

PENERAPAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI PUBLIK TERPADU MRT DALAM INVESTASI DAERAH DI JAKARTA

Raphael Valentino Setiawan

Universitas Pelita Harapan

Jalan M.H. Thamrin Boulevard No.1100, Klp. Dua, Kec. Klp. Dua, Kabupaten Tangerang,
Banten 15811

E-mail: 01051220033@student.uph.edu

Regina Vianca Aurelia ES

Universitas Pelita Harapan

Jalan M.H. Thamrin Boulevard No.1100, Klp. Dua, Kec. Klp. Dua, Kabupaten Tangerang,
Banten 15811

E-mail: 01051220038@student.uph.edu

Dwi Putra Nugraha

Jalan M.H. Thamrin Boulevard No.1100, Klp. Dua, Kec. Klp. Dua, Kabupaten Tangerang,
Banten 15811

E-mail: dwi.nugraha@uph.edu

Abstract

The integrated public transportation policy through Mass Rapid Transit (MRT) in Jakarta is regulated in DKI Jakarta Governor Regulation Number 53 of 2017, which stipulates PT MRT Jakarta as the organizer of MRT infrastructure and facilities. This regulation aims to reduce congestion by increasing the use of public transportation. However, its implementation still faces various legal, technical, infrastructure, social, and economic obstacles that affect the effectiveness of the policy. From a legal perspective, the main weakness in this Governor Regulation is the absence of specific provisions regarding the integration of transportation modes. Although this regulation mentions integration facilities in the Transit Oriented Development (TOD) area, there are no binding legal standards regarding the design of connecting infrastructure, integrated tariff systems, and coordination between transportation operators. In addition, synchronization of regulations between the central and regional governments is still an obstacle, especially in terms of financing and asset management. The Railway Law and various other national regulations do not explicitly regulate a clear coordination scheme between PT MRT Jakarta and national transportation modes such as the KRL Commuter Line. From a technical and infrastructure perspective, the construction of the

MRT line has experienced obstacles in land acquisition and the construction process, which is complicated by spatial planning regulations and lengthy administrative procedures. In addition, the limited physical integration between MRT and other modes of transportation causes inefficient passenger transfers, thus reducing the attractiveness of MRT use. Considering these various constraints, a revision of MRT regulations is needed to be more binding in terms of intermodal integration, tariff adjustments, and coordination between the central and regional governments. In addition, legal strengthening is needed regarding policies on limiting private vehicles and incentives for public transportation users to increase the effectiveness of MRT in reducing congestion in Jakarta.

Keywords: *Public Transportation Policy, MRT Jakarta, Integration of Transportation Modes*

Abstrak

Kebijakan transportasi publik terpadu melalui Mass Rapid Transit (MRT) di Jakarta diatur dalam Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 53 Tahun 2017, yang menetapkan PT MRT Jakarta sebagai penyelenggara prasarana dan sarana MRT. Regulasi ini bertujuan untuk mengurangi kemacetan dengan meningkatkan penggunaan transportasi umum. Namun, implementasinya masih menghadapi berbagai kendala hukum, teknis, infrastruktur, sosial, dan ekonomi yang mempengaruhi efektivitas kebijakan tersebut. Dari perspektif hukum, kelemahan utama dalam Pergub ini adalah tidak adanya ketentuan spesifik mengenai integrasi moda transportasi. Meskipun regulasi ini menyebutkan fasilitas integrasi dalam kawasan Transit Oriented Development (TOD), tidak terdapat standar hukum yang mengikat mengenai desain infrastruktur penghubung, sistem tarif terpadu, serta koordinasi antar operator transportasi. Selain itu, sinkronisasi regulasi antara pemerintah pusat dan daerah masih menjadi kendala, terutama dalam aspek pembiayaan dan pengelolaan aset. Undang-Undang Perkeretaapian dan berbagai regulasi nasional lainnya tidak secara eksplisit mengatur skema koordinasi yang jelas antara PT MRT Jakarta dan moda transportasi nasional seperti KRL Commuter Line. Dari sisi teknis dan infrastruktur, pembangunan jalur MRT mengalami hambatan dalam pengadaan lahan dan proses konstruksi, yang diperumit oleh regulasi tata ruang dan prosedur administrasi yang panjang. Selain itu, keterbatasan integrasi fisik antara MRT dan moda transportasi lain menyebabkan perpindahan penumpang menjadi tidak efisien, sehingga mengurangi daya tarik penggunaan MRT. Dengan mempertimbangkan berbagai kendala tersebut, diperlukan revisi terhadap regulasi MRT agar lebih mengikat dalam aspek integrasi antarmoda, penyesuaian tarif, serta koordinasi antara pemerintah pusat dan daerah. Selain itu,

diperlukan penguatan hukum terkait kebijakan pembatasan kendaraan pribadi dan insentif bagi pengguna transportasi umum guna meningkatkan efektivitas MRT dalam mengurangi kemacetan di Jakarta.

Kata Kunci: Kebijakan Transportasi Publik, MRT Jakarta, Integrasi Moda Transportasi

A. INTRODUCTION

Jakarta, sebagai ibu kota Indonesia, terus berusaha mengatasi tantangan perkotaan yang semakin kompleks, salah satunya adalah masalah kemacetan lalu lintas yang sudah menjadi bagian dari kehidupan sehari-hari warganya. Dengan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor yang pesat dan keterbatasan ruang di permukaan, pengembangan transportasi publik menjadi solusi yang tak terhindarkan. Salah satu upaya besar yang telah dilakukan adalah pembangunan Moda Raya Terpadu (MRT) yang beroperasi sejak tahun 2019, diharapkan menjadi tulang punggung sistem transportasi massal di Jakarta.

Namun, keberadaan MRT tidak hanya berkaitan dengan aspek transportasi, tetapi juga menyentuh dimensi hukum dan tata kelola ruang kota, terutama dalam pengelolaan ruang bawah tanah. DKI Jakarta sebagai pemerintah daerah memiliki kewenangan dalam mengatur pemanfaatan ruang bawah tanah, tetapi regulasi dan implementasi kewenangan ini masih memiliki berbagai tantangan, terutama dalam harmonisasi kebijakan antara pemerintah pusat dan daerah. Bagaimana kewenangan ini dijalankan dalam konteks pembangunan MRT? Apakah ada regulasi yang secara jelas mengatur penggunaan ruang bawah tanah untuk infrastruktur publik, dan bagaimana koordinasi antara berbagai pihak dalam proses ini?

Selain dari aspek hukum dan tata kelola ruang, efektivitas kebijakan transportasi publik terpadu juga menjadi isu yang krusial. Kemacetan di Jakarta bukan hanya persoalan volume kendaraan yang tinggi, tetapi juga akibat dari sistem transportasi yang sebelumnya terfragmentasi dan kurang terintegrasi. MRT diharapkan menjadi solusi untuk mengurangi ketergantungan masyarakat pada kendaraan pribadi, tetapi apakah penerapan kebijakan transportasi publik terpadu sudah cukup efektif dalam mencapai tujuan tersebut? Bagaimana peran integrasi antara MRT, TransJakarta, LRT, dan moda transportasi lainnya dalam mengubah pola mobilitas masyarakat Jakarta?

Data menunjukkan bahwa Jakarta masih menjadi salah satu kota dengan tingkat kemacetan tertinggi di dunia. Berdasarkan laporan TomTom Traffic Index 2023, Jakarta menempati peringkat ke-29 kota termacet di dunia dengan rata-rata waktu perjalanan 22%

lebih lama dibandingkan kondisi normal. Sementara itu, data dari Dinas Perhubungan DKI Jakarta mencatat bahwa jumlah perjalanan kendaraan bermotor di Jakarta mencapai 21,7 juta perjalanan per hari, dengan 75% di antaranya menggunakan kendaraan pribadi. Di sisi lain, sejak MRT fase pertama beroperasi, jumlah pengguna transportasi umum mulai menunjukkan peningkatan. Pada 2023, rata-rata penumpang harian MRT Jakarta mencapai sekitar 82.000 orang, angka yang cukup signifikan meskipun masih jauh dari kapasitas maksimalnya.

Dengan latar belakang tersebut, penelitian ini akan membahas dua aspek utama: (1) Kewenangan Pemerintah Daerah DKI Jakarta dalam pengelolaan ruang bawah tanah untuk pembangunan MRT dan (2) efektivitas penerapan kebijakan transportasi publik terpadu dalam mengurangi kemacetan di Jakarta. Kajian ini akan menggali bagaimana regulasi terkait kewenangan ruang bawah tanah diterapkan dan tantangan yang dihadapi dalam implementasinya, serta mengevaluasi sejauh mana kebijakan integrasi transportasi publik telah berhasil mengurangi kemacetan. Dengan demikian, penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang lebih komprehensif mengenai tantangan dan peluang dalam pengembangan transportasi massal di Jakarta, serta memberikan rekomendasi kebijakan yang lebih efektif bagi keberlanjutan sistem transportasi di ibu kota.

B. RESEARCH METHOD

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif, yaitu penelitian yang dilakukan dengan menelaah bahan hukum yang ada tanpa melakukan penelitian lapangan. Penelitian hukum normatif bertujuan untuk mengkaji kaidah hukum yang berlaku serta penerapannya dalam suatu permasalahan tertentu. Dalam penelitian ini digunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*), dan pendekatan kasus (*case approach*). Pendekatan perundang-undangan digunakan untuk mengkaji norma-norma hukum yang relevan dengan permasalahan yang dikaji. Pendekatan konseptual digunakan untuk menganalisis konsep-konsep hukum yang berhubungan dengan topik penelitian. Sedangkan pendekatan kasus digunakan untuk melihat penerapan hukum melalui putusan-putusan pengadilan yang terkait. Sumber bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini meliputi bahan hukum primer, yaitu peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti. Kedua, bahan hukum sekunder, yaitu literatur, jurnal hukum, buku, serta pendapat para ahli hukum yang mendukung analisis dalam penelitian ini. Ketiga, bahan hukum tersier, yaitu kamus hukum. Analisis bahan hukum dilakukan dengan menggunakan metode normatif, yaitu dengan

menguraikan dan menganalisis peraturan perundang-undangan yang berlaku serta menghubungkannya dengan teori dan konsep hukum yang relevan.

C. DISCUSSION AND ANALYSIS

Pergub DKI Jakarta Nomor 53 Tahun 2017 berfokus pada penugasan PT MRT Jakarta dalam penyelenggaraan prasarana dan sarana MRT, tetapi tidak mengatur secara rinci mekanisme integrasi MRT dengan moda transportasi lain seperti TransJakarta, KRL Commuter Line, LRT Jakarta, dan angkutan umum lainnya. Pasal 5 Pergub ini hanya menyebutkan ruang lingkup penyelenggaraan prasarana MRT meliputi pembangunan, pengoperasian, perawatan, dan pengusaha, tanpa mencantumkan standar atau kewajiban integrasi antarmoda. Ketidaktegasan ini berpotensi menyebabkan kesulitan dalam koordinasi antara PT MRT Jakarta dengan operator moda transportasi lain, sehingga penumpang harus berpindah moda secara tidak efisien.

Selain itu, Pasal 6 ayat (2) menyebutkan bahwa fasilitas pendukung MRT meliputi fasilitas integrasi dan penyediaan bangunan penghubung dalam kawasan Transit Oriented Development (TOD). Namun, regulasi ini tidak menjabarkan bentuk fasilitas integrasi yang wajib disediakan serta bagaimana tanggung jawab masing-masing pihak dalam pelaksanaannya. Tidak adanya ketentuan detail tentang penghubung fisik (seperti jembatan penghubung antara stasiun MRT dan halte bus), sistem tiket terpadu, dan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas dapat menyebabkan implementasi kebijakan integrasi berjalan tidak optimal.

Selain itu, Pasal 33 dan 34 yang mengatur tentang tarif dan subsidi tidak menyebutkan skema integrasi tarif dengan moda transportasi lainnya. Akibatnya, pengguna MRT masih harus membayar tiket secara terpisah ketika berpindah moda, yang dapat mengurangi daya tarik penggunaan transportasi umum. Seharusnya, Pergub ini bisa memperjelas mekanisme tarif yang terintegrasi, sebagaimana yang telah diterapkan di beberapa kota besar dunia dengan sistem transportasi multimoda yang efisien.

Pergub DKI Jakarta Nomor 53 Tahun 2017 juga menghadapi kendala dalam harmonisasi dengan regulasi tingkat nasional, terutama dalam aspek perkeretaapian dan transportasi publik. Sebagai contoh, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian menetapkan bahwa penyelenggaraan perkeretaapian umum berada dalam kewenangan pemerintah pusat. Di sisi lain, Pergub ini menugaskan PT MRT Jakarta sebagai badan usaha milik daerah (BUMD) yang bertanggung jawab terhadap prasarana dan sarana MRT di Jakarta. Hal ini menimbulkan potensi konflik kewenangan antara pemerintah pusat

dan pemerintah daerah, terutama dalam hal perizinan, pembiayaan, dan standar operasional MRT.

Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, yang kemudian direvisi dengan Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2017, juga mengatur tentang penyelenggaraan perkeretaapian umum. Namun, peraturan ini lebih berfokus pada pengelolaan jaringan kereta api nasional, tanpa memberikan pedoman teknis yang spesifik terkait pengelolaan moda transportasi berbasis rel di tingkat daerah seperti MRT Jakarta. Akibatnya, terjadi tumpang tindih regulasi yang dapat menghambat percepatan implementasi kebijakan transportasi terpadu.

Selain itu, Peraturan Presiden Nomor 99 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Perkeretaapian Umum di Wilayah DKI Jakarta memberikan mandat kepada pemerintah daerah untuk mempercepat proyek MRT, tetapi tidak mencakup ketentuan spesifik mengenai bagaimana integrasi MRT dengan sistem transportasi nasional. Misalnya, koordinasi antara PT MRT Jakarta dan PT Kereta Api Indonesia (KAI) dalam integrasi jalur dengan KRL Commuter Line masih menghadapi kendala hukum dan administratif yang belum terselesaikan secara efektif. Dalam aspek pembiayaan, Pergub ini juga tidak mengatur secara rinci mekanisme pendanaan jangka panjang yang melibatkan pemerintah pusat dan daerah. Pasal 31 menyebutkan bahwa pendanaan MRT dapat bersumber dari penyertaan modal pemerintah daerah, pinjaman, obligasi, hingga dana cadangan daerah. Namun, tidak ada ketentuan khusus yang memastikan adanya dukungan pendanaan dari pemerintah pusat, yang seharusnya berperan penting dalam membangun infrastruktur transportasi publik berskala nasional seperti MRT. Akibatnya, pendanaan proyek MRT menjadi lebih bergantung pada anggaran daerah, yang memiliki keterbatasan fiskal dalam jangka panjang.

Kendala lain yang muncul akibat ketidaksinkronan regulasi adalah terkait pengelolaan kawasan Transit Oriented Development (TOD). Pasal 38 dalam Pergub ini memberikan hak pengelolaan kawasan TOD kepada PT MRT Jakarta. Namun, dalam praktiknya, pengembangan kawasan TOD sering kali berbenturan dengan regulasi tata ruang nasional dan daerah, termasuk aturan terkait zonasi, pemanfaatan lahan, dan izin pembangunan. Ketidakefektifan antara pemerintah pusat dan daerah dalam menetapkan kebijakan tata ruang dapat memperlambat pengembangan kawasan TOD yang sebenarnya memiliki potensi besar untuk mendukung efektivitas sistem transportasi publik terpadu.

Dalam Pergub DKI Jakarta Nomor 53 Tahun 2017, Pasal 6 secara eksplisit mengatur bahwa ruang lingkup pembangunan prasarana MRT meliputi jalur, stasiun, fasilitas pengoperasian, dan fasilitas pendukung lainnya. Namun, dalam pelaksanaannya, pembangunan jalur MRT sering kali menghadapi hambatan teknis dan administratif yang memperlambat proses penyelesaian proyek. Salah satu hambatan utama adalah proses pengadaan lahan, yang menjadi kewenangan Pemerintah Daerah sebagaimana diatur dalam Pasal 7. Pengadaan lahan untuk pembangunan MRT sering kali berbenturan dengan kepemilikan tanah pribadi, peruntukan tata ruang yang belum disesuaikan, serta prosedur pembebasan lahan yang memerlukan waktu panjang karena harus melalui berbagai tahapan administrasi dan hukum. Dalam beberapa kasus, pemilik lahan menolak harga ganti rugi yang ditawarkan pemerintah, sehingga mengakibatkan keterlambatan dalam konstruksi jalur MRT. Meskipun Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum telah mengatur mekanisme pengadaan lahan, koordinasi antara Pemerintah Daerah dan pemilik lahan tetap menjadi kendala yang sulit diselesaikan dalam waktu singkat.

Selain masalah pengadaan lahan, pembangunan MRT juga menghadapi hambatan teknis dalam proses konstruksi, terutama di area dengan kepadatan bangunan tinggi. Sesuai dengan ketentuan Pasal 8 dan Pasal 9 Pergub ini, pembangunan prasarana MRT harus mengikuti jadwal yang telah ditetapkan dalam perizinan dan memenuhi standar yang berlaku. Namun, kondisi geografis Jakarta yang kompleks, dengan berbagai utilitas bawah tanah seperti saluran air, kabel listrik, dan jalur pipa gas, sering kali menyebabkan penyesuaian desain yang berdampak pada keterlambatan proyek. Proses relokasi utilitas ini memerlukan koordinasi dengan berbagai instansi terkait, yang pada praktiknya sering mengalami kendala birokrasi. Lebih lanjut, Pasal 6 ayat (2) dalam Pergub ini mengamanatkan bahwa fasilitas pendukung MRT, termasuk depo, fasilitas perawatan, fasilitas integrasi, dan penyediaan bangunan penghubung, harus disediakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Namun, dalam implementasinya, pengembangan depo dan fasilitas perawatan MRT masih menghadapi tantangan dalam aspek ketersediaan lahan dan pembiayaan. Sebagai contoh, pembangunan depo MRT di Lebak Bulus mengalami penyesuaian desain akibat keterbatasan lahan, yang berdampak pada kapasitas operasional MRT.

Kendala lainnya adalah pembiayaan proyek infrastruktur MRT, yang sebagian besar masih bergantung pada anggaran daerah dan skema pinjaman luar negeri. Meskipun Pasal 30 dan Pasal 31 Pergub ini telah mengatur sumber pembiayaan yang dapat digunakan,

termasuk penyertaan modal daerah dan pinjaman dari lembaga keuangan, realisasi pendanaan sering kali mengalami hambatan administratif, terutama dalam pencairan anggaran dan mekanisme pengembalian pinjaman. Ketidakpastian dalam ketersediaan dana dapat menyebabkan keterlambatan dalam pelaksanaan proyek, yang pada akhirnya berdampak pada efektivitas MRT dalam mengurangi kemacetan. Salah satu tujuan utama dari kebijakan transportasi publik terpadu adalah memastikan kemudahan perpindahan penumpang antar moda transportasi. Namun, dalam praktiknya, Pergub DKI Jakarta Nomor 53 Tahun 2017 belum memberikan pengaturan yang komprehensif mengenai integrasi fisik MRT dengan moda transportasi lainnya. Meskipun Pasal 6 ayat (2) menyebutkan bahwa fasilitas integrasi harus disediakan dalam kawasan TOD, tidak ada ketentuan spesifik mengenai desain dan standar yang harus dipenuhi untuk memastikan kemudahan akses bagi penumpang.

Salah satu contoh nyata dari keterbatasan integrasi fisik adalah hubungan antara MRT dan TransJakarta. Meskipun beberapa stasiun MRT, seperti Bundaran HI dan Dukuh Atas, memiliki akses langsung ke halte TransJakarta, banyak stasiun lainnya yang belum memiliki koneksi yang efisien. Akibatnya, pengguna MRT yang ingin melanjutkan perjalanan dengan TransJakarta sering kali harus berjalan cukup jauh atau menyeberang jalan yang ramai, yang mengurangi kenyamanan dan efisiensi sistem transportasi publik. Selain itu, integrasi fisik antara MRT dan KRL Commuter Line juga masih menghadapi tantangan. Stasiun Dukuh Atas, yang dirancang sebagai simpul integrasi antara MRT, KRL, LRT, dan TransJakarta, masih memiliki akses yang kurang optimal, terutama bagi pejalan kaki. Pengguna KRL yang ingin berpindah ke MRT harus melalui beberapa level tangga dan jalan kaki yang cukup jauh, yang dapat mengurangi daya tarik penggunaan transportasi umum dibandingkan kendaraan pribadi.

Permasalahan lain yang muncul akibat keterbatasan integrasi fisik adalah kurangnya fasilitas park and ride yang memadai di sekitar stasiun MRT. Pergub ini tidak mengatur secara eksplisit mengenai penyediaan lahan park and ride yang terintegrasi dengan MRT, sehingga banyak pengguna kendaraan pribadi yang kesulitan untuk beralih ke transportasi umum. Idealnya, setiap stasiun MRT harus dilengkapi dengan fasilitas park and ride yang memungkinkan pengguna kendaraan pribadi untuk memarkir kendaraan mereka dan melanjutkan perjalanan dengan MRT. Namun, dalam praktiknya, ketersediaan lahan dan regulasi tata ruang menjadi kendala utama dalam pembangunan fasilitas ini. Selain faktor aksesibilitas, desain stasiun MRT juga masih perlu ditingkatkan agar lebih ramah terhadap pengguna dengan mobilitas terbatas, seperti penyandang disabilitas, lansia, dan ibu hamil.

Meskipun Pergub ini mengatur bahwa MRT harus memenuhi standar internasional dalam aspek pelayanan dan keselamatan, beberapa stasiun masih memiliki akses yang kurang optimal, terutama dalam hal penyediaan lift dan ramp bagi pengguna kursi roda. Keterbatasan integrasi fisik ini menunjukkan bahwa meskipun kebijakan MRT telah diterapkan dalam rangka mengurangi kemacetan, masih terdapat kekurangan dalam perencanaan dan implementasi integrasi transportasi publik di Jakarta. Untuk mengatasi kendala ini, diperlukan revisi regulasi yang lebih spesifik mengenai standar integrasi antarmoda, serta peningkatan koordinasi antara PT MRT Jakarta, PT TransJakarta, PT KAI, dan instansi terkait lainnya dalam penyediaan infrastruktur pendukung.

Salah satu hambatan utama dalam implementasi kebijakan MRT Jakarta adalah rendahnya tingkat adopsi masyarakat terhadap transportasi publik dibandingkan dengan kendaraan pribadi. Pergub DKI Jakarta Nomor 53 Tahun 2017 memang telah menetapkan berbagai mekanisme untuk memastikan penyelenggaraan MRT berjalan dengan baik, termasuk dalam aspek pengoperasian (Pasal 11), perawatan (Pasal 14), hingga perusahaan (Pasal 16). Namun, Pergub ini tidak mengatur secara eksplisit kebijakan pembatasan kendaraan pribadi atau insentif bagi pengguna transportasi publik, yang dapat mendorong peralihan masyarakat dari kendaraan pribadi ke MRT. Dalam hukum transportasi dan kebijakan publik, efektivitas suatu kebijakan sangat bergantung pada perubahan perilaku masyarakat. Dalam konteks MRT Jakarta, meskipun telah tersedia sebagai moda transportasi modern yang cepat dan efisien, banyak masyarakat yang tetap lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi. Salah satu faktor yang menyebabkan rendahnya adopsi MRT adalah kurangnya regulasi yang membatasi penggunaan kendaraan pribadi, seperti kebijakan pembatasan kendaraan berdasarkan nomor plat ganjil-genap yang belum diberlakukan secara luas di seluruh wilayah Jakarta atau insentif pajak bagi pengguna transportasi umum.

Selain itu, Pasal 37 Pergub DKI Jakarta Nomor 53 Tahun 2017 menyatakan bahwa Pemerintah Daerah mendukung keberlangsungan MRT dengan menerapkan kebijakan manajemen transportasi. Namun, tidak ada ketentuan spesifik dalam Pergub ini yang mewajibkan adanya kebijakan yang lebih agresif untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Di beberapa negara, seperti Singapura dan London, regulasi mengenai transportasi publik diikuti dengan kebijakan pembatasan kendaraan pribadi yang ketat, termasuk road pricing (pajak jalan), larangan parkir di pusat kota, hingga tarif pajak kendaraan yang tinggi. Di Jakarta, kebijakan semacam ini belum diintegrasikan secara eksplisit dalam regulasi MRT,

sehingga masyarakat masih memiliki insentif yang lebih besar untuk menggunakan kendaraan pribadi.

Aspek hukum lain yang menjadi penghambat dalam meningkatkan adopsi transportasi publik adalah kurangnya sosialisasi dan penegakan hukum terhadap kebijakan transportasi publik yang ada. Meskipun Pergub ini menetapkan bahwa PT MRT Jakarta harus mengupayakan peningkatan jumlah penumpang melalui berbagai mekanisme (Pasal 35), dalam praktiknya, banyak masyarakat yang masih kurang mendapatkan edukasi tentang manfaat menggunakan MRT dibandingkan kendaraan pribadi. Tidak ada ketentuan dalam Pergub ini yang secara eksplisit mengatur kewajiban Pemerintah Daerah untuk melakukan kampanye atau edukasi publik secara masif guna meningkatkan kesadaran masyarakat tentang pentingnya menggunakan transportasi umum. Dari perspektif hukum administrasi, kebijakan publik harus bersifat koheren dan saling mendukung. Jika Pergub ini bertujuan untuk meningkatkan penggunaan MRT dan mengurangi kemacetan, maka seharusnya terdapat pengaturan yang lebih jelas mengenai strategi hukum untuk membatasi penggunaan kendaraan pribadi dan meningkatkan adopsi transportasi publik. Hal ini dapat dilakukan melalui revisi regulasi yang lebih tegas mengenai kebijakan transportasi terpadu, termasuk insentif bagi pengguna MRT dan sanksi bagi penggunaan kendaraan pribadi di area yang memiliki akses mudah ke transportasi publik.

Selain faktor sosial, kendala ekonomi juga menjadi tantangan utama dalam optimalisasi kebijakan MRT Jakarta. Pergub DKI Jakarta Nomor 53 Tahun 2017 telah mengatur mengenai tarif dan subsidi MRT dalam Pasal 33 hingga Pasal 36, yang menyatakan bahwa tarif harus ditetapkan oleh Gubernur berdasarkan usulan dari PT MRT Jakarta dengan mempertimbangkan keterjangkauan bagi masyarakat. Namun, dalam praktiknya, tidak ada ketentuan hukum yang mengatur batas maksimum tarif MRT, sehingga potensi kenaikan tarif di masa mendatang dapat menjadi hambatan bagi masyarakat dalam memanfaatkan MRT secara optimal. Meskipun subsidi telah diatur dalam Pasal 34, regulasi ini tidak menjelaskan secara detail skema pemberian subsidi jangka panjang dan mekanisme penyesuaian tarif berdasarkan kondisi ekonomi masyarakat. Hal ini dapat menyebabkan ketidakpastian dalam aspek hukum bagi pengguna transportasi publik, terutama bagi kelompok masyarakat berpenghasilan rendah yang mungkin masih merasa bahwa tarif MRT relatif mahal dibandingkan moda transportasi lain seperti angkutan kota atau TransJakarta.

Selain faktor tarif, aspek kenyamanan dan aksesibilitas juga menjadi kendala dalam pemanfaatan MRT secara maksimal. Meskipun Pasal 12 dan Pasal 23 mengatur bahwa PT

MRT Jakarta wajib menerapkan standar internasional terhadap pelayanan, keselamatan, dan keamanan, dalam praktiknya, beberapa aspek kenyamanan masih menjadi perhatian. Misalnya, tidak semua stasiun MRT memiliki fasilitas yang memadai bagi penyandang disabilitas, serta keterbatasan akses bagi lansia atau ibu hamil. Seharusnya, regulasi ini dapat diperkuat dengan menetapkan standar minimal fasilitas yang harus tersedia di setiap stasiun MRT agar aksesibilitas lebih terjamin bagi seluruh lapisan masyarakat. Aksesibilitas juga berkaitan dengan konektivitas antar moda transportasi. Seperti yang diatur dalam Pasal 6 ayat (2), Pergub ini mencantumkan fasilitas integrasi sebagai bagian dari penyelenggaraan MRT, tetapi tidak menjelaskan bagaimana skema hukum yang mengikat operator transportasi lain untuk memastikan konektivitas yang efisien. Hal ini menyebabkan beberapa stasiun MRT masih memiliki akses yang kurang optimal dengan moda transportasi lain, yang pada akhirnya mengurangi minat masyarakat untuk menggunakan MRT sebagai bagian dari perjalanan mereka sehari-hari.

D. CONCLUSION

Pergub DKI Jakarta 53/2017 dibuat sebagai upaya untuk mengatasi kemacetan di Jakarta dengan meningkatkan penggunaan transportasi umum melalui sistem MRT yang efisien. Namun, dalam implementasinya, kebijakan ini masih menghadapi berbagai kendala hukum, teknis, infrastruktur, sosial, dan ekonomi yang memengaruhi efektivitasnya dalam mencapai tujuan yang diharapkan. Dari aspek hukum, kendala utama dalam Pergub ini adalah tidak adanya ketentuan yang jelas dan mengikat mengenai integrasi moda transportasi. Meskipun regulasi ini mengakui pentingnya integrasi dalam kawasan TOD, tidak terdapat aturan spesifik terkait standar desain infrastruktur penghubung, mekanisme integrasi tarif, serta koordinasi antarmoda transportasi. Selain itu, sinkronisasi regulasi antara pemerintah pusat dan daerah masih belum optimal, terutama dalam aspek pembiayaan dan pengelolaan aset. Undang-Undang Perkeretaapian serta regulasi nasional lainnya tidak secara eksplisit mengatur mekanisme koordinasi antara PT MRT Jakarta dan moda transportasi nasional seperti KRL Commuter Line, sehingga menimbulkan tumpang tindih kebijakan dan kurangnya kepastian hukum dalam implementasi transportasi publik terpadu.

Dari segi teknis dan infrastruktur, pembangunan jalur MRT mengalami berbagai hambatan, terutama dalam proses pengadaan lahan dan konstruksi, yang diperumit oleh regulasi tata ruang dan prosedur administrasi yang panjang. Proses pembebasan lahan sering kali memakan waktu lama karena harus melalui mekanisme hukum yang kompleks, termasuk negosiasi dengan pemilik lahan serta penyelesaian sengketa administratif. Selain

itu, terbatasnya integrasi fisik antara MRT dengan moda transportasi lain menyebabkan perpindahan penumpang menjadi tidak efisien, sehingga mengurangi daya tarik MRT sebagai pilihan utama transportasi publik. Ketiadaan aturan yang mengikat terkait fasilitas penghubung, aksesibilitas bagi penyandang disabilitas, serta pengembangan park and ride turut memperburuk masalah ini, menjadikan MRT belum sepenuhnya nyaman dan inklusif bagi seluruh pengguna.

Dari aspek sosial dan ekonomi, tingkat adopsi masyarakat terhadap MRT masih rendah dibandingkan kendaraan pribadi. Salah satu penyebabnya adalah kurangnya regulasi yang membatasi penggunaan kendaraan pribadi serta tidak adanya insentif hukum yang kuat untuk mendorong peralihan ke transportasi publik. Pergub ini juga tidak mengatur mekanisme yang jelas terkait subsidi tarif MRT, sehingga masih terdapat ketidakpastian mengenai keberlanjutan skema tarif yang terjangkau bagi masyarakat. Faktor kenyamanan dan aksesibilitas juga menjadi kendala utama dalam pemanfaatan MRT secara maksimal, karena belum semua stasiun dilengkapi dengan fasilitas yang mendukung kemudahan mobilitas bagi seluruh pengguna.

Diperlukan revisi terhadap regulasi MRT Jakarta, terutama dalam aspek integrasi antarmoda, penyesuaian tarif, serta koordinasi antara pemerintah pusat dan daerah. Regulasi yang lebih tegas dan komprehensif harus diterapkan untuk memastikan bahwa MRT benar-benar terintegrasi dengan sistem transportasi lain, baik secara fisik maupun dalam sistem pembayarannya. Selain itu, perbaikan regulasi terkait insentif dan pembatasan kendaraan pribadi menjadi langkah penting untuk meningkatkan jumlah pengguna MRT, sehingga kebijakan ini dapat berkontribusi secara nyata dalam mengurangi kemacetan di Jakarta.

REFERENCES

- Bintari, A., & Pandiangan, L. H. S. (2016). Formulasi Kebijakan Pemerintah Tentang Pembentukan Badan Usaha Milik Daerah (Bumd) Perseroan Terbatas (Pt) Mass Rapid Transit (Mrt) Jakarta Di Provinsi Dki Jakarta. *Cosmogov. Jurnal Ilmu Pemerintahan* ISSN, 2442, 5958.
- Hanafie, H., Suprpto, F. N., & Nugraha, A. (2024). Efektivitas program Mass Rapid Transit (MRT) dan Kemacetan di Kota Jakarta. *Transparansi: Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi*, 7(2), 191-197.

- Julio, T., Liong, J. T., & Pribadi, I. G. O. S. (2020). Evaluasi Perencanaan Transit Oriented Development (TOD) Stasiun MRT Fatmawati Kecamatan Cilandak, Kota Jakarta Selatan. *Jurnal Sains, Teknologi, Urban, Perancangan, Arsitektur (Stupa)*, 2(2), 2877.
- Pertiwi, H. A. D. (2019). Tinjauan Hukum Pemanfaatan Ruang Bawah Tanah Dalam Pelaksanaan Pembangunan Jalur Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta (Doctoral dissertation, Universitas Brawijaya).
- Rahayu, P. (2016). ANALISA YURIDIS PEMANFAATAN DAN PENGELOLAAN RUANG BAWAH TANAH UNTUK PEMBANGUNAN TRASPORTASI MASSAL PROYEK MASS RAPID TRANSIT DI DKI JAKARTA (Doctoral dissertation, Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta).
- Sitinjak, B. R. (2021). Eksistensi Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2014 Tentang Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi terhadap Kehidupan Masyarakat Provinsi DKI Jakarta. *Jurnal Yuridis*, 8(2), 235-248.