, dan menengah;
- l. penanaman modal;
- m. kepemudaan dan olah raga;
- n. statistik;
- o. persandian;
- p. kebudayaan;
- q. perpustakaan; dan
- r. kearsipan.

(3) Urusan Pemerintahan Pilihan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (1) meliputi:

- a. kelautan dan perikanan;
- b. pariwisata;
- c. pertanian;
- d. kehutanan;
- e. energi dan sumber daya mineral;
- f. perdagangan;
- g. perindustrian; dan
- h. transmigrasi

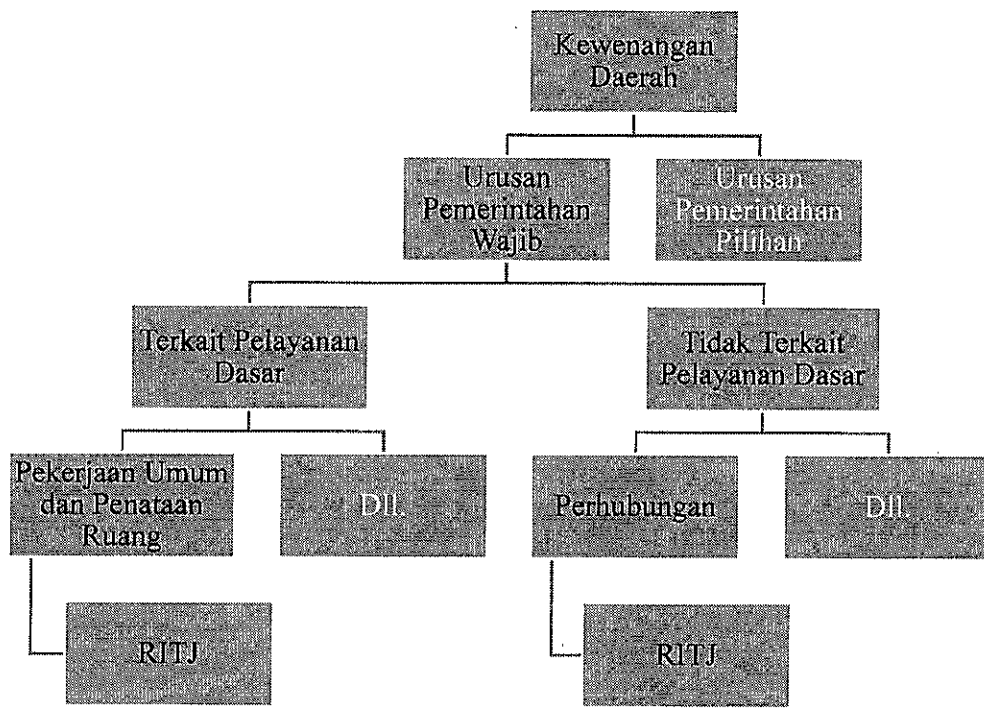
Berdasarkan ketentuan pasal 11 dan Pasal 12 UU Pemda itu, maka yang menjadi Urusan Pemerintahan Konkuren yang menjadi kewenangan Pemerintah Daerah adalah sebagai berikut :

1. Urusan Pemerintahan Wajib yaitu terdiri atas :
 - a. Urusan Pemerintahan yang berkaitan dengan Pelayanan Dasar yaitu meliputi (1) pendidikan; (2) kesehatan; (3) pekerjaan umum dan penataan ruang; (4) perumahan rakyat dan kawasan permukiman; (5) ketenteraman, ketertiban umum, dan perlindungan masyarakat; dan (6) sosial.
 - b. Urusan Pemerintahan yang tidak berkaitan dengan Pelayanan Dasar yaitu meliputi (1) tenaga kerja; (2) pemberdayaan perempuan dan perlindungan anak; (3)

pangan; (4) pertanahan; (5) lingkungan hidup; (6) administrasi kependudukan dan pencatatan sipil; (7) pemberdayaan masyarakat dan Desa; (8) pengendalian penduduk dan keluarga berencana; (9) perhubungan; (10) komunikasi dan informatika; (11) koperasi, usaha kecil, dan menengah; (12) penanaman modal; (13) kepemudaan dan olah raga; (14) statistik; (15) persandian; (16) kebudayaan; (17) perpustakaan; dan (18) kearsipan.

2. Urusan Pemerintahan Pilihan yaitu meliputi (1) kelautan dan perikanan; (2) pariwisata; (3) pertanian; (4) kehutanan; (5) energi dan sumber daya mineral; (6) perdagangan; (7) perindustrian; dan (8) transmigrasi.

Untuk memudahkan kajian, kewenangan daerah yang terdapat dalam Pasal 11 dan Pasal 12 akan dipaparkan dengan grafik berikut:



Yang perlu menjadi catatan, terhadap ketentuan urusan pemerintahan konkuren yang dapat dibagi antara Pemerintah Pusat dan Daerah sebagaimana dimaksud pada Pasal 9 Ayat (3), yaitu terkait dengan ketentuan Pasal 13 Ayat (1) UU Pemda yang menyatakan:

“Pembagian urusan pemerintahan konkuren antara Pemerintah Pusat dan Daerah provinsi serta Daerah kabupaten/kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (3) didasarkan pada prinsip akuntabilitas, efisiensi, dan eksternalitas, serta kepentingan strategis nasional.”

Lebih lanjut ketentuan Pasal 13 Ayat (1) UU Pemda tersebut juga terkait dengan kriteria urusan pemerintahan

yang menjadi kewenangan Pemerintah Daerah Provinsi,
yaitu:

Pasal 13

(3) Berdasarkan prinsip sebagaimana dimaksud pada ayat

(1) kriteria Urusan Pemerintahan yang menjadi
kewenangan Daerah provinsi adalah:

- a. Urusan Pemerintahan yang lokasinya lintas Daerah kabupaten/kota;
- b. Urusan Pemerintahan yang penggunaannya lintas Daerah kabupaten/kota;
- c. Urusan Pemerintahan yang manfaat atau dampak negatifnya lintas Daerah kabupaten/kota; dan/atau
- d. Urusan Pemerintahan yang penggunaan sumber dayanya lebih efisien apabila dilakukan oleh Daerah Provinsi.

**2. Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2018 tentang
Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok,
Tangerang dan Bekasi Tahun 2018-2029**

Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi Tahun 2018-2029 menjadi salah satu dasar mengapa perlu dibentuknya Peraturan Daerah

Provinsi DKI Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi. Dengan adanya peraturan presiden tersebut maka provinsi-provinsi yang masuk dalam wilayah pengaturan peraturan presiden dimaksud perlu membentuk aturan turunan yang mengatur secara terperinci terhadap Rencana Induk Transportasi pada provinsi masing-masing yang pada dasar pengembangannya mengacu kepada peraturan presiden tersebut.

Pasal 4 ayat (2) Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi Tahun 2018-2029 menyebutkan bahwa:

Setiap Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah sesuai kewenangannya harus menyusun rencana aksi sebagai tindak lanjut pelaksanaan RIT Jabodetabek yang paling sedikit memuat:

- a. Waktu pelaksanaan;
- b. Pendanaan; dan
- c. Mekanisme penyelenggaraan.

3. Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi

Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi mengatur ketentuan yang menjadi dasar perlu lahirnya Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi, berbunyi:

1. Pasal 6 ayat 1 bahwa Pemerintah Daerah menyusun Rencana Induk Transportasi yang terpadu dengan RTRW dan Transportasi antar moda yang terintegrasi.
2. Pasal 6 ayat 2 bahwa Rencana Induk Transportasi merupakan dokumen acuan rencana pembangunan dan/atau pengembangan sistem Transportasi untuk jangka waktu 20 (dua puluh) tahun maka perlu disusun Rencana Induk Transportasi Jakarta.
3. Pasal 6 ayat 8 bahwa Rencana Induk Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat 4 ditetapkan dengan Peraturan Daerah.
4. Pasal 8 ayat (1) huruf a menyatakan bahwa untuk mewujudkan sistem Transportasi yang efektif, efisien, lancar, dan terintegrasi dalam Rencana Induk Transportasi ditetapkan target 60% (enam puluh persen) perjalanan penduduk menggunakan sarana Kendaraan

Bermotor Umum dan kecepatan rata-rata jaringan Jalan
35 (tiga puluh lima) km/jam untuk Transportasi Jalan.

4. Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030

Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030 Menyebutkan Secara eksplisit terkait target penggunaan transportasi umum oleh masyarakat sebesar 60% (enam puluh persen) namun yang dalam implementasinya target tersebut belum terpenuhi, untuk menjawab kondisi tersebut perlu dibentuk perencanaan baru terkait Rencana Induk Transportasi, dalam peraturan daerah tersebut menyatakan yaitu Pasal 22 ayat (2) yang berbunyi “untuk mewujudkan sistem dan jaringan transportasi darat yang efisien, terpadu dan menyeluruh, ditetapkan target 60% (enam puluh persen) perjalanan penduduk menggunakan angkutan umum dan meningkatkan kecepatan rata-rata jaringan jalan minimum 35 km/jam”.

BAB IV

LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS DAN YURIDIS

A. Landasan Filosofis Rencana Induk Transportasi Jakarta

Landasan filosofis merupakan pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa suatu peraturan harus mempertimbangkan pandangan hidup, kesadaran, dan cita hukum yang meliputi suasana kebatinan serta falsafah bangsa Indonesia. Landasan filosofis bersumber dari Pancasila dan Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD NRI 1945), hal ini sebagaimana dimaksud dalam Lampiran I Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (UU Pembentukan Peraturan Perundangan).

1. Landasan Filosofis dari Pancasila

Jika dihubungkan dengan Pancasila sebagai sumber dari segala sumber hukum negara, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 UU Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundangan. Maka Rencana Induk Transportasi Jakarta secara langsung dapat dirujuk pada sila ke-4 Pancasila.

Sila ke-4 Pancasila berbunyi “Kerakyatan yang Dipimpin oleh Hikmat Kebijaksanaan dalam Permusyawaratan/ Perwakilan”. Karena itu, Rencana Induk Transportasi Jakarta secara filosofis merupakan suatu keharusan untuk diwujudkan oleh wakil rakyat yang tunduk pada rakyat yang diwakilinya tersebut. Sebab kerakyatan berarti bahwa “kekuasaan tertinggi berada ditangan rakyat, disebut pula kedaulatan rakyat (rakyat yang berdaulat dan berkuasa) atau demokrasi (rakyat yang memerintah).”¹⁴ Dalam konteks ini, rakyat dimaksud adalah segenap unsur yang diwakili oleh para pembuat Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, yaitu unsur Pemerintah Daerah dan DPRD Provinsi DKI Jakarta.

Selain itu, frasa perwakilan dalam sila keempat Pancasila berarti “suatu sistem dalam arti tata cara (prosedur) mengusahakan turut sertanya rakyat mengambil bagian dalam kehidupan bernegara, antara lain, dilakukan dengan melalui badan-badan perwakilan.”¹⁵ Implikasinya adalah, kehendak rakyat untuk menikmati transportasi yang ideal dituangkan dalam penyusunan Rencana Induk Transportasi Jakarta, dalam hal ini diwakili oleh para

¹⁴ *Ibid*, hlm. 21.

¹⁵ *Ibid*, hlm. 21.

pembuat Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta, yaitu Pemerintah Daerah dan DPRD Provinsi DKI Jakarta.

Kemudian Rencana Induk Transportasi Jakarta juga berhubungan secara langsung dengan sila kelima Pancasila yang berbunyi “Keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia”. Keadilan sosial bermakna bahwa keadilan itu berlaku dalam masyarakat pada segenap bidang kehidupan, baik material maupun spiritual.¹⁶ Oleh karena itu, Rencana Induk Transportasi Jakarta merupakan suatu keniscayaan khususnya dalam pemenuhan kebutuhan material rakyat Jakarta.

2. Landasan Filosofis dari Pembukaan UUD NRI 1945

Landasan filosofis Rencana Induk Transportasi Jakarta juga bersumber dari Pembukaan UUD NRI 1945. Landasan dimaksud, merujuk pada Alinea Ke-4 Pembukaan UUD NRI 1945 yang berbunyi:

“Kemudian daripada itu untuk membentuk suatu Pemerintah Negara Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia

¹⁶ *Ibid.*

yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial, maka disusunlah Kemerdekaan Kebangsaan Indonesia itu dalam suatu Undang-Undang Dasar Negara Indonesia, yang terbentuk dalam suatu susunan Negara Republik Indonesia yang berkedaulatan rakyat dengan berdasar kepada Ketuhanan Yang Maha Esa, Kemanusiaan yang adil dan beradab, Persatuan Indonesia dan Kerakyatan yang dipimpin oleh hikmat kebijaksanaan dalam Permusyawaratan/Perwakilan, serta dengan mewujudkan suatu Keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia”.

Menurut Pandji Setijo, inti pokok Alinea Keempat Pembukaan UUD NRI 1945 adalah tertuju pada pembentukan suatu pemerintahan negara yang isinya adalah (1) perihal tujuan negara, (2) perihal diadakannya undang-undang dasar, (3) perihal bentuk negara, dan (4) perihal asas/dasar kerohanian (falsafah) negara.¹⁷ Berdasarkan keempat inti pokok dalam Alinea Keempat Pembukaan UUD NRI 1945 itu, maka jika dihubungkan dengan transportasi akan terkait secara langsung dengan inti pokok pertama.

Inti pokok yang pertama adalah perihal tujuan negara, yaitu untuk melindungi segenap bangsa dan seluruh

¹⁷ *Ibid*, hlm. 71.

tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia. Tujuan negara ini salah satunya diimplementasikan dalam Rencana Induk Transportasi Jakarta, yang untuk penyelenggaraannya dibentuklah Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta. Oleh karena itu, secara filosofis keberadaan Rencana Induk Transportasi Jakarta haruslah ditempatkan sebagai bentuk perlindungan atas bangsa Indonesia dan dalam rangka memajukan kesejahteraan umum sebagaimana dimaksud oleh tujuan negara.

B. Landasan Sosiologis Rencana Induk Transportasi Jakarta

Dalam Lampiran I UU Pembentukan Peraturan Perundangan, landasan sosiologis didefinisikan sebagai “pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam berbagai aspek. Landasan sosiologis sesungguhnya menyangkut fakta empiris mengenai perkembangan masalah dan kebutuhan masyarakat dan negara.” Artinya, dalam konteks Rencana Induk Transportasi Jakarta landasan sosiologis tidak dapat dipisahkan dari fakta

empiris atas perkembangan masalah dan kebutuhan transportasi di Jakarta itu sendiri.

Secara empiris, penyelenggaraan Rencana Induk Transportasi Jakarta belum sepenuhnya sejalan dengan filosofi sebagaimana diuraikan pada landasan filosofis diatas. Dalam beberapa hal masih terdapat hal-hal yang belum merefleksikan filosofi dalam Pancasila dan Pembukaan UUD NRI 1945 tersebut. Hal ini tentu kurang mendukung atas upaya pencapaian atau perwujudan tujuan negara, utamanya dalam rangka melindungi segenap bangsa Indonesia dan memajukan kesejahteraan umum.

Suatu peraturan perundang-undangan haruslah dipahami masyarakat sesuai dengan kenyataan kehidupan di masyarakat serta harapan-harapan masyarakat khususnya dalam hal kebutuhan transportasi yang ideal. Setiap peraturan yang dibentuk harus sesuai dengan pandangan hidup (*the living law*) dalam masyarakat. Maka setiap bentuk peraturan perundang-undangan termasuk peraturan daerah tentang Rencana Induk Transportasi harus memiliki landasan sosiologis, yaitu harus didasarkan atas keyakinan umum, kesadaran hukum masyarakat, tata nilai, dan hukum yang hidup di masyarakat di DKI Jakarta. Untuk menciptakan peraturan daerah tersebut agar dapat diterima dengan baik

oleh masyarakat perlu memperhatikan secara lebih seksama setiap gejala sosial masyarakat yang berkembang terkait kebutuhan transportasi. Dalam hal ini Eugene Ehrlich mengemukakan gagasan yang sangat rasional, bahwa terdapat perbedaan antara hukum positif di satu pihak dengan hukum yang hidup dalam masyarakat (*living law*) di pihak lain. Oleh karena itu hukum positif akan memiliki daya berlaku yang efektif apabila berisikan, atau selaras dengan hukum yang hidup dalam masyarakat.¹⁸

Penyusunan peraturan daerah sebagai aturan yang mengikat bagi semua orang, harulah dilandasi atau mempertimbangkan atau alasan yang menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam berbagai aspek. Landasan sosiologis sesungguhnya menyangkut fakta empiris mengenai perkembangan masalah dan kebutuhan masyarakat dan negara. Berpangkal tolak dari pemikiran tersebut, maka peraturan perundang-undangan sebagai hukum positif akan mempunyai daya berlaku jika dirumuskan ataupun disusun bersumber pada *living law* tersebut. Dalam kondisi yang demikian maka rencana penyusunan peraturan daerah terkait Rencana Induk Transportasi tidak mungkin dilepaskan dari

¹⁸Lili Rasjidi, *Filsafat Hukum Apakah Hukum itu* (Bandung: Remaja Rosdakarya, 1991), hlm. 49-50

gejala sosial yang ada di dalam masyarakat terkait kebutuhan transportasi umum yang efektif dan efisien.

Sehubungan dengan hal itu, Soerjono Soekanto dan Purnadi Purbacaraka mengemukakan landasan teoritis sebagai dasar sosiologis berlakunya suatu kaidah hukum termasuk peraturan daerah yaitu:

1. Teori kekuasaan (*Machttbeorie*), secara sosiologis kaidah hukum berlaku karena paksaan penguasa, terlepas diterima atau tidak diterima oleh masyarakat;
2. Teori pengakuan (*Annerkennungstbeorie*), kaidah hukum berlaku berdasarkan penerimaan dari masyarakat tempat hukum itu berlaku.¹⁹

Terkait dengan dua landasan teoritis yang menyangkut landasan sosiologis bagi suatu peraturan daerah, Moh. Mahfud MD, mengemukakan karakter produk hukum yang menjadi pilihan diantaranya :

1. Produk hukum *responsif/populis* adalah produk hukum yang mencerminkan rasa keadilan dan memenuhi harapan masyarakat dalam proses pembuatannya memberikan peranan besar dan partisipasi penuh kelompok-kelompok sosial atau individu dalam masyarakat. Hasilnya bersifat

¹⁹Bagir Manan, *Dasar-dasar Perundang-undangan Indonesia*, (Jakarta, Ind-Hil Co, 1992), hlm. 16

responsif terhadap tuntutan-tuntutan kelompok sosial atau individu dalam masyarakat;

2. Produk hukum *konservatif/ortodoks/elitis* adalah produk hukum yang isinya lebih mencerminkan visi sosial elit politik, lebih mencerminkan keinginan pemerintah, bersifat positivis instrumental, yakni menjadi alat pelaksana ideologi dan program Negara. Sifatnya lebih tertutup terhadap tuntutan-tuntutan kelompok maupun individu-individu dalam masyarakat. Dalam pembuatannya peranan dan partisipasi masyarakat relatif kecil.²⁰

Pandangan seperti ini sangat relevan jika diletakkan dalam konteks peraturan daerah sebagai salah satu dari produk hukum seperti peraturan daerah tentang Rencana Induk Transportasi. Dalam argumen lain Allen mengemukakan bahwa ciri demokratis masyarakat-masyarakat dunia sekarang ini memberikan capnya sendiri tentang cara-cara peraturan daerah itu diciptakan, yaitu yang menghendaki unsur-unsur sosial kedalam peraturan perundang-undangan juga peraturan daerah.²¹ Oleh karena yang disebut sebagai unsur-unsur sosial adalah bersifat multidimensional dan multisektoral maka tidak dapat disangkal jika proses pembuatan suatu peraturan daerah

²⁰ Moh Mahfud MD, *Politik Hukum di Indonesia*, (Jakarta: LP3S, 1998), hlm. 25

²¹ *Ibid*, hlm. 115-116

dapat juga disebut sebagai proses pembuatan pilihan-pilihan hukum dari berbagai sektor dan dimensi sosial yang akan dipergunakan sebagai kaidah yang mengikat dan bersifat umum.

C. Landasan Yuridis Rencana Induk Transportasi Jakarta

Landasan yuridis merupakan pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa suatu peraturan harus dapat mengatasi permasalahan hukum atau mengisi kekosongan hukum dengan mempertimbangkan aturan yang telah ada, yang akan diubah, atau yang akan dicabut guna menjamin kepastian hukum dan rasa keadilan masyarakat. Sebagaimana dimaksud dalam Lampiran I UU Pembentukan Peraturan Perundangan, landasan yuridis menyangkut persoalan hukum yang berkaitan dengan substansi atau materi yang diatur, sehingga perlu dibentuk peraturan perundang-undangan yang baru. Beberapa persoalan hukum itu, antara lain peraturan yang sudah ketinggalan, peraturan yang tidak harmonis atau tumpang tindih, peraturannya sudah ada tetapi tidak memadai, atau peraturannya memang sama sekali belum ada.

Dengan demikian dalam rancangan Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, sebagai sebuah landasan yuridis

harus memuat tentang persoalan hukum yang berkaitan dengan substansi atau materi yang diatur dalam peraturan tersebut. Adapun persoalan hukum tersebut, secara sistematis antara lain tersusun sebagai berikut:

1. Kekosongan Hukum terkait Rencana Induk Transportasi Jakarta.
2. Hukum yang Tidak Sesuai dengan Perkembangan Zaman terkait Rencana Induk Transportasi Jakarta.
3. Hukum yang Tidak Memadai terkait Rencana Induk Transportasi Jakarta.
4. Hukum yang Tidak Harmonis atau Tumpang Tindih terkait Rencana Induk Transportasi Jakarta.

Pembentukan peraturan perundang-undangan, haruslah mengacu pada landasan pembentukan peraturan perundang-undangan atau ilmu perundang-undangan (*gesetzgebungslehre*),²² yang diantaranya landasan yuridis. Setiap produk hukum, haruslah mempunyai dasar berlaku secara yuridis (*juridische gelding*). Dasar yuridis ini sangat

²² Hamzah Halim dan Kemal Redindo Syahrul Putera, *Cara Praktis Menyusun & Merancang Peraturan Daerah; Suatu Kajian Teoritis & Praktis Disertai Manual; Konsepsi Teoritis Menuju Artikulasi Empiris* (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2010), hlm. 23; Krems, mengatakan *gesetzgebungslehre* mempunyai tiga sub bagian disiplin, yakni proses perundang-undangan *gesetzgebungsverfahren* (*slehre*); metode perundang-undangan *gesetzgebungsmethode* (*nlehre*); dan teknik perundang-undangan *gesetzgebungstechnik* (*lehre*).

penting dalam pembuatan peraturan perundang-undangan khususnya peraturan daerah.

Peraturan daerah merupakan salah satu unsur produk hukum, maka prinsip-prinsip pembentukan, pemberlakuan dan penegakannya harus mengandung nilai-nilai hukum pada umumnya. Berbeda dengan nilai-nilai sosial lainnya, sifat kodratnya dari nilai hukum adalah mengikat secara umum dan ada pertanggungjawaban konkrit yang berupa sanksi duniawi ketika nilai hukum tersebut dilanggar.

Oleh karena itu peraturan daerah merupakan salah satu produk hukum, maka agar dapat mengikat secara umum dan memiliki efektivitas dalam hal pengenaan sanksi maka dapat disesuaikan dengan pendapat Lawrence M. Friedman,²³ mengatakan bahwa sanksi adalah cara-cara menerapkan suatu norma atau peraturan. Sanksi hukum adalah sanksi-sanksi yang digariskan atau di otorisasi oleh hukum. Setiap peraturan hukum mengandung atau mensyaratkan sebuah *statemen* mengenai konsekuensi-konsekuensi hukum, konsekuensi-konsekuensi ini adalah sanksi-sanksi, janji-janji atau ancaman.

²³ Lawrence M. Friedman, *Sistem Hukum Perspektif Ilmu Sosial, The Legal System; A Social Science Perspective*, (Bandung: Nursamedia, 2009), hlm. 93-95; efek pencegah atau efek insentif dari sanksi pertama-tama berarti pencegahan umum, yakni kecenderungan bahwa populasi atau sebagian populasi yang mendengar tentang sanksi atau melihat beroperasinya sanksi akan memodifikasi perilakunya sesuai hal itu.

Dalam pembentukan peraturan daerah sesuai pendapat Bagir Manan harus memperhatikan beberapa persyaratan yuridis. Persyaratan seperti inilah yang dapat dipergunakan sebagai landasan yuridis, yang dimaksud disini adalah :

1. *Dibuat atau dibentuk oleh organ yang berwenang*, artinya suatu peraturan perundang-undangan harus dibuat oleh pejabat atau badan yang mempunyai kewenangan untuk itu. Dengan konsekuensi apabila tidak diindahkan persyaratan ini maka konsekuensinya undang-undang tersebut batal demi hukum (*van rechtswegenietig*);
2. *Adanya kesesuaian bentuk/ jenis Peraturan perundang-undangan dengan materi muatan yang akan diatur*, artinya ketidaksesuaian bentuk/ jenis dapat menjadi alasan untuk membatalkan peraturan perundang-undangan yang dimaksud;
3. *Adanya prosedur dan tata cara pembentukan yang telah ditentukan* adalah pembentukan suatu peraturan perundang-undangan harus melalui prosedur dan tata cara yang telah ditentukan;²⁴
4. *Tidak boleh bertentangan dengan Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi tingkatannya* adalah sesuai dengan pandangan stufenbau theory, peraturan perundang-

²⁴ Pasal 20 Ayat (2) UUD 1945 dan lihat pula Pasal 136 Ayat (1) UU No. 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah.

undangan mengandung norma-norma hukum yang sifatnya hirarkhis. Artinya suatu Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi tingkatannya merupakan *grundnorm* (norma dasar) bagi peraturan perundang-undangan yang lebih rendah tingkatannya.²⁵

Berdasarkan teori-teori yang dikemukakan di atas, dapat diketahui bahwa landasan yuridis merupakan ketentuan hukum yang menjadi sumber hukum/ dasar hukum untuk pembentukan suatu peraturan perundang-undangan, demikian juga peraturan daerah. Seperti landasan yuridis dibuatnya UU No. 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah adalah Pasal 18 UUD 1945, selanjutnya UU No. 32 Tahun 2014 menjadi landasan yuridis dibentuknya peraturan daerah yang menjabarkan undang-undang tersebut. Landasan yuridis ini dapat dibagi 2 (*dua*), yaitu :

1. *Landasan yuridis dan sudut formal*, yaitu landasan yuridis yang memberikan kewenangan bagi instansi/ pejabat tertentu untuk membuat peraturan tertentu, misalnya Pasal 136 UU No. 32 Tahun 2014 memberikan landasan yuridis dan sudut formal kepada Pemerintah Daerah dan DPRD untuk membuat peraturan daerah. Keberadaan peraturan

²⁵ Bagir Manan, *Op Cit*, Hlm. 14-15

daerah merupakan '*conditio sine quanon*' (syarat absolute/syarat mutlak) dalam rangka melaksanakan kewenangan otonomi, peraturan daerah harus dijadikan pedoman bagi Pemerintah Daerah dalam melaksanakan urusan-urusan pemerintahan, disamping itu peraturan daerah juga harus dapat memberikan perlindungan hukum bagi rakyat di daerah.²⁶ Kewenangan Pemerintahan Daerah sesuai dengan UU No. 32 Tahun 2014 tersebut diatas merupakan kewenangan atribusi dari UUD 1945 Pasal 18 Ayat (6) yang menyatakan "*Pemerintah Daerah berhak menetapkan Peraturan Daerah dan Peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan*"²⁷

2. *Landasan Yuridis dan sudut materiil*, yaitu landasan yang memberikan dasar hukum untuk mengatur hal-hal tertentu yang secara spesifik berkenaan dengan Rencana Induk Transportasi Jakarta.

²⁶ Suko Wiyono, *Otonomi Daerah Dalam Negara Hukum Indonesia, Pembentukan Peraturan Daerah Partisipatif*, (Jakarta: Faza Media, 2006), hlm. 81-82

²⁷ Mahendra Putra Kurnia dkk, *Pedoman Naskah Akademik PERDA Partisipatif (urgensi, strategi, dan proses bagi pembentukan Perda yang baik)*, (Yogyakarta: Total Media, 2007), hlm.

BAB V

JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN DAN RUANG LINGKUP MATERI MUATAN

A. Sasaran yang Akan Diwujudkan

Sasaran yang hendak diwujudkan dengan penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta adalah tersusunnya naskah akademik yang cukup komprehensif dalam mendukung pengambilan kebijakan terkait pengaturan transportasi di Provinsi DKI Jakarta, dalam rangka:

1. Mewujudkan Transportasi yang dapat menunjang, menggerakkan, dan mendorong pusat kegiatan guna meningkatkan produktifitas dan daya saing Provinsi DKI Jakarta;
2. Mewujudkan integrasi Transportasi dengan memperhatikan tata ruang terhadap kebutuhan mobilitas penumpang dan barang sehingga tercipta ruang perkotaan yang berkesinambungan guna tercapainya target indeks kinerja utama;
3. Menyediakan Transportasi yang handal untuk kelancaran penyelenggaraan negara dan/atau pemerintahan,

pembangunan masyarakat serta meningkatkan perekonomian; dan menguatkan pelaksanaan pembangunan, pengembangan, pengelolaan, serta pengawasan dan evaluasi Transportasi di Provinsi DKI Jakarta.

B. Jangkauan dan Arah Pengaturan Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta

Jangkauan dari pelaksanaan penyusunan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta adalah sebagai landasan kebijakan dimasa mendatang guna memperoleh integrasi pelayanan transportasi yang aman, selamat, tertib, lancar, nyaman, efektif, efisien, terpadu, berkelanjutan, ramah lingkungan dan terjangkau oleh masyarakat serta menguatkan integrasi tata ruang dan kebutuhan mobilitas penumpang dan barang yang perlu difasilitasi oleh pemerintah sehingga tercipta ruang perkotaan yang berkesinambungan guna tercapainya target Indikator Kinerja Utama (IKU) Sistem Transportasi.

Arah pengaturan dalam Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta yang akan dibentuk adalah:

1. **Optimalisasi Jaringan dan Layanan;** Memperkuat azas kemanfaatan infrastruktur.
2. **Pengembangan Jaringan dan Layanan;** Mewujudkan jaringan dan layanan yang mampu meningkatkan pangsa pasar angkutan umum.
3. **Peningkatan Keamanan dan Keselamatan;** Mewujudkan peningkatan keamanan dan keselamatan dengan indikator menurunnya gangguan keamanan serta menurunnya tingkat kecelakaan.
4. **Pengembangan Sumber Daya Manusia;** Mewujudkan sumber daya manusia baik regulator dan operator (penyelenggara prasarana dan sarana) profesional dan kompeten.
5. **Pengembangan Kelembagaan;** Mewujudkan penyelenggaraan yang profesional dan mandiri yang terpisah antara peran regulator dan operator.
6. **Pembiayaan dan Pendanaan;** pendanaan yang kuat dengan optimasi alternatif pembiayaan non APBD.

C. Ruang Lingkup Materi Muatan Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta

Ruang lingkup materi muatan dalam Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta pada dasarnya merupakan pokok-pokok batang tubuh, yang akan dituangkan dalam Rancangan Peraturan ini. Pokok-pokok batang tubuh itu kemudian akan dirumuskan dalam pasal atau beberapa pasal, yang dikelompokkan.

Pengelompokan materi muatan dirumuskan secara lengkap sesuai dengan kesamaan materi yang bersangkutan dan jika terdapat materi muatan yang diperlukan tetapi tidak dapat dikelompokkan dalam ruang lingkup pengaturan yang sudah ada, materi tersebut dimuat dalam bab ketentuan lain-lain. Pengelompokan materi muatan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta dapat disusun secara sistematis dalam buku, bab, bagian, dan paragraf.

Jika Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta mempunyai materi muatan yang ruang lingkungannya sangat luas dan mempunyai banyak pasal atau beberapa pasal tersebut dapat

dikelompokkan menjadi buku (jika merupakan kodifikasi), bab, bagian, dan paragraf yang dilakukan atas dasar kesamaan materi. Urutan pengelompokan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Bab dengan pasal atau beberapa pasal tanpa bagian dan paragraf;
2. Bab dengan bagian dan pasal atau beberapa pasal tanpa paragraf; atau
3. Bab dengan bagian dan paragraf yang berisi pasal atau beberapa pasal.

Adapun pokok-pokok materi muatan dalam batang tubuh Rancangan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta adalah sebagai berikut:

1. Ketentuan Umum

Ketentuan umum diletakkan dalam bab satu. Jika dalam Rancangan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta tidak dilakukan pengelompokan bab, ketentuan umum diletakkan dalam pasal atau beberapa pasal awal.

Bagian ketentuan umum dalam Rancangan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta memuat rumusan akademik mengenai

pengertian istilah, dan frasa. Ketentuan umum dapat memuat lebih dari satu pasal yang berisi:

a. Batasan pengertian atau definisi; dengan ketentuan:

- 1) Rumusan batasan pengertian dari suatu Peraturan Perundang-undangan dapat berbeda dengan rumusan Peraturan Perundang-undangan yang lain karena disesuaikan dengan kebutuhan terkait dengan materi muatan yang akan diatur.
- 2) Apabila rumusan definisi dari suatu Peraturan Perundang-undangan dirumuskan kembali dalam Peraturan Perundang-undangan yang akan dibentuk, rumusan definisi tersebut harus sama dengan rumusan definisi dalam Peraturan Perundang-undangan yang telah berlaku tersebut.
- 3) Jika suatu kata atau istilah hanya digunakan satu kali, namun kata atau istilah itu diperlukan pengertiannya untuk suatu bab, bagian atau paragraf tertentu, kata atau istilah itu diberi definisi.
- 4) Jika suatu batasan pengertian atau definisi perlu dikutip kembali di dalam ketentuan umum suatu peraturan pelaksanaan, maka rumusan batasan pengertian atau definisi di dalam peraturan pelaksanaan harus sama dengan rumusan batasan

pengertian atau definisi yang terdapat di dalam peraturan lebih tinggi yang dilaksanakan tersebut.

- b. Singkatan atau akronim yang dituangkan dalam batasan pengertian atau definisi; dan/atau
- c. Hal-hal lain yang bersifat umum yang berlaku bagi pasal atau beberapa pasal berikutnya antara lain ketentuan yang mencerminkan asas, maksud, dan tujuan tanpa dirumuskan tersendiri dalam pasal atau bab.

Secara teknis, penulisan huruf awal tiap kata atau istilah yang sudah didefinisikan atau diberi batasan pengertian dalam ketentuan umum ditulis dengan huruf kapital baik digunakan dalam norma yang diatur, penjelasan maupun dalam lampiran. Dan urutan penempatan kata atau istilah dalam ketentuan umum mengikuti ketentuan sebagai berikut:

- a. Pengertian yang mengatur tentang lingkup umum ditempatkan lebih dahulu dari yang berlingkup khusus;
- b. Pengertian yang terdapat lebih dahulu di dalam materi pokok yang diatur ditempatkan dalam urutan yang lebih dahulu; dan
- c. Pengertian yang mempunyai kaitan dengan pengertian di atasnya diletakkan berdekatan secara berurutan.

2. Materi Pokok yang Akan Diatur

Materi pokok Rancangan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta yang hendak diatur, ditempatkan langsung setelah bab ketentuan umum. Jika tidak ada pengelompokan bab, materi pokok yang diatur diletakkan setelah pasal atau beberapa pasal ketentuan umum. Pembagian materi pokok ke dalam kelompok yang lebih kecil dilakukan menurut kriteria yang dijadikan dasar pembagian.

Materi pokok yang akan diatur dalam Penyusunan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta mencakup arahan, panduan, dan ketentuan yang sekurang-kurangnya terdiri dari:

- a. Rencana/arahan/kebijakan pembangunan Provinsi DKI Jakarta terkait pemanfaatan ruang yang bersinergi dengan Rencana tata Ruang Wilayah (RTRW Nasional, RTR Jabodetabek, Rencana Induk Transportasi Jabodetabek, RTRW Provinsi DKI Jakarta, Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Provinsi DKI Jakarta, Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP), Rencana Pembangunan Jangka menengah Nasional (RPJMN), Rencana Jangka Menengah Daerah (RPJMD).

- b. Pengembangan/pembangunan prakiraan perpindahan orang dan/atau barang.
- c. Pengembangan/pembangunan jaringan jalan sesuai dengan klasifikasinya.
- d. Pengembangan/pembangunan terminal angkutan jalan.
- e. Pengembangan/pembangunan jaringan dan layanan angkutan umum massal dan barang berbasis jalan.
- f. Pengembangan/pembangunan jaringan dan layanan angkutan umum massal dan barang berbasis rel.
- g. Pengembangan/pembangunan pelabuhan.
- h. Pengembangan/pembangunan jaringan angkutan perairan.
- i. Pengembangan/pembangunan bandara.
- j. Pengembangan/pembangunan lajur sepeda, fasilitas pejalan kaki, dan prasarana transportasi lainnya yang terintegrasi dengan layanan angkutan umum.
- k. Kebijakan pengelolaan parkir baik *off street* maupun *on street* sesuai dengan klasifikasinya.
- l. Pengembangan/pembangunan integrasi antar moda.
- m. Kebutuhan sarana dan prasarana pendukung lainnya.
- n. Kawasan pembatasan lalu lintas.
- o. Peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi.

- p. Aksesibilitas, konektivitas, keterpaduan dan integrasi sistem transportasi dan tata ruang.
- q. Pengembangan/peningkatan transportasi perkotaan yang ramah lingkungan.
- r. Tahapan pengembangan/pembangunan dan ketentuan terkait lainnya yang dibutuhkan dalam 5 (lima), 10 (sepuluh), 15 (lima belas) dan 20 (dua puluh) tahun.
- s. Arah kebijakan pembangunan transportasi perkotaan Provinsi DKI Jakarta;
- t. Indikator kinerja utama pembangunan transportasi perkotaan DKI Jakarta.
- u. Strategi pengembangan/pembangunan transportasi perkotaan DKI Jakarta.
- v. Mekanisme evaluasi dan penyempurnaan Rencana Induk Transportasi Jakarta.

3. Ketentuan Peralihan

Ketentuan Peralihan memuat penyesuaian pengaturan tindakan hukum atau hubungan hukum yang sudah ada berdasarkan Peraturan Perundang-undangan yang lama terhadap Peraturan Perundang-undangan yang baru, yang bertujuan untuk:

- a. Menghindari terjadinya kekosongan hukum;

- b. Menjamin kepastian hukum;
- c. Memberikan perlindungan hukum bagi pihak yang terkena dampak perubahan ketentuan Peraturan Perundang-undangan; dan
- d. Mengatur hal-hal yang bersifat transisional atau bersifat sementara.

Ketentuan Peralihan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta dimuat dalam Bab Ketentuan Peralihan dan ditempatkan sebelum Bab Ketentuan Penutup. Jika dalam Peraturan Perundang-undangan tidak diadakan pengelompokan bab, pasal atau beberapa pasal yang memuat Ketentuan Peralihan ditempatkan sebelum pasal atau beberapa pasal yang memuat Ketentuan Penutup.

Di dalam Peraturan Perundang-undangan yang baru, dapat dimuat ketentuan mengenai penyimpangan sementara atau penundaan sementara bagi tindakan hukum atau hubungan hukum tertentu. Penyimpangan sementara terhadap ketentuan Peraturan Perundang-undangan tersebut, berlaku juga bagi ketentuan yang diberlakusurutkan.

Jika suatu Peraturan Perundang-undangan diberlakukan surut, Peraturan Perundang-undangan tersebut hendaknya memuat ketentuan mengenai status dari tindakan hukum yang terjadi, atau hubungan hukum yang ada di dalam tenggang waktu antara tanggal mulai berlaku surut dan tanggal mulai berlaku pengundangannya.

Selain itu jika penerapan suatu ketentuan Peraturan Perundang-undangan dinyatakan ditunda sementara bagi tindakan hukum atau hubungan hukum tertentu, ketentuan Peraturan Perundang-undangan tersebut harus memuat secara tegas dan rinci tindakan hukum atau hubungan hukum yang dimaksud, serta jangka waktu atau persyaratan berakhirnya penundaan sementara tersebut.

Sebagai catatan, rumusan dalam Ketentuan Peralihan tidak memuat perubahan terselubung atas ketentuan Peraturan Perundang-undangan lain. Perubahan ini hendaknya dilakukan dengan membuat batasan pengertian baru di dalam Ketentuan Umum Peraturan Perundang-undangan atau dilakukan dengan membuat Peraturan Perundang-undangan perubahan.

4. Ketentuan Penutup

Ketentuan Penutup ditempatkan dalam bab terakhir. Jika tidak diadakan pengelompokan bab, Ketentuan Penutup ditempatkan dalam pasal atau beberapa pasal terakhir. Pada umumnya Ketentuan Penutup memuat ketentuan mengenai:

- a. Penunjukan organ atau alat kelengkapan yang melaksanakan Peraturan Perundang-undangan; yaitu bersifat menjalankan (eksekutif), misalnya penunjukan pejabat tertentu yang diberi kewenangan untuk memberikan izin, dan mengangkat pegawai.
- b. Nama singkat Peraturan Perundang-undangan; bagi nama Peraturan Perundang-undangan yang panjang dapat dimuat ketentuan mengenai nama singkat dengan memperhatikan hal-hal sebagai berikut:
 - 1) Nomor dan tahun pengeluaran peraturan yang bersangkutan tidak dicantumkan;
 - 2) Nama singkat bukan berupa singkatan atau akronim, kecuali jika singkatan atau akronim itu sudah sangat dikenal dan tidak menimbulkan salah pengertian;
 - 3) Nama singkat tidak memuat pengertian yang menyimpang dari isi dan nama peraturan;

- 4) Nama Peraturan Perundang-undangan yang sudah singkat tidak perlu diberikan nama singkat; dan
 - 5) Sinonim tidak dapat digunakan untuk nama singkat.
- c. Status Peraturan Perundang-undangan yang sudah ada; jika materi muatan dalam Peraturan Perundang-undangan yang baru menyebabkan perubahan atau penggantian seluruh atau sebagian materi muatan dalam Peraturan Perundang-undangan yang lama, dalam Peraturan Perundang-undangan yang baru harus secara tegas diatur mengenai pencabutan seluruh atau sebagian materi muatan Peraturan Perundang-undangan yang lama. Hal ini dilakukan dengan ketentuan:
- 1) Rumusan pencabutan Peraturan Perundang-undangan diawali dengan frasa Pada saat ... (jenis Peraturan Perundang-undangan) ini mulai berlaku, kecuali untuk pencabutan yang dilakukan dengan Peraturan Perundang-undangan pencabutan tersendiri.
 - 2) Demi kepastian hukum, pencabutan Peraturan Perundang-undangan tidak dirumuskan secara umum tetapi menyebutkan dengan tegas Peraturan Perundang-undangan yang dicabut.

- 3) Untuk mencabut Peraturan Perundang-undangan yang telah diundangkan dan telah mulai berlaku, gunakan frasa dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.
- 4) Jika jumlah Peraturan Perundang-undangan yang dicabut lebih dari 1 (satu), cara penulisan dilakukan dengan rincian dalam bentuk tabulasi.
- 5) Pencabutan Peraturan Perundang-undangan disertai dengan keterangan mengenai status hukum dari peraturan pelaksanaan atau keputusan yang telah dikeluarkan berdasarkan Peraturan Perundang-undangan yang dicabut.
- 6) Untuk mencabut Peraturan Perundang-undangan yang telah diundangkan tetapi belum mulai berlaku, gunakan frasa ditarik kembali dan dinyatakan tidak berlaku.
- 7) Peraturan Perundang-undangan hanya dapat dicabut dengan Peraturan Perundang-undangan yang tingkatannya sama atau lebih tinggi. Pencabutan Peraturan Perundang-undangan dengan Peraturan Perundang-undangan yang tingkatannya lebih tinggi itu dilakukan, jika Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi itu dimaksudkan untuk menampung kembali seluruh atau sebagian materi muatan

Peraturan Perundang-undangan lebih rendah yang dicabut itu.

d. Saat mulai berlaku Peraturan Perundang-undangan; pada dasarnya Peraturan Perundang-undangan mulai berlaku pada saat Peraturan Perundang-undangan tersebut diundangkan. Jika ada penyimpangan terhadap saat mulai berlakunya Peraturan Perundang-undangan tersebut pada saat diundangkan, hal ini dinyatakan secara tegas di dalam Peraturan Perundang-undangan tersebut dengan ketentuan:

- 1) Menentukan tanggal tertentu saat peraturan akan berlaku.
- 2) Menyerahkan penetapan saat mulai berlakunya kepada Peraturan Perundang-undangan lain yang tingkatannya sama, jika yang diberlakukan itu kodifikasi, atau kepada Peraturan Perundang-undangan lain yang lebih rendah jika yang diberlakukan itu bukan kodifikasi.
- 3) Dengan menentukan lewatnya tenggang waktu tertentu sejak saat Pengundangan atau penetapan. Agar tidak menimbulkan kekeliruan penafsiran gunakan frasa setelah ... (tenggang waktu) terhitung sejak tanggal diundangkan.

- 4) Tidak menggunakan frasa ... mulai berlaku efektif pada tanggal ... atau yang sejenisnya, karena frasa ini menimbulkan ketidakpastian mengenai saat berlakunya suatu Peraturan Perundang-undangan yaitu saat diundangkan atau saat berlaku efektif.
- 5) Pada dasarnya saat mulai berlaku Peraturan Perundang-undangan adalah sama bagi seluruh bagian Peraturan Perundang-undangan; dan berlaku di seluruh wilayah yang diliputi oleh Peraturan Perundang-undangan tersebut. Penyimpangan terhadap mulai berlakunya sebagian ketentuan dan terhadap wilayah tertentu dalam suatu Peraturan Perundang-undangan dilakukan dengan dinyatakan secara tegas hal-hal sebagai berikut:
- a) Menetapkan ketentuan dalam Peraturan Perundang-undangan itu yang berbeda saat mulai berlakunya; dan
 - b) Menetapkan saat mulai berlaku yang berbeda bagi wilayah negara tertentu.
- 6) Pada dasarnya mulai berlakunya Peraturan Perundang-undangan tidak dapat ditentukan lebih awal daripada saat pengundangannya. Jika ada alasan yang kuat untuk memberlakukan Peraturan Perundang-undangan

lebih awal daripada saat pengundangannya (berlaku surut), diperhatikan hal sebagai berikut:

- a) Ketentuan baru yang berkaitan dengan masalah pidana, baik jenis, berat, sifat, maupun klasifikasinya, tidak ikut diberlakusurutkan;
 - b) Rincian mengenai pengaruh ketentuan berlaku surut itu terhadap tindakan hukum, hubungan hukum, dan akibat hukum tertentu yang sudah ada, dimuat dalam ketentuan peralihan;
 - c) Awal dari saat mulai berlaku Peraturan Perundang-undangan ditetapkan tidak lebih dahulu daripada saat rancangan Peraturan Perundang-undangan tersebut mulai diketahui oleh masyarakat, misalnya saat rancangan Peraturan Perundang-undangan tersebut tercantum dalam Prolegnas, Prolegda, dan perencanaan rancangan Peraturan Perundang-undangan lainnya.
- 7) Saat mulai berlaku Peraturan Perundang-undangan, pelaksanaannya tidak boleh ditetapkan lebih awal daripada saat mulai berlaku Peraturan Perundang-undangan yang mendasarinya.

BAB VI

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian-uraian dalam Naskah Akademik ini, maka dalam rangka penyusunan Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, telah sampai pada kesimpulan sebagai berikut:

1. Bahwa Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro tidak lagi sesuai dengan kebutuhan masyarakat dan perkembangan zaman.
2. Sebagai dasar perwujudan fungsi Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta untuk memberikan pelayanan transportasi yang aman, nyaman, efektif dan efisien bagi masyarakat, untuk itu perlu melakukan langkah-langkah perencanaan pembangunan transportasi dalam menyelesaikan dan menjawab persoalan transportasi di DKI Jakarta;
3. Maka dalam rangka pembangunan transportasi sebagai bagian dari pembangunan nasional perlu menyusun

kebijakan yang dibungkus dalam Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi.

B. Saran

Sehubungan dengan kesimpulan tersebut, dalam rangka penyusunan Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, maka saran yang perlu diperhatikan adalah:

1. Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro karena tidak lagi sesuai dengan kebutuhan masyarakat dan perkembangan zaman maka perlu dibuat Rancangan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi DKI Jakarta.
2. Bahwa dalam penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi DKI Jakarta, Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta perlu menyusun perencanaan yang mendasari kondisi dan kebutuhan masyarakat DKI Jakarta.
3. Selain itu dalam penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta tentang Rencana Induk Transportasi DKI Jakarta tetap harus mengacu kepada Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2018 tentang

Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok,
Tangerang dan Bekasi Tahun 2018-2029.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Fuady, Munir, *Teori Negara Hukum Modern*, PT. Refika Aditama, Bandung, 2009.
- Halim, Hamzah dan Kemal Redindo Syahrul Putera, *Cara Praktis Menyusun & Merancang Peraturan Daerah; Suatu Kajian Teoritis & Praktis Disertai Manual; Konsepsi Teoritis Menuju Artikulasi Empiris*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2010.
- H.S., Salim dan Septiana Erlies, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis dan Disertasi*, Jakarta: Rajawali Pers, 2013.
- Kadji, Yulianto, *Formulasi dan Implementasi Kebijakan Publik*, Gorontalo: UNG Press, 2015.
- Keban, T. Yeremias, *Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik, Konsep, Teori dan Isu*, Yogyakarta: Gava Media, 2004.
- Kelsen, Hans, *Teori Hukum Murni Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif*, Nusa Media, Jakarta, 2015.
- Kurnia, Mahendra Putra, dkk, *Pedoman Naskah Akademik PERDA Partisipatif (Urgensi, Strategi, Dan Proses Bagi Pembentukan Perda Yang Baik)*, Yogyakarta: Total Media, 2007.
- M. Friedman, Lawrence, *Sistem Hukum Perspektif Ilmu Sosial, The Legal System; A Social Science Perspective*, Bandung: Nursamedia, 2009.

- Mahfud MD, Moh, *Politik Hukum di Indonesia*, Jakarta: LP3S, 1998.
- Manan, Bagir, *Dasar-Dasar Perundang-Undangan Indonesia*, Jakarta: Ind-Hil Co, 1992.
- Morlok, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, New York: Mc. Graw Hill, Inc, 1978.
- Rahardjo, Satjipto, *Ilmu Hukum*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung: 2006.
- Rasjidi, Lili, *Filsafat Hukum Apakah Hukum itu*, Bandung: Remaja Rosdakarya, 1991.
- Sani, Zulfiar, *Transportasi Suatu Pengantar*, Jakarta: Universitas Indonesia-Press, 2010.
- Soekanto, Soerjono dan Mamudji Sri, *Penelitian Hukum Normatif: suatu tinjauan singkat*, Jakarta: Rajagrafindo Persada, 2013.
- Soekanto, Soerjono, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: UI Press, 2005.
- Wiyono, Suko, *Otonomi Daerah Dalam Negara Hukum Indonesia, Pembentukan Peraturan Daerah Partisipatif*, Jakarta: Faza Media, 2006.
- Tachjan, *Implementasi Kebijakan Publik*, Bandung: AIPI Bandung, 2006.

Yuswandi, Ali, *Penuntutan, Hapusnya Kewenangan Menuntut Dan Menjalankan Pidana*, CV. Pedoman Ilmu Jaya, Jakarta, 1995.

Peraturan Perundang-Undangan:

Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945.

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah.

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

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi Tahun 2018-2029.

Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030

Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi.