

INSTRAN.org - Mahkamah Agung (MA) telah mengeluarkan Putusan No. 57 P/HUM/2017 yang membatalkan Pasal 3 Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta Nomor 195 Tahun 2014 tentang Pembatasan Lalu Lintas Sepeda Motor juncto Pasal 3 ayat (1) dan ayat (2) Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta Nomor 141 Tahun 2015 tentang Pembatasan Lalu Lintas Sepeda Motor.

Putusan ini tak ayal telah menimbulkan kehebohan pada dunia transportasi di Jakarta. Sebab, selama tiga tahun lebih masa pelarangan sepeda motor melintas di Jalan MH Thamrin – Jalan Medan Merdeka Barat tidak ada masalah, tiba-tiba larangan itu dibatalkan MA. Padahal, Putusan MA itu sifatnya final dan mengikat sehingga mau tidak mau harus dijalankan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Di sisi lain, sepeda motor selalu menimbulkan keruwetan tersendiri dalam sistem transportasi di perkotaan.

Keruwetan yang ditimbulkan sepeda motor terkait dengan populasinya yang terlalu banyak dan perilaku pengendara yang tidak tertib, sehingga selain menimbulkan kesemrawutan lalu lintas, juga mengganggu keselamatan dan keamanan pengguna jalan lain, terutama pejalan kaki. Para pejalan kaki, utamanya pengguna kursi roda dan tongkat (orang buta), merasa terancam keselamatannya saat berjalan di jalan-jalan yang dilalui sepeda motor karena sering mengambil hak-hak pejalan kaki, misalnya berjalan di atas trotoar.

Banyak pihak mengatakan bahwa sepeda motor disebut sebagai mesin pembunuh jalanan, karena rata-rata setiap tahun orang meninggal dunia di Indonesia mencapai 25.000 orang dan 70% lebih melibatkan sepeda motor atau 17.500 korban di antaranya adalah pengguna motor. Memang, di beberapa kota seperti Jakarta, Manila, Hanoi, Bangkok, dan Phomn Phen (Kamboja) dapat kita jumpai secara mudah sepeda motor, tapi beberapa kota tidak ingin selamanya mempertahankan sepeda motor sebagai sarana angkutan di perkotaan. Pemerintah Vietnam, misalnya, telah memiliki kebijakan agar pada tahun 2025 Kota Hanoi bebas dari sepeda motor.

Di Bangkok, terdapat pula ojek sepeda motor, tapi jumlahnya terbatas, karena bus umum, skytrain, dan subway sudah cukup bagus. Hanya Jakarta yang memiliki populasi sepeda motor melebihi jumlah penduduknya.

Menyadari bahwa sepeda motor akan menjadi problem lalu lintas yang amat besar itulah maka UU LLAJ No. 22/2009 Pasal 133 mengamanatkan adanya pembatasan operasional sepeda motor (juga kendaraan bermotor pribadi lainnya) guna meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas. Amanat ini dipertegas dalam PP Nomor 32 Tahun 2011 tentang Rekayasa dan Manajemen Lalu Lintas, khususnya di pasal 60. Tiga kriteria untuk pembatasan itu adalah: a. perbandingan volume lalu lintas kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan; b. ketersediaan jaringan dan pelayanan angkutan umum; dan c. kualitas lingkungan.

Apa yang diatur dalam UU LLAJ No. 22/2009 dan PP No. 32/2011 itu kemudian menjadi dasar dalam perumusan Peraturan Daerah No. 5 Tahun 2014 tentang Transportasi di Kota Jakarta pasal 78 butir h, bahwa pembatasan lalu lintas sepeda motor pada kawasan tertentu dan/atau waktu dan/atau jaringan jalan tertentu dapat dilakukan untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas Jalan dan mengendalikan lalu lintas jalan. Atas dasar regulasi tersebut Pergub DKI Jakarta No. 195 Tahun 2014 disusun.

Butuh Pengaturan Dilihat dari perspektif transportasi, keberadaan Pergub No. 195/2014 sebetulnya sudah tepat, tidak melanggar aturan di atasnya, dan pergub tersebut diperlukan agar dapat menjadi landasan bertindak bagi Dinas Perhubungan untuk mengatur masalah lalu lintas sepeda motor di jalan-jalan protokol di wilayah DKI Jakarta. Pengaturan khusus mengenai

sepeda motor itu amat diperlukan mengingat kapasitas jalan terbatas, sementara kapasitas angkut sepeda motor amat kecil (maksimal dua orang), menciptakan kesemrawutan, berkontribusi besar terhadap kecelakaan lalu lintas, serta sering merampas hak-hak pejalan kaki.

Pembatasan sepeda motor bukanlah dosa, juga sama sekali tidak melanggar hak asasi manusia (HAM), karena sepeda motor hanyalah sarana untuk melakukan mobilitas geografis saja. Artinya, orang dapat saja melakukan mobilitas geografis dengan menggunakan sarana angkutan umum. Yang wajib dijamin oleh pemerintah/pemprov itu adalah hak mobilitas warga, bukan jenis sarannya. Pemprov DKI Jakarta dapat dipersalahkan bila tidak mampu menjamin hak mobilitas warga, tapi tidak dapat dipersalahkan bila mengatur masalah lalu lintas sepeda motor.

Keputusan Pemprov DKI Jakarta untuk membatasi ruang gerak sepeda motor di koridor Sudirman – MH Thamrin – Medan Merdeka Barat (MMB) yang dimulai dari ruas Jalan MH Thamrin – Jalan MMB didasarkan pada alasan yang kuat. Pertama, angkutan umum di koridor Sudirman – MH Thamrin – Medan Merdeka Barat, terlebih ruas Thamrin – MMB sudah bagus, sesuai dengan standar pelayanan minimum (SPM) sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 133 UU LLAJ maupun dalam Pasal 60 PP No. 32/2011. Artinya, secara teknis yuridis sudah memenuhi persyaratan.

Kedua, dari 52 gedung tepi jalan yang ada di sepanjang Jalan Sudirman – Jalan Thamrin yang tidak memiliki jalan alternatif hanya lima gedung saja, sehingga mobilitas orang untuk mencapai gedung-gedung tersebut tidak tertutup.

Ketiga, koridor Sudirman – Thamrin sekarang telah dilayani oleh angkutan bus gratis sehingga tidak ada alasan lagi bagi pengendara sepeda motor, bahwa pelarangan sepeda motor di koridor Sudirman – Thamrin itu mengganggu mobilitas mereka.

Dasar Putusan Mahkamah Agung (MA) No. 57 P/HUM/2017 yang mengacu pada UU No. 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia (UU HAM), khususnya pasal 9, 11, dan 17 amat tidak mendasar, mengingat pelarangan sepeda motor di koridor Sudirman – Thamrin hingga MMB sama sekali tidak melanggar pasal 9, 11, dan 17 UU HAM. Justru membiarkan sepeda motor merajai kota Jakarta itu bertentangan dengan pasal 9, khususnya ayat (2) dan ayat (3), karena sepeda motor telah terbukti menjadi mesin pembunuh jalanan dan berkontribusi besar terhadap kerusakan lingkungan.

Bila Pasal 17 UU HAM dijadikan sebagai rujukan, yaitu menyangkut azas keadilan dan nondiskriminasi, maka telah lebih dari 30 tahun Pemprov DKI Jakarta melarang mikrolet, bemo, bajai, dan becak melintas sepanjang Sudirman – MMB; tapi tidak berdampak pada timbulnya gugatan. Jika azas keadilan dan nondiskriminasi diterapkan secara penuh, beberapa moda transportasi tersebut seharusnya diizinkan melintas di sepanjang Jalan Sudirman – Jalan MMB. Kecuali itu, dasar Putusan MA semestinya adalah UU khusus, *lex specialis*, yaitu UU LLAJ, bukan UU HAM untuk memutuskan perkara transportasi. Di sini tanpa disadari MA telah mengajarkan cara berfikir dan bertindak yang keliru.

Mengingat putusan MA itu final dan mengikat, maka putusan yang membatalkan larangan sepeda motor di koridor Sudirman – Thamrin itu akan merepotkan Pemprov DKI Jakarta sendiri dalam menata transportasi ke depan, terutama pada tahun 2020 ketika MRT telah beroperasi dan layanan Transjakarta sudah sangat baik. Pada kondisi tersebut, sebetulnya tidak diperlukan lagi transportasi dengan menggunakan sepeda motor. Namun, karena larangan sepeda motor melintas Jalan Sudirman – Jalan Thamrin telah dicabut, maka Pemprov DKI Jakarta tidak dapat menerbitkan larangan serupa.

Rasanya sangat tidak elok, kelak di sepanjang Jalan Sudirman – Jalan MMB yang telah memiliki angkutan umum massal cukup bagus dan ada pembatasan operasional mobil pribadi melalui ERP (electronic road pricing), namun tidak ada pembatasan operasional sepeda motor. Pada saat itulah kelak semua pihak baru menyadari bahwa Putusan MA No. 57 P/HUM/2017 yang membatalkan Pergub DKI Jakarta No. 195/2014 tentang Pembatasan Lalu Lintas Motor di Sudirman – Thamrin ini menjadi batu sandungan dalam penataan sistem transportasi di wilayah DKI Jakarta. Nasi telah menjadi bubur, tidak dapat dikeraskan lagi, kecuali ditelan begitu saja.

Dimuat di GEOTIMES Selasa 16 Januari 2018

<https://geotimes.co.id/kolom/hukum/putusan-ma-sepeda-motor-dan-keruwetan-transportasi-jakarta/>