

PENERAPAN JALAN BERBAYAR DI PROVINSI D.K.I JAKARTA YANG DIANGGAP MERUGIKAN MASYARAKAT

Tatianna Daniella Usmany¹, Rianda Dirkareshza²

^{1,2}Fakultas Hukum, Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta, Kota Depok
¹2010611071@mahasiswa.upnvj.ac.id, ²riandadirkareshza@upnvj.ac.id

Abstrak

Provinsi DKI Jakarta menghadapi tantangan kemacetan lalu lintas yang serius sebagai akibat dari pertumbuhan populasi dan urbanisasi yang cepat. Upaya pemerintah dalam mengatasi masalah ini melalui sistem three in one dan sistem ganjil-genap belum memberikan hasil yang signifikan. Oleh karena itu, pemerintah mengusulkan penerapan sistem Jalan Berbayar atau Electronic Road Pricing (ERP) sebagai solusi. Namun, kebijakan ini menghadapi sejumlah permasalahan, termasuk dampaknya terhadap pengguna kendaraan. Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif dengan wawancara sebagai pelengkap. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan Jalan Berbayar di Jakarta memiliki dampak yang signifikan terhadap pengguna kendaraan, terutama bagi masyarakat ekonomi menengah ke bawah yang bergantung pada kendaraan pribadi. Sistem ini juga dianggap tidak memadai dalam memenuhi aksesibilitas dan keterjangkauan angkutan umum, yang membuat sebagian besar penduduk Jakarta tetap bergantung pada kendaraan pribadi. Selain itu, pemerintah DKI Jakarta dinilai melanggar beberapa peraturan, seperti UU No. 2 Tahun 2022 tentang Jalan dan UU No. 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah. Penerapan jalan berbayar juga dianggap kurang memperhatikan partisipasi masyarakat dalam penyusunan peraturan daerah terkait. Dalam konteks ini, penelitian ini menggarisbawahi pentingnya peningkatan angkutan umum yang terintegrasi dan penyesuaian kebijakan jalan berbayar agar lebih memperhitungkan kebutuhan dan kemampuan masyarakat. Selain itu, perlu ada upaya yang lebih besar dalam melibatkan masyarakat dalam proses pengambilan keputusan terkait kebijakan transportasi.

Kata Kunci: Jalan Berbayar, Kemacetan Perkotaan, Perlindungan Konsumen, Regulasi Hukum

Abstract

DKI Jakarta Province faces serious traffic congestion challenges as a result of rapid population growth and urbanization. The government's efforts to overcome this problem through the three-in-one system and the odd-even system have not provided significant results. Therefore, the government proposes implementing an Electronic Road Pricing (ERP) system as a solution. However, this policy faces a number of problems, including its impact on vehicle users. This research uses normative legal research methods with interviews as a complement. The research results show that the implementation of Toll Roads in Jakarta has a significant impact on vehicle users, especially for middle to lower economic communities who depend on private vehicles. This system is also considered inadequate in meeting the accessibility and affordability of public transportation, which makes the majority of Jakarta residents remain dependent on private vehicles. Apart from that, the DKI Jakarta government is considered to have violated several regulations, such as Law no. 2 of 2022 concerning Roads and Law no. 28 of 2009 concerning Regional Taxes and Regional Levies. The implementation of paid roads is also considered to pay less attention to community participation in the preparation of related regional regulations. In this context, this research underlines the importance of improving integrated public transport and adjusting paid road policies to better take into account the needs and capabilities of the community. In addition, there needs to be greater effort to involve the public in the decision-making process regarding transportation policy.

Keywords: Paid Road, Urban Congestion, Consumer protection, Legal Regulations

I. PENDAHULUAN

Provinsi DKI Jakarta adalah salah satu ibukota negara Indonesia yang memiliki tingkat kepadatan penduduk serta urbanisasi yang tinggi, mobilitas penduduk dan kemacetan di DKI Jakarta

menjadi permasalahan besar bagi pemerintah. Didasarkan pada Tomtom Traffic Index 2022, Provinsi DKI Jakarta dalam peringkat ke-29 kota termacet di dunia (*Jakarta Traffic*, 2022). Kemacetan di Provinsi DKI Jakarta disebabkan oleh volume lalu lintas sangat tinggi, karena campuran lalu lintas yang bergerak. Sifat kemacetan ialah peristiwa yang dialami masyarakat di kota setiap hari. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta memiliki gagasan untuk menerapkan pembatasan lalu lintas salah satunya dengan sistem *three in one* dan sistem ganjil-genap. Tetapi, kedua sistem itu tidak memberikan dampak yang signifikan terhadap kemacetan di Jakarta. Maka dari itu, Pemerintah DKI Jakarta mengusulkan untuk sistem Jalan Berbayar atau *Electronic Road Pricing* (ERP). Jalan berbayar adalah Teknologi pembayaran: Kendaraan bermotor, seperti mobil, harus membayar untuk memakai jalan yang memerlukan tol atau bentuk pembayaran lainnya. Diusulkan untuk mengadopsi peraturan ini di berbagai jalan utama seperti itu Jalan Gajah Mada, Jalan Tomang Raya, Jalan Pintu Besar Selatan, Jalan Panglima Polim, Jalan Medan Merdeka Barat, Jalan Pramuka, Jalan Majapahit, Jalan MT. Haryono, Jalan Hayam Wuruk, Jalan Pasar Senen, Jalan Suryopranoto, Jalan Jenderal S. Parman, Jalan Salemba Raya, Jalan Sisingamangaraja, Jalan Gunung Sahari, Jalan Moh. Husni Thamrin, Jalan Kramat Raya, Jalan Fatmawati, Jalan Jenderal A. Yani, Jalan H. R. Rasuna Said, Jalan Kyai Caringin, Jalan Jend. Sudirman, Jalan Balikpapan, Jalan D. I. Panjaitan, Jalan Gatot Subroto.

Perkembangan teknologi transportasi Hal ini disebabkan oleh gabungan berbagai variabel, antara lain meningkatnya aksesibilitas dan jumlah penduduk, yang pada gilirannya memacu pertumbuhan ekonomi, karena hirarki pergerakan orang dan barang urbanisasi akan selalu meningkat dan hal ini harus diimbangi dengan penyediaan alat serta prasarana transportasi yang layak (Pasupati et al., 2023). Sementara itu, Reaksi masyarakat Jakarta beragam, khususnya setuju atau tidak dengan penerapan ini diberlakukan. Banyak orang percaya bahwa kurangnya angkutan umum yang sesuai dan infrastruktur pendukung lainnya membuat strategi jalan berbayar ini berbahaya bagi masyarakat. Keberlanjutan dan pembangunan dalam rangka pengendalian lalu lintas, kemampuan dan kemauan membayar pengguna jalan, serta efisiensi manajemen kemacetan lalu lintas dan lalu lintas jalan juga menjadi faktor penting untuk dipikirkan (Rayanti, 2023). Pemberlakuan kebijakan Jalan Berbayar ini dirasa justru akan semakin memberatkan masyarakat. Ironisnya, jalan-jalan tersebut dibangun memakai uang yang rakyat bayarkan melalui pajak, akan tetapi ketika rakyat ingin menuntut haknya dengan memakai jalan-jalan tersebut, mereka lagi-lagi harus ditagih bayaran. Pemerintah seakan semakin menekan ekonomi masyarakat dengan menarik dana secara cepat dan paksa.

Jalan Berbayar dinilai berpotensi menentang Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 12 Tahun 2019 terkait Pengelolaan Keuangan Daerah. Pasal 32 Karena migrasi lintas batas, perdagangan, dan perdagangan sangat penting bagi keberhasilan negara secara keseluruhan, undang-undang federal melarang negara bagian dan kota memberikan insentif keuangan yang dapat menghambat kegiatan ini. Pergub No. 149 Tahun 2016 terkait Penertiban Lalu Lintas Jalan Berbayar Secara Elektronik, pada intinya menentang asas pembentukan peraturan perundang-undangan sesuai dijabarkan melalui UU No. 12 Tahun 2011 terkait Pembentukan Peraturan Perundang-undangan dan Undang-undang (selanjutnya disebut sebagai UU P3), khususnya dalam hal penentuan jenis pungutan, besaran tarif, dan denda atas pelanggaran jalan berbayar (Mustakim, 2020). Pergub Provinsi DKI Jakarta Nomor 149 Tahun 2016 terkait Pengendalian Lalu Lintas Electronic Road Pricing (ERP) dinilai menentang Penugasan Nomor 5 UU No. 5 Tahun 1999, menurut Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU). Perihal ini sejalan dengan niat Pemprov DKI Jakarta untuk meluncurkan sistem ERP sesegera mungkin (Purnamasari, 2016).

Bedasarkan hakikatnya, manusia perlu bertukar antar tempat dengan tempat lain. Pengalihan ini memerlukan kendaraan yang mampu mendukung berbagai aspek yang dianggap perlu. Sampai saat ini, masyarakat Jakarta masih dianggap cenderung memakai alat transportasi individu daripada alat transportasi umum. Perihal ini yang menyebabkan kemacetan di Jakarta beranjak parah (Octaviani & Najid, 2020). Kemacetan lalu lintas di Kota Jakarta disebabkan oleh kapasitas lalu lintas yang tinggi yang disebabkan oleh percampuran antara lalu lintas yang sedang berjalan dengan lalu lintas regional dan lokal. Kemacetan lalu lintas merupakan fenomena sehari-hari bagi penduduk kota, hal itu sangat mempengaruhi penggunaan sumber daya yang tidak efisien dan dapat mempengaruhi semua aktivitas di kawasan tersebut, mempersulit kegiatan sosial ekonomi kota.

Penyebab lalu lintas di jalan raya banyak kendaraan bermotor, pejalan kaki atau lalu lintas pejalan kaki, karakter para pengemudi angkutan kota karena sering berhenti menarik penumpang di sembarang tempat, adanya persimpangan jalan yang tidak terstruktur (Ratnaningtyas et al., 2021).

Beberapa penelitian terdahulu telah dilakukan sebelumnya, penelitian terdahulu telah dilakukan oleh Mustakim dengan judul “Pengendalian Lalu Lintas Jalan Berbayar Elektronik: Studi Pergub DKI Jakarta No. 149 Tahun 2016”. Di riset ini berfokus pada langkah hukum terhadap Pergub No. 149 Tahun 2016 terkait Pengendalian Lalu Lintas Jalan Berbayar Elektronik dengan melakukan perubahan menyesuaikan aturan terkait dengan jenis pungutan besaran tarif dan sanksi denda dengan merujuk pada peraturan perundang-undangan maupun melakukan pengujian ke Mahkamah Agung untuk menilai adanya aturan terkait hal tersebut. Persamaan antara penelitian diatas dengan penelitian saya yaitu, kami setuju terkait kebijakan jalan berbayar ini dianggap menentang asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan sesuai dijabarkan didalam UU No. 12 Tahun 2011 khususnya terkait penentuan jenis pungutan, besaran tarif dan sanksi denda pelanggaran atas jalan berbayar (Mustakim, 2020).

Penelitian terdahulu kedua dilakukan oleh Firyra Adilah dan Achmad Nadjam dengan judul “Potensi Penerapan Sistem *Electronic Road Pricing* (ERP) Di DKI Jakarta”. Kemungkinan perubahan perilaku pengguna dalam menanggapi peraturan ERP dibahas. Adopsi ERP mengurangi penundaan lalu lintas dengan memantau lalu lintas di masing-masing jalan dan menghitung biaya terkait. Berbeda dengan pembangunan jalan raya yang tersumbat, studi di atas mengkaji pertumbuhan permintaan angkutan umum di Jakarta. *Electronic Road Pricing* (ERP) dapat dipakai sebagai bagian dari Kebijakan Pembatasan Lalu Lintas untuk mengatasi masalah ini. Tujuan studi ini adalah untuk (1) menilai kondisi lalu lintas saat ini di jalan yang diteliti, (2) menentukan kelayakan konversi pengguna jalan ke sistem ERP, dan (3) menyelidiki kelayakan membangun sistem tersebut. Informasi dikumpulkan dengan melakukan survei pinggir jalan dan membagikan kuesioner kepada pengemudi kendaraan roda empat. Teknik perhitungan Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia 2014 dipakai dalam analisis situasi lalu lintas saat ini. Sistem ERP juga memakai analisis regresi logistik biner untuk memastikan arah perjalanan yang dipilih oleh pengguna. Studi tersebut di atas identik dengan yang saya lakukan, yaitu saya melihat kelayakan penerapan sistem ERP ini di DKI Jakarta, dengan mempertimbangkan tingkat kejenuhan dan biaya kemacetan yang tinggi (Adilah & Nadjam, 2019).

Penelitian terdahulu ketiga dilakukan oleh Nabila Aizana Putri dan Dr. Ir. Fitri Suryani dengan judul “Penerapan *Electronic Road Pricing* (ERP) Di Jalan Matraman, DKI Jakarta” Hasil riset ini membahas kepadatan penduduk yang meningkat di provinsi DKI Jakarta membangkitkan aktivitas penumpang dan perjalanan, tetapi tidak didukung oleh kapasitas jalan yang memadai dan angkutan umum yang nyaman. Minimnya kapasitas jalan dan angkutan umum yang memadai menimbulkan masalah yaitu kemacetan. Suatu metode untuk mengatasi masalah kemacetan ialah dengan memakai retribusi pengguna jalan elektronik atau *Electronic Road Pricing* (ERP). Studi perencanaan akan dilakukan di Jalan Matraman (Putri & Suryani, 2023). Persamaan antara penelitian diatas dengan penelitian saya ialah dengan perkembangan pertumbuhan kendaraan yang ada di DKI Jakarta, semakin banyak aktivitas masyarakat yang mengarah pada peningkatan mobilitas kendaraan, dan pengenalan jalan tol ini dilakukan terlepas dari apakah berdampak langsung pada masyarakat.

Pada penelitian pertama terdahulu berfokus pada langkah hukum terhadap Pergub No. 149 Tahun 2016 terkait Pengendalian Lalu Lintas Jalan Berbayar Elektronik yang membahas jenis pungutan besaran tarif dan sanksi denda dengan merujuk pada peraturan perundang-undangan. Pada penelitian terdahulu kedua Menganalisis kondisi lalu lintas di jalan yang diteliti, menguraikan kesempatan perpindahan pengguna jalan terhadap sistem ERP. Untuk penelitian terdahulu terakhir membahas kepadatan penduduk yang tinggi di provinsi DKI Jakarta meningkatkan penumpang dan perjalanan aktif, tetapi tidak didukung oleh kapasitas jalan yang memadai dan angkutan umum yang nyaman. Dari ketiga penelitian terdahulu belum ada kejelasan bahwa penerapan jalan berbayar di Provinsi DKI Jakarta yang dianggap merugikan masyarakat hal ini menjadi dasar penulis untuk melanjutkan penelitian tersebut. Pembeda dari bentuk penelitian sebelumnya yaitu, perspektif yang dipakai dan objek yang diteliti yaitu Jalan Berbayar.

Didasarkan pada permasalahan di atas adalah tujuan dari riset ini mengetahui bagaimana dampak jalan berbayar terhadap pengguna kendaraan dan bagaimana bentuk pelanggaran pemerintah DKI Jakarta dalam sistem jalan berbayar.

II. METODE PENELITIAN

Dengan adanya uraian dan permasalahan di atas, artinya riset ini dapat kita klasifikasikan sebagai riset hukum normatif dengan wawancara sebagai pelengkap, karena riset ini lebih banyak

mengandalkan bahan pustaka sebagai sumber bahan penelitian, atau lebih dikenal dengan sebutan (Library research). Metode yang dipakai untuk mengumpulkan data dari berbagai literatur. Riset hukum normatif ialah proses menemukan norma, asas, dan doktrin dalam hukum untuk menjawab persoalan hukum, sesuai ditegaskan oleh Peter Mahmud Marzuki (Marzuki, 2010). Penelitian normatif ditambah dengan wawancara karena penelitian semacam ini memerlukan metode pengumpulan data yang meliputi dialog atau percakapan langsung antara peneliti dan informan. Salah satu definisi wawancara ialah percakapan antara dua orang atau lebih di mana pertanyaan dan jawaban dipakai untuk memperoleh informasi yang dapat dipakai untuk memecahkan permasalahan penelitian (Helaludin & Wijaya, 2019). Meneliti norma hukum tidak serta merta sama dengan melakukan kajian hukum yang “standar”. Sebagian besar waktu, ketika orang berbicara terkait mempelajari norma hukum, mereka mengacu pada penelitian yang mempersempit ruang lingkup standar hukum. Sementara ini terjadi, studi hukum normatif berkembang. Meneliti hukum dari sudut pandang normatif, seperti dikemukakan Johnny Ibrahim, ialah pendekatan ilmiah untuk menemukan kebenaran penalaran ilmiah. Perspektif normatif mencakup lebih dari sekedar hukum dan kebijakan. Inilah yang dikatakan Peter Mahmud, Berbeda dengan kajian hukum positif semata, riset hukum bersifat normatif.

Metodologi ini menggabungkan pendekatan kasus dengan pendekatan undang-undang untuk melakukan riset hukum normatif atau menulis literatur hukum. Robert K. Yin berpendapat bahwa cara terbaik untuk memahami fenomena adalah melalui set penelitian empiris di dunia nyata. Bukti terakumulasi dalam lapisan keruh, seperti batas antara fenomena dan konteks. Untuk mengklarifikasi, studi kasus tidak perlu terlalu rinci, dan mereka mungkin menghindari penggunaan data etnografi dan observasi partisipan jika mereka menginginkannya (Yin, 2008). Menurut Para Ahli lainnya yaitu, Peter Mahmud mengatakan Riset hukum standar dengan pendekatan hukum ialah pendekatan legislatif dan regulasi, yaitu penelitian yang mengkaji berbagai undang-undang seperti UUD 1945, undang-undang/PP bukan undang-undang, perintah pemerintah, perintah presiden terkait yurisdiksi (Machmud, 2010).

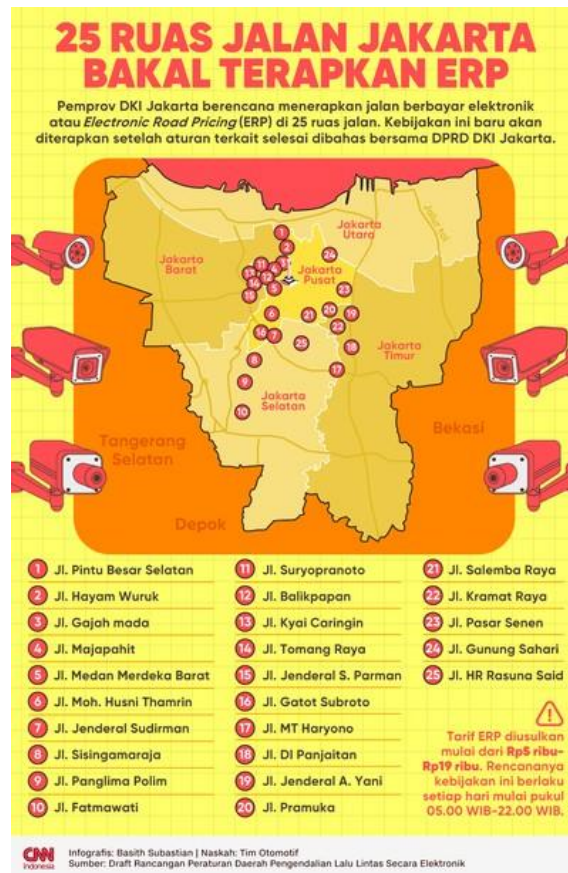
Terdapat juga sumber data yang dipakai di riset ini ialah:

- a. Bahan Hukum Primer, yaitu dokumen-dokumen yang mengikat secara hukum seperti undang-undang dan peraturan yang terkait langsung dengan riset ini, merupakan sumber primer yang dipakai. Di antaranya ialah peraturan perundang-undangan sebagai berikut: UU No. 2 Tahun 2022 terkait Perubahan Kedua atas UU No. 38 Tahun 2004 terkait Jalan; UU No. 28 Tahun 2009 terkait Pajak dan Retribusi Daerah; Pasal 96 UU No. 12 Tahun 2011 terkait Peraturan Pembentukan Peraturan Perundang-undangan; UU No. 8 Tahun 1999 terkait Perlindungan Konsumen; PP No. 97 Tahun 2012 terkait Retribusi Pengendalian Lalu Lintas dan Retribusi Perpanjangan Izin
- b. Buku hukum, publikasi ilmiah, dokumen online, artikel, pandangan ahli, dan bentuk lain dari sumber hukum sekunder memberikan interpretasi dokumen hukum primer termasuk undang-undang, keputusan pengadilan, dan keputusan badan administratif.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Dampak Jalan Berbayar Terhadap Pengguna Kendaraan

Undang-Undang No. 2 Tahun 2022 Terkait Undang-Undang No. 2 Tahun 2022 Terkait Perubahan Kedua Atas Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 Terkait Jalan Merupakan UU yang berlaku pada saat ini. Perbedaan antara Undang-Undang No. 2 Tahun 2022 dengan Undang-Undang No.38 Tahun 2004. UU ini mengatur bahwa pejalan kaki, pesepeda, dan penyandang disabilitas dapat memakai area jalan yang disetujui. Undang-undang ini juga mengatur bahwa negara dapat melaksanakan pembangunan jalan provinsi/kota/kota apabila pemerintah daerah tidak dapat melaksanakannya.



Gambar. 1 CNN Indonesia, 2023 (www.CNNIndonesia.com).

Gambar.1 diatas adalah 25 ruas jalanan di Jakarta yang akan diterapkan sistem jalan berbayar dengan status jalan kota. Dalam Pasal 9 Ayat 9 UU No. 2 Tahun 2022 terkait Perubahan Kedua Atas UU No. 38 Tahun 2004 Terkait Jalan, menyampaikan bahwa Jalan kota sesuai dimaksud pada ayat (1) meliputi Jalan Umum dalam Sistem Jaringan Jalan sekunder yang menghubungkan:

- antar pusat pelayanan dalam kota;
- pusat pelayanan dengan persil;
- antarpersil;
- antar pusat pemukiman di dalam kota; dan
- Jalan poros desa dalam wilayah kota.

Dalam Pasal 1 UU No. 28 Tahun 2009 terkait Pajak Daerah dan Retribusi Daerah menyebutkan bahwa Pajak Daerah, yang selanjutnya disebut Pajak, ialah pembayaran wajib kepada daerah yang mengikat orang atau badan hukum yang tidak mendapat ganti rugi langsung dan dipakai untuk kebutuhan daerah, untuk mencapai sebesar-besarnya kemakmuran rakyat, tetapi ketika jalan tol diperkenalkan, masyarakat harus membayar kembali jika ingin memakai jalan tersebut. Terdapat ketidakadilan terhadap masyarakat karena masyarakat sudah membayar pajak daerah untuk memakai fasilitas jalanan tetapi harus juga membayar lagi jika ingin memakai jalanan tersebut.

Pemerintah pun menentang UU Nomor 2 Tahun 2022 Pasal 62 menyebutkan bahwa “Masyarakat berhak untuk memperoleh manfaat atas Penyelenggaraan Jalan sesuai dengan SPM yang ditetapkan”. Jalan berbayar ini sendiri tidak dapat memberikan manfaat terhadap pengguna kendaraan karena diharuskan membayar. Pada PP No. 97 Tahun 2012 terkait Peraturan Pemerintah (PP) terkait Retribusi Pengendalian Lalu Lintas Dan Retribusi Perpanjangan Izin Mempekerjakan Tenaga Kerja Asing menegaskan bahwa ERP adalah jenis retribusi yang bisa dilakukan untuk jalan provinsi dan kabupaten/kota bukan jalan nasional. Didasarkan pada pasal 2 PP 97/2012, Retribusi pengendalian lalu lintas dilaksanakan oleh pemprov untuk ruas jalan provinsi dan pemkab/pemkot untuk ruas jalan kabupaten/kota. Dengan demikian, tidak ada pasal dalam PP ini yang memberikan kewenangan untuk bisa menerapkan jalan berbayar di ruas jalan nasional.

Pemberlakuan jalan berbayar ini akan mempengaruhi keputusan pada pengeluaran biaya bagi pengguna kendaraan, karena sebagian besar penduduk di Jakarta memakai kendaraan pribadi sebagai

transportasi mereka. Dengan diterapkan jalan berbayar pemerintah mendorong masyarakat untuk memakai transportasi umum seperti, KRL dan Transjakarta. Tujuan dari kebijakan ERP tidak hanya untuk mengurangi kemacetan, tetapi juga untuk mendorong orang untuk memakai transportasi umum. Tetapi, Angkutan umum di Jakarta dinilai kurang memadai, khususnya dari segi waktu dan biaya. Pertama, angkutan umum di Jakarta masih belum tepat waktu dalam hal keberangkatan dan kedatangan. Ini berlaku setidaknya untuk transjakarta dan kereta listrik. Ketidakpastian waktu menyebabkan inefisiensi ketika seseorang salah memilih moda transportasi. Kedua, kedua sistem angkutan umum tersebut tidak dapat dihalangi oleh kendala yang berkaitan, seperti misalnya, gangguan pada moda KRL, dipisahkan yang dapat mengakibatkan kemacetan lalu lintas KRL. Hambatan tersebut nantinya dapat menyebar ke KRL dan tidak ada jaminan bahwa hambatan tersebut akan terjadi. Perihal ini juga bisa terjadi di angkutan umum kecuali Transjakarta dan KRL. Ketiga, masyarakat yang memakai angkutan umum memiliki waktu tempuh yang lebih lama daripada angkutan pribadi. Angkutan umum lokal belum tentu kelebihan beban. Terakhir, jarak antara tempat tinggal dengan tempat tujuan seperti sekolah, perkantoran, tempat wisata, dll. seperti aspek mendesak yang penting bagi keberhasilan pelaksanaan kebijakan ini. kebijakan ERP. Perihal ini juga dipengaruhi oleh banyaknya penumpang yang tinggal di pinggiran Jakarta tetapi bekerja atau belajar di Jakarta. Beda dengan negara seperti Singapura yang telah memiliki perencanaan kota dimana rumah dan tanah berdekatan satu sama lain dan memiliki akses mudah ke transportasi umum. Menjamin perlindungan hukum bagi seluruh rakyat Indonesia yang melakukan kegiatan ekonomi merupakan suatu metode yang baik untuk menjaga ketertiban masyarakat (Putra et al., 2020).

Dalam salah satu penelitian judulnya “*Spatial Sorting of Rich Versus Poor People in Jakarta*” yang ditulis oleh Kyri Maaik Joey Janssen, Peter Mulder, dan Muhammad Halley Yudhistira mengatakan bahwa kendaraan sepeda motor adalah alat transportasi paling andal dan tercepat bagi masyarakat miskin perkotaan (Janssen et al., 2022). Dalam Badan Pusat Statistik menjelaskan bahwa sebanyak 21.402 dari 5.338.891 masyarakat memakai KRL sebagai transportasi,

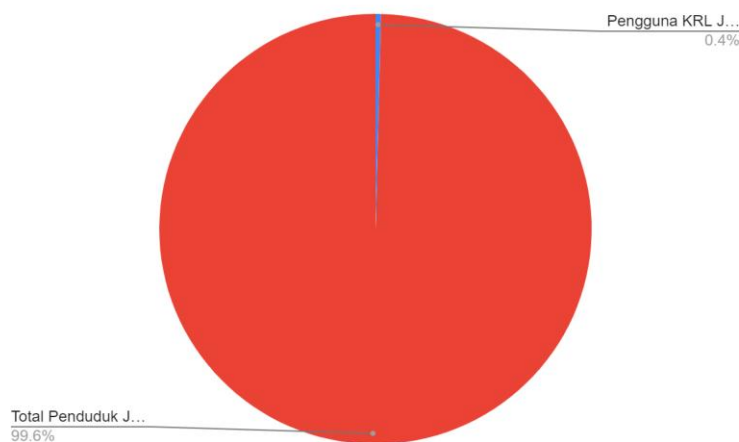


Diagram 1. Persentase Masyarakat Pengguna KRL
Sumber: Badan Pusat Statistik diolah oleh penulis

Pada Diagram 1, dijelaskan bahwa hanya 0.4% dari 100% penduduk Jakarta memakai KRL sebagai moda transportasi hari-hari penduduk. Mayoritas pengguna transportasi umum mengandalkan sepeda motor untuk berkeliling, disusul mobil dan angkutan KRL untuk pulang pergi. Oleh karena itu, masyarakat menganggap bahwa transportasi bermotor dianggap lebih efisien dan ekonomis (Pinter Politik, 2023). Khususnya bila komuter tidak tinggal di dekat stasiun. Kebijakan Jalan Berbayar ini belum mampu menjawab masalah kemacetan di Jakarta. Pedoman praktik terbaik seperti di Negara Singapura mungkin tidak sesuai untuk mengimplementasikan Jakarta secara sosial dan ekonomi. Kebijakan jalan tol hanya dapat mempengaruhi masyarakat kelas menengah ke bawah yang bergantung pada transportasi bermotor dan hanya dapat menghindari kemacetan.

Pengenalan jalan berbayar sulit mendapatkan dukungan publik di kota-kota besar, seperti Hong Kong, Edinburgh, dan lainnya di Amerika Serikat. Bahkan di Hong Kong merupakan, kota ini pertama kali melontarkan ide jalan berbayar, tetapi gagal diimplementasikan karena kurangnya

tunjangan dari penduduk setempat. Sementara itu, New York City (NYC) sudah lama memperdebatkan peluang penerapan jalan berbayar bahkan sudah mendapatkan persetujuan legislatif sejak 2019. Tetapi, sistem itu hingga saat ini belum diterapkan, (Nurhuda, 2023). Jika jalan tol diberlakukan, Jakarta akan mengalami nasib yang sama dengan kota-kota sebelumnya: gagal total. Karena banyak orang tidak hanya memerlukan perencanaan yang matang, tetapi juga menolak politik. Pemprov DKI Jakarta sangat perlu menunjukkan pada masyarakat bahwa program ini akan berhasil. Pemda DKI Jakarta harus memahami hal ini, mengingat program ini melibatkan banyak kebijakan, sistem ini bukan satu-satunya sistem transportasi yang disebut mampu mengurangi kemacetan di Jakarta. Ada hasil penting lainnya, yaitu angkutan umum yang terintegrasi.

Permasalahan kebijakan jalan berbayar oleh Pemprov DKI Jakarta salah satunya yaitu, kurangnya ambil bagian dari masyarakat. Bahwa keterlibatan masyarakat pada penyusunan Peraturan Daerah (Perda) terkait jalan tol masih kurang signifikan. Masyarakat berhak memberikan masukan dengan cara lisan maupun tertulis pada penyusunan Perda sesuai dimaksud dalam Pasal 96 UU No. 12 Tahun 2011 terkait Peraturan Pembentukan Peraturan Perundang-undangan. Penerapan sistem ini mempersulit beberapa kabupaten yang ekonominya lemah. Dalam situasi saat ini, masyarakat miskin perkotaan masih berjuang untuk menghidupkan kembali perekonomiannya pascapandemi Covid-19. Karena sulitnya akses angkutan umum, kebijakan jalan tol hanya menguntungkan kalangan menengah ke atas dan semakin mempersulit mereka yang ekonominya lemah, (LBH Jakarta, 2023). Pemprov DKI Jakarta sewajarnya memprioritaskan aksesibilitas angkutan umum daripada memaksakan adopsi jalan berbayar. Persoalannya, ketersediaan dan keterjangkauan angkutan umum di daerah pinggiran yang didiami sebagian besar masyarakat menengah ke bawah masih minim sehingga banyak warga yang harus mengandalkan angkutan pribadi.

3.2 Bentuk Pelanggaran Pemerintah DKI Jakarta Dalam Sistem Jalan Berbayar

Penerapan Jalan Berbayar di Ibu Kota Jakarta memunculkan banyak pendapat pro dan kontra dari pengguna jalan karena dianggap kurang efektif. Pemerintah menyarankan untuk masyarakat memakai alternatif transportasi umum rute jalan yang dilewati cenderung lebih kompleks sehingga masyarakat memerlukan waktu yang lebih lama untuk sampai ke tempat tujuan, dan bahkan di sejumlah kasus, tidak semua transportasi publik mencakup rute jalan yang dilewati masyarakat, (Worang et al., 2019). Adanya kebijakan Jalan Berbayar dengan penerapan tarif berbayar hanya akan mengatasi kemacetan di ruas-ruas jalan tertentu dan mengalihkan kemacetan di ruas jalan lain yang tidak berbayar. Kemudian, mengacu pada UU No. 22 Tahun 2009 terkait Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ojek *online* masuk ke dalam jenis kendaraan bermotor yang dikenakan Jalan Berbayar. Pemberlakuan kebijakan jalan berbayar ini dirasa justru akan semakin memberatkan masyarakat. Ironisnya, jalan-jalan tersebut dibangun memakai uang yang rakyat bayarkan melalui pajak, akan tetapi ketika rakyat ingin menuntut haknya dengan memakai jalan-jalan tersebut, mereka diharuskan untuk membayar untuk memakai jalan tersebut.

Mengacu pada Pasal 2 UU Perlindungan Konsumen No. 8 Tahun 1999 mengatakan perlindungan konsumen berasaskan manfaat, keadilan, keseimbangan, keamanan dan keselamatan konsumen, serta kepastian hukum. Sementara itu, pembangunan jalan tol di DKI Jakarta, ibu kota negara, dinilai berkaitan dengan asas kemaslahatan bersama. Segala upaya untuk mempertahankan perlindungan hukum konsumen harus memaksimalkan keuntungan bagi konsumen dan semua pelaku ekonomi, sesuai dengan konsep kemanfaatan. Tetapi, jika diberlakukannya sistem jalan berbayar ini tidak dapat mengimplementasikan asas manfaat terhadap pengguna jalan tersebut, bahkan dapat dianggap tidak efektif untuk pengguna jalan tersebut.

Dari berbagai jenis retribusi dalam Undang-Undang No. 28 Tahun 2009, jenis retribusi daerah Jalan Berbayar tidak termasuk di dalamnya. Dalam Pasal 6 UU No. 12 Tahun 2011 yang menentukan bahwa ketentuan undang-undang harus didasarkan pada prinsip-prinsip hukum yang mapan dan tidak boleh berkaitan dengan kepentingan umum, persyaratan undang-undang yang lebih ketat, atau undang-undang lain yang mencakup alasan yang sama, (Mustakim, 2020). Maka dengan adanya keterkaitan dalam menentukan jenis, besaran tarif dan sanksi yang ada pada pengaturan Gubernur No. 149 Tahun 2016 dengan Pasal 79 ayat (1) PP No. 32 Tahun 2011 terkait Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas dan Pasal 2 ayat (2) PP No. 97 Tahun 2012 terkait Retribusi Pengendalian Lalu Lintas dan Retribusi Perpanjangan Izin Mempekerjakan Tenaga Asing serta Pasal 81 ayat (5) Peraturan Daerah No. 05 Tahun 2014 terkait

Transportasi, (Sumantri, 1982). Dari pembahasan diatas dapat disimpulkan bahwa sifat materi, tingkat tarif dan denda menentang prinsip-prinsip pembentukan peraturan sesuai dijabarkan melalui UU No. 12 Tahun 2011 yang berakibat ketentuan tersebut dapat dikesampingkan, (Susantono, 2008). Yang dimaksud dengan pajak dan bea daerah adalah semua kendaraan beroda dan gandengannya yang beredar di semua jalan raya yang digerakkan oleh mesin atau sejenisnya yang berfungsi sebagai penggerak kendaraan lain, termasuk alat berat yang memakai kastor dan tidak dipasang secara tetap serta dapat dipasang dipakai dalam air, (Sukawati et al., 2021).

Substansi Pergub No. 149 Tahun 2016 terkait Pengendalian Lalu Lintas Jalan Berbayar Elektronik di kualifikasi menentang asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan sesuai dijabarkan UU No. 13 Tahun 2022 terkait Undang-undang (UU) terkait Perubahan Kedua atas UU No. 12 Tahun 2011 terkait Pembentukan Peraturan Perundang-Undangannya khususnya terkait penentuan jenis pungutan, besaran tarif dan sanksi denda pelanggaran atas jalan berbayar. Pada PP No. 97 Tahun 2012 terkait Peraturan Pemerintah (PP) terkait Retribusi Pengendalian Lalu Lintas Dan Retribusi Perpanjangan Izin Mempekerjakan Tenaga Kerja Asing menegaskan bahwa ERP adalah jenis retribusi yang bisa dilakukan untuk jalan provinsi dan kabupaten/kota bukan jalan nasional.

Di riset ini, penulis mensurvei beberapa sampel komunitas pada variabel yang berbeda, dan diambil hasil wawancara dengan Bapak Zulkifli, S.T. sebagai Kepala Unit Pengelola Sistem Jalan Berbayar, mengatakan bahwa: “Kita perlu mengetahui terlebih dahulu bahwa Kota Jakarta ini merupakan kota yang padat penduduknya, dalam membatasi kemacetan di Jakarta hanya perlu dua hal yang dilakukan yaitu, bagaimana masyarakat itu memakai angkutan umum dan bagaimana kita membatasi kendaraan perorangan di Jakarta. Willingness to use, keinginan untuk memakai angkutan umum, artinya kita bicara yang namanya Push Pull Strategy karena untuk meningkatkan orang untuk memakai transportasi publik, permasalahannya akibat alat transportasi individu di kota ini terlalu berlebihan. Karena kendaraan pribadi di Jakarta sudah terlalu banyak kita harus memakai sistem transportasi yang efektif dan efisien yaitu angkutan umum. Sehingga ini yang sedang kami lakukan salah satunya kami membuat angkutan kami berintegrasi, nyaman dan mencerminkan inklusivitas. Inklusivitas itu bisa diakses oleh semua orang tidak hanya yang eksklusif maka akhirnya kita bicara integrasi sistem transportasi. Kita membuat sebuah prasarana infrastrukturnya supaya orang mudah dan nyaman untuk pindah antar moda itu yang disebut integrasi secara fisik. Balik lagi dengan Push Pull Strategy yang saya bilang di awal Pull, kita membatasi penggunaan kendaraan pribadi karena fasilitas di Jakarta ini sudah memadai. Push, kita mendorong untuk masyarakat memakai angkutan umum dan merubah mindset masyarakat di kota Jakarta. Sebenarnya dari Jalan Berbayar Elektronik ini kami sangat memperhatikan masyarakat bukan ingin menjatuhkan masyarakat itu yang mungkin perlu diubah karena istilah “berbayar”.

Didasarkan pada hasil analisis diatas, penulis melakukan kuisisioner pada masyarakat mengenai sistem jalan berbayar, sebagai berikut:

Apakah anda sudah mengetahui Sistem Jalan Berbayar yang akan diterapkan di DKI Jakarta?

101 responses

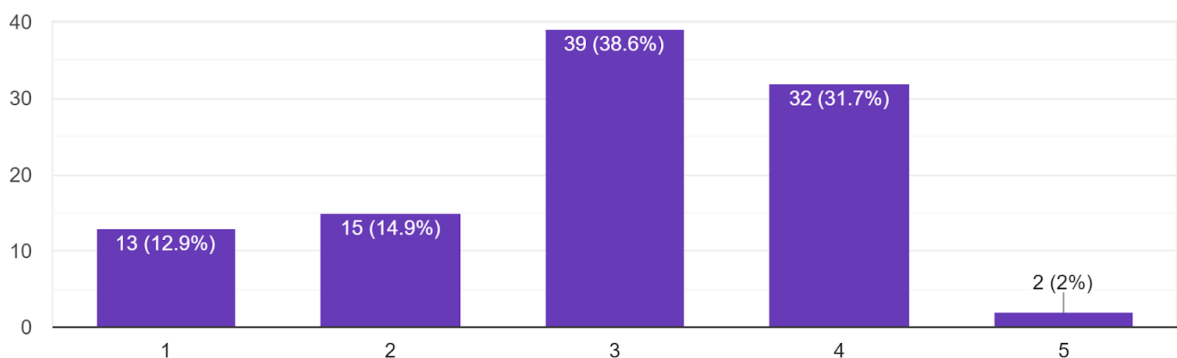


Diagram 2 menunjukkan bahwa sebanyak 38.6% dari 101 responden masih belum mengetahui mengenai sistem jalan berbayar di Jakarta. Dapat kita simpulkan bahwa kurangnya partisipasi masyarakat dalam kebijakan jalan berbayar ini.

Apakah anda setuju dengan sistem Jalan Berbayar di terapkan di DKI Jakarta?

101 responses

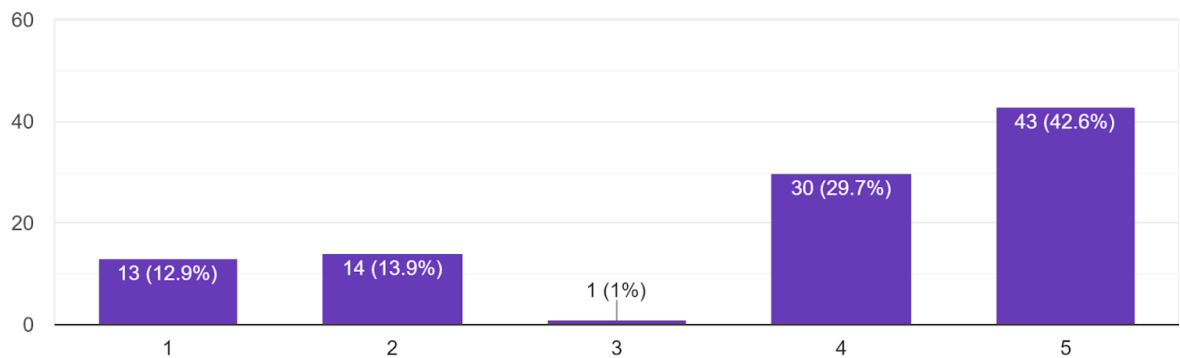


Diagram 3. Dapat kita lihat bahwa sebanyak 42.6% dari 101 responden tidak setuju dengan sistem jalan berbayar di terapkan di DKI Jakarta.

Menurut anda apakah penerapan sistem Jalan Berbayar di DKI Jakarta akan membawa pengaruh positif terhadap masyarakat dalam segi ekonomi?

101 responses

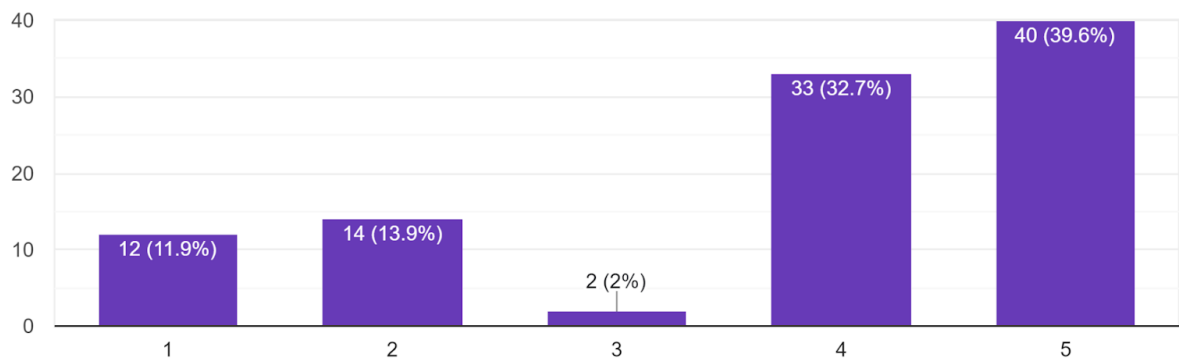


Diagram 4, sebanyak 39.6% dari 101 responden menganggap bahwa jalan berbayar ini tidak membawa dampak positif pada masyarakat dalam segi ekonomi.

Usia

101 responses

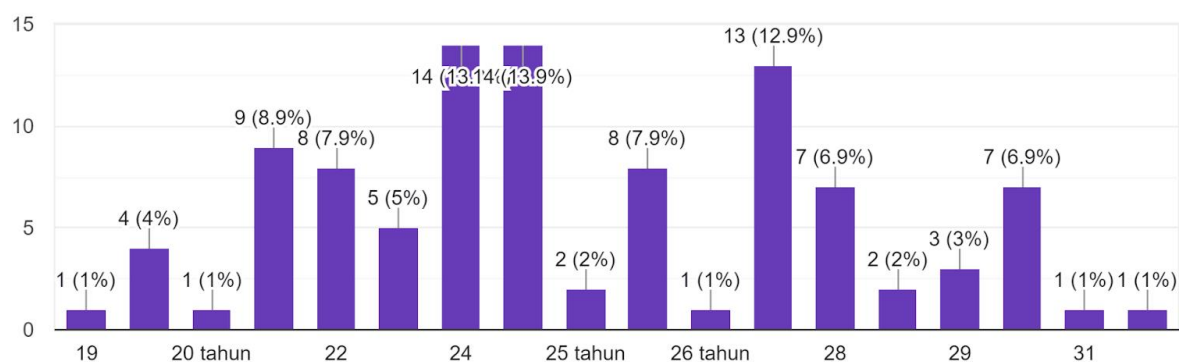


Diagram 5, dalam survei ini penulis melakukan survei dari usia 19 tahun sampai dengan 31 tahun

Jenis Kelamin
100 responses

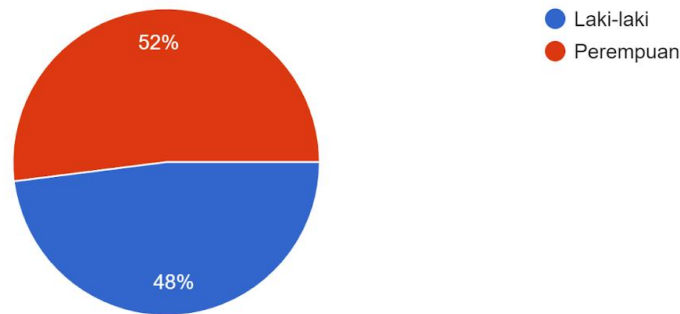


Diagram 6, dalam survei ini penulis melakukan survei sebanyak 52% Laki-laki dan 48% Perempuan

Jenis Pekerja
101 responses

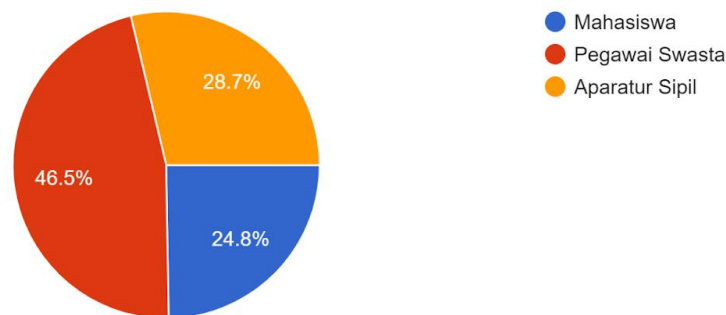


Diagram 7, dalam survei ini sebanyak 46.5% Pegawai swasta, 28.7% Aparatur Sipil, dan 24.8% Mahasiswa.

IV. KESIMPULAN DAN SARAN

1. Kesimpulan

Didasarkan pada hasil analisis penulis, penerapan jalan berbayar di DKI Jakarta masih belum memadai karena banyak hal-hal yang perlu pemerintah pertimbangkan salah satunya yaitu dampak perekonomian masyarakat. Permasalahan kebijakan jalan berbayar oleh Pemerintah salah satunya yaitu, kurangnya keikutsertaan Masyarakat pada perencanaan program ini. Penerapan jalan berbayar ini merupakan kebijakan yang baik tapi belum tentu pas untuk diterapkan di Kota Jakarta pada saat ini. melalui UU Nomor 2 Tahun 2022 Pasal 62 menyebutkan bahwa “Masyarakat berhak untuk memperoleh manfaat atas Penyelenggaraan Jalan sesuai dengan SPM yang ditetapkan”. Jalan berbayar ini sendiri tidak dapat memberikan manfaat terhadap pengguna kendaraan karena diharuskan membayar.

2. Saran

Didasarkan pada penelitian diatas, penulis menyarankan untuk pemerintah DKI Jakarta mempertimbangkan terlebih dahulu untuk perencanaan sistem jalan berbayar di DKI Jakarta ini karena dilihat dari segi perekonomian Jakarta belum memadai dan siap untuk dilaksanakannya jalan berbayar ini. Pemerintah pun juga seharusnya mengambil partisipasi Masyarakat pada pembuatan perencanaan sistem jalan berbayar ini karena dapat di lihat dari Pasal 96 UU No. 12 tahun 2011 terkait Peraturan Pembentukan Perundang-undangan telah menyebutkan bahwasanya pemerintah kota berhak ikut serta dengan cara lisan maupun

tertulis pada penyusunan tata tertib provinsi. Oleh karena itu, masyarakat harus dilibatkan pada perancangan sistem ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Adilah, F., & Nadjam, A. (2019). Potensi Penerapan Sistem Electronic Road Pricing (ERP). *Seminar Nasional Teknik Sipil Politeknik Negeri Jakarta*, 648–658.
- Badan Pusat Statistik. (n.d.). *Jumlah Penumpang Kereta Api (Ribu Orang)*, 2023. <https://www.bps.go.id/indicator/17/72/1/jumlah-penumpang-kereta-api.html>
- CNN Indonesia. (2023). *Infografis: Daftar Nama Jalan di Jakarta yang Bakal Menerapkan ERP*. <https://www.cnnindonesia.com/otomotif/20230113184129-582-900226/infografis-daftar-nama-jalan-di-jakarta-yang-bakal-menerapkan-erp>
- Helaludin, & Wijaya, H. (2019). *Analisis Data Kualitatif: Sebuah Tinjauan Teori & Praktik*. Sekolah Tinggi Theologia Jaffray.
- Jakarta Traffic*. (2022). Tomtom Traffic Index. <https://www.tomtom.com/traffic-index/jakarta-traffic/>
- Janssen, K. M. J., Mulder, P., & Yudhistira, M. H. (2022). Spatial Sorting of Rich Versus Poor People in Jakarta. *Bulletin of Indonesian Economic Studies*, 58(2), 167–194. <https://doi.org/10.1080/00074918.2021.1876209>
- LBH Jakarta. (2023). *Kebijakan Jalan Berbayar (ERP) Pemprov DKI Jakarta: Solusi Tak Berkeadilan Di Tengah Masih Buruknya Aksesibilitas Transportasi Publik*. <https://bantuanhukum.or.id/kebijakan-jalan-berbayar-erp-pemprov-dki-jakarta-solusi-tak-berkeadilan-di-tengah-masih-buruknya-aksesibilitas-transportasi-publik/>
- Machmud, P. (2010). *Penelitian Hukum*. Kencana Prenada Media Group.
- Marzuki, P. M. (2010). *Penelitian Hukum*. Kencana Prenada.
- Mustakim. (2020). Pengendalian Lalu Lintas Jalan Berbayar Elektronik : Suatu Pergub DKI Jakarta No. 149 Tahun 2016. *Jurnal Ilmu dan Budaya*, 41(68), 8007–8026.
- Nurhuda, S. F. (2023). *ERP Terbukti Gagal di Banyak Kota, Kok Masih Mau Diterapkan di Jakarta?* DetikOto. <https://oto.detik.com/berita/d-6566007/erp-terbukti-gagal-di-banyak-kota-kok-masih-mau-diterapkan-di-jakarta>
- Octaviani, S., & Najid. (2020). Pengaruh Penerapan Erp Terhadap Waktu Tempuh Feeder Dan Waktu Tempuh Perjalanan Ruas Jalan Gatot Subroto. *Jurnal Mitra Teknik Sipil*, 3(4), 951–958.
- Pasupati, I. K. Y., Dewi, A. A. S. L., & Karma, N. M. S. (2023). Sanksi Pidana Terhadap Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Luka Berat (Studi Putusan No.4/Pid.Sus/2022/PN. Amp). *Jurnal Interpretasi Hukum*, 4(1), 20–25.
- Pinter Politik. (2023). *Sudah Tepatkah Kebijakan Jalan Berbayar?* <https://www.pinterpolitik.com/in-depth/sudah-tepatkah-kebijakan-jalan-berbayar/>
- Purnamasari, N. (2016). *Kata Ahok Soal Sistem ERP DKI yang Disebut Hambat Persaingan Usaha*. DetikNews. <https://news.detik.com/berita/d-3329891/kata-ahok-soal-sistem-erp-dki-yang-disebut-hambat-persaingan-usaha>
- Putra, N. G. F. S., Arini, D. G. D., & Suryani, L. P. (2020). Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Khusus Jasa Penumpang Angkutan Darat. *Jurnal Interpretasi Hukum*, 1(1), 83–88.
- Putri, N. A., & Suryani, F. (2023). Penerapan Electronic Road Pricing (ERP) Di Jalan Matraman, DKI Jakarta. *Jurnal Ikraith-Teknologi*, 7(1), 1–10.
- Ratnaningtyas, H., Nurbaeti, Asmaniati, F., & Bilqis, L. D. R. (2021). Berwisata ke Kota Jakarta dengan Kemacetannya. *Jurnal Manajemen Perhotelan Dan Pariwisata*, 4(2), 58–66.
- Rayanti, D. (2023). *Waktu Penerapan Jalan Berbayar di Jakarta: Setiap Hari Jam 05.00-22.00 Baca artikel detikoto, "Waktu Penerapan Jalan Berbayar di Jakarta: Setiap Hari Jam 05.00-22.00" selengkapnya* <https://oto.detik.com/berita/d-6506218/waktu-penerapan-jalan-berbayar-di-ja>. DetikOto. <https://oto.detik.com/berita/d-6506218/waktu-penerapan-jalan-berbayar-di-jakarta-setiap-hari-jam-0500-2200>
- Sukawati, A. A. P. E., Widiati, I. A. P., & Suryani, L. P. (2021). Perlindungan Hukum Bagi Wajib Pajak Progresif Kendaraan Bermotor Di Provinsi Bali. *Jurnal Interpretasi Hukum*, 2(2), 328–333.
- Sumantri, S. (1982). *Hak Menguji Materiil di Indonesia*. Alumni Bandung.
- Susantono, B. (2008). *Electronic Road Pricing (ERP) Salah Satu Solusi Masalah Kemacetan di Kota Jakarta* (Edisi Sept). Buletin Tata Ruang.
- Worang, G. C. D. A., Rompis, S. Y. R., & Lefrandt, L. I. R. (2019). Karakteristik Pengemudi Dalam Pemilihan Rute Bila Adanya Pemberlakuan Electronic Road Pricing (Erp) Pada Ruas Jalan Sam Ratulangi. *Jurnal Sipil Statik*, 7(3), 301–308.
- Yin, R. K. (2008). *Studi Kasus, Desain dan Metode*. Penerjemah Mudzakir, Raja Grafindo Persada.