Abstrak

Penyediaan angkutan umum yang telah disediakan dan kebijakan pembatasan kendaraan bermotor berupa kebijakan “3 in 1” dan ganjil genap belum mampu mendorong perpindahan moda dari kendaraan pribadi ke angkutan umum, sehingga menyebabkan kemacetan. Oleh karena itu, perlu dilakukan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.

Secara filosofis, penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dilakukan agar terjadi keadilan di dalam bertransportasi di wilayah DKI Jakarta dengan mempertimbangkan sila ke-5 Pancasila sebagai dasar negara. Pedoman pelaksanaan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik harus didasarkan atas asas keadilan, kemanfaatan, keterpaduan, kemitraan, transparan, akuntabilitas, dan kesinambungan.

Secara sosiologis, kemacetan yang terjadi telah berpengaruh terhadap produktifitas dan tingkat kebahagiaan masyarakat. Oleh karena itu, Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik menjadi suatu kebutuhan nyata dalam mewujudkan kota Jakarta menjadi kota yang maju dan bahagia warganya.

Secara yuridis, sebagaimana diatur dalam UU No. 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi DKI Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia, penetapan dan pelaksanaan kebijakan dalam bidang transportasi merupakan salah satu kewenangan Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

Selain itu, bahwa dalam rangka pelaksanaan Rencana Aksi Nasional Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca perlu dilakukan penerapan *Congestion Charging* atau *Road Pricing* untuk mengurangi moda share mobil dan mengurangi kemacetan di area pembatasan lalu lintas.

Berdasarkan landasan filosofis, sosiologis, dan yuridis, perlu disusun sebuah Rancangan Peraturan Daerah tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik. Rancangan Peraturan Daerah ini bertujuan ini untuk:
a. mewujudkan pengendalian Lalu Lintas dengan pembatasan Kendaraan Bermotor melalui Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik;
b. mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran pada Ruang Lalu Lintas Jalan;
c. memprioritaskan dan mendorong penggunaan Angkutan Umum; dan
d. mewujudkan Transportasi yang mendukung kualitas lingkungan hidup yang berkesinambungan.

Rancangan Peraturan Daerah ini akan mengatur tentang kelembagaan, penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, pengenaan tarif layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dan Sanksi, Penggunaan Dana Hasil Penerimaan Dari Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, Teknologi dan Transaksi Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, Biaya Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, Standar Pelayanan Minimal, Pembinaan, pengawasan, dan manajemen risiko, dan peran serta masyarakat. Pengaturan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik diharapkan dapat memberikan kejelasan hukum dan kebijakan di dalam menyelenggarakan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik demi kemaslahatan warga DKI Jakarta menuju kota yang maju dan bahagia warganya. Oleh karena itu, keberadaan Peraturan Daerah mengenai Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik menjadi sesuatu yang mendesak, penting, dan krusial.

Daftar Isi

Abstrak ii

Daftar Isi iii

Daftar Tabel vi

Daftar Gambar vii

BAB I 1

PENDAHULUAN 1

1.1 Latar Belakang 1

1.2 Identifikasi Masalah 2

1.3 Tujuan dan Kegunaan 3

1.4 Metode 3

1.4.1 Metode Pendekatan 3

1.4.2 Metode Pengumpulan Data dan Informasi 5

1.4.3 Metode Analisis 6

1.5 Sistematika Penulisan Naskah Akademik 7

BAB II 8

KAJIAN TEORETIS DAN PRAKTEK EMPIRIS 8

2.1 Kajian Teoretis 8

2.2 Kajian Terhadap Asas/Prinsip yang Terkait dengan Penyusunan Norma 13

2.3 Kajian Terhadap Praktek Penyelenggaraan, Kondisi yang Ada, dan Permasalahan yang Dihadapi 14

2.3.1 Perbandingan Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik di Luar Negeri 14

2.3.2 Pengendalian Lalu Lintas di Provinsi DKI Jakarta 28

2.3.3 Identifikasi Isu Penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik di Provinsi DKI Jakarta 30

2.4 Kajian Implikasi Penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik Terhadap Aspek Kehidupan Masyarakat dan Dampaknya Terhadap Aspek Beban Keuangan Negara 34

2.4.1 Implikasi Penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik Terhadap Aspek Kehidupan Masyarakat 34

2.4.2 Implikasi Penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik Terhadap Aspek Beban Keuangan Negara 35

2.5 Kajian Proses dan Model Pelayanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik di Provinsi DKI Jakarta 35

BAB III 37

EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT 37

3.1 Keterkaitan Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia dengan Rancangan Peraturan Daerah 37

3.2 Keterkaitan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan dengan Rancangan Peraturan Daerah 38

3.3 Keterkaitan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Teknologi Informasi dan Transaksi Elektronik sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016

tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, dengan Rancangan Peraturan Daerah. 40

3.4 Keterkaitan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, dengan Rancangan Peraturan Daerah. 41

3.5 Keterkaitan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, dengan Rancangan Peraturan Daerah. 42

3.6 Keterkaitan Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah, dengan Rancangan Peraturan Daerah. 42

3.7 Keterkaitan Peraturan Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 2019 tentang Pengelolaan Keuangan Daerah dengan Rancangan Peraturan Daerah. 43

3.8 Peraturan Perundang-undangan Terkait Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik 43

3.8.1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 43

3.8.2 Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisa Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas 44

3.8.3 Peraturan Presiden Nomor 61 Tahun 2011 tentang Rencana Aksi Nasional Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca 47

3.8.4 Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030 48

3.8.5 Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi 48

3.8.6 Peraturan Gubernur Nomor 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro 51

3.8.7 Peraturan Gubernur Nomor 223 Tahun 2015 tentang Penyusunan, Penetapan, Penerapan dan Rencana Pencapaian Standar Pelayanan Minimal Sistem Jalan Berbayar Elektronik 51

3.8.8 Peraturan Gubernur Nomor 25 Tahun 2017 tentang Pengendalian Lalu Lintas dengan Pembatasan Kendaraan Bermotor melalui Sistem Jalan Berbayar Elektronik 51

3.8.9 Peraturan Gubernur Nomor 68 Tahun 2018 tentang Percepatan Pelaksanaan Kegiatan Strategis Daerah (KSD) 51

3.8.10 Keputusan Gubernur Nomor 1042 Tahun 2018 tentang Daftar Kegiatan Strategis Daerah (KSD) 52

3.8.11 Instruksi Gubernur Nomor 66 Tahun 2019 tentang Pengendalian Kualitas Udara 52

3.9 Keterkaitan Pengaturan mengenai Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Daerah dengan Rancangan Peraturan Daerah 53

BAB IV 55

LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS 55

4.1 Landasan Filosofis 55

4.2 Landasan Sosiologis 58

A. Geografis dan Administrasi Wilayah Provinsi DKI Jakarta 58

B. Jumlah Perjalanan Jabodetabek Yang Terus Meningkat 58

C. Volume Jumlah Kendaraan Relatif Tinggi di Kota Jakarta 60

D. Ketergantungan Terhadap Kendaraan Pribadi Yang Terus Meningkat 60

E. Pertumbuhan Ruas Jalan Relatif Kecil di Kota Jakarta 61
F. Modal Share Angkutan Umum di Provinsi DKI Jakarta 62
G. Tingginya Pencemaran Udara Akibat Emisi Gas Buang di Provinsi DKI Jakarta 62
H. Kerugian Akibat Kemacetan Jakarta 63
4.3 Landasan Yuridis 64
BAB V 66
JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN DAN RUANG LINGKUP MATERI MUATAN 66
PERATURAN DAERAH 66
5.1 Sasaran Yang Akan Diwujudkan 66
5.2 Jangkauan dan Arah Pengaturan 66
1. Kelembagaan 67
2. Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik 68
3. Pengenaan Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dan Sanksi 71
A. Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik 71
B. Sanksi 73
4. Penggunaan Dana Hasil Penerimaan Dari Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik 73
5. Teknologi dan Transaksi Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik 74
6. Biaya Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik 76
7. Standar Pelayanan Minimal 76
8. Pembinaan, pengawasan, dan manajemen risiko 76
9. Peran serta masyarakat 76
5.3 Ruang Lingkup Materi Muatan Peraturan Daerah 77
BAB VI 92
PENUTUP 92
6.1 Simpulan 92
6.2 Saran 92
Daftar Pustaka 94

Daftar Tabel

Tabel 1.1 Gambaran Umum Transportasi Jakarta..... 1

Tabel 2.1 Periode Implementasi Jalan Berbayar Elektronik di Kota Stockholm 17
Tabel 2.2 Dampak Penerapan Jalan Berbayar Elektronik di Kota Stockholm 21
Tabel 2.3 Pandangan Skeptis VS Kenyataan Penerapan Jalan Berbayar Elektronik di Kota Stockholm. 23

Tabel 4.1 Jumlah Perjalanan Jabodetabek Tahun 2010..... 58
Tabel 4.2 Jumlah Perjalanan Jabodetabek Tahun 2018..... 59
Tabel 4.3 Data Panjang Infrastruktur Jalan di Provinsi DKI Jakarta 62
Tabel 4.4 Modal Share Angkutan Umum di Provinsi DKI Jakarta Tahun 2019..... 62

Tabel 5.1 Rekapitulasi Analisis ATP dan WTP LV (Low Vehicle) dan MC (Motor Cycle) 71
Tabel 5.2 Faktor Konversi Tarif Berdasarkan emp 72
Tabel 5.3 Rekapitulasi Analisis ATP dan WTP HV (High Vehicle)..... 72
Tabel 5.4 Ilustrasi Pengenaan Denda Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.... 73
Tabel 5.5 Ruang Lingkup Muatan Rancangan Peraturan Daerah 78

Daftar Gambar

Gambar 2.1 Grafik Hubungan Volume Lalu Lintas (V) dengan Kepadatan Lalu Lintas (D) 8
Gambar 2.2 Grafik Peningkatan Volume Lalu Lintas DKI Jakarta 10
Gambar 2.3 Peta Negara Swedia 15
Gambar 2.4 Perbandingan Solusi Kemacetan dan Dampaknya 16
Gambar 2.5 Sebelum dan pada saat Ujicoba Congestion Charging 18
Gambar 2.6 Kawasan Jalan Berbayar Elektronik Kota Stockholm 18
Gambar 2.7 Ilustrasi Kinerja Single Gantry Multi Lane Free Flow 19
Gambar 2.8 Perlengkapan Pendukung Gantry 19
Gambar 2.9 Pusat Pengendalian Congestion Charging 20
Gambar 2.10 Time Plan Tarif Jalan Berbayar Elektronik Kota Stockholm 20
Gambar 2.11 Kebijakan Earmarking di Kota Stockholm 21
Gambar 2.12 Pemanfaatan Hasil Jalan Berbayar Elektronik di Norwegia 22
Gambar 2.13 Penyelenggara Sistem ERP di Kota Stockholm 22
Gambar 2.14 Contoh kondisi dan kerusakan yang harus diantisipasi di Kota Stockholm 24
Gambar 2.15 Penegakan Hukum Lalu-Lintas Secara Bergerak 25
Gambar 2.16 Kawasan Jalan Berbayar Elektronik Kota Gothenburg 25
Gambar 2.17 Karakteristik Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik di 4 Kota 28
Gambar 2.18 Persentase Pemilihan Penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik 31
Gambar 2.19 Persentase Pemilihan Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik 32
Gambar 2.20 Persentase Pemilihan Pemantauan Pelanggaran Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik 33
Gambar 2.21 Model Bisnis Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik 36

Gambar 4.1 Profil Perjalanan Jabodetabek Tahun 2010 59
Gambar 4.2 Profil Perjalanan Jabodetabek Tahun 2018 59
Gambar 4.3 Volume Jumlah Kendaraan di Kota Jakarta 60
Gambar 4.4 Kajian Modal Split Jabodetabek SITRAMP Tahun 2002 60
Gambar 4.5 Kajian Modal Split Jabodetabek JUTPI Tahun 2010 61
Gambar 4.6 Kajian Modal Split Jabodetabek JUTPI II Tahun 2018 61
Gambar 4.7 Kualitas Udara di Provinsi DKI Jakarta Tahun 2016 63
Gambar 4.8 Kerugian Tahunan Akibat Kemacetan Lalu Lintas 63

Gambar 5.1 Pihak-pihak yang terlibat dalam Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik 67

BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum dan mencerdaskan kehidupan bangsa sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia (UUD NKRI) Tahun 1945. Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik merupakan salah satu bentuk manajemen kebutuhan lalu lintas guna meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas jalan dan mengendalikan lalu lintas jalan, yang merupakan kewenangan Pemerintah dalam bidang perhubungan.

Pancasila sebagai dasar ideologi serta sekaligus dasar filosofis Bangsa dan Negara Indonesia, dengan nilai-nilainya yang luhur telah mendasari rencana penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik. Penyelenggaraan kebijakan ini merupakan bentuk tanggung jawab Pemerintah sebagai penyelenggara Negara untuk mengatasi kemacetan, meningkatkan pelayanan angkutan umum massal, mewujudkan ketertiban dalam masyarakat serta memberikan jaminan kepastian hukum.

Kemacetan masih menjadi salah satu masalah utama di Provinsi DKI Jakarta. Selain meningkatkan polusi udara dan polusi suara, kemacetan juga dapat menimbulkan kerugian ekonomi. Dalam hasil *Study on Integrated Transportation Master Plan* (SITRAMP) yang dilakukan oleh konsultan JICA, bahwa jika sampai tahun 2020 tidak ada perbaikan yang dilakukan pada sistem transportasi Jabodetabek, maka estimasi kerugian ekonomi yang akan terjadi sebesar 65 triliun Rupiah, yang terdiri atas :

1. Kerugian biaya operasional kendaraan sebesar 28,1 triliun Rupiah.
2. Kerugian nilai waktu perjalanan sebesar 36,9 triliun Rupiah.

Berdasarkan hasil kajian yang telah dilakukan di Dinas Perhubungan pada tahun 2013, telah diangkat gambaran umum transportasi Jakarta sebagai berikut :

Tabel 1.1 Gambaran Umum Transportasi Jakarta

SUPPLY	
Jaringan jalan	Panjang jalan 6690 km = 41,68 km^2
	Road ratio = 6,3% (dari luas wilayah DKI Jakarta)
	Pertumbuhan panjang jalan ± 0,01% /tahun
DEMAND	
Kebutuhan perjalanan	25,7 juta perjalanan/hari (Jabodetabek)
	74,7% menggunakan kendaraan pribadi
	25,3% menggunakan angkutan umum
Kendaraan bermotor	Jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta : ± 9,2 juta unit (2013) dengan rincian : ▪ Kendaraan pribadi : 9,1 juta (98,9%) ▪ Angkutan umum : 104 ribu (1,1%)

Berdasarkan kajian yang telah dilakukan pada tahun 2013, gambaran umum transportasi di Provinsi DKI Jakarta dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Telah terjadi ketimpangan *supply* dan *demand* transportasi di Provinsi DKI Jakarta.

2. Pertumbuhan ruas jalan di Provinsi DKI Jakarta relatif kecil, dan tidak sebanding dengan pesatnya pertumbuhan kendaraan bermotor.
3. Pemanfaatan angkutan umum sebagai moda transportasi prioritas belum optimal, karena jumlah kendaraan umum relatif sangat kecil dibandingkan jumlah kendaraan pribadi yang beredar di Provinsi DKI Jakarta.

Dengan mempertimbangkan fakta – fakta di atas, maka penanganan masalah kemacetan di Provinsi DKI Jakarta akan dititikberatkan pada usaha untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas ruang lalu lintas jalan dan mengendalikan lalu lintas jalan, yaitu melalui penerapan program pengendalian lalu lintas (*Transportation Demand Management* - TDM) serta pembenahan pada sektor angkutan umum, khususnya penyediaan moda transportasi angkutan umum massal.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah menerbitkan Peraturan Perundang-undangan di daerah yang diharapkan dapat mengatur transportasi di Provinsi DKI Jakarta, yaitu Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi.

Dalam Pasal 78 ayat (1) Peraturan Daerah tersebut, untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas jalan dan mengendalikan lalu lintas jalan, Pemerintah Daerah menyelenggarakan manajemen kebutuhan lalu lintas berdasarkan kriteria :

a. Perbandingan volume lalu lintas kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan;
b. Ketersediaan jaringan dan pelayanan angkutan umum;
c. Kualitas lingkungan; dan
d. Keselamatan lalu lintas.

Kemudian dalam ayat (2), untuk melaksanakan pengendalian lalu lintas jalan, Pemerintah Daerah dapat melakukan pembatasan kendaraan bermotor perseorangan yang dioperasikan di jalan dan/atau pergerakan lalu lintas, salah satunya dengan cara memberlakukan sistem pengendalian lalu lintas jalan berbayar pada jaringan jalan tertentu dan/atau kawasan tertentu dan/atau waktu tertentu. Merujuk pada ketentuan tersebut, penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik / Jalan Berbayar Elektronik (*Electronic Road Pricing / ERP*) merupakan salah satu strategi pengendalian lalu lintas jalan yang dapat diterapkan di Provinsi DKI Jakarta. Berdasarkan pengalaman Pemerintah Provinsi DKI Jakarta selama ini, dalam merencanakan penyediaan dan pengelolaan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik cenderung kompleks karena kebijakan ini merupakan kebijakan berbasis teknologi yang belum pernah diterapkan di Indonesia sebelumnya. Pengaturan di dalam Perda No. 5 tahun 2014 belum cukup untuk memayungi kebutuhan dasar hukum di dalam penyediaan dan pengelolaan Sistem Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik. Oleh sebab itu, perlu diatur secara tersendiri, Peraturan Daerah tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, identifikasi masalah yang akan diuraikan dalam kajian akademik ini sebagai berikut :

1. Permasalahan-permasalahan apa saja yang dihadapi dalam penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dan bagaimana permasalahan tersebut dapat diatasi?
2. Mengapa perlu disusun Rancangan Peraturan Daerah (Raperda) tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik?
3. Apa yang menjadi dasar pertimbangan atau landasan filosofis, sosiologis dan yuridis penyusunan Rancangan Peraturan Daerah (Raperda) tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik?
4. Apa sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan dan arah pengaturan yang akan dirumuskan dalam Peraturan Daerah tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik?

1.3 Tujuan dan Kegunaan

Sesuai dengan ruang lingkup identifikasi masalah yang dikemukakan di atas, tujuan penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah (Raperda) tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik adalah sebagai berikut :

1. Merumuskan permasalahan-permasalahan yang dihadapi dalam penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dan cara mengatasi permasalahan tersebut.
2. Merumuskan urgensi / alasan (permasalahan hukum yang dihadapi) dalam pembentukan Rancangan Peraturan Daerah tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.
3. Merumuskan dasar pertimbangan / landasan filosofis, sosiologis dan yuridis pembentukan Rancangan Peraturan Daerah tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.
4. Merumuskan sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan dan arah pengaturan yang akan dirumuskan dalam Peraturan Daerah tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.

1.4 Metode

Metode penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah (Raperda) tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik ini dikonstruksi di dalam subbab berikut.

1.4.1 Metode Pendekatan

Pendekatan yang digunakan dalam penyusunan naskah akademik ini adalah peraturan perundang-undangan. Sebagai sub sistem dalam kerangka sistem hukum nasional, dalam pembentukannya harus memperhatikan asas dan/atau prinsip-prinsip pembentukan peraturan perundang-undangan sebagaimana diatur dalam UU No. 12 Tahun 2011, yaitu :

a. kejelasan tujuan, bahwa setiap pembentukan peraturan perundang-undangan harus mempunyai tujuan yang jelas yang hendak dicapai;
b. kelembagaan atau organ pembentuk yang tepat, bahwa setiap jenis peraturan perundang-undangan harus dibuat lembaga/pejabat pembentuk peraturan perundang-undangan yang berwenang. Peraturan perundang-undangan tersebut dapat dibatalkan atau batal demi hukum, apabila dibuat oleh lembaga/pejabat yang tidak berwenang.
c. kesesuaian antara jenis dan materi muatan, bahwa dalam pembentukan peraturan perundang-undangan harus benar-benar memperhatikan materi muatan yang tepat dengan jenis peraturan perundang-undangan;
d. dapat dilaksanakan, setiap pembentukan peraturan perundang-undangan harus memperhitungkan efektifitas peraturan perundang-undangan tersebut di dalam masyarakat, baik secara filosofis, yuridis maupun sosiologis;
e. kedayagunaan dan kehasilgunaan, setiap peraturan perundang-undangan dibuat karena memang benar-benar dibutuhkan dan bermanfaat dalam mengatur kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara;
f. kejelasan rumusan, setiap peraturan perundang-undangan harus memenuhi persyaratan teknis penyusunan peraturan perundang-undangan, sistematika dan pilihan kata atau terminologi, serta bahasa hukumnya jelas dan mudah dimengerti, sehingga tidak menimbulkan berbagai macam interpretasi dalam pelaksanaannya;
g. keterbukaan, dalam proses pembentukan peraturan perundang-undangan mulai dari perencanaan, persiapan, penyusunan, dan pembahasan bersifat transparan dan terbuka.

Sedangkan prinsip dasar yang juga perlu diperhatikan dalam penyusunan materi muatan Rancangan Peraturan Daerah sebagaimana diatur dalam UU No. 12 Tahun 2011 berikut penjelasannya, antara lain :

a. pengayoman, setiap materi muatan peraturan perundang-undangan harus berfungsi memberikan perlindungan dalam rangka menciptakan ketentraman masyarakat;
b. kemanusiaan, setiap materi muatan peraturan perundang-undangan harus mencerminkan perlindungan dan penghormatan hak-hak asasi manusia serta harkat dan martabat setiap warga negara dan penduduk Indonesia secara proporsional
c. kekeluargaan, setiap materi muatan peraturan perundang-undangan harus mencerminkan musyawarah untuk mencapai mufakat dalam setiap pengambilan keputusan;
d. kenusantaraan, setiap materi muatan peraturan perundang-undangan senantiasa memperhatikan kepentingan seluruh wilayah Indonesia dan materi muatan peraturan perundang-undangan yang dibuat di daerah merupakan bagian dari sistem hukum nasional yang berdasarkan Pancasila.
e. Bhineka Tunggal Ika, materi muatan peraturan perundang-undangan harus memperhatikan keragaman penduduk, agama, suku dan golongan, kondisi khusus daerah, dan budaya khususnya yang menyangkut masalah sensitif dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara;
f. keadilan, setiap materi muatan peraturan perundang-undangan harus mencerminkan keadilan secara proporsional bagi setiap warga negara tanpa kecuali;
g. kesamaan kedudukan dalam hukum dan pemerintahan, setiap materi muatan peraturan perundang-undangan tidak boleh berisi hal-hal yang bersifat membedakan berdasarkan latar belakang, antara lain, agama, suku, ras, golongan, gender, atau status sosial;
h. ketertiban dan kepastian hukum, materi muatan peraturan perundang-undangan harus dapat menimbulkan ketertiban dalam masyarakat melalui jaminan adanya kepastian hukum;
i. keseimbangan, keserasian, dan keselarasan, setiap materi muatan peraturan perundang-undangan harus mencerminkan keseimbangan, keserasian, dan keselarasan, antara kepentingan individu dan masyarakat dengan kepentingan bangsa dan negara;
j. prinsip lainnya sesuai dengan bidang hukum peraturan perundang-undangan yang bersangkutan", antara lain dalam hukum pidana, misalnya, asas legalitas, asas tiada hukuman tanpa kesalahan, asas pembinaan narapidana, dan asas praduga tak bersalah; serta dalam hukum perdata, misalnya, dalam hukum perjanjian, antara lain, asas kesepakatan, kebebasan berkontrak, dan iktikad baik.

Menurut A. Hamid S. Attamimi ada 2 (dua) asas yang harus diperhatikan dalam penyusunan peraturan perundang-undangan, yakni :

a. asas formal, meliputi (1) memiliki tujuan yang jelas, maksud yang ingin diwujudkan dengan dibentuknya suatu peraturan perundang-undangan; (2) memiliki dasar-dasar pertimbangan yang pasti pada konsideran menimbang; (3) memiliki dasar-dasar peraturan hukum yang jelas pada konsideran mengingat; (4) memiliki sistematika yang logis dan tidak saling bertentangan antara Bab, Bagian, Pasal, Ayat, dan sub ayat; (5) dapat dikenali melalui pengundangan ke dalam lembaran negara serta disosialisasikan atau penyebarluasan.
b. asas material, meliputi : (1) dibentuk oleh pejabat atau lembaga pembentuk peraturan hukum yang berwenang untuk itu; (2) dibentuk melalui mekanisme, prosedur atau tata tertib yang berlaku untuk itu; (3) materi muatannya memiliki asas-asas hukum yang jelas, tidak boleh bertentangan dengan kepentingan umum, peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi dan/atau dengan peraturan perundang-undangan lainnya yang sederajat/mengatur perihal yang sama; (4) isi peraturan harus jelas, mengandung kebenaran, keadilan dan kepastian hukum; (5) dapat dilaksanakan dan diterapkan dengan

baik untuk menyelesaikan kasus pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan dimaksud.

Asas dan prinsip-prinsip tersebut di atas menjadi perhatian dalam penyusunan naskah akademik dan perumusan Rancangan Peraturan Daerah. Hal lain yang penting untuk diperhatikan adalah bahwa Peraturan Daerah tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi sebagaimana diatur dalam Pasal 250 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah, sebagaimana diubah beberapa kali dan terakhir kali dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja. Ketentuan yang sama juga termuat dalam penjelasan Pasal 7 ayat (2) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan.

Dalam sistem hukum nasional memiliki asas filosofis yang terdapat dalam Pancasila, dan asas konstitusional yang terdapat dalam UUD 1945. Di antara asas tersebut terdapat hubungan yang harmonis, selaras, serasi, konsisten, dan terintegrasi. Apabila hubungan di antara asas tersebut tidak harmonis, selaras, serasi, konsisten, dan tidak terintegrasi, dapat dikatakan tidak ada suatu tatanan yang secara teoritis tidak dalam satu sistem hukum yaitu dalam kesatuan sistem hukum nasional. Naskah Akademik salah satu upaya untuk mewujudkan harmonisasi peraturan perundang-undangan baik secara vertikal atau peraturan perundang-undangan diatasnya maupun secara horizontal atau Peraturan Presiden yang terkait.

Harmonisasi dalam pengertian sempit mempunyai makna usaha bersama untuk menyamakan pandangan, penilaian atau langkah tindakan guna dapat mencapai tujuan atau target bersama. Karena merupakan bentuk usaha bersama maka terdapat jamak pihak yang terlibat di dalam pencapaian tujuan bersama.

Ada 2 (dua) tujuan dilakukan harmonisasi. *Pertama,* dari keinginan sebelum melangkah, pihak-pihak yang turut berperan untuk mencapai tujuan bersama harus memiliki pemahaman yang sama sebelum masing-masing mengambil langkah. *Kedua*, berawal dari telah terjadi satu atau banyak perbedaan pemahaman untuk mencapai tujuan atau target bersama. Kemungkinan yang kedua, kalau tidak diharmoniskan akan menghambat dalam usaha pencapaian tujuan atau target bersama. Untuk itu, melalui penyusunan naskah akademik diharapkan tidak terjadi perbedaan pemahaman, tidak tumpang tindih pengaturan, dan sebagainya.

Sebagaimana telah diuraikan sebelumnya, salah satu sasaran ingin dicapai dalam menyusunan Naskah Akademik ini adalah harmonisasi baik secara vertikal maupun horizontal dan sesuai kebutuhan. Prinsip harmonis tersebut merupakan salah satu prinsip utama yang perlu diperhatikan dalam penyusunan materi muatan dari suatu peraturan perundang-undangan termasuk Peraturan Daerah.

Dengan memperhatikan uraian di atas, dalam Penyusunan Naskah Akademik menggunakan metode pendekatan peraturan perundang-undangan (*statue approach*). Pendekatan tersebut dilakukan pengkajian terhadap peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan transportasi darat yang menjadi tugas, wewenang, dan tanggung jawab Pemerintah Daerah.

1.4.2 Metode Pengumpulan Data dan Informasi

Kegiatan penyusunan Naskah Akademik termasuk penelitian hukum normatif, maka diperlukan data dan informasi dari bahan hukum primer, sekunder, dan tersier.

a. Bahan hukum primer, yakni Undang-Undang yang berhubungan dengan rencana penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta yaitu:
   1) Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia;
   2) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja;
   3) Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik;
   4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja;
   5) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, sebagaimana diubah beberapa kali dan terakhir kali dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja;
   6) Undang-Undang lainnya yang terkait dengan Keuangan dan Perbendaharaan Negara.
b. Bahan hukum sekunder, yakni bahan bacaan atau literatur yang dapat memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer seperti Peraturan Pemerintah, Peraturan Presiden, Peraturan Daerah, Peraturan Gubernur, Keputusan Gubernur, hasil-hasil penelitian, literatur dan lain sebagainya.
c. bahan hukum tersier, yakni bahan yang memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder yang berupa kamus hukum dan ensiklopedi ilmu hukum bila diperlukan.

Untuk mendapatkan data dan informasi sebagaimana dimaksud di atas, metode yang digunakan, adalah :

a. Studi kepustakaan

   Melalui studi kepustakaan diharapkan dapat menggali data dan informasi yang diperlukan yang berhubungan dengan penyusunan naskah akademik ini sesuai dengan prinsip-prinsip rasional, kritis, objektif, dan impersonal dari berbagai sumber.
b. Pengumpulan data sekunder

   Data sekunder diperoleh selain melalui diskusi berkaitan aspek-aspek yang harus diperhatikan dalam penyusunan materi muatan Rancangan Peraturan Daerah dan naskah akademik.

1.4.3 Metode Analisis

Memperhatikan kompleksitas permasalahan dan prinsip-prinsip yang perlu diperhatikan agar penyusunan naskah akademik sejalan dengan asas yang ditetapkan dalam pembentukan peraturan perundang-undangan, analisis dalam penyusunan naskah akademik ini menggunakan pendekatan:

a. empiris, yaitu ruang lingkup yang perlu diperhatikan dalam perumusan muatan materi suatu peraturan perundang-undangan, dalam hal ini Rancangan Peraturan Daerah. Ruang lingkup tersebut antara lain meliputi kelembagaan, penyelenggaraan kebijakan, pembinaan, pengawasan, manajemen risiko, peran serta masyarakat dan sanksi;
b. yuridis, yaitu norma-norma yang harus diperhatikan dalam penyusunan suatu peraturan perundang-undangan, yang juga perlu dituangkan dalam naskah akademik. Metode yang digunakan yaitu metode *context of justification* dengan cara menggali berbagai dinamika

dan realita produk peraturan perundang-undangan yang ada terkait materi muatan Rancangan Peraturan Daerah dan penyusunan naskah akademik ini;

c. teori hukum, dimasudkan agar naskah akademik memenuhi teori hukum, antara lain : (1) aspek-aspek yang perlu diperhatikan dalam pembentukan norma termasuk perumusan sanksi administrasi dan pidana atau bentuk-bentuk pelanggaran; (2) konstruksi bentuk sanksi baik sanksi administrasi maupun pidana termasuk besarnya; (3) mekanisme pengendalian konflik atau penyelesaian konflik.

d. bahasa hukum, pendekatan ini dimaksudkan agar bahasa Rancangan Peraturan Daerah sesuai kaidah bahasa hukum namun mudah dipahami setiap orang tanpa mengabaikan kaidah Bahasa Indonesia. Salah satu muatan materi atau substansi Rancangan Peraturan Daerah termasuk dalam penyusunan naskah akademik ini, yang diperhatikan, meliputi : (1) kalimat yang merupakan suatu beban kewajiban substansial; (2) pemenuhan peran, hak dan kewajiban dilakukan berdasarkan tatanan prosedur, mekanisme, dan kelembagaan yang telah ditentukan oleh peraturan perundang-undangan; (3) penerapan aspek yuridis yang mengisyaratkan diber-lakukannya suatu kewajiban dan atau wewenang beserta kewajiban hukumnya; (4) susunan kalimat mengancu berbagai gaya bahasa, yaitu : (a) gaya bahasa denotatif yang memberikan makna konseptual; (b) gaya bahasa referensial yang memberikan makna petunjuk denotasional; (c) gaya bahasa yang menunjukkan adanya suatu ironi kritik yang bersifat etis terhadap keadaan dan/atau peristiwa hukum tertentu.

1.5 Sistematika Penulisan Naskah Akademik

Sistematika penulisan Naskah Akademik terdiri atas :

a. Bab 1 Pendahuluan.

   Bab ini memuat latar belakang, identifikasi masalah, tujuan dan kegunaan, metode dan sistematika penyusunan Rancangan Peraturan Daerah (Raperda) tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.

b. Bab 2 Kajian Teoretis dan Praktek Empiris.

   Bab ini memuat kajian teoretis, kajian terhadap asas/prinsip yang terkait dengan penyusunan norma, kajian terhadap praktik penyelenggaraan, kondisi yang ada, serta permasalahan yang dihadapi, serta kajian terhadap implikasi penerapan Peraturan Daerah terhadap aspek kehidupan masyarakat dan dampaknya terhadap aspek beban keuangan Negara.

c. Bab 3 Evaluasi dan Analisis Peraturan Perundang-undangan Terkait.

   Bab ini memuat uraian Peraturan Perundang-undangan terkait penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dan Peraturan Perundang-undangan terkait kelembagaan Badan Layanan Umum Daerah.

d. Bab 4 Landasan Filosofis, Sosiologis dan Yuridis.

   Bab ini memuat landasan filosofis, sosiologis dan yuridis penyusunan Rancangan Peraturan Daerah (Raperda) tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.

e. Bab 5 Jangkauan, Arah Pengaturan dan Ruang Lingkup Materi Muatan Peraturan Daerah.

   Bab ini memuat sasaran yang akan diwujudkan, jangkauan dan arah pengaturan, serta ruang lingkup materi muatan Peraturan Daerah tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.

f. Bab 6 Penutup.

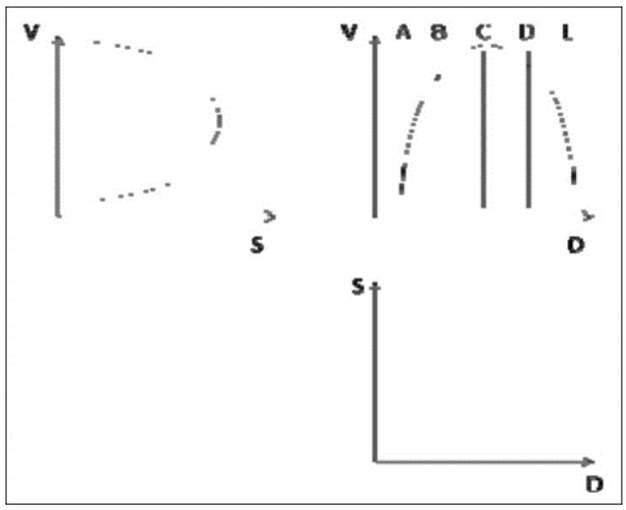
   Bab terakhir memuat simpulan dan saran dari Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah (Raperda) tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.

BAB II

KAJIAN TEORETIS DAN PRAKTEK EMPIRIS

2.1 Kajian Teoretis

Secara teknis kemacetan lalu lintas dapat didefinisikan sebagai kondisi lalu lintas dengan kecepatan rata-rata yang rendah. Ada dua pendapat dalam menentukan rentang nilai kerendahan kecepatan tersebut yaitu pendekatan fisik dan lingkungan. Pendekatan fisik didasarkan pada kecepatan rencana yang digunakan dalam perencanaan infrastruktur jalan. Pendekatan lingkungan didasarkan pada kecepatan optimum kendaraan dimana jika kendaraan dijalankan dengan kecepatan tersebut akan menghasilkan polusi yang paling minimal. Dari dua pendekatan tersebut, muncullah batasan kecepatan kendaraan. Di perkotaan biasanya antara 30-50 km per jam tergantung lokasi dan kelas jalannya.



Gambar 2.1 Grafik Hubungan Volume Lalu Lintas (V) dengan Kepadatan Lalu Lintas (D)
Sumber : MKJI, Kementerian PU 1987

Untuk memahami kemacetan, perlu diketahui tiga parameter utama yang membentuk kinerja lalu lintas jalan yaitu volume lalu lintas (V), kepadatan lalu lintas (D) dan kecepatan lalu lintas (S). Penilaian terhadap kinerja lalu lintas atau *level of service* (LoS) ditentukan oleh tiga grafik yang menunjukkan hubungan antara 1) volume dan kecepatan lalu lintas (V-S) 2) kecepatan dan kepadatan lalu lintas (S-D) dan 3) kecepatan dan kepadatan lalu lintas (V-D).

Berdasarkan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) yang diterbitkan oleh Kementerian Pekerjaan Umum, kinerja lalu lintas jalan dibagi menjadi lima (A,B, C, D dan E) berdasarkan pembagian luasan wilayah yang dibatasi oleh grafik hubungan V-D. Grafik ini adalah grafik kuadratik berbentuk kurva tertutup (gunung). Puncak grafik ini adalah titik yang menunjukkan LoS C yang merupakan batas tengah kinerja lalu lintas baik dan buruk. LoS A dan B berada di sebelah kiri titik C menunjukkan kinerja lalu lintas yang baik dimana kenaikan volume lalu lintas masih mempunyai kecepatan yang cukup tinggi karena kepadatannya masih rendah. Sedangkan LoS D dan E yang berada di sebelah kanan titik C menunjukkan kinerja lalu lintas yang jelek dimana kenaikan volume lalu lintas menyebabkan penurunan kecepatan karena meningkatnya kepadatan lalu lintas. Dari uraian diatas dapat diambil dua kesimpulan. Satu, kecepatan kendaraan adalah parameter yang paling utama digunakan untuk mengidentifikasi suatu kemacetan. Kedua, parameter utama pembentuk kemacetan adalah volume dan kepadatan lalu lintas. Kedua parameter tersebut mempunyai pola hubungan yang berbeda-beda dengan kecepatan. Parameter volume lalu lintas mempunyai hubungan kuadratik dengan kecepatan

dengan suatu nilai optimum tertentu yang menunjukkan bahwa penambahan volume lalu lintas yang tidak terkendali pada suatu titik akan mengurangi kecepatan lalu lintas. Sedangkan parameter kepadatan mempunyai hubungan linear berbanding terbalik dengan kecepatan yang mana penambahan kepadatan lalu lintas akan selalu mengurangi kecepatan lalu lintas.

Setelah memahami definisi dan parameter pembentuk kemacetan, untuk bisa merumuskan solusi bagi masalah kemacetan, perlu dipahami juga faktor-faktor penyebab kemacetan lalu lintas di Jakarta. Masalah kemacetan di Jakarta sudah sangat kompleks sehingga membutuhkan upaya serius semua pihak untuk mengatasinya. Kompleksitas permasalahan ini terlihat dari beragamnya penyebab kemacetan yang hampir meliputi semua aspek pembentuk sistem transportasi itu sendiri.

Dari aspek pergerakan transportasi, ledakan pertumbuhan jumlah kendaraan dalam kurun waktu 5 tahun terakhir khususnya sepeda motor, membuat pergerakan lalu lintas itu sendiri menjadi sangat sensitif terhadap gangguan. Sedikit saja terjadi gangguan lalu lintas, dengan cepat mengakibatkan kemacetan yang luas dan lama. Sensitivitas tersebut juga terwujud dalam bentuk semakin beringasnya perilaku berlalu lintas khususnya pengendara sepeda motor yang secara umum sering melanggar peraturan, rambu-rambu bahkan hak pengguna jalan yang lain seperti penggunaan trotoar yang membahayakan keselamatan para pejalan kaki. Sensitivitas tersebut bahkan sudah mulai masuk ke ranah politik berupa protes terbuka masyarakat terhadap iring-iringan kendaraan pengawal presiden yang sering menyebabkan kemacetan berkepanjangan.

Dari aspek sistem pengaturan lalu lintas, beragam cara telah dicoba untuk menyebar, melancarkan, hingga memisah pergerakan lalu lintas berdasarkan karakteristik moda dan kecepatannya. Namun demikian, banyak upaya pengaturan pergerakan lalu lintas masih bersifat reaktif dan berdiri sendiri-sendiri belum didasarkan pada suatu manajemen pergerakan yang secara sistemik (ATCS). Pendekatan ini terutama penting untuk dapat mengatur lalu lintas dalam konteks kawasan sehingga jaringan jalan yang ada bisa saling mendukung satu sama lain dalam melayani volume pergerakan yang tinggi.

Dari aspek infrastruktur, secara teknis, banyak prasarana jalan yang rusak atau mudah tergenang di saat hujan dan menyebabkan kemacetan parah. Secara geometrik, masih banyak *bottle neck* dan tumpang tindih hirarki jalan. Kondisi ini secara nyata menyebabkan kemacetan akibat penyempitan jalan atau konflik pergerakan yang seharusnya tidak perlu terjadi. Secara kualitas kinerja, tingkat layanan jaringan (*level of service*) jalan masih jauh dari memadai dalam menyediakan infrastruktur jalan yang yang mantap untuk dapat secara handal menciptakan kelancaran dan sebaran pergerakan lalu lintas yang merata.

Dari tiga faktor penyebab kemacetan. Pergerakan transportasi adalah faktor yang masih kurang ditangani secara serius dalam upaya-upaya penanganan kemacetan. Hal ini disebabkan oleh paradigma berpikir penyelenggaraan transportasi yang masih menggunakan pendekatan *predict and supply* atau perkirakan dan sediakan. Pendekatan ini menitikberatkan pada penyediaan infrastruktur untuk mengantisipasi peningkatan volume kendaraan di masa datang.

Pendekatan ini dipakai karena dua sebab. Sebab pertama karena membangun jalan adalah cara yang paling mudah dibandingkan mengendalikan volume lalu lintas yang lebih sulit dan mempunyai dampak politis yang tinggi karena merupakan kebijakan yang tidak popular. Sebab kedua karena hasilnya bisa langsung terasa dalam jangka pendek. Penambahan kapasitas melalui pelebaran atau penambahan jalan baru secara otomatis akan mengurangi kepadatan lalu lintas.

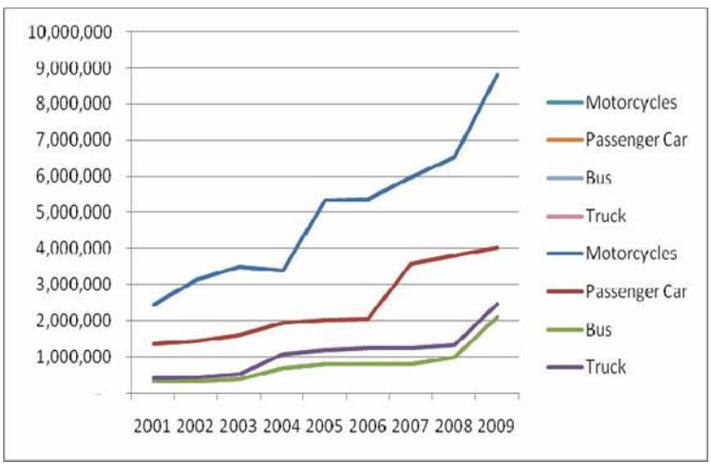
Namun demikian, belajar dari pengalaman negara-negara maju, pendekatan *predict and supply* tersebut dalam jangka panjang ternyata tidak menyelesaikan masalah. Malah hanya menyebabkan masalah baru yang lebih besar. Jalan-jalan yang dulu dibangun untuk mengatasi

atau bahkan untuk mengantisipasi peningkatan jumlah volume kendaraan di masa depan malah membangkitkan arus lalu lintas baru yang lebih besar sehingga kapasitas rencananya dengan cepat terlampaui dan malah semakin sulit dikelola. Sehingga dalam jangka panjang, pembangunan jalan baru terbukti bukannya mengatasi kemacetan tapi malah menyebabkan kemacetan yang lebih besar dan lebih luas.

Mengatasi persoalan tersebut, pendekatan yang dikembangkan dalam mengatasi kemacetan saat ini adalah *predict and manage* atau perkirakan dan kendalikan. Pendekatan ini menitikberatkan pada upaya pengendalian pergerakan lalu lintas terutama kendaraan pribadi yang diperkirakan harus dilayani di masa datang. Pengendalian pergerakan lalu lintas dilakukan dengan dua pendekatan yaitu *push and pull* (tekan dan tarik) terhadap pergerakan kendaraan pribadi. Pendekatan tekan adalah segala upaya yang ditujukan untuk mengurangi kebutuhan penggunaan kendaraan pribadi yang pada gilirannya akan mengurangi volume lalu lintas di jalan. Sedangkan pendekatan tarik adalah segala upaya yang ditujukan untuk memberikan alternatif pergerakan yang lebih efisien bagi para pengguna kendaraan pribadi.

Dalam kasus kemacetan di Jakarta, hal yang sama juga terjadi. Volume lalu lintas sebagai parameter utama pembentuk kemacetan belum ditangani dengan baik. Meskipun sudah ada sistem 3 in 1 yang diterapkan sejak tahun 1992, tetapi efektifitasnya dalam mengatasi kemacetan tidaklah terlihat nyata. Bahkan menimbulkan persoalan baru berupa menjamurnya para joki 3 in 1. Selanjutnya penerapan sistem Ganjil Genap sejak tahun 2016 juga tidak menunjukkan hasil yang lebih baik karena justru berkontribusi terjadinya perpindahan titik dan waktu kemacetan.

Padahal tantangan peningkatan volume lalu lintas yang dihadapi sangatlah nyata. Data Polri tahun 2010 menunjukkan terjadinya peningkatan jumlah kendaraan yang sangat pesat dalam 5 tahun terakhir terutama sepeda motor. Total jumlah kendaraan di Jakarta telah meningkat hampir dua kali lipat dalam 5 tahun.



Gambar 2.2 Grafik Peningkatan Volume Lalu Lintas DKI Jakarta
Sumber : POLRI 2010

Dengan kondisi layanan angkutan umum (bus dan kereta) yang sangat tidak memadai, maka peningkatan jumlah ini akan berbanding lurus dengan peningkatan jumlah volume lalu lintas karena minimnya pilihan moda transportasi bagi masyarakat selain kendaraan pribadi. Terlebih dengan semakin mudahnya persyaratan kredit kendaraan, semakin mudah pula masyarakat untuk memiliki kendaraan. Pola kepemilikan tersebut mendorong masyarakat untuk menggunakan kendaraan semaksimal mungkin untuk memaksimalkan manfaat uang cicilan kendaraan yang dibayarkan setiap bulannya.

Dalam kasus Jakarta, pembangunan 56 *fly over* dan *underpass* yang telah selesai dikerjakan dalam 10 tahun terakhir juga menunjukkan hasil yang sama seperti yang dialami oleh negara-negara maju. Kemacetan yang terjadi semakin hari tidak semakin berkurang malah menjadi masalah yang skalanya tidak hanya di Jakarta tapi juga nasional. Pembangunan jalan baru hanya bisa dilakukan dengan pola pembangunan jalan tol karena tingginya biaya pembebasan tanah di Jakarta. Padahal kewenangan perencanaan dan pembangunan jalan tol tersebut adalah kewenangan pemerintah pusat. Masalah lain yang dihadapi dalam pembangunan jalan baru adalah, selain mahal, ketersediaan lahan yang bisa dibebaskan untuk dibangun menjadi jalan baru juga sangat langka. Sementara sampai saat ini Provinsi DKI Jakarta masih belum bisa memenuhi kewajiban penyediaan luasan RTH sebesar 30% yang disyaratkan dalam UU Tata Guna Lahan yang baru. Untuk menjawab tantangan tersebut, pendekatan baru dalam mengatasi kemacetan melalui pengendalian volume lalu lintas mendesak untuk segera diterapkan di Jakarta. Banyak cara yang bisa digunakan untuk mengendalikan volume lalu lintas kendaraan di Jakarta. Salah satunya adalah penerapan *Road Pricing*. Ada dua masalah yang ingin dijawab melalui penerapan *Road Pricing*. Pertama adalah masalah kerugian ekonomi yang sangat besar yang ditimbulkan oleh kemacetan. Para pengguna kendaraan pribadi yang menjadi penyebab meningkatnya volume lalu lintas di jalan penyebab kemacetan, selama ini tidak pernah secara langsung menanggung beban kerugian ekonomi tersebut. Penerapan *Road Pricing* merupakan wujud prinsip "penyebab harus membayar". Kedua adalah masalah besarnya subsidi tidak langsung biaya operasi kendaraan pribadi. Tingginya subsidi tidak langsung yang dinikmati para pengguna kendaraan pribadi menyebabkan meraka cenderung untuk menggunakan kendaraan secara maksimal bahkan cenderung berlebih-lebihan. Hal ini juga bisa dilihat dari perbandingan antara besarnya biaya perjalan yang harus dikeluarkan oleh para pengguna angkutan umum dan para pengguna kendaraan pribadi khususnya sepeda motor. Subsidi tidak langsung tersebut berupa rendahnya harga BBM, biaya parkir dan fasilitas kendaraan pribadi lainnya.

Untuk itu penerapan *Road Pricing* akan meningkatkan biaya operasi kendaraan yang langsung harus dikeluarkan oleh para pengendaranya, diharapkan dapat membuat mereka mengurangi penggunaan kendaraannya atau untuk memaksa mereka berpikir ulang sebelum akhirnya menggunakan kendaraan pribadinya. *Road Pricing* adalah instrumen ekonomi yang digunakan untuk mengurangi jumlah penggunaan kendaraan pribadi.

Penerapan *road pricing* bisa dilakukan dengan banyak cara. Salah satu cara adalah penerapan *road pricing* secara elektronik atau yang disebut dengan *Electronic Road Pricing* (ERP) / Jalan Berbayar Elektronik (JBE) / Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik. Cara ini merupakan peningkatan dari penerapan *road pricing* dengan cara manual. Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dilakukan dengan menggunakan peralatan elektronik untuk melakukan tiga hal. Pertama adalah untuk melakukan identifikasi kendaraan yang akan menggunakan jalan di kawasan penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik. Identifikasi ini bisa dilakukan dengan pengenalan terhadap nomor kendaraan yang dilakukan oleh kamera pengawas atau dengan pengenalan terhadap ID kendaraan melalui pemasangan alat khusus di dalam kendaraan atau disebut *on board unit* (OBU). Dengan sistem elektronik, maka penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dapat mencakup volume lalu lintas yang cukup besar karena dilakukan secara elektronik. Hal ini membantu upaya penegakan hukum karena tidak lagi bergantung pada ketersediaan dan disiplin petugas di lapangan.

Penggunaan alat elektronik yang kedua adalah untuk melakukan proses pendataan, verifikasi dan pembayaran biaya Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik yang dikenakan. Untuk melakukan kutipan biaya penggunaan jalan, data dari setiap kendaraan yang lewat kemudian akan direkam,

diverifikasi kemudian ditentukan besaran biaya yang harus ditagihkan kepada pemilik kendaraan tersebut yang datanya ada di dalam basis data pendaftaran kendaraan yang ada di Kepolisian. Dengan sistem elektronik yang didukung dengan basis data pendaftaran kendaraan yang baik di Kepolisian, maka proses pengenaan biaya kepada setiap pengguna jalan dapat dilakukan secara cepat. Proses ini juga memungkinkan adanya kerjasama secara elektronik dengan bank-bank umum untuk memudahkan pembayaran.

Yang ketiga, alat elektronik dapat digunakan untuk melakukan perubahan besarnya tarif layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik yang disesuaikan dengan kondisi lalu lintas secara langsung (*real time*). Sehingga dapat dilakukan kenaikan tarif saat kondisi lalu lintas sudah mendekati keadaan macet untuk memberikan efek jera kepada para pengguna kendaraan pribadi untuk menggunakan jalan di kawasan penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik tersebut. Penurunan bahkan pembebasan tarif dapat juga dilakukan secara mudah saat kondisi lalu lintas telah lancar dan tidak memerlukan pembatasan volume kendaraan. Cara ini adalah cara yang paling mutakhir dari penggunaan alat elektronik dalam penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik. Dengan sistem elektronik ini, nilai uang yang harus dikeluarkan oleh para pengguna kendaraan pribadi dapat ditentukan secara adil sesuai dengan besarnya kemungkinan terjadinya kemacetan dan besarnya permintaan penggunaan jalan di kawasan penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik tersebut.

Dari uraian di atas terlihat bahwa penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik sangat tepat untuk dilakukan di Jakarta karena 3 (tiga) hal. Satu, jumlah kendaraan dan volume lalu lintas yang akan dikelolan sangatlah besar. Data SITRAM 2002 menunjukkan bahwa pada koridor utama jaringan jalan di Jakarta, jumlah lalu lintas harian (LHR) bisa mencapai hingga 400.000 kendaraan per hari. Dengan jumlah kendaraan yang semakin meningkat maka jumlah tersebut pastilah akan bertambah. Sehingga untuk menanganinya tidak akan ada cukup petugas polisi lalu lintas untuk melakukan identifikasi, verifikasi dan kutipan biaya Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik secara manual.

Dua, proses birokrasi di Indonesia terbukti cukup berbelit-belit dan membutuhkan waktu yang panjang. Untuk itu sejak awal 2000-an, pemerintah sendiri telah memperkenalkan sistem *e-government* dimana proses administrasi pemerintah dilakukan secara elektronik. Penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik merupakan salah satu bentuk *e-government* dalam pelayanan publik. Penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik juga dapat digunakan untuk meningkatkan penerapan prinsip-prinsip *good governance* yang meliputi transparansi, akuntabilitas dan partisipasi publik.

Tiga, dengan sistem elektronik yang selain terdiri dari alat-alat elektronik pengambil dan pemroses data, sistem ini juga dilengkapi dengan alat-alat elektronik yang memberikan informasi kepada masyarakat untuk mewujudan pola komunikasi dua arah antara para pengendara kendaraan dan pengelola Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik. Walaupun penyesuaian tarif layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik secara *real time* masih sangat sulit dan belum diperlukan karena membutuhkan sistem pendukung yang lebih komplek seperti model transportasi dam lain sebagainya namun demikian, sistem Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik akan memungkinkan adanya komunikasi yang baik kepada para pengguna jalan setiap kali akan dilakukan perubahan besaran tarif dalam rangka merespon kondisi lalu lintas agar kelancaran lalu lintas bisa terwujud dan kemacetan di lokasi penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik bisa dihindari.

2.2 Kajian Terhadap Asas/Prinsip yang Terkait dengan Penyusunan Norma

Pembentukan peraturan daerah yang baik selain berpedoman pada asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik, juga perlu dilandasi oleh asas hukum umum, yang di dalamnya terdiri dari asas negara berdasarkan atas hukum, pemerintahan berdasarkan sistem konstitusi dan negara berdasarkan kedaulatan rakyat.

Menyelenggarakan pemerintahan daerah berpedoman pada asas penyelenggaraan pemerintahan Negara sebagaimana diatur dalam Pasal 58 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, yang terdiri atas :

1. Kepastian Hukum
   “kepastian hukum” adalah asas dalam negara hukum yang mengutamakan landasan ketentuan peraturan perundang-undangan dan keadilan dalam setiap kebijakan penyelenggara negara.
2. Tertib Penyelenggaraan Negara
   “Tertib penyelenggara negara” adalah asas yang menjadi landasan keteraturan, keserasian, dan keseimbangan dalam pengendalian penyelenggara negara.
3. Kepentingan umum
   “asas kepentingan umum” adalah asas yang mendahulukan kesejahteraan umum dengan cara yang aspiratif, akomodatif, dan selektif.
4. Keterbukaan
   “asas keterbukaan" adalah asas yang membuka diri terhadap hak masyarakat untuk memperoleh informasi yang benar, jujur, dan tidak diskriminatif tentang penyelenggaraan negara dengan tetap memperhatikan perlindungan atas hak asasi pribadi, golongan, dan rahasia negara.
5. Proporsionalitas
   "asas proporsionalitas" adalah asas yang mengutamakan keseimbangan antara hak dan kewajiban penyelenggara negara.
6. Profesionalitas
   "asas profesionalitas" adalah asas yang mengutamakan keahlian yang berlandaskan kode etik dan ketentuan peraturan perundang-undangan.
7. Akuntabilitas
   “asas akuntabilitas” adalah asas yang menentukan bahwa setiap kegiatan dan hasil akhir dari kegiatan penyelenggara negara harus dapat dipertanggungjawabkan kepada masyarakat atau rakyat sebagai pemegang kedaulatan tertinggi negara sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
8. Efisiensi
   “asas efisiensi” adalah asas yang berorientasi pada minimalisasi penggunaan sumber daya dalam penyelenggaraan negara untuk mencapai hasil kerja yang terbaik.
9. Efektivitas
   “asas efektivitas” adalah asas yang berorientasi pada tujuan yang tepat guna dan berdaya guna.
10. Keadilan
    “asas keadilan” adalah bahwa setiap tindakan dalam penyelenggaraan negara harus mencerminkan keadilan secara proporsional bagi setiap warga negara.

Asas atau prinsip sebagaimana tersebut di atas akan menjadi dasar yang akan mewarnai setiap pembentukan norma dalam Rancangan Peraturan Daerah tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.

2.3 Kajian Terhadap Praktek Penyelenggaraan, Kondisi yang Ada, dan Permasalahan yang Dihadapi

2.3.1 Perbandingan Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik di Luar Negeri

A. Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik di Singapura

Singapura terletak di ujung paling selatan Semenanjung Malaysia, dengan luas 716 km2 dan jumlah penduduk 5,535,000 jiwa (menurut Badan Statistik Singapore, 2014). Dengan luas yang terbatas tersebut, Singapura memiliki keterbatasan dalam hal peningkatan fisik. Secara politik dan budaya Singapura memiliki kapasitas untuk mengatasi kendala ini dengan mengintegrasikan kebijakan transportasi multimoda yang menggabungkan pemanfaatan penggunaan lahan dan standar kepemilikan kendaraan.

Pada tahun 1975 Singapura menerapkan sistem pengaturan lalu lintas berbayar untuk mengatasi kemacetan dan meningkatkan kualitas udara. Kendaraan yang memasuki kawasan pusat bisnis pada jam-jam sibuk pagi dikenakan biaya, dengan waktu yang ditentukan adalah pukul 07.30 – 09. 30 di pagi hari dan masih bersifat non-elektronik. Sistem ini semakin berkembang dan telah dimutakhirkan pada saat ini dan menjadi sistem jalan berbayar paling luas di dunia.

Pada tahun 1998 sistem ini berubah menjadi sistem Elektronik dan dinamakan *Electronic Road Pricing* (ERP) atau Jalan Berbayar Elektronik (JBE), dengan menggunakan teknologi *Dedicated Short-Range Communication* (DSRC) yang diletakkan di setiap kendaraan. Sedangkan untuk penegakan hukum digunakan *Automatic Number Plate Recognition* (ANPR). Kedua teknologi ini mampu bekerja dengan kecepatan kendaraan hingga 120 km/jam. Ada 60 titik masuk yang tersebar di pusat kota Singapura dan beberapa titik ada di jalan Tol.

Penentuan tarif ditentukan berdasarkan tipe kendaraan, dimana mobil penumpang atau taksi dikenakan tarif 1 *Passenger Car Unit* (PCU) seharga 2 SGD, Motor 0,5 PCU (1 SGD) , Bis kecil 1,5 PCU (3 SGD) dan Bis besar 2 PCU (4 SGD). Pembayaran dilakukan dengan *smart-card* yang dimasukkan ke alat *In-vehicle Units* (IU). *Smart-card* melindungi privasi pengguna dengan tidak menyimpan data pribadi dalam kartu. Pada IU ditampilkan tarif yang dikenakan dan sinyal audio yang mengingatkan saldo *smart-card* telah menipis. *Smart-card* tersedia pada bank-bank yang ditunjuk dan dapat diisi ulang di mesin ATM, KiosK, Pom Bensin, *online* ataupun SMS. Pada tahun 2006, diperkenalkan *Contactless E-Purse Application Standard* (CEPAS), *smart-card* generasi terbaru yang mampu meningkatkan kapasitas kegunaan kartu. Kartu ini dapat digunakan untuk moda transportasi lain dan dapat digunakan di berbagai toko serba ada.

Teknologi ANPR digunakan dalam penegakan hukum. Kendaraan yang terdeteksi tidak menggunakan transponder aktif dikenakan denda 70 SGD, bagi yang tidak memiliki saldo yang cukup dikenakan 8 SGD. Pelanggaran hanya berkisar di angka 1%, dan diikuti dengan pembangunan tempat parkir yang baru, perluasan layanan angkutan ke pusat kota dan penurunan 30% pada tarif parkir di pusat kota.

Sistem JBE yang berkepanjangan ini berpengaruh pada sektor pariwisata Singapura dan memudahkan dalam memprediksi kondisi lalu lintas. Dengan menggunakan perhitungan tertentu, diperlukan kenaikan harga bahan bakar hingga tiga kali lipat untuk mengakibatkan naiknya tarif JBE satu kali lipat. JBE menjaga kecepatan kendaraan pada 25 km/jam di pusat kota. Pada Oktober 2005, area penerapan

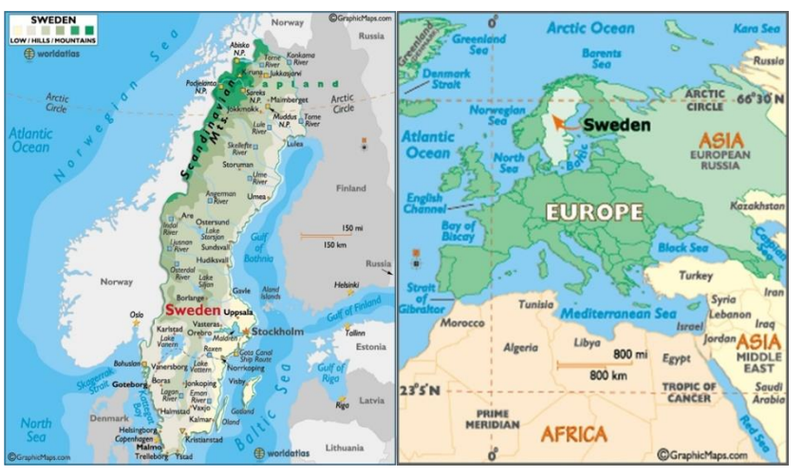
diperluas hingga Orchard Area, kawasan perbelanjaan paling menarik di Singapura. Analisa menunjukkan JBE tidak memiliki dampak apapun terhadap Orchard Road. Penjualan tetap sehat dan berkembang sama sebelum JBE diterapkan di area ini.

Tarif JBE bervariasi ditentukan oleh hari, lokasi dan tipe kendaraan. Perubahan tarif, baik naik ataupun turun akan dipertimbangkan setiap 3 bulan berdasarkan data kecepatan lalul lintas yang dikumpulkan setiap harinya. Tarif yang ditetapkan dipastikan memenuhi target standar yang terus dipertahankan pada level 85 persen dari kapasitas jalan sehingga arus lalu lintas tetap terus berjalan. Target kecepatan adalah 45-60 km/jam pada jalan tol dan 20-30 km/jam pada jalan lainnya. Tarif JBE dapat berubah-ubah bagi mobil kecil dari 0-3 SGD per titik masuk ke pusat kota dan efektif diberlakukan dari Pukul 07.00 pagi sampai dengan Pukul 08.00 malam pada hari kerja. Untuk distrik Orchard, JBE tetap diberlakukan pada hari Sabtu dari pukul 10.00 pagi sampai dengan pukul 08.00 malam dengan tarif mulai dari 0-5 SGD. Semua kendaraan dikenakan tarif ini kecuali kendaraan ambulans dan kendaraan militer.

Pada tahun 2008 dilakukan review pada kebijakan ini, hasilnya terjadi penurunan volume kendaraan 18-25% pada kawasan Bugis-Marina dan penurunan volume kendaraan 7-21% pada Distrik Orchard di hari sabtu. Pendapatan kotor yang diperoleh 120 Juta SGD, sedangkan pendapatan bersih 100 Juta SGD. Seluruh pendapatan bersih menjadi pendapatan Negara dan pemilik kendaraan secara berkala mendapatkan potongan harga pajak kendaraan dari pendapatan JBE ini.

Pemerintah Singapura mengukur permintaan dengan kombinasi antara kepemilikan kendaraan dan untuk apa kendaraan digunakan. Penggunaan kendaraan termasuk tarif JBE, pajak bahan bakar, parkir dan ijin pendaftaran kendaraan yang hanya dapat digunakan pada akhir minggu dan pada jam-jam tidak sibuk pada hari kerja. Kepemilikan kendaraan ini diatur dengan kuota yaitu jumlah ijin kendaraan yang dikeluarkan setiap tahun. Kuota kendaraan ini telah diimplementasikan sejak tahun 1990 untuk mengatur pertumbuhan populasi kendaraan di Singapura. Ijin ini disebut *Certifies of Entitlement* (COE) dan pengadaan dilakukan secara online.

B. Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik di Negara Swedia



Gambar 2.3 Peta Negara Swedia

Swedia (*Sweden*) merupakan salah satu negara penting di Eropa dimana kota-kotanya telah banyak mengimplementasi konsep-konsep transportasi berkelanjutan (*sustainable transportation*), khususnya dalam hal penggunaan konsep pengendalian

penggunaan kendaraan pribadi (*transport demand management*/TDM). Stockholm dan Gothenburg merupakan 2 kota di Swedia yang sudah berhasil menerapkan sistem Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik yang disebut *Electronic Road Pricing* (ERP) atau Jalan Berbayar Elektronik (JBE) dan oleh karenanyalah Jakarta perlu belajar banyak tentang keberhasilan pemerintah daerah kedua kota tersebut.

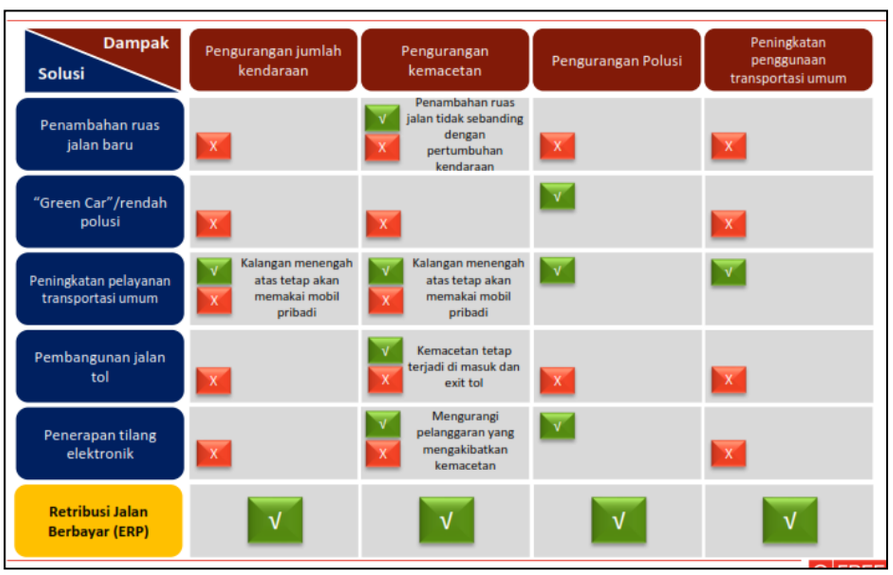
Kota Stockholm memiliki visi sebagai *The First Green Capital of Europe*. Visi yang diharapkan dicapai pada tahun 2040 tersebut menyeimbangkan pertumbuhan dengan pembangunan yang berkelanjutan yang konkritnya meliputi :

- Tambahan 250.000 orang penduduk (saat ini 920.000 penduduk dengan luas wilayah 188 km^2 sehingga kepadatan penduduk 4.300 jiwa/km^2)
- Kota yang lebih padat
- 140.000 tambahan rumah
- Mentalitas perkotaan
- Bebas bahan bakar fosil
- Struktur perkotaan dan jalur hijau
- Solusi berkelanjutan yang terintegrasi
- Kesadaran publik

Dalam konteks itulah Jalan Berbayar Elektronik dimulai sejak 3 Januari 2006 dengan tujuan utama :

- Mengurangi kemacetan (pengurangan lalu-lintas 25%)
- Meningkatkan aksesibilitas
- Memperbaiki lingkungan hidup (pengurangan emisi 10-14% dan peningkatan mutu udara 2-10%)

Pada awalnya, lalu lintas di Kota Stockholm sangat padat dan macet. Mobilitas di jalan sangat terbatas, dan waktu perjalanan sulit untuk diprediksi. Polusi udara dan kebisingan akibat dari lalu lintas, juga sudah sangat mengganggu. Oleh sebab itu, Kota Stockholm perlu mengurangi kepadatan lalu lintas serta meningkatkan sistem transportasi umum. Cara yang dipilih adalah dengan menerapkan *Congestion Charging / Electronic Road Pricing* (ERP) / Jalan Berbayar Elektronik (JBE). Mengapa JBE? Karena JBE merupakan solusi kemacetan yang paling efektif, sebagaimana disajikan dalam tabel berikut :



Gambar 2.4 Perbandingan Solusi Kemacetan dan Dampaknya

Melalui tabel perbandingan tersebut terlihat, dengan menerapkan Jalan Berbayar Elektronik (JBE) akan memberikan dampak yang paling lengkap yaitu dalam hal pengurangan jumlah kendaraan, pengurangan kemacetan, pengurangan polusi serta peningkatan penggunaan transportasi umum.

Penerapan Jalan Berbayar Elektronik (JBE) di Swedia (baik Kota Stockholm maupun Kota Gothenburg) memiliki 3 tujuan yaitu :

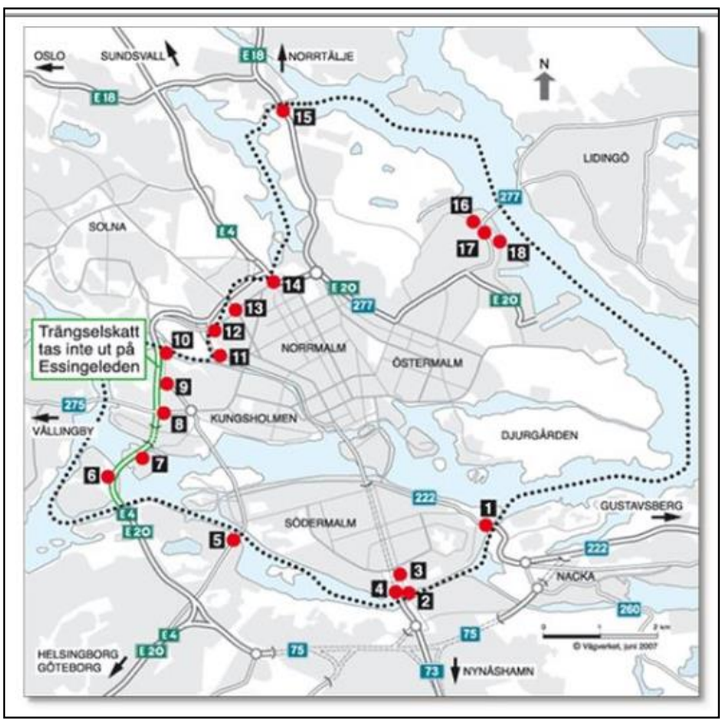
1. **Mobilitas** : Meningkatkan mobilitas warga kota dengan cara mengendalikan tingkat penggunaan jalan di dalam kota.
2. **Lingkungan** : Meningkatkan kualitas lingkungan dengan cara mengurangi tingkat emisi melalui pengurangan kemacetan lalu lintas.
3. **Pendanaan** (*Funding*) : Memberikan dana untuk pengembangan sistem transportasi umum.

Sebelum diimplementasikan secara resmi di Kota Stockholm, rencana penerapan sistem ERP mengalami periode yang tidak mudah yaitu :

Tabel 2.1 Periode Implementasi Jalan Berbayar Elektronik di Kota Stockholm

Waktu	Periode	Keterangan
2002	Komunikasi Publik	Terjadi dikotomi pendapat pada dewan legislatif, ada yang setuju dan tidak setuju terhadap rencana penerapan Sistem ERP.
Start 22 Aug 2005	Pengembangan transportasi umum	1. Penambahan fasilitas *park and ride.* 2. Penambahan line subway. 3. Sosialisasi penggunaan transportasi umum.
3 Jan – 31 July 2006	Ujicoba *congestion charging*	Persyaratan yang ditetapkan pada saat ujicoba : 1. Multi Lane Free Flow di semua charging point. 2. OBU untuk mengidentifikasi kendaraan. 3. Menggunakan kamera ALPR. 4. Tarif yang bervariasi antara SEK 10 sampai SEK 20 selama jam operasional.
17 Sept 2006	Referendum	1. Hasil referendum, mayoritas penduduk kota memberikan suara untuk tetap menerapkan *congestion charging.* 2. Semua fraksi pada dewan legislatif menyetujui *congestion charging.*
1 Aug 2007	Mulai beroperasi secara permanen	*Congestion Charging* permanen untuk diterapkan dan masih beroperasi sampai hari ini.

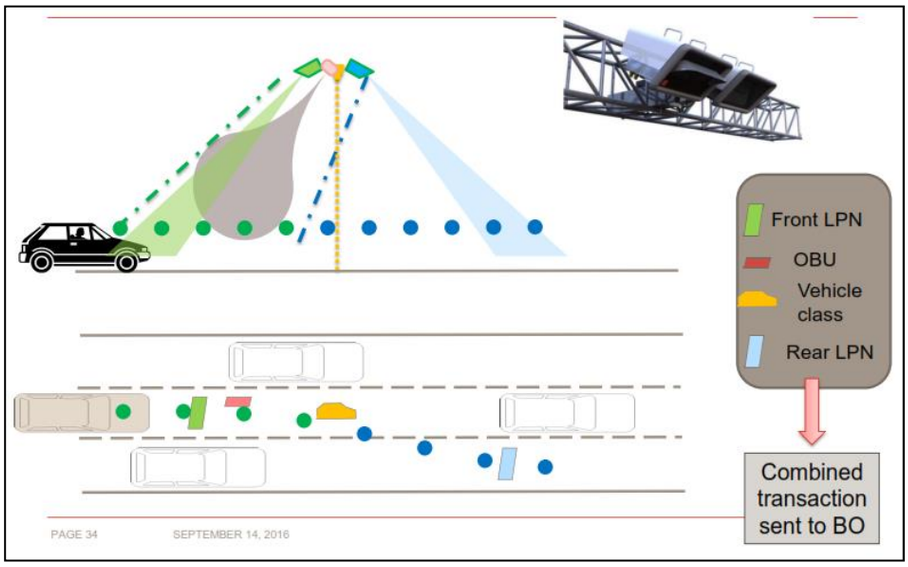
Gambar 2.5 Sebelum dan pada saat Ujicoba Congestion Charging



Gambar 2.6 Kawasan Jalan Berbayar Elektronik Kota Stockholm

Karena letak geografisnya, memudahkan Kota Stockholm untuk menerapkan Jalan Berbayar Elektronik dalam suatu kawasan tertentu, sebagaimana yang tersaji dalam Gambar di atas.

Charging points di Stockholm memiliki dua jenis konfigurasi *gantry*, yaitu yang menggunakan *gantry* tunggal (yang baru) maupun *gantry* tiga (yang lama), yang masing-masing dilengkapi perlengkapan *gantry.* Perlengkapan *gantry* tersebut dapat mendeteksi nomor kendaraan baik plat nomor depan maupun belakang dari satu titik dengan mengarahkan dua sistem kamera ke arah yang bertolak belakang (*Automatic License Plate Recognition*/ALPR), dengan tetap mengakomodir kebutuhan untuk *Multi Lane Free Flow* (MLFF). Berikut ilustrasinya :



Gambar 2.7 Ilustrasi Kinerja Single Gantry Multi Lane Free Flow

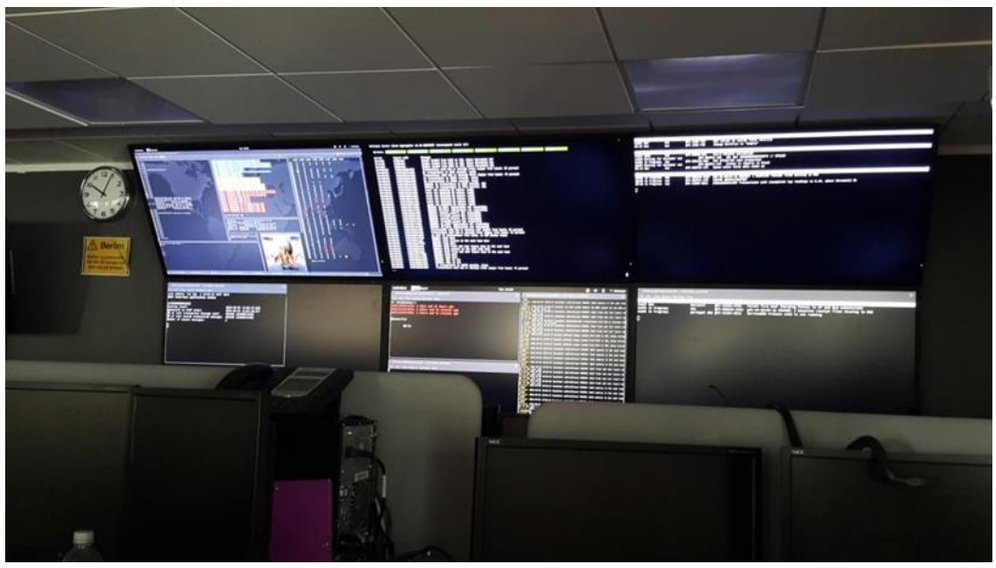
Sistem yang digunakan di Swedia sepenuhnya menggunakan *plate number recognition* dan tidak menggunakan *on board unit* (OBU). Hal ini dikarenakan *elecronic road identification* (ERI) dapat dilakukan sepenuhnya karena basis data kepemilikan kendaraan yang akurat. *On Board Unit* (OBU) tetap digunakan bagi kendaraan dari negara lain, yang masuk ke Swedia.

Untuk menjamin keandalan sistem, maka tiap *gantry* dilengkapi dengan baterai sebagai cadangan listrik jika sumber daya listrik utama mengalami gangguan. Berdasarkan kontrak kinerja yang disepakati dengan penyedia layanan *congestion charging*, maka jika terjadi gangguan di suatu *gantry* maka penyedia layanan harus dapat menyelesaikan masalah tersebut dalam 45 menit.

Gambar 2.8 Perlengkapan Pendukung Gantry

Semua aktivitas *charging* dalam penerapan Jalan Berbayar Elektronik baik di Kota Stockholm maupun Gothenberg dikendalikan di satu pusat kendali yang disebut *Network Operation Center* (NOC). Dari pusat kendali ini, dapat diberikan saran

perbaikan hingga serinci suku cadang. NOC beroperasi 365 hari setahun dan 24 jam sehari.



Gambar 2.9 Pusat Pengendalian Congestion Charging

Congestion charges and times

	Now		01-jan-16		Essinge leden
PEAK PERIODS					
07:30-08:30, 16:00-17:30	SEK 20	$ 2,3 € 2,10	SEK 35	$ 4,1 € 3,7	SEK 30
					$ 3,5
SEMI PEAK PERIODS					
07:00 -07:30 – 08:30 – 09:00					
15:30- 16:00, 17:30-18:00	SEK 15	$ 1,8 € 1,55	SEK 25	$ 4,9 € 2,55	SEK 22
MEDIUM-VOLUME PERIODS					$ 2,6
06:30-07:00, 09:00 – 9:30					
15:00 - 15:30, 18:00-18:30			SEK 15	$ 1,8 € 1,55	SEK 15
09:30 - 15:00	SEK 10	$1,2 € 1,10	SEK 11	$1,2 € 1,1	SEK 11
MAXIMUM CHARGE:	SEK 60/day	$ 10 € 6,90	SEK 105/day	$ 16,7 € 11, 8	
NO CHARGE Evenings, Saturdays, Sundays, holidays					

Gambar 2.10 Time Plan Tarif Jalan Berbayar Elektronik Kota Stockholm

Tarif yang diberlakukan berdasarkan *time plan* untuk menyesuaikan tarif yang dikenakan dengan kondisi kemacetan yang terjadi. Tarif berkisar dari 11 SEK (1 SEK=Rp.1650,-) yang berlaku 9.30-15.00, 15 SEK yang berlaku pada beberapa periode (6.30-7.00, 9.00-9.30, 15.00-15.30, 18.00-18.30). Pada *semi pek periods* tarif yang berlaku 25 SEK (7.00-7.30 dan 8.30-9.00, 15.30-16.00, 17.30-18.00). Pada *peak period* tarif yang berlaku 35 SEK (7.30-8.30 dan 16.00-17.30). Pengenaan tarif dilakukan pada saat masuk dan keluar kawasan Jalan Berbayar Elektronik. Akumulasi tarif maksimum sehari adalah 105 SEK. Tarif ini berlaku sejak 1 Januari 2016. Sebelumnya tarif yang berlaku berkisar antara 10 SEK hingga 20 SEK dengan akumulasi tarif maksimum sehari 60 SEK. Tarif hanya berlaku dari hari Senin hingga Jum'at. Sistem pembayarannya adalah pasca bayar setelah keluar tagihan, karena selalu dilakukan

validasi terhadap hasil *plate number recognition.* Kendaraan yang tidak wajib membayar tidak akan menerima tagihan.

Penerapan Jalan Berbayar Elektronik (JBE) di Kota Stockholm telah memberikan dampak yang menggembirakan bagi warganya, sebagaimana yang tersaji dalam tabel berikut :

Tabel 2.2 Dampak Penerapan Jalan Berbayar Elektronik di Kota Stockholm

No.	Parameter	Hasil
1.	Mobilitas	Mobilitas warga kota meningkat karena terjadi : ➢ Penurunan lalu lintas sebesar 20% – 25% ➢ Penurunan waktu antrian sebesar 30% - 35%
2.	Lingkungan	Penurunan emisi CO2 dan NO serta partikel sebesar 14% di dalam Kota Stockholm dan penurunan sebesar 2,5% di Wilayah Kota Stockholm.
3.	Pendanaan	Dipergunakan untuk kebijakan *earmarking* : ➢ Pembukaan rute baru subway (Metro Lines) ➢ Membangun infrastruktur ringroad ➢ Kereta api cepat (*High Speed Train*) ➢ Penambahan angkutan umum ramah lingkungan (bus) ➢ Penambahan fasilitas penunjang kendaraan elektrik

Gambar 2.11 Kebijakan Earmarking di Kota Stockholm

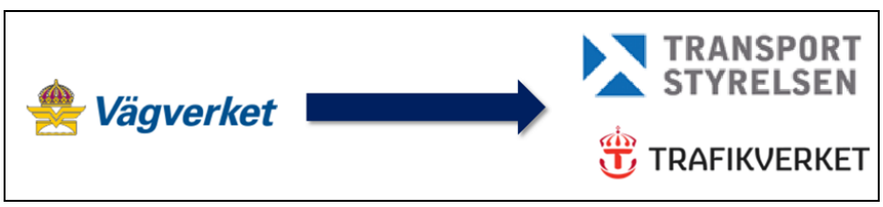
Sebagai tambahan informasi, berikut ini pemanfaatan hasil ERP di Norwegia yang dipublikasikan secara resmi :

Gambar 2.12 Pemanfaatan Hasil Jalan Berbayar Elektronik di Norwegia

Pemanfaatan hasil Jalan Berbayar Elektronik di Norwegia sebagian besar (50%) digunakan untuk pembangunan infrastruktur jalan. Sisanya digunakan untuk pengembangan transportasi umum, pengendara sepeda, penghijauan dan program keluarga sejahtera.

Penyelenggaraan Sistem *Congestion Charging* di Kota Stockholm dilaksanakan oleh **Vagverket (Swedish Public Roads Administration)**, yang dibagi menjadi 2 badan usaha milik negara yang berbeda, yaitu :

1. **Swedish Transport Agency (Transportstyrelsen)**, bertanggung jawab atas pengoperasian sistem.
2. **Swedish Transport Administration (Trafikverket)**, bertanggung jawab atas pengadaan, pembangunan, pemeliharaan dan pengoperasian sistem secara teknis.



Gambar 2.13 Penyelenggara Sistem ERP di Kota Stockholm

Pada saat uji coba, Vagverket menetapkan penggunaan *On Board Unit* (OBU) dan kamera ALPR (*Automatic License Plate Recognition*), karena diprediksi bahwa 20% dari gambar plat nomor masih harus dibaca secara manual. Namun hasil uji coba menunjukkan bahwa hanya berkisar 5% yang harus dibaca secara manual. Oleh sebab itu, dengan mempertimbangkan kebutuhan akan bukti *photographic* dan pemungutan secara otomatis, Vagverket menetapkan spesifikasi teknologi yang digunakan untuk *congestion charging* di Kota Stockholm adalah sebagai berikut :

- Menggunakan kamera ALPR untuk mengidentifikasi kendaraan dari Swedia.
- Gantry menggunakan teknologi CEN DSRC untuk bisa mendeteksi kendaraan dari negara lain. Oleh sebab itu, kendaraan dari luar Swedia perlu dilengkapi dengan OBU.
- Gantry dilengkapi dengan teknologi klasifikasi kendaraan.

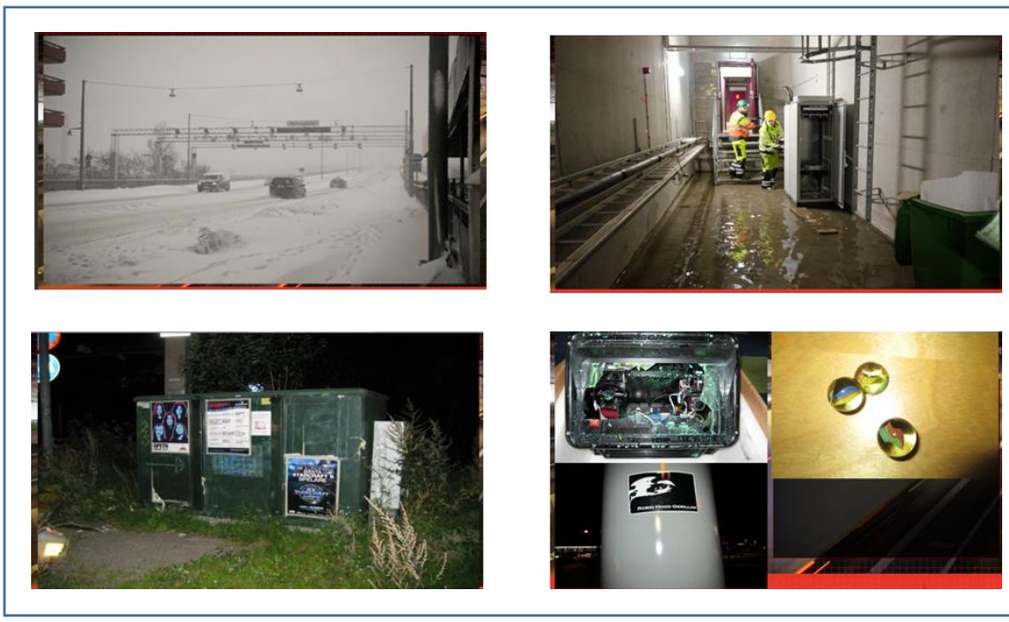
Penerapan sistem ERP / *Congestion Charging* / Jalan Berbayar Elektronik di Kota Stockholm bukan tidak dihantui dengan pandangan-pandangan kritis dan skeptis. Namun setelah diterapkannya sistem ERP / *congestion charging* / Jalan Berbayar Elektronik, ternyata hal-hal yang dikhawatirkan sebelumnya, jauh berbeda dari kenyataannya, seperti yang tersaji dalam tabel berikut :

Tabel 2.3 Pandangan Skeptis VS Kenyataan Penerapan Jalan Berbayar Elektronik di Kota Stockholm

No.	Pandangan skeptis	Kenyataan
1.	Akan ada 1000 keluhan/hari	Hanya sedikit keluhan per harinya
2.	Akan ada banyak pencurian plat nomor	Hanya beberapa kasus, dan tidak menjadi masalah
3.	Tidak ada orang yang mau bayar	Hampir 100% pengendara membayar
4.	Akan ada banyak kecurangan	Tidak terjadi kecurangan oleh pengendara
5.	Teknologi tidak berfungsi	Teknologi berfungsi sejak pertama kali dipasang
6.	Semua kendaraan akan diintai (*spy*) oleh pihak berwajib.	Pihak berwajib tidak melakukan pengintaian.
7.	Pengusaha toko akan kehilangan pemasukan	Tidak ada pengaruh terhadap pemasukan pengusaha toko
8.	Perusahaan-perusahaan akan pergi dari pusat kota	Pusat kota menjadi lebih atraktif

Penerapan sistem ERP / *Congestion Charging* / Jalan Berbayar Elektronik di Kota Stockholm memiliki unit kerja *main service provider.* Adapun tanggung jawab yang dilakukan oleh unit kerjanya yaitu :

- Melaksanakan pembersihan peralatan sehari-hari
- Pemantauan peralatan selama 24 jam sehari, 7 hari sepekan dan 365 hari setahun
- Unit tenaga listrik darurat
- Perawatan preventif *gantry* seperti pembersihan kamera
- Perbaikan peralatan
- Instalasi peralatan
- Pengujian peralatan
- Memastikan peralatan berfungsi dalam kondisi apapun (salju, banjir)



Gambar 2.14 Contoh kondisi dan kerusakan yang harus diantisipasi di Kota Stockholm

Gambar di atas menunjukkan contoh – contoh kondisi dan kerusakan yang umum terjadi di Kota Stockholm, dan harus diantisipasi oleh unit kerja *main service provider* yaitu kondisi banjir, kamera pecah karena kelereng, *Road Side Equipment* dicorat-coret, serta kondisi salju (searah jarum jam).

Penegakan hukum secara elektronik oleh Kepolisian Kota Stockholm juga telah diimplementasikan. Teknologi yang digunakan adalah teknologi penegakan hukum secara bergerak dengan menggunakan kendaraan polisi (maupun kendaraan preman) yang dilengkapi dengan kamera ALPR (*Automatic License plate recognition*) dan basis data *electronic registration and identification* (ERI). Setiap pagi basis data ERI yang merupakan gabungan data kepolisian dan dinas perhubungan diperbaharui dan berisikan antara lain :

- Kepemilikan kendaraan
- Status pembayaran pajak kendaraan
- Status asuransi kendaraan
- Status uji keur kendaraan
- Status kriminal kendaraan (kendaraan curian, penggunaan plat nomor palsu dll)

Kendaraan yang terambil gambarnya secara bergerak oleh kendaraan pemantau ini akan terlihat statusnya di layar monitor kendaraan pemantau dan dapat langsung dilakukan penindakan jika melanggar hukum, termasuk jika yang bersangkutan melanggar batas kecepatan kendaraan, mengemudi dalam keadaan mabuk, atau mengemudi tanpa SIM yang valid.

Gambar 2.15 Penegakan Hukum Lalu-Lintas Secara Bergerak

Selanjutnya, sekilas tentang pelaksanaan Jalan Berbayar Elektronik di Kota Gothenburg. Pelaksanaan Jalan Berbayar Elektronik / *Congestion Charging* di Kota Gothenburg dimulai sejak tanggal 1 Januari 2013, dengan teknologi *gantry* relatif sama dengan yang ada di Kota Stockholm. Sebagaimana di Kota Stockholm, penerapan *congestion charging* di Kota Gothenburg juga diawali dengan referendum (*voting*). Namun hasil referendum berbeda. Kalau di Kota Stockholm mendapat dukungan publik dalam melaksanakan *congestion charging,* sebaliknya di Kota Gothenburg sempat terjadi penolakan keras dari warganya, karena :

- Kemacetan tidak terlalu parah
- Pemasukan dari *congestion charging* lebih ditujukan untuk pembangunan infrastruktur ketimbang perbaikan lingkungan dan lalu lintas.
- Opini publik yang terlambat dibentuk
- Surat kabar utama menentang secara agresif
- Sistem yang rumit

Namun implementasi tetap dijalankan, dan berikut Kawasan Jalan Berbayar Elektronik Kota Gothenburg :

Gambar 2.16 Kawasan Jalan Berbayar Elektronik Kota Gothenburg

Adapun tujuan dari penerapan sistem ERP / *congestion charging* di Kota Gothenburg adalah :

- Mengurangi kemacetan
- Mengurangi polusi udara
- Mendapatkan revenue 93 Juta Euro pada tahun 2015

Setelah diterapkan sistem Jalan Berbayar Elektronik / *congestion charging* di Kota Gothenburg, terjadi penurunan lalu lintas sebesar 20%. Adapun sebagian besar dari hasil pendapatan sistem ERP Kota Gothenburg akan digunakan untuk pembangunan subway.

C. Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik di London

Pada tahun 2003, saat Ken Livingstone menjabat walikota, Kota London meluncurkan ide Kawasan berbayar untuk mengatasi kemacetan di pusat Kota London. Luas kawasan berbayar ini adalah 20.7 km2 dan diperluas dua kali lipat pada tahun 2007. Dikarenakan perubahan kepemimpinan dan konsultasi publik, perluasan kawasan itu dicabut pada tahun 2010.

Sebagian besar jalanan kota London macet sepanjang hari sebelum penerapan sistem ini, dan 40% kemacetan ini terjadi di London Raya dengan London Tengah menjadi daerah termacet. Rata-rata kecepatan kendaraan kurang dari 14.4 km/jam di London tengah. Kemacetan ini mengakibatkan kerugian 4-6 Juta GBP per minggu. Tujuan utama kawasan berbayar ini adalah mengurangi kemacetan, mengurangi waktu perjalanan untuk bis umum, menghasilkan pendapatan baru bagi transportasi umum dan meningkatkan kualitas hidup di London Tengah. Visi Walikota ini termasuk kenaikan 40% pelayanan transportasi umum pada tahun 2011, dan sudah dimulai dengan ekspansi pelayanan bus sebelum dimulainya kawasan berbayar di bulan Februari 2003.

Tarif pada hari kerja ditentukan 5 GBP dan naik menjadi 8 GBP pada bulan Agustus 2005. Tarif ini berlaku pada hari kerja mulai pukul 07.00 pagi sampai dengan pukul 18.00. Berbagai pengecualian dan potongan harga diperbolehkan, termasuk potongan harga 90% bagi warga yang tinggal di kawasan berbayar. Bis, taksi, ambulans, kendaraan dengan menggunakan mesin hybrid, motor mendapatkan pengecualian.

Penegakan hukum dilakukan dengan menggunakan 1360 CCTV pada 348 tempat sepanjang *cordon* dan di dalam kawasan terdapat van yang terus berkeliling untuk mengambil foto plat kendaraan. ANPR mengambil foto dan memproses 1,45 Juta gambar sepanjang hari di hari kerja. Tarif harian harus dibayar di penghujung hari dan dapat dibayar melalui online, SMS ataupun retail-retail tertentu yang menggunakan logo “epay” atau “congestion charge”. Jika tarif tidak dibayar hingga tengah malam di hari tersebut, maka tarif bertambah 25% menjadi 10 GBP. Bila masih belum membayar juga, akan dikirimkan pemberitahuan melalui email dan dikenakan penalti sebesar 40 GBP. Untuk mengurangi kesalahan dalam pemberian penalti, sebelum email dikirim akan di check terlebih dahulu secara manual. Jika dalam 4 minggu masih belum membayar penalti meningkat menjadi 120 GBP. Pengendara bisa membayar selama 90 hari di depan, untuk pembayaran bulanan dan tahunan juga diberikan potongan harga.

Setelah penerapan sistem ini, jumlah kendaraan yang memasuki kawasan berbayar berkurang hingga 25%, atau 70.000 lebih sedikit per hari dan konstan seperti itu. Jumlah kendaraan yang melintas di sekitar kawasan ini berkurang 15% pada tahun pertama. Kecepatan kendaraan meningkat 30%, jumlah perjalanan berkurang 14% dan penundaan perjalanan turun hingga 25% di kawasan berbayar ini. Diperkirakan pengurangan perjalanan diakibatkan oleh perpindahan ke transportasi umum antara 50-60%, 20-30% tidak ada lagi dan 15-25% *carpooling.*

Meskipun kawasan berbayar London ini bisa dibilang sukses, namun kemacetan lalu lintas di London Tengah berangsur-angsur kembali terjadi. Pada tahun 2009, tingkat kemacetan kembali sama dengan sebelum tahun 2003. Penyebabnya antara lain pengalihfungsian jalan menjadi jalur pejalan kaki dan sepeda dan juga untuk jalur bis d*edicated.* Perubahan infrastruktur juga terjadi dalam rangka persiapan Olimpiade London tahun 2012 yang meningkatkan kemacetan di kota London.

Dengan tercapainya tujuan program kawasan berbayar ini, kritik tertuju pada tingginya biaya operasional. Bagi sebagian pengendara penerapan harga satu kali (8 GBP) memudahkan bagi mereka. Berdasarkan Laporan *Transport for London* (TfL) 2006 dan 2007 dampak kawasan berbayar terhadap kegiatan bisnis dan ekonomi berada pada level netral. Pada tahun 2007 *Coordination of Urban Road-User Charging Organizational Issues* (CURACAO) melaporkan "level penerimaan pengguna kawasan berbayar sebelum penerapan stabil di angka 40%. Hal ini juga berbanding nyata dengan scenario seperti skema *commuter tax*, dimana setelah penerapan naik di atas 40%".

Daerah perkotaan lain yang mencoba mengajukan kawasan berbayar seperti ini namun ditolak adalah Edinburgh, Skotlandia dan Manchester, Inggris. Untuk kedua kota ini, referendum dilakukan terlebih dahulu sebelum penerapan. Sehingga pengguna tidak mendapatkan pengalaman dari keuntungan kawasan berbayar. Dan juga karena pemilihan umum tahun 2010 dan kurangnya dukungan publik.

Merangkum praktek penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik di beberapa kota besar dunia, berikut tabel perbandingan karakteristik Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik pada 4 kota yang berbeda (Oslo, Stockholm, London dan Singapore) dalam hal :

- Jenis pemungutan
- Jumlah titik pembayaran
- Tarif ERP dalam USD
- Jam operasi
- Pemasukan bruto per tahun (USD)
- Biaya operasiona per tahun (USD)
- Penurunan lalu-lintas baik saat jam puncak maupun tidak puncak (%)

Kota	Oslo	Stockholm	London	Singapore
Jenis Pemungutan	Revenue generation	Congestion charging	Congestion charging	Congestion charging
Jumlah titik-titik pembayaran	27	18	(area)	42
Tarif ERP (USD)	5.00 - 18.00	1.40 - 2.85	13.60 - 18.20	0.40 - 6.20
Jam beroperasi	24/7	06:30 – 18:29 Senin – Jumat, selain bulan Juli	06:30 - 18:00	07:00 - 21:30 tarif berubah sesuai dengan jam
Pemasukan bruto per tahun (USD)	400 juta	125 juta	450 juta	65 juta
Biaya operasional per tahun (USD)	45 juta (11%)	23 juta (18%)	300 juta (67%)	12.25 juta (19%)
Penurunan lalu lintas (peak/off-peak)	10 %	25% / 20 %	20 %	25 %

Gambar 2.17 Karakteristik Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik di 4 Kota

Berdasarkan kajian praktek penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik di beberapa kota besar dunia, kunci sukses penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dapat dirangkum sebagai berikut :

a. Dasar Hukum yang solid
b. Proses perencanaan yang komprehensif
c. Pemilihan teknologi yang tepat
d. Penerapan tarif yang dinamis
e. Basis data kendaraan yang valid dan terintegrasi

2.3.2 Pengendalian Lalu Lintas di Provinsi DKI Jakarta

Berdasarkan Keputusan Gubernur Nomor 4104 Tahun 2003 tentang Penetapan Kawasan Pengendalian Lalu Lintas dan Kewajiban Mengangkut Paling Sedikit 3 Orang Penumpang per Kendaraan pada Ruas-Ruas Jalan Tertentu di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, kebijakan pembatasan lalu lintas pertama kali diterapkan di Provinsi DKI Jakarta yaitu pengendalian lalu lintas 3 in 1. Pengendalian lalu lintas 3 in 1 diberlakukan pada hari Senin sampai dengan Jumat mulai pukul 07.00 - 10.00 dan pukul 16.00 - 19.00 WIB. Pengendalian lalu lintas tidak diberlakukan pada hari Sabtu, Minggu dan hari libur nasional yang ditetapkan dengan Keputusan Presiden. Adapun ruas jalan yang ditetapkan sebagai Kawasan pengendalian lalu lintas 3 in 1 adalah sebagai berikut :

a. Jalan Sisingamangaraja, jalur cepat dan jalur lambat.
b. Jalan Jenderal Sudirman, jalur cepat dan jalur lambat.
c. Jalan MH. Thamrin, jalur cepat dan jalur lambat.
d. Jalan Medan Merdeka Barat.
e. Jalan Majapahit.
f. Jalan Gajah Mada.
g. Jalan Pintu Besar Selatan.
h. Jalan Pintu Besar Utara.
i. Jalan Hayam Wuruk.

j. Sebagian Jalan Jenderal Gatot Subroto antara persimpangan Jalan Gatot Subroto -Jalan Gerbang Pemuda (Balai Sidang Senayan) sampai dengan persimpangan Jalan HR Rasuna Said - Jalan Jenderal Gatot Subroto pada jalur jalan umum bukan Tol.

Seiring berjalannya waktu, alih – alih mengatasi kemacetan di Provinsi DKI Jakarta, penerapan pengendalian lalu lintas 3 in 1 malah menimbulkan masalah sosial baru, yaitu fenomena joki 3 in 1. Oleh sebab itu, pada tahun 2016 kebijakan pengendalian lalu lintas dihapuskan, dan diganti dengan pembatasan lalu lintas dengan sistem Ganjil-Genap.

Peraturan Gubernur terkait pengendalian lalu lintas dengan sistem Ganjil-Genap di Provinsi DKI Jakarta telah berubah sebanyak 5 (lima) kali yaitu :

1. Peraturan Gubernur Nomor 77 Tahun 2018 tentang Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil Genap Selama Penyelenggaraan Asian Games 2018.
2. Peraturan Gubernur Nomor 92 Tahun 2018 tentang Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil Genap Selama Penyelenggaraan Asian Games 2018.
3. Peraturan Gubernur Nomor 106 Tahun 2018 tentang Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil Genap
4. Peraturan Gubernur Nomor 155 Tahun 2018 tentang Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil Genap
5. Peraturan Gubernur Nomor 88 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Nomor 155 Tahun 2018 tentang Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil-Genap.

   Berdasarkan Pergub terakhir ini, Pembatasan lalu lintas dengan sistem Ganjil-Genap diberlakukan pada hari Senin sampai dengan Jumat mulai pukul 06.00 WIB sampai dengan pukul 10.00 WIB dan mulai pukul 16.00 WIB sampai dengan pukul 21.00 WIB. Pembatasan lalu lintas dengan sistem Ganjil-Genap tidak diberlakukan pada hari Sabtu, Minggu dan hari libur nasional yang ditetapkan dengan Keputusan Presiden. Adapun ruas jalan yang ditetapkan sebagai kawasan pembatasan lalu lintas dengan Sistem Ganjil-Genap adalah sebagai berikut :

   a. Jalan Pintu Besar Selatan
   b. Jalan Gajah Mada
   c. Jalan Hayam Wuruk
   d. Jalan Majapahit
   e. Jalan Medan Merdeka Barat
   f. Jalan M.H. Thamrin
   g. Jalan Jenderal Sudirman
   h. Jalan Sisingamangaraja
   i. Jalan Panglima Polim
   j. Jalan Fatmawati mulai dari Simpang Jalan Ketimun 1 sampai dengan Simpang Jalan TB Simatupang
   k. Jalan Suryopranoto
   l. Jalan Balikpapan
   m. Jalan Kyai Caringin
   n. Jalan Tomang Raya
   o. Jalan Jenderal S. Parman mulai dari Simpang Jalan Tomang Raya sampai dengan Jalan Gatot Subroto
   p. Jalan Gatot Subroto

q. Jalan M. T. Haryono
r. Jalan H.R. Rasuna Said
s. Jalan D. I. Panjaitan
t. Jalan Jenderal A. Yani mulai dari Simpang Jalan Bekasi Timur Raya sampai dengan Simpang Jalan Perintis Kemerdekaan
u. Jalan Pramuka
v. Jalan Salemba Raya Sisi Barat
w. Jalan Salemba Raya Sisi Timur mulai dari Simpang Jalan Paseban Raya sampai dengan Simpang Jalan Diponegoro
x. Jalan Kramat Raya
y. Jalan Stasiun Senen
z. Jalan Gunung Sahari

Penerapan kebijakan serupa Ganjil Genap di Meksiko pada tahun 1989 dinilai tidak berhasil memindahkan pengguna kendaraan pribadi menuju kendaraan umum, dan menyebabkan peningkatan penjualan mobil dimana masyarakat membeli mobil kedua untuk mengatasi kebijakan tersebut. Menurut Exequiel Ezcurra, ex-Kepala Institut Ekologi Nasional Mexico City, Program 'Hoy No Circula' ini mendorong masyarakat untuk membeli kendaraan bekas dengan nomor plat kendaraan yang berbeda, sehingga pemiliknya bisa menggunakan mobil setiap hari. Di kebanyakan kasus, hal ini berujung pada masyarakat menyimpan atau membeli mobil yang sudah berumur dan berpolusi tinggi ("carcachas" dalam Bahasa Meksiko). Kualitas udara tidak meningkat dan kemacetan semakin bertambah.

Berdasarkan pengalaman di Kota Mexico City, pengendalian lalu lintas dengan sistem Ganjil-Genap dapat dikatakan bukan kebijakan jangka Panjang. Pengaruh kebijakan Ganjil Genap akan berkurang seiring waktu mengingat masyarakat dapat melakukan pembelian mobil kedua dan lain sebagainya. Oleh sebab itu, kebijakan pembatasan lalu lintas dengan Sistem Ganjil-Genap akan menjadi kebijakan antara, sebelum Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik diterapkan di Provinsi DKI Jakarta.

2.3.3 Identifikasi Isu Penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik di Provinsi DKI Jakarta

Berdasarkan hasil wawancara dengan para pemangku kepentingan, diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

1. Penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik

   Penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah diketahui oleh seluruh narasumber. Tanggapan dalam penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik di wilayah DKI Jakarta antara lain :

   a) Solusi untuk mengurangi kemacetan, dengan memberi alternatif kepada masyarakat antara lain :
      - Penyediaan angkutan publik yang lebih baik kualitas dan kapasitasnya antara lain : MRT, LRT dan BRT
      - Transportasi publik yang terintegrasi secara fisik (termasuk transit) dan sistem pembayaran
   b) Solusi polusi udara dan suara

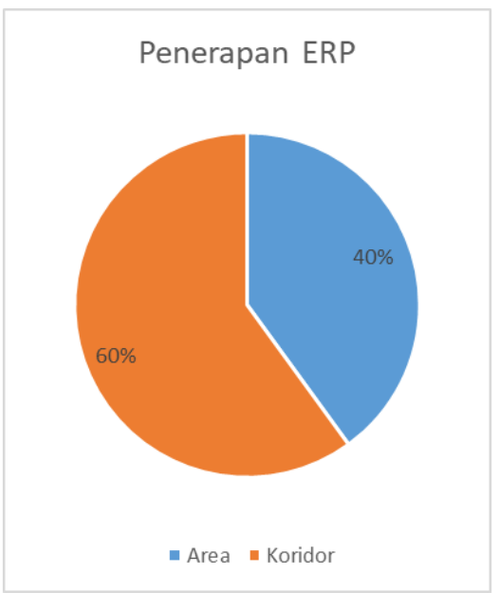
c) Sumber pemasukan pemerintah daerah yang hasilnya dapat dialokasikan untuk peningkatan layanan angkutan

d) Pelaksanaan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik perlu didukung oleh kebijakan-kebijakan lain, yaitu :

- Tarif yang dibuat lebih mahal
- Pengurangan *supply* parkir kendaraan (pembatasan lahan parkir pada semua bangunan), termasuk meninggikan harga parkir kendaraan
- Peningkatan pajak kendaraan bermotor
- Pengurangan subsidi BBM
- Penyediaan jalur pedestrian dan *bike sharing*
- Pengurangan kepemilikan kendaraan bermotor
- Menyediakan wilayah parkir yang mendukung sistem *park-and-ride*

2. Area Penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik

Operasional penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dengan alternatif pilihan berdasarkan koridor dan area, sebagian besar narasumber mengharapkan penerapan adalah pada koridor (dapat dilihat pada gambar grafik berikut ini), sebanyak 13% berpendapat dapat dikombinasikan antara koridor dan area. Secara umum disarankan pada tahap awal dilakukan pada koridor yang akhirnya dapat juga diberlakukan untuk suatu area tertentu.



Gambar 2.18 Persentase Pemilihan Penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik

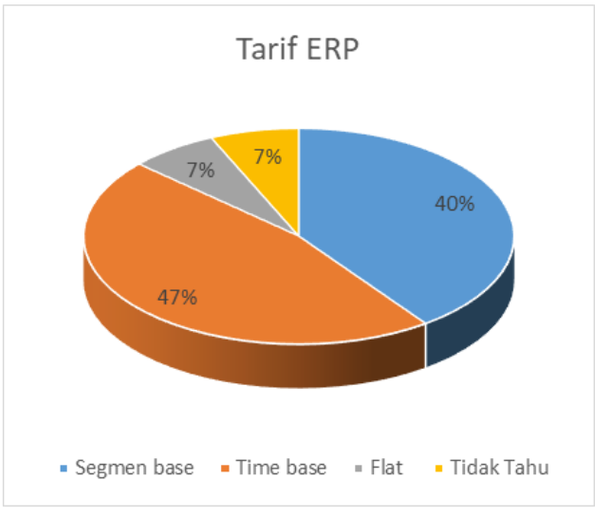
3. Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik

Tarif diharapkan diterapkan berdasarkan *time base*, yaitu pada saat *peak hour* diberlakukan lebih mahal. Tarif berdasarkan segmen base antara lain berdasarkan :

e) Fungsi kendaraan (misalnya kendaraan dinas)

f) Segmen jalan

Sebanyak 40% narasumber memberi jawaban dapat dikombinasikan tarif berdasarkan segmen base dan time base atau flat dan *time base*. Tarif yang disarankan bervariasi mulai dari Rp 20.000 hingga Rp 100.000.



Gambar 2.19 Persentase Pemilihan Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik

4. Proses Pengisian Saldo Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik

   Masukan narasumber mengenai proses pengisian saldo Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik sangat bervariasi. Sebagian menyarankan untuk diintegrasikan saja dengan alat pembayaran yang sudah ada seperti e-tol, e-money dan lain-lain, dan sebagian tidak mengetahui proses pengisian saldo yang direncanakan. Sebagian lagi (20%) menyarankan lain-lain seperti melalui :

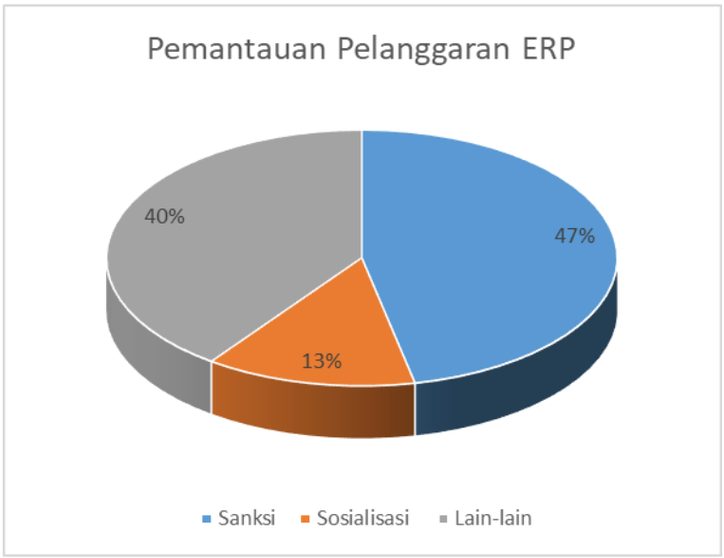
   a) ATM
   b) Semua toko
   c) Bank tertentu

   Hal-hal yang disarankan jika memilih proses pengisian sepeti berbagai alternatif tersebut yaitu jika menggunakan bank tertentu, bank yang bersangkutan lebih mementingkan kemudahan publik bukan mengutamakan keuntungan bank, contoh tidak seperti yang berlaku pada Trans Jakarta.

5. Rencana Pemantauan dan Penindakan Atas Pelanggaran Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik

   Sebagian besar narasumber menyarankan pengenaan sanksi atas pelanggaran jika tidak membayar tarif layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik. Sebagian besar menjawab lain-lain dengan menyarankan antara lain :

   a) Menggunakan alat elektronik dengan teknologi dan aplikasi yang memudahkan pengguna Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.
   b) Pemotongan atau debit secara otomatis.
   c) Penggunaan *data base* (IKE), dengan tarif sanksi lebih tinggi tanpa IKE.
   d) Sensor (informasi saldo) sebelum masuk lokasi Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.



Gambar 2.20 Persentase Pemilihan Pemantauan Pelanggaran Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik

6. Sosialisasi Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik

   Media yang tepat untuk sosialisasi sebagian besar (86%) menyarankan lewat semua media baik media sosial dan media massa atau dikombinasikan termasuk melalui iklan dan aparatur pemerintahan. Proses sosialiasi disarankan mulai dari 3 bulan hingga 1 tahun.

7. Faktor-faktor yang perlu diperhatikan untuk mensukseskan implementasi Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik antara lain :
   a) Landasan hukum penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dan kebijakan lain yang mendukung.
   b) Pilihan teknologi yang tepat untuk Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.
   c) *Data base* elektronik kendaraan bermotor (IKE).
   d) Metode sanksi yang tepat, konsisten dan tegas (sanksi yang tidak dilakukan di jalan).
   e) Angkutan publik yang *reliable* dan terjangkau sebagai alternatif bagi pelaku perjalanan
   f) Sosialisasi, diskusi / FGD tentang : koridor, tarif, mekanisme penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, mekanisme penindakan, mekanisme persuasif.
   g) Jaringan komunikasi lancer.
   h) Integrasi data kepemilikan, penegakan hukum untuk mobil yang pemilik *de Facto* tidak sesuai dengan surat-surat, kemudahan membeli IKE dan *top-up.*
   i) Integrasi alat pembayaran.
   j) Penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik harus didukung oleh semua pihak juga oleh penerapan *Electronic Enforcement* yang tegas (contoh oleh Satlantas).
   k) Melibatkan masyarakat secara terus menerus menerus, memulai sistem dari hal kecil dan terus menerus melakukan pengembangan, meningkatkan pelayanan kepada masyarakat.

l) Penentuan lokasi dan jam pelaksanaan harus sesuai dan tepat sehingga tidak mengganggu kinerja perekonomian kawasan tersebut. (Misal: sepi karena tidak ada yang mau lewat).

m) Informasi yang jelas dan mudah diakses, khususnya bagi pengendara kendaraan pribadi yang baru pertama kali melintas ruas/area Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik tersebut sehingga tidak terjadi pelanggaran Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.

n) Evaluasi dan monitoring secara berkelanjutan untuk mengukur efektivitas program Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik ini. Jika ada hal positif yang diperoleh, maka dapat diinformasikan kepada masyarakat sehingga dukungan akan terus mengalir

o) Penggunaan dana Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dilakukan secara transparan agar masyarakat mengetahui hasil dari diberlakukannya Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.

p) Penyediaan *park and ride* di daerah-daerah pinggir kota.

2.4 Kajian Implikasi Penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik Terhadap Aspek Kehidupan Masyarakat dan Dampaknya Terhadap Aspek Beban Keuangan Negara

2.4.1 Implikasi Penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik Terhadap Aspek Kehidupan Masyarakat

Penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik akan memberikan dampak positif terhadap aspek kehidupan masyarakat. Dampak tersebut setidaknya dapat dirasakan pada 4 (empat) sektor yaitu:

1. Sektor Lalu Lintas

   Dampak positif dari penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik pada sektor lalu lintas adalah sebagai berikut:

   - Mengurangi kemacetan;
   - Mempersingkat waktu tempuh perjalanan;
   - Meningkatkan keselamatan lalu lintas;
   - Merubah perilaku masyarakat dalam berlalu lintas di jalan.

2. Sektor Angkutan Umum

   Dampak positif dari penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik pada sektor angkutan umum adalah sebagai berikut:

   - Meningkatkan pelayanan angkutan umum massal;
   - Mendorong peralihan moda kendaraan pribadi ke angkutan umum massal;
   - Mewujudkan tarif angkutan umum massal lebih terjangkau;
   - Meningkatkan kinerja lalu lintas jalan.

3. Sektor Hukum

   Dampak positif dari penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik pada sektor hukum adalah sebagai berikut:

   - Akselerasi terwujudnya penegakan hukum secara elektronik;
   - Memangkas birokrasi peradilan hukum terkait pelanggaran lalu lintas;
   - Meningkatkan ketertiban masyarakat.

4. Sektor Lingkungan

   Dampak positif dari penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik pada sektor lingkungan adalah sebagai berikut:

- Mengurangi kebisingan yang dihasilkan kendaraan;
- Menurunkan tingkat polusi udara yang berasal dari asap kendaraan.

Dengan adanya dampak positif penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik terhadap aspek kehidupan masyarakat, maka dengan sendirinya akan terwujud 3 ES dalam transportasi yaitu efektif, efisien, ekonomis dan sustain.

2.4.2 Implikasi Penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik Terhadap Aspek Beban Keuangan Negara

Merujuk pada praktek penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik di beberapa kota besar dunia, salah satu tujuan dari penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik adalah terwujudnya kebijakan *earmarking* yaitu prinsip keadilan sosial dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan umum. Pengejawantahan dari prinsip keadilan sosial tersebut yaitu dengan memanfaatkan pendapatan yang diperoleh dari penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik secara langsung untuk pendanaan pembangunan sarana dan prasarana umum. Seperti misalnya di Kota Stockholm. Pendapatan yang diperoleh penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik digunakan untuk pembukaan rute baru *subway* (*Metro Lines*), membangun infrastruktur *ringroad*, membangun kereta api cepat (*High Speed Train*), penambahan angkutan umum ramah lingkungan (bus), serta penambahan fasilitas penunjang kendaraan elektrik. Dengan terwujudnya kebijakan *earmarking* ini, diharapkan pembangunan sarana dan prasarana umum di suatu kota dapat terakselerasi tanpa membebani keuangan negara. Kendati demikian, bukanlah perkara yang sederhana untuk mewujudkan tujuan tersebut dalam penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik di Kota Jakarta. Diperlukan payung hukum yang kuat, agar penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik di Kota Jakarta dapat berjalan dengan efektif dan efisien, sehingga tujuan kebijakan *earmarking* dapat terwujud. Oleh sebab itu, penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik di Provinsi DKI Jakarta perlu diatur dalam sebuah Peraturan Daerah.

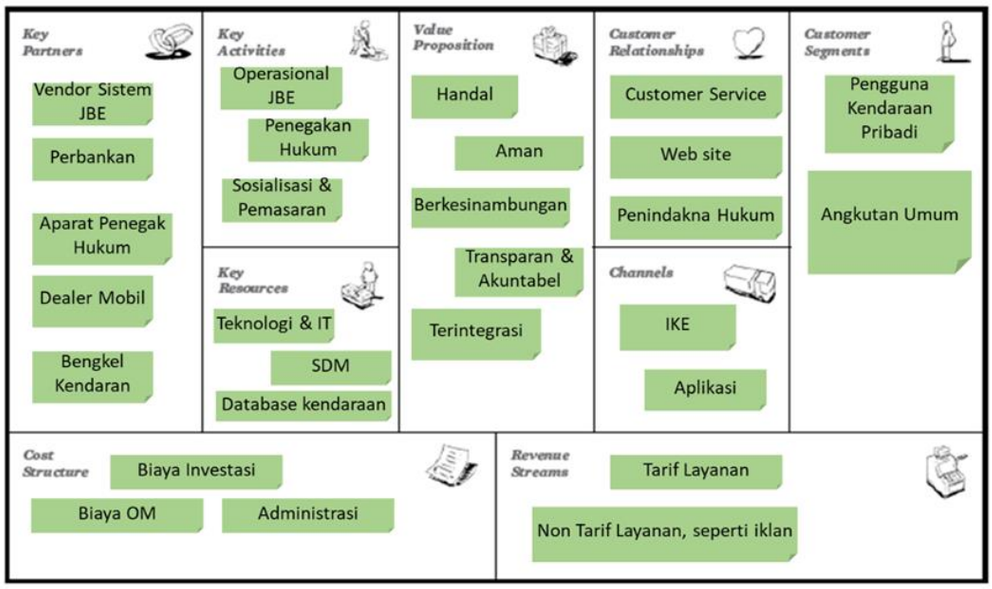
2.5 Kajian Proses dan Model Pelayanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik di Provinsi DKI Jakarta

Berdasarkan hasil studi *Intelligent Transport System Project to mitigate Traffic Congestion in Jakarta* (*PPP Infrastructure Project*), JICA (2015), serta mempertimbangkan *benchmark* contoh pengelolaan bisnis Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik di luar negeri, proses pelayanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik harus memiliki 6 fungsi sebagai berikut :

1. Manajemen informasi dimaksudkan dalam hal menginformasikan sistem dan tarif layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik yang diterapkan.
2. Manajemen Identitas Kendaraan Elektronik (IKE) dimaksudkan dalam rangka menjalankan fungsi deteksi, identifikasi, klasifikasi, dan verifikasi.
3. Pengutipan tarif layanan, yaitu proses deduksi saldo yang ada untuk pembayaran tarif layanan.
4. Penegakan hukum dilakukan untuk pelanggaran yang dilakukan.
5. Manajemen lalu lintas dalam rangka menurunkan tingkat kemacetan, termasuk di dalamnya fungsi pengecualian bagi kendaraan ambulans, pemadam kebakaran, dan lainnya yang diatur sesuai peraturan perundang-undangan.

6. Operasi dan pemeliharaan dalam hal untuk menjaga kehandalan, akurasi, keamanan, dan kerahasiaan data dan informasi.

Berdasarkan fungsi utama di atas, maka dapat dijelaskan secara rinci dalam suatu Model Pelayanan pada gambar berikut.



Gambar 2.21 Model Bisnis Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik

Sembilan blok model bisnis tersebut menjelaskan :

1. **Value Proposition** : yang ingin diciptakan adalah Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik akan menerapkan sistem yang handal, amal, terintegrasi, berkesinambungan, transparan dan akuntabel.
2. **Customer Relation** : dibangun melalui *customer service*, *website*, dan penindakan yang bekerjasama dengan Poda Metro Jaya.
3. **Channels:** menggunakan Identitas Kendaraan Elektronik (IKE), dan aplikasi.
4. **Customer Segments** : yang ingin dituju adalah pengguna kendaraan pribadi dan angkutan umum, seperti taksi.
5. **Revenue Streams** : yang akan dihasilkan bersumber dari tarif layanan dan kegiatan non layanan seperti iklan.
6. **Key Partners** : selain instansi terkait di Pemerintah DKI Jakarta, juga Aparat penegak hukum (Kepolisian, Kejaksaan, Kehakiman), vendor sistem Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, perbankan, dealer mobil, dan bengkel kendaraan. Dealer mobil dan bengkel kendaraan dapat menjadi rekanan penyediaan IKE.
7. **Key Activities** : utamnya terdiri atas Operasional dan pemeliharaan Sistem Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, penegakan hukum atas pelanggaran yang dilakukan pengguna, dan sosialisasi dan pemasaran sistem Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.
8. **Key Resources** : yang utama adalah teknologi dan IT, SDM, dan database kendaraan. Database kendaraan merupakna sumber daya yang paling krusial karena menjadi dasar identifikasi kendaraan.
9. **Cost Structure** : dapat dibagi atas biaya investasi, biaya oeprasional dan pemeliharaan, dan biaya administrasi, termasuk di dalamnya biaya koordinasi.

BAB III
EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT

3.1 Keterkaitan Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia dengan Rancangan Peraturan Daerah

Provinsi DKI Jakarta berkedudukan sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia.[1] Dengan kedudukannya tersebut, Provinsi DKI Jakarta berperan sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia yang memiliki kekhususan tugas, hak, kewajiban, dan tanggung jawab tertentu dalam penyelenggaraan pemerintahan dan sebagai tempat kedudukan perwakilan negara asing, serta pusat/perwakilan lembaga internasional.[2]

Terkait dengan kewenangannya, dalam Pasal 26 ayat (1) Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia (UU 29/2007) diatur bahwa "Kewenangan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sebagai daerah otonom mencakup seluruh urusan pemerintahan kecuali urusan politik luar negeri, pertahanan, keamanan, yustisi, moneter dan fiskal nasional, agama, serta bagian-bagian dari urusan pemerintahan lain yang menjadi wewenang Pemerintah sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan, dan urusan pemerintahan yang diatur dalam Undang-Undang ini".

Kewenangan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam UU 29/2007 meliputi penetapan dan pelaksanaan kebijakan dalam bidang:[3]

a. tata ruang, sumber daya alam, dan lingkungan hidup;
b. pengendalian penduduk dan permukiman;
c. transportasi;
d. industri dan perdagangan; dan
e. pariwisata.

Dengan diaturnya kewenangan yang secara atributif dan khusus diberikan berdasarkan UU 29/2007, hal ini menunjukkan bahwa Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia memiliki kedudukan yang khusus dalam penyelenggaraan pemerintahan dibandingkan dengan wilayah administratif lainnya. Kekhususan ini memberikan legitimasi bagi Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk dapat menyelenggarakan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik sebagai suatu rangkaian kebijakan dalam bidang transportasi.

---

[1] Berdasarkan Pasal 3 Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia

[2] Berdasarkan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia

[3] Berdasarkan Pasal 26 ayat (4) Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia

3.2 Keterkaitan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan dengan Rancangan Peraturan Daerah

Jalan sebagai salah satu prasarana transportasi merupakan unsur penting dalam pengembangan kehidupan berbangsa dan bernegara, dalam pembinaan persatuan dan kesatuan bangsa, wilayah negara, dan fungsi masyarakat serta dalam memajukan kesejahteraan umum sebagamana dimaksud dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Sebagai bagian sistem transportasi nasional, jalan, mempunyai peranan penting terutama dalam mendukung bidang ekonomi, sosial, dan budaya serta lingkungan dan dikembangkan melalui pendekatan pengembangan wilayah agar tercapai keseimbangan dan pemerataan pembangunan antar daerah, membentuk dan memperkukuh kesatuan nasional untuk memantapkan pertahanan dan keamanan nasional, serta membentuk struktur ruang dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional. Berdasarkan Pasal 2 UU 38/2004 dijelaskan bahwa penyelenggaraan jalan berdasarkan pada asas kemanfaatan, keamanan dan keselamatan, keserasian dan keseimbangan, keadilan, transparansi dan akuntabilitas, keberdayagunaan dan keberhasilgunaan, serta kebersamaan dan kemitraan. Selanjutnya dalam Pasal 3 UU 38/2004 diatur bahwa pengaturan penyelenggaraan jalan bertujuan untuk :

a. Mewujudkan ketertiban dan kepastian hukum dalam penyelenggaraan jalan;
b. Mewujudkan peran masyarakat dalam penyelenggaraan jalan;
c. Mewujudkan peran penyelenggara jalan secara optimal dalam pemberian layanan kepada masyarakat;
d. Mewujudkan pelayanan jalan yang andal dan prima serta berpihak pada kepentingan masyarakat;
e. Mewujudkan sistem jaringan jalan yang berdaya guna dan berhasil guna untuk mendukung terselenggaranya sistem transportasi yang terpadu; dan
f. Mewujudkan pengusahaan jalan tol yang transparan dan terbuka.

Secara umum diundangkannya UU 38/2004 diatur bahwa jalan dikelompokkan berdasarkan peruntukkan, sistem, fungsi, status, dan kelas.

Pasal 6 :
(1) Jalan sesuai dengan peruntukkannya terdiri atas jalan umum dan jalan khusus.
(2) Jalan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikelompokkan menurut sistem, fungsi, status, dan kelas.
(3) Jalan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bukan diperuntukkan bagi lalu lintas umum dalam rangka distribusi barang dan jasa yang dibutuhkan.

Pasal 7 :
(1) Sistem jaringan jalan terdiri atas sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder.
(2) Sistem jaringan jalan primer sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan.
(3) Sistem jaringan jalan sekunder sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan.
(4) Ketentuan lebih lanjut mengenai sistem jaringan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) diatur dalam Peraturan Pemerintah.

Pasal 8 :
(1) Jalan umum menurut fungsinya dikelompokkan ke dalam jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan.

(2) Jalan arteri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.

(3) Jalan kolektor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.

(4) Jalan lokal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

(5) Jalan lingkungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

(6) Ketentuan lebih lanjut mengenai jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), ayat (3), ayat (4), dan ayat (5) diatur dalam Peraturan Pemerintah.

Pasal 9 : (1) Jalan umum menurut statusnya dikelompokkan ke dalam jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa.

(2) Jalan nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antaribukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol.

(3) Jalan provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalan kolektor dalam sistem jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antaributkota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi.

(4) Jalan kabupaten sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk pada ayat (2) dan ayat (3), yang menghubungkan ibukot kabupaten dengan ibukota kecamatan, antaribukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten.

(5) Jalan kota sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antarpusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antarpersil, serta menghubungkan antarpusat permukiman yang berada di dalam kota.

(6) Jalan desa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antarpermukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

(7) Ketentuan lebih lanjut mengenai status jalan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2), ayat (3), ayat (4), ayat (5), dan ayat (6) diatur dalam Peraturan Pemerintah.

Pasal 10 : (1) Untuk pengaturan penggunaan jalan dan kelancaran lalu lintas, jalan dibagi dalam beberapa kelas jalan.

(2) Pembagian kelas jalan diatur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.
(3) Pengaturan kelas jalan berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan dikelompokkan atas jalan bebas hambat, jalan raya, jalan sedang, dan jalan kecil.
(4) Ketentuan lebih lanjut mengenai spesifikasi penyediaan prasarana jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diatur dalam Peraturan Pemerintah.

Berdasarkan ketentuan tersebut di atas, maka dalam penyusunan Rancangan Peraturan Daerah ini perlu dirumuskan bagaimana peruntukkan, sistem, fungsi, dan status Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik sehingga selaras dengan pengelompokkan yang telah diatur.

Dalam Pasal 13 ayat (1) UU 38/2004 diatur bahwa "Penguasaan atas jalan pada negara". Penguasaan oleh negara tersebut memberi wewenang kepada Pemerintah dan pemerintah daerah untuk melaksanakan penyelenggaraan jalan. Selanjutnya dalam Pasal 14, Pasal 15, dan Pasal 16 dinyatakan bahwa :

Pasal 14 :
(1) Wewenang Pemerintah dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan secara umum dan penyelenggaraan jalan nasional.
(2) Wewenang penyelenggaraan jalan secara umum dan penyelenggaraan jalan nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan.

Pasal 15 :
(1) Wewenang pemerintah provinsi dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan provinsi.
(2) Wewenang penyelenggaraan jalan provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan provinsi.
(3) Dalam hal pemerintah provinsi belum dapat melaksanakan sebagian wewenangnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pemerintah provinsi dapat menyerahkan wewenang tersebut kepada Pemerintah.
(4) Ketentuan lebih lanjut mengenai wewenang penyelenggaraan jalan provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan penyerahan wewenang sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diatur dalam Peraturan Pemerintah.

Pasal 16 :
(1) Wewenang pemerintah kabupaten dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa.
(2) Wewenang pemerintah kota dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan kota.
(3) Wewenang penyelenggaraan jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan.

Keterkaitan hal ini dengan penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dapat dipahami bahwa Pemerintah Provinsi DKI Jakarta berwenang penyelenggaraan jalan provinsi.

3.3 Keterkaitan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Teknologi Informasi dan Transaksi Elektronik sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, dengan Rancangan Peraturan Daerah.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 dan perubahannya tentang Teknologi Informasi dan Transaksi Elektronik, serta peraturan pelaksananya yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 71 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Sistem dan Transaksi Elektronik, penyelenggaraan Sistem Elektronik

dan penyelenggaraan Transaksi Elektronik dapat dilakukan dalam lingkup publik ataupun privat. Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sendiri dapat dikategorikan sebagai penyelenggaraan Sistem Elektronik dan Transaksi Elektronik dalam ranah publik. Oleh sebab itu, ketentuan-ketentuan terkait penyelenggaraan Sistem Elektronik dan Transaksi Elektronik yang akan diatur dalam Rancangan Peraturan Daerah tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, harus merujuk pada peraturan perundang-undangan tersebut.

Selain itu, terdapat pula 2 (dua) regulasi yang perlu dipertimbangkan dalam menyusun ketentuan-ketentuan terkait penyelenggaraan Sistem Elektronik dan Transaksi Elektronik dalam penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, yaitu:

a. Peraturan Presiden Nomor 39 Tahun 2019 tentang Satu Data Indonesia;
b. Peraturan Badan Siber dan Sandi Negara Nomor 8 Tahun 2020 tentang Sistem Pengamanan dalam Penyelenggaraan Sistem Elektronik. Dalam Peraturan ini, penyelenggara Sistem Elektronik yang menyelenggarakan Sistem Elektronik strategis wajib menerapkan:
    a) SNI ISO/IEC 27001;
    b) Standar keamanan lain yang terkait dengan keamanan siber yang ditetapkan oleh BSSN; dan
    c) Standar keamanan lain yang terkait dengan keamanan siber yang ditetapkan oleh Kementerian atau Lembaga.

3.4 Keterkaitan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, dengan Rancangan Peraturan Daerah.

Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 dan perubahannya merupakan dasar hukum yang harus menjadi acuan dalam membentuk Peraturan Perundang-undangan di Indonesia. Dalam Undang-Undang tersebut, dalam membentuk Peraturan Perundang-undangan harus dilakukan berdasarkan pada asas Pembentukan Perundang-undangan yang baik, yang meliputi:

a. kejelasan tujuan;
b. kelembagaan atau pejabat pembentuk yang tepat;
c. kesesuaian antara jenis, hierarki, dan materi muatan;
d. dapat dilaksanakan;
e. kedayagunaan dan kehasilgunaa;
f. kejelasan rumusan; dan
g. keterbukaan.

Materi muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan asas:

a. pengayoman;
b. kemanusiaan;
c. kebangsaan;
d. kekeluargaan;
e. kenusantaraan;
f. bhinneka tunggal ika;
g. keadilan;
h. kesamaan kedudukan dalam hukum dan pemerintahan;
i. ketertiban dan kepastian hukum; dan/atau
j. keseimbangan, keserasian, dan keselarasan.

Dalam Pasal 7 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 dan perubahannya, Peraturan Daerah Provinsi merupakan salah satu jenis dan hierarki Peraturan Perundang-undangan. Merujuk pada uraian di atas, penyusunan Rancangan Peraturan Daerah tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik harus mengacu pada Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 dan perubahannya.

3.5 Keterkaitan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, dengan Rancangan Peraturan Daerah.

Pada dasarnya, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah serta perubahannya mengamanatkan bahwa penyelenggaraan pemerintahan daerah diarahkan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan, pemberdayaan, dan peran serta masyarakat, serta peningkatan daya saing daerah dengan memperhatikan prinsip demokrasi, pemerataan, keadilan, dan kekhasan suatu daerah dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia. Oleh karena itu dalam penyelenggaraan kekuasaan pemerintahan, berdasarkan Pasal 5 ayat (2) UU 23/2014 ditegaskan bahwa "*Kekuasaan Pemerintahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diuraikan dalam berbagai Urusan Pemerintahan*".

Berdasarkan Pasal 9 ayat (1) UU 23/2014, Urusan Pemerintahan terdiri atas :

a. Urusan Pemerintahan absolut, yang merupakan Urusan Pemerintahan yang sepenuhnya menjadi kewenangan Pemerintah Pusat;
b. Urusan Pemerintahan konkuren, yang merupakan Urusan Pemerintahan yang dibagi antara Pemerintah Pusat dan Daerah Provinsi dan Daerah Kabupaten/Kota; dan
c. Urusan Pemerintahan umum, yang merupakan Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Presiden sebagai kepala pemerintahan.

Berkaitan dengan penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, dalam Bagian C Lampiran UU 23/2014 mengenai pembagian Urusan Pemerintahan Bidang Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang, ditentukan bahwa wewenang penyelenggaraan jalan provinsi berada pada Pemerintah Daerah Provinsi. Hal inilah yang menjadi dasar kewenangan bagi Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta untuk menyelenggarakan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, sehingga Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta dapat menetapkan kebijakan penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.

3.6 Keterkaitan Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah, dengan Rancangan Peraturan Daerah.

Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 (PP 18/2016) tentang Perangkat Daerah serta perubahannya merupakan peraturan pelaksana untuk melaksanakan ketentuan Pasal 232 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Berkaitan dengan penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, Pasal 19 ayat (1) PP 18/2016 mengamanatkan pada dinas Daerah provinsi dapat dibentuk unit pelaksana teknis Daerah provinsi untuk melaksanakan kegiatan teknis operasional dan/atau kegiatan teknis penunjang tertentu. Hal inilah yang menjadi dasar kewenangan bagi Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk membentuk dan/atau menunjuk Penyelenggara Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dalam rangka implementasi kebijakan tersebut.

3.7 Keterkaitan Peraturan Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 2019 tentang Pengelolaan Keuangan Daerah dengan Rancangan Peraturan Daerah.

Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 2019 (PP 12/2019) tentang Pengelolaan Keuangan Daerah merupakan peraturan pelaksana untuk melaksanakan ketentuan Pasal 293 dan Pasal 330 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Berkaitan dengan penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, dalam PP 12/2019 memuat ketentuan Pengelolaan Keuangan Daerah melalui skema Badan Layanan Umum Daerah (BLUD). Hal inilah yang menjadi dasar bagi Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam menyelenggarakan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.

3.8 Peraturan Perundang-undangan Terkait Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik

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

Substansi dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang terkait dalam penyusunan Rancangan Peraturan Daerah (Raperda) tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik tertuang dalam Bagian Ketujuh mengenai Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Pasal 133 sebagai berikut :

Ayat (1) : Untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan Ruang Lalu Lintas dan mengendalikan pergerakan Lalu Lintas, diselenggarakan manajemen kebutuhan Lalu Lintas berdasarkan kriteria :

a. Perbandingan volume Lalu Lintas kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan;
b. Ketersediaan jaringan dan pelayanan angkutan umum; dan
c. Kualitas lingkungan.

Ayat (2) : Manajemen kebutuhan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan cara :

a. pembatasan Lalu Lintas Kendaraan perseorangan pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan Jalan tertentu;
b. pembatasan Lalu Lintas Kendaraan barang pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan Jalan tertentu;
c. pembatasan Lalu Lintas Sepeda Motor pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan Jalan tertentu;
d. pembatasan Lalu Lintas Kendaraan Bermotor Umum sesuai dengan klasifikasi fungsi Jalan;
e. pembatasan ruang Parkir pada kawasan tertentu dengan batasan ruang Parkir maksimal; dan/atau
f. pembatasan Lalu Lintas Kendaraan Tidak Bermotor Umum pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan Jalan tertentu.

Ayat (3) : Pembatasan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dan huruf b dapat dilakukan dengan pengenaan retribusi pengendalian Lalu Lintas yang diperuntukkan bagi peningkatan kinerja Lalu Lintas dan peningkatan pelayanan angkutan umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Ayat (4) : Manajemen kebutuhan Lalu Lintas ditetapkan dan dievaluasi secara berkala oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pemerintah provinsi, dan pemerintah

kabupaten/kota sesuai dengan lingkup kewenangannya dengan melibatkan instansi terkait.

Ayat (5) : Ketentuan lebih lanjut mengenai manajemen kebutuhan Lalu Lintas diatur dengan peraturan pemerintah.

Peraturan Pemerintah yang telah ditetapkan dalam rangka mengatur ketentuan lebih lanjut mengenai manajemen kebutuhan Lalu Lintas yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisa Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.

3.8.2 Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisa Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas

Substansi dalam Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 yang terkait dalam penyusunan Rancangan Peraturan Daerah (Raperda) tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik tertuang dalam beberapa pasal sebagai berikut :

Pasal 60 :

(1) Untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas, diselenggarakan manajemen kebutuhan lalu lintas berdasarkan kriteria :
   a. Perbandingan volume lalu lintas kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan;
   b. Ketersediaan jaringan dan pelayanan angkutan umum; dan
   c. Kualitas lingkungan.

(2) Manajemen kebutuhan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan cara pembatasan :
   a. Lalu lintas kendaraan perseorangan pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu;
   b. Lalu lintas kendaraan barang pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu;
   c. Lalu lintas sepeda motor pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu;
   d. Lalu lintas kendaraan bermotor umum sesuai dengan klasifikasi fungsi jalan;
   e. Ruang parkir pada kawasan tertentu dengan batasan ruang parkir maksimal; dan/atau
   f. Lalu lintas kendaraan tidak bermotor umum pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu.

(3) Pembatasan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dan huruf b dapat dilakukan dengan pengenaan retribusi pengendalian lalu lintas yang diperuntukkan bagi peningkatan kinerja lalu lintas dan peningkatan pelayanan angkutan umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 64 : Pembatasan lalu lintas kendaraan perseorangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 60 ayat (2) huruf a meliputi :
   a. mobil penumpang;
   b. mobil bus; dan
   c. mobil barang dengan jumlah berat yang diperbolehkan paling besar 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.

Pasal 65 : (1) Pembatasan lalu lintas kendaraan perseorangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 64 dilakukan apabila pada jalan, kawasan, atau koridor memenuhi kriteria paling sedikit :

a. memiliki perbandingan volume lalu lintas kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan pada salah satu jalur jalan sama dengan atau lebih besar dari 0,7 (nol koma tujuh);
b. hanya dapat dilalui kendaraan dengan kecepatan rata-rata pada jam puncak kurang dari 30 (tiga puluh) km/jam; dan
c. tersedia jaringan dan pelayanan angkutan umum dalam trayek yang memenuhi standar pelayanan minimal pada jalan, kawasan, atau koridor yang bersangkutan.

(2) Pemberlakuan pembatasan lalu lintas selain memenuhi kriteria sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memperhatikan kualitas lingkungan.

Pasal 66 : Pembatasan lalu lintas kendaraan perseorangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 65 dapat dilakukan dengan cara pembatasan lalu lintas kendaraan berdasarkan :

a. jumlah penumpang; dan/atau
b. tanda nomor kendaraan bermotor.

Pasal 67 : Pembatasan lalu lintas kendaraan barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 60 ayat (2) huruf b meliputi semua kendaraan umum angkutan barang dan mobil barang perseorangan dengan jumlah berat yang diperbolehkan lebih besar dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.

Pasal 68 : (1) Pembatasan lalu lintas kendaraan barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 67 dilakukan apabila pada jalan, kawasan, atau koridor memenuhi kriteria paling sedikit :

a. memiliki perbandingan volume lalu lintas kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan pada salah satu jalur jalan sama dengan atau lebih besar dari 0,7 (nol koma tujuh);
b. hanya dapat dilalui kendaraan dengan kecepatan rata-rata pada jam puncak kurang dari 30 (tiga puluh) km/jam; dan
c. tersedia jaringan jalan alternatif.

(2) Pemberlakuan pembatasan lalu lintas selain memenuhi kriteria sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memperhatikan kualitas lingkungan.

Pasal 69 : Pembatasan lalu lintas kendaraan barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 67 dilakukan dengan cara :

a. pembatasan lalu lintas kendaraan barang berdasarkan dimensi dan jenis kendaraan; dan/atau
b. pembatasan lalu lintas kendaraan barang berdasarkan muatan barang.

Pasal 70 : (1) Pembatasan lalu lintas sepeda motor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 60 ayat (2) huruf c dapat dilakukan apabila pada jalan, kawasan, atau koridor memenuhi kriteria paling sedikit :

a. memiliki perbandingan volume lalu lintas kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan pada salah satu jalur jalan sama dengan atau lebih besar dari 0,5 (nol koma lima); dan

b. telah tersedia jaringan dan pelayanan angkutan umum dalam trayek yang memenuhi standar pelayanan minimal pada jalan, kawasan, atau koridor yang bersangkutan.

(2) Pemberlakuan pembatasan lalu lintas selain memenuhi kriteria sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memperhatikan kualitas lingkungan.

Pasal 71 : Pembatasan lalu lintas sepeda motor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 70 ayat (1) dilakukan dengan cara melarang sepeda motor untuk melalui lajur atau jalur pada jalan tertentu.

Pasal 79 : (1) Pembatasan lalu lintas kendaraan perseorangan dan pembatasan kendaraan barang dapat dilakukan dengan pengenaan retribusi pengendalian lalu lintas.

(2) Pembatasan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan apabila pada jalan, kawasan, atau koridor memenuhi kriteria paling sedikit :

a. memiliki perbandingan volume lalu lintas kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan pada salah satu jalur jalan sama dengan atau lebih besar dari 0,9 (nol koma sembilan);
b. memiliki 2 (dua) jalur jalan dimana masing-masing jalur memiliki 2 (dua) lajur;
c. hanya dapat dilalui kendaraan dengan kecepatan rata-rata pada jam puncak sama dengan atau kurang dari 10 (sepuluh) km/jam; dan
d. tersedia jaringan dan pelayanan angkutan umum massal dalam trayek yang memenuhi standar pelayanan minimal.

(3) Pembatasan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak dapat dilakukan pada jalan nasional.

(4) Pemberlakuan pembatasan lalu lintas selain memenuhi kriteria sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus memperhatikan kualitas lingkungan.

Pasal 80 : (1) Retribusi pengendalian lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 79 ayat (1) merupakan retribusi jasa umum.

(2) Hasil retribusi pengendalian lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) digunakan hanya untuk kegiatan :

a. peningkatan kinerja lalu lintas; dan
b. peningkatan pelayanan angkutan umum.

(3) Pemungutan retribusi pengendalian lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 81 : Untuk pelaksanaan pembatasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 79 ayat (1), pemerintah daerah wajib melakukan :

a. penyediaan jalan yang akan diberlakukan pembatasan yang memenuhi persyaratan standar minimal;
b. pemasangan, perbaikan, dan pemeliharaan perlengkapan jalan pada kawasan, koridor, atau ruas jalan tertentu yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan di ruas jalan dan/atau persimpangan; dan

c. penyediaan sistem dan peralatan yang diperlukan untuk menerapkan pembatasan lalu lintas kendaraan perseorangan dan kendaraan barang.

Pasal 82 : (1) Kegiatan peningkatan kinerja lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 80 ayat (2) huruf a paling sedikit meliputi :

a. perbaikan pada jalan yang dilakukan pembatasan;
b. pemasangan, perbaikan, dan pemeliharaan perlengkapan jalan pada kawasan, koridor, atau ruas jalan tertentu yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan di ruas jalan dan/atau persimpangan;
c. pemeliharaan dan pengembangan teknologi untuk kepentingan lalu lintas; dan
d. peningkatan kualitas sumber daya manusia di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

(2) Kegiatan peningkatan pelayanan angkutan umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 80 ayat (2) huruf b paling sedikit meliputi :

a. penyediaan dan pemeliharaan lajur, jalur, atau jalan khusus untuk angkutan umum massal;
b. penyediaan dan pemeliharaan sarana dan fasilitas pendukung angkutan umum massal; dan
c. penerapan dan pengembangan teknologi informasi untuk kepentingan pelayanan angkutan umum massal.

3.8.3 Peraturan Presiden Nomor 61 Tahun 2011 tentang Rencana Aksi Nasional Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca

Tertuang pada Pasal 1, dalam Peraturan Presiden ini yang dimaksud dengan Rencana Aksi Nasional Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca yang selanjutnya disebut RAN-GRK adalah dokumen rencana kerja untuk pelaksanaan berbagai kegiatan yang secara langsung dan tidak langsung menurunkan emisi gas rumah kaca sesuai dengan target pembangunan nasional.

Selanjutnya dalam Pasal 2 disebutkan :

Ayat (1) : RAN-GRK terdiri dari kegiatan inti dan kegiatan pendukung.

Ayat (2) : Kegiatan RAN-GRK meliputi bidang :

a. Pertanian;
b. Kehutanan dan lahan gambut;
c. Energi dan transportasi;
d. Industri;
e. Pengelolaan limbah;
f. Kegiatan pendukung lain.

Ayat (3) : RAN-GRK sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tercantum dalam Lampiran I dan Lampiran II yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Perpres ini.

Penerapan *Congestion Charging* dan *Road Pricing* (dikombinasikan dengan angkutan umum massal cepat) merupakan salah satu Rencana Aksi di Bidang Energi dan Transportasi yang tertuang dalam Lampiran I Peraturan Presiden ini. Adapun sasaran dari Rencana Aksi ini adalah Penerapan *Congestion Charging* dan *Road Pricing* di 2 (dua) kota, yaitu Jakarta dan Surabaya, untuk :

- Mengurangi *moda share* mobil di pusat kota.
- Mengurangi kemacetan di area pembatasan lalu lintas.

Periode dari Rencana Aksi Penerapan *Congestion Charging* dan *Road Pricing* (dikombinasikan dengan angkutan umum massal cepat) adalah 2010 - 2020.

3.8.4 Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030

Tertuang dalam Pasal 3, pembangunan daerah diarahkan untuk mewujudkan visi Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia yang aman, nyaman, produktif, berkelanjutan, sejajar dengan kota-kota besar dunia, dan dihuni oleh masyarakat yang sejahtera.

Salah satu usaha untuk mewujudkan visi tersebut yaitu penerapan manajemen lalu lintas dan pembatasan lalu lintas sebagaimana tertuang dalam Pasal 34 sebagai berikut :

Ayat (1) : Rencana pengembangan sistem dan jaringan transportasi darat, diikuti dengan penerapan manajemen lalu lintas dan pembatasan lalu lintas yang diimplementasikan secara bertahap di kawasan tertentu dengan ketentuan sebagai berikut :

a. Terintegrasi dengan sistem angkutan umum massal; dan
b. Berada di kawasan perkantoran, perdagangan, dan jasa di pusat kota.

Ayat (2) : Pembatasan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) didukung dengan penerapan "*earmarking"* bagi peningkatan system transportasi kota dan system angkutan umum.

Ayat (3) : Ketentuan lebih lanjut mengenai rencana pengembangan transportasi darat sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur dengan Peraturan Gubernur.

Ayat (4) : Penerapan kebijakan pembatasan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), termuat pada Gambar 12 dalam Lampiran I Peraturan Daerah ini, yang merupakan bagian tidak terpisahkan dengan Peraturan Daerah ini.

Penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik merupakan implementasi manajemen lalu lintas dan pembatasan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Perda No. 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030.

3.8.5 Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi

Substansi dalam Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2014 yang terkait dalam penyusunan Rancangan Peraturan Daerah (Raperda) tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik tertuang dalam beberapa pasal sebagai berikut :

Pasal 78 : (2) Untuk melaksanakan pengendalian Lalu Lintas Jalan, Pemerintah Daerah dapat melakukan pembatasan Kendaraan Bermotor perseorangan yang dioperasikan di Jalan dan/atau pergerakan Lalu Lintas dengan cara :

c. memberlakukan sistem pengendalian Lalu Lintas Jalan berbayar pada jaringan Jalan tertentu dan/atau kawasan tertentu dan/atau waktu tertentu;

Pasal 79 : (1) Penerapan sistem pengendalian Lalu Lintas Jalan berbayar pada jaringan Jalan tertentu dan/atau kawasan tertentu dan/atau waktu tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 78 ayat (2) huruf c diperuntukkan bagi peningkatan kinerja Lalu Lintas Jalan dan peningkatan pelayanan Angkutan umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

(2) Objek pengendalian Lalu Lintas Jalan berbayar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 78 Ayat (2) huruf c meliputi penggunaan ruas Jalan tertentu,

koridor tertentu, atau kawasan tertentu pada waktu tertentu oleh Kendaraan Bermotor perseorangan atau barang.

Pasal 80 : (1) Ruas Jalan tertentu, koridor tertentu, atau kawasan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 79 ayat (2) ditetapkan berdasarkan kriteria paling sedikit sebagai berikut :

a. memiliki 2 (dua) jalur Jalan yang setiap jalur memiliki paling sedikit 2 (dua) lajur;
b. tersedia jaringan dan pelayanan Angkutan umum massal dalam trayek yang sesuai dengan standar pelayanan minimal dan ketentuan peraturan perundang-undangan;
c. memiliki perbandingan volume Lalu Lintas Kendaraan Bermotor dengan kapasitas Jalan pada salah satu jalur Jalan sama dengan atau lebih besar dari 0,9 (nol koma sembilan) pada jam puncak; dan/atau
d. hanya dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan kecepatan rata-rata pada jam puncak sama dengan atau kurang dari 10 km/jam (sepuluh kilometer per jam).

(2) Ruas Jalan dan/atau kawasan yang diberlakukan Pengendalian Lalu Lintas Jalan berbayar adalah Jalan Sisingamangaraja, Jalan Sudirman, Jalan MH. Thamrin, Jalan Medan Merdeka Barat, Jalan Majapahit, Jalan Gajah Mada, Jalan Hayam Wuruk, Jalan Gatot Soebroto, dan Jalan Rasuna Said.

(3) Ruas Jalan dan/atau Kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat disesuaikan dan/atau dikembangkan pada ruas Jalan/kawasan lainnya yang ditetapkan dengan Peraturan Gubernur.

(4) Pelaksanaan Pengendalian Lalu Lintas Jalan berbayar dimulai Pukul 07.00 WIB sampai dengan Pukul 20.00 WIB pada hari kerja.

(5) Waktu pemberlakuan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dapat ditinjau kembali dengan Peraturan Gubernur.

Pasal 81 : (1) Dalam penetapan tarif pengendalian Lalu Lintas Jalan berbayar harus memenuhi prinsip dan sasaran yang meliputi :

a. efektivitas pengendalian kemacetan; dan
b. dapat menutup biaya penyelenggaraan.

(2) Efektivitas pengendalian Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a diukur berdasarkan peningkatan kecepatan rata-rata perjalanan.

(3) Biaya penyelenggaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi biaya modal, biaya operasional, biaya pemeliharaan dan biaya bunga.

(4) Sistem tarif pengendalian Lalu Lintas Jalan berbayar berdasarkan pada prinsip keadilan dengan memperhitungkan jarak perjalanan dan kondisi arus Lalu Lintas.

(5) Ketentuan lebih lanjut mengenai tarif pengendalian Lalu Lintas Jalan berbayar diatur dengan Peraturan Daerah.

(6) Selain memenuhi kriteria sebagaimana dimaksud dalam Pasal 80 ayat (1), pemberlakuan pengendalian Lalu Lintas Jalan berbayar harus memperhatikan kualitas lingkungan.

(7) Pemungutan tarif pengendalian Lalu Lintas Jalan berbayar dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 82 : (1) Sistem pengendalian Lalu Lintas Jalan berbayar dilaksanakan oleh Dinas dan dapat bekerja sama dengan Badan Usaha Milik Daerah.

(2) Pengawasan terhadap penyelenggaraan sistem pengendalian Lalu Lintas Jalan berbayar dilaksanakan oleh Dewan Pengawas.

(3) Dewan Pengawas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas :

a. unsur masyarakat;
b. unsur Pemerintah Daerah;
c. unsur Lembaga Asosiasi Profesi Transportasi;
d. unsur Perguruan Tinggi;
e. unsur Lembaga Swadaya Masyarakat; dan
f. unsur instansi terkait.

(4) Ketentuan lebih lanjut mengenai pelaksanaan sistem pengendalian Lalu Lintas Jalan berbayar oleh Dinas dan kerja sama pelaksanaan sistem pengendalian Lalu Lintas Jalan berbayar dengan Badan Usaha Milik Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Gubernur.

Pasal 83 : (1) Dana hasil penerimaan sistem pengendalian Lalu Lintas Jalan berbayar digunakan hanya untuk kegiatan :

a. biaya penyelenggaraan; dan
b. setelah dikurangi biaya sebagaimana dimaksud pada huruf a, sisanya dibagi untuk biaya peningkatan pelayanan Angkutan umum massal berbasis Jalan dan peningkatan kinerja Lalu Lintas Jalan.

(2) Dana hasil penerimaan sistem pengendalian Lalu Lintas Jalan berbayar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan dana tambahan dan tidak mengurangi kewajiban alokasi Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah untuk pembiayaan pembangunan Transportasi dan sektor yang terkait lainnya.

Pasal 84 : (1) Kegiatan peningkatan pelayanan Angkutan umum massal berbasis Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 83 ayat (1) huruf b, paling sedikit meliputi :

a. penyediaan dan pemeliharaan lajur atau jalur khusus;
b. penyediaan dan pemeliharaan sarana dan fasilitas pendukung Angkutan umum massal berbasis Jalan; dan
c. penerapan dan pengembangan teknologi informasi untuk kepentingan pelayanan Angkutan umum massal berbasis Jalan.

(2) Kegiatan peningkatan kinerja Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 83 ayat (1) huruf b, paling sedikit meliputi :

a. perbaikan pada Jalan yang dilakukan pembatasan;
b. pemasangan, perbaikan, dan pemeliharaan perlengkapan Jalan pada kawasan, koridor, atau ruas Jalan tertentu yang berkaitan langsung dengan pengguna Jalan di ruas Jalan dan/atau persimpangan; dan
c. pemeliharaan dan pengembangan teknologi untuk kepentingan Lalu Lintas dan peningkatan kualitas sumber daya manusia di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Sejak tahun 2007, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta juga telah mengambil langkah inisiasi dan akselerasi penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dengan menerbitkan beberapa produk hukum yaitu :

3.8.6 Peraturan Gubernur Nomor 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro

Maksud disusunnya Peraturan Gubernur tentang Pola Transportasi Makro sebagaimana tercantum dalam Pasal 2 adalah untuk meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa transportasi yang aman, terpadu, tertib, lancar, nyaman, ekonomis, efisien, efektif, dan terjangkau oleh masyarakat, yang bertujuan untuk menetapkan Rencana Induk Sistem Jaringan Transportasi di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai perwujudan Tatanan Transportasi Wilayah.

Dalam Pasal 4 ayat (1) disebutkan bahwa pengembangan sistem transportasi di Provinsi DKI Jakarta terdiri dari :

a. pengembangan sistem angkutan umum bus
b. pengembangan sistem angkutan umum massal;
c. pengembangan sistem jaringan jalan;
d. pengembangan sistem angkutan jalan rel;
e. pengembangan sistem transportasi alternatif; dan
f. pengembangan kebijakan pendukung.

Dalam Pasal 20 ayat (1) disebutkan, untuk pelaksanaan pengembangan kebijakan pendukung sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1) huruf f dilakukan kegiatan yang terdiri dari :

a. Penerapan *Transportation Demand Management* (manajemen permintaan lalu lintas);
b. Pengembangan sistem informasi dan kendali lalu lintas (pembatasan lalu lintas);
c. Pengembangan fasilitas pejalan kaki (pedestrianisasi).

Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik merupakan implementasi pengembangan kebijakan pendukung sebagaimana dimaksud dalam Pergub No. 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro.

3.8.7 Peraturan Gubernur Nomor 223 Tahun 2015 tentang Penyusunan, Penetapan, Penerapan dan Rencana Pencapaian Standar Pelayanan Minimal Sistem Jalan Berbayar Elektronik

Merupakan Peraturan Gubernur yang disusun dengan maksud untuk memberikan acuan pada pelaksana dalam menerapkan dan merencanakan pencapaian SPM Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik sesuai dengan target yang telah ditetapkan guna meningkatkan kualitas pelayanan publik, meningkatkan kinerja lalu lintas, meningkatkan kualitas angkutan umum, memberikan kepastian kepada penerima pelayanan, serta memberikan perlindungan kepada pemberi pelayanan.

3.8.8 Peraturan Gubernur Nomor 25 Tahun 2017 tentang Pengendalian Lalu Lintas dengan Pembatasan Kendaraan Bermotor melalui Sistem Jalan Berbayar Elektronik

Merupakan Peraturan Gubernur yang disusun dengan tujuan untuk kepastian hukum dalam pelaksanaan pengendalian lalu lintas jalan dengan melakukan pembatasan kendaraan bermotor pada ruas dan waktu tertentu melalui Sistem Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik. Peraturan Gubernur Nomor 25 Tahun 2017 merupakan peraturan pengganti Peraturan Gubernur Nomor 149 Tahun 2016 tentang Pengendalian Lalu Lintas Jalan Berbayar Elektronik.

3.8.9 Peraturan Gubernur Nomor 68 Tahun 2018 tentang Percepatan Pelaksanaan Kegiatan Strategis Daerah (KSD)

Merupakan Peraturan Gubernur yang disusun secara khusus untuk Percepatan Pelaksanaan Kegiatan Strategis Daerah agar tercapai pelaksanaan yang tepat waktu dan tepat kualitas

untuk memenuhi kebutuhan dasar, mempercepat pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

3.8.10 Keputusan Gubernur Nomor 1042 Tahun 2018 tentang Daftar Kegiatan Strategis Daerah (KSD)

Pengoperasian Jalan Berbayar Elektronik (JBE) / *Electronic Road Pricing* (ERP) merupakan salah satu kegiatan dalam Daftar Kegiatan Strategis Daerah (KSD).

3.8.11 Instruksi Gubernur Nomor 66 Tahun 2019 tentang Pengendalian Kualitas Udara

Instruksi Gubernur Nomor 66 Tahun 2019 disusun dalam rangka percepatan pelaksanaan pengendalian kualitas udara di Provinsi DKI Jakarta melalui pendekatan multisektor yang memperketat pengendalian sumber pencemaran udara, mendorong peralihan gaya hidup masyarakat dan mengoptimalisasi fungsi penghijauan.

Dalam Ingub tersebut, guna mendorong partisipasi warga dalam pengendalian kualitas udara, salah satunya dilakukan melalui penerapan kebijakan *congestion pricing* yang dikaitkan pada pengendalian kualitas udara pada tahun 2021 dengan rencana aksi yaitu Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta agar menyiapkan Rancangan Peraturan Daerah tentang *congestion pricing* pada tahun 2020.

Berdasarkan evaluasi dan analisis terhadap Peraturan Perundang-undangan yang terkait dengan penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut :

1. Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dapat dikategorikan sebagai pembatasan lalu lintas kendaraan perseorangan pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu dengan pengenaan pungutan tertentu dalam rangka manajemen kebutuhan lalu lintas guna meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas serta mengendalikan pergerakan lalu lintas. Pungutan pengendalian lalu lintas dikenakan pada subyek pungutan tertentu.
2. Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik di Provinsi DKI Jakarta merupakan salah satu Rencana Aksi dalam Kegiatan Inti di Bidang Transportasi untuk menurunkan emisi Gas Rumah Kaca (terdapat dalam lampiran I Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2011).
3. Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik merupakan salah satu program pengendalian lalu lintas (*Transport Demand Management* – TDM) yang dapat dikembangkan dan dilaksanakan sebagai salah satu kebijakan pendukung dalam mendukung sistem transportasi.
4. Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik merupakan salah satu Kegiatan Strategis Daerah (KSD) Provinsi DKI Jakarta.
5. Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik merupakan salah satu rencana aksi dalam rangka percepatan pelaksanaan pengendalian kualitas udara, dengan target implementasi Tahun 2021.
6. Sebagai kebijakan pengendalian lalu lintas, Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dapat diterapkan pada ruas jalan tertentu, koridor tertentu, atau kawasan tertentu dengan kriteria paling sedikit sebagai berikut :
   a) Memiliki 2 (dua) jalur Jalan yang setiap jalur memiliki paling sedikit 2 (dua) lajur;
   b) Tersedia jaringan dan pelayanan Angkutan umum massal dalam trayek yang sesuai dengan standar pelayanan minimal dan ketentuan peraturan perundang-undangan;
   c) Memiliki perbandingan volume Lalu Lintas Kendaraan Bermotor dengan kapasitas Jalan pada salah satu jalur Jalan sama dengan atau lebih besar dari 0,9 (nol koma sembilan) pada jam puncak; dan/atau

d) Hanya dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan kecepatan rata-rata pada jam puncak sama dengan atau kurang dari 10 km/jam (sepuluh kilometer per jam).

7. Pengendalian lalu lintas Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dilakukan dengan pengenaan tarif.
8. Hasil penerimaan dari Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik akan digunakan hanya untuk biaya peningkatan pelayanan angkutan umum dan peningkatan kinerja lalu lintas. (kebijakan *earmarking*).

3.9 Keterkaitan Pengaturan mengenai Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Daerah dengan Rancangan Peraturan Daerah

Salah satu tujuan dari penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik adalah hasil penerimaan dari penyelenggaraannya akan digunakan hanya untuk biaya peningkatan pelayanan angkutan umum massal berbasis jalan dan peningkatan kinerja lalu lintas jalan (kebijakan *earmarking*).

Untuk dapat menegakan amanat tersebut, penyelenggara Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik perlu menerapkan fleksibilitas dalam pengelolaan keuangannya, yang bisa diperoleh dengan menerapkan Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Daerah (PPK-BLUD) secara penuh.

Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Daerah (PPK-BLUD) telah diatur dalam Peraturan Perundang-undangan sebagai berikut :

1. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2005 Tentang Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2012.
2. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 61 Tahun 2007 Tentang Pedoman Teknis Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Daerah.
3. Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 165 Tahun 2012 Tentang Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Daerah.

Berdasarkan elaborasi Peraturan Perundang-undangan yang terkait dengan Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Daerah, dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut :

1. Badan Layanan Umum adalah instansi di lingkungan pemerintah yang dibentuk untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat berupa penyediaan barang dan/atau jasa yang dijual tanpa mengutamakan mencari keuntungan dan dalam melakukan kegiatannya didasarkan pada prinsip efisiensi dan produktivitas.
2. Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum (PPK-BLU) adalah pola pengelolaan keuangan yang memberikan fleksibilitas berupa keleluasaan untuk menerapkan praktek-praktek bisnis yang sehat untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat sebagai pengecualian dari ketentuan pengelolaan keuangan Negara pada umumnya.
3. Fleksibilitas yang diberikan kepada UPT yang menerapkan PPK-BLUD di antaranya :
   a. Pengelolaan Sumber Daya Manusia.
   b. Pengelolaan Pendapatan.
   c. Pengelolaan Belanja.
   d. Pengadaan Barang dan/atau Jasa.
   e. Penetapan Tarif Layanan.
   f. Kerjasama dengan Pihak Lain.
   g. Penggunaan Sisa Lebih Penggunaan Anggaran (SiLPA).
   h. Pengelolaan Utang Piutang.
   i. Pengelolaan Investasi.

4. BLUD dapat memungut biaya kepada masyarakat sebagai imbalan atas barang/jasa layanan yang diberikan dan ditetapkan dalam bentuk tarif yang disusun atas dasar perhitungan biaya per unit layanan atau hasil per investasi dana dimana tarif layanan tersebut diusulkan oleh pemimpin BLUD kepada Gubernur melalui SKPD untuk ditetapkan dengan Peraturan Gubernur.
5. Pendapatan BLUD yang bersumber dari jasa layanan, hibah, hasil kerja sama dengan pihak lain dan lain-lain pendapatan BLUD yang sah dapat dikelola langsung untuk membiayai belanja BLUD sesuai Rencana Bisnis Anggaran (RBA).
6. Sisa Lebih Perhitungan Anggaran (SiLPA) BLUD dapat digunakan dalam tahun anggaran berikutnya kecuali atas Perintah Gubernur dapat disetorkan sebagian atau seluruhnya ke Kas Umum Daerah dengan mempertimbangkan posisi likuiditas dan rencana pengeluaran BLUD.

Berdasarkan analisis Peraturan Perundang-undangan di atas, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah membentuk Unit Pengelola Sistem Jalan Berbayar Elektronik yang menerapkan Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Daerah (PPK-BLUD) dengan kronologis regulasi sebagai berikut :

- Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 309 Tahun 2014 tentang Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Unit Pengelola Sistem Jalan Berbayar Elektronik, yang telah diperbaharui dalam Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 337 Tahun 2016.
- Keputusan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Nomor 1664 Tahun 2015 tentang Penetapan Unit Pengelola Sistem Jalan Berbayar Elektronik Sebagai UKPD yang menerapkan Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Daerah (PPK-BLUD) Secara Penuh.

BAB IV
LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS

4.1 Landasan Filosofis

Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana yang termuat dalam Pasal 2 menyatakan bahwa Pancasila merupakan sumber segala sumber hukum Negara. Penempatan Pancasila sebagai sumber dari segala sumber hukum negara adalah sesuai dengan Pembukaan UUD NRI Tahun 1945 yang menempatkan Pancasila sebagai dasar ideologi negara serta sekaligus dasar filosofis bangsa dan negara, sehingga setiap materi muatan peraturan perundang-undangan tidak boleh bertentangan dengan nilai-nilai yang terkandung dalam Pancasila.

Kemudian dalam Pasal 5 UU Nomor 12 Tahun 2011 mengamanatkan, dalam membentuk Peraturan Perundang-undangan harus dilakukan berdasarkan pada asas Pembentukan Peraturan Perundang-undangan yang baik, yang meliputi :

a. kejelasan tujuan;
b. kelembagaan atau pejabat pembentuk yang tepat;
c. kesesuaian antara jenis, hierarki, dan materi muatan;
d. dapat dilaksanakan;
e. kedayagunaan dan kehasilgunaan;
f. kejelasan rumusan;
g. keterbukaan.

Selanjutnya dalam Pasal 6 Ayat (1) UU Nomor 12 Tahun 2011 mengamanatkan materi muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan asas :

a. pengayoman;
b. kemanusiaan;
c. kebangsaan;
d. kekeluargaan;
e. kenusantaraan;
f. Bhineka Tunggal Ika;
g. keadilan;
h. kesamaan kedudukan dalam hukum dan pemerintahan;
i. ketertiban dan kepastian hukum; dan/atau
j. keseimbangan, keserasian, dan keselarasan.

Secara filosofis, pedoman utama yang mendasari penyusunan aturan hukum dalam Rancangan Peraturan Daerah (Raperda) tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik diturunkan dari sila kelima Pancasila yaitu keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Sehingga diharapkan, ketentuan hukum yang diatur dalam Rancangan Peraturan Daerah ini dapat memberikan dasar bagi penciptaan keadilan bagi seluruh golongan masyarakat yang menggunakan jalan dimana keadilan tersebut pada akhirnya dapat memberikan sumbangan bagi terwujudnya kesejahteraan sosial.

Pedoman pengaturan ketentuan hukum penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik yang akan dituangkan dalam Rancangan Peraturan Daerah (Raperda) tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik terwujud ke dalam beberapa asas, yaitu :

a. kemitraan;

b. kemanfaatan;
c. persaingan;
d. pengelolaan risiko;
e. transparansi;
f. akuntabilitas;
g. efektivitas; dan
h. efisiensi.

Asas kemitraan mengandung makna penyediaan dan pengelolaan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik tidak dapat dilakukan sepenuhnya sendiri oleh Pemerintah DKI Jakarta. Kemitraan strategis dengan aparat penegak hukum menjadi kunci kesuksesan penyediaan dan pengelolaan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik. Selain itu, mengingat teknologi Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik merupakan yang pertama sekali dilakukan di Indonesia, skema kemitraan dengan badan usaha yang berpengalaman menjadi alternatif yang tentunya akan dilakukan.

Asas kemanfaatan mengandung makna bahwa semua kegiatan penyelenggaraan transportasi jalan dapat memberikan nilai tambah yang sebesar-besarnya, baik bagi pemangku kepentingan (*stakeholders*) maupun bagi kepentingan nasional dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat. Pendapatan yang diperoleh dari penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik nantinya harus diatur penggunaannya agar mendatangkan manfaat sebesar-besarnya bagi seluruh masyarakat baik itu secara langsung dalam hal transportasi maupun secara umum dalam hal kesejahteraan sosial.

Asas persaingan mengandung makna bahwa kegiatan penyediaan jasa pengoperasian Sistem Jalan Berbayar Elektonik dilakukan dengan prinsip persaingan sehat, tidak berpihak kepada salah satu peserta. Pengadaan penyedia jasa pengoperasian Sistem Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dapat dilaksanakan dengan berbagai macam skema pengadaan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia.

Asas pengelolaan risiko mengandung makna bahwa kegiatan penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dilakukan dengan prinsip pengelolaan risiko yang baik. Terdapat berbagai macam risiko dalam penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, antara lain risiko hukum, risiko keusangan teknologi, risiko pelanggaran oleh masyarakat, risiko kegagalan transaksi dan lain sebagainya. Ketentuan hukum diatur dengan pengelolaan risiko yang baik, untuk mengantisipasi terjadinya risiko tersebut.

Asas transparansi bermakna bahwa proses penyediaan dan pengelolaan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dilakukan secara transparan. Penyediaan Sistem Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dilakukan melalui mekanisme kemitraan yang bersaing sehingga membuka kesempatan untuk memperoleh tingkat layanan terbaik bagi masyarakat. Transparansi juga bermakna pemanfaatan dana / pendapatan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik harus jelas peruntukkannya bagi sektor transportasi dan infrastruktur publik lainnya.

Asas akuntabilitas mengandung makna meningkatkan akuntabilitas pengambil keputusan dalam segala bidang yang menyangkut kepentingan masyarakat luas dan pembuat kebijakan pada semua tingkatan harus mempertanggungjawabkan hasil kerjanya kepada masyarakat sebagai fungsi kontrol.

Penyediaan, dan pengoperasian Sistem Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, serta pemanfaatan dana hasil pengumpulan tarif layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik harus dapat dipertanggungjawabkan dan terukur.

Asas efektivitas mengandung makna bahwa penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik harus menjadi cara yang paling efektif dalam mewujudkan ketertiban dan kelancaran pada Ruang Lalu Lintas Jalan, mendorong penggunaan Angkutan Umum serta mewujudkan transportasi yang mendukung kualitas lingkungan hidup yang berkesinambungan.

Asas efisiensi mengandung makna bahwa penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik harus menjadi cara yang paling efisien dalam mewujudkan ketertiban dan kelancaran pada Ruang Lalu Lintas Jalan, mendorong penggunaan Angkutan Umum serta mewujudkan transportasi yang mendukung kualitas lingkungan hidup yang berkesinambungan.

Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik merupakan salah satu bentuk Urusan Pemerintahan dalam bidang perhubungan. Pemerintah pusat maupun daerah sebagai penyelenggara Negara yang berlandaskan nilai-nilai Pancasila berkewajiban untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas jalan dan mengendalikan lalu lintas jalan untuk mengatasi kemacetan.
Penerapan program ini dapat memberikan dampak positif bagi masyarakat. Manfaat dari Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dapat dilihat pada 4 (empat) sektor, yaitu :

1. Sektor lalu lintas
   Melalui penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik diharapkan dapat mengurangi kemacetan, mempersingkat waktu tempuh perjalanan, meningkatkan keselamatan lalu lintas, serta mengubah perilaku masyarakat dalam berlalu lintas.
2. Sektor transportasi
   Melalui penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik diharapkan dapat meningkatkan pelayanan angkutan massal, mendorong peralihan moda kendaraan pribadi ke angkutan umum massal, mewujudkan tarif angkutan umum massal lebih terjangkau, serta meningkatkan kinerja lalu lintas jalan.
3. Sektor hukum
   Melalui penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik diharapkan dapat terwujud penegakan hukum secara elektronik, memangkas birokrasi peradilan hukum terkait pelanggaran lalu lintas, serta meningkatkan ketertiban masyarakat.
4. Sektor lingkungan
   Melalui penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik diharapkan dapat mengurangi kebisingan yang dihasilkan kendaraan serta menurunkan tingkat polusi yang berasal dari asap kendaraan.

Begitu besarnya manfaat dari penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik. Oleh sebab itu, dalam rangka memajukan kesejahteraan umum dan mencerdaskan kehidupan bangsa, Pemerintah perlu menjamin agar penyelenggaraan program ini dapat berjalan dengan baik, tepat sasaran serta efektif dalam mengatasi kemacetan. Sehingga untuk mewujudkan hal tersebut, diperlukan peraturan perundang-undangan yang kuat dan komprehensif mengatur penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.

4.2 Landasan Sosiologis

A. Geografis dan Administrasi Wilayah Provinsi DKI Jakarta

Provinsi DKI Jakarta sebagai Ibukota Republik Indonesia, memiliki multifungsi serta peran yang sangat khusus. Kota Jakarta adalah pusat pemerintahan nasional, pusat perdagangan dan industri, jasa, pendidikan dan kebudayaan serta memiliki fasilitas yang terkemuka dalam kegiatan pariwisata dan rekreasi. Kota Jakarta memiliki prasarana pelayanan perkotaan yang terkait dengan jaringan pelayanan nasional dan bahkan internasional.

Secara geografis maupun ekonomi, letak Kota Jakarta tergolong strategis dan menguntungkan. Berbatasan dengan Laut Jawa pada bagian utara, menjadikan Kota Jakarta sebagai pintu masuk perdagangan antar pulau, baik dalam lingkup nasional maupun internasional. Luas daratan Provinsi DKI Jakarta berdasarkan SK Gubernur Provinsi DKI Jakarta nomor 1227 tahun 1989 tercatat ± 662 Km² termasuk Kepulauan Seribu. Wilayah DKI Jakarta terletak pada 106° 22' 42", sampai 106° 58' 18" Bujur Timur, dan -5° 19' 12" sampai -6° 23' 54" Lintang Selatan. Dilihat dari keadaan topografi, wilayah Provinsi DKI Jakarta dapat dikategorikan sebagai daerah datar.

Berdasarkan administrasi wilayah, Provinsi DKI Jakarta terbagi menjadi 5 wilayah Kota administrasi dan satu Kabupaten administratif, yakni : Kota administrasi Jakarta Pusat dengan luas 47,90 km^2, Jakarta Utara dengan luas 142,20 km^2, Jakarta Barat dengan luas 126,15 km^2, Jakarta Selatan dengan luas 145,73 km^2, dan Kota administrasi Jakarta Timur dengan luas 187,73 km^2, serta Kabupaten Administratif Kepulauan Seribu dengan luas 11,81 km^2. Di sebelah barat Provinsi DKI Jakarta berbatasan dengan Kabupaten/Kota Tangerang, di sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten/Kota Bekasi, dan di sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Bogor dan Kota Depok.

Berdasarkan keadaan tersebut di atas, beberapa kebijakan untuk Jakarta harus menyertakan Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi (Jabodetabek) dalam sebuah sistem yang terintegrasi. Sebagai sebuah kawasan metropolitan dengan populasi mencapai 21 Juta, total PDRB Jabodetabek mencapai Rp. 351 Trilyun atau sekitar 22% dari PDB Nasional Indonesia. Hingga saat ini Jabodetabek secara strategis merupakan salah satu wilayah paling penting di Indonesia. Fakta ini menunjukkan bahwa perlu dilakukan penataan pembangunan kawasan ini demi mendukung tercapainya pembangunan ekonomi yang berkesinambungan. Salah satu permasalahan yang dihadapi demi pencapaian tersebut adalah kemacetan lalu lintas. Salah satu penyebabnya adalah laju pertumbuhan kendaraan bermotor yang tinggi akibat layanan transportasi umum yang buruk.

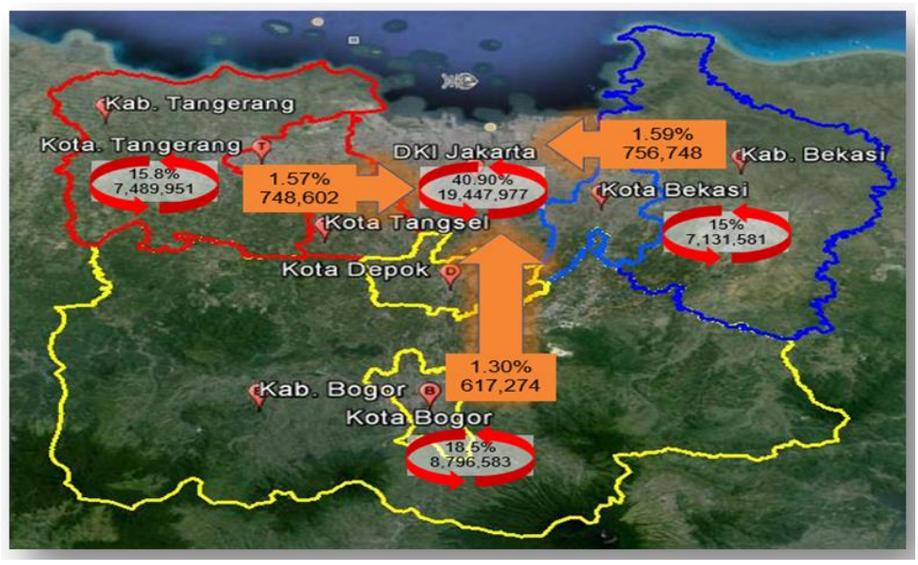
B. Jumlah Perjalanan Jabodetabek Yang Terus Meningkat

Berdasarkan kajian *Jabodetabek Urban Transportation Policy Integration* (JUTPI) I Tahun 2010, jumlah total perjalanan di wilayah Jabodetabek mencapai 45 juta perjalan per hari dengan rincian tabel sebagai berikut :

Tabel 4.1 Jumlah Perjalanan Jabodetabek Tahun 2010

No.	Arah Perjalanan	Jumlah per hari	Persentase
1.	Di dalam wilayah Jakarta	19.447.977	40,90 %
2.	Di dalam wilayah Kabupaten/Kota Bogor	8.796.583	18,5 %
3.	Bogor menuju Jakarta	617.274	1.30 %
4.	Di dalam wilayah Kabupaten/Kota Tangerang	7.489.951	15.8 %
5.	Tangerang menuju Jakarta	748.602	1.57 %
6.	Di dalam wilayah Kabupaten/Kota Bekasi	7.131.581	15 %
7.	Bekasi menuju Jakarta	756.748	1.59 %

Berikut info grafisnya :



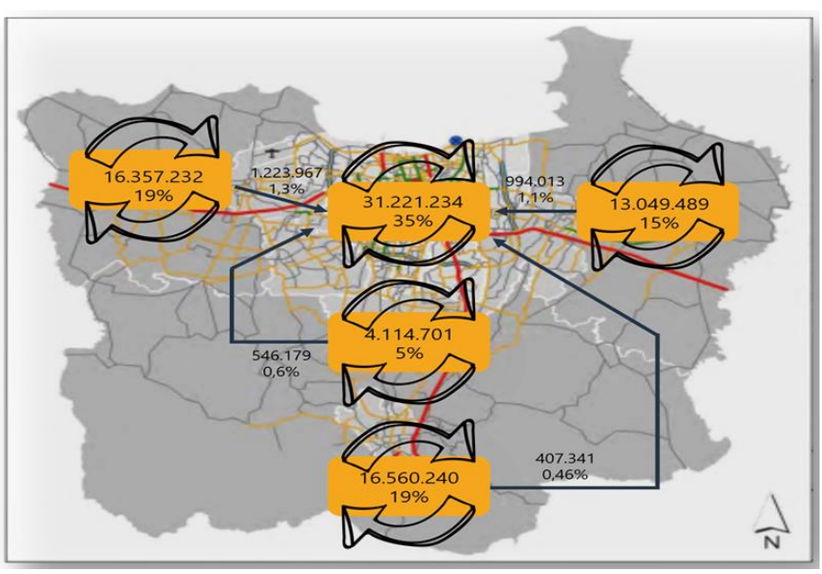
Gambar 4.1 Profil Perjalanan Jabodetabek Tahun 2010

Dalam kurun waktu 8 tahun, berdasarkan kajian *Jabodetabek Urban Transportation Policy Integration* (JUTPI) II Tahun 2018, jumlah total perjalanan di wilayah Jabodetabek melonjak mencapai 88 juta perjalan per hari dengan rincian tabel sebagai berikut :

Tabel 4.2 Jumlah Perjalanan Jabodetabek Tahun 2018

No.	Arah Perjalanan	Jumlah per hari	Persentase
1.	Di dalam wilayah Jakarta	31.221.234	35 %
2.	Di dalam wilayah Kabupaten/Kota Bogor	16.560.240	19 %
3.	Bogor menuju Jakarta	407.341	0.46 %
4.	Di dalam wilayah Kota Depok	4.114.701	5 %
5.	Depok menuju Jakarta	546.179	0.6 %
6.	Di dalam wilayah Kabupaten/Kota Tangerang	16.357.232	19 %
7.	Tangerang menuju Jakarta	1.223.967	1.3 %
8.	Di dalam wilayah Kabupaten/Kota Bekasi	13.049.489	15 %
9.	Bekasi menuju Jakarta	994.013	1.1 %

Berikut info grafisnya :

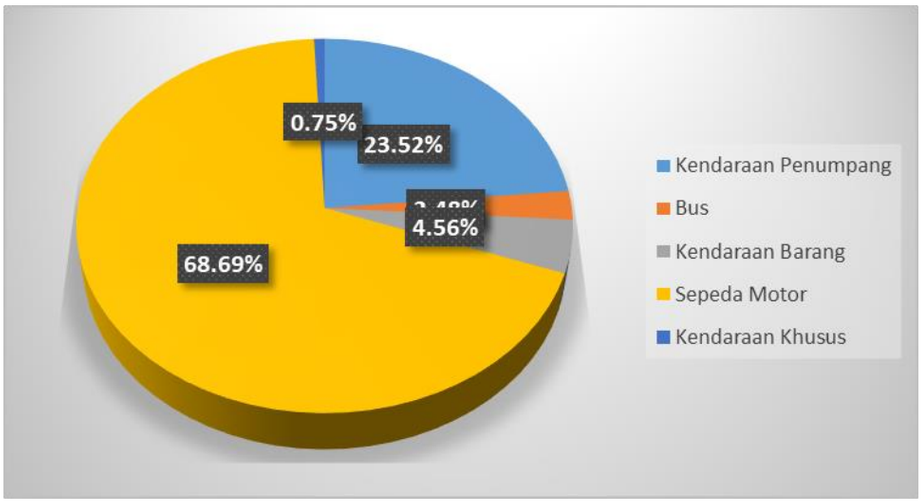


Gambar 4.2 Profil Perjalanan Jabodetabek Tahun 2018

Berdasarkan fakta empiris di atas, dalam kurun waktu 8 tahun (2010 – 2018) jumlah perjalanan di dalam Kota Jakarta saja telah meningkat sebesar 11.773.257 perjalanan.

C. Volume Jumlah Kendaraan Relatif Tinggi di Kota Jakarta

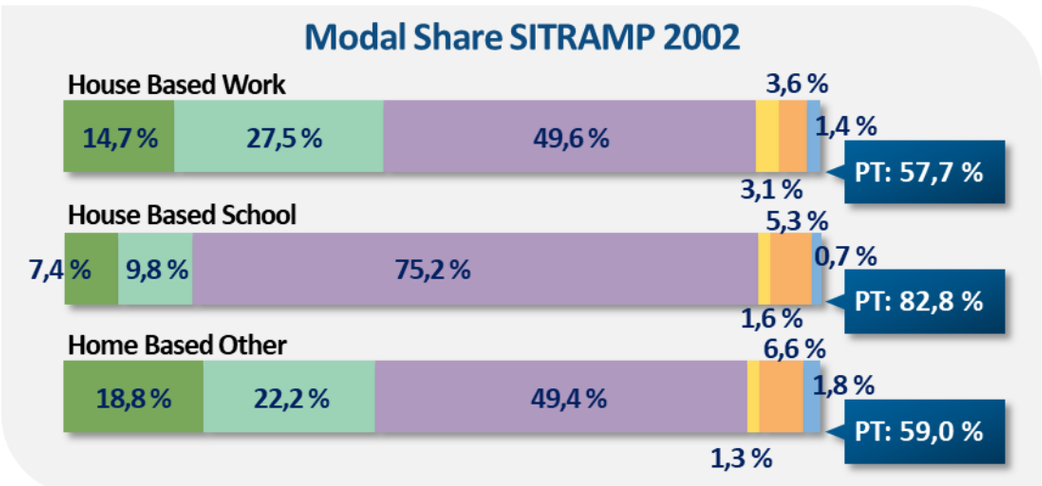
Volume jumlah kendaraan relatif tinggi di Kota Jakarta. Berdasarkan Data kendaraan bermotor Dirlantas Polda Metro Jaya Tahun 2019, persentase jumlah kendaraan di Kota Jakarta, paling tinggi didominasi oleh jenis kendaraan roda dua (sepeda motor) sebesar 68,69% (8.194.590 kendaraan), kendaraan penumpang sebesar 23,52% (2.805.989 kendaraan), Kendaraan barang sebesar 4,56% (543.972 kendaraan), Kendaraan Bus sebesar 2,48% (295.370 kendaraan) dan kendaraan khusus sebesar 0,75% (89.879 kendaraan).



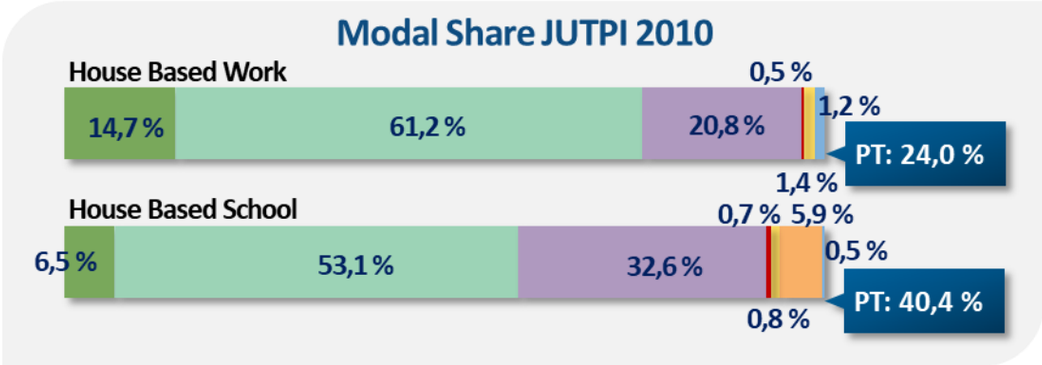
Gambar 4.3 Volume Jumlah Kendaraan di Kota Jakarta

D. Ketergantungan Terhadap Kendaraan Pribadi Yang Terus Meningkat

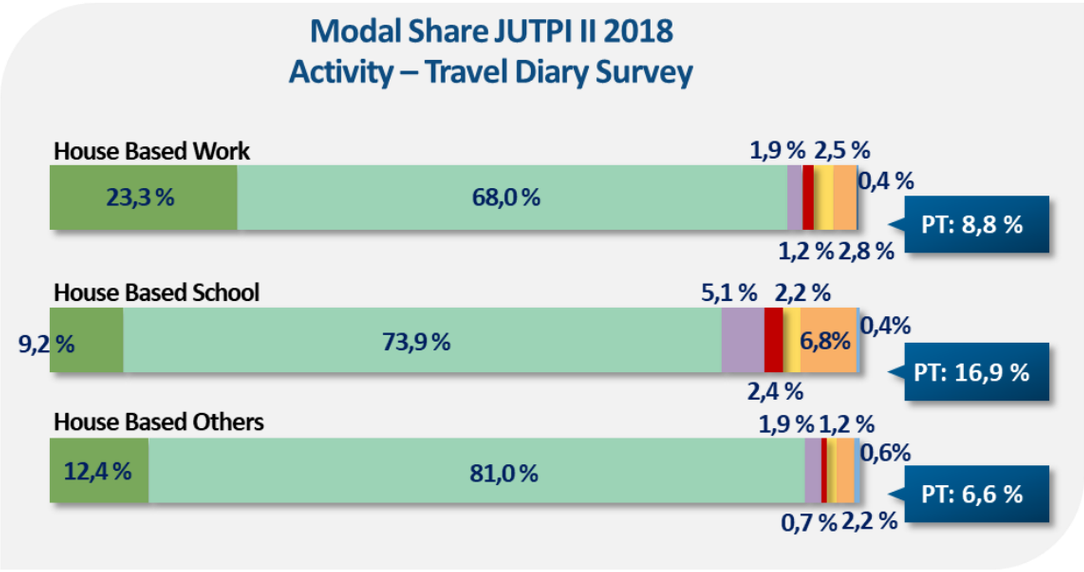
Kajian 2002-2018 di bawah ini memperlihatkan peningkatan ketergantungan terhadap kendaraan pribadi, yang disebabkan rendahnya pertumbuhan investasi infrastruktur transportasi perkotaan, dibandingkan dengan pertumbuhan pergerakannya (akibat pertumbuhan penduduk & pertumbuhan ekonomi).



Gambar 4.4 Kajian Modal Split Jabodetabek SITRAMP Tahun 2002



Gambar 4.5 Kajian Modal Split Jabodetabek JUTPI Tahun 2010



Gambar 4.6 Kajian Modal Split Jabodetabek JUTPI II Tahun 2018

Keterangan

Private Car | Motorcycle | Bus | TransJakarta | Train | Ojek | Taxi, Bajaj

PT Public Transport (Conventional Bus, TransJakarta, Commuterline/Train, Ojek, Taxi, Bajaj)

Sumber: JUTPI 2

Meroketnya pertumbuhan sepeda motor juga disebabkan oleh makin mudahnya skema pembiayaan/pembelian sepeda motor, serta relatif tingginya *punctuality* sepeda motor dibandingkan moda transportasi perkotaan lain.

E. Pertumbuhan Ruas Jalan Relatif Kecil di Kota Jakarta

Panjang infrastruktur jalan yang tersedia di Provinsi DKI Jakarta hanya 6,95 juta Kilometer (Tabel 1.2, BPS, 2015). Berdasarkan tabel tersebut terlihat, pertumbuhan ruas jalan relatif kecil di Provinsi DKI Jakarta, yaitu hanya sekitar ± 0,01% per tahun.

Tabel 4.3 Data Panjang Infrastruktur Jalan di Provinsi DKI Jakarta

Tahun	Jenis Jalan/*Kind of Roads*						
	Tol	Arteri Primer	Kolektor Primer	Arteri Sekunder	Kolektor Sekunder	Kota Administrasi	Jumlah
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
2010	123 481,00	123 653,00	18 994,00	563 438,81	997 019,87	5 039 454,16	6 866 040,84
2011	123 481,00	123 653,00	18 994,00	563 438,81	1 057 666,87	5 045 059,16	6 932 294,84
2012	123 731,00	128 882,50	23 694,00	535 256,69	1 027 019,87	5 117 258,20	6 955 842,26
2013	123 731,00	128 882,50	23 694,00	535 256,69	1 027 019,87	5 117 258,20	6 955 842,26
2014	123 731,00	128 882,50	23 694,00	535 256,69	1 027 019,87	5 117 258,20	6 955 842,26

Sumber : Sub Dinas Bina Program Dinas Pekerjaan Umum Provinsi DKI Jakarta

F. Modal Share Angkutan Umum di Provinsi DKI Jakarta

Berdasarkan data Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta tahun 2019, Modal share angkutan umum di Provinsi DKI Jakarta sebesar 21,7% dengan rincian sebagai berikut:

Tabel 4.4 Modal Share Angkutan Umum di Provinsi DKI Jakarta Tahun 2019

No.	Jenis Angkutan Umum	Jumlah (Penumpang/Hari)
1	MRT	95.197
2	LRT	4.486
3	KRL	1.154.080
4	Transjakarta	974.125
5	Bus reguler	346.800
6	Ojek	1.096.631
7	Taksi dan Bajaj	285.000
8	Angkutan Sewa Khusus	1.746.900
9	Kapal	870
10	Bus Sekolah	31.623
Jumlah Perjalanan Dengan Angkutan Umum		**5.735.712**
Jumlah Perjalanan di DKI Jakarta		**26.424.851**
Modal Share Angkutan Umum di DKI Jakarta		**21,7%**

Jumlah ini masih jauh dari target yang telah diamanatkan dalam Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2012 (Perda 1/2012) tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030. Pasal 22 ayat (2) Perda 1/2012 mengamanatkan 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.

G. Tingginya Pencemaran Udara Akibat Emisi Gas Buang di Provinsi DKI Jakarta

Berdasarkan infografis Dinas Lingkungan Hidup dan Kebersihan Provinsi DKI Jakarta tahun 2016, 90% emisi gas buang karbondioksida (CO_2) yang mencemari udara di Provinsi DKI Jakarta, berasal dari sektor transportasi. Jakarta Utara menjadi daerah yang paling buruk terkait dengan kualitas udara, Adapun factor penyebabnya adalah sebagai berikut:

- Banyak lokasi industri;
- Padatnya kendaraan truk yang berlalu Lalang;

- Kurangnya Ruang Terbuka Hijau (RTH) di Jakarta Utara;
- Kepadatan lalu lintas kendaraan berukuran besar menambah parah kualitas udara.

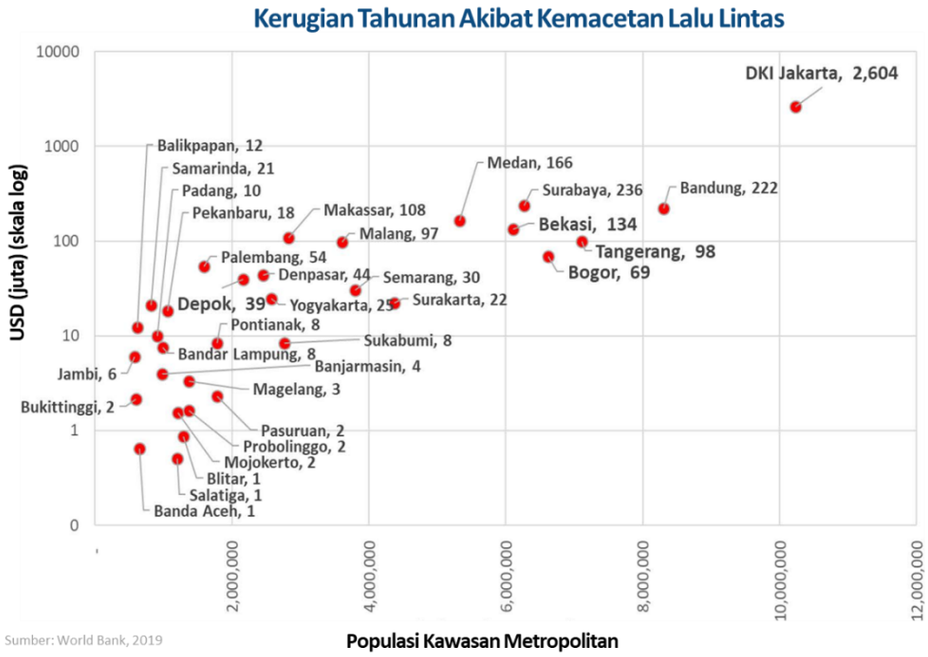
Gambar 4.7 Kualitas Udara di Provinsi DKI Jakarta Tahun 2016

H. Kerugian Akibat Kemacetan Jakarta

Estimasi kerugian akibat kemacetan lalu lintas di Jabodetabek, menurut Bank Dunia, mencapai Rp 42,4 Trilyun per-tahun, hanya dari kerugian waktu tempuh dan penggunaan BBM. Berdasarkan data Bank Dunia, Kerugian akibat kemacetan di Jabodetabek mencapai 75% dari total kerugian akibat kemacetan nasional (di seluruh kawasan metropolitan Indonesia).

Kerugian secara nyata dapat lebih besar dari perhitungan di atas, apabila eksternalitas diperhitungkan seperti :

- Peningkatan biaya operasi kendaraan,
- Peningkatan kecelakaan,
- Peningkatan biaya logistik,
- Dampak kesehatan masyarakat,
- Penurunan kualitas hidup.



Gambar 4.8 Kerugian Tahunan Akibat Kemacetan Lalu Lintas

Berdasarkan uraian fakta - fakta empiris di atas, gambaran umum transportasi di Provinsi DKI Jakarta dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Telah terjadi ketimpangan *supply* dan *demand* transportasi di Provinsi DKI Jakarta.
2. Pertumbuhan ruas jalan di Provinsi DKI Jakarta relatif kecil, dan tidak sebanding dengan pesatnya pertumbuhan kendaraan bermotor.
3. Pemanfaatan angkutan umum sebagai moda transportasi prioritas semakin tidak optimal, karena jumlah kendaraan umum relatif sangat kecil dibandingkan pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi yang semakin meningkat di Provinsi DKI Jakarta.

Dengan mempertimbangkan fakta – fakta tersebut, maka penanganan masalah kemacetan di Provinsi DKI Jakarta akan dititikberatkan pada usaha untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas ruang lalu lintas jalan dan mengendalikan lalu lintas jalan, yaitu melalui penerapan program pengendalian lalu lintas (*Transportation Demand Management* - TDM) serta pembenahan pada sektor angkutan umum, khususnya penyediaan moda transportasi angkutan umum massal. Program tersebut adalah Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik / Jalan Berbayar Elektronik / *Electronic Road Pricing* (ERP).

4.3 Landasan Yuridis

Dasar hukum primer/utama atau landasan pokok Peraturan Perundang-undangan yang terkait dengan penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik adalah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Peraturan Pemerintah pelaksana, yang telah ditetapkan dalam rangka mengatur ketentuan lebih lanjut mengenai manajemen kebutuhan Lalu Lintas yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisa Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas (PP 32/2011).

Adapun ketentuan-ketentuan yang dapat dikaitkan dengan penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik yang tertuang dalam hirarki Peraturan Perundang-undangan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Pengendalian lalu lintas dapat diterapkan pada ruas jalan tertentu, koridor tertentu, atau kawasan tertentu dengan kriteria paling sedikit sebagai berikut:
   a. Memiliki 2 (dua) jalur Jalan yang setiap jalur memiliki paling sedikit 2 (dua) lajur;
   b. Tersedia jaringan dan pelayanan Angkutan umum massal dalam trayek yang sesuai dengan standar pelayanan minimal dan ketentuan peraturan perundang-undangan;
   c. Memiliki perbandingan volume Lalu Lintas Kendaraan Bermotor dengan kapasitas Jalan pada salah satu jalur Jalan sama dengan atau lebih besar dari 0,9 (nol koma sembilan); dan/atau
   d. Hanya dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan kecepatan rata-rata pada jam puncak sama dengan atau kurang dari 10 km/jam (sepuluh kilometer per jam).
2. Dalam pengendalian lalu lintas dapat dikenakan pungutan.
   Subjek pungutan pengendalian lalu lintas yang tertuang dalam PP 32/2011 adalah kendaraan perseorangan dan kendaraan barang. Adapun yang termasuk dalam kendaraan perseorangan dalam PP tersebut meliputi mobil penumpang, mobil bus, dan mobil barang dengan jumlah berat yang diperbolehkan paling besar 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram. Sedangkan yang termasuk dalam kendaraan barang meliputi semua kendaraan umum angkutan barang dan mobil barang perseorangan dengan jumlah berat yang diperbolehkan lebih besar dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram. Sedangkan sepeda motor sendiri tidak termasuk subjek pungutan pengendalian lalu lintas, namun penggunaannya sudah dapat dilarang pada ruas jalan, koridor dan/atau

Kawasan tertentu yang memiliki perbandingan volume Lalu Lintas Kendaraan Bermotor dengan kapasitas Jalan pada salah satu jalur Jalan sama dengan atau lebih besar dari 0,5 (nol koma lima).

3. Hasil penerimaan dari pungutan pengendalian lalu lintas akan digunakan hanya untuk biaya peningkatan pelayanan angkutan umum dan peningkatan kinerja lalu lintas (kebijakan *earmarking*).

Penyusunan Rancangan Peraturan Daerah (Raperda) tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik akan tetap menimbang UU 22/2009 beserta peraturan turunannya sebagai rumah besar Peraturan Perundang-undangan terkait penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik. Selain itu, penyusunan Raperda ini juga akan menimbang UU 29/2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia serta peraturan perundang-undangan terkait Badan Layanan Umum Daerah. Pertimbangan ini bertujuan, agar substansi yang disusun dalam Raperda tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dapat lebih fleksibel sehingga mampu mewujudkan penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik yang efektif di Provinsi DKI Jakarta.

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

5.1 Sasaran Yang Akan Diwujudkan

Sasaran yang akan diwujudkan dari penyusunan Rancangan Peraturan Daerah tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik adalah mendapatkan Peraturan Daerah yang mengatur secara komprehensif seluruh materi pokok yang diperlukan dalam rangka penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik di Provinsi DKI Jakarta sehingga dapat:

a. mewujudkan pengendalian Lalu Lintas dengan pembatasan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik melalui penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.
b. mewujudkan ketertiban dan kelancaran pada Ruang Lalu Lintas Jalan.
c. memprioritaskan dan mendorong penggunaan Angkutan Umum.
d. mewujudkan transportasi yang mendukung kualitas lingkungan hidup yang berkesinambungan;
e. transfer progresif beban, manfaat dan tarif biaya kemacetan dari pengguna Kendaraan pribadi kepada Angkutan Umum, dan sarana prasarana perkotaan.

5.2 Jangkauan dan Arah Pengaturan

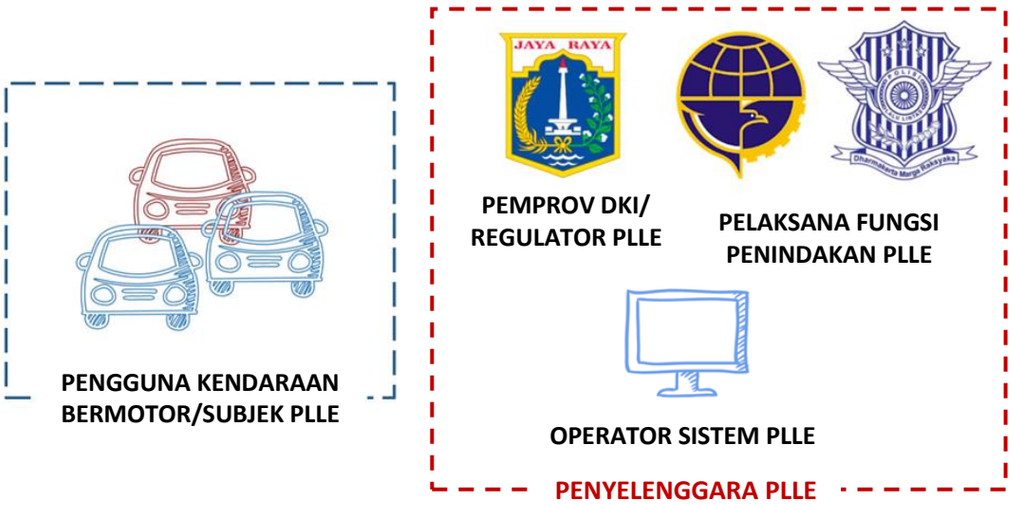
Jangkauan yang ingin dicapai dari penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik di Provinsi DKI Jakarta adalah sebagai berikut:

a. Melalui penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dapat meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas serta mengendalikan pergerakan lalu lintas.
b. Melalui penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dapat memperbaiki waktu tempuh perjalanan masyarakat di Provinsi DKI Jakarta.
c. Melalui penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dapat mengurangi secara signifikan ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi dan berpindah ke sistem angkutan umum massal.
d. Melalui penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dapat meningkatkan kualitas layanan sistem angkutan umum massal di Provinsi DKI Jakarta.
e. Melalui penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dapat mengembangkan sistem angkutan umum massal di Provinsi DKI Jakarta secara lebih progresif.
f. Melalui penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dapat mengembalikan sistem angkutan umum massal sebagai tulang punggung transportasi masyarakat di Provinsi DKI Jakarta.
g. Melalui penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik di Provinsi DKI Jakarta dapat menurunkan tingkat polusi udara sehingga dapat memberikan dampak yang baik bagi kesehatan masyarakat di Provinsi DKI Jakarta.
h. Melalui penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dapat menurunkan emisi gas rumah kaca sehingga dapat memberikan dampak yang baik bagi lingkungan hidup di Provinsi DKI Jakarta.
i. Melalui penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dapat meningkatkan sarana dan prasarana jalan di Provinsi DKI Jakarta.
j. Melalui penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dapat mengakselerasi penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) di Provinsi DKI Jakarta.

Guna mewujudkan jangkauan yang ingin dicapai tersebut, berikut arah pengaturan kebijakan penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik tertuang dalam Rancangan Peraturan Daerah tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik berikut ini:

1. **Kelembagaan**

   Kelembagaan yang diatur meliputi 2 (dua) hal, yaitu pihak yang bertanggung jawab mengelola dan pihak pendukung utama pelaksanaan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik. Pertama, Pihak yang memiliki kewenangan kebijakan perencanaan dan pelaksanaan program Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik adalah oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sebagai pengejawantahan dari kewenangan yang diberikan oleh peraturan perundang-undangan, seperti Undang-undang (UU) Nomor 29 tahun 2007 mengenai Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai Ibukota Negara Republik Indonesia, UU Nomor 38 tahun 2004 tentang Jalan dan PP Nomor 38 tahun 2007 mengenai Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi, dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota. Dengan demikian lembaga yang bertanggung jawab dalam pengelolaan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik adalah Gubernur Provinsi DKI Jakarta.



Gambar 5.1 Pihak-pihak yang terlibat dalam Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik

Sebagai pengelola Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, Gubernur berwenang untuk:

a. melakukan perencanaan, pembangunan, dan pengembangan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik;
b. menetapkan kebijakan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dan penyelenggaraan Sistem Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik;
c. menetapkan kebijakan mengenai pengenaan tarif layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik;
d. menetapkan kebijakan pemanfaatan atas dana penerimaan yang diperoleh dari penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik;
e. menetapkan besaran dan melakukan pungutan pada tarif layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik;
f. melakukan pengelolaan dan pemanfaatan aset dalam penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik;

g. menetapkan kriteria Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dan waktu pelaksanaan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik;
h. menyusun dan menetapkan Standar Pelayanan Minimal;
i. menetapkan kebijakan pemrosesan dan/atau pengolahan Data Pribadi dan data lainnya untuk kepentingan pengembangan kebijakan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dan kebijakan-kebijakan lainnya baik di tingkat pusat maupun di Provinsi DKI Jakarta sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
j. melakukan sosialisasi pelaksanaan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik; dan
k. melakukan evaluasi dan pengawasan terhadap Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik agar tersedia layanan yang memenuhi Standar Pelayanan Minimal dengan tata kelola yang baik (*good governance*).

Selanjutnya, Gubernur telah menunjuk Unit Pengelola Sistem Jalan Berbayar Elektronik (UPSJBE) yang menerapkan Badan Layanan Umum Daerah (BLUD) sebagai pelaksana Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, terakhir dengan Peraturan Gubernur Nomor 4 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan. Dalam rangka memberikan fleksibilitas organisasi sehingga dapat bekerja maksimal memberikan pelayanan publik, UPSJBE menerapkan Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Daerah merujuk kepada Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 2005 tentang Badan Layanan Umum dan perubahannya di Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2012. Oleh karena itu, dalam pelaksanaan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, UPSJBE dapat bekerjasama dengan Badan Usaha (BUMN/BUMD/Swasta/Koperasi) sebagaimana diatur di dalam peraturan perundang-undangan terkait dengan Badan Layanan Umum.

2. Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik

A. Kriteria Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik

Penentuan kriteria Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik merupakan suatu kunci sukses dalam rangka penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik. Berdasarkan elaborasi dari Peraturan Perundang-undangan yang terkait dengan Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, kriteria Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik ditetapkan berdasarkan kriteria paling sedikit sebagai berikut:

a. Memiliki perbandingan volume Lalu Lintas Kendaraan Bermotor dengan kapasitas Jalan pada salah satu jalur Jalan sama dengan atau lebih besar dari 0,9 (nol koma sembilan) pada jam puncak;
b. Memiliki 2 (dua) jalur Jalan yang setiap jalur memiliki paling sedikit 2 (dua) lajur;
c. Hanya dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan kecepatan rata-rata pada jam puncak sama dengan atau kurang dari 10 km/jam (sepuluh kilometer per jam); dan/atau
d. Tersedia jaringan dan pelayanan Angkutan umum massal dalam trayek yang sesuai dengan standar pelayanan minimal dan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Mempertimbangkan bahwa penerapan kebijakan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik akan menggantikan kebijakan pengendalian lalu lintas Ganjil Genap, maka penetapan Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik yang akan diatur dalam Rancangan Peraturan Daerah ini, paling sedikit memenuhi kriteria sebagai berikut:

a. memiliki tingkat kepadatan atau perbandingan volume lalu lintas kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan pada salah satu jalur jalan sama dengan atau lebih besar dari 0,7 (nol koma tujuh) pada jam puncak/sibuk;
b. memiliki 2 (dua) jalur jalan dan setiap jalur memiliki paling sedikit 2 (dua) lajur;

c. hanya dapat dilalui kendaraan bermotor dengan kecepatan rata-rata kurang dari 30 km/jam (tiga puluh kilometer per jam) pada jam puncak; dan
d. tersedia jaringan dan pelayanan Angkutan Umum dalam trayek yang sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal dan ketentuan peraturan perundang-undangan.

B. Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik

Berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi Pasal 80 Ayat (2), Ruas Jalan dan/atau kawasan yang diberlakukan Pengendalian Lalu Lintas Jalan berbayar adalah Jalan Sisingamangaraja, Jalan Sudirman, Jalan M.H. Thamrin, Jalan Medan Merdeka Barat, Jalan Majapahit, Jalan Gajah Mada, Jalan Hayam Wuruk, Jalan Gatot Soebroto, dan Jalan Rasuna Said.

Mempertimbangkan bahwa penerapan kebijakan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik akan menggantikan kebijakan pengendalian lalu lintas Ganjil Genap yang telah berjalan saat ini, maka ruas jalan, koridor dan/atau kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik yang akan diatur dalam Rancangan Peraturan Daerah ini, mencakup 25 (dua puluh lima) ruas jalan kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil – genap yaitu :

a. Jalan Pintu Besar Selatan
b. Jalan Gajah Mada
c. Jalan Hayam Wuruk
d. Jalan Majapahit
e. Jalan Medan Merdeka Barat
f. Jalan Moh. Husni Thamrin
g. Jalan Jend. Sudirman
h. Jalan Sisingamangaraja
i. Jalan Panglima Polim
j. Jalan Fatmawati (Simpang Jalan Ketimun 1 - Simpang Jalan TB Simatupang)
k. Jalan Suryopranoto
l. Jalan Balikpapan
m. Jalan Kyai Caringin
n. Jalan Tomang Raya
o. Jalan Jenderal S. Parman (Simpang Jalan Tomang Raya - Simpang Jalan Gatot Subroto)
p. Jalan Gatot Subroto
q. Jalan M. T. Haryono
r. Jalan D. I. Panjaitan
s. Jalan Jenderal A. Yani (Simpang Jalan Bekasi Timur Raya - Simpang Jalan Perintis Kemerdekaan)
t. Jalan Pramuka
u. Jalan Salemba Raya
v. Jalan Kramat Raya
w. Jalan Pasar Senen
x. Jalan Gunung Sahari
y. Jalan HR. Rasuna Said

Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik yang telah ditetapkan harus dapat disesuaikan dalam rangka implementasi Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik. Hal tersebut perlu dituangkan dalam Raperda tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.

C. Waktu Pemberlakuan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik

Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik pada Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik yang ditetapkan di Provinsi DKI Jakarta dimulai pukul 05.00 WIB sampai dengan pukul 22.00 WIB pada setiap hari. Terhadap kejadian tertentu baik berupa *Force Major* maupun kebijakan pemerintah pengoperasian Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik juga dapat tidak diberlakukan.

D. Jenis Kendaraan

Kendaraan yang boleh memasuki Kawasan tertentu yang diberlakukan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik merupakan subjek kebijakan yang perlu diatur dalam Rancangan Peraturan Daerah tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik. Dalam PP 32/2011, yang menjadi subjek pungutan pengendalian lalu lintas adalah kendaraan perseorangan dan kendaraan barang. Adapun yang termasuk dalam kendaraan perseorangan dalam PP tersebut meliputi mobil penumpang, mobil bus, dan mobil barang dengan jumlah berat yang diperbolehkan paling besar 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram. Sedangkan yang termasuk dalam kendaraan barang meliputi semua kendaraan umum angkutan barang dan mobil barang perseorangan dengan jumlah berat yang diperbolehkan lebih besar dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram. Sedangkan sepeda motor sendiri tidak termasuk subjek pungutan pengendalian lalu lintas, namun penggunaannya sudah dapat dilarang pada ruas jalan, koridor dan/atau Kawasan tertentu yang memiliki perbandingan volume Lalu Lintas Kendaraan Bermotor dengan kapasitas Jalan pada salah satu jalur Jalan sama dengan atau lebih besar dari 0,5 (nol koma lima).

Sementara secara empiris, volume jumlah kendaraan relatif tinggi di Kota Jakarta. Berdasarkan Data kendaraan bermotor Dirlantas Polda Metro Jaya Tahun 2019, persentase jumlah kendaraan di Kota Jakarta, paling tinggi didominasi oleh jenis kendaraan roda dua (sepeda motor) sebesar 68,69% (8.194.590 kendaraan), kendaraan penumpang sebesar 23,52% (2.805.989 kendaraan), Kendaraan barang sebesar 4,56% (543.972 kendaraan), Kendaraan Bus sebesar 2,48% (295.370 kendaraan) dan kendaraan khusus sebesar 0,75% (89.879 kendaraan). Oleh sebab itu, agar penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik di Provinsi DKI Jakarta dapat berjalan dengan efektif, sepeda motor perlu diatur sebagai subjek tarif (pungutan).

Dalam Rancangan Peraturan Daerah (Raperda) tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, semua Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik dapat melalui Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, kecuali kendaraan bermotor alat berat. Kendaraan-kendaraan yang dapat melalui Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik tersebut wajib dilengkapi dengan Perangkat Identitas Kendaraan Elektronik dan/atau perangkat elektronik tertentu lainnya. Selain itu, sepeda termasuk sepeda listrik juga dapat melewati Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik melalui jalur sepeda yang tersedia, tanpa dikenakan pungutan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.

E. Penyedia Jasa Pengoperasian Sistem Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik

Penyedia Jasa pengoperasian Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik wajib berbentuk badan hukum yang memiliki perizinan dan dapat berbentuk:

a. badan usaha milik negara;
b. badan usaha milik daerah; atau
c. perseroan terbatas, termasuk perusahaan penanaman modal dalam negeri atau asing.

Pengadaan penyedia jasa pengoperasian Sistem Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dapat dilaksanakan dengan cara:

a. pengadaan barang dan/atau jasa pemerintah;
b. Pola Fleksibilitas;
c. kerjasama pemerintah daerah badan usaha (kpbdu); atau
d. tata cara lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

3. Pengenaan Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dan Sanksi

A. Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik

Penerapan Tarif sebagai pungutan dalam penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik memiliki karakteristik sebagai berikut:

a. Dikelola oleh Unit Pengelola PPK-BLUD secara penuh;
b. Nilai pungutan dapat dinamis (bervariasi) sesuai kebutuhan pengendalian lalu lintas;
c. Pendapatan diterima langsung oleh Unit Pengelola Sistem Jalan Berbayar Elektronik;
d. Pemanfaatan Pendapatan dapat tepat sasaran sesuai amanat Perda Nomor 5 Tahun 2014.

Dalam penetapan Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik memperhatikan prinsip:

a. berdasarkan jenis Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik;
b. efektivitas pengendalian kemacetan lalu lintas;
c. kinerja lalu lintas jalan;
d. efektivitas perpindahan pengunaan kendaraan pribadi ke Angkutan Umum;
e. kontinuitas dan pengembangan dalam rangka pengendalian lalu lintas;
f. kemampuan (*ability to pay*) dan keinginan membayar (*willingness to pay*) pengguna jalan; dan
g. kebijakan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.

Berdasarkan hasil kajian Survei Kesediaan dan Kemampuan Bayar (ATP dan WTP) yang dilaksanakan oleh Unit Pengelola Sistem Jalan Berbayar Elektronik Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta tahun 2019 didapat bahwa hasil analisa survey ditunjukan dalam tabel sebagai berikut:

Tabel 5.1 Rekapitulasi Analisis ATP dan WTP LV (Low Vehicle) dan MC (Motor Cycle)

Kinerja	Rekomendasi Batas Atas-Bawah			Rekomendasi Batas Atas-Bawah		
	Batas Atas	Tengah	Batas Bawah	Batas Atas	Tengah	Batas Bawah
	LV (*Low Vehicle*)			MC (*Motor Cycle*)		
< 10 km/jam	Rp23,600	Rp19,900	Rp16,200	Rp 8,400	Rp 8,200	Rp 8,000
10-15 km/jam	Rp12,600	Rp11,300	Rp10,000	Rp 7,200	Rp 5,300	Rp 3,400
15-20 km/jam	Rp11,400	Rp 8,450	Rp 5,500	Rp 6,000	Rp 3,950	Rp 1,900
20-25 km/jam	Rp10,200	Rp 6,700	Rp 3,200	Rp 5,200	Rp 3,150	Rp 1,100
25-30 km/jam	Rp 9,000	Rp 5,450	Rp 1,900	Rp 4,400	Rp 2,550	Rp 700
30-35 km/jam	Rp 6,000	Rp 3,500	Rp 1,000	Rp 3,600	Rp 2,000	Rp 400

Yang termasuk dalam kategori LV adalah mobil penumpang, minibus, pick up, truk kecil dan jeep; dan yang termasuk dalam kategori MC adalah Sepeda Motor.

Tabel 5.2 Faktor Konversi Tarif Berdasarkan emp

a. Ekivalensi mobil penumpang (emp) untuk jalan perkotaan tak terbagi

Tipe Jalan: Jalan tak terbagi	Arus lalu lintas total dua arah (kend/jam)	emp			
		LV	HV	MC	
				Lebar jalur lalu lintas	
				≤ 6 m	> 6 m
Dua lajur tak terbagi (2/2) UD	0	1,0	1,3	0,5	0,4
	≥ 1800		1,2	0,35	0,25
Empat lajur tak terbagi (4/2) UD	0		1,3	0,4	
	≥ 3700		1,2	0,25	

b. Ekivalensi mobil penumpang (emp) untuk jalan perkotaan terbagi dan satu arah

Tipe Jalan: Jalan satu arah dan Jalan terbagi	Arus lalu lintas per lajur (kend/jam)	emp		
		LV	HV	MC
Dua lajur satu arah (2/1); dan Empat lajur terbagi (4/2D)	0	1,0	1,3	0,40
	≥ 1050		1,2	0,25
Tiga lajur satu arah (3/1); dan Enam lajur terbagi (6/2D)	0		1,3	0,40
	≥ 1100		1,2	0,25

- LV (Low Vehicle) : mobil penumpang, minibus, pick up, truk kecil dan jeep.
- HV (High Vehicle) : truk dan bus
- MC (Motor Cyle) : Sepeda Motor

Sumber: Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI).

Selanjutnya dalam menetapkan tarif untuk HV (*High Vehicle*: truk dan bus), dilakukan adaptasi koefisien ekivalensi mobil penumpang (emp) yang tertuang dalam Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) yang mengkonversi tarif berdasarkan koefisien emp. Hasil perhitungan tarif batas atas dan bawah HV disajikan pada tabel 5.3 di bawah ini.

Tabel 5.3 Rekapitulasi Analisis ATP dan WTP HV (High Vehicle)

Kinerja	Rekomendasi Batas Atas-Bawah		
	Batas Atas	Tengah	Batas Bawah
	HV (High Vehicle)		
< 10 km/jam	Rp 30,680	Rp 25,870	Rp 21,060
10-15 km/jam	Rp 16,380	Rp 14,690	Rp 13,000
15-20 km/jam	Rp 14,820	Rp 10,985	Rp 7,150
20-25 km/jam	Rp 13,260	Rp 8,710	Rp 4,160
25-30 km/jam	Rp 11,700	Rp 7,085	Rp 2,470
30-35 km/jam	Rp 7,800	Rp 4,550	Rp 1,300

Merujuk pada penjelasan di atas, pengguna Jalan yang menggunakan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik yang melalui Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik wajib membayar Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, kecuali untuk jenis:

a. sepeda listrik;
b. Kendaraan Bermotor umum plat kuning;
c. Kendaraan dinas operasional instansi pemerintah dan TNI/Polri kecuali/selain berplat hitam;
d. Kendaraan ambulans;
e. Kendaraan jenazah; dan
f. Kendaraan pemadam kebakaran.

B. Sanksi

Menurut Undang-undang No. 12 tahun 2011 pasal 15 yang berbunyi:

(1) Materi muatan mengenai ketentuan pidana hanya dapat dimuat dalam:
   a. Undang-Undang;
   b. Peraturan Daerah Provinsi; atau
   c. Peraturan Daerah Kabupaten/Kota.

(2) Ketentuan pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dan huruf c berupa ancaman pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau pidana denda paling banyak Rp 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).

(3) Peraturan Daerah Provinsi dan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota dapat memuat ancaman pidana kurungan atau pidana denda selain sebagaimana dimaksud pada ayat (2) sesuai dengan yang diatur.

Dari uraian di atas sudah jelas bahwa di dalam peraturan daerah bisa memuat ketentuan pidana dan denda. Oleh karena itu setiap pelanggar hukum dapat dikenakan pidana dan denda.

Ketentuan mengenai Sanksi yang akan dituangkan dalam Rancangan Peraturan Daerah (Raperda) tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik mengikat pada pelanggaran terhadap Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik yang dikenakan pada Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik. Pelanggaran tersebut akan dikenakan denda sebesar 10 (sepuluh) kali lipat dari nilai pungutan tertinggi yang berlaku pada saat pelanggaran terjadi. Ketentuan lebih lanjut mengenai bentuk dan mekanisme sanksi akan diatur dalam peraturan gubernur.

Pengenaan denda pelanggaran terhadap Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik diilustrasikan pada tabel sebagai berikut:

Tabel 5.4 Ilustrasi Pengenaan Denda Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik

No.	Besaran Tarif (Rp)	Faktor Pengali	Jumlah Segmen	Total Denda (Rp)
1	Tarif Flat (pengenaan tarif 1 kali masuk)			
	19.900	10	1	199.000
2	Segment based (pengenaan tarif setiap 5 Km)			
	19.900	10	10	1.990.000

Tabel di atas mengilustrasikan besaran denda yang akan dikenakan pada 2 (dua) skema tarif yaitu skema tarif flat (pengenaan tarif 1 kali pada saat masuk) dan skema *segment based* (pengenaan tarif setiap 5 Km), dengan asumsi besaran tarif maksimal Rp 19.900,00. Berdasarkan tabel tersebut, besaran denda yang akan dikenakan, baik pada skema tarif flat ataupun skema *segment based*, masih jauh lebih kecil daripada denda maksimal yang diatur dalam Undang-Undang yaitu Rp 50.000.000,00.

4. Penggunaan Dana Hasil Penerimaan Dari Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik

Penerimaan dari pungutan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik menjadi sumber dana pemerintah daerah dalam meningkatkan pelayanan infrastruktur publik, khususnya di bidang transportasi. Dana dari pendapatan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik digunakan bagi pemanfaatan:

a. pemanfaatan untuk peningkatan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda;
b. peningkatan pelayanan Angkutan Umum;
c. peningkatan kinerja lalu lintas; dan
d. biaya penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.

Penerimaan dari pungutan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik merupakan dana tambahan dan tidak mengurangi kewajiban alokasi Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah untuk pembiayaan pembangunan Transportasi dan sektor yang terkait lainnya.

5. Teknologi dan Transaksi Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik

Ketentuan terkait teknologi Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik yang akan diatur dalam Rancangan Peraturan Daerah (Raperda) tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik akan bersifat general dan tidak akan secara spesifik menyebutkan teknologi tertentu. Hal ini bertujuan agar:

1. Proses pengadaan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dapat berjalan dengan baik sesuai dengan prinsip-prinsip pengadaan barang/jasa.
2. Apabila terjadi perkembangan teknologi Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik di masa yang akan datang, penyesuaian teknologi dapat mudah dilakukan tanpa harus mengubah Peraturan Daerah yang sudah ada.

Penyebutan teknologi Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik secara spesifik pernah dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam Peraturan Gubernur Nomor 149 Tahun 2016 (Pergub 149/2016) tentang Pengendalian Lalu Lintas Jalan Berbayar Elektronik. Dalam Pasal 8 Ayat (1) Peraturan Gubernur tersebut menyebutkan:

Teknologi yang digunakan dalam Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Jalan Berbayar Elektronik adalah:

a. multi lajur arus bebas (*multi lane free flow*), yaitu teknologi yang dapat mendeteksi kendaraan multi lajur tanpa perlu berhenti pada waktu proses pemungutan tarif;
b. menggunakan kamera yang dapat mendeteksi/mengenali plat nomor kendaraan dan mengklasifikasi jenis kendaraan secara otomatis;
c. menggunakan komunikasi jarak pendek *Dedicated Short Range Communication* (DSRC) frekuensi 5.8 GHz (lima koma delapan *gigahertz*);
d. menggunakan OBU jenis sistem tunggal (*one piece*) yang merupakan OBU sebagai identitas elektronik untuk media pembayaran yang terkoneksi kepada akun pada sistem pusat; dan
e. menggunakan teknologi pemungutan tarif berdasarkan atas waktu/koridor/segmen pada Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Jalan Berbayar Elektronik.

Pergub 149/2016 menjadi dasar Pengadaan (tender) Pembangunan Sistem Jalan Berbayar Elektronik Tahun 2016. Pada saat tender tengah berjalan, Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) melalui surat menyampaikan bahwa penyebutan teknologi Jalan Berbayar Elektronik yang tertuang dalam Pasal 8 Ayat (1) huruf c Pergub 149/2016, yang menjadi dasar pelaksanaan tender, berpotensi melanggar Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 (UU 5/1999) tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Yang Tidak Sehat. Terkait hal tersebut, KPPU memberikan saran dan masukan sebagai berikut:

1. Menghapus ketentuan Pasal 8 Ayat (1) Huruf c Pergub DKI 149/2016;
2. Membuat ketentuan penggunaan teknologi Sistem Jalan Berbayar Elektronik yang dapat mengakomodasi peluang pemanfaatan teknologi lain yang sesuai dengan Sistem Jalan Berbayar Elektronik.

Akhirnya Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menerbitkan Peraturan Gubernur Nomor 25 Tahun 2017 (Pergub 25/2017) tentang Pengendalian Lalu Lintas dengan Pembatasan Kendaraan Bermotor melalui Sistem Jalan Berbayar Elektronik untuk menggantikan Pergub 149/2016. Sesuai saran dan masukan dari KPPU, dalam Pergub 25/2017 tidak menyebutkan secara spesifik kriteria teknologi yang akan digunakan sebagai teknologi Jalan Berbayar Elektronik. Tertuang dalam Pasal 15 Pergub 25/2017, perangkat pengendalian lalu lintas Jalan Berbayar Elektronik paling sedikit harus memenuhi kriteria sebagai berikut:

a. telah digunakan dalam pengendalian lalu lintas melalui Sistem Jalan Berbayar Elektronik pada ruas jalan, koridor atau kawasan area perkotaan di dunia;
b. memiliki kemampuan yang dapat mengakomodir kebijakan transportasi di Daerah dalam rangka penegakan hukum lalu lintas oleh Kepolisian Republik Indonesia;
c. memiliki kemampuan untuk diterapkan dengan kondisi serta karakteristik lalu lintas jalan di Daerah; dan
d. memiliki kemampuan untuk diintegrasikan dengan berbagai kebijakan transportasi di Daerah.

Kendati telah diubah sesuai dengan saran dan masukannya, KPPU melalui surat masih berpendapat bahwa masih ada ketentuan dalam Pergub 25/2017, yaitu Pasal 15 huruf a, yang tidak selaras dengan UU 5/1999. Dalam suratnya, KPPU mengusulkan agar kata “telah” diganti “dapat” dan kata “di dunia” dihilangkan sehingga Pasal 15 huruf a berbunyi:

a. dapat digunakan dalam pengendalian lalu lintas melalui Sistem Jalan Berbayar Elektronik pada ruas jalan, koridor atau kawasan area perkotaan.

Terkait usulan tersebut, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta tetap memandang perlu untuk mempertahankan ketentuan Pasal 15 huruf a Pergub 25/2017.

Berdasarkan pengalaman tersebut, agar tidak mudah digugat, ketentuan teknologi Jalan Berbayar Elektronik perlu dituangkan dalam sebuah Peraturan Daerah. Dalam Rancangan Peraturan Daerah (Raperda) tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, teknologi pada Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik paling sedikit harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

a. memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang penyelenggaraan sistem dan transaksi elektronik serta pembayaran elektronik;
b. mampu mengenali dan merekam Perangkat Identitas Kendaraan Elektronik, Kendaraan Bermotor yang melalui Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik;
c. mampu memenuhi pelaksanaan kebijakan transportasi di wilayah Provinsi DKI Jakarta terkait penegakan hukum lalu lintas secara elektronik;
d. mampu diterapkan dengan kondisi dan karakteristik lalu lintas Jalan di Provinsi DKI Jakarta;
e. mampu terintegrasi dengan pelaksanaan kebijakan transportasi, baik di tingkat pusat maupun di Provinsi DKI Jakarta;
f. memastikan pemrosesan Data Pribadi telah dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan
g. mampu melakukan interoperabilitas.

Untuk memastikan keberlangsungan, integrasi, efektifitas dan efisiensi penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, maka penyediaan teknologi Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik berikutnya harus memiliki teknologi yang sama dengan teknologi yang telah diterapkan sebelumnya atau sekurang-kurangnya dapat beroperasi (*compatible)* dengan teknologi yang telah diterapkan sebelumnya.

Transaksi pembayaran dalam penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik harus berbasis transaksi elektronik dan ini perlu ditegaskan dalam Peraturan Daerah tentang

Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, agar penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dapat berjalan dengan efektif.

6. Biaya Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik

Sumber pembiayaan untuk penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik perlu diatur dalam Peraturan Daerah tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik. Opsinya perlu dibuka lebih luas, agar pembiayaan penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dapat lebih fleksibel. Biaya penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dapat berasal dari:

a. pendapatan dari Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik;
b. anggaran pendapatan dan belanja daerah jika diperlukan; dan
c. sumber lain yang sah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

7. Standar Pelayanan Minimal

Standar Pelayanan Minimal (SPM) adalah jenis dan mutu pelayanan dasar yang berhak diperoleh setiap warga negara. Oleh sebab itu, penyedia jasa harus memenuhi SPM dalam mengoperasikan Sistem Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, dan hal tersebut harus ditegaskan dalam Peraturan Daerah tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik. Adapun petunjuk teknis SPM Operasional Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik secara rinci akan diatur dalam Peraturan Gubernur tersendiri yang merupakan peraturan turunan dari Peraturan Daerah tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.

8. Pembinaan, pengawasan, dan manajemen risiko

Jangkauan dan arah pengaturan ini meliputi kegiatan pengawasan dan evaluasi penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik yang bertujuan untuk:

a. mendapatkan informasi secara langsung maupun tidak langsung mengenai penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik;
b. mengidentifikasi dan melakukan inventarisasi permasalahan penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik sebagai upaya pemecahan masalah; dan
c. melakukan analisis dan evaluasi terhadap manfaat dan kinerja penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.

Teknologi merupakan unsur penting dalam penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik. Teknologi sifatnya cepat berubah, oleh sebab itu, risikonya harus diantisipasi dengan baik. Kepala Dinas perlu melakukan evaluasi terhadap teknologi Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik secara berkala dan/atau sesuai kebutuhan dalam rangka pengembangan teknologi Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik yang meliputi:

a. umur teknis perangkat;
b. tingkat pelayanan dan kehandalan;
c. interoperabilitas;
d. efektifitas dan efisiensi; dan/atau
e. keamanan teknologi, termasuk kepatuhan terkait penyelenggaraan sistem dan transaksi elektronik, pembayaran elektronik dan perlindungan Data Pribadi sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

9. Peran serta masyarakat

Masyarakat dapat berpartisipasi di dalam penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara

Elektronik sebagai pengguna maupun non-pengguna. Bentuk peran serta masyarakat di antaranya dapat berupa:

a. memberikan masukan, pendapat, dan pertimbangan dalam rangka penyempurnaan penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dan Standar Pelayanan Minimal;
b. memberikan masukan, pendapat, dan pertimbangan terkait peningkatan kualitas lingkungan hidup atas penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik;
c. memberikan dukungan bagi penyelenggaraan standar pelayanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik; dan/atau
d. menjaga prasarana dan sarana yang digunakan bagi penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.

Sebagai pemilik/pengemudi kendaraan bermotor, masyarakat memiliki kewajiban yang harus diperhatikan dan dilaksanakan yaitu:

a. Pemilik/pengemudi yang melintas di kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik di Provinsi DKI Jakarta wajib memasang alat IKE pada masing-masing kendaraannya untuk kepentingan pendataan kendaraan dan/atau lalu lintas secara elektronik;
b. Dalam rangka memenuhi kualitas lingkungan setiap kendaraan bermotor yang dipasang peralatan IKE harus memenuhi ketentuan laik jalan termasuk memenuhi ketentuan emisi gas buang dan tingkat kebisingan kendaraan bermotor sesuai dengan ketentuan perundang-undangan di bidang LLAJ yang berlaku. (UU Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 210);
c. Pemilik kendaraan/pengemudi wajib melakukan registrasi alat IKE;
d. Pemilik/pengemudi kendaraan dilarang untuk memindah, mengganti, memalsukan, merusak alat IKE yang dipasang pada kendaraan yang bersangkutan;
e. Pemilik kendaraan /pengemudi wajib menjaga keberadaan dan merawat alat IKE pada kendaraannya; dan
f. Jika alat IKE yang dipasang pada kendaraan hilang atau rusak pemilik kendaraan/pengemudi wajib segera melaporkan kepada Kepolisian terdekat atau tempat lain yang ditunjuk Dinas.

Selain kewajiban, masyarakat sebagai pemilik/pengemudi kendaraan bermotor mempunya hak yaitu:

a. Pemilik kendaraan /pengemudi kendaraan bermotor berhak mendapat penggantian alat IKE yang hilang atau rusak dengan membayar biaya penggantian alat IKE; dan
b. Pemilik kendaraan/pengemudi kendaraan bermotor yang sudah memasang alat IKE serta telah mendaftarkan alat IKE berhak menggunakan kendaraannya untuk melewati ruas jalan, koridor, dan/atau kawasan yang diterapkan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik setelah melakukan pendaftaran (*registration*) untuk mengaktifkan data pemilik kendaraan kepada penyedia jasa layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.

5.3 Ruang Lingkup Materi Muatan Peraturan Daerah

Materi muatan yang hendak dituangkan dalam Rancangan Peraturan Daerah tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik merupakan penormaan dari jangkauan dan arah pengaturan yang telah ditentukan untuk menentukan luasnya pengaturan norma dalam Rancangan Peraturan Daerah dimaksud. Oleh karena itu, materi muatan Rancangan Peraturan Daerah tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik tersebut dapat diuraikan terdiri dari 12 Bab dan 29 Pasal sebagai berikut:

Tabel 5.5 Ruang Lingkup Muatan Rancangan Peraturan Daerah

BAB	BAGIAN	PASAL	AYAT	URAIAN
I				KETENTUAN UMUM
		1		Dalam Peraturan Daerah ini yang dimaksud dengan: 1. Jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel. 2. Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik adalah pembatasan Kendaraan Bermotor secara elektronik pada jaringan atau ruas jalan tertentu dan/atau kawasan tertentu dan/atau waktu tertentu. 3. Pengguna Jalan adalah orang menggunakan Jalan untuk berlalu lintas. 4. Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan. 5. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di Jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. 6. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel. 7. Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik adalah suatu sarana dengan menggunakan penggerak motor listrik yang digunakan untuk mengangkut orang di wilayah operasi dan/atau lajur tertentu. 8. Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung. 9. Angkutan Umum adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sarana angkutan umum di Ruang Lalu Lintas Jalan dan rel. 10. Sistem Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik adalah keseluruhan perlengkapan, prosedur, sarana dan prasarana yang dibutuhkan dalam penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik. 11. Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik adalah ruas atau jaringan Jalan tertentu, koridor tertentu, dan/atau kawasan tertentu yang ditetapkan sebagai Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.

BAB	BAGIAN	PASAL	AYAT	URAIAN
				12. Standar Pelayanan Minimal adalah ketentuan mengenai jenis dan mutu pelayanan dasar yang merupakan urusan pemerintahan yang berhak diperoleh setiap warga negara secara minimal. 13. Data Pribadi adalah setiap data tentang seseorang baik yang teridentifikasi dan/atau dapat diidentifikasi secara tersendiri atau dikombinasi dengan informasi lainnya baik secara langsung maupun tidak langsung melalui Sistem Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dan/atau sistem elektronik atau non elektronik lainnya. 14. Penyelenggara Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik adalah unit kerja pada Dinas yang ditunjuk dan/atau dibentuk sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. 15. Perangkat Identitas Kendaraan Elektronik adalah peralatan yang diletakkan atau dilekatkan pada Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik yang harus dimiliki oleh Pengguna Jalan ketika memasuki Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dan melakukan transaksi pembayaran elektronik dalam Sistem Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, termasuk dengan penggunaan piranti lunak maupun aplikasi pada telepon genggam, serta inovasi teknologi lainnya sesuai peraturan perundang-undangan. 16. Fleksibilitas adalah keleluasaan dalam pola pengelolaan keuangan dengan menerapkan praktek bisnis yang sehat untuk meningkatkan layanan kepada masyarakat tanpa mencari keuntungan dalam rangka memajukan kesejahteraan umum dan mencerdaskan kehidupan bangsa. 17. Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik adalah imbalan atas jasa Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik berdasarkan pola tarif layanan tertentu yang dibayar oleh Pengguna Jalan ketika melintasi kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik. 18. Penyedia Jasa adalah badan usaha yang memberikan jasa pengadaan, pengoperasian, perawatan dan pemeliharaan Sistem Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik berdasarkan kontrak kerjasama dengan penyelenggara Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik. 19. Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta yang selanjutnya disebut Provinsi DKI Jakarta adalah provinsi yang mempunyai kekhususan dalam penyelenggaraan

BAB	BAGIAN	PASAL	AYAT	URAIAN
				pemerintahan daerah karena kedudukannya sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia. 20. Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta yang selanjutnya disebut Pemerintah adalah Gubernur dan perangkat daerah Provinsi DKI Jakarta sebagai unsur penyelenggara pemerintahan Provinsi DKI Jakarta. 21. Gubernur adalah Kepala Daerah Provinsi DKI Jakarta yang karena jabatannya berkedudukan juga sebagai wakil Pemerintah di wilayah Provinsi DKI Jakarta. 22. Dinas adalah kepala satuan kerja perangkat daerah di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta yang melaksanakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan. 23. Menteri adalah menteri yang melaksanakan urusan di bidang perhubungan.
		2		Peraturan Daerah ini dimaksudkan untuk menjadi dasar hukum penerapan dan penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.
		3		Peraturan Daerah ini bertujuan untuk: a. mewujudkan pengendalian Lalu Lintas dengan pembatasan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik melalui penerapan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik; b. mewujudkan ketertiban dan kelancaran pada Ruang Lalu Lintas Jalan; c. memprioritaskan dan mendorong penggunaan Angkutan Umum; d. mewujudkan transportasi yang mendukung kualitas lingkungan hidup yang berkesinambungan; e. transfer progresif beban, manfaat dan tarif biaya kemacetan dari pengguna Kendaraan pribadi kepada Angkutan Umum, dan sarana prasarana perkotaan.
		4		Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dilaksanakan berdasarkan asas: a. kemitraan; b. kemanfaatan; c. persaingan; d. pengelolaan risiko; e. transparansi; f. akuntabilitas; g. efektivitas; dan h. efisiensi.
		5		Ruang lingkup Peraturan Daerah ini meliputi: a. kelembagaan;

BAB	BAGIAN	PASAL	AYAT	URAIAN
				b. penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik; c. pengenaan Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dan Sanksi; d. penggunaan dana hasil penerimaan dari Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik; e. teknologi dan transaksi penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik; f. biaya penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik; g. Standar Pelayanan Minimal; h. pembinaan, pengawasan dan manajemen risiko; dan i. peran serta masyarakat.
II				KELEMBAGAAN
		6	(1)	Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik merupakan tanggung jawab Gubernur.
			(2)	Dalam rangka melaksanakan tanggung jawab penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Gubernur berwenang untuk: a. melakukan perencanaan, pembangunan, dan pengembangan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik; b. menetapkan kebijakan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dan penyelenggaraan Sistem Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik; c. menetapkan kebijakan mengenai pengenaan Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik; d. menetapkan kebijakan pemanfaatan atas dana penerimaan yang diperoleh dari penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik; e. menetapkan besaran dan melakukan pungutan pada Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik; f. melakukan pengelolaan dan pemanfaatan aset dalam penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik; g. menetapkan kriteria Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dan waktu pelaksanaan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik; h. menyusun dan menetapkan Standar Pelayanan Minimal; i. menetapkan kebijakan pemrosesan dan/atau pengolahan Data Pribadi dan data lainnya untuk kepentingan pengembangan kebijakan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dan kebijakan-kebijakan lainnya baik di tingkat pusat maupun di Provinsi DKI

BAB	BAGIAN	PASAL	AYAT	URAIAN
				Jakarta sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; j. melakukan sosialisasi pelaksanaan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik; dan k. melakukan evaluasi dan pengawasan terhadap Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik agar tersedia layanan yang memenuhi Standar Pelayanan Minimal dengan tata kelola yang baik (*good governance*).
			(3)	Untuk melaksanakan kewenangan Gubernur sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), Gubernur membentuk dan/atau menunjuk Penyelenggara Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik yang menerapkan Fleksibilitas dalam Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.
		7		Dalam melaksanakan kewenangannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6, Gubernur dapat melakukan koordinasi dengan Menteri, Kepolisian Negara Republik Indonesia, Bank Indonesia, dan menteri yang melaksanakan urusan di bidang komunikasi dan informatika serta para pemangku kepentingan lainnya.
III				PENYELENGGARAAN PENGENDALIAN LALU LINTAS SECARA ELEKTRONIK
	Kesatu			Kriteria Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik
		8	(1)	Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik diselenggarakan pada Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.
			(2)	Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik sebagaimana dimaksud ayat (1) ditetapkan berdasarkan kriteria sebagai berikut: a. memiliki tingkat kepadatan atau perbandingan volume lalu lintas kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan pada salah satu jalur jalan sama dengan atau lebih besar dari 0,7 (nol koma tujuh) pada jam puncak/sibuk; b. memiliki 2 (dua) jalur jalan dan setiap jalur memiliki paling sedikit 2 (dua) lajur; c. hanya dapat dilalui kendaraan bermotor dengan kecepatan rata-rata kurang dari 30 km/jam (tiga puluh kilometer per jam) pada jam puncak; dan d. tersedia jaringan dan pelayanan Angkutan Umum dalam trayek yang sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal dan ketentuan peraturan perundang-undangan.
			(3)	Selain harus memenuhi kriteria sebagaimana dimaksud pada ayat (2), penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik harus memperhatikan kualitas lingkungan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB	BAGIAN	PASAL	AYAT	URAIAN
			(4)	Kriteria sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dievaluasi Dinas dan perubahan kriteria berdasarkan hasil evaluasi diatur dengan Peraturan Gubernur.
			(5)	Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilengkapi dengan perlengkapan Jalan yang berkaitan langsung dengan Pengguna Jalan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
	Kedua			Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik
		9	(1)	Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (1) meliputi antara lain: a. Jalan Pintu Besar Selatan; b. Jalan Gajah Mada; c. Jalan Hayam Wuruk; d. Jalan Majapahit; e. Jalan Medan Merdeka Barat; f. Jalan Moh. Husni Thamrin; g. Jalan Jend. Sudirman; h. Jalan Sisingamangaraja; i. Jalan Panglima Polim; j. Jalan Fatmawati (Simpang Jalan Ketimun 1 - Simpang Jalan TB Simatupang); k. Jalan Suryopranoto; l. Jalan Balikpapan; m. Jalan Kyai Caringin; n. Jalan Tomang Raya; o. Jalan Jenderal S. Parman (Simpang Jalan Tomang Raya - Simpang Jalan Gatot Subroto); p. Jalan Gatot Subroto; q. Jalan M. T. Haryono; r. Jalan D. I. Panjaitan; s. Jalan Jenderal A. Yani (Simpang Jalan Bekasi Timur Raya - Simpang Jalan Perintis Kemerdekaan); t. Jalan Pramuka; u. Jalan Salemba Raya; v. Jalan Kramat Raya; w. Jalan Pasar Senen; x. Jalan Gunung Sahari; dan y. Jalan H. R. Rasuna Said.
			(2)	Titik Koordinat Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) termuat dalam Lampiran I Peraturan Daerah ini, yang merupakan bagian tidak terpisahkan dengan Peraturan Daerah ini.

BAB	BAGIAN	PASAL	AYAT	URAIAN
			(3)	Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik pada Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilaksanakan secara bertahap.
			(4)	Dalam mengembangkan Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, Pemerintah menyediakan jalur sepeda sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.
			(5)	Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat disesuaikan, dikurangi dan/atau ditambah oleh Gubernur berdasarkan usulan Dinas.
			(6)	Ketentuan lebih lanjut mengenai penerapan, penetapan, penyesuaian, dan penambahan Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (5) diatur dalam Peraturan Gubernur.
	Ketiga			Waktu Pemberlakuan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik
		10	(1)	Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik pada Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik diberlakukan setiap hari dimulai pukul 05.00 sampai dengan pukul 22.00 waktu indonesia bagian barat.
			(2)	Dalam hal keadaan tertentu, Gubernur dapat memberikan persetujuan untuk sementara waktu tidak memberlakukan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pada hari tertentu dan/atau waktu tertentu setelah mendapatkan usulan dari Dinas.
			(3)	Berdasarkan persetujuan Gubernur sebagaimana dimaksud pada ayat (2), Dinas menetapkan keputusan tidak memberlakukan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik pada waktu tertentu.
			(4)	Hari dan waktu pemberlakuan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat disesuaikan oleh Gubernur berdasarkan usulan Dinas.
			(5)	Ketentuan lebih lanjut mengenai hari dan waktu pemberlakuan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (4) diatur dalam Peraturan Gubernur.
	Keempat			Jenis Kendaraan
		11	(1)	Semua Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik dapat melalui Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, kecuali kendaraan bermotor alat berat.
			(2)	Kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib dilengkapi dengan Perangkat Identitas Kendaraan Elektronik dan/atau perangkat elektronik tertentu lainnya.

BAB	BAGIAN	PASAL	AYAT	URAIAN
			(3)	Ketentuan lebih lanjut mengenai Perangkat Identitas Kendaraan Elektronik dan/atau perangkat elektronik tertentu lainnya sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur dalam Peraturan Gubernur.
			(4)	Jalur sepeda yang tersedia dalam Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik tetap beroperasi dan dapat dilewati oleh sepeda termasuk sepeda listrik tanpa dikenakan Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.
			(5)	Dalam keadaan tertentu, kendaraan bermotor alat berat dapat melalui Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dengan izin petugas yang berwenang.
	Kelima			Penyedia Jasa Pengoperasian Sistem Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik
		12	(1)	Penyelenggara Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (3) dapat bekerjasama dengan Penyedia Jasa dalam penyelenggaraan Sistem Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.
			(2)	Penyedia Jasa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib berbentuk badan hukum yang memiliki perizinan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan dan dapat berbentuk: a. badan usaha milik negara; b. badan usaha milik daerah; atau c. perseroan terbatas, termasuk perusahaan penanaman modal dalam negeri atau asing.
			(3)	Pengadaan Penyedia Jasa yang dimaksud pada ayat (1) dapat dilaksanakan dengan cara: a. pengadaan barang dan/atau jasa pemerintah; b. Pola Fleksibilitas; atau c. tata cara lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
			(4)	Pengadaan Penyedia Jasa sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf a yang anggarannya bersumber dari anggaran pendapatan belanja daerah dilaksanakan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pengadaan barang dan/atau jasa pemerintah.
			(5)	Pengadaan Penyedia Jasa sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf b yang anggarannya bersumber dari Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dilaksanakan dengan pola Fleksibilitas.
			(6)	Ketentuan terkait pengadaan Penyedia Jasa diatur lebih lanjut dalam Peraturan Gubernur.
IV				PENGENAAN TARIF LAYANAN PENGENDALIAN LALU LINTAS SECARA ELEKTRONIK DAN SANKSI

BAB	BAGIAN	PASAL	AYAT	URAIAN
	Kesatu			Umum
		13	(1)	Pengguna Jalan yang menggunakan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik yang melalui Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik akan dikenakan Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.
			(2)	Dalam hal Pengguna Jalan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) bermukim di Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, Gubernur dapat menetapkan ketentuan tentang Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik khusus.
			(3)	Penyelenggaraan lalu lintas di Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, kriteria Pengguna Jalan dan ketentuan Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik khusus sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) diatur lebih lanjut dalam Peraturan Gubernur.
		14	(1)	Penetapan Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik memperhatikan prinsip: a. berdasarkan jenis Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik; b. efektivitas pengendalian kemacetan lalu lintas; c. kinerja lalu lintas jalan; d. efektivitas perpindahan pengunaan kendaraan pribadi ke Angkutan Umum; e. kontinuitas dan pengembangan dalam rangka pengendalian lalu lintas; f. kemampuan (*ability to pay*) dan keinginan membayar (*willingness to pay*) pengguna jalan; dan g. kebijakan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.
			(2)	Selain prinsip sebagaimana dimaksud pada ayat (1), penetapan Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik memperhatikan biaya penyelenggaraan Sistem Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.
			(3)	Biaya penyelenggaraan Sistem Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi biaya modal/investasi, biaya operasional, biaya pemeliharaan dan biaya bunga.
			(4)	Prinsip dan biaya penyelenggaraan Sistem Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) diatur lebih lanjut dalam Peraturan Gubernur.
	Kedua			Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik
		15	(1)	Pengguna Jalan yang menggunakan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik yang melalui Kawasan Pengendalian Lalu Lintas

BAB	BAGIAN	PASAL	AYAT	URAIAN
				Secara Elektronik wajib membayar Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, kecuali untuk jenis: a. sepeda listrik; b. Kendaraan Bermotor umum plat kuning; c. Kendaraan dinas operasional instansi pemerintah dan TNI/Polri kecuali/selain berplat hitam; d. Kendaraan korps diplomatik negara asing; e. Kendaraan ambulans; f. Kendaraan jenazah; dan g. Kendaraan pemadam kebakaran.
			(2)	Besaran Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dan penyesuaiannya ditetapkan dengan Peraturan Gubernur setelah mendapatkan persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi DKI Jakarta.
		16	(1)	Setiap Pengguna Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 ayat (1) yang melanggar ketentuan pembayaran Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik di Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik akan dikenakan sanksi denda sebesar 10 (sepuluh) kali lipat dari nilai Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik tertinggi yang berlaku pada saat pelanggaran terjadi.
			(2)	Sanksi denda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disetorkan ke rekening kas daerah dan/atau Penyelenggara Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
			(3)	Ketentuan lebih lanjut mengenai bentuk dan mekanisme sanksi sebagaimana dimaksud ayat (1) diatur dalam Peraturan Gubernur.
V				PENGGUNAAN DANA HASIL PENERIMAAN DARI TARIF LAYANAN PENGENDALIAN LALU LINTAS SECARA ELEKTRONIK
		17	(1)	Penerimaan yang diperoleh dari Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 ayat (1) digunakan bagi pemanfaatan: a. biaya penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik; b. pemanfaatan untuk peningkatan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda; c. peningkatan pelayanan Angkutan Umum; dan d. peningkatan kinerja lalu lintas;
			(2)	Ketentuan lebih lanjut mengenai pemanfaatan penerimaan dari penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik diatur dalam Peraturan Gubernur.

BAB	BAGIAN	PASAL	AYAT	URAIAN
VI				TEKNOLOGI DAN TRANSAKSI PENYELENGGARAAN PENGENDALIAN LALU LINTAS SECARA ELEKTRONIK
	Kesatu			Teknologi Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik
		18	(1)	Teknologi yang diterapkan pada Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik paling sedikit harus memenuhi persyaratan sebagai berikut: a. memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang penyelenggaraan sistem dan transaksi elektronik serta pembayaran elektronik; b. mampu mengenali dan merekam Perangkat Identitas Kendaraan Elektronik, Kendaraan Bermotor yang melalui Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik; c. mampu memenuhi pelaksanaan kebijakan transportasi di wilayah Provinsi DKI Jakarta terkait penegakan hukum lalu lintas secara elektronik; d. mampu diterapkan dengan kondisi dan karakteristik lalu lintas Jalan di Provinsi DKI Jakarta; e. mampu terintegrasi dengan pelaksanaan kebijakan transportasi, baik di tingkat pusat maupun di Provinsi DKI Jakarta; f. memastikan pemrosesan Data Pribadi telah dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan g. mampu melakukan interoperabilitas.
			(2)	Untuk memastikan keberlangsungan, integrasi, efektifitas dan efisiensi penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, maka penyediaan teknologi Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik berikutnya harus memiliki teknologi yang sama dengan teknologi yang telah diterapkan sebelumnya atau sekurang-kurangnya dapat beroperasi (*compatible)* dengan teknologi yang telah diterapkan sebelumnya.
	Kedua			Transaksi Pembayaran Dalam Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik
		19		Pemungutan dan pembayaran Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik pada Kawasan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dilakukan menggunakan transaksi pembayaran elektronik dan/atau transaksi pembayaran lainnya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
VII				BIAYA PENYELENGGARAAN PENGENDALIAN LALU LINTAS SECARA ELEKTRONIK
		20		Biaya penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dapat berasal dari:

BAB	BAGIAN	PASAL	AYAT	URAIAN
				a. pendapatan dari Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik; b. anggaran pendapatan dan belanja daerah jika diperlukan; dan c. sumber lain yang sah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
VIII				STANDAR PELAYANAN MINIMAL
		21	(1)	Dalam pelaksanaan pengoperasian Sistem Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik, Penyedia Jasa wajib memenuhi Standar Pelayanan Minimal.
			(2)	Ketentuan mengenai Standar Pelayanan Minimal diatur dalam Peraturan Gubernur.
IX				PEMBINAAN, PENGAWASAN DAN MANAJEMEN RISIKO
		22		Pengawasan dan evaluasi penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik bertujuan untuk: a. mendapatkan informasi secara langsung maupun tidak langsung mengenai penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik; b. mengidentifikasi dan melakukan inventarisasi permasalahan penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik sebagai upaya pemecahan masalah; dan c. melakukan analisis dan evaluasi terhadap manfaat dan kinerja penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.
		23	(1)	Kepala Dinas melakukan evaluasi terhadap teknologi Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik secara berkala dan/atau sesuai kebutuhan dalam rangka pengembangan teknologi Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.
			(2)	Evaluasi teknologi Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: a. umur teknis perangkat; b. tingkat pelayanan dan kehandalan; c. interoperabilitas; d. efektifitas dan efisiensi; dan/atau e. keamanan teknologi, termasuk kepatuhan terkait penyelenggaraan sistem dan transaksi elektronik, pembayaran elektronik dan perlindungan Data Pribadi sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.
			(3)	Hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) disampaikan oleh Kepala Dinas kepada Gubernur.
			(4)	Hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat memuat usulan mengenai pengembangan teknologi Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.

BAB	BAGIAN	PASAL	AYAT	URAIAN
			(5)	Dalam hal Gubernur menyetujui usulan sebagaimana dimaksud pada ayat (4), Penyelenggara Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dapat melakukan pengembangan teknologi Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.
			(6)	Persetujuan sebagaimana dimaksud pada ayat (5) ditetapkan dengan Keputusan Gubernur.
		24	(1)	Pengawasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 dilakukan secara rutin oleh Kepala Dinas.
			(2)	Hasil pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan oleh Kepala Dinas kepada Gubernur secara berkala sebagai bahan pertimbangan pengambilan kebijakan.
		25	(1)	Untuk mendukung pelaksanaan pengawasan dan evaluasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 Gubernur dapat membentuk dewan pengawas sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
			(2)	Ketentuan lebih lanjut mengenai dewan pengawas diatur dalam Peraturan Gubernur.
X				PERAN SERTA MASYARAKAT
		26	(1)	Masyarakat berperan serta dalam penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.
			(2)	Bentuk peran serta masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa: a. memberikan masukan, pendapat, dan pertimbangan dalam rangka penyempurnaan penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dan Standar Pelayanan Minimal; b. memberikan masukan, pendapat, dan pertimbangan terkait peningkatan kualitas lingkungan hidup atas penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik; c. memberikan dukungan bagi penyelenggaraan standar pelayanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik; dan/atau d. menjaga prasarana dan sarana yang digunakan bagi penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.
XI				KETENTUAN PERALIHAN
		27		Seluruh kebijakan terkait penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik yang telah ditetapkan sebelum berlakunya Peraturan Daerah ini, dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan dengan Peraturan Daerah ini.
XII				KETENTUAN PENUTUP
		28		Pada saat Peraturan Daerah ini mulai berlaku, ketentuan Pasal 79, 80, 81, 82 dan 83 Peraturan Daerah Provinsi Daerah

BAB	BAGIAN	PASAL	AYAT	URAIAN
				Khusus Ibukota Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi (Lembaran Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2014 Nomor 104) dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.
		29		Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan. Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Daerah ini dalam Lembaran Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

BAB VI
PENUTUP

6.1 Simpulan

Jakarta sebagai Ibukota Negara sebagaimana diatur dalam UU No. 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi DKI Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia memiliki fungsi sebagai ibukota negara dan daerah otonomi. Kedua fungsi tersebut menjadi daya tarik bagi sebagian warga negara baik dari luar daerah maupun luar negeri, sehingga memberikan kontribusi peningkatan jumlah penduduk disertai peningkatan kepemilikan kendaraan bermotor baik roda dua maupun roda empat, serta peningkatan kegiatan usaha, pusat perbelanjaan, perkantoran, perdagangan, dan jasa lainnya. Kondisi tersebut berkembang dengan pesat, sehingga menimbulkan masalah kemacetan di DKI Jakarta. Perkembangan daerah sekitar, seperti Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Bodetabek) selain membawa kemajuan kesejahteraan penduduk, juga memberikan kontribusi masalah kemacetan. Permasalahan kemacetan di DKI Jakarta tidak hanya berdampak pada aktivitas masyarakat akan tetapi juga menghambat kelancaran penyelenggara negara dan pemerintahan.

Kemacetan yang terjadi di Jakarta sudah di tahap yang mengkhawatirkan. Penyediaan angkutan umum massal dan penerapan kebijakan pembatasan lalu lintas berupa kebijakan “3 in 1” dan Ganjil Genap sudah tidak mampu mendorong perpindahan moda transportasi dari kendaraan pribadi ke angkutan umum. Kebijakan “push” yang lebih kuat dibutuhkan agar permasalahan transportasi dapat terurai. Kebijakan baru Pemerintah Provinsi DKI Jakarta yaitu dengan cara Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik. Tentunya kebijakan ini juga didukung dan terintegrasi dengan kebijakan transportasi lainnya seperti yang diamanatkan di dalam Perda 5 tahun 2014 tentang Transportasi, yaitu kebijakan meniadakan fasilitas parkir di ruang milik jalan secara bertahap dan meningkatkan pelayanan parkir di luar ruang milik jalan, dan kebijakan angkutan massal, seperti *Bus Rapid Transit* (BRT)*, mass rapid transit* (MRT)*, Light Rail Transit* (LRT), dan kereta api Bodetabek.

Dari uraian di atas untuk melaksanakan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik sangat diperlukan pembentukan rancangan peraturan daerah secara khusus yang muatan materinya yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya. Seluruh materi muatan Rancangan Peraturan Daerah tersebut disampaikan dalam lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Penyusunan Naskah Akademik ini.

6.2 Saran

Merujuk pada uraian kesimpulan di atas, berikut langkah lanjut yang perlu dilakukan setelah Peraturan Daerah tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik ditetapkan, yaitu:

1. Agar kebijakan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dapat diimplementasikan dengan baik, perlu disusun dan ditetapkan lebih lanjut beberapa peraturan tentang hal-hal sebagai berikut:
   a. Peraturan Gubernur tentang Penyelenggaraan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.
   b. Peraturan Gubernur tentang Tarif Layanan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.
   c. Peraturan Gubernur tentang Standar Pelayanan Minimum (SPM) Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik.
2. Perlu ada rencana aksi dan implementasi terkait integrasi data kependudukan dan catatan sipil, data pembayaran pajak kendaraan bermotor dan data registrasi kendaraan kepemilikan kendaraan bermotor (BPKB dan STNK) sehingga database yang diperlukan untuk penegakan hukum secara elektronik menjadi lengkap dan mutakhir yang dapat memberikan kepastian data pelanggar Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik dalam rangka penegakan hukum oleh

kepolisian. Dengan hal ini maka penegakan hukum secara elektronik terhadap para pelanggar Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik oleh kepolisian dapat dilakukan menyeluruh secara elektronik mulai dari penindakan yang ditangkap melalui kamera hingga proses keputusan pengadilan.

Daftar Pustaka

1. Ministry of Transport New Zealand, Auckland Road Pricing Charging Mechanism, 2008
2. Bappenas Republik Indonesia. Studi Rencana Induk Transportasi Terpadu JABODETABEK 2004
3. Data BPS Provinsi DKI Jakarta (2013).
4. Djohanputro, B., Manajemen Risiko Korporat Terintegrasi, Penerbit PPM, 2012.
5. Hamid S. Attamimi, Peranan Keputusan Presiden Republik Indonesia Dalam Penyelenggaraan Pemerintahan Negara: Suatu Studi Analisis Mengenai Keputuan Presiden Yang Berfungsi Pengaturan Dalam Kurun Waktu Pelita I – Pelita IV, Fakultas Pascasarjana, 1990.
6. JICA, Preparatory survey on Intelligent Transport System Project to mitigate traffic congestion in Jakarta (PPP Infrastructure Project) – Final Report, 2015
7. Kusnu Goesniadhie S, Harmonisasi Hukum: Dalam Perspektif Perundang-Undangan (Lex Spesialis Suatu Masalah), JP. Books, Surabaya, 2006.
8. Osterwalder, Alexander et al, Business Model Generation, John Wiley & Sons Inc, 2010.
9. PT.Wijaya Wisesa, Proposal Kerjasama Pengelolaan Sistem Pengganti Kawasan Pembatasan Penumpang (KPP), Bab 4 - Rekomendasi, Bagian f -Pengawasan, 20 November 1997.
10. Soekanto, Suryono, Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat, Penerbit PT. Raja Grafindo Persada, 2006.
11. Sudikno Mertokusumo, Penemuan Hukum: Sebuah Pengantar, Liberty, Yogyakarta, 1996.
12. Tim Universitas Indonesia, Kajian Perencanaan Pendukung Implementasi Teknis Pembangunan ERP, 2014
13. Valerine, J.L.K. Modul Metode Penelitian Hukum Edisi Revisi, Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jakarta, 2009.