

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
FAKULTAS HUKUM**

Terakreditasi Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi
Nomor: 429/SK/BAN-PT/Akred/S/XI/2014

**“Tanggung Jawab Pemerintah Daerah dalam Pengelolaan Sistem *Bus Rapid Transit*
dalam Pemenuhan Standar Pelayanan Minimal di Provinsi Daerah Khusus Ibukota
Jakarta”**

OLEH

Nama Penyusun: Matius Rene

NPM: 2013 200 138

Nomor Telepon: 081283650014

PEMBIMBING

Dr. W. M. Herry Susilowati, S.H., M.Hum.



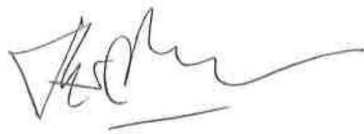
Penulisan Hukum

**Disusun Sebagai Salah Satu Kelengkapan
Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana
Program Studi Ilmu Hukum**

2017

Disetujui untuk Diajukan Dalam Sidang
Ujian Penulisan Hukum Fakultas Hukum
Universitas Katolik Parahyangan

Pembimbing



Dr. W. M. Herry Susilowati, S.H., M.Hum.



Dekan,



Dr. Tristam Pascal Moeliono, S.H., M.H., LL.M.



PERNYATAAN INTEGRITAS AKADEMIK

Dalam rangka mewujudkan nilai-nilai ideal dan standar mutu akademik yang setinggi-tingginya, maka Saya, Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Matius Rene

Nomor Pokok : 2013200138

Dengan ini menyatakan dengan penuh kejujuran dan dengan kesungguhan hati dan pikiran, bahwa karya ilmiah/karya penulisan hukum yang berjudul:

“Tanggung Jawab Pemerintah Daerah dalam Pengelolaan Sistem *Bus Rapid Transit* dalam Pemenuhan Standar Pelayanan Minimal di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta”

adalah sungguh-sungguh merupakan karya ilmiah/karya penulisan hukum yang telah Saya susun dan selesaikan atas dasar upaya, kemampuan dan pengetahuan akademik Saya pribadi, dan sekurang-kurangnya tidak dibuat melalui dan/atau mengandung hasil dari tindakan- tindakan yang:

- a. secara tidak jujur dan secara langsung atau tidak langsung melanggar hak-hak atas kekayaan intelektual orang lain, dan/atau
- b. dari segi akademik dapat dianggap tidak jujur dan melanggar nilai-nilai integritas akademik dan itikad baik;

Seandainya di kemudian hari ternyata bahwa Saya telah menyalahi dan/atau melanggar pernyataan Saya di atas, maka Saya sanggup untuk menerima akibat-akibat dan/atau sanksi-sanksi sesuai dengan peraturan yang berlaku di lingkungan Universitas Katolik Parahyangan dan/atau peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pernyataan ini Saya buat dengan penuh kesadaran dan kesukarelaan, tanpa paksaan dalam bentuk apapun juga.

Bandung, 19 Mei 2017

Mahasiswa Penyusun Karya Ilmiah/Karya Penulisan Hukum



Matius Rene
2013200138

ABSTRAK

Transjakarta *Busway* merupakan moda transportasi berupa angkutan massal yang memiliki jalur khusus. Keberadaannya menjadi salah satu solusi untuk mengurangi kemacetan lalu lintas di DKI Jakarta. Dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasanya, Transjakarta memiliki Standar Pelayanan Minimal (SPM). SPM tersebut disusun oleh Pemerintah DKI Jakarta dan dijalankan oleh PT. Transportasi Jakarta. Selain menyusun SPM tersebut, Pemerintah DKI Jakarta memiliki tanggung jawab dalam rangka mendukung pemenuhan SPM. Permasalahan muncul ketika tanggung jawab tersebut tidak dipenuhi dengan baik dan ikut berpengaruh terhadap pemenuhan SPM yang juga tidak dipenuhi dengan baik. Selain itu, mengingat bahwa SPM merupakan sebuah standar pelayanan yang akan mempengaruhi tingkat kepuasan pengguna jasanya, maka SPM Transjakarta perlu dibuat lebih ideal atau lebih baik lagi dengan cara melihat standar sebuah *Bus Rapid Transit* (BRT) yang ideal di dunia dan SPM Kereta Api (KA). Dari kedua standar yang terakhir disebutkan ini, dapat dimasukkan hal-hal yang belum diatur dalam SPM Transjakarta.

Kata kunci: Transjakarta *Busway*, *bus rapid transit*, standar pelayanan minimal, dan tanggung jawab Pemerintah DKI Jakarta.

ABSTRACT

Transjakarta Busway is mass rapid transportation that has a dedicated routes. The existence of Transjakarta became the solution to decrease traffic jam in DKI Jakarta. In providing services to its users, Transjakarta has a minimum service standards (SPM). SPM is prepared by the Government of DKI Jakarta and run by PT. Transportasi Jakarta. In addition to preparing the SPM, the Government of DKI Jakarta has a responsibility in order to support the fulfillment of SPM. Problems arise when the responsibilities are not met well which also influence the fulfillment of SPM that are also not met well. In addition, given that the SPM is a service standard that will affect the level of customer satisfaction of its services, SPM Transjakarta needs to be more ideal or better by basing it at the standard of an ideal Bus Rapid Transit (BRT) in the world and SPM Kereta Api). Of the latter two, it may include items that are not covered in SPM Transjakarta.

Keywords: Transjakarta Busway, bus rapid transit, minimum service standards, Government of DKI Jakarta responsibility.

KATA PENGANTAR

Puji Syukur kepada Tuhan yang Maha Kuasa, atas curahan berkat yang diberikan kepada Saya selama penyusunan skripsi/penulisan hukum ini, sehingga seluruh prosesnya dapat berjalan dengan indah dan tepat pada waktunya. Salah satu curahan berkat tersebut diberikanNya melalui orang-orang yang senantiasa memberikan dukungan, bantuan, dan perhatian kepada Saya. Untuk itu Saya ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada orang-orang tersebut:

1. Kedua Orang Tua Saya yang tidak pernah berhenti mendoakan dan mendukung Saya selama penyusunan penulisan hukum ini, khususnya kepada Ibu Saya yang selalu menanyakan bagaimana perkembangan skripsi Saya.
2. Ibu Dr. W. M. Herry Susilowati, S.H., M.Hum. (Dosen Pembimbing Penulisan Hukum Saya) yang telah memberikan banyak sekali waktu, pelajaran, dan bimbingan kepada saya selama menyusun penulisan hukum ini.
3. Ibu Dewi Sukma Kristianti, S.H., M.H. (Dosen Pembimbing Proposal Saya) yang telah memberikan banyak sekali waktu, perhatian, dan masukan kepada Saya, meskipun seminar proposal sudah berlalu.
4. Bapak Maulana Ichsan Gituri dan Bapak Gandrie Ramadhan (keduanya merupakan *Transport Associate* pada *Institute for Transportation and Development Policy*) yang telah memberikan undangan, data, dan penjelasan tentang *Bus Rapid Transit* (BRT) serta Transjakarta kepada Saya. Kesemua yang telah diberikan itu membuat Saya dapat melengkapi penelitian dengan baik.
5. Bapak Tri Basuki Joewono, Ph.D. (Pengamat Transportasi sekaligus Pengajar di Fakultas Teknik Program Studi Teknik Sipil Universitas Katolik Parahyangan) yang telah bersedia untuk memberikan pendapat dan penjelasan yang banyak sekali kepada Saya terkait BRT dan Transjakarta.

6. Bapak Ir. P. Surjanto Hartanto, MBA (*Vice President* Sekretaris Perusahaan PT. Kereta *Commuter* Jabodetabek) yang telah memberikan data dan penjelasan yang banyak sekali mengenai pelayanan kereta api di wilayah Jabodetabek.
7. Para pengguna jasa Transjakarta *Busway* yang telah meluangkan waktunya untuk menjawab pertanyaan dan memberikan pendapatnya kepada Saya. Mohon maaf karena saya tidak dapat menyebutkan nama anda satu per satu.
8. Teman-teman yang telah memberikan dukungan dan bantuan kepada Saya selama proses penyusunan skripsi ini:
 - a. Para tetangga di Winna *Homestay*: Samuel, Caesar, Kevin, dan Budi.
 - b. Yang membantu Saya saat sedang mengalami kebuntuan: Kent dan Alvin.
 - c. Teman-teman di Grup “Tahu *Caramel*“ yang nama anggotanya tidak perlu disebutkan satu per satu.

DAFTAR ISI

PERNYATAAN INTEGRITAS AKADEMIK.....	i
ABSTRAK.....	iii
ABSTRACT.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR SINGKATAN.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang Masalah.....	1
1.2. Rumusan Masalah.....	15
1.3. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	15
1.4. Kegunaan Penelitian.....	16
1.5. Metode Penelitian.....	16
1.6. Sistematika Penulisan.....	18
BAB II KAJIAN TEORI TENTANG TANGGUNG JAWAB PEMERINTAH DAERAH DAN STANDAR PELAYANAN <i>BUS RAPID TRANSIT</i>.....	21
2.1. Tanggung Jawab Negara.....	21
2.1.1. Pengertian Negara.....	21
2.1.2. Pengertian Tanggung Jawab	22
2.1.3. Tanggung Jawab Negara.....	25
2.2. Tanggung Jawab Pemerintah Daerah Khususnya Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta.....	28
2.2.1. Pengertian Otonomi Daerah dan Daerah Otonom.....	28
2.2.2. Otonomi Daerah di Dalam Undang-Undang Dasar 1945.....	29
2.2.3. Asas-Asas Pemerintahan Daerah.....	34
2.2.4. Urusan Pemerintahan Daerah Khususnya Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta.....	36

2.2.4.1. Urusan Pemerintahan Daerah di dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.....	37
2.2.4.2. Urusan Pemerintahan Daerah di dalam Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia.....	41
2.2.5. Tanggung Jawab Pemerintah Daerah Khususnya Pemerintah Daerah Khusus Ibukota berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah dan Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia.....	43
2.2.5.1. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.....	44
2.2.5.2. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia.....	51
2.2.6. Tanggung Jawab Pemerintah Daerah di Bidang Perhubungan dan Bidang Transportasi.....	54
2.3. Standar Pelayanan Minimal.....	55
2.3.1. Definisi Standar Pelayanan Minimal.....	55
2.3.2. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 65 Tahun 2005 tentang Pedoman Penyusunan dan Penerapan Standar Pelayanan Minimal.....	58
2.3.3. Posisi Standar Pelayanan Minimal dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.....	59
2.3.4. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan.....	60

2.3.5. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 27 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 10 tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dalam Trayek.....	62
2.3.6. Peraturan Gubernur Nomor 35 Tahun 2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Unit Pengelola Transjakarta-Busway.....	64
2.3.7. Standar BRT Menurut <i>Institute of Transportation and Development Policy</i> dalam Buku “ <i>The BRT Standard</i> ” pada Tahun 2016.....	64

BAB III ANGKUTAN UMUM MASSAL KHUSUSNYA *BUS RAPID TRANSIT* DI PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA.....75

3.1. Angkutan Umum Massal di Provinsi DKI Jakarta.....	75
3.1.1. Pada Masa Sekarang.....	75
3.1.2. Kondisi Lalu Lintas.....	77
3.1.3. Jenis Angkutan Umum Massal yang Beroperasi.....	80
3.2. <i>Bus Rapid Transit</i> atau <i>Busway</i> di Provinsi DKI Jakarta.....	80
3.2.1. Sejarah.....	80
3.2.2. Standar Pelayanan Minimal.....	83
3.3. Jenis Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 10 Tahun 2012, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 27 Tahun 2015, dan Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 35 Tahun 2014.....	85
3.3.1. Keamanan.....	86
3.3.2. Keselamatan.....	87
3.3.3. Kenyamanan.....	88
3.3.4. Keterjangkauan.....	89
3.3.5. Kesetaraan.....	90
3.3.6. Keteraturan.....	91
3.4. Standar Pelayanan Minimal Kereta Api Sebagai Perbandingan.....	92
3.4.1. Standar Pelayanan Minimal Kereta Api.....	92

3.4.2. Jenis Standar Pelayanan Minimal Kereta Api Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 48 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api.....	93
3.4.2.1. Standar Pelayanan Minimal di Stasiun.....	93
3.4.2.2. Standar Pelayanan Minimal di Perjalanan.....	96
3.5. Hasil Wawancara.....	99
3.5.1. Wawancara dengan Pengguna Jasa/Konsumen Transjakarta <i>Busway</i>	99
3.5.2. Wawancara dengan Pihak ITDP.....	113
3.5.3. Wawancara dengan Pengamat Transportasi.....	117
3.5.4. Wawancara dengan Pihak PT. KAI Commuter Jabodetabek.....	122
BAB IV ANALISIS TANGGUNG JAWAB PEMERINTAH DAERAH DALAM PENGELOLAAN SISTEM <i>BUS RAPID TRANSIT</i> DALAM PEMENUHAN STANDAR PELAYANAN MINIMAL DI DKI JAKARTA.....	125
4.1. Tanggung Jawab Pemerintah Daerah dalam Pengelolaan Sistem <i>Bus Rapid Transit</i>	125
4.2. Pemenuhan Standar Pelayanan Minimal <i>Bus Rapid Transit</i>	130
4.3. Konsep Ideal Standar Pelayanan Minimal <i>Bus Rapid Transit</i>	132
BAB V PENUTUP.....	141
5.1. Kesimpulan.....	141
5.2. Saran.....	143
DAFTAR PUSTAKA.....	147
LAMPIRAN: DAFTAR PERTANYAAN UNTUK WAWANCARA.....	153

DAFTAR SINGKATAN

AKBP	Ajun Komisaris Besar Polisi
BRT	<i>Bus Rapid Transit</i>
BUMD	Badan Usaha Milik Daerah
CCTV	<i>Closed Circuit Television</i>
DKI	Daerah Khusus Ibukota
ITDP	<i>Institute for Transportation and Development Policy</i>
Jabodetabek	Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi
KA	Kereta Api
KCJ	Kereta <i>Commuter</i> Jabodetabek
LLAJ	Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
Pemda	Pemerintah Daerah
Pemprov	Pemerintah Provinsi
Perda	Peraturan Daerah
Pergub	Peraturan Gubernur
PT	Perseroan Terbatas
SMA	Sekolah Menengah Atas
SMS	<i>Short Message Service</i>
SPBB	Stasiun Pengisian Bahan Bakar
SPBG	Stasiun Pengisian Bahan Bakar Gas
SPM	Standar Pelayanan Minimal
TOD	<i>Transit-Oriented Development</i>
Unpar	Universitas Katolik Parahyangan
UU	Undang-Undang

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN: DAFTAR PERTANYAAN UNTUK WAWANCARA.....	153
--	-----

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Istilah *Bus Rapid Transit* atau seringkali disingkat sebagai BRT merupakan istilah yang asing bagi sebagian besar orang, terutama bagi masyarakat awam. Setidaknya, banyak orang yang masih belum mengetahui apa itu BRT. Hal ini dapat dimaklumi mengingat istilah tersebut tidak lazim digunakan dalam menyebutkan sebuah moda transportasi. Sedangkan istilah *busway* jauh lebih dikenal oleh sebagian besar orang, bahkan bagi masyarakat awam sekalipun. Sebetulnya baik istilah BRT maupun *busway*, keduanya memiliki arti yang sama saja.

Istilah *busway* mulai dikenal ketika *busway* muncul dan beroperasi untuk pertama kalinya di Indonesia. Tepatnya pada tahun 2004 di Provinsi Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta, Transjakarta *Busway* muncul dan beroperasi berdasarkan Keputusan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 110 Tahun 2003 tentang Pembentukan, Organisasi dan Tata Kerja Badan Pengelola Transjakarta-Busway Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Bila dilihat dari keputusan gubernur tersebut, *busway* diartikan sebagai “sistem angkutan massal cepat dengan menggunakan bus pada jalur khusus”.¹ Sementara itu, tidak ditemukan adanya definisi BRT dalam keputusan gubernur tersebut.

Istilah BRT baru ditemukan pada Peraturan Daerah (Perda) Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 10 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Sistem *Bus Rapid Transit*. Dalam perda tersebut, Sistem BRT diartikan sebagai “jaringan angkutan umum massal cepat berbasis jalan dengan menggunakan bus pada jalur khusus”.² Dilihat dari definisi *busway* dan BRT, maka

¹ Lihat Pasal 1 angka 9 Keputusan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 110 Tahun 2003 tentang Pembentukan, Organisasi dan Tata Kerja Badan Pengelola Transjakarta-Busway Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

² Lihat Pasal 1 angka 9 Peraturan Daerah (Perda) Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 10 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Sistem *Bus Rapid Transit*.

sebetulnya kedua istilah tersebut sama saja. Keduanya sama-sama (a) angkutan massal, (b) berupa/menggunakan bus, dan (c) memiliki jalur khusus.

Dari penjelasan di atas, terlihat bahwa BRT merupakan istilah yang baru dimasukkan ke dalam bentuk peraturan perundang-undangan pada tahun 2014, sedangkan istilah *busway* sudah dikenal sejak tahun 2004. Sebetulnya ada istilah atau sebutan lain, yang lebih asing lagi. Istilah tersebut adalah “angkutan massal berbasis jalan”. Istilah ini pertama kali muncul dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam undang-undang tersebut, angkutan massal berbasis jalan diartikan sebagai “suatu sistem angkutan yang menggunakan mobil bus dengan lajur khusus yang terproteksi sehingga memungkinkan peningkatan kapasitas angkut yang bersifat massal”.³ Inti dari definisi tersebut sebetulnya sama saja dengan BRT ataupun *busway* yang telah penulis sebutkan sebelumnya. Maka untuk selanjutnya, penulis akan menggunakan istilah BRT.

Pengaturan tentang BRT atau angkutan massal berbasis jalan di dalam UU LLAJ diatur dalam Pasal 158. Berikut adalah isi pasal tersebut:

- “(1) Pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis Jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum di kawasan perkotaan.
- (2) Angkutan massal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus didukung dengan:
 - a. mobil bus yang berkapasitas angkut massal;
 - b. lajur khusus;
 - c. trayek angkutan umum lain yang tidak berimpitan dengan trayek angkutan massal; dan
 - d. angkutan pengumpan.”

Kemudian Pasal 159 menyebutkan bahwa ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan massal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 158 diatur di dalam peraturan menteri.⁴ Peraturan menteri yang kemudian mengatur lebih lanjut adalah Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 10

³ Lihat Penjelasan Pasal 158 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ).

⁴ Lihat Pasal 159, *ibid.*

Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan. Namun demikian, beberapa substansi dari peraturan menteri tersebut telah diubah melalui Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 27 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan. Kemudian pada tahun 2014, dikeluarkan Peraturan Gubernur Nomor 35 Tahun 2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Unit Pengelola Transjakarta-*Busway*.

Kedua peraturan menteri serta peraturan gubernur yang telah disebutkan sebelumnya berisi tentang hal-hal seperti apa itu standar pelayanan minimal (SPM), apa saja hal-hal yang termasuk ke dalam SPM, siapa saja yang melakukan pelaksanaan SPM, sanksi atas pelanggaran SPM, dsb. Pada intinya, kesemuanya itu tersebut menjelaskan hal-hal yang bersifat teknis, misalnya terdapat lampiran yang terdiri dari bagan SPM dan gambar sketsa angkutan massal berbasis jalan. Sebelum adanya peraturan gubernur yang disebutkan, Transjakarta *Busway* belum memiliki SPM.

Menurut Pasal 1 angka 1 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan, definisi SPM adalah sebagai berikut:

“Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan yang selanjutnya disebut Standar Pelayanan Minimal adalah persyaratan penyelenggaraan Angkutan Massal Berbasis Jalan mengenai jenis dan mutu pelayanan yang berhak diperoleh setiap Pengguna Jasa Angkutan Massal Berbasis Jalan secara minimal.”

Kemudian Pasal 1 angka 11 Peraturan Gubernur Nomor 35 Tahun 2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Unit Pengelola Transjakarta-*Busway* menyebutkan:

“Standar Pelayanan Minimal yang selanjutnya disingkat SPM adalah ketentuan tentang jenis dan mutu pelayanan dasar yang merupakan urusan wajib daerah yang berhak diperoleh setiap warga secara minimal.”

Dilihat dari kedua pasal tersebut, dapat disimpulkan bahwa SPM merupakan ketentuan yang berisi tentang jenis dan mutu pelayanan dasar yang berhak diperoleh oleh setiap pengguna jalan atau warga secara minimal.

Dalam Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 10 Tahun 2012, SPM meliputi jenis pelayanan dan mutu pelayanan. Kemudian dalam Pasal 3 ayat (4) peraturan menteri tersebut, disebutkan bahwa SPM meliputi:

- a. keamanan;
- b. keselamatan;
- c. kenyamanan;
- d. keterjangkauan;
- e. kesetaraan; dan
- f. keteraturan.

Kemudian pada ayat (5) disebutkan bahwa mutu pelayanan sebagaimana dimaksud meliputi:

- a. indikator; dan
- b. nilai, ukuran atau jumlah.

Jenis dan mutu pelayanan tersebut dijelaskan lebih lanjut pada pasal-pasal berikutnya dan dijelaskan secara teknis pada bagian lampiran. Hal ini pun serupa dengan Peraturan Gubernur Nomor 35 Tahun 2014, sebagai peraturan gubernur yang mendasarkan pada peraturan menteri.

Bila dilihat dari substansi peraturan menteri dan peraturan gubernur tersebut, sebetulnya keduanya telah sinkron, mengingat dalam pembuatan peraturan daerah maupun peraturan gubernur, harus terlebih dahulu disesuaikan dengan peraturan menteri. Bahkan substansi dari Peraturan Gubernur Nomor 35 Tahun 2014 seperti betul-betul mengutip hampir seluruh substansi yang ada di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 10 Tahun 2012. Adapun substansi dari peraturan menteri yang terakhir disebutkan ini adalah menjabarkan tentang seluruh jenis dan mutu pelayanan yang telah disebutkan di paragraf sebelumnya. Lalu mengenai adanya kesamaan substansi tersebut seperti misalnya pada Pasal 4 Peraturan Gubernur Nomor 35 Tahun 2014 yang memiliki substansi yang sama seperti pada Pasal 4 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 10 Tahun 2012. Berikut adalah isi Pasal 4 peraturan gubernur tersebut:

“Pasal 4

- (1) Keamanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf a merupakan standar minimal yang harus dipenuhi untuk terbebasnya pengguna jasa dari gangguan perbuatan melawan hukum dan/atau rasa takut.
- (2) Keamanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri dari:
 - a. keamanan di halte dan fasilitas pendukung halte; dan
 - b. keamanan di dalam bus.
- (3) Keamanan di halte dan fasilitas pendukung halte sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a meliputi:
 - a. lampu penerangan;
 - b. petugas keamanan; dan
 - c. informasi gangguan keamanan.
- (4) Keamanan di dalam bus sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b meliputi:
 - a. identitas kendaraan;
 - b. tanda pengenal pengemudi;
 - c. lampu isyarat tanda bahaya;
 - d. lampu penerangan dalam;
 - e. petugas keamanan; dan
 - f. penggunaan kaca film sesuai ketentuan yang berlaku.”

Kemudian bandingkan dengan Pasal 4 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 10 Tahun 2012:

“Pasal 4

- (1) Keamanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (4) huruf a merupakan standar minimal yang harus dipenuhi untuk terbebasnya Pengguna Jasa dari gangguan perbuatan melawan hukum dan atau rasa takut.
- (2) Keamanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a. keamanan di halte dan fasilitas pendukung halte, meliputi:
 1. lampu penerangan;
 2. petugas keamanan; dan
 3. informasi gangguan keamanan.
 - b. keamanan di mobil bus, meliputi:
 1. identitas kendaraan;
 2. tanda pengenal pengemudi;
 3. lampu isyarat tanda bahaya;
 4. lampu penerangan;
 5. petugas keamanan; dan
 6. penggunaan kaca film sesuai ketentuan yang berlaku.”

Dari kedua pasal tersebut, terlihat bahwa substansi pasal yang mengatur tentang keamanan sebagai salah satu jenis SPM adalah sama. Hal ini juga

berlaku bagi jenis-jenis SPM yang lain. seperti keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan.

Kemudian pada tahun 2015, dikeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 27 Tahun 2015 sebagai perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 10 Tahun 2012. Adapun perbedaan dari kedua peraturan menteri tersebut adalah pada bagian lampiran dan beberapa pasal, karena ada tambahan di bagian lampiran dan beberapa pasal baru. Namun perubahan yang lebih signifikan terdapat pada bagian lampiran, karena beberapa pasal baru yang dimasukkan ke dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 27 Tahun 2015 hanya mengatur tentang sanksi apabila penyelenggara tidak memenuhi SPM dan kewajiban bagi perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek terhadap kelaikan armada.

Sedangkan pada bagian lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 27 Tahun 2015, ditambahkan beberapa bagian yang belum disebutkan di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 10 Tahun 2012. Beberapa bagian tersebut juga belum terdapat di Peraturan Gubernur Nomor 35 Tahun 2014. Beberapa tambahan yang ditambahkan dalam lampiran peraturan menteri yang pertama disebutkan ini antara lain:

1. Pada jenis SPM keselamatan, di bagian aspek manusia, ditambahkan pengaturan mengenai jam istirahat pengemudi yakni paling singkat selama setengah jam setelah ia mengemudi selama 4 jam berturut-turut.
2. Masih dalam jenis SPM keselamatan, di bagian aspek mobil bus, ditambahkan pengaturan mengenai:
 - a. Pintu keluar dan atau masuk penumpang;
 - b. Ban;
 - c. Rel korden (gorden) di jendela;
 - d. Alat pembatas kecepatan;
 - e. Pegangan tangan (*hand grip*);
 - f. Pintu keluar masuk pengemudi sekurang-kurangnya untuk bus sedang;
 - g. Kelistrikan untuk audio visual; dan
 - h. Sabuk keselamatan.

3. Pada jenis SPM kenyamanan, di bagian aspek mobil bus, ditambahkan pengaturan mengenai larangan merokok.

Berbicara mengenai SPM, tidak lepas dari pengoperasian atau pengelolaan Sistem BRT. Ini terlihat dari Pasal 8 Perda Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 10 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Sistem *Bus Rapid Transit*. Pasal tersebut mengatur tanggung jawab pemerintah daerah dalam mendukung pengoperasian Sistem BRT. Berikut adalah isi pasal tersebut:

“Dalam rangka mendukung pengoperasian Sistem BRT, sehingga Badan Usaha BRT dapat memenuhi SPM, Pemerintah Daerah bertanggung jawab untuk:

- a. menetapkan kebijakan dan melakukan penegakan hukum sterilisasi Jalur Khusus agar kendaraan selain Armada tidak memasuki Jalur Khusus;
- b. menyediakan dan/atau menjamin tersedianya suplai bahan bakar ramah lingkungan untuk kebutuhan pengoperasian Armada;
- c. membangun dan memelihara Jalur Khusus dan fasilitas jalan lainnya;
- d. membangun dan memelihara jalur pejalan kaki dan/atau fasilitas pesepeda dari dan ke halte Sistem BRT;
- e. membenahi rute angkutan umum yang bukan merupakan bagian dari Sistem BRT yang bersinggungan dan/atau berimpitan dengan Jaringan Layanan Sistem BRT;
- f. menata manajemen lalu lintas dengan prioritas Sistem BRT; dan
- g. menetapkan kebijakan pengembangan wilayah yang berorientasi pada akses angkutan umum (*transit-oriented development*).”

Dilihat dari pasal tersebut, ada 7 tanggung jawab yang wajib dilakukan oleh pemerintah daerah. Pemerintah daerah yang dimaksud adalah gubernur dan perangkat daerah sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah.⁵

Tanggung jawab yang pertama adalah mengenai penetapan kebijakan dan penegakkan hukum sterilisasi jalur khusus. Penjelasan Pasal 8 huruf a menyebutkan bahwa pasal yang dimaksud sudah cukup jelas. Sementara itu, di dalam kedua peraturan menteri maupun peraturan gubernur yang mengatur tentang SPM sebagaimana telah disebutkan sebelumnya, tidak ditemukan

⁵ Lihat Pasal 1 angka 2 op.cit.

adanya pengaturan mengenai jalur khusus, misalnya tentang bagaimana sterilisasi jalur khusus.

Adapun penetapan kebijakan dan sterilisasi jalur khusus bagi BRT merupakan kewenangan bebas atau *freies Ermessen* dari pihak pemerintah daerah. *Freies Ermessen* diartikan sebagai salah satu sarana yang memberikan ruang bergerak bagi pejabat atau badan-badan administrasi negara untuk melakukan tindakan tanpa harus terikat sepenuhnya pada undang-undang.⁶ Selanjutnya menurut Muchsan, *freies Ermessen* tidak boleh bertentangan dengan sistem hukum yang berlaku (kaidah hukum positif) dan penggunaan *freies Ermessen* hanya ditujukan demi kepentingan umum.⁷

Menurut Mukti dan Tiwari, sterilisasi adalah segala proses di mana suatu objek, material atau lingkungan dijadikan steril.⁸ Dalam konteks ini, jalur khusus BRT disterilkan atau dibuat steril dari kendaraan lain. Dengan kata lain, hanya armada yang boleh berada di dalam jalur khusus BRT. Melalui sterilisasi jalur khusus BRT, tentu saja akan meningkatkan SPM. Sterilisasi merupakan langkah awal untuk membuat jalur khusus BRT tidak lewati oleh pengendara lain selain bus Transjakarta sehingga ketertiban pun dapat terjaga dengan baik.

Selama ini, pengendara kendaraan bermotor telah salah mengartikan adanya jalur Transjakarta. Hal ini dapat terlihat dari banyaknya jumlah pengendara masuk ke dalam jalur Transjakarta dengan alasan lebih cepat. Padahal pada kenyataannya hal ini dapat mengganggu lalu lintas bus Transjakarta dan dapat mengakibatkan kecelakaan.⁹ Selama ini juga, apabila terjadi kecelakaan lalu lintas yang melibatkan armada Transjakarta dengan kendaraan lain di jalur khusus BRT, sopir bus Transjakarta divonis bersalah. Salah satunya adalah kasus Bima Pringgas Suara (sopir bus Transjakarta). Ia

⁶ Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*, (Jakarta: Grafindo, 2011), hlm. 177.

⁷ *Ibid*, hlm. 181.

⁸ Mukti Advani dan Geetam Tiwari, *Review of Capacity Improvement Strategies for Bus Transit Service*, (*Indian Journal of Transport Management*, 2006), hlm. 363.

⁹ Putri Amalia, dkk, *Direction Change dan Sterilisasi Jalur Busway: Sebagai Solusi Alternatif Mengurangi Angka Kecelakaan dan Menertibkan Lalu Lintas di Jalur Busway*, (Bogor: Institut Pertanian Bogor), hlm. 3.

menabrak sebuah sepeda motor yang secara tiba-tiba masuk ke jalur BRT. Akibat dari kejadian itu, seorang wanita yang dibonceng meninggal dunia. Bima jelas tidak bersalah, bahkan Kasubdit Penegakkan Hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya AKBP Budiyanto pun mengatakan bahwa yang bersalah adalah pengendara sepeda motor. Namun demikian, Bima malah divonis bersalah dan dihukum selama 2,5 tahun penjara.¹⁰

Meskipun Transjakarta *Busway* telah ada sejak tahun 2004, namun kebijakan sterilisasi baru mulai dirasakan pada pertengahan tahun 2016. Tepatnya baru pada tanggal 13 Juni 2016, dilakukan sterilisasi jalur khusus bus Transjakarta atau BRT.¹¹ Sebetulnya kebijakan mengenai jalur khusus BRT berubah-ubah tergantung pada gubernur yang menjabat. Pada saat Transjakarta dioperasikan untuk pertama kalinya di masa kepemimpinan Gubernur Sutiyoso, jalur Transjakarta terkenal sebagai jalur yang cukup steril dari kendaraan selain bus Transjakarta. Bahkan wakil presiden pada saat itu, yakni Hamzah Haz pernah disindir oleh Sutiyoso karena memasuki jalur Transjakarta.¹² Namun demikian, seiring dengan berjalannya waktu, tingkat kesetrlan jalur Transjakarta menjadi berkurang. Hal ini dikarenakan terdapat kebijakan buka-tutup jalur Transjakarta pada saat terjadi kemacetan lalu lintas. Kebijakan ini terasa pada saat masa kepemimpinan Gubernur Fauzi Bowo. Kemudian pada saat masa kepemimpinan Gubernur Basuki Tjahaja Purnama, muncul diskresi atas penggunaan jalur bus Transjakarta, bahwa jalur Transjakarta dapat dilalui kendaraan non bus Transjakarta untuk keperluan evakuasi, yakni ambulans dalam keadaan gawat darurat dan mobil berplat RI.

¹⁰

<http://megapolitan.kompas.com/read/2016/05/14/08573841/Tabrak.Pemotor.yang.Serobot.Busway.Sopir.Transjakarta.Divonis.2.5.Tahun%20diakses%20pada%20tanggal%2030%20Agustus%202016%20pukul%2017.56>. diakses pada tanggal 30 Agustus 2016 pukul 17.56.

¹¹ <http://www.tribunnews.com/metropolitan/2016/06/13/hari-ini-sterilisasi-busway-diberlakukan-yang-melanggar-terancam-kena-tilang-biru> diakses pada tanggal 30 Agustus 2016 pukul 17.58.

¹² Lihat tautan berita berikut ini:

<http://megapolitan.kompas.com/read/2015/01/07/13122191/.Hamzah.Haz.Saja.Pernah.Disempriit.Sutiyoso.gara-gara.Masuk.Busway>. diakses pada tanggal 29 Agustus 2016 pukul 15.38.

Selain itu, semua kebijakan atau diskresi tersebut tidak pernah ada yang dituangkan ke dalam suatu bentuk peraturan tertulis.

Tanggung jawab yang kedua adalah berkaitan dengan penyediaan dan/atau jaminan tersedianya suplai bahan bakar ramah lingkungan untuk kebutuhan pengoperasian armada BRT. Bahan bakar ramah lingkungan tersebut meliputi bahan bakar gas atau bahan bakar ramah lingkungan lainnya.¹³ Berikut adalah kewajiban pemerintah daerah dalam rangka penyediaan suplai bahan bakar:¹⁴

- a. menjamin kualitas bahan bakar yang sesuai dengan peruntukkan transportasi dengan tetap memperhatikan perlindungan terhadap lingkungan;
- b. membangun dan mengembangkan Stasiun Pengisian Bahan Bakar (SPBB) di lokasi-lokasi yang berdekatan dengan Jaringan Layanan Sistem BRT; dan
- c. mendorong pengembangan teknologi dan sistem pengisian bahan bakar cepat.

Berbicara mengenai kualitas bahan bakar yang seharusnya sesuai dengan peruntukannya, ternyata hal ini belum terpenuhi. Misalnya saja ketika Pemerintah Provinsi (Pemprov) DKI Jakarta membeli bus merek Scania untuk dijadikan armada Transjakarta pada tahun 2015. Pengamat transportasi dari Universitas Gadjah Mada, Danang Parikesit, menyayangkan pembelian bus tersebut. Ia mengatakan bahwa Scania merupakan merek bus dengan teknologi tinggi dan tentu saja kualitasnya lebih bagus dibandingkan bus Zhongtong asal China. Bus Scania tersebut menggunakan BBM dengan kualitas Euro 6. Sementara kualitas bahan bakar di Indonesia masih Euro 2.¹⁵

Bahan bakar yang digunakan oleh hampir seluruh armada Transjakarta adalah bahan bakar gas. Ironisnya sampai dengan awal tahun 2017, DKI Jakarta hanya memiliki 8 Stasiun Pengisian Bahan Bakar Gas (SPBG). Padahal

¹³ Lihat Penjelasan Pasal 8 huruf b Perda Provinsi DKI Jakarta Nomor 10 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Sistem *Bus Rapid Transit*.

¹⁴ *Ibid*, Pasal 9.

¹⁵ Parafrase dari <http://news.liputan6.com/read/2258245/pengamat-sayang-bus-scania-transjakarta-diisi-bbm-kualitas-bawah> diakses pada tanggal 7 Februari 2017 pukul 19.13.

di saat yang bersamaan, Transjakarta memiliki 15 koridor. Pengamat transportasi dari Universitas Indonesia (UI), Ellen Tangkudung, mengatakan bahwa idealnya di setiap koridor Transjakarta, harus dibangun minimal 1 SPBG. Selama ini 670 armada Transjakarta harus mengantri setiap mengisi bahan bakar karena keterbatasan SPBG. Apalagi jarak SPBG yang relatif jauh, padahal setiap armada Transjakarta harus mengisi bahan bakar dua kali sehari. Hal tersebut diperparah dengan kondisi kemacetan di DKI Jakarta, yang mengakibatkan perjalanan untuk mengisi bahan bakar akan memakan waktu.¹⁶

Kewajiban pemerintah daerah untuk mendorong pengembangan teknologi dan sistem pengisian bahan bakar cepat pun juga belum terpenuhi. Ini terlihat dari kualitas bahan bakar yang masih di bawah standar armada Transjakarta dan jumlah SPBG yang masih di bawah jumlah seharusnya. Kedua kewajiban tersebut saja masih belum bisa dipenuhi, apalagi untuk pengembangan teknologi. Di sisi lain, Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) sedang menggodok skema bisnis SPBG yang menarik bagi investor. Tujuannya, memperluas pembangunan SPBG selain daerah yang marak saat ini, yakni Jawa Timur dan DKI Jakarta.¹⁷

Tanggung jawab yang ketiga adalah mengenai pembangunan dan pemeliharaan jalur khusus dan fasilitas jalan lainnya. Berbicara mengenai jalur khusus, seperti yang sudah pernah disebutkan pada tanggung jawab yang pertama, bagaimana mengenai jalur khusus seharusnya tidak diatur dalam Pergub DKI Jakarta Nomor 35 Tahun 2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Unit Pengelola Transjakarta-Busway. Namun ada sedikit hal yang berhubungan dengan tanggung jawab yang ketiga ini. Hal yang berhubungan tersebut adalah mengenai prasarana perlengkapan lalu lintas dan angkutan jalan, di mana harus ada rambu dan marka yang berfungsi sebagai pendukung

¹⁶ Parafrese dari http://www.republika.co.id/amp_version/mniht0 diakses pada tanggal 7 Februari 2017 pukul 19.31.

¹⁷ Parafrese dari <https://bisnis.tempo.co/read/news/2015/11/26/092722489/pemerintah-kaji-formula-baru-bisnis-spbg> diakses pada tanggal 7 Februari 2017 pukul 19.40.

dalam pengoperasian angkutan massal berbasis jalan.¹⁸ Sebetulnya mengenai pembangunan dan pemeliharaan jalur khusus BRT, semakin hari semakin menunjukkan hasil yang baik. Misalnya dilakukan pembangunan jalan layang khusus BRT untuk Koridor XIII, ini patut diapresiasi mengingat selama ini tidak pernah ada jalan layang khusus untuk BRT.¹⁹

Tanggung jawab yang keempat adalah untuk membangun dan memelihara jalur pejalan kaki dan/atau fasilitas pesepeda dari dan ke halte sistem BRT. Ini menimbulkan masalah ketika dilakukan pembangunan jalan layang khusus BRT untuk Transjakarta Koridor XIII. Nantinya akses menuju sejumlah halte Transjakarta yang berada di jalur layang khusus tersebut akan menyulitkan pengguna. Dengan tinggi 20,7 meter dan lebar 1-1,5 meter, halte akan sulit dicapai oleh calon penumpang bus, khususnya orang tua, anak-anak, dan penyandang disabilitas. Nantinya, halte di bawah 13 meter akan menggunakan tangga. Sementara halte di atas 13 meter akan ada kombinasi tangga dan eskalator untuk memudahkan calon penumpang dalam mengakses halte.²⁰

Sementara itu, fasilitas pesepeda dari dan ke halte BRT sangatlah minim. Hal ini karena keterbatasan *park and ride*. *Park and ride* adalah area yang digunakan untuk parkir kendaraan pribadi dan kemudian pemiliknya dapat melanjutkan perjalanan menggunakan transportasi umum. *Park and ride* baru terdapat di Kalideres, dan daerah-daerah lain seperti di Ragunan, Lebak Bulus, Pulogadung, PGC, dan Kampung Rambutan.²¹

Tanggung jawab yang kelima adalah untuk membenahi rute angkutan umum yang bukan merupakan bagian dari sistem BRT yang bersinggungan

¹⁸ Lihat nomor 2 huruf c pada Lampiran I Pergub DKI Jakarta Nomor 35 Tahun 2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Unit Pengelola Transjakarta-Busway.

¹⁹ <http://wartakota.tribunnews.com/2016/03/13/jalan-layang-busway-ditargetkan-selesai-desember-terkendala-pembebasan> diakses pada tanggal 7 Februari 2017 pukul 20.57.

²⁰ <http://megapolitan.kompas.com/read/2016/06/06/17000051/Halte.Layang.di.Koridor.Ciledug-Kapten.Tendean.Tak.Ramah> diakses pada tanggal 7 Februari 2017 pukul 21.04.

²¹ <http://wartakota.tribunnews.com/2015/06/17/parkir-di-park-ride-kalideres-dikenakan-rp-2000> diakses pada tanggal 7 Februari 2017 pukul 21.20.

dan/atau berimpitan dengan jaringan layanan sistem BRT. Pernah terjadi pencabutan izin trayek bus kota yang rutenya berhimpitan dengan 50 % rute salah satu koridor Transjakarta. Tepatnya sebanyak 123 unit Mayasari Bhakti dan 66 unit PPD telah dicabut izinnya.²² Ini adalah sebuah bentuk ketegasan pemerintah daerah. Namun demikian, terjadi masalah ketika Bus Kota Terintegrasi Busway (*BKTB*), yang menjadi bus pengumpan untuk menjangkau masyarakat menuju halte *busway*, justru bersinggungan dengan trayek angkutan umum lain. Malahan, Kepala Bidang Angkutan Darat Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, Syafrin Liputo mengatakan bahwa mustahil jika *BKTB* tidak bersinggungan dengan trayek angkutan umum lain. Persoalan ini menarik karena, salah satu tanggung jawab pemerintah daerah adalah untuk membenahi rute angkutan umum yang bersinggungan dan/atau berimpitan dengan jaringan layanan sistem BRT. Namun sebetulnya yang bersinggungan adalah jaringan layanan sistem BRT dengan trayek angkutan umum.

Tanggung jawab yang keenam adalah menata manajemen lalu lintas dengan prioritas sistem BRT. Sebelum diatur di dalam Perda Sistem BRT, manajemen lalu lintas sudah diatur dalam UU LLAJ dan Perda Transportasi. Yang berkewajiban untuk melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas adalah pemerintah daerah.²³ Sementara itu, manajemen dan rekayasa lalu lintas dilaksanakan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.²⁴ Manajemen dan rekayasa lalu lintas dilakukan dengan beberapa cara. Yang disebutkan pertama kali adalah penetapan prioritas angkutan massal melalui penyediaan lajur atau jalur atau jalan khusus.

²² Parafrese dari <http://news.okezone.com/read/2011/01/12/338/413207/bersinggungan-transi-koridor-ix-bus-umum-dihapus> diakses pada tanggal 8 Februari 2017 pukul 09.43.

²³ Lihat Pasal 67 ayat (1) Perda Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi.

²⁴ Lihat Pasal 93 ayat (1) UU LLAJ.

Lebih spesifik mengenai penetapan prioritas angkutan massal diatur di dalam Tata Cara Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dalam bagian Lampiran II Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas. Berikut adalah isinya:

“Penetapan prioritas angkutan massal dilakukan untuk meningkatkan kecepatan, kapasitas angkut, keselamatan, dan kenyamanan pengoperasian angkutan umum massal.

Penetapan prioritas angkutan massal dapat berupa:

1. penyediaan jalur khusus bus;
2. penyediaan lajur khusus bus;
3. penyediaan jalur khusus bus pada jalan tol;
4. penyediaan jalan khusus bus;
5. penyediaan fasilitas *bus priority* pada persimpangan yang dilengkapi APILL; dan/atau
6. penyediaan sistem informasi angkutan umum.”²⁵

Berkaitan dengan penyediaan jalur, lajur, dan jalan khusus bus, tentu itu semua sudah dilakukan oleh pemerintah daerah. Begitu juga dengan *bus priority* pada persimpangan yang dilengkapi APILL. Namun demikian, belum ada penyediaan jalur khusus bus pada jalan tol. Penyediaan jalur khusus bus pada jalan tol merupakan hal yang penting, mengingat adanya bus Angkutan Perbatasan Terintegrasi *Busway* (APTB) dari Bekasi ke Jakarta yang terkena macet dan menjadi terlambat sampai ke halte *busway* di Jakarta.²⁶

Tanggung jawab yang terakhir adalah menetapkan kebijakan pengembangan wilayah yang berorientasi pada akses angkutan umum (*transit-oriented development* atau disingkat menjadi TOD). Pembangunan kota yang berorientasi pada angkutan umum (TOD) bertujuan untuk mendukung

²⁵ Oleh karena tidak terdapat definisi tentang “jalur”, “lajur”, dan “jalan”, maka penulis memasukkan definisi ketiganya dari peraturan perundang-undangan yang lain. Berikut adalah definisi tersebut:

Menurut Pasal 1 angka 1 dan 2 PP 43 Tahun 1993 tentang *Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*, “Jalur adalah bagian jalan yang dipergunakan untuk lalu lintas kendaraan”. Sedangkan;

“Lajur adalah bagian jalur yang memanjang, dengan atau tanpa marka jalan, yang memiliki lebar cukup untuk satu kendaraan bermotor sedang berjalan, selain sepeda motor”.

Menurut Pasal 1 angka 12 UU LLAJ, “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”.

²⁶ <http://beritatrans.com/2017/01/23/bus-transjakarta-dari-bekasi-butuh-jalur-khusus-di-tol/> diakses pada tanggal 7 Februari 2017 pukul 23.31.

penggunaan angkutan umum dan membatasi penggunaan mobil pribadi. Namun demikian, kemampuan perencanaan tata ruang dalam menahan laju pertumbuhan penggunaan mobil pribadi sangatlah terbatas. Itulah yang terjadi di DKI Jakarta. Hingga awal tahun 2017, sama sekali belum ada aturan mengenai TOD. Padahal dengan adanya TOD, masyarakat dapat terhubung ke halte BRT terdekat.

Berdasarkan uraian di atas maka masih ditemukan adanya persoalan dalam tanggung jawab pemerintah daerah dalam pengelolaan *Bus Rapid Transit* di DKI Jakarta. Untuk itu penulis ingin melakukan penelitian tentang “Tanggung Jawab Pemerintah Daerah dalam Pengelolaan Sistem *Bus Rapid Transit* dalam pemenuhan Standar Pelayanan Minimal di Daerah Khusus Ibukota Jakarta”.

1.2. Rumusan Masalah:

Dari latar belakang masalah yang telah dijelaskan, peneliti merumuskan masalah tentang:

1. Bagaimana tanggung jawab pemerintah daerah dalam pengelolaan *Bus Rapid Transit* dalam pemenuhan Standar Pelayanan Minimal di DKI Jakarta?
2. Bagaimana konsep ideal Standar Pelayanan Minimal angkutan massal berbasis jalan atau *Bus Rapid Transit* di DKI Jakarta?

1.3. Tujuan dan Manfaat Penelitian

Sebagaimana telah dikemukakan dalam bagian latar belakang permasalahan dan rumusan masalah yang hendak dikaji, maka tujuan dan manfaat dilakukannya penelitian ini adalah:

1. Untuk menganalisis bagaimana tanggung jawab pemerintah daerah dalam pengelolaan *Bus Rapid Transit* dalam pemenuhan Standar Pelayanan Minimal di DKI Jakarta.

2. Untuk menawarkan konsep ideal mengenai Standar Pelayanan Minimal angkutan massal berbasis jalan atau *busway* di DKI Jakarta.

1.4. Kegunaan Penelitian

Dengan adanya penelitian ini, diharapkan dapat memberikan manfaat bagi pihak-pihak yang memerlukan, baik secara:

1. Aspek teoritis

Dengan adanya penelitian ini, diharapkan dapat menjadi kajian teoritis mengenai SPM *busway* dan tanggung jawab pemerintah daerah dalam pengelolaan sistem BRT yang kemudian berguna bagi pemerintah daerah, penegak hukum, akademisi yang bergerak di bidang hukum, khususnya dalam bidang hukum pengangkutan.

2. Aspek praktis

Dengan adanya penelitian ini, diharapkan dapat ditemukan bagaimana konsep ideal Standar Pelayanan Minimal angkutan massal berbasis jalan atau *busway* di DKI Jakarta.

1.5. Metode Penelitian:

1. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis normatif, di mana penelitian yuridis normatif bertujuan untuk mengetahui atau mengenal bagaimana hukum positif mengenai suatu hal, peristiwa, atau masalah tertentu. Masalah tertentu dalam hal ini terkait dengan hubungan antara Standar Pelayanan Minimal (SPM) angkutan massal berbasis jalan atau *busway* dengan tanggung jawab pemerintah daerah dalam pengelolaan sistem *Bus Rapid Transit*. Selain itu, penelitian ini juga akan didukung dan ditunjang dengan adanya wawancara kepada pihak-pihak terkait, dengan tujuan agar menyempurnakan penelitian ini.

2. Metode Pendekatan

Pendekatan yang dilakukan dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis, sosiologis, dan futuristik. Pendekatan yuridis dilakukan agar dapat diketahui bagaimana tanggung jawab pemerintah daerah dalam pengelolaan *Bus Rapid Transit* dalam pemenuhan Standar Pelayanan Minimal di DKI Jakarta. Pendekatan sosiologis dilakukan agar dapat diketahui kondisi yang terjadi di lapangan mengenai bagaimana terpenuhinya Standar Pelayanan Minimal (SPM) angkutan massal berbasis jalan atau *busway* dan tanggung jawab pemerintah daerah dalam pengelolaannya. Pendekatan futuristik dilakukan agar dapat ditemukan bagaimana konsep ideal SPM angkutan massal berbasis jalan atau *busway* yang seharusnya.

3. Teknik Pengumpulan Data

Untuk mendapatkan data dan informasi yang diperlukan, teknik pengumpulan data yang digunakan untuk menunjang penelitian ini adalah dengan cara melakukan studi kepustakaan yang dilaksanakan dengan cara menelusuri dan menganalisis bahan pustaka yang berkaitan dengan objek penelitian yang terdiri dari bahan-bahan hukum. Kemudian untuk menunjang data dan informasi yang didapatkan, juga akan dilakukan penelitian lapangan seperti wawancara. Bahan-bahan hukum tersebut terdiri dari:

1. Bahan hukum primer, yaitu bahan hukum yang mengikat dan terdiri dari peraturan perundang-undangan. Adapun peraturan perundang-undangan yang akan dikaji dalam penelitian ini antara lain:
 - a. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan;
 - b. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 27 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan;

- c. Peraturan Daerah (Perda) Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 10 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Sistem *Bus Rapid Transit*; dan
 - d. *Peraturan Gubernur* Nomor 35 Tahun 2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Unit Pengelola Transjakarta-Busway.
2. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer seperti rancangan peraturan perundang-undangan, buku, literatur, dan bahan-bahan lainnya; dan
 3. Bahan hukum tersier, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk atau penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder yang dikenal dengan nama bahan acuan bidang hukum atau bahan rujukan bidang hukum, seperti abstrak peraturan perundang-undangan, majalah hukum, jurnal hukum, kamus hukum, ensiklopedia. Bahan hukum tersier juga dapat berasal dari luar bidang hukum.

4. Teknik Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah melalui pemaparan dalam bentuk yuridis, di mana data-data yang ada bersumber dari materi-materi dan bahan-bahan yang relevan tersebut dipaparkan kemudian dianalisis dengan metode berpikir deduktif induktif.

1.6. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan disusun untuk menjelaskan permasalahan yang akan diteliti. Adapun penelitian akan dibagi dalam 5 (lima) bab sebagai berikut:

1. Bab I Pendahuluan

Berisikan pendahuluan yang di dalamnya terdiri atas beberapa sub-bab yakni latar belakang penelitian, rumusan masalah, maksud dan tujuan penelitian, metode penelitian yang digunakan, dan sistematika penulisan.

2. Bab II Kajian Teori tentang Tanggung Jawab Pemerintah Daerah dan Standar Pelayanan *Bus Rapid Transit*

Berisikan berbagai teori yang berkaitan dengan tanggung jawab negara, otonomi daerah, tanggung jawab pemerintah daerah, angkutan massal, dan SPM.

3. Bab III Angkutan Umum Massal Khususnya *Bus Rapid Transit* di Provinsi DKI Jakarta

Berisikan tentang bagaimana gambaran angkutan massal di DKI Jakarta baik di masa lalu maupun saat ini hingga munculnya Transjakarta *Busway*.

4. Bab IV Analisis tentang Tanggung Jawab Pemerintah Daerah dalam Pengelolaan Sistem *Bus Rapid Transit* dalam Pemenuhan Standar Pelayanan Minimal di DKI Jakarta

Berisikan analisis berdasarkan pembahasan tentang tanggung jawab pemerintah daerah dalam pengelolaan *Bus Rapid Transit* di DKI Jakarta

5. Bab V Penutup

Berisikan kesimpulan dan saran berdasarkan hasil analisis “Tanggung Jawab Pemerintah Daerah dalam Pengelolaan Sistem *Bus Rapid Transit* dalam Pemenuhan Standar Pelayanan Minimal di DKI Jakarta”.

