



PUTUSAN
Nomor 32 P/HUM/2022

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA
MAHKAMAH AGUNG

Memeriksa dan mengadili perkara permohonan keberatan hak uji materiil terhadap Pasal I Angka 1 Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap, pada tingkat pertama dan terakhir telah memutuskan sebagai berikut, dalam perkara:

1. **Dr. HERU WIDODO, S.H., M.Hum.**, kewarganegaraan Indonesia, tempat tinggal di Perumahan Kemang Pratama 2, Jalan Kemang Mawar I/C-6, Rawalumbu, Kota Bekasi, pekerjaan Swasta;
2. **Dr. H. IMAM ANSHORI SALEH, S.H., M.H.**, kewarganegaraan Indonesia, tempat tinggal di Villa Andalusia Kaveling 1 Jalan Kenanga 9A, Bambuapus, Cipayung, Jakarta Timur, alamat sesuai KTP di Puluhdadi CT XX/357, Seturan, RT 005/RW 02 Catur Tunggal, Depok, Sleman, Yogyakarta, pekerjaan Swasta;
3. **SUPRIYADI, S.H., M.H.** kewarganegaraan Indonesia, tempat tinggal di Apartemen Pancoran Riverside, Jalan Pengadegan Timur I Nomor 30, RT 6/RW 1, Pancoran, Jakarta Selatan, alamat sesuai KTP di Jalan Imam Bonjol Gg Sepakat Nomor 40 RT 001 LK (RW) I, Sumberrejo, Kemiling, Kota Bandar Lampung, pekerjaan Swasta;
4. **DHIMAS PRADANA, S.H., M.H.**, kewarganegaraan Indonesia, tempat tinggal di Cluster Puri Kemang Blok A Nomor 9, Rawalumbu, Kota Bekasi, pekerjaan Swasta;
5. **ENDIN AMIRUDIN DAHLAN**, kewarganegaraan Indonesia, tempat tinggal di Perumnas Bojong Menteng, Blok B Nomor 306 06/RW 9, Rawalumbu, Kota Bekasi, alamat KTP di Kp



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia
putusan.mahkamahagung.go.id

Cibogo Sawo RT 004/RW 005, Citatah, Cipatat, Bandung Barat, pekerjaan Swasta;

6. **FARDIAZ MUHAMMAD, S.H.**, kewarganegaraan Indonesia, tempat tinggal di Jakarta, Jalan Komarudin 2 Nomor 80, Penggilingan, Cakung, Jakarta Timur, alamat sesuai KTP di Jalan Sadewa 10 Wirobrajan, Yogyakarta, pekerjaan Swasta;
7. **JANWARDISAN HERNANDIKA**, kewarganegaraan Indonesia, tempat tinggal di Perumahan Kemang Pratama 2, Jalan Kemang Mawar I/C-6, Bojongrawalumbu, Kecamatan Rawalumbu, Kota Bekasi, pekerjaan Mahasiswa;

Selanjutnya memberi kuasa kepada Aan Sukirman, S.H., M.H., dan kawan-kawan, Kesemuanya Advokat dan Konsultan Hukum, pada Kantor Advokat HWL/*Legal Solution and Beyond*, alamat di *The Office Menteng Square Tower B Lantai 3 Suite TBO 42-45*, Jalan Matraman Raya Kaveling 30-E, Pegangsaan, Menteng, Jakarta Pusat 10320, berdasarkan Surat Kuasa Khusus tanggal 28 Januari 2022;

Selanjutnya disebut sebagai Pemohon I sampai dengan VII;

melawan:

GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA, tempat kedudukan di Balai Kota DKI Jakarta, Jalan Medan Merdeka Selatan Jakarta Pusat;

Selanjutnya memberi kuasa kepada Haratua D. P. Purba, S.H., M.H., dan kawan-kawan, Para Pegawai Biro Hukum Setda Provinsi Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta, alamat di Biro Hukum Gedung Balaikota Blok G Lantai IX, Jalan Medan Merdeka Selatan Nomor 8-9, Kota Administrasi Jakarta Pusat, berdasarkan Surat Kuasa Khusus tanggal 24 Maret 2022;

Selanjutnya disebut sebagai Termohon;

Mahkamah Agung tersebut;

Membaca surat-surat yang bersangkutan;

Halaman 2 dari 107 halaman. Putusan Nomor 32 P/HUM/2022



DUDUK PERKARA

Menimbang, bahwa Pemohon dengan surat permohonannya tertanggal 14 Februari 2022 yang diterima di Kepaniteraan Mahkamah Agung pada tanggal 18 Februari 2022 dan diregister dengan Nomor 32 P/HUM/2022 tanggal 1 Maret 2022, telah mengajukan permohonan keberatan hak uji materiil terhadap Pasal I Angka 1 Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap, dengan dalil-dalil yang pada pokoknya sebagai berikut:

I. Kewenangan Mahkamah Agung Republik Indonesia;

I.1. Bahwa kewenangan Mahkamah Agung Republik Indonesia untuk melakukan Hak Uji Materiil diatur berdasarkan Pasal 24 ayat (2) dan Pasal 24A ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut "UUD 1945"). Pasal 24 ayat (2) UUD 1945 menyatakan, "Kekuasaan kehakiman dilakukan oleh sebuah Mahkamah Agung dan badan peradilan yang di bawahnya dalam lingkungan peradilan umum, lingkungan Peradilan Agama, lingkungan Peradilan Militer, lingkungan Peradilan Tata Usaha Negara, oleh sebuah Mahkamah Konstitusi". Adapun Pasal 24A ayat (1) UUD 1945 menyatakan, "Mahkamah Agung berwenang mengadili pada tingkat Kasasi, menguji Peraturan Perundang-undangan di bawah Undang-undang terhadap Undang-undang dan mempunyai wewenang lainnya yang diberikan oleh Undang-undang";

I.2. Bahwa kewenangan Mahkamah Agung tersebut dijabarkan dalam Pasal 18, Pasal 20 ayat (2) huruf b, dan Pasal 20 ayat (3) Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009). Pasal 18 Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 menyatakan, "Kekuasaan dan Kehakiman dilakukan oleh sebuah Mahkamah Agung dan Badan peradilan yang berada di bawahnya dalam lingkungan Peradilan umum, lingkungan Peradilan Agama, lingkungan Peradilan Militer, lingkungan Peradilan

Halaman 3 dari 107 halaman. Putusan Nomor 32 P/HUM/2022



Tata Usaha Negara dan oleh sebuah Mahkamah Konstitusi”. Pasal 20 ayat (2) huruf b Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 menyatakan, “Mahkamah Agung berwenang menguji Peraturan Perundang-undangan di bawah Undang-undang terhadap Undang-undang”. Pasal 20 ayat (3) Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 menyatakan, “Putusan mengenai tidak sahnya Peraturan Perundang-undangan sebagai hasil pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b dapat diambil baik berhubungan dengan pemeriksaan pada tingkat Kasasi maupun berdasarkan permohonan langsung pada Mahkamah Agung”;

I.3. Bahwa kewenangan Mahkamah Agung tersebut juga secara spesifik diatur dalam Pasal 31 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2004 tentang perubahan atas Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung *Juncto* Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 tentang perubahan kedua atas Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung, yang menyatakan:

- 1) “Mahkamah Agung mempunyai kewenangan menguji Peraturan Perundang-undangan di bawah Undang-undang terhadap Undang-undang;
- 2) Mahkamah Agung menyatakan tidak sah Peraturan Perundang-undangan di bawah Undang-undang atas alasan bertentangan dengan Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi atau pembentukannya tidak memenuhi ketentuan yang berlaku;
- 3) Putusan mengenai tidak sahnya Peraturan Perundang-undangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat diambil baik berhubungan dengan pemeriksaan pada tingkat kasasi maupun berdasarkan permohonan langsung pada Mahkamah Agung;
- 4) Peraturan Perundang-undangan yang dinyatakan tidak sah sebagaimana dimaksud pada ayat (3) tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat.”;

I.4. Bahwa hierarki peraturan perundang-undangan sebagaimana diatur dalam Pasal 7 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang



Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011) sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2019 ("Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011"), adalah: a) Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945; b) Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat; c) Undang-undang/Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang; d) Peraturan Pemerintah; e) Peraturan Presiden; f) Peraturan Daerah Provinsi; dan g) Peraturan Daerah Kabupaten/Kota". Selanjutnya dalam Pasal 7 ayat (2) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 *a quo*, dinyatakan, "Kekuatan hukum Peraturan Perundang-undangan sesuai dengan hierarki sebagaimana dimaksud pada ayat (1)";

I.5. Bahwa jenis peraturan perundang-undangan selain yang disebutkan dalam Pasal 7 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, diakui keberadaannya dan mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang diperintahkan oleh peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi atau dibentuk berdasarkan kewenangan. Hal ini ditegaskan dalam Pasal 8 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, sebagai berikut:

- (1)** Jenis Peraturan Perundang-undangan selain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) mencakup peraturan yang ditetapkan oleh Majelis Permusyawaratan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Daerah, Mahkamah Agung, Mahkamah Konstitusi, Badan Pemeriksa Keuangan, Komisi Yudisial, Bank Indonesia, Menteri, badan, lembaga, atau komisi yang setingkat yang dibentuk dengan Undang-Undang atau Pemerintah atas perintah Undang-Undang, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi, Gubernur, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten/Kota, Bupati/Walikota, Kepala Desa atau yang setingkat;
- (2)** Peraturan Perundang-undangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diakui keberadaannya dan mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang diperintahkan oleh Peraturan Perundang-



undangan yang lebih tinggi atau dibentuk berdasarkan kewenangan;

Dalam hal suatu peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang diduga bertentangan dengan undang-undang, pengujiannya dilakukan oleh Mahkamah Agung (*vide* Pasal 9 ayat (2) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011);

- I.6. Bahwa dalam Peraturan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2011 tentang Hak Uji Materiil (selanjutnya disebut “PERMA Nomor 1 Tahun 2011”) ditegaskan, Mahkamah Agung berwenang mengadili dan menguji pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang terhadap undang-undang;
- I.7. Bahwa obyek permohonan atau hal yang dimohonkan kepada Mahkamah Agung adalah Permohonan Keberatan Hak Uji Materiil atas Pasal I Angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 (Bukti P-1);
- I.8. Bahwa Pasal I Angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 mengubah ketentuan Pasal 1 Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 tentang “Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap” tanggal 31 Desember 2018 (“Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018”, Bukti P-2). Dengan perubahan tersebut, Termohon memperluas kawasan pembatasan lalu lintas dari semula 9 (sembilan) ruas jalan menjadi 25 (dua puluh lima) ruas jalan. Dalam memperluas kawasan pembatasan lalu lintas tersebut, Termohon membuat aturan pembatasan lalu lintas pada 28 (dua puluh delapan) gerbang tol masuk dan/atau keluar, yang ada di Jakarta;
- I.9. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 44 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (“Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004” Bukti P-5), serta Pasal 8 dan Pasal 88 Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol (“PP Nomor 15 Tahun 2005” Bukti P-6), pengguna jalan tol berhak mendapatkan atau berhak atas pelayanan jalan tol sebagai jalan berbayar, salah satu diantaranya adalah hak atas



Aksesibilitas dan Mobilitas selama menggunakan jalan tol. Pengguna jalan tol berhak untuk mengakses menggunakan jalan penghubung *on-off ramp tol* menuju gerbang pintu masuk tol untuk membayar tiket dan berhak untuk mendapatkan pelayanan keselamatan dan kenyamanan selama menggunakan jalan tol sampai tujuan akhir keluar tol melewati atau mengakses jalan penghubung menuju jalan umum non tol di persimpangan terdekat;

- I.10.** Bahwa pengguna jalan tol berhak dan/atau tidak dilarang untuk melintas masuk/keluar selama 24 jam dengan membayar sejumlah uang, dan oleh karenanya berhak dan/atau tidak dilarang untuk keluar tol melintasi jalan penghubung sesuai tujuannya, yang hak-haknya tersebut diberikan oleh Pasal 44 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 dan Pasal 88 *Juncto* Pasal 8 PP Nomor 15 Tahun 2005. Akan tetapi, hak-hak pengguna jalan tol tersebut dibatasi oleh ketentuan Pasal I Angkat 1 Pergub Nomor 88 Tahun 2019, yang melarang masuk dan/atau keluar tol di 28 gerbang tol yang masuk dalam zona ganjil genap, pada jam 06.00 – 10.00 dan jam 16.00 – 21.00 WIB;
- I.11.** Bahwa dalam pembentukan peraturan perundang-undangan, termasuk Peraturan Gubernur, harus berpedoman pada asas kejelasan tujuan pembentukan peraturan perundang-undangan, sebagaimana diatur dalam Pasal 5 huruf a Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011. Selain itu, juga berpedoman dan mendasarkan pada asas “ketertiban dan kepastian hukum” sebagaimana diatur dalam pasal 6 huruf i Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011; dan asas pengayoman dan asas keadilan, sebagaimana diatur dalam ketentuan pasal 6 ayat (1) huruf a dan huruf g Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011;
- I.12.** Bahwa permohonan ini hendak menguji pemberlakuan ketentuan Pasal I Angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 yang mengatur tentang perluasan kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap yang berlaku di 25 ruas jalan dan berlaku pada 28 gerbang tol sejak melintasi jalan penghubung keluar/masuk tol menuju persimpangan terdekat. Norma pembatasan tersebut menurut Para



Pemohon bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi yang mengatur tentang hak-hak pengguna jalan tol untuk menggunakan jalan umum di persimpangan terdekat menuju akses pintu masuk tol dan/atau dari jalan tol keluar melalui akses jalan penghubung menuju persimpangan jalan umum terdekat, sebagai bagian tidak terpisahkan dari pelayanan jalan tol;

I.13. Bahwa permohonan ini juga diajukan karena dalam Pasal 1 Angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 bertentangan dengan asas kejelasan tujuan pembentukan peraturan perundang-undangan, sebagaimana diatur dalam Pasal 5 huruf a Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, asas “ketertiban dan kepastian hukum” sebagaimana diatur dalam pasal 6 huruf i Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, dan asas pengayoman dan asas keadilan, sebagaimana diatur dalam ketentuan pasal 6 ayat (1) huruf a dan huruf g Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011;

Dengan demikian, Mahkamah Agung berwenang untuk menerima, memeriksa dan memutus permohonan keberatan uji materiil ini;

II. Kedudukan Hukum Dan Hak Para Pemohon Yang Dirugikan;

II.1. Bahwa ketentuan Pasal 31 A ayat (1), ayat (2), ayat (3) dan ayat (4), Undang-Undang RI Nomor 3 Tahun 2009 tentang Perubahan kedua atas Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung, menyatakan:

- (1) “Permohonan pengujian Peraturan Perundang-undangan di bawah Undang-undang dilakukan langsung oleh Pemohon atau Kuasanya kepada Mahkamah Agung dan dibuat secara tertulis dalam Bahasa Indonesia;
- (2) Permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya dapat dilakukan oleh pihak yang menganggap haknya dirugikan oleh berlakunya Peraturan Perundang-undangan di bawah Undang-undang, yaitu:
 - a. Perorangan warga negara Indonesia;



- b. Kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam Undang-undang; atau.
 - c. Badan hukum publik atau badan hukum privat;
- (3) Permohonan sekurang-kurangnya harus memuat:
- a. Nama dan alamat pemohon;
 - b. Uraian mengenai perihal yang menjadi dasar permohonan dan menguraikan dengan jelas bahwa:
 - 1) Materi muatan ayat, pasal, dan/atau bagian Peraturan Perundang-undangan di bawah Undang-undang yang dianggap bertentangan dengan Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi; dan/atau
 - 2) Pembentukan Peraturan Perundang-undangan tidak memenuhi ketentuan yang berlaku; dan
 - c. Hal-hal yang diminta untuk diputus;
- (4) Permohonan pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan Mahkamah Agung paling lama 14 (empat belas) hari kerja terhitung sejak tanggal diterimanya permohonan”;

II.2. Bahwa Para Pemohon merupakan perseorangan Warga Negara Indonesia, yang dibuktikan dengan Kartu Tanda Penduduk (“KTP”), dan mempunyai Surat Izin Mengemudi A (“SIM A”) dan berkendara pribadi untuk beraktivitas berangkat kerja menuju Jakarta dan pulang kerja menuju tempat domisili, melintasi Jalan Tol dan keluar di pintu tol yang dibangun oleh Pengelola Jalan Tol, namun di ujung jalan masuk/keluar tol dikenakan larangan melintas masuk/keluar tol di 28 gerbang tol yang ruasnya bersimpangan dengan jalan umum yang ditetapkan sebagai kawasan ganjil genap, pada jam 06.00-10.00 WIB dan 16.00-21.00 WIB, yang justru merupakan “*prime time*” atau waktu utama untuk memulai aktifitas dan/atau selesai beraktivitas;



II.3. Bahwa identitas Para Pemohon yang mengajukan keberatan hak uji materiil terhadap pemberlakuan larangan melintas di pintu keluar jalan tol adalah:

- 1)** Pemohon I, ber-KTP Kota Bekasi dengan Nomor KTP Terlampir, dengan SIM A Nomor 1220-7111-000414 dengan masa berlaku sampai dengan 8 Februari 2026 (Bukti P-8) sebagai pemilik dan pengguna kendaraan bermotor roda empat dengan Nopol GENAP: B 1012 KAD atas nama Pemohon I (Bukti P-9), yang berdomisili di Kemang Pratama 2, Jalan Mawar I/C-6, Bojong Rawalumbu, Kota Bekasi, dan kesehariannya berkantor di *the office* Menteng Square TBO 42-45, Jalan Matraman Raya Nomor 30 E, Jakarta Pusat dan di Universitas Islam As-syafiiyah, Jalan Jatiwaringan Raya Nomor 12, Jakarta Timur;
- 2)** Pemohon II, meskipun ber-KTP Kota Yogyakarta dengan Nomor KTP Terlampir, dengan SIM A Nomor 550614520432 dengan masa berlaku sampai dengan 08 Juni 2024 (Bukti P-10), namun kesehariannya berkantor di Artha Graha Building 30th Floor, Jalan Jenderal Sudirman Kaveling 52-53 Jakarta 12190, yang beraktivitas dengan kendaraan bermotor roda empat dengan Nopol Ganjil: AB 1039 DX atas nama Pemohon II (Bukti P-11) dan berdomisili di Villa Andalusia Kaveling 1 Jalan Kenanga 9A, Bambuapus, Cipayung, Jakarta Timur;
- 3)** Pemohon III, ber-KTP Kota Bandar Lampung dengan Nomor KTP Terlampir, dengan SIM A Nomor 25266405000007 dengan masa berlaku sampai dengan 25 Oktober 2024 (Bukti P-12) dan pemilik kendaraan bermotor roda empat dengan Nopol Ganjil: BE 1049 BB atas nama Pemohon III (Bukti P-13), yang tinggal dan berdomisili di Apartemen Pancoran Riverside, Jalan Pengadegan Timur I Nomor 30, RT 6/RW 1, Kelurahan Pengadegan, Kecamatan Pancoran, Jakarta Selatan, dan kesehariannya beraktivitas dan berkantor di Artha Graha Building 30th Floor, Jalan Jend. Sudirman Kav 52-53



Jakarta 12190 dan di *the office* Menteng Square TBO 42-45, Jalan Matraman Raya Nomor 30 E, Jakarta Pusat;

- 4) Pemohon IV, ber-KTP Kota Bekasi dengan Nomor KTP Terlampir, dengan SIM A Nomor 1220-8410-000013 dengan masa berlaku sampai dengan 17 Oktober 2024 (Bukti P-14) dan pemilik kendaraan bermotor roda empat dengan Nopol Genap: B 1980 OZ atas nama Pemohon IV (Bukti P-15), yang berdomisili di Kota Bekasi, Cluster Puri Kemang Blok A Nomor 9, Kelurahan Bojongrawalumbu, Kecamatan Rawalumbu, Kota Bekasi dan berkantor di *the office* Menteng Square TBO 42-45, Jalan Matraman Raya Nomor 30 E, Jakarta Pusat;
- 5) Pemohon V, yang berdomisili di Kota Bekasi, Perumnas Bojong Menteng, Blok B Nomor 306 RT 06/RW 9 Kelurahan Bojong Menteng, Kecamatan Rawalumbu, ber-KTP Kabupaten Bandung Barat, dengan Nomor KTP Terlampir, dengan SIM A Nomor 1220-6812-000018 dengan masa berlaku sampai dengan 27 November 2024 (Bukti P-16) dan pemilik kendaraan bermotor roda empat dengan Nopol Ganjil: D 1329 UBA atas nama Ani Eva Andrayani, SPd. (Bukti P-17), selaku istri Pemohon V, yang berkantor di *the office* Menteng Square TBO 42-45, Jalan Matraman Raya Nomor 30 E, Jakarta Pusat;
- 6) Pemohon VI, berdomisili di Jakarta, Jalan Komarudin 2 Nomor 80, Penggilingan, Cakung, Jakarta Timur, ber-KTP Kota Yogyakarta, dengan Nomor KTP Terlampir, dengan SIM A Nomor 1452-9810-000175 dengan masa berlaku sampai dengan 16 Oktober 2025 (Bukti P-18) dan pengguna kendaraan bermotor roda empat dengan Nopol Ganjil: B 1277 TMK atas nama Nuzuliyah (Bukti P-19), yang berkantor di *the office* Menteng Square TBO 42-45, Jalan Matraman Raya Nomor 30 E, Jakarta Pusat;
- 7) Pemohon VII, Mahasiswa Tingkat Akhir Fakultas Hukum Universitas Trisakti, Jakarta, berdomisili di Perumahan Kemang Pratama 2, Jalan Kemang Mawar I/C-6, Kelurahan Bojongrawalumbu,

Halaman 11 dari 107 halaman. Putusan Nomor 32 P/HUM/2022



Kecamatan Rawalumbu, Kota Bekasi, ber-KTP Kota Bekasi dengan Nomor KTP Terlampir, dengan SIM A Nomor 1220-7111-000414 dengan masa berlaku sampai dengan 8 Februari 2026 (Bukti P-20) dan pemilik kendaraan bermotor roda empat dengan Nopol Ganjil: B 1907 KDY atas nama Novitriana Arozal, SH., (Bukti P-21) yang beraktivitas dari dan ke kampus di Jakarta, Jalan Kyai Tapa Nomor 1, RT.6/RW.16, Jakarta Barat;

II.4. Bahwa mobilitas keseharian Para Pemohon beraktivitas di wilayah DKI Jakarta, yang mengendarai mobil pribadinya melalui jalan tol Cikampek dan/atau Tol Becakayu dari Kota Bekasi ke Tol Dalam Kota exit di jalan-jalan penghubung menuju jalan umum, namun dibatasi dalam melintas pada 28 (dua puluh delapan) gerbang tol dari dan/atau menuju persimpangan terdekat dari pintu keluar/masuk tol karena diberlakukan pembatasan melintas dengan sistem ganjil genap;

II.5. Bahwa fungsi jalan tol, sebagaimana diatur dalam Pasal 44 ayat (1) dan ayat (3) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004, ditegaskan bahwa "Jalan Tol" sebagai bagian dari sistem jaringan jalan umum yang mempunyai spesifikasi dan pelayanan yang lebih tinggi daripada jalan umum yang ada. Diantara jalan tol dengan jalan umum, berdasarkan Pasal 1 angka 3 PP Nomor 15 Tahun 2005, terdapat "jalan penghubung", yang berfungsi menghubungkan pintu keluar jalan tol menuju jalan umum dan juga berfungsi menghubungkan dari jalan umum ke gerbang pintu masuk tol;

II.6. Bahwa pelayanan yang lebih tinggi dari jalan tol mencakup: kondisi jalan tol, kecepatan tempuh rata-rata, aksesibilitas, mobilitas, dan keselamatan, sebagaimana diatur dalam pasal 88 *Juncto* pasal 8 PP Nomor 15 Tahun 2005;

II.7. Bahwa sebagai pengguna jalan tol, Para Pemohon pada saat masuk gerbang tol dibebani kewajiban membayar sejumlah uang tertentu sesuai tujuan perjalanan. Pasal 44 ayat (1) dan ayat (3) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 memberikan hak kepada Para Pemohon untuk mendapatkan pelayanan jalan tol, mencakup kondisi



jalan tol, kecepatan tempuh rata-rata, aksesibilitas, mobilitas, dan keselamatan. Selain itu, Para Pemohon juga diberi hak untuk menggunakan jalan penghubung sebagai fasilitas untuk melintas masuk ke jalan tol dan/atau melintas keluar dari jalan tol, yang menghubungkan jalan tol dengan jalan umum yang ada, setidaknya sampai persimpangan jalan umum terdekat;

II.8. Bahwa namun demikian, ketika menggunakan jalan tol menuju Jakarta, Pemohon yang berkendara dengan nopol ganjil, hak sebagai pengguna jalan tol dikenai pembatasan pada saat hari/tanggal genap, dan Pemohon yang berkendara dengan mobil bernopol genap dikenai pembatasan pada saat hari/tanggal ganjil, sejak diberlakukannya Pasal I Angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019;

II.9. Bahwa dengan pemberlakuan Pasal I Angka 1 dalam Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019, Termohon memperluas kawasan pembatasan lalu lintas dari semula 9 (sembilan) ruas jalan menjadi 25 (dua puluh lima) ruas jalan. Dalam memperluas kawasan pembatasan lalu lintas tersebut, Termohon juga melarang pengendara melintas pada 28 (dua puluh delapan) gerbang tol masuk dan/atau keluar, yang ada di Jakarta. Pengendara roda empat dilarang melintas menuju pintu tol dari persimpangan terdekat, dan/atau yang keluar tol melintas sampai persimpangan terdekat di jalan-jalan koridor perluasan ganjil genap tersebut, di dalam on-off ramp tol. Apabila kendaraan bermotor dari luar area menuju pintu tol yang ada ganjil genap dikenakan sanksi tilang, begitu juga sebaliknya, pada saat keluar dari tol menuju persimpangan jalan umum terdekat, telah dihadang di mulut jalan penghubung menuju jalan umum oleh polisi lalu lintas (*vide* Bukti P-7 dari laman: <https://megapolitan.kompas.com/read/2020/08/06/08092611/ini-25-ruas-jalan-dan-28-pintu-tol-yang-terapkan-sistem-ganjil-genap>)

II.10. Dengan pembatasan lalu lintas di 25 ruas jalan dan 28 gerbang tol tersebut, maka Para Pemohon terkena langsung dampak dari diberlakukannya Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 yang dijadikan obyek permohonan Keberatan Hak Uji Materiil. Oleh



karenanya, para Pemohon mempunyai hubungan kausalitas dan mempunyai kerugian yang nyata, dan/atau setidaknya-tidaknya potensial pasti dirugikan, akibat diberlakukannya Pasal I Angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 tanggal 6 September 2019;

Berdasarkan uraian di atas, maka Para Pemohon merupakan pihak yang memiliki hak atau kepentingan yang dirugikan dan mempunyai hubungan *causa verbant* dengan berlakunya obyek keberatan HUM *a quo*, sehingga mempunyai kedudukan hukum dan memenuhi persyaratan untuk mengajukan Permohonan Keberatan Hak Uji Materiil terhadap Pasal I Angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 tanggal 6 September 2019;

III. Dalam Pokok Permohonan;

Permohonan Keberatan Hak Uji Materiil terhadap Pasal I Angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 diajukan dengan alasan-alasan sebagai berikut:

- 3.1.** Bahwa Para Pemohon berkeberatan terhadap berlakunya norma Pasal I angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Pergub Nomor 155 Tahun 2018 tentang pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap, yang memperluas Kawasan ganjil-genap menjadi 25 (dua puluh lima) ruas jalan yang berbatasan dan/atau bersinggungan dengan 28 (dua puluh delapan) gerbang masuk/keluar tol, namun tidak memberikan hak kepada pengguna jalan tol untuk melintas pada segmen persimpangan terdekat sampai dengan pintu masuk tol dan segmen pintu keluar tol sampai dengan persimpangan terdekat;
- 3.2.** Bahwa Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 membatasi hak para Pemohon dan Hak Para Pengguna Jalan Tol pada umumnya untuk melintas masuk/keluar tol, yang berdasarkan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi tidak dibatasi waktu melintasnya, sepanjang berkendara roda empat atau lebih dan sepanjang membayar sesuai dengan tarif yang diberlakukan;



- 3.3.** Bahwa pada awal berlakunya pembatasan sistem ganjil-genap dengan Peraturan Termohon Nomor 164 Tahun 2016 tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap ("Pergub DKI Jakarta Nomor 164 Tahun 2016"), hak para Pemohon sebagai pengguna jalan tol tidak dihalangi, karena penetapan kawasan pembatasan lalu lintas hanya pada 5 (lima) ruas jalan protokol di wilayah DKI Jakarta, dan ke-5 jalan protokol tersebut tidak ada yang bersimpangan dengan jalan penghubung menuju pintu masuk tol dan/atau keluar dari jalan tol. Kelima jalan protokol tersebut, yakni: Jalan Medan Merdeka Barat, Jalan MH Thamrin, Jalan Jenderal Sudirman, Jalan Sisingamangaraja, dan sebagian Jalan Gatot Subroto antara persimpangan Jalan Gatot Subroto mulai dari Jalan Gerbang Pemuda sampai dengan persimpangan Jalan HR Rasuna Said pada jalur jalan umum. Oleh karenanya, PERGUB yang Pertama tentang Pembatasan Ganjil Genap Nomor 164 Tahun 2016 ketika itu, tidak melanggar hak-hak pengguna jalan tol;
- 3.4.** Bahwa Pergub DKI Jakarta Nomor 164 Tahun 2016 yang mengatur pembatasan dengan sistem ganjil-genap tersebut ditetapkan untuk menggantikan Peraturan Daerah DKI Jakarta tentang pembatasan lalu lintas di beberapa ruas jalan protokol tertentu di wilayah DKI Jakarta dengan "Sistem 3 in 1";
- 3.5.** Bahwa dua tahun kemudian, pada tahun 2018, Termohon memperluas kawasan ganjil-genap menjadi 9 (sembilan) ruas jalan, yang sebagian bersimpangan dengan ruas jalan penghubung menuju pintu masuk tol dan/atau keluar dari jalan tol. Perluasan Kawasan ditetapkan dengan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 106 Tahun 2018 tertanggal 12 Oktober 2018 tentang "Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil Genap" (selanjutnya "Pergub DKI Jakarta Nomor 106 Tahun 2018"). Ke-9 ruas jalan kawasan pembatasan ganjil-genap terdiri atas: 1. Jalan Medan Merdeka Barat; 2. Jalan M.H. Thamrin; 3. Jalan Jenderal Sudirman; 4. Sebagian Jalan Jenderal S Parman (mulai dari simpang jalan Tomang Raya sampai dengan simpang jalan KS Tubun);

Halaman 15 dari 107 halaman. Putusan Nomor 32 P/HUM/2022



5. Jalan Gatot Subroto; 6. Jalan H.R. Rasuna Said; 7. Jalan Jenderal M.T. Haryono; 8. Jalan Jenderal D.I. Panjaitan; dan 9. Jalan Jenderal Ahmad Yani;

3.6. Bahwa terhadap Kawasan ganjil-genap di 9 (sembilan) ruas jalan, yang sebagian bersimpangan dengan ruas jalan penghubung menuju pintu masuk tol dan/atau keluar dari jalan tol tersebut, “tidak diberlakukan larangan melintas pada segmen persimpangan terdekat sampai dengan pintu masuk tol dan segmen pintu keluar tol sampai dengan persimpangan terdekat” (*vide* Pasal 1 ayat (3) Pergub DKI Jakarta Nomor 106 Tahun 2018). Dengan demikian, meskipun terjadi perluasan kawasan pembatasan ganjil-genap di 9 ruas jalan, namun Termohon tidak menghalangi hak pengguna jalan tol untuk melintas dari dan/atau sampai persimpangan terdekat. Hanya saja, Pergub DKI Jakarta Nomor 106 tahun 2018 *a quo* hanya berlaku secara temporer saja, yakni sampai dengan tanggal 31 Desember 2018. Bagaimana pengaturan Ganjil Genap setelah masa berlaku PERGUB *a quo* berakhir?

3.7. Bahwa sebagai penggantinya, Termohon menetapkan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 tertanggal 31 Desember 2018 tentang “Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil Genap” (selanjutnya disebut “Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018”), yang materi muatannya sama dengan PERGUB 106 Tahun 2018. Termohon menetapkan kawasan ganjil-genap pada 9 (Sembilan) ruas jalan, dengan “tidak memberlakukan larangan pada segmen persimpangan terdekat sampai dengan pintu masuk tol dan segmen pintu keluar tol sampai dengan persimpangan terdekat” (*vide* pasal 1 ayat (2) Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018). Dengan demikian, meskipun berlaku pembatasan ganjil-genap pada ruas jalan yang bersimpangan dengan jalan penghubung masuk dan/atau keluar tol, namun Termohon tidak menghalangi hak pengguna jalan tol untuk melintas dari dan/atau sampai persimpangan terdekat;



3.8. Bahwa hak pengguna jalan tol untuk melintas pada segmen persimpangan terdekat sampai dengan pintu masuk tol dan segmen pintu keluar tol sampai dengan persimpangan terdekat, kemudian dihalangi oleh Termohon dengan cara menerbitkan Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 yang materi muatannya mengubah Pasal 1, Pasal 3, dan Pasal 4 Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018.

3.9. Bahwa yang menjadi Obyek Permohonan adalah Pasal 1 Angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 yang berbunyi sebagai berikut:

“Ketentuan Pasal 1 diubah, sehingga berbunyi sebagai berikut:

Pasal 1:

Gubernur menetapkan ruas jalan sebagai Kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap sebagai berikut:

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



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

Dengan demikian, terdapat perluasan Kawasan ganjil-genap menjadi 25 ruas jalan yang diberlakukan larangan melintas pada jam tertentu, dan dari perluasan di 25 ruas jalan tersebut terdapat 28 (dua puluh delapan) gerbang tol masuk/keluar yang bersimpangan dengan Kawasan ganjil-genap;

3.10. Bahwa perbandingan antara Pasal 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 sebelum diubah yang terdiri dari dua ayat dengan Pasal 1 dalam Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 yang menjadi hanya satu ayat, adalah:

Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 (Bukti P-2)	Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 (vide Bukti P-1)
<p>Pasal 1</p> <p>(1) Gubernur menetapkan ruas jalan sebagai kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap, yaitu:</p> <p>a. Jalan Medan Merdeka Barat;</p>	<p>1. Ketentuan Pasal 1 diubah, sehingga berbunyi sebagai berikut:</p> <p>Pasal 1</p> <p>Gubernur menetapkan ruas jalan sebagai kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap sebagai berikut:</p> <p>a. Jalan Pintu Besar Selatan;</p>



<p>b. Jalan M.H. Thamrin;</p> <p>c. Jalan Jenderal Sudirman;</p> <p>d. Sebagian Jalan Jenderal S. Parman (mulai dan i simpang Jalan Tomang Raya sampai dengan simpang Jalan KS. Tubun);</p> <p>e. Jalan Gatot Subroto;</p> <p>f. Jalan Jenderal M.T. Haryono;</p> <p>g. Jalan Jenderal D.I. Panjaitan;</p> <p>h. Jalan Jenderal Ahmad Yani; dan</p> <p>i. Jalan H.R. Rasuna Said.</p>	<p>b. Jalan Gajah Mada;</p> <p>c. Jalan Hayam Wuruk;</p> <p>d. Jalan Majapahit;</p> <p>e. Jalan Medan Merdeka Barat;</p> <p>f. Jalan M.H. Thamrin;</p> <p>g. Jalan Jenderal Sudirman;</p> <p>h. Jalan Sisingamangaraja;</p> <p>i. Jalan Panglima Polim;</p> <p>j. Jalan Fatmawati mulai dari Simpang Jalan Ketimun 1 sampai dengan Simpang Jalan TB Simatupang;</p> <p>k. Jalan Suryopranoto;</p> <p>l. Jalan Balikpapan;</p> <p>m. Jalan Kyai Caringin;</p> <p>n. Jalan Tomang Raya;</p> <p>o. Jalan Jenderal S. Parman mulai dari Simpang Jalan Tomang Raya sampai dengan Jalan Gatot Subroto;</p> <p>p. Jalan Gatot Subroto;</p> <p>q. Jalan M.T. Haryono;</p> <p>r. Jalan H.R. Rasuna Said;</p> <p>s. Jalan D.I. Panjaitan;</p> <p>t. Jalan Jenderal A. Yani mulai dari Simpang Jalan Bekasi Timur Raya sampai dengan Simpang Jalan Perintis Kemerdekaan;</p> <p>u. Jalan Pramuka;</p> <p>v. Jalan Salemba Raya Sisi Barat;</p> <p>w. Jalan Salemba Raya Sisi Timur mulai dari Simpang Jalan Paseban Raya sampai dengan Simpang Jalan Diponegoro;</p> <p>x. Jalan Kramat Raya;</p> <p>y. Jalan St. Senen; dan</p> <p>z. Jalan Gunung Sahari.</p>
<p>(2) Pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap pada ruas jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak diberlakukan pada segmen</p>	<p>Ayat (2) dihapus</p>



persimpangan terdekat sampai dengan pintu masuk tol dan segmen pintu keluar tol sampai dengan persimpangan terdekat, dengan rincian sebagaimana tercantum dalam Lampiran Peraturan Gubernur ini”.

3.11. Bahwa perluasan kawasan ganjil-genap dari semula hanya di 9 (sembilan) ruas jalan diperluas menjadi 25 (dua puluh lima) ruas jalan mengakibatkan terjadinya perluasan ruas jalan yang bersimpangan dengan ruas jalan penghubung masuk/keluar tol, yang berjumlah 28 (dua puluh delapan) ruas persimpangan, meliputi:

1. Jalan Anggrek Neli Murni sampai akses masuk Tol Jakarta-Tangerang;
2. Off ramp Tol Slipi/Palmerah/Tanah Abang sampai Jalan Brigjen Katamso;
3. Jalan Brigjen Katamso sampai Gerbang Tol Slipi 2;
4. Off ramp Tol Tomang/Grogol sampai Jalan Kemanggisan Utama;
5. Simpang Jalan Palmerah Utara-Jalan KS Tubun sampai Gerbang Tol Slipi 1;
6. Jalan Pejompongan Raya sampai Gerbang Tol Pejompongan;
7. Off ramp Tol Slipi/Palmerah/Tanah Abang sampai akses masuk Jalan Tentara Pelajar;
8. Off ramp Tol Benhil/Senayan/Kebayoran sampai akses masuk Jalan Gerbang Pemuda;
9. Off ramp Tol Kuningan/Mampang/Menteng sampai simpang Kuningan;
10. Jalan Taman Patra sampai Gerbang Tol Kuningan 2;
11. Off ramp Tol Tebet/Manggarai/Pasar Minggu sampai simpang Pancoran;
12. Simpang Pancoran sampai Gerbang Tol Tebet 1;
13. Jalan Tebet Barat Dalam Raya sampai Gerbang Tol Tebet 2;



14. Off ramp Tol Tebet/Manggarai/Pasar Minggu sampai Jalan Pancoran Timur II;
 15. Off ramp Tol Cawang/Halim/Kampung Melayu sampai simpang Jalan Otto Iskandardinata-Jalan Dewi Sartika;
 16. Simpang Jalan Dewi Sartika-Jalan Otto Iskandardinata sampai Gerbang Tol Cawang;
 17. Off ramp Tol Halim/Kalimalang sampai Jalan Inspeksi Saluran Kalimalang;
 18. Jalan Cipinang Cempedak IV sampai Gerbang Tol Kebon Nanas;
 19. Jalan Bekasi Timur Raya sampai Gerbang Tol Pedati;
 20. *Off ramp* Tol Pisangan/Jatinegara sampai Jalan Bekasi Barat;
 21. *Off ramp* Tol Jatinegara/Klender/Buaran sampai Jalan Bekasi Timur Raya;
 22. Jalan Bekasi Barat sampai Gerbang Tol Jatinegara;
 23. Simpang Jalan Rawamangun Muka Raya-Jalan Utan Kayu Raya sampai Gerbang Tol Rawamangun;
 24. *Off ramp* Tol Rawamangun/Salemba/Pulogadung sampai simpang Jalan Utan Kayu Raya-Jalan Rawamangun Muka Raya;
 25. *Off ramp* Tol Rawamangun/Salemba/Pulogadung sampai simpang Jalan H Ten Raya-Jalan Rawasari Selatan;
 26. Simpang Jalan Rawasari Selatan-Jalan H Ten Raya sampai Gerbang Tol Pulomas;
 27. *Off ramp* Tol Cempaka Putih/Senen/Pulogadung sampai simpang Jalan Letjend Suprpto-Jalan Perintis Kemerdekaan;
 28. Simpang Jalan Pulomas sampai Gerbang Tol Cempaka Putih;
- (*vide* Bukti P-7, [Kompas.com](https://www.kompas.com) dengan judul "Ini 25 Ruas Jalan dan 28 Pintu Tol yang Terapkan Sistem Ganjil-Genap");

3.12. Bahwa pada saat permohonan diajukan, norma pembatasan berkendara dengan sistem ganjil genap dalam Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 tetap berlaku, namun atas situasi pandemi covid-19, manajemen pemberlakuannya ditetapkan dengan Keputusan Termohon Nomor 1473 Tahun 2021 tentang Pemberlakuan



Pembatasan Kegiatan Masyarakat ("PPKM") Level 1 Corona Virus Disease 2019. Keputusan Gubernur tentang PPKM Level 1 tersebut mengacu pada Instruksi Menteri Dalam Negeri Nomor 66 Tahun 2021 tentang Pencegahan dan Penanggulangan Covid-19 pada saat Natal Tahun 2021 dan Tahun Baru Tahun 2022. Menindaklanjuti Keputusan Gubernur *a quo*, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta melakukan penyesuaian mengenai pembatasan lalu lintas ganjil genap dengan menetapkan Surat Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 516 Tahun 2021 pada bulan Desember 2021;

3.13. Bahwa selama PPKM Level 1, pembatasan ganjil genap hanya berlaku pada 13 (tiga belas) ruas jalan dari 25 ruas jalan yang ditetapkan dalam Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019, yaitu pada 13 ruas jalan sebagai berikut: 1. Jalan MH Thamrin 2. Jalan Jenderal Sudirman 3. Jalan Sisingamangaraja 4. Jalan Panglima Polim 5. Jalan Fatmawati mulai dari Simpang Jalan Ketimun 1 sampai dengan Simpang Jalan TB Simatupang 6. Jalan Tomang Raya Baca juga: Aturan Terbaru Saat Natal-Tahun Baru: Ganjil Genap Berlaku di Tempat Wisata 7. Jalan Jenderal S Parman mulai dari Simpang Jalan Tomang Raya sampai dengan Jalan Gatot Subroto 8. Jalan Gatot Subroto 9. Jalan MT Haryono 10. Jalan HR Rasuna Said 11. Jalan DI Panjaitan 12. Jalan Jenderal Ahmad Yani mulai dari simpang Jalan Bekasi Timur Raya sampai dengan simpang Jalan Perintis Kemerdekaan 13. Jalan Gunung Sahari (diakses dan diunduh pada tanggal 25 Januari 2022 dari laman: <https://megapolitan.kompas.com/read/2021/12/17/06201151/di-shub-dki-jakarta-keluarkan-keputusan-ganjil-genap-untuk-ppkm-level-1?page=all>.);

3.14. Bahwa manajemen pemberlakuan sistem ganjil genap tersebut bersifat sementara di masa pandemic covid-19 sesuai dengan status PPKM yang ditetapkan Pemerintah. Namun demikian, manajemen pemberlakuannya tetap menggunakan materi muatan norma yang diatur dalam Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019, yang



melarang pengguna jalan tol melintas masuk dan/atau keluar di 13 (tiga belas) ruas jalan pada jam pembatasan;

3.15. Bahwa oleh karena pembatasan pada ruas jalan penghubung keluar pintu tol dan/atau pada ruas jalan penghubung untuk masuk pintu tol pada ruas jalan tertentu tersebut diatur dalam Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019, maka keberatan dalam permohonan hak uji materiil ini diajukan terhadap materi muatan dalam Pasal 1 Angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019, dengan terlebih dahulu mengemukakan kronologis pengaturan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap;

Kronologis Pengaturan Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil Genap;

3.16. Bahwa kronologis atau riwayat pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap ditetapkan oleh Termohon dengan 4 (empat) kali pengaturan yang berbeda-beda;

Peraturan Gubernur Pertama Kali tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil Genap;

3.17. Bahwa pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap pertama kali diberlakukan dengan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 164 Tahun 2016 bertanggal 23 Agustus 2016 tentang "Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil Genap" ("Pergub DKI Jakarta Nomor 164 Tahun 2016"). Pemberlakuan sistem ganjil-genap tersebut dilatarbelakangi oleh adanya hasil uji coba penerapan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap pada ruas-ruas jalan tertentu yang dimulai sejak tanggal 27 Juli 2016 sampai dengan 26 Agustus 2016, yang hasil evaluasinya berdampak pada peningkatan efisiensi dan efektifitas penggunaan ruang jalan dan pengendalian lalu lintas jalan (*vide* Bagian Menimbang huruf b dan c Pergub DKI Jakarta Nomor 164 Tahun 2016);

3.18. Bahwa sistem ganjil-genap yang diatur dalam Pergub DKI Jakarta Nomor 164 Tahun 2016 adalah:



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- 1) Pertama, Termohon menetapkan ruas jalan sebagai kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap, yang terdiri atas 5 (lima) ruas jalan, yakni: a. Jalan Medan Merdeka Barat; b. Jalan M.H. Thamrin; c. Jalan Jenderal Sudirman; d. Jalan Sisingamangaraja; dan e. Sebagian Jalan Jenderal Gatot Subroto antara persimpangan Jalan Gatot Subroto mulai dari Gerbang Pemuda sampai dengan persimpangan Jalan H.R. Rasuna Said pada jalur jalan umum.
- 2) Kedua, setiap pengendara kendaraan bermotor beroda 4 (empat) dengan nomor plat ganjil dilarang melintasi ruas jalan tertentu yang telah ditetapkan oleh Gubernur, pada tanggal genap. Setiap pengendara kendaraan bermotor beroda 4 (empat) dengan nomor plat genap dilarang melintasi ruas jalan tertentu yang telah ditetapkan oleh Gubernur, pada tanggal ganjil. Nomor plat ganjil dan genap merupakan angka terakhir dari nomor plat kendaraan bermotor roda empat;
- 3) Ketiga, pembatasan lalu lintas diberlakukan pada hari Senin sampai dengan hari Jumat mulai Pukul 07.00-10.00 dan Pukul 16.00-20.00. Pembatasan lalu lintas tidak diberlakukan pada hari Sabtu, Minggu dan hari libur nasional yang ditetapkan dengan Keputusan Presiden;
- 4) Keempat, pembatasan lalu lintas tidak diberlakukan antara lain pada: a. kendaraan Pimpinan Lembaga Negara Republik Indonesia yakni: 1. Presiden/Wakil Presiden; 2. Ketua Majelis Permusyawaratan Rakyat/ Dewan Permusyawaratan Rakyat/ Dewan Perwakilan Daerah; dan 3. Ketua Mahkamah Agung/Mahkamah Konstitusi/Komisi Yudisial. b. kendaraan Pimpinan dan Pejabat Negara Asing serta Lembaga Internasional; c. kendaraan dinas berplat dinas; d. kendaraan pemadam kebakaran; e. kendaraan ambulans; f. kendaraan angkutan umum dengan plat berwarna kuning; g. angkutan barang; h. sepeda motor; dan i. kendaraan untuk kepentingan tertentu. Dalam hal

Halaman 24 dari 107 halaman. Putusan Nomor 32 P/HUM/2022

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



pada kawasan ruas jalan yang ditetapkan oleh Gubernur diberlakukan ketentuan mengenai waktu larangan bagi mobil/ angkutan barang pada ruas jalan tertentu, maka mobil/angkutan barang dilarang melintas pada kawasan berdasarkan ketentuan mengenai waktu larangan bagi mobil/ angkutan barang pada ruas jalan tertentu. Dalam hal pada kawasan ruas jalan tertentu yang ditetapkan oleh Gubernur diberlakukan ketentuan mengenai pembatasan lalu lintas sepeda motor, maka sepeda motor dilarang melintas pada kawasan berdasarkan ketentuan pembatasan lalu lintas sepeda motor. Kendaraan untuk kepentingan tertentu merupakan kendaraan yang menurut pertimbangan petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dapat melintasi kawasan pembatasan lalu lintas sistem ganjil-genap antara lain kendaraan pengangkut uang antar bank seperti: a. kendaraan Bank Indonesia; b. kendaraan bank lainnya; dan c. kendaraan untuk pengisian Anjungan Tunai Mandiri (ATM), dengan pengawasan dari Kepolisian Negara Republik Indonesia;

- 5) Kelima, apabila terdapat kejadian atau keadaan tertentu yang ditetapkan dengan Keputusan Gubernur, maka pelaksanaan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap dapat tidak diberlakukan. Dalam hal terjadi keadaan kahar (*force majeure*) antara lain bencana alam, huru-hara, pemberontakan dan pemogokan serta keadaan-keadaan tersebut mengakibatkan hubungan sebab akibat secara langsung dengan kerugian, maka pelaksanaan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap dapat tidak diberlakukan;
- 6) Keenam, pada ruas jalan yang menuju kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap, dipasang rambu lalu lintas sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Pengawasan dan pengendalian kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap dilaksanakan oleh Kepala Dinas Perhubungan dan Transportasi Provinsi DKI Jakarta. Pelanggaran



terhadap pelaksanaan kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap dikenakan sanksi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;

3.19. Bahwa Pergub DKI Jakarta Nomor 164 Tahun 2016 dicabut keseluruhannya dengan diberlakukannya Peraturan Gubernur Kedua tentang Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil Genap dengan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 106 Tahun 2018 tertanggal 12 Oktober 2018 tentang “Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil Genap” (selanjutnya “Pergub DKI Jakarta Nomor 106 Tahun 2018”);

Peraturan Kedua Kalinya tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil Genap Dengan Pergub DKI Jakarta Nomor 106 Tahun 2018 tertanggal 12 Oktober 2018;

3.20. Bahwa pembentukan Peraturan Gubernur untuk kedua kalinya tentang Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil Genap dilatarbelakangi dengan hasil evaluasi penerapan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap selama Asian Games 2018 dan Asian Para Games 2018, dimana terdapat penambahan ruas jalan ganjil genap berdampak positif pada peningkatan efisiensi dan efektifitas penggunaan ruang jalan, oleh karena itu Pergub DKI Jakarta Nomor 164 Tahun 2016 perlu disempurnakan (*vide* bagian menimbang huruf c Pergub DKI Jakarta Nomor 106 Tahun 2018);

3.21. Bahwa sistem ganjil-genap yang diatur dalam Pergub DKI Jakarta Nomor 106 Tahun 2018 adalah sebagai berikut:

- 1)** Pertama, Termohon menetapkan ruas jalan sebagai kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap, yang terdiri atas: a. Jalan Medan Merdeka Barat; b. Jalan M.H. Thamrin; c. Jalan Jenderal Sudirman; d. Sebagian Jalan Jenderal S Parman (mulai dari simpang jalan Tomang Raya sampai dengan simpang jalan KS Tubun); e. Jalan Gatot Subroto; f. Jalan H.R. Rasuna Said; g. Jalan Jenderal M.T. Haryono; h. Jalan Jenderal D.I. Panjaitan; dan i. Jalan Jenderal Ahmad Yani;



- 2) Kedua, pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap pada ruas jalan tersebut tidak diberlakukan pada segmen persimpangan terdekat sampai dengan pintu masuk tol dan segmen pintu keluar tol sampai dengan persimpangan terdekat (*vide* ayat (3) Pasal 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 106 Tahun 2018);
- 3) Ketiga, setiap pengendara kendaraan bermotor beroda 4 (empat) dengan nomor plat ganjil dilarang melintasi ruas jalan tertentu yang telah ditetapkan oleh Gubernur, pada tanggal genap. Setiap pengendara kendaraan bermotor beroda 4 (empat) dengan nomor plat genap dilarang melintasi ruas jalan tertentu yang telah ditetapkan oleh Gubernur, pada tanggal ganjil. Nomor plat ganjil dan genap merupakan angka terakhir dari nomor plat kendaraan bermotor roda empat (*vide* Pasal 2 Pergub DKI Jakarta Nomor 106 Tahun 2018);
- 4) Keempat, pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap diberlakukan mulai tanggal 15 Oktober 2018 sampai dengan 31 Desember 2018, pada hari Senin sampai dengan hari Jumat mulai Pukul 06.00-10.00 WIB dan Pukul 16.00-20.00. WIB. Pembatasan lalu lintas tidak diberlakukan pada hari Sabtu, Minggu dan hari libur nasional yang ditetapkan dengan Keputusan Presiden (*vide* Pasal 3 Pergub DKI Jakarta Nomor 106 Tahun 2018);
- 5) Kelima, pembatasan lalu lintas tidak diberlakukan untuk: a. kendaraan Pimpinan Lembaga Tinggi Negara Republik Indonesia, yakni: 1. Presiden/Wakil Presiden; 2. Ketua Majelis Permusyawaratan Rakyat/Dewan Permusyawaratan Rakyat/Dewan Perwakilan Daerah; 3. Ketua Mahkamah Agung/Mahkamah Konstitusi/Komisi Yudisial. b. kendaraan Pimpinan dan Pejabat Negara Asing serta Lembaga Internasional yang menjadi tamu negara; c. kendaraan dinas operasional berplat dinas, TNI, dan POLRI; d. kendaraan pemadam kebakaran dan ambulans; e. kendaraan untuk memberikan pertolongan pada kecelakaan lalu lintas; f. kendaraan angkutan umum (plat kuning); g. ---; h. ---; i.

Halaman 27 dari 107 halaman. Putusan Nomor 32 P/HUM/2022



kendaraan angkutan barang Bahan Bakar Minyak dan Bahan Bakar Gas; j. sepeda motor; k. kendaraan yang membawa masyarakat disabilitas; dan l. kendaraan untuk kepentingan tertentu menurut pertimbangan petugas POLRI, seperti kendaraan Pengangkut Uang (bank Indonesia, antar bank, pengisian ATM), dengan pengawasan dari POLRI (*vide* Pasal 4 Pergub DKI Jakarta Nomor 106 Tahun 2018);

- 6) Keenam, apabila terdapat kejadian atau keadaan tertentu yang ditetapkan dengan Keputusan Gubernur, maka pelaksanaan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap dapat tidak diberlakukan. Dalam hal terjadi keadaan kahar (*force majeure*) antara lain bencana alam, huru-hara, pemberontakan dan pemogokan serta keadaan-keadaan tersebut mengakibatkan hubungan sebab akibat secara langsung dengan kerugian, maka pelaksanaan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap dapat tidak diberlakukan (*vide* Pasal 5 Pergub DKI Jakarta Nomor 106 Tahun 2018);
- 7) Ketujuh, pada ruas jalan yang menuju kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap, dipasang rambu lalu lintas sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Pengawasan dan pengendalian kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap dilaksanakan oleh Kepala Dinas Perhubungan dan Transportasi Provinsi DKI Jakarta. Pelanggaran terhadap pelaksanaan kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap dikenakan sanksi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. (*vide* Pasal 6, 7, dan 8 Pergub DKI Jakarta Nomor 106 Tahun 2018);
- 8) Kedelapan, pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap diberlakukan mulai tanggal 15 Oktober 2018 sampai dengan 31 Desember 2018 (*vide* Pasal 3 Pergub DKI Jakarta Nomor 106 Tahun 2018), dan dengan pemberlakuan Pergub DKI Jakarta Nomor 106 Tahun 2018, maka Pergub DKI Jakarta Nomor 164



Tahun 2016 dicabut dan dinyatakan tidak berlaku (*vide* Pasal 9 Pergub DKI Jakarta Nomor 106 Tahun 2018);

3.22. Bahwa meskipun terjadi perluasan pemberlakuan sistem ganjil-genap dalam Pergub DKI Jakarta Nomor 106 Tahun 2018 yang ruas-ruas jalannya bersinggungan dengan dan/atau bersimpangan dengan jalan penghubung pintu masuk dan keluar tol, namun pembatasan tersebut tidak menghalangi hak pengguna jalan tol, yakni tidak diberlakukan larangan melintas pada segmen persimpangan terdekat sampai dengan pintu masuk tol dan segmen pintu keluar tol sampai dengan persimpangan terdekat, sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (3) Pergub DKI Jakarta Nomor 106 Tahun 2018;

3.23. Bahwa Pergub DKI Jakarta Nomor 106 Tahun 2018 tidak berlaku permanen, yakni hanya berlaku sampai dengan tanggal 31 Desember 2018;

Peraturan Gubernur Ketiga Kalinya tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil Genap;

3.24. Bahwa Pergub DKI Jakarta Nomor 106 Tahun 2018 yang berakhir 31 Desember 2018 diganti dengan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 tertanggal 31 Desember 2018 tentang "Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil Genap" (selanjutnya "Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018");

3.25. Bahwa pembentukan Peraturan Gubernur untuk ketiga kalinya tentang Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil Genap dilatarbelakangi dengan hasil evaluasi, penerapan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap pada tahun 2018 sebagaimana diatur dalam Pergub DKI Jakarta Nomor 106 Tahun 2018, dan dalam rangka mendukung penggunaan angkutan umum di Provinsi DKI Jakarta, sehingga diperlukan pengaturan kembali pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap (*vide* bagian menimbang huruf b Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018);

3.26. Bahwa sistem ganjil-genap yang diatur dalam Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 adalah sebagai berikut:

Halaman 29 dari 107 halaman. Putusan Nomor 32 P/HUM/2022



- 1) Pertama, Termohon menetapkan ruas jalan sebagai kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap, yaitu: a. Jalan Medan Merdeka Barat; b. Jalan M.H. Thamrin; c. Jalan Jenderal Sudirman; d. Sebagian Jalan Jenderal S Parman (mulai dari simpang jalan Tomang Raya sampai dengan simpang jalan KS Tubun); e. Jalan Gatot Subroto; f. Jalan Jenderal M.T. Haryono; g. Jalan Jenderal D.I. Panjaitan; h. Jalan Jenderal Ahmad Yani, dan i. Jalan H.R. Rasuna Said (*vide* Pasal 1 ayat (1) Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018);
- 2) Kedua, pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap pada ruas jalan tersebut tidak diberlakukan pada segmen persimpangan terdekat sampai dengan pintu masuk tol dan segmen pintu keluar tol sampai dengan persimpangan terdekat (*vide* Pasal 1 ayat (2) Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018);
- 3) Ketiga, setiap pengendara kendaraan bermotor beroda 4 (empat) dengan nomor plat ganjil dilarang melintasi ruas jalan tertentu yang telah ditetapkan oleh Gubernur, pada tanggal genap. Setiap pengendara kendaraan bermotor beroda 4 (empat) dengan nomor plat genap dilarang melintasi ruas jalan tertentu yang telah ditetapkan oleh Gubernur, pada tanggal ganjil. Nomor plat ganjil dan genap merupakan angka terakhir dari nomor plat kendaraan bermotor roda empat (*vide* Pasal 2 Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018);
- 4) Keempat, pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap diberlakukan mulai berlaku tanggal 2 Januari 2019, mulai pukul 06.00 WIB sampai pukul 10.00 WIB dan mulai pukul 16.00 WIB sampai pukul 20.00 WIB. Pembatasan lalu lintas tidak diberlakukan pada hari Sabtu, Minggu dan hari libur nasional yang ditetapkan dengan Keputusan Presiden (*vide* Pasal 3 Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018);
- 5) Kelima, pembatasan lalu lintas tidak diberlakukan untuk: a. kendaraan Pimpinan Lembaga Tinggi Negara Republik Indonesia,

Halaman 30 dari 107 halaman. Putusan Nomor 32 P/HUM/2022



yakni: 1. Presiden/Wakil Presiden; 2. Ketua Majelis Permusyawaratan Rakyat/Dewan Permusyawaratan Rakyat/Dewan Perwakilan Daerah; 3. Ketua Mahkamah Agung/Mahkamah Konstitusi/Komisi Yudisial. b. kendaraan Pimpinan dan Pejabat Negara Asing serta Lembaga Internasional yang menjadi tamu negara; c. kendaraan dinas operasional berplat dinas, TNI, dan POLRI; d. kendaraan pemadam kebakaran dan ambulans; e. kendaraan untuk memberikan pertolongan pada kecelakaan lalu lintas; f. kendaraan angkutan umum (plat kuning); g. ---; h. ---; i. kendaraan angkutan barang Bahan Bakar Minyak dan Bahan Bakar Gas; j. sepeda motor; k. kendaraan yang membawa masyarakat disabilitas; dan l. kendaraan untuk kepentingan tertentu menurut pertimbangan petugas POLRI, seperti kendaraan Pengangkut Uang (bank Indonesia, antar bank, pengisian ATM), dengan pengawasan dari POLRI (*vide* Pasal 4 Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018);

6) Keenam, apabila terdapat kejadian atau keadaan tertentu yang ditetapkan dengan Keputusan Gubernur, maka pelaksanaan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap dapat tidak diberlakukan. Dalam hal terjadi keadaan kahar (*force majeure*) antara lain bencana alam, huru-hara, pemberontakan dan pemogokan serta keadaan-keadaan tersebut mengakibatkan hubungan sebab akibat secara langsung dengan kerugian, maka pelaksanaan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap dapat tidak diberlakukan (*vide* Pasal 5 Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018);

7) Ketujuh, pada ruas jalan yang menuju kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap, dipasang rambu lalu lintas sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Pengawasan dan pengendalian kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap dilaksanakan oleh Kepala Dinas Perhubungan dan Transportasi Provinsi DKI Jakarta. Pelanggaran



terhadap pelaksanaan kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap dikenakan sanksi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. (*vide* Pasal 6, 7, dan 8 Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018);

- 8) Kedelapan, dengan pemberlakuan Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018, maka Pergub DKI Jakarta Nomor 106 Tahun 2018 dicabut dan dinyatakan tidak berlaku (*vide* Pasal 9 Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018);

3.27. Bahwa pengaturan untuk ketiga kalinya tentang Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil Genap dengan Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 pada prinsipnya tidak mengalami perubahan signifikan dari materi muatan dalam Pergub DKI Jakarta Nomor 106 Tahun 2018. Terhadap ruas-ruas jalan yang bersinggungan dengan dan/atau bersimpangan dengan jalan penghubung pintu masuk dan keluar tol, tetap diberlakukan Pengecualian, yakni tidak dikenakan pembatasan pada segmen persimpangan terdekat sampai dengan pintu masuk tol dan segmen pintu keluar tol sampai dengan persimpangan terdekat, sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (2) Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018, yang selengkapnya berbunyi sebagai berikut:

“(2) Pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap pada ruas jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak diberlakukan pada segmen persimpangan terdekat sampai dengan pintu masuk tol dan segmen pintu keluar tol sampai dengan persimpangan terdekat, dengan rincian sebagaimana tercantum dalam Lampiran Peraturan Gubernur ini.”;

3.28. Bahwa dengan demikian, berlakunya Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 tidak menghalangi dan/atau tidak membatasi hak pengguna jalan tol untuk mendapatkan pelayanan dan hak akses keluar/masuk pintu tol;

Peraturan Gubernur Keempat Kalinya tentang Perubahan Pengaturan Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil Genap;



3.29. Bahwa Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 dilakukan perubahan beberapa pasal dengan Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 tertanggal 6 September 2019, tentang “Perubahan Atas Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil Genap” (“Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019”). Perubahan dilakukan terhadap 3 pasal, yakni Pasal 1 ayat (1) dan (2), Pasal 3 dan Pasal 4 Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018;

3.30. Bahwa dalam Pasal I Angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019, Termohon merubah 2 (dua) hal pokok, yakni (1) memperluas ruas jalan sebagai kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap, menjadi sebanyak 25 ruas jalan, dan (2) membatasi hak pengguna jalan tol pada segmen persimpangan terdekat sampai dengan pintu masuk tol dan segmen pintu keluar tol sampai dengan persimpangan terdekat, yang semula tidak diberlakukan sistem ganjil genap, menjadi dilarang melintas.

3.31. Bahwa dengan dihapusnya Pasal 1 ayat (1) dan (2) Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 dalam Pasal I Angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019, maka pengendara pengguna tol dilarang melintas masuk tol dan/atau keluar tol yang bersimpangan jalan dengan ruas-ruas jalan yang ditetapkan sebagai Kawasan pembatasan ganjil-genap sebagaimana ditetapkan dalam Pasal I Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019, dan kepada pelanggarnya dikenakan sanksi tilang;

3.32. Bahwa dalam Pasal I Angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019, ruas jalan yang ditetapkan sebagai Kawasan Pembatasan dengan sistem ganjil genap adalah sebagai berikut:

- 1) Jalan Pintu Besar Selatan;
- 2) Jalan Gajah Mada;
- 3) Jalan Hayam Wuruk;
- 4) Jalan Majapahit;



- 5) Jalan Medan Merdeka Barat;
- 6) Jalan M.H. Thamrin;
- 7) Jalan Jenderal Sudirman;
- 8) Jalan Sisingamangaraja;
- 9) Jalan Panglima Polim;
- 10) Jalan Fatmawati mulai dari Simpang Jalan Ketimun 1 sampai dengan Simpang Jalan TB Simatupang;
- 11) Jalan Suryopranoto;
- 12) Jalan Balikpapan;
- 13) Jalan Kyai Caringin;
- 14) Jalan Tomang Raya;
- 15) Jalan Jenderal S. Parman mulai dari Simpang Jalan Tomang Raya sampai dengan Jalan Gatot Subroto;
- 16) Jalan Gatot Subroto;
- 17) Jalan M.T. Haryono;
- 18) Jalan H.R. Rasuna Said;
- 19) Jalan D.I. Panjaitan;
- 20) Jalan Jenderal A. Yani mulai dari Simpang Jalan Bekasi Timur Raya sampai dengan Simpang Jalan Perintis Kemerdekaan;
- 21) Jalan Pramuka;
- 22) Jalan Salemba Raya Sisi Barat;
- 23) Jalan Salemba Raya Sisi Timur mulai dari Simpang Jalan Paseban Raya sampai dengan Simpang Jalan Diponegoro;
- 24) Jalan Kramat Raya;
- 25) Jalan St. Senen; dan
- 26) Jalan Gunung Sahari.

3.33. Bahwa dengan pemberlakuan Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019, larangan ganjil genap pada ruas jalan tertentu diperluas menjadi 25 ruas jalan dan titik-titik persimpangan yang semula berdasarkan Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 diperbolehkan dilintasi menjadi tidak berlaku, yang digambarkan sebagai berikut:



3.34. Bahwa dengan berlakunya Pasal 1 Angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 tanggal 6 September 2019, maka ketentuan Pasal 1 ayat (2) Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 yang mengecualikan pengguna jalan tol melintasi persimpangan jalan umum terdekat menuju jalan penghubung untuk masuk/keluar ruas tol tanpa dikenai sanksi, menjadi hapus. Artinya, dengan berlakunya Pergub DKI Jakarta Nomor 88/2019, pengguna jalan tol dilarang melintas, meskipun hanya untuk melintas pada segmen persimpangan terdekat sampai dengan pintu masuk tol dan segmen pintu keluar tol sampai dengan persimpangan terdekat dari jalan-jalan yang ditetapkan sebagai wilayah pembatasan, dan kepada pengendara yang tetap melintas pada Kawasan tersebut dikenakan sanksi tilang;

3.35. Bahwa dengan berlakunya Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019, warga Negara pengguna jalan tol yang saat ini sudah tersambung dari Jawa Timur sampai Banten, dilarang keluar/ masuk di 28 ruas gerbang tol di wilayah DKI Jakarta, yang pintu masuk/keluarnya bersinggungan atau bersimpangan dengan jalan-jalan umum di DKI Jakarta yang masuk sebagai wilayah larangan ganjil genap. Sebagaimana dikemukakan Kepala Dinas Perhubungan



DKI Jakarta Syafrin Liputo, bahwa, "Terdapat 25 ruas jalan dan 28 gerbang tol di Jakarta yang terkena perluasan sistem pembatasan. Pelaksanaan di jalan koridor perluasan ganjil genap itu di dalam *on-off ramp tol* tidak lagi diberi pengecualian. Jadi, pada saat kendaraan bermotor dari luar area menuju pintu tol yang ada ganjil genap tetap dikenakan,". (Sumber: Kompas.com dengan judul "Daftar 28 Gerbang Tol yang Kena Ganjil Genap Jakarta", (diunduh pada tanggal 24 Januari 2022 pukul 11.30 WIB dari laman: <https://otomotif.kompas.com/read/2019/09/09/064200215/daftar-28-gerbang-tol-yang-kena-ganjil-genap-jakarta?page=all.>);

- 3.36.** Bahwa larangan ganjil genap yang berlaku pada 28 (dua puluh delapan) ruas gerbang tol, sebagaimana salah satu bukti rambu yang dipasang di pintu keluar Jatinegara/Pisangan dari arah Tol Cikampek/Tol Jagorawi sebagai berikut:



Larangan Melintas Keluar Dari Jalan Tol Dan Masuk Jalan Tol Dalam Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 Bertentangan Dengan Peraturan Perundang-Undangan Yang Lebih Tinggi;

- 3.37.** Bahwa menurut Undang-Undang Jalan, kepada setiap pengguna jalan berbayar diberikan hak menggunakan ruas jalan tol mulai dari pintu masuk tol sampai keluar tol melalui jalan penghubung menuju persimpangan jalan umum terdekat;



3.38. Bahwa pemberlakuan larangan ganjil genap berlaku pada 28 (dua puluh delapan) gerbang pintu tol dengan Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019, bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi yang mengatur hak para pengguna jalan tol untuk melintas masuk/keluar gerbang tol sebagai bagian dari fasilitas pelayanan yang menjadi kewajiban Negara, *in casu* Badan Pengelola Jalan Tol untuk menyediakannya sebagaimana diperintahkan oleh undang-undang jalan;

3.39. Bahwa menurut Para Pemohon, Pasal I Angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019, bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, yakni:

- 1) Bertentangan dengan Pasal 44 ayat (1) dan ayat (3) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan;
- 2) Bertentangan dengan Pasal 8 dan Pasal 88 PP Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol;
- 3) Bertentangan dengan asas kejelasan tujuan pembentukan peraturan perundang-undangan, sebagaimana diatur dalam Pasal 5 huruf a Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011;
- 4) Bertentangan dengan asas “ketertiban dan kepastian hukum” sebagaimana diatur dalam pasal 6 huruf i Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011; dan
- 5) Bertentangan asas pengayoman dan asas keadilan, sebagaimana diatur dalam ketentuan pasal 6 ayat (1) huruf a dan huruf g Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011;

Adapun uraian selengkapnya disampaikan dengan argumentasi yuridis berikut:

Bertentangan Dengan Pasal 44 ayat (1) dan (3) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan;

3.40. Bahwa materi muatan Pasal I Angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 yang mengatur perluasan larangan ganjil genap di 25 (dua puluh lima) ruas jalan umum dan 28 (dua puluh delapan) ruas gerbang tol tersebut, bertentangan dan tidak sejalan dengan



pengaturan fungsi jalan tol dan jalan umum, yang menurut ketentuan Pasal 44 ayat (1) dan (3) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, ditegaskan bahwa Jalan Tol sebagai bagian dari sistem jaringan jalan umum mempunyai spesifikasi dan pelayanan yang lebih tinggi daripada jalan umum yang ada. Diantara jalan tol dengan jalan umum, menurut ketentuan Pasal 1 angka 3 Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol, terdapat “jalan penghubung”, yang berfungsi menghubungkan pintu keluar jalan tol menuju jalan umum dan sebaliknya, jalan yang menghubungkan dari jalan umum ke gerbang pintu masuk tol;

3.41. Bahwa pembatasan dan/atau pelarangan terhadap pengendara mobil pribadi berplat nomor ganjil pada tanggal genap dan sebaliknya pada waktu tertentu – *in casu* pada pukul 06.00 s/d 10.00 WIB dan 16.00 s/d 21.00 WIB, untuk melintasi jalan penghubung, baik untuk keluar tol ataupun masuk tol di 28 (dua puluh delapan) gerbang tol di Jakarta, telah meniadakan fungsi pelayanan yang tinggi dari jalan tol, dan tidak selaras serta bertentangan dengan tujuan dan fungsi dibuatnya jalan tol sebagai jalan berbayar yang berbeda pelayanannya dengan penggunaan jalan umum, dan yang kualifikasi penggunaannya, bisa mobil pribadi jarak dekat, bisa pula mobil pribadi jarak jauh antar kota antar provinsi, yang tidak seluruhnya dapat disubstitusikan atau dipindahkan atau dialihkan ke moda angkutan umum;

3.42. Bahwa pemberlakuan larangan ganjil genap secara faktual terlihat dari tindakan penilangan yang secara kasat mata dilakukan aparat polisi lalu lintas terhadap kendaraan-kendaraan mobil bak dan/atau truk roda empat atau lebih yang berfungsi sebagai pengangkut barang, yang secara *notoir feiten*, tidak perlu dibuktikan, jelas bahwa moda pengangkut barang sayuran dan/atau kebutuhan pokok warga Jakarta dari luar kota tidak dapat disubstitusikan ke kendaraan angkutan umum. Larangan kepada pengendara mobil pengangkut barang telah diberlakukan dan Tindakan penilangan telah pula berkali-kali dikenakan, namun Termohon tidak pernah menyediakan sarana



angkutan umum barang sebagai solusi alternatif pengangkutan barang dari luar kota. Termohon juga tidak menyediakan prasarana berupa rest area khusus kepada pengguna jalan tol yang akan keluar menunggu berakhirnya batas waktu larangan melintas. Termohon hanya memberlakukan larangan melintas masuk/keluar tol dengan Pergub, atas hak pengguna jalan tol untuk melintas masuk/keluar tol yang diberikan oleh Undang-Undang Jalan dan PP Jalan Tol;

3.43. Bahwa dengan demikian, pemberlakuan Pergub yang mengatur perluasan larangan ganjil genap di 28 (dua puluh delapan) ruas gerbang tol tersebut, terbukti bertentangan dan tidak sejalan dengan pengaturan fungsi jalan tol dan jalan umum, sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 44 ayat (1) dan ayat (3) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, sehingga berlakunya Pergub *a quo* menghalangi fungsi pelayanan jalan tol. Oleh karenanya, terdapat dasar hukum dan alasan yuridis yang kuat menurut hukum untuk membatalkan ketentuan Pasal I angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 dalam keberatan hak uji materiil ini;

Bertentangan Dengan Pasal 8 Dan Pasal 88 PP Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol;

3.44. Bahwa materi muatan yang membatasi dan/atau melarang pengendara mobil pribadi maupun mobil pengangkut barang, berplat nomor ganjil pada tanggal genap dan sebaliknya pada waktu tertentu – *in casu* pada pukul 06.00 s/d 10.00 WIB dan 16.00 s/d 21.00 WIB, dengan perluasan larangan ganjil genap di 25 (dua puluh lima) ruas jalan umum tersebut tidak memberi pengecualian kepada pengendara yang keluar dan/atau masuk jalan tol di 28 ruas pintu tol, bertentangan dengan Pasal 88 *Juncto* Pasal 8 Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol yang membebani kewajiban kepada Negara untuk memberikan pelayanan jalan tol yang sesuai dengan standar pelayanan minimal, yang mencakup kondisi jalan tol, kecepatan tempuh rata-rata, aksesibilitas, mobilitas, dan keselamatan;



3.45. Bahwa bunyi selengkapnya ketentuan Pasal 88 PP Nomor 15 Tahun 2005: "Pengguna jalan tol berhak mendapatkan pelayanan jalan tol yang sesuai dengan standar pelayanan minimal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8." Yang dimaksud standar pelayanan minimum sebagaimana diatur dalam Pasal 8 ayat (1) PP Nomor 15 Tahun 2005 adalah "Standar pelayanan minimal jalan tol mencakup kondisi jalan tol, kecepatan tempuh rata-rata, aksesibilitas, mobilitas, dan keselamatan";

3.46. Adapun yang dimaksud dengan aksesibilitas (atau keteraksesan, ketercapaian) adalah derajat kemudahan dicapai oleh [orang](#), terhadap suatu objek, pelayanan ataupun [lingkungan](#). Dalam pengertian yang lain bahwa aksesibilitas merupakan ukuran kemudahan lokasi untuk dijangkau dari lokasi lainnya melalui sistem transportasi. Ukuran keterjangkauan atau aksesibilitas meliputi kemudahan waktu, biaya, dan usaha dalam melakukan perpindahan antar tempat-tempat atau Kawasan [Sumber: Muta'ali, Lutfi (2015), "Teknik Analisis Regional Untuk Perencanaan Wilayah, Tata Ruang, Dan Lingkungan", Yogyakarta: Badan Penerbit Fakultas Geografi (BPFG) Universitas Gajah Mada, dikutip dari laman https://id.wikipedia.org/wiki/Aksesibilitas#cite_note-1 diakses tanggal 24 Januari 2022, pukul 15.30 WIB];

3.47. Dengan demikian, pemberlakuan Pasal I Angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 yang mengatur perluasan larangan ganjil genap di 25 (dua puluh lima) ruas jalan umum yang meliputi pelarangan kepada pengendara dari persimpangan jalan terdekat menuju 28 gerbang tol sebagaimana tersebut di atas, terbukti bertentangan dengan Pasal 8 dan pasal 88 PP Nomor 15 Tahun 2005 yang mengatur kewajiban konstitusional Negara dalam menjalankan kewajiban untuk memberi akses jalan keluar tol dan/atau masuk tol melintas jalan penghubung dari/ke jalan umum di luar Kawasan ganjil genap, dan oleh karenanya terdapat dasar dan alasan yang kuat



menurut hukum untuk membatalkan ketentuan Pasal I angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019;

Bertentangan Dengan Asas Kejelasan Tujuan Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, Sebagaimana Diatur Dalam Pasal 5 huruf a Undang-Undang Nomor 12/2011;

3.48. Bahwa selain daripada itu, dari aspek pembentukan peraturan perundang-undangan, pemberlakuan membatalkan ketentuan Pasal I angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 *a quo* bertentangan dengan asas kejelasan tujuan pembentukan Peraturan Perundang-undangan, sebagaimana diatur dalam Pasal 5 Huruf a Undang-Undang Nomor 12/2011, hal mana setiap Pembentukan Peraturan Perundang-undangan harus mempunyai tujuan yang jelas yang hendak dicapai. Ketidakjelasan Tujuan pembentukan Pasal I angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 tentang pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap yang tidak memberi akses kepada pengguna tol untuk melintas sampai simpang jalan umum di luar Kawasan ganjil genap, dapat dibuktikan dengan memperbandingkan bagian “Menimbang” pada 4 (empat) Pergub Ganjil Genap yang sebelumnya berlaku sampai dengan Pergub yang saat ini dijadikan obyek Keberatan HUM, yang ternyata tujuannya berbeda-beda, berubah-ubah, dan tidak konsisten;

3.49. Bahwa perbedaan pertama, pada saat awal diberlakukan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap, tujuan dari penerapan sistem ganjil genap dalam Pergub Nomor 164 Tahun 2016 adalah untuk kelancaran lalu lintas peserta atlet yang menjadi tamu Negara selama Asian Games 2018 dan Asian Para Games 2018. Perbedaan kedua, dalam Pergub Nomor 106 Tahun 2018 yang mengubah Pergub Nomor 164 Tahun 2016, tujuan pembentukannya adalah atas penerapan sistem ganjil genap selama Asian Games 2018 dan Asian Para Games 2018, dimana terdapat penambahan ruas jalan ganjil genap, berdampak positif pada peningkatan efisiensi dan efektifitas penggunaan ruang jalan, sehingga perlu disempurnakan. Perbedaan



ketiga, dalam Pergub 155 Tahun 2018 (obyek HUM) yang mengubah Pergub Nomor 106 Tahun 2018, dalam rangka mendukung penggunaan angkutan umum di Jakarta, perlu pengaturan kembali pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap. Perbedaan keempat, dalam Pergub 88 Tahun 2019 yang mengubah Pergub No 155 Tahun 2018, tujuan pembentukannya berubah lagi, yakni karena uji coba perluasan ganjil genap berdampak positif pada peningkatan efisiensi dan efektifitas penggunaan jalan, serta peningkatan kualitas udara, maka Pergub perlu diubah;

3.50. Bahwa tujuan pembatasan ganjil-genap yang berubah-ubah tersebut membuktikan adanya ketidak-konsistenan tujuan Termohon dalam membentuk atau membuat aturan, yang semula hanya untuk memperlancar pelayanan *event internasional Asian Games* dan *Para Games*, yang tentu saja mempunyai daya laku temporer dan bersifat sementara, atau terbatas sampai event tersebut selesai. Namun, ketika *event* tersebut selesai, pembatasan ganjil genap tetap diberlakukan dengan alasan dan tujuan lain atau berbeda, yakni untuk peningkatan efisiensi dan efektifitas penggunaan ruang jalan. Kemudian dengan Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018, tujuan pembentukannya diubah lagi menjadi untuk mendukung penggunaan angkutan umum, sedangkan dalam Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 yang dijadikan obyek permohonan, tujuan pembentukannya diubah lagi, yakni “untuk peningkatan kualitas udara”;

3.51. Bahwa penetapan larangan kepada pengguna jalan tol untuk melintas keluar/masuk tol di 28 (dua puluh delapan) gerbang ruas-ruas jalan tol yang berbatasan dan/atau bersinggungan dengan jalan yang diberlakukan larangan dengan sistem ganjil genap, tidak pernah didahului dengan riset tentang meningkatnya kualitas udara di Jakarta;

3.52. Bahwa dalam hal benar terjadi perubahan peningkatan kualitas udara di wilayah DKI Jakarta, maka pembatasan hak-hak warga negara untuk melintasi jalan diujung pintu keluar tol dan pintu masuk tol,



menurut ketentuan Pasal 28J UUD 1945, disyaratkan “harus ditetapkan dengan undang-undang”. Dengan demikian, penetapan larangan melintas hanya dalam bentuk Peraturan Termohon bertentangan dengan ketentuan pasal 28J UUD 1945.

3.53. Dengan demikian, pemberlakuan Pergub DKI Jakarta dengan tujuan pembentukan yang berubah-ubah tanpa dasar yang kuat dan konsisten, telah bertentangan dengan asas kejelasan tujuan pembentukan peraturan perundang-undangan sebagaimana diatur dalam Pasal 5 huruf a Undang-Undang Nomor 12/2011. Selain itu, materi muatan Kawasan ganjil genap yang membatasi hak-hak warga negara disyaratkan dalam konstitusi harus dalam bentuk Undang-undang, sehingga terdapat dasar dan alasan yang kuat menurut hukum untuk membatalkan keberlakuan Pasal I angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 yang dimohonkan pengajuan materiil; Bertentangan Dengan Asas “Ketertiban Dan Kepastian Hukum” sebagaimana diatur dalam Pasal 6 huruf i Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011;

3.54. Bahwa materi muatan Pasal I Angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 yang mengatur perluasan larangan ganjil genap di 25 (dua puluh lima) ruas jalan umum dan 28 (dua puluh delapan) ruas gerbang tol tersebut, bertentangan dengan asas “ketertiban dan kepastian hukum” sebagaimana diatur dalam Pasal 6 ayat (1) huruf i Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, bahwa “setiap materi muatan peraturan perundang-undangan harus dapat mewujudkan ketertiban dalam masyarakat melalui jaminan kepastian hukum”;

3.55. Bahwa materi muatan Pasal I Angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 tidak memberi jaminan kepastian hukum, karena masyarakat pengguna tol yang menurut Undang-Undang Jalan diberikan hak untuk memanfaatkan infrastruktur jalan penghubung bebas hambatan dengan dibebani kewajiban membayar uang tol sesuai jarak tempuhnya, namun hak atas penggunaan fasilitas jalan bebas hambatan tersebut tidak berkepastian hukum, karena pada



saat hendak melintas gerbang keluar tol, pengguna tol dibatasi haknya dengan dilarang exit tol dan tidak disediakan jalan penghubung alternatif untuk keluar ruas tol yang bebas tilang;

3.56. Bahwa oleh karenanya, dengan pemberlakuan materi muatan Pasal I Angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 yang melarang dan/atau membatasi pengguna jalan tol keluar dari ruas tol melalui jalan penghubung menuju simpang jalan umum terdekat, dan/atau mengenakan tilang kepada pengguna jalan tol yang hendak memasuki ruas tol melalui jalan penghubung dari simpang jalan umum terdekat menuju gerbang tol dengan aturan ganjil-genap, sedangkan Undang-Undang Jalan membolehkan kepada pengguna tol untuk keluar dan/atau masuk gerbang tol dalam rentang jam 24 jam, sepanjang membayar sejumlah uang tiket tol, terbukti menurut hukum, materi muatan Pergub *a quo* telah menciptakan disharmoni norma yang menimbulkan ketidakpastian hukum bagi pengendara pengguna jalan tol. Dengan demikian, disharmoni antara Pergub *a quo* dengan Undang-Undang Jalan dan PP Jalan Tol sebagai peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi tersebut bertentangan dengan asas *lex superior derogate legi inferiori*, sehingga keberlakuan Pasal I Angka 1 PERGUB *a quo* beralasan menurut hukum untuk dibatalkan; Bertentangan asas pengayoman dan asas keadilan, sebagaimana diatur dalam ketentuan Pasal 6 ayat (1) huruf a dan huruf g Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011;

3.57. Bahwa oleh karenanya, materi muatan Pasal I Angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 yang membuat larangan di 28 gerbang tol masuk/keluar tersebut diatas telah bertentangan asas pengayoman dan asas keadilan, sebagaimana diatur dalam Pasal 6 ayat (1) huruf a dan huruf g Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2019, yang menyatakan:

“(1) Materi muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan asas:



a. pengayoman;

b.....dst

3.58. Bahwa yang dimaksud dengan “asas pengayoman” dalam Pasal 6 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 12/2011 adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus berfungsi memberikan perlindungan untuk menciptakan ketentraman masyarakat. Dengan pemberlakuan materi muatan pembatasan kepada masyarakat pengguna jalan tol dilarang melintasi 28 gerbang tol dari/ke persimpangan terdekat, khususnya pengguna jalan tol yang akan keluar dari ruas jalan tol, maka norma tersebut tidak memberikan perlindungan kepada pengguna jalan tol dan mengganggu rasa ketentramannya pengguna jalan tol ketika keluar jalan tol;

3.59. Bahwa materi muatan Pasal I Angka 1 Pergub *a quo* bertentangan dengan asas keadilan sebagaimana diatur dalam Pasal 6 Huruf g Undang-Undang Nomor 12/2011, bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan keadilan secara proporsional bagi setiap warga negara. Meskipun UUD 1945 memberikan hak kepada Negara untuk membatasi hak pengendara mobil sebagai hak yang *derogable right*, namun pembatasan hak tersebut disyaratkan oleh Pasal 28J UUD 1945, harus dengan undang-undang, dan harus memenuhi syarat: semata-mata untuk menjamin pengakuan serta penghormatan atas hak dan kebebasan orang lain dan untuk memenuhi tuntutan yang adil sesuai dengan pertimbangan: (1) moral, (2) nilai-nilai agama, (3) keamanan, dan (4) ketertiban umum dalam suatu masyarakat demokratis;

3.60. Bahwa namun demikian, pembatasan ganjil genap tersebut hanya diatur dalam bentuk Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018, sebagaimana diubah dengan Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019, dan pula, tidak memenuhi keempat syarat dimaksud, bahkan telah menciptakan ketidakadilan, oleh karena Para Pemohon dan Para Pengguna jalan tol dari arah Jawa Timur – Malang, Surabaya dan sekitarnya, dari Jawa Tengah – Solo Semarang, Tegal dan



sekitarnya, serta dari Jawa Barat – Cirebon, Bandung, Cikampek dan sekitarnya, yang pada saat start atau masuk gerbang tol tidak dikenakan larangan masuk tol dan telah membayar sejumlah uang, demi hukum mendapatkan hak untuk menggunakan jalan tol yang terintegrasi sampai ibukota Jakarta, memasuki Tol Dalam Kota dan/atau Tol Wiyoto Wiyono, namun haknya untuk exit tol dihalang-halangi oleh Pasal I Angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019, dengan cara dilarang melintas di 28 (dua puluh delapan) gerbang keluar tol di kawasan pembatasan ganjil genap, disertai ancaman pidana tilang, sebagaimana diatur dalam Pasal 8 Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018. Dengan demikian, Pasal I Angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 *a quo* terbukti bertentangan dengan asas keadilan sebagaimana diatur dalam Pasal 6 Huruf g Undang-Undang Nomor 12/2011, sehingga beralasan menurut hukum untuk dibatalkan;

Atas dasar seluruh argumentasi sebagaimana para Pemohon kemukakan di atas, maka terbukti bahwa Pasal I Angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 yang menghapus Pasal 1 ayat (2) Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018, bertentangan dengan asas *lex superior derogate legi inferiori*. Oleh karena obyek permohonan terbukti bertentangan dengan pasal 44 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004, Pasal 5 huruf a, Pasal 6 huruf a, huruf g dan huruf i Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, dan Pasal 8 *Juncto* Pasal 8 PP Nomor 15 Tahun 2005, maka beralasan hukum bagi para Pemohon untuk memohon kepada Yang Mulia Ketua Mahkamah Agung *c.q.* Majelis Hakim Mahkamah Agung RI yang memeriksa, mengadili dan memutus permohonan *a quo*, untuk membatalkan Pasal I Angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019;

Atas dasar keseluruhan argumentasi permohonan, maka beralasan hukum bagi Mahkamah Agung untuk mengabulkan seluruh permohonan Para Pemohon;



Bahwa berdasarkan hal tersebut di atas, maka selanjutnya Pemohon mohon kepada Ketua Mahkamah Agung berkenan memeriksa permohonan keberatan dan memutuskan sebagai berikut:

1. Mengabulkan permohonan Para Pemohon untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Pasal I Angka 1 Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 tentang “Perubahan Atas Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil Genap” tertanggal 6 September 2019, Berita Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2018 Nomor 61050, bertentangan dengan pasal 44 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004, Pasal 5 huruf a, Pasal 6 huruf a, huruf g dan huruf i Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, dan Pasal 8 *Juncto* Pasal 8 PP Nomor 15 Tahun 2005;
3. Menyatakan Pasal I Angka 1 Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 tentang “Perubahan Atas Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil Genap” tertanggal 6 September 2019, Berita Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2018 Nomor 61050, batal demi hukum;
4. Menyatakan Pasal I Angka 1 Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 tentang “Perubahan Atas Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil Genap” tertanggal 6 September 2019, Berita Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2018 Nomor 61050, tidak memiliki kekuatan hukum mengikat;
5. Memerintahkan kepada Termohon untuk mencabut dengan segera dan menyatakan Pasal I Angka 1 Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 tentang “Perubahan Atas Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil Genap” tertanggal 6 September 2019, Berita Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2018 Nomor 61050, tidak berlaku lagi;

Halaman 47 dari 107 halaman. Putusan Nomor 32 P/HUM/2022



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

6. Memerintahkan Panitera Mahkamah Agung Republik Indonesia untuk mencantumkan Petikan Putusan ini di dalam Berita Negara Republik Indonesia sesuai dengan ketentuan yang berlaku;

7. Menghukum Termohon untuk membayar biaya perkara;

Atau, apabila Majelis Hakim berpandangan lain, mohon putusan yang seadil-adilnya. (*ex aequo et bono*);

Menimbang, bahwa untuk mendukung dalil-dalil permohonannya, Pemohon telah mengajukan surat-surat bukti berupa:

1. Fotokopi Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 tentang "Perubahan Atas Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil Genap" tertanggal 6 September 2019, Berita Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2018 Nomor 61050. (Bukti P-1);
2. Fotokopi Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 tertanggal 31 Desember 2018 tentang "Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil Genap. (Bukti P-2);
3. Fotokopi Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 106 Tahun 2018 tertanggal 12 Oktober 2018 tentang "Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil Genap". (Bukti P-3);
4. Fotokopi Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 164 Tahun 2016 bertanggal 23 Agustus 2016 tentang "Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil Genap". (Bukti P-4);
5. Fotokopi Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, (Lembaran Negara Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4444). (Bukti P-5);
6. Fotokopi Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol (Lembaran Negara Tahun 2005 Nomor 32, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4489). (Bukti P-6);
7. Fotokopi Berita Online Kompas.com dengan judul "Ini 25 Ruas Jalan dan 28 Pintu Tol yang Terapkan Sistem Ganjil-Genap, yang diakses melalui laman

Halaman 48 dari 107 halaman. Putusan Nomor 32 P/HUM/2022



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

<https://megapolitan.kompas.com/read/2020/08/06/08092611/ini-25-ruas-jalan-dan-28-pintu-tol-yang-terapkan-sistem-ganjil-genap> (Bukti P-7);

8. Fotokopi SIM A Nomor 1220-7111-000414 dengan masa berlaku sampai dengan 8 Februari 2026 atas nama Heru Widodo. (Bukti P-8);
9. Fotokopi Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor roda empat dengan Nopol: B 1012 KAD (Genap) atas nama Heru Widodo. (Bukti P-9);
10. Fotokopi SIM A Nomor 550614520432 dengan masa berlaku sampai dengan 08 Juni 2024 atas nama H. Imam Anshori Saleh. (Bukti P-10);
11. Fotokopi Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor roda empat dengan Nopol: AB 1039 DX (Ganjil) atas nama H. Imam Anshori Saleh. (Bukti P-11);
12. Fotokopi SIM A Nomor 25266405000007 dengan masa berlaku sampai dengan 25 Oktober 2024 atas nama Supriyadi. (Bukti P-12);
13. Fotokopi Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor roda empat dengan Nopol: BE 1049 BB (GANJIL) atas nama Supriyadi. (Bukti P-13);
14. Fotokopi SIM A Nomor 1220-8410-000013 dengan masa berlaku sampai dengan 17 Oktober 2024 atas nama Dhimas Pradana. (Bukti P-14);
15. Fotokopi Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor roda empat dengan Nopol: B 1980 OZ (GENAP) atas nama Dhimas Pradana. (Bukti P-15);
16. Fotokopi SIM A Nomor 1220-6812-000018 dengan masa berlaku sampai dengan 27 November 2024 atas nama Endin Amirudin Dahlan. (Bukti P-16);
17. Fotokopi Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor roda empat dengan Nopol: D 1329 UBA (Ganjil) atas nama Ani Eva Andrayani, SPd., selaku istri Endin Amirudin Dahlan. (Bukti P-17);
18. Fotokopi SIM A Nomor 1452-9810-000175 dengan masa berlaku sampai dengan 16 Oktober 2025 atas nama Fardiaz Muhammad. (Bukti P-18);
19. Fotokopi Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor roda empat dengan Nopol: B 1277 TMK (Ganjil) atas nama Nuzuliyah. (Bukti P-19);
20. Fotokopi SIM A Nomor 1220-7111-000414 dengan masa berlaku sampai dengan 8 Februari 2026 atas nama Janwardisan Hermandika. (Bukti P-20);
21. Fotokopi Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor roda empat dengan Nopol: B 1907 KDY (Ganjil) atas nama Novitriana Arozal, SH. (Bukti P-21);

Halaman 49 dari 107 halaman. Putusan Nomor 32 P/HUM/2022



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Menimbang, bahwa permohonan keberatan hak uji materiil tersebut telah disampaikan kepada Termohon pada tanggal 1 Maret 2022, berdasarkan Surat Panitera Muda Tata Usaha Negara Mahkamah Agung Nomor 32/PER-PSG/III/32P/HUM/2022, tanggal 1 Maret 2022;

Menimbang, bahwa terhadap permohonan Pemohon tersebut, Termohon telah mengajukan jawaban tertulis pada tanggal 30 Maret 2022, yang pada pokoknya atas dalil-dalil sebagai berikut:

A. Kedudukan Hukum (*Legal Standing*) dan Kepentingan Hukum Para Pemohon;

1. Bahwa dalam perkara *a quo*, Para Pemohon adalah warga atau masyarakat yang beralamat atau berdomisili di wilayah DKI Jakarta maupun Bekasi;
2. Bahwa dalam perkara *a quo*, Kepentingan Hukum Para Pemohon adalah pihak yang merasa dirugikan dengan berlakunya Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 tentang Pembatasan lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil Genap (selanjutnya disebut Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019) karena perluasan kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap dari 9 (sembilan) ruas jalan menjadi 25 (dua puluh lima) ruas jalan;

B. Dalil-Dalil Permohonan Para Pemohon;

3. Bahwa dalam perkara *a quo*, dalil-dalil yang disampaikan oleh Para Pemohon adalah:
 - 3.1. Ketentuan Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 terkait perluasan kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap menjadi 25 (dua puluh lima) ruas jalan yang berbatasan dan/atau bersinggungan dengan 28 (dua puluh delapan) gerbang masuk/keluar tol, namun tidak memberikan hak kepada pengguna tol untuk melintas pada segmen persimpangan terdekat sampai

Halaman 50 dari 107 halaman. Putusan Nomor 32 P/HUM/2022

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



dengan pintu masuk tol dan segmen pintu keluar tol sampai dengan persimpangan terdekat;

- 3.2. Terbitnya Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 telah membatasi hak Para Pemohon dan hak para pengguna jalan tol pada umumnya untuk melintas masuk/keluar tol;

C. Alasan-Alasan Permohonan Para Pemohon;

4. Bahwa alasan-alasan yang diajukan oleh Para Pemohon dalam perkara *a quo* adalah:

- 4.1. Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 bertentangan dengan Pasal 44 ayat (1) dan (3) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan ("Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004");
- 4.2. Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 bertentangan dengan Pasal 88 dan Pasal 8 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol ("PP Nomor 15 Tahun 2005");
- 4.3. Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 bertentangan dengan asas ketertiban dan kepastian hukum;
- 4.4. Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 bertentangan dengan asas pengayoman dan asas keadilan;

Jawaban Termohon Atas Permohonan Para Pemohon:

Bahwa Termohon menolak dengan tegas seluruh dalil-dalil Para Pemohon, kecuali yang diakui tegas oleh Termohon, karena dalil-dalil yang disampaikan oleh Para Pemohon adalah tidak benar, tidak relevan dan mengada-ada;

Bahwa Termohon dengan ini mengajukan Jawaban sebagai bantahan dan sanggahan atas Permohonan Uji Materiil terhadap Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 yang diajukan oleh Para Pemohon dengan alasan-alasan sebagaimana diuraikan di bawah ini;

A. Para Pemohon Tidak Memiliki Kedudukan Hukum (*Legal Standing*) Untuk Mengajukan Permohonan *A Quo*;

1. Bahwa berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung ("Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009") telah diatur secara tegas bahwa Permohonan hanya dapat dilakukan



oleh pihak yang menganggap haknya dirugikan oleh berlakunya suatu peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang. Hal ini sesuai dengan ketentuan sebagai berikut:

Pasal 31 A ayat (2):

“Permohonan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) hanya dapat dilakukan oleh pihak yang menganggap haknya dirugikan oleh berlakunya peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang, yaitu:...”;

2. Bahwa berdasarkan ketentuan di atas, telah diatur secara tegas dan jelas adanya batasan yang bersifat mutlak atau absolut terhadap kapasitas Pemohon yang menjadi anasir atau unsur-unsur yang harus dipenuhi agar dapat mengajukan suatu Permohonan, yaitu, “adanya hak Pemohon yang dirugikan” dengan berlakunya peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang. Dengan kata lain, ada 2 (dua) anasir atau unsur, yang pertama adalah “Hak”, dan yang kedua adalah, “Kerugian”;
3. Bahwa dalam perkara *a quo*, Para Pemohon adalah warga atau masyarakat yang beralamat atau berdomisili di wilayah DKI Jakarta maupun Bekasi yang merasa dirugikan hak-haknya dengan berlakunya Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019;
4. Bahwa namun demikian, dalam Permohonan *a quo*, Para Pemohon tidak dapat menguraikan secara jelas dan tegas mengenai hak-hak dan kerugian apa saja yang dialami oleh Para Pemohon dengan berlakunya Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 tetapi hak-hak dan kerugian yang diuraikan oleh Para Pemohon hanyalah bersifat menduga-duga dan menggunakan istilah “setidak-tidaknya potensial pasti dirugikan”. Hal ini sesuai dengan Permohonan Para Pemohon yang dikutip sebagai berikut:

Halaman 7 Permohonan:

“... dan/atau setidaknya-tidaknya potensial pasti dirugikan, akibat diberlakukannya Pasal I angka 1 Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 tanggal 6 September 2019.”;

Halaman 52 dari 107 halaman. Putusan Nomor 32 P/HUM/2022



5. Bahwa berdasarkan uraian di atas, Para Pemohon telah mengakui secara jelas dan tegas bahwa kerugian yang didalilkan oleh Para Pemohon adalah hanya bersifat potensial dengan berlakunya Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019;
6. Bahwa Para Pemohon mendalilkan potensi kerugian yang dialami dengan berlakunya Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 yang dijadikan dasar pengajuan Permohonan *a quo* adalah terbitnya Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 akan membatasi hak Para Pemohon dan hak para pengguna jalan tol pada umumnya untuk melintas masuk/keluar tol;
7. Bahwa dalil-dalil yang disampaikan oleh Para Pemohon di atas adalah keliru dan mengada-ada. Perlu Kami tegaskan, seandainya pun ada kerugian yang ditimbulkan akibat berlakunya Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019, maka kerugian Para Pemohon tersebut telah terpenuhi dengan alasan-alasan, antara lain: (i) adanya alternatif rute jalan lalu lintas tanpa menggunakan keluar/masuk tol; (ii) adanya kendaraan tertentu yang dikecualikan oleh Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019; dan (iii) Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 belum berlaku secara efektif akibat pandemi *Corona Virus Disease* 2019 (*COVID-19*), sebagaimana yang akan diuraikan secara lengkap pada bagian E dan F Jawaban ini;
8. Bahwa lebih jauh lagi, Para Pemohon mendalilkan bahwa potensi kerugian yang dialami dengan berlakunya Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 adalah akan membatasi hak Para Pemohon dan hak para pengguna jalan tol pada umumnya untuk melintas masuk/keluar tol. Akan tetapi, Para Pemohon tidak menguraikan, siapa saja Para Pemohon dan mana saja rute jalan biasa serta ruas jalan tol yang selalu digunakan? Ruas jalan tol mana yang dibatasi akibat berlakunya Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019? Apa buktinya bahwa Para Pemohon merupakan pengguna ruas jalan tersebut? Sehingga dapat dilihat dengan jelas bahwa terjadi pembatasan atas hak penggunaan jalan yang tadinya dilewati Para Pemohon dan jika dibatasi kemudian tidak lagi bisa dilewati atau bahkan Para Pemohon tidak lagi dapat mencapai tujuan perjalanannya. Para Pemohon hanya menguraikan domisili sebagai

Halaman 53 dari 107 halaman. Putusan Nomor 32 P/HUM/2022



warga atau masyarakat di wilayah DKI Jakarta maupun Bekasi, namun yang dipermasalahkan Para Pemohon dalam Permohonan *a quo* adalah pembatasan atas penggunaan sejumlah ruas jalan akibat berlakunya Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019. Ini jelas tidak relevan;

9. Berdasarkan seluruh ketentuan-ketentuan dan uraian di atas, terbukti bahwa Para Pemohon tidak memiliki Kedudukan Hukum (*Legal Standing*) untuk mengajukan Permohonan *a quo* karena tidak ada hak Para Pemohon yang dirugikan akibat berlakunya Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019, sehingga Permohonan *a quo* tidak berdasar dan seyogyanya harus dinyatakan ditolak untuk seluruhnya;

B. Para Pemohon Tidak Memiliki Itikad Baik Dalam Mengajukan Permohonan *A Quo*;

10. Bahwa Para Pemohon tidak memiliki itikad baik dalam mengajukan Permohonan *a quo* karena:
- a. Para Pemohon Tidak Pernah Menyampaikan Pemberitahuan, Somasi dan/atau Notifikasi Sebagai Permulaan Disampaikannya Permasalahan Yang Mengakibatkan Adanya Kerugian Para Pemohon;
 - b. Para Pemohon Tidak Pernah Mengajukan Permohonan Audiensi dan/atau Dengar Pendapat Dengan Termohon Untuk Menyampaikan Permasalahan Yang Mengakibatkan Adanya Kerugian Para Pemohon;
11. Bahwa pokok permasalahan Permohonan *a quo* yang didalilkan oleh Para Pemohon adalah adanya kerugian yang dialami Para Pemohon dengan berlakunya Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 yang diterbitkan oleh Termohon;
12. Bahwa oleh karena yang dipersoalkan Para Pemohon adalah terkait dengan adanya kerugian, maka Para Pemohon wajib memiliki itikad baik untuk menyampaikan terlebih dahulu kerugian tersebut kepada Termohon;



13. Bahwa namun demikian, Para Pemohon tidak melakukan upaya apapun sama sekali untuk menyampaikan kerugian tersebut baik melalui pemberitahuan maupun audiensi. Para Pemohon secara serta merta langsung mengajukan Permohonan *a quo* ke Mahkamah Agung;
 14. Bahwa sementara itu, dalam tahapan penyerapan aspirasi dan pelibatan partisipasi warga masyarakat, Termohon telah menyediakan berbagai mekanisme agar warga masyarakat dapat berkontribusi dengan memberikan sumbang saran dan juga pendapat dalam setiap permasalahan yang dihadapi oleh warga masyarakat. Mekanisme tersebut dapat dilakukan melalui surat pemberitahuan dan/atau rapat dengar pendapat (*audiensi*);
 15. Bahwa berdasarkan seluruh uraian di atas, terbukti bahwa Para Pemohon tidak memiliki itikad baik dalam mengajukan Permohonan *a quo*, sehingga seyogyanya harus dinyatakan ditolak untuk seluruhnya;
- C. Permohonan Para Pemohon Adalah Kabur Dan Tidak Jelas (*Obscuur Libel*);
16. Bahwa Permohonan *a quo* yang diajukan Para Pemohon adalah kabur dan tidak jelas (*obscur libel*) karena dalil-dalil Para Pemohon tidak sesuai dengan maksud Permohonan *a quo* sehingga tujuan uji materiil ini tidak jelas;
 17. Bahwa permohonan yang diajukan Para Pemohon tidak mempunyai tujuan yang jelas dan tegas dalam mengajukan uji materiil. Apakah Para Pemohon tidak setuju dengan pembatasan lalu lintas sistem ganjil-genap atau Para Pemohon tidak setuju pada perluasan kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap? Hal ini wajib diuraikan secara jelas dan lengkap oleh Para Pemohon agar Termohon dapat mengetahui maksud dan tujuan Para Pemohon dalam mengajukan uji materiil atas Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019;
 18. Bahwa selain itu, dalil-dalil Para Pemohon tidak sesuai dengan maksud dan tujuan uji materiil *a quo*. Hal ini dibuktikan dengan alasan bahwa maksud dan tujuan Permohonan *a quo* adalah meminta agar Pasal 1 angka 1 Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 dinyatakan batal demi hukum, tidak memiliki kekuatan hukum yang mengikat dan tidak berlaku

Halaman 55 dari 107 halaman. Putusan Nomor 32 P/HUM/2022



lagi. Atau dengan kata lain apabila Permohonan *a quo* dikabulkan maka pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap menjadi tidak ada. Namun demikian, dalil-dalil yang digunakan Para Pemohon untuk mendukung Permohonan *a quo* adalah ketentuan-ketentuan dalam peraturan gubernur sebelum Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019. Hal ini dikutip sebagai berikut:

Halaman 10:

“3.7. ..., yang materi muatannya sama dengan PERGUB 106 Tahun 2018. Termohon menetapkan kawasan ganjil-genap pada 9 (Sembilan) ruas jalan, dengan “tidak memberlakukan larangan pada segmen persimpangan terdekat” (*vide* pasal 1 ayat (2) Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018). Dengan demikian, meskipun berlaku pembatasan ganjil-genap pada ruas jalan yang bersinggungan dengan jalan panghubung masuk dan/atau keluar, namun Termohon tidak menghalangi hak pengguna jalan tol untuk melintas dari dan/atau sampai persinggungan terdekat.”;

Halaman 10:

“3.3. Bahwa pada awal berlakunya pembatasan sistem ganjil-genap dengan Peraturan Termohon Nomor 164 Tahun 2016 tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap (“Pergub DKI Jakarta Nomor 164 Tahun 2016”), hak Para Pemohon sebagai pengguna jalan tol tidak dihalangi,...”;

Halaman 10:

“3.6. Dengan demikian, meskipun terjadi perluasan kawasan pembatasan ganjil-genap di 9 ruas jalan, namun Termohon tidak menghalangi hak pengguna jalan tol untuk melintas dari dan/atau sampai persimpangan terdekat. Hanya saja, Pergub DKI Jakarta Nomor 106 tahun 2018...”;

19. Bahwa berdasarkan dalil-dalil Para Pemohon di atas, terdapat dalil-dalil yang tidak sesuai dengan maksud dan tujuan Permohonan *a quo* karena pada dasarnya Para Pemohon tidak keberatan atas berlakunya pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap sepanjang aturan



yang berlaku adalah Pergub DKI Nomor 155 Tahun 2018 maupun aturan sebelumnya, namun pada dalil-dalil yang lain, Para Pemohon meminta agar Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 dinyatakan batal demi hukum, tidak memiliki kekuatan hukum yang mengikat dan tidak berlaku lagi, yang artinya Para Pemohon keberatan atas berlakunya pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap karena Para Pemohon tidak meminta agar pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap berlaku hanya untuk beberapa ruas jalan sesuai aturan ganjil genap sebelum Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019;

20. Berdasarkan seluruh uraian di atas, terbukti bahwa Permohonan Para Pemohon adalah kabur dan tidak jelas (*obscuur libel*), sehingga seyogyanya harus dinyatakan ditolak untuk seluruhnya;

D. Perluasan Kawasan Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Sebagaimana Diatur Dalam Pasal 1 ayat (1) Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 Bertujuan Untuk Meningkatkan Efisiensi Dan Efektivitas Penggunaan Ruang Lalu Lintas Dan Mengendalikan Pergerakan Lalu Lintas;

21. Bahwa perluasan kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (1) Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 bertujuan untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas, sehingga dalil Para Pemohon yang menyatakan Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 telah membatasi hak Para Pemohon dan hak para pengguna jalan tol pada umumnya untuk melintas masuk/keluar tol adalah keliru dan mengada-ada;

22. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 96 ayat (4) *Juncto* Pasal 133 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Umum ("Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009") *Juncto* Pasal 2 huruf d *Juncto* Pasal 60 ayat (1) dan (2) Peraturan Pemerintah RI Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen Dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas ("PP Nomor 32 Tahun 2011"), telah diatur secara jelas dan tegas mengenai tanggung jawab pemerintah daerah (dalam hal ini Termohon selaku Pemerintah Daerah



Provinsi) dalam penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas berdasarkan kriteria-kriteria tertentu, yang dikutip sebagai berikut:

Pasal 96 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009:

“Gubernur bertanggung jawab atas pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) untuk jalan provinsi setelah mendapat rekomendasi dari instansi terkait.”;

Pasal 133 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009:

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

- a. Perbandingan volume Lalu Lintas Kendaraan Bermotor dengan kapasitas Jalan;
- b. Ketersediaan jaringan dan pelayanan angkutan umum; dan
- c. Kualitas lingkungan;

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

- a. Pembatasan Lalu Lintas Kendaraan perseorangan pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan Jalan tertentu...”;

Pasal 2 PP Nomor 32 Tahun 2011:

“Kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas merupakan tanggung jawab:

- a. ...;
- d. Gubernur untuk jalan provinsi;...”

Pasal 60 ayat (1) dan (2) PP Nomor 32 Tahun 2011:

“(1) Untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas, diselenggarakan manajemen kebutuhan lalu lintas berdasarkan kriteria:



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

“(2) Manajemen kebutuhan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan cara pembatasan:

- a. Lalu lintas kendaraan perseorangan pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu;...”;

23. Bahwa berdasarkan ketentuan di atas, dapat disimpulkan Termohon diberikan beban tanggung jawab untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas dengan mangacu pada: (i) volume kendaraan; (ii) layanan angkutan umum; dan (iii) lingkungan;

24. Bahwa selain itu, kriteria yang ditetapkan oleh Termohon dalam menyusun Pergub DKI Nomor 88 Tahun merujuk pada Pasal 65 PP Nomor 32 Tahun 2011, yang dikutip sebagai berikut:

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

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

25. Bahwa Termohon dalam memilih ruas jalan sebanyak 25 (dua puluh lima) sebagai lalu lintas ganjil-genap termasuk 41 koridor ruas utama Jakarta telah memenuhi syarat-syarat untuk diberlakukan sistem ganjil genap akibat kondisi sebagai berikut:



- a. Memiliki VCR Ratio mendekati jenuh atau $VCR > 0,7$;
 - b. Memiliki kecepatan < 30 km/jam; dan
 - c. Termasuk ruas jalan yang ada di 41 koridor utama Jakarta yang telah terlayani angkutan umum dengan baik;
- 26.** Bahwa Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 yang diterbitkan oleh Termohon telah mengacu pada hasil evaluasi uji coba ganjil-genap yang disusun menggunakan kriteria perbandingan volume kendaraan, layanan angkutan umum dan kualitas lingkungan, yang ternyata sangat berdampak positif pada efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang jalan, sebagaimana yang tertuang pada bagian konsideran yang dikutip sebagai berikut:
- “Menimbang : a. Bahwa berdasarkan hasil evaluasi, uji coba perluasan ganjil genap pada tanggal 12 Agustus sampai dengan 6 September 2019, berdampak positif pada peningkatan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang jalan, serta peningkatan kualitas udara, oleh karena itu Peraturan Gubernur Nomor 155 Tahun 2018 tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap perlu diubah;
- b. Bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu menetapkan Peraturan Gubernur tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Nomor 155 Tahun 2018 tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil- Genap;
- 27.** Bahwa dasar bagi Termohon melakukan perluasan kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap mengacu pada hasil evaluasi uji coba ganjil-genap yang ternyata sangat berdampak positif berdasarkan kriteria yang diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan PP Nomor 32 Tahun 2011 yang akan diuraikan secara lengkap di bawah ini:



- a. Perbandingan volume lalu lintas kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan;
- b. Ketersediaan jaringan dan pelayanan angkutan umum; dan
- c. Kualitas lingkungan;
- Ad. a. perbandingan volume lalu lintas kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan;
- 28.** Bahwa parameter yang digunakan Termohon untuk mengukur kinerja lalu lintas adalah kecepatan rata-rata perjalanan di koridor penerapan ganjil-genap, waktu tempuh perjalanan di koridor penerapan ganjil-genap, volume kendaraan di koridor penerapan ganjil-genap;
- 29.** Bahwa berikut ini diuraikan secara lengkap laporan hasil evaluasi kebijakan ganjil-genap yang ternyata berdampak sangat signifikan terhadap efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang jalan dalam periode waktu minggu kedua sampai dengan 1 (satu) bulan, sebagai berikut:
- a. Laporan Hasil Evaluasi Implementasi Kebijakan Perluasan Ganjil Genap Untuk Kecepatan Rata-Rata Perjalanan, Waktu Tempuh Perjalanan Dan Volume Lalu Lintas Sampai Dengan Minggu II:

Kecepatan Rata-Rata Perjalanan (Implementasi Sampai Minggu Kedua)		
Masa	Kecepatan (km/jam)	Dampak/ Perubahan
Sebelum Uji Coba	25,65	Naik 12,12%
Setelah Uji Coba	28,76	

Waktu Tempuh Perjalanan (Implementasi Sampai Minggu Kedua)		
Masa	Waktu Tempuh (menit)	Dampak/ Perubahan
Sebelum Uji Coba	16,92	Turun 9,16%
Setelah Uji Coba	15,37	

Volume Lalu Lintas (Implementasi Sampai Minggu Kedua)
--



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Masa	Volume (smp/jam)	Dampak/ Perubahan
Sebelum Uji Coba	25,491	<u>Turun 28,39%</u>
Setelah Uji Coba	14,793	

b. Laporan Hasil Evaluasi Implementasi Kebijakan Perluasan Ganjil Genap Untuk Kecepatan Rata-Rata Perjalanan, Waktu Tempuh Perjalanan Dan Volume Lalu Lintas Sampai Dengan Bulan Pertama;

Kecepatan Rata-Rata Perjalanan (Implementasi 1 Bulan)			
Masa	Kecepatan (km/jam)	Dampak/ Perubahan	
Sebelum Uji Coba	25,65	<u>Naik 12,12%</u> <u>Naik 11,11%</u>	
Setelah Uji Coba	28,89		
Dalam 1 Bulan	28,50		

Waktu Tempuh Perjalanan (Implementasi 1 Bulan)			
Masa	Waktu Tempuh (menit)	Dampak/ Perubahan	
Sebelum Uji Coba	16,92	<u>Naik 10,87%</u> <u>Naik 8,92%</u>	
Setelah Uji Coba	15,08		
Dalam 1 Bulan	15,41		

Volume Lalu Lintas (Implementasi 1 Bulan)			
Masa	Volume (smp/jam)	Dampak/ Perubahan	
Sebelum Uji Coba	25,491	<u>Turun 22,04%</u> <u>Turun 29,63%</u>	
Setelah Uji Coba	19,872		
Dalam 1 Bulan	17,938		

30. Bahwa berdasarkan uraian tabel di atas, dapat disimpulkan bahwa telah terjadi dampak yang sangat signifikan terhadap efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang jalan dalam uji coba selama 1 (satu) bulan, dengan kecepatan rata-rata dalam perjalanan menjadi semakin cepat karena

Halaman 62 dari 107 halaman. Putusan Nomor 32 P/HUM/2022



naik sebesar 11,11% menjadi 28,50 km/jam dan waktu tempuh perjalanan semakin singkat karena naik sebesar 8,92% menjadi 15,21 menit serta jumlah kendaraan di perjalanan menjadi berkurang sebesar 29,53% menjadi 17,938 smp/jam;

31. Bahwa dengan demikian, berlakunya perluasan kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap sebagaimana diatur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 telah meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas dengan kriteria perbandingan volume lalu lintas kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan;

Ad. b. ketersediaan jaringan dan pelayanan angkutan umum.

32. Bahwa salah satu tujuan pemberlakuan sistem ganjil genap adalah untuk meningkatkan minat masyarakat agar beralih menggunakan transportasi dan/atau angkutan umum;

33. Bahwa berikut ini diuraikan secara lengkap laporan hasil evaluasi kebijakan ganjil-genap yang ternyata berdampak sangat signifikan terhadap efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang jalan dalam periode waktu minggu kedua sampai dengan 1 (satu) bulan, sebagai berikut:

- a. Laporan Hasil Evaluasi Implementasi Kebijakan Perluasan Ganjil Genap Untuk Jumlah Penumpang Bus Transjakarta Sampai Dengan Minggu II:

Jumlah Penumpang Bus Transjakarta (Implementasi Sampai Minggu Kedua)		
Masa	Jumlah Penumpang (pnp/hari)	Dampak/ Perubahan
Sebelum Uji Coba	801.702	Naik 12,41%
Setelah Uji Coba	901.232	

- b. Laporan Hasil Evaluasi Implementasi Kebijakan Perluasan Ganjil Genap Untuk Jumlah Penumpang Bus Transjakarta Sampai Dengan Bulan Pertama:



Jumlah Penumpang Bus Transjakarta (Implementasi 1 Bulan)			
Masa	Jumlah Penumpang (pnp/hari)	Dampak/ Perubahan	
Sebelum Uji Coba	801.702	Naik 5,87%	Naik 11,85%
Setelah Uji Coba	848.799		
Dalam 1 Bulan	896.740		

34. Bahwa berdasarkan uraian tabel di atas, dapat disimpulkan bahwa telah terjadi dampak yang sangat signifikan terhadap efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang jalan dalam uji coba selama 1 (satu) bulan, dengan beralihnya masyarakat menggunakan bus transjakarta semakin banyak karena naik 11,11% menjadi 896.740 pnp/hari;

35. Bahwa dengan demikian, berlakunya perluasan kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap sebagaimana diatur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 telah meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas dengan kriteria ketersediaan jaringan dan pelayanan angkutan umum;

Ad. c. kualitas lingkungan:

36. Bahwa parameter yang digunakan Termohon untuk mengukur kualitas lingkungan adalah dengan pengukuran kualitas udara di koridor penerapan ganjil-genap;

37. Bahwa berikut ini diuraikan secara lengkap laporan hasil evaluasi kebijakan ganjil-genap yang ternyata berdampak sangat signifikan terhadap efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang jalan dalam periode waktu minggu kedua sampai dengan 1 (satu) bulan yang dilakukan oleh Dinas Lingkungan Hidup Provinsi DKI, sebagai berikut:

a. Laporan Hasil Evaluasi Implementasi Kebijakan Perluasan Ganjil Genap Untuk Pemantauan Kondisi Kualitas Udara Di Bundaran HI dan Kelapa Gading (Konsentrasi PM_{2,5} Sampai Dengan Minggu II



Kondisi Kualitas Udara (Implementasi Sampai Minggu Kedua)		
Masa	Konsentrasi PM _{2,5} (ug)	Dampak/ Perubahan
Sebelum Uji Coba	59,68	<u>Turun 20,23%</u>
Setelah Uji Coba	47,60	

b. Laporan Hasil Evaluasi Implementasi Kebijakan Perluasan Ganjil Genap Untuk Pemantauan Kondisi Kualitas Udara Di Bundaran HI dan Kelapa Gading (Konsentrasi PM_{2,5} Sampai Dengan Bulan Pertama):

- Stationer Bundaran HI:

Kondisi Kualitas Udara (Implementasi 1 Bulan)		
Masa	Konsentrasi PM _{2,5} (ug)	Dampak/ Perubahan
Sebelum Uji Coba	64,87	<u>Turun 15,68%</u>
Setelah Uji Coba	54,70	
Dalam 1 Bulan	59,90	<u>Turun 7,66%</u>

- Stationer Kelapa Gading:

Kondisi Kualitas Udara (Implementasi 1 Bulan)		
Masa	Konsentrasi PM _{2,5} (ug)	Dampak/ Perubahan
Sebelum Uji Coba	60,13	<u>Turun 18,46%</u>
Setelah Uji Coba	49,03	
Dalam 1 Bulan	46,60	<u>Turun 22,50%</u>

38. Bahwa berdasarkan uraian tabel di atas, dapat disimpulkan bahwa telah terjadi dampak yang sangat signifikan terhadap efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang jalan dalam uji coba selama 1 (satu) bulan dengan konsentrasi PM_{2,5}. Stationer Bundaran HI mencatat terjadi penurunan sebesar 7,66% menjadi 59,90 ug dan Stationer Kelapa Gading mencatat terjadi penurunan sebesar 22,50% menjadi 46,60 ug, yang tentunya hal ini dapat meningkatkan kualitas udara yang semakin baik di wilayah



Jakarta;

39. Bahwa dengan demikian, berlakunya perluasan kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap sebagaimana diatur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 telah meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas dengan kriteria kualitas lingkungan;
40. Berdasarkan seluruh ketentuan-ketentuan dan uraian di atas, terbukti bahwa perluasan kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (1) Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 bertujuan untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas, sehingga Permohonan *a quo* tidak berdasar dan seyogyanya harus dinyatakan ditolak untuk seluruhnya;

E. Perluasan Kawasan Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Sebagaimana Diatur Dalam Pasal 1 Ayat (1) Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 Telah Disesuaikan Dengan Akses Alternatif Agar Pengguna Jalan Tetap Dapat Memasuki Wilayah Di Sekitar Sistem Ganjil Genap;

41. Bahwa perluasan kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (1) Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 telah disesuaikan dengan akses alternatif agar pengguna jalan tetap dapat memasuki wilayah di sekitar sistem ganjil-genap, sehingga dalam hal ini Para Pemohon tetap dapat melaksanakan aktifitasnya berkerja dan/atau kuliah di wilayah yang terkena sistem ganjil-genap;
42. Termohon menguraikan secara jelas dan lengkap mengenai rute lalu lintas alternatif bagi Para Pemohon agar tetap dapat berangkat ke kantor dan/atau kuliah pada saat kendaraan Para Pemohon terkena dampak sistem ganjil-genap, sebagai berikut:

Nama	Asal	Tujuan	Rute Alternatif
Pemohon I	Kemang Pratama 2, Bekasi	Jl. Matraman Raya, Jakarta Pusat dan Jalan Jatiwaringin Raya, Jakarta Timur	Arah utara di Jalan Kemang Dahlia Raya menuju Jalan Kemang Dahlia 3 - Jalan Kemang Mawar Raya - Jalan Kemang Soka Raya - Jalan

Halaman 66 dari 107 halaman. Putusan Nomor 32 P/HUM/2022



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

			Kemang Golf Raya - Jalan Express Raya - Jalan Duta Raya - Jalan Niaga Raya - Jalan Kemang Pratama Raya - Jalan Raya Pekayon - Jalan Ketapang Raya - Jalan Ketapang III/Jl. Ketapang Raya - Jalan Koprak Bosan - Jalan Chanrabraga - Jalan Inspeksi Kalimalang - Jalan Jakasampurna/Jl. Raya Kalimalang/Malabar - Jemb. Curug - Jalan Raya Kalimalang - Jalan Raden Intan II - Jalan Pendidikan Raya - Jembatan BKT 2 - Jalan Kolonel Sugiono - Jalan Jend. Basuki Rachmat - Kp. Melayu Fly Over - Jalan KH Abdullah Syafei - Jalan Pal Batu Raya - Jalan Dr. Saharjo - Jalan Minangkabau Timur - Jalan Minangkabau Barat - Jalan Sultan Agung - Jalan Tambak - Flyover Pramuka/Jl. Layang Pramuka - Matraman/Jl. Matraman Raya/Jl. Pramuka Sari II/Jl. Proklamasi
Pemohon II	Jl. Kenangan, Jakarta Timur	Jl. Jend. Sudirman, Jakarta Selatan	<u>Rute Pertama:</u> - Jalan Kenanga - Jalan Beringin - Jalan Bambu Apus Raya - Jalan Raya Mabes Hankam - Cawang/Pd Indah/Bogor/Lewat Jalan Tol - Jalan Tol Lingkar Luar Jakarta/Jl. Tol TB Simatupang - Keluar 23 menuju Cipete/Pd. Labu - U Turn Sebelum Simpang Jalan TB Simatupang - Jalan Pengeran Antasari - Jalan Prapanca Raya - Jalan Wijaya I - Jl Prof. Joko Sutono - Jalan Gunawarman - Jalan Senopati - Jalan Tulodong Atas - Jalan Jend.

Halaman 67 dari 107 halaman. Putusan Nomor 32 P/HUM/2022



			Sudirman Kav. 59 <u>Rute Kedua:</u> - Jalan Kenanga - Jalan Bambu Apus Raya - Jalan Gempol Raya Geger 2 - Jalan Raya Mabes Hankam - Jalan Lingkar Luar Sel - Jl. TB Simatupang - Jalan Taman Margasatwa Raya/Jl. Warung Jati Barat - Jalan Gunawarman - Jalan Senopati - Jalan Tulodong Atas - Jalan Jend. Sudirman Kav. 59
Pemohon III	Jl. Pengadegan Timur I, Jakarta Selatan	Jl. Jend. Sudirman, Jakarta Selatan dan Jalan Matraman Raya, Jakarta Pusat	Arah barat di Jalan Pengadegan Timur I - Jalan Pengadegan Timur - Jalan Raya Kalibata - Putar Balik - Jalan Raya Pasar Minggu - Jalan Duren Tiga Raya - Jalan Mampang Prapatan Raya/Jl. Warung Buncit Raya - Jalan Kapten Tendean - Jalan Wolter Mongonsidi - Jalan Gunawarman - Jalan Senopati - Jalan Tulodong Atas - Jalan Tulodong Atas 2 - Jalan Jend. Sudirman Kav. 59
Pemohon IV	Puri Kemang, Bekasi	Jl. Matraman Raya, Jakarta Pusat	Jl. Caringin - Jalan Raya Narogong - Jalan Villa Raya - Jalan Raya Kalimalang - Jalan Raden Intan II - Jalan Kolonel Sugiono - Jalan Jend. Basuki Rachmat - Jalan KH Abdullah Syafei - Jalan Dr. Saharjo - Jalan Layang Pramuka - Matraman/Jl. Matraman Raya/Jl. Pramuka Sari II - Mentang Square
Pemohon V	Perumnas Bojong Menteng, Bekasi	Jl. Matraman Raya, Jakarta Pusat	Arah utara Jalan Jati Raya - Jalan Jati Baru I - Jalan Caringin - Jalan Raya Narogong - Jalan Villa Raya - Jalan Raya Kalimalang - Jalan Raden Intan II - Jalan Kolonel Sugiono - Jalan Jend. Basuki



			Rachmat - Jalan KH Abdullah Syafei - Jalan Dr. Saharjo - Jalan Layang Pramuka - Matraman/Jl. Matraman Raya/Jl. Pramuka Sari II - Mentang Square
Pemohon VI	Jl. Komarudin, Jakarta Timur	Jl. Matraman Raya, Jakarta Pusat	Jalan Komarudin Lama - Jalan Komarudin Gg. - Jalan Raya Cakung Cilincing Barat - Jalan Sentra Primer - Jalan Dr. Sumarno - Jalan Raya Penggilingan - Jalan I Gusti Ngurah Rai - Jalan Bekasi Barat - Jl. Bekasi I - Jalan Jatinegara Timur II - Jalan Jatinegara Timur - Jalan Jatinegara Barat I - Jalan Raya Jatinegara Barat - Jalan Matraman Raya/Jl. Pramuka Sari II - Mentang Square
Pemohon VII	Kemang Pratama 2, Bekasi	Jl. Kyai Tapa, Jakarta Barat	Jl. Caringin - Jalan Raya Narogong - Jalan Villa Raya - Jalan Raya Kalimalang - Jalan Pahlawan Revolusi - Jalan Kolonel Sugiono - Jalan Jend. Basuki Rachmat - Jalan KH Abdullah Syafei - Jalan Layang Non-Tol Kp. Melayu-Tanah Abang - Jalan KH Mas Mansyur - Jalan Kyai Tapa

43. Bahwa berdasarkan uraian tabel di atas, dapat disimpulkan bahwa terdapat rute lalu lintas alternatif bagi Para Pemohon yang dimulai dari rute tempat tinggal/domisili sampai ke kantor dan/atau kampus pada saat kendaraan Para Pemohon terkena dampak sistem ganjil-genap;
44. Bahwa selain itu, berdasarkan ketentuan Pasal 4 Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 telah diatur secara jelas dan tegas mengenai alternatif kendaraan tertentu yang tidak diberlakukan sistem ganjil-genap, yang dikutip sebagai berikut:



“(1) Pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap tidak diberlakukan untuk:

- a.;
- d. kendaraan angkutan umum dengan tanda nomor kendaraan bermotor berwarna dasar kuning;
- e. kendaraan yang digerakkan dengan motor listrik;
- f. sepeda motor;...”;

45. Bahwa berdasarkan ketentuan di atas, Para Pemohon dalam menjalankan aktifitasnya baik yang berangkat ke kantor ataupun kampus dapat menggunakan kendaraan tertentu yang tidak diberlakukan sistem ganjil-genap;

46. Ketentuan Pasal 4 Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 di atas juga telah dikuatkan oleh Mahkamah Agung dalam putusan perkara uji materiil atas aturan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap melalui Putusan Nomor 59/P/HUM/2020, yang dikutip sebagai berikut:

“Bahwa Para Pemohon dalam menjalankan profesinya sebagai penegak hukum, pada ruang jalan tertentu dapat menggunakan kendaraan tertentu yang dikecualikan dalam objek permohonan, diantaranya yaitu:

- a. Kendaraan roda empat atau lebih dengan nomor pelat sesuai dengan ganjil genap tanggal pada hari dimaksud;
- b. Kendaraan angkutan umum dengan tanda nomor kendaraan bermotor berwarna dasar kuning;
- c. Kendaraan yang digerakkan dengan motor listrik;
- d. Sepeda motor;”

Bahwa dengan menggunakan kendaraan tertentu yang dikecualikan oleh objek permohonan, Para Pemohon dan yang berprofesi advokat lainnya tetap dapat menjalankan tugas profesinya...”;

47. Bahwa berdasarkan seluruh ketentuan-ketentuan dan uraian di atas, terbukti perluasan kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (1) Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 telah disesuaikan dengan akses alternatif agar pengguna jalan tetap dapat memasuki wilayah di sekitar sistem ganjil-genap,



sehingga Para Pemohon tetap dapat melaksanakan aktifitasnya berkerja dan/atau kuliah di wilayah yang terkena sistem ganjil-genap. Dengan demikian, Permohonan *a quo* tidak berdasar dan seyogyanya harus dinyatakan ditolak untuk seluruhnya;

F. Pada Dasarnya Perluasan Kawasan Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Sebagaimana Diatur Dalam Pasal 1 Ayat (1) Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 Belum Berlaku Secara Efektif Sejak Diterbitkan Oleh Termohon Akibat Pandemi *Corona Virus Disease* 2019 (Covid-19);

48. Bahwa pada dasarnya perluasan kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (1) Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 belum berlaku secara efektif sejak diterbitkan oleh Termohon akibat pandemi COVID-19, sehingga dalil-dalil yang menyatakan Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 telah membatasi hak Para Pemohon dan hak para pengguna jalan tol pada umumnya untuk melintas masuk/keluar tol adalah keliru dan mengada-ada;

49. Bahwa Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 diberlakukan oleh Termohon pada tanggal 06 September 2019. Namun demikian, sejak bulan April 2020 sampai dengan bulan Maret 2022 yang mana termasuk dalam jangka waktu permohonan uji material *a quo*, Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 tidak berlaku secara efektif akibat adanya aturan-aturan terkait COVID-19 yang dimulai dari Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 33 Tahun 2020 tentang Pelaksanaan Pembatasan Sosial Berskala Besar Dalam Penanganan *Corona Virus Disease* 2019 (COVID-19) di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sampai dengan Keputusan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 264 Tahun 2022 tentang Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 2 *Corona Virus Disease* 2019 sebagai aturan terbaru sampai Jawaban ini diajukan;

50. Bahwa berdasarkan aturan-aturan COVID-19 di atas, Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 menjadi tidak efektif pemberlakuannya yang dimulai sejak mulai munculnya kasus COVID-19 di Indonesia maka pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap tidak berlaku;



51. Bahwa selanjutnya, sampai dengan Jawaban *a quo* diajukan, Dinas Perhubungan DKI Jakarta mengeluarkan aturan-aturan berkaitan dengan sistem ganjil-genap sebagai petunjuk pelaksanaan manajemen kebutuhan lalu lintas yang disesuaikan dengan Level Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat untuk melaksanakan ketentuan Pasal 24 ayat (7) Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 3 Tahun 2021 tentang Peraturan Pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2020 tentang Penanggulangan Corona Virus Disease 2019. Hal ini diuraikan secara lengkap di bawah ini sebagai berikut:

- a. Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 320 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 4 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 12 Agustus 2021 - 16 Agustus 2021 namun hanya pada 8 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana diatur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019;
- b. Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 332 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 4 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 17 Agustus 2021 - 23 Agustus 2021 namun hanya pada 8 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana diatur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019;
- c. Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 345 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 3 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 24 Agustus 2021 - 30 Agustus 2021 namun hanya pada 3 ruas jalan

Halaman 72 dari 107 halaman. Putusan Nomor 32 P/HUM/2022



dari 25 ruas jalan sebagaimana diatur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019;

- d. Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 351 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 3 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 31 Agustus 2021 - 06 September 2021 namun hanya pada 3 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana diatur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019;
- e. Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 365 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 3 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 07 September 2021 - 13 September 2021 namun hanya pada 3 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana diatur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019;
- f. Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 381 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 3 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 14 September 2021 - 20 September 2021 namun hanya pada 3 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana diatur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019;
- g. Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 390 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 3 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 21 September 2021 - 04 Oktober 2021 namun hanya pada 3 ruas

Halaman 73 dari 107 halaman. Putusan Nomor 32 P/HUM/2022



jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana diatur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019;

- h. Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 413 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 3 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 05 Oktober 2021 - 18 Oktober 2021 namun hanya pada 3 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana diatur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019;
- i. Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 438 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 2 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 19 Oktober 2021 - 01 November 2021 namun hanya pada 3 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana diatur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019;
- j. Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 447 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 2 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 25 Oktober 2021 - 01 November 2021 namun hanya pada 13 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana diatur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019;
- k. Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 455 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 1 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 02 November 2021 - 15 November 2021 namun hanya pada 13 ruas

Halaman 74 dari 107 halaman. Putusan Nomor 32 P/HUM/2022



jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana diatur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019;

- l.** Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 472 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 1 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 16 November 2021 - 29 November 2021 namun hanya pada 13 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana diatur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019;
- m.** Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 484 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 2 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 30 November 2021 - 13 Desember 2021 namun hanya pada 13 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana diatur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019;
- n.** Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 516 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 1 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 14 Desember 2021 - 03 Januari 2022 namun hanya pada 13 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana diatur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019;
- o.** Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 02 Tahun 2022 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 2 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 04 Januari 2022 - 17 Januari 2022 namun hanya pada 13 ruas jalan

Halaman 75 dari 107 halaman. Putusan Nomor 32 P/HUM/2022



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

dari 25 ruas jalan sebagaimana diatur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019;

- p. Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 19 Tahun 2022 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 2 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 18 Januari 2022 - 24 Januari 2022 namun hanya pada 13 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana diatur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019;
- q. Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 31 Tahun 2022 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 2 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 25 Januari 2022 - 31 Januari 2022 namun hanya pada 13 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana diatur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019;
- r. Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 43 Tahun 2022 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 2 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 01 Februari 2022 - 07 Februari 2022 namun hanya pada 13 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana diatur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019;
- s. Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 57 Tahun 2022 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 3 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 08 Februari 2022 - 14 Februari 2022 namun hanya pada 13 ruas jalan

Halaman 76 dari 107 halaman. Putusan Nomor 32 P/HUM/2022

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

dari 25 ruas jalan sebagaimana diatur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019;

- t. Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 80 Tahun 2022 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 3 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 15 Februari 2022 - 21 Februari 2022 namun hanya pada 13 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana diatur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019;
- u. Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 90 Tahun 2022 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 3 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 22 Februari 2022 - 28 Februari 2022 namun hanya pada 13 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana diatur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019;
- v. Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 108 Tahun 2022 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 3 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 01 Maret 2022 - 07 Maret 2022 namun hanya pada 13 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana diatur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019;
- w. Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 124 Tahun 2022 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 2 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 08 Maret 2022 - 14 Maret 2022 namun hanya pada 13 ruas jalan dari

Halaman 77 dari 107 halaman. Putusan Nomor 32 P/HUM/2022

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

25 ruas jalan sebagaimana diatur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019;

x. Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 150 Tahun 2022 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 2 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 15 Maret 2022 - 21 Maret 2022 namun hanya pada 13 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana diatur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019;

y. Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 163 Tahun 2022 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 2 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 22 Maret 2022 – 4 April 2022 namun hanya pada 13 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana diatur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019;

52. Bahwa berdasarkan ketentuan-ketentuan di atas, dapat disimpulkan meskipun perluasan kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (1) Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 mengatur pembatasan ruang lalu lintas pada 25 (dua puluh lima) ruas jalan, namun pada kenyataannya tidak berlaku secara mutlak akibat adanya aturan-aturan COVID-19 yang wajib menyesuaikan dengan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap. Bahkan pada periode tertentu, pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap hanya berlaku pada 3 (tiga) ruas jalan. Sehingga, Para Pemohon tetap dapat menggunakan hak Para Pemohon dan hak para pengguna jalan tol pada umumnya untuk melintas masuk/keluar tol;

53. Bahwa berdasarkan seluruh uraian di atas, terbukti perluasan kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (1) Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 belum berlaku

Halaman 78 dari 107 halaman. Putusan Nomor 32 P/HUM/2022

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



secara efektif sejak diterbitkan oleh Termohon akibat pandemi COVID-19, sehingga dalil-dalil yang menyatakan Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 telah membatasi hak Para Pemohon dan hak para pengguna jalan tol pada umumnya untuk melintas masuk/keluar tol adalah keliru dan mengada-ada. Dengan demikian, Permohonan *a quo* tidak berdasar dan seyogyanya harus dinyatakan ditolak untuk seluruhnya;

G. Perluasan Kawasan Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Sebagaimana Diatur Dalam Pasal 1 ayat (1) Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 Tidak Bertentangan Sama Sekali Dengan Pasal 44 ayat (1) Dan (3) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004;

54. Bahwa perluasan kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (1) Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 yang diterbitkan oleh Termohon tidak bertentangan sama sekali dengan Pasal 44 ayat (1) dan (3) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004, sehingga dalil-dalil Para Pemohon adalah keliru dan mengada-ada;

55. Para Pemohon mendalilkan bahwa Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 bertentangan dengan Syarat-Syarat Jalan Tol yang diatur dalam Pasal 44 ayat (1) dan (3) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004, yang dikutip sebagai berikut:

Pasal 44 ayat (1):

“Jalan tol sebagai bagian dari sistem jaringan jalan umum merupakan lintas alternatif.”;

Pasal 44 ayat (3):

“Jalan tol harus mempunyai spesifikasi dan pelayanan yang lebih tinggi daripada jalan umum yang ada.”;

56. Bahwa Para Pemohon secara semena-mena berupaya menghubungkan ketentuan-ketentuan di atas dengan perluasan kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap. Sementara itu, berdasarkan ketentuan Pasal 1 ayat (7) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 telah mengatur arti jalan tol, yang dikutip sebagai berikut:

“Dalam Undang-undang ini yang dimaksud dengan:



1.;

7. Jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaanya diwajibkan membayar tol.”;

57. Bahwa berdasarkan ketentuan di atas, telah jelas dan tegas di atur bahwa ketentuan dalam Pasal 44 ayat (1) dan (3) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 adalah mengatur syarat-syarat jalan tol yang tidak ada hubungan dengan jalan penghubung/persimpangan masuk/keluar tol. Dengan demikian, dalil-dalil Para Pemohon tidak relevan dalam Permohonan *a quo*;

58. Bahwa berdasarkan seluruh uraian di atas, terbukti perluasan kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (1) Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 yang diterbitkan oleh Termohon tidak bertentangan sama sekali dengan Pasal 44 ayat (1) dan (3) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004. Dengan demikian, Permohonan *a quo* tidak berdasar dan seyogyanya harus dinyatakan ditolak untuk seluruhnya;

H. Perluasan Kawasan Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Sebagaimana Diatur Dalam Pasal 1 ayat (1) Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 Tidak Bertentangan Sama Sekali Dengan Pasal 88 *Juncto* Pasal 8 ayat (1) PP Nomor 15 Tahun 2005;

59. Bahwa perluasan kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (1) Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 yang diterbitkan oleh Termohon tidak bertentangan sama sekali dengan Pasal 88 *Juncto* Pasal 8 ayat (1) PP Nomor 15 Tahun 2005, sehingga dalil-dalil Para Pemohon adalah keliru dan mengada-ada;

60. Bahwa Para Pemohon mendalilkan bahwa Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 bertentangan dengan Pasal 88 PP Nomor 15 Tahun 2005 *Juncto* Pasal 8 ayat (1) PP Nomor 15 Tahun 2005, yang dikutip sebagai berikut:
Pasal 88:



“Pengguna jalan tol berhak mendapatkan pelayanan jalan tol yang sesuai dengan standar pelayanan minimal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8.”;

Pasal 8 ayat (1):

“(1) Standar pelayanan minimal jalan tol mencakup kondisi jalan tol, kecepatan tempuh rata-rata, aksesibilitas, mobilitas, dan keselamatan.”;

61. Bahwa Para Pemohon secara semena-mena berupaya menghubungkan ketentuan-ketentuan di atas dengan perluasan kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap. Sementara itu, berdasarkan Pasal 1 ayat (2) PP Nomor 15 Tahun 2005 telah mengatur arti jalan tol, yang dikutip sebagai berikut:

“Dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan:

1.;
2. Jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaanya diwajibkan membayar tol.”;

62. Bahwa berdasarkan ketentuan di atas, telah jelas dan tegas di atur pada ketentuan dalam Pasal 88 PP Nomor 15 Tahun 2005 *Juncto* Pasal 8 ayat (1) PP Nomor 15 Tahun 2005 terkait standar pelayanan jalan tol bukan jalan penghubung/persimpangan masuk/keluar tol. Dengan demikian, dalil-dalil Para Pemohon tidak relevan dalam Permohonan *a quo*;

63. Bahwa berdasarkan seluruh uraian di atas, terbukti perluasan kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (1) Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 yang diterbitkan oleh Termohon tidak bertentangan sama sekali dengan Pasal 88 *Juncto* Pasal 8 ayat (1) PP Nomor 15 Tahun 2005. Dengan demikian, Permohonan *a quo* tidak berdasar dan seyogyanya harus dinyatakan ditolak untuk seluruhnya;

- I. Termohon Dalam Menerbitkan Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 Telah Menerapkan Asas Pembentukan Peraturan Perundang-undangan Sebagaimana Yang Diatur Di Dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011;



64. Bahwa Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 yang diterbitkan oleh Termohon telah menerapkan asas pembentukan peraturan perundang-undangan sebagaimana yang diatur di dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan ("Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011"), sehingga dalil-dalil Para Pemohon yang menyatakan Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 bertentangan dengan asas antara lain: (i) kejelasan tujuan; (ii) ketertiban dan kepastian hukum; dan (iii) pengayoman dan keadilan adalah keliru dan mengada-ada. Berikut ini diuraikan satu per satu secara lengkap di bawah ini sebagai berikut:

Ad. (i) Asas Kejelasan Tujuan:

65. Bahwa berdasarkan ketentuan dalam Penjelasan Pasal 5 ayat (a) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 telah menyebutkan arti asas kejelasan tujuan dalam setiap pembentukan peraturan perundang-undangan, yang dikutip sebagai berikut:

"Yang dimaksud dengan "asas kejelasan tujuan" adalah bahwa setiap Pembentukan Peraturan Perundang-undangan harus mempunyai tujuan yang jelas yang hendak dicapai.";

66. Bahwa berdasarkan ketentuan di atas, telah jelas dan tegas dinyatakan bahwa suatu peraturan perundang-undangan harus mempunyai tujuan yang jelas yang hendak dicapai;

67. Bahwa Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 yang diterbitkan oleh Termohon mempunyai tujuan yang jelas untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas, sebagaimana telah diuraikan secara lengkap pada bagian D Jawaban ini;

68. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 2 PP Nomor 32 Tahun 2011, Termohon diberikan beban tanggung jawab untuk meningkatkan efisiensi

dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas, yang dikutip sebagai berikut:



“Kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas merupakan tanggung jawab:

a.;

d. gubernur untuk jalan provinsi;...”;

69. Bahwa oleh karena itu, dalil-dalil Para Pemohon yang menyatakan tujuan pembentukan Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 berubah-ubah tanpa dasar, tidak konsisten dan tidak pernah didahului riset tentang meningkatnya kualitas udara di Jakarta adalah dalil yang salah dan keliru;

70. Bahwa perlu ditegaskan kembali, dasar bagi Termohon untuk menerbitkan Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 mengacu pada ketentuan Pasal 60 PP Nomor 32 Tahun 2011 yang secara jelas dan tegas menyatakan kriteria-kriteria agar dapat melakukan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas demi peningkatan efisiensi dan efektifitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas, yang dikutip sebagai berikut:

Pasal 60 ayat (1):

“(1) Untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas, diselenggarakan manajemen kebutuhan lalu lintas berdasarkan kriteria:

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

Pasal 60 ayat (2):

“(2) Manajemen kebutuhan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan cara pembatasan:

- a. Lalu lintas kendaraan perseorangan pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu;...”;

71. Bahwa sementara itu, terkait dengan riset kualitas udara di Jakarta yang didalilkan Para Pemohon, Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 telah



disusun dengan parameter yang digunakan untuk mengukur kualitas lingkungan adalah melalui pengukuran kualitas udara di koridor penerapan ganjil genap dengan hasil sebagaimana telah diuraikan secara lengkap pada bagian D Jawaban ini;

72. Bahwa berdasarkan seluruh uraian di atas, terbukti Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 yang diterbitkan oleh Termohon telah menerapkan asas kejelasan tujuan. Dengan demikian, dalil Para Pemohon dalam Permohonan *a quo* yang menyatakan Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 bertentangan dengan asas kejelasan tujuan pembentukan peraturan perundang-undangan sebagaimana diatur di dalam Pasal 5 huruf a Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 adalah tidak berdasar dan seyogyanya harus dinyatakan ditolak untuk seluruhnya;

Ad. (ii) Asas Ketertiban dan Kepastian Hukum:

73. Bahwa berdasarkan ketentuan dalam Penjelasan Pasal 6 ayat (1) huruf i Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 telah menyebutkan arti asas tertiban dan kepastian hukum dalam setiap pembentukan peraturan perundang-undangan, yang dikutip sebagai berikut:

“Yang dimaksud dengan “asas tertiban dan kepastian hukum” adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus dapat mewujudkan tertiban dalam masyarakat melalui jaminan kepastian hukum.”;

74. Bahwa berdasarkan ketentuan di atas, telah jelas dan tegas dinyatakan bahwa suatu peraturan perundang-undangan harus dapat mewujudkan tertiban dalam masyarakat melalui jaminan kepastian hukum;

75. Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 yang diterbitkan oleh Termohon untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dalam rangka menjamin tertiban lalu lintas. Hal ini mengacu pada konsideran PP Nomor 32 Tahun 2011, yang dikutip sebagai berikut:

“Menimbang : bahwa untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, tertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan, serta untuk



melaksanakan ketentuan Pasal 93, Pasal 101, Pasal 102 ayat (3), Pasal 133 ayat (5), dan Pasal 136 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perlu menetapkan Peraturan Pemerintah tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas;"

76. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 2 PP Nomor 32 Tahun 2011, Termohon diberikan beban tanggung jawab untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas, yang dikutip sebagai berikut:

"Kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas merupakan tanggung jawab:

a. ...;

d. gubernur untuk jalan provinsi;...";

77. Bahwa berdasarkan seluruh uraian di atas, terbukti bahwa Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 yang diterbitkan oleh Termohon telah menerapkan asas ketertiban dan kepastian hukum. Dengan demikian, dalil Para Pemohon dalam Permohonan *a quo* yang menyatakan Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 bertentangan dengan asas ketertiban dan kepastian hukum pembentukan peraturan perundang-undangan sebagaimana diatur di dalam Pasal 6 ayat (1) huruf i Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 adalah tidak berdasar dan seyogyanya harus dinyatakan ditolak untuk seluruhnya;

Ad. (iii) Asas Pengayoman dan Keadilan:

78. Bahwa berdasarkan ketentuan dalam Penjelasan Pasal 6 ayat (1) a dan huruf g Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 telah menyebutkan arti asas pengayoman dan keadilan dalam setiap pembentukan peraturan perundang-undangan, yang dikutip sebagai berikut:

Pasal 6 Huruf a:



“Yang dimaksud dengan “asas pengayoman” adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus berfungsi memberikan perlindungan untuk menciptakan ketentraman masyarakat.”;

Pasal 6 Huruf g:

“Yang dimaksud dengan “asas keadilan” adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan keadilan secara proporsional bagi setiap warga negara.”;

79. Bahwa berdasarkan ketentuan di atas, telah jelas dan tegas dinyatakan bahwa suatu peraturan perundang-undangan harus memberikan perlindungan untuk menciptakan ketentraman masyarakat dan harus mencerminkan keadilan secara proporsional bagi setiap warga negara;
80. Bahwa Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 yang diterbitkan oleh Termohon untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dalam rangka menjamin ketentraman lalu lintas bagi warga masyarakat;
81. Bahwa sementara itu, Para Pemohon dalam dalil-dalilnya tidak memandang secara proporsional atas berlakunya Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 karena hanya mendalilkan berdasarkan kebutuhan Para Pemohon selaku pengguna jalan tol. Sementara itu, Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 dibuat untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas secara proporsional bagi seluruh warga masyarakat;
82. Bahwa berdasarkan seluruh uraian di atas, terbukti bahwa Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 yang diterbitkan oleh Termohon telah menerapkan asas pengayoman dan keadilan. Dengan demikian, dalil Para Pemohon dalam Permohonan *a quo* yang menyatakan Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 bertentangan dengan asas pengayoman dan keadilan pembentukan peraturan perundang-undangan sebagaimana diatur di dalam Pasal 6 ayat (1) huruf a dan huruf g Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 adalah tidak berdasar dan seyogyanya harus dinyatakan ditolak untuk seluruhnya;



83. Bahwa peraturan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap tidak bertentangan dengan peraturan yang lebih tinggi secara konsisten telah diputus oleh Mahkamah Agung dalam perkara uji materiil ganjil-genap sebelum uji materiil *a quo*, yang dikutip sebagai berikut:

Putusan Nomor 57/P/HUM/2018:

“Bahwa dengan demikian Pergub obyek Hak Uji Materiil *a quo* sebagai pelaksanaan dari ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan PP Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen Dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas yang tidaklah bertentangan dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang pembentukan peraturan perundang-undangan dan Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia dan Tindakan Termohon yang menerbitkan obyek Hak Uji Materiil *a quo* tidaklah bertentangan dengan ketentuan Peraturan yang lebih tinggi sehingga dalil Pemohon berdasar hukum untuk ditolak;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tersebut terbukti bahwa Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 77 Tahun 2018 tentang Pembatasan Lalu Lintas dengan Sistem Ganjil-Genap Selama Penyelenggaraan Asian Games 2018 tidak bertentangan dengan peraturan yang lebih tinggi yaitu:...”

Putusan Nomor 59/P/HUM/2020:

“... tidak bertentangan dengan peraturan yang lebih tinggi khususnya...”

84. Bahwa berdasarkan seluruh uraian di atas, terbukti Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 yang diterbitkan oleh Termohon telah menerapkan asas pembentukan peraturan perundang-undangan sebagaimana yang diatur di dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, sehingga Permohonan *a quo* tidak berdasar dan seyogyanya harus dinyatakan ditolak untuk seluruhnya;

J. Petitum:

Berdasarkan seluruh dalil-dalil Para Pemohon di atas, kami mohon kepada Majelis Hakim Yang Terhormat untuk memberikan putusan sebagai berikut:

Dalam Provisi



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Menolak Permohonan Provisi Para Pemohon untuk seluruhnya;

Dalam Pokok Permohonan

1. Menolak Permohonan Para Pemohon untuk seluruhnya; dan
2. Menghukum Para Pemohon untuk membayar biaya perkara;

Menimbang, bahwa untuk mendukung dalil-dalil jawabannya, Termohon telah mengajukan bukti berupa:

1. Fotokopi Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 tentang Pembatasan lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil Genap. (Bukti T-1);
2. Fotokopi Nota Dinas Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta kepada Gubernur DKI Jakarta Nomor 4276/-073.62 tanggal 25 September 2019 tentang Laporan Hasil Evaluasi Implementasi Kebijakan Perluasan Ganjil Genap Sampai Dengan Minggu II. (Bukti T-2a);
3. Fotokopi Nota Dinas Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta kepada Gubernur DKI Jakarta Nomor 4508/-1.754.14 tanggal 11 Oktober 2019 tentang Laporan Hasil Evaluasi Implementasi Kebijakan Perluasan Ganjil Genap Untuk Kecepatan Rata-Rata Perjalanan, Waktu Tempuh Perjalanan Dan Volume Lalu Lintas Sampai Dengan Bulan Pertama. (Bukti T-2b);
4. Fotokopi Putusan Nomor: 59/P/HUM/2020 tanggal 14 Desember 2020. (Bukti T-3);
5. Fotokopi Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas. (Bukti T-4);
6. Fotokopi Pasal 24 ayat (1) Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 3 Tahun 2021 tentang Peraturan Pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2020 tentang Penanggulangan Corona Virus Disease 2019. (Bukti T-5);
7. Fotokopi Notulen *Focus Group Discussion* (FGD) Pemberlakuan Kembali Ganjil Genap (Keseluruhan atau Bertahap) dan Bagaimana Kesiapan Layanan Angkutan Umum di Masa Pandemi *Covid-19* yang diadakan pada

Halaman 88 dari 107 halaman. Putusan Nomor 32 P/HUM/2022

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



tanggal 7 Juni 2021 di Kantor DTKJ dan *Online* via Aplikasi Zoom. (Bukti T-6a);

8. Fotokopi Notulensi Rapat Penerapan Ganjil Genap Pasca PPKM Darurat yang diadakan di Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) Kementerian Perhubungan RI pada tanggal 26 Juli 2021. (Bukti T-6b);
9. Fotokopi Notulensi Rapat Pembahasan Penerapan Kebijakan Ganjil Genap Pasca PPKM level 4 yang diadakan pada hari Selasa, tanggal 27 Juli 2021. (Bukti T-6c);
10. Fotokopi Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 320 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 4 COVID-19 yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 12 Agustus 2021 - 16 Agustus 2021, namun hanya pada 8 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana di atur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019. (Bukti T-7a);
11. Fotokopi Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 332 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 4 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 17 Agustus 2021 - 23 Agustus 2021, namun hanya pada 8 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana di atur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019. (Bukti T-7b);
12. Fotokopi Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 345 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 3 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 24 Agustus 2021 - 30 Agustus 2021, namun hanya pada 3 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana di atur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019. (Bukti T-7c);
13. Fotokopi Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 351 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan

Halaman 89 dari 107 halaman. Putusan Nomor 32 P/HUM/2022



Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 3 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 31 Agustus 2021 - 06 September 2021, namun hanya pada 3 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana di atur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019. (Bukti T-7d);

14. Fotokopi Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 365 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 3 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 07 September 2021 - 13 September 2021, namun hanya pada 3 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana di atur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019. (Bukti T-7e);
15. Fotokopi Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 381 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 3 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 14 September 2021 - 20 September 2021, namun hanya pada 3 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana di atur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019. (Bukti T-7f);
16. Fotokopi Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 390 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 3 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 21 September 2021 - 04 Oktober 2021, namun hanya pada 3 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana di atur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019. (Bukti T-7g);
17. Fotokopi Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 413 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 3 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 05 Oktober 2021 -



- 18 Oktober 2021, namun hanya pada 3 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana di atur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019. (Bukti T-7h);
- 18.** Fotokopi Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 438 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 2 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 19 Oktober 2021 - 01 November 2021, namun hanya pada 8 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana di atur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019. (Bukti T-7i);
- 19.** Fotokopi Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 447 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 2 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 25 Oktober 2021 - 01 November 2021, namun hanya pada 13 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana di atur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019. (Bukti T-7j);
- 20.** Fotokopi Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 455 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 1 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 02 November 2021 - 15 November 2021, namun hanya pada 13 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana di atur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019. (Bukti T-7k);
- 21.** Fotokopi Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 472 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 1 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 16 November 2021 - 29 November 2021, namun hanya pada 13 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana di atur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019. (Bukti T- 7l);



22. Fotokopi Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 484 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 2 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 30 November 2021 - 13 Desember 2021, namun hanya pada 13 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana di atur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019. (Bukti T-7m);
23. Fotokopi Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 516 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 1 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 14 Desember 2021 - 03 Januari 2022, namun hanya pada 13 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana di atur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019. (Bukti T-7n);
24. Fotokopi Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 02 Tahun 2022 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 2 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 04 Januari 2022 - 17 Januari 2022, namun hanya pada 13 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana di atur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019. (Bukti T-7o);
25. Fotokopi Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 19 Tahun 2022 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 2 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 18 Januari 2022 - 24 Januari 2022, namun hanya pada 13 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana di atur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019. (Bukti T-7p);
26. Fotokopi Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 31 Tahun 2022 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan



- Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 2 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 25 Januari 2022 - 31 Januari 2022, namun hanya pada 13 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana di atur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019. (Bukti T-7q);
27. Fotokopi Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 43 Tahun 2022 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 2 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 01 Februari 2022 - 07 Februari 2022, namun hanya pada 13 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana di atur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019. (Bukti T-7r);
28. Fotokopi Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 57 Tahun 2022 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 3 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 08 Februari 2022 - 14 Februari 2022, namun hanya pada 13 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana di atur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019. (Bukti T-7s);
29. Fotokopi Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 80 Tahun 2022 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 3 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 15 Februari 2022 - 21 Februari 2022, namun hanya pada 13 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana di atur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019. (Bukti T-7t);
30. Fotokopi Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 90 Tahun 2022 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 3 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 22 Februari 2022 - 28 Februari 2022, namun hanya pada 13 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana di atur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019. (Bukti T-7u);



31. Fotokopi Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 108 Tahun 2022 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 3 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 01 Maret 2022 - 07 Maret 2022, namun hanya pada 13 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana di atur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019. (Bukti T-7v);
32. Fotokopi Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 124 Tahun 2022 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 2 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 08 Maret 2022 – 14 Maret 2022, namun hanya pada 13 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana di atur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019. (Bukti T-7w);
33. Fotokopi Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 150 Tahun 2022 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 2 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 15 Maret 2022 - 21 Maret 2022, namun hanya pada 13 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana di atur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019. (Bukti T-7x);
34. Fotokopi Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 163 Tahun 2022 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap Pada Masa Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 2 COVID-19, yang pada pokoknya mengatur pemberlakuan sistem ganjil-genap pada periode 22 Maret 2022 – 4 April 2022, namun hanya pada 13 ruas jalan dari 25 ruas jalan sebagaimana di atur dalam Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019. (Bukti T-7y);
35. Fotokopi Putusan Nomor 57/P/HUM/2018 tanggal 18 Oktober 2018. (Bukti T-8);



PERTIMBANGAN HUKUM

Menimbang, bahwa maksud dan tujuan permohonan keberatan hak uji materiil dari Para Pemohon adalah sebagaimana tersebut di atas;

Menimbang, bahwa yang menjadi obyek permohonan keberatan hak uji materiil Para Pemohon adalah Pasal 1 Angka 1 Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap (Bukti T-1);

Menimbang, bahwa sebelum Mahkamah Agung mempertimbangkan tentang substansi permohonan yang diajukan Para Pemohon, maka terlebih dahulu akan dipertimbangkan apakah permohonan *a quo* memenuhi persyaratan formal, yaitu mengenai Kewenangan Mahkamah Agung untuk memeriksa, mengadili, dan memutus permohonan *a quo* dan apakah Para Pemohon mempunyai kepentingan untuk mengajukan permohonan keberatan hak uji materiil, sehingga Para Pemohon mempunyai kedudukan hukum (*legal standing*) dalam permohonan *a quo* sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 A Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung dan Pasal 1 angka 1, Pasal 1 angka 4 dan Pasal 2 ayat (4) Peraturan Mahkamah Agung RI Nomor 01 Tahun 2011 tentang Hak Uji Materiil;

Bahwa terhadap kedua hal tersebut di atas, Mahkamah Agung berpendapat:

Kewenangan Mahkamah Agung

Bahwa kewenangan Mahkamah Agung untuk menguji permohonan keberatan hak uji materiil didasarkan pada ketentuan Pasal 24A ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara RI Tahun 1945, Pasal 31A Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung, dan Pasal 20 ayat (2) huruf b Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman, serta Pasal 1 angka 1 Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 2011 tentang Hak Uji Materiil, yang pada intinya menentukan bahwa Mahkamah Agung berwenang menguji peraturan perundang-undangan di bawah Undang-Undang terhadap peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi,

Halaman 95 dari 107 halaman. Putusan Nomor 32 P/HUM/2022



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Bahwa peraturan perundang-undangan menurut Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan *juncto* Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undang adalah peraturan tertulis yang memuat norma hukum yang mengikat secara umum dan dibentuk atau ditetapkan oleh lembaga negara atau pejabat yang berwenang melalui prosedur yang ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan (*vide* Pasal 1 angka 2);

Bahwa jenis dan hierarki peraturan perundang-undangan disebutkan dalam ketentuan Pasal 7 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 yaitu:

- a. Undang-Undang Dasar Negara RI Tahun 1945;
- b. Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat;
- c. Undang-Undang/Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang;
- d. Peraturan Pemerintah;
- e. Peraturan Presiden;
- f. Peraturan Daerah Provinsi dan ;
- g. Peraturan Daerah Kabupaten/Kota;

Selanjutnya dalam ketentuan Pasal 8 ayat (1) Jenis Peraturan Perundang-undangan selain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) mencakup peraturan yang ditetapkan oleh Majelis Permusyawaratan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Daerah, Mahkamah Agung, Mahkamah Konstitusi, Badan Pemeriksa Keuangan, Komisi Yudisial, Bank Indonesia, Menteri, badan, lembaga, atau komisi yang setingkat yang dibentuk dengan Undang-Undang atau Pemerintah atas perintah Undang-Undang, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi, Gubernur, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten/Kota, Bupati/Walikota, Kepala Desa atau yang setingkat;

Bahwa objek pengujian peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang *a quo* berupa Pasal I Angka 1 Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap

Halaman 96 dari 107 halaman. Putusan Nomor 32 P/HUM/2022

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



merupakan peraturan perundang-undangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, sehingga Mahkamah Agung berwenang untuk memeriksa, mengadili, dan memutus permohonan *a quo*;

Bahwa selanjutnya Mahkamah Agung akan mempertimbangkan apakah Para Pemohon mempunyai kepentingan untuk mengajukan permohonan keberatan hak uji materiil, sehingga Para Pemohon mempunyai kedudukan hukum (*legal standing*) untuk mempersoalkan objek permohonan *a quo* sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31A ayat (2) Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung, dan Pasal 1 angka 4 Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 2011 tentang Hak Uji Materiil;

Kedudukan Hukum Para Pemohon

Bahwa Pasal 31A ayat (2) Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 menyatakan bahwa permohonan pengujian peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang hanya dapat dilakukan oleh pihak yang menganggap haknya dirugikan oleh berlakunya peraturan tersebut, yaitu:

- perorangan warga negara Indonesia atau kelompok orang yang mempunyai kepentingan sama;
- kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam undang-undang; atau
- badan hukum publik atau badan hukum privat;

Bahwa lebih lanjut Pasal 1 angka 4 Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 2011 menentukan bahwa pemohon keberatan adalah kelompok orang atau perorangan yang mengajukan keberatan kepada Mahkamah Agung atas berlakunya suatu peraturan perundang-undangan tingkat lebih rendah dari undang-undang;

Bahwa dengan demikian, Para Pemohon dalam pengujian peraturan perundang-undangan di bawah undang-undang harus menjelaskan dan membuktikan terlebih dahulu:

- kedudukannya sebagai Para Pemohon;



- b. kerugian hak yang diakibatkan oleh berlakunya peraturan perundang-undangan yang dimohonkan pengujian;

Dalam Penjelasan ditentukan bahwa yang dimaksud dengan “perorangan” adalah orang perseorangan atau kelompok orang yang mempunyai kepentingan sama;

Menimbang bahwa dalil Para Pemohon yang mengajukan keberatan hak uji materiil terhadap pemberlakuan objek HUM *a quo* karena merasa dirugikan dengan adanya pelarangan melintas di pintu keluar jalan tol oleh karena mobilitas keseharian Para Pemohon beraktivitas di wilayah DKI Jakarta, yang mengendarai mobil pribadinya melalui jalan tol Cikampek dan/atau Tol Becakayu dari Kota Bekasi ke Tol Dalam Kota exit di jalan-jalan penghubung menuju jalan umum, namun dibatasi dalam melintas pada 28 (dua puluh delapan) gerbang tol dari dan/atau menuju persimpangan terdekat dari pintu keluar/masuk tol karena diberlakukan pembatasan melintas dengan sistem ganjil genap sedangkan Para Penggugat mendalilkan adalah pengguna jalan tol yang berhak dan/atau tidak dilarang untuk melintas masuk/keluar selama 24 jam dengan membayar sejumlah uang, dan oleh karenanya berhak dan/atau tidak dilarang untuk keluar tol melintasi jalan penghubung sesuai tujuannya, yang hak-haknya tersebut diberikan oleh Pasal 44 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 dan Pasal 88 *juncto* Pasal 8 Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005. Akan tetapi, hak-hak pengguna jalan tol tersebut dibatasi oleh ketentuan Pasal 1 Angkat 1 Peraturan Gubernur Nomor 88 Tahun 2019 obyek HUM *a quo*, yang melarang masuk dan/atau keluar tol di 28 gerbang tol yang masuk dalam zona ganjil genap, pada jam 06.00 – 10.00 dan jam 16.00 – 21.00 WIB ;

Menimbang bahwa berdasarkan dalil uraian tersebut di atas, Mahkamah Agung berpendapat Para Pemohon memiliki hak yang dirugikan sebagai akibat diterbitkannya objek HUM. Dengan demikian, Para Pemohon mempunyai kedudukan hukum (*legal standing*) dalam pengajuan permohonan keberatan hak uji materiil *a quo* sebagaimana dimaksud Pasal 31A ayat (2) Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009 dan Pasal 1 angka 4 Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 2011;



Bahwa oleh karena itu Mahkamah Agung berwenang menguji permohonan keberatan hak uji materiil *a quo* dan selanjutnya, Para Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) untuk mengajukan permohonan *a quo*, karenanya permohonan Para Pemohon secara formal dapat diterima;

Menimbang, bahwa selanjutnya Mahkamah Agung mempertimbangkan substansi obyek permohonan keberatan hak uji materiil apakah Pasal I Angka 1 Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 tentang "Perubahan Atas Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap bertentangan atau tidak dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi ;

Pokok Permohonan

Menimbang, bahwa dalam permohonannya Para Pemohon telah mendalilkan bahwa obyek keberatan HUM *a quo* bertentangan dengan ketentuan peraturan yang lebih tinggi sedangkan di pihak lain Termohon menyangkal dalil tersebut, dengan mengemukakan dalil bahwa Objek Permohonan telah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan tidak bertentangan dengan peraturan yang lebih tinggi;

Menimbang, bahwa dari dalil permohonan Para Pemohon dan dalil sangkalan Termohon mengenai apakah benar Objek permohonan bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi sebagaimana tersebut di atas, selanjutnya Mahkamah Agung akan mempertimbangkannya sebagaimana berikut:

Pendapat Mahkamah Agung;

Menimbang, bahwa terhadap pokok permohonan tersebut Mahkamah Agung memberikan pertimbangan sebagai berikut:

Menimbang bahwa idenifikasi masalah hukum adalah sebagai berikut:

1. Apakah materi muatan norma objek HUM yang memperluas ruas Jalan sebagai kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap menjadi sebanyak 25 bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi?



2.
 - a. Apakah objek HUM yang tidak memuat norma sebagaimana dulu diatur dalam Pasal 1 ayat (2) Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 dimaknai objek HUM membatasi hak pengguna jalan tol pada segmen persimpangan terdekat sampai dengan pintu masuk tol dan segmen pintu keluar tol sampai dengan persimpangan terdekat, yang semula tidak diberlakukan sistem ganjil genap, menjadi dilarang melintas?
 - b. Apabila objek HUM yang tidak memuat norma sebagaimana dulu diatur dalam Pasal 1 ayat (2) Pergub DKI Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 dimaknai objek HUM membatasi hak pengguna jalan tol pada segmen persimpangan terdekat sampai dengan pintu masuk tol dan segmen pintu keluar tol sampai dengan persimpangan terdekat, yang semula tidak diberlakukan sistem ganjil genap, menjadi dilarang melintas, bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi?

a. Aspek sosiologis:

Bahwa perluasan kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (1) Pergub DKI Nomor 88 Tahun 2019 bertujuan untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas, yang diputuskan oleh Termohon berdasarkan kewenangannya dengan berbasis data pada:

- a. Hasil evaluasi dan uji coba perluasan ganjil genap tanggal 12 Agustus sampai dengan 6 September 2019;
 - b. Hasil Evaluasi Implementasi Kebijakan Perluasan Ganjil Genap Untuk Kecepatan Rata-Rata Perjalanan, Waktu Tempuh Perjalanan Dan Volume Lalu Lintas;
 - c. Hasil Evaluasi Implementasi Kebijakan Perluasan Ganjil Genap Untuk Jumlah Penumpang Bus Transjakarta;
 - d. Hasil Evaluasi Implementasi Kebijakan Perluasan Ganjil Genap Untuk Pemantauan Kondisi Kualitas Udara Di Bundaran HI dan Kelapa Gading;
- Bahwa keadaan dan kondisi lalu lintas di Jakarta sudah menjadi *notoir* yang kemudian dilengkapi dengan uji coba, dan *research* serta *Forum Group*



Discussion dilakukan dengan melibatkan berbagai *stake holder*, yang pada intinya menyatakan bahwa harus dilakukan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas;

Bahwa berdasarkan uji coba dan evaluasi tersebut, terbukti penggunaan lalu lintas di Jakarta sudah semakin tidak terkendali, antara *ratio* jumlah kendaraan bermotor dengan ketersediaan sarana prasarana jalan, sehingga kemacetan terjadi hampir di setiap titik, yang mengakibatkan ketidakefektifan dan ketidakefisienan baik dalam waktu tempuh perjalanan, yang juga berpengaruh pada kinerja dan hasil akhir di faktor ekonomi, dan efek lanjutan terbesar adalah kualitas udara dan kualitas lingkungan hidup sebagai akibat hasil emisi karbon kendaraan bermotor khususnya roda empat yang jumlahnya semakin tidak terkendali;

Bahwa pembatasan jumlah kendaraan bermotor saat ini memang menjadi salah satu solusi untuk mengatasi permasalahan tersebut, namun masih dengan toleransi yaitu hanya diberlakukan di beberapa ruas jalan dan waktu jam tertentu yang berdasarkan hasil evaluasi tersebut;

Bahwa namun demikian, Termohon tetap memberikan solusi dan toleransi pula dengan dibukanya akses jalan-jalan alternatif yang masih bisa ditempuh, pengecualian beberapa kendaraan tertentu yang tidak diberlakukan sistem ganjil-genap, dan juga dengan penyediaan transportasi umum, karena ke depannya tujuan besarnya adalah pengalihan dari moda transportasi pribadi menuju moda transportasi umum dan massal:

Bahwa dengan demikian, tidak dibedakan pula apakah melalui jalan umum termasuk jalan umum yang merupakan akses masuk jalan tol,

b. Aspek normatif;

bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 96 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengatur bahwa :

“Gubernur bertanggung jawab atas pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) untuk jalan provinsi setelah mendapat rekomendasi dari instansi terkait.”



Selanjutnya berdasarkan ketentuan Pasal 133 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 diatur bahwa :

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

- a. perbandingan volume Lalu Lintas Kendaraan Bermotor dengan kapasitas Jalan;
- b. ketersediaan jaringan dan pelayanan angkutan umum; dan
- c. kualitas lingkungan.

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

- a. pembatasan Lalu Lintas Kendaraan perseorangan pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan Jalan tertentu...;”

Pasal 2 Peraturan Pemerintah Nomor 32 tahun 2011:

“Kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas merupakan tanggung jawab:

- a. ...
- d. gubernur untuk jalan provinsi;...”

Menimbang, bahwa selanjutnya ketentuan Pasal 60 ayat (1) dan (2) Peraturan Pemerintah Nomor 32 tahun 2011 mengatur bahwa :

“(1) Untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas, diselenggarakan manajemen kebutuhan lalu lintas berdasarkan kriteria:

- a. perbandingan volume lalu lintas kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan;
- b. ketersediaan jaringan dan pelayanan angkutan umum; dan
- c. kualitas lingkungan.”



“(2) Manajemen kebutuhan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan cara pembatasan:

- a. lalu lintas kendaraan perseorangan pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan jalan tertentu;...”

Menimbang, bahwa berdasarkan ketentuan tersebut yakni Pasal 96 ayat (4) *juncto* Pasal 133 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Umum *juncto* Pasal 2 huruf d *juncto* Pasal 60 ayat (1) dan (2) Peraturan Pemerintah RI Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen Dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas diatas dengan jelas dan tegas diatur mengenai tanggung jawab Termohon selaku Pemerintah Daerah Provinsi dalam meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas berdasarkan kriteria-kriteria tertentu dengan mangacu pada: (i) volume kendaraan; (ii) layanan angkutan umum; dan (iii) lingkungan;

Menimbang, bahwa perluasan kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap yang diatur dalam penerbitan objek HUM *a quo* sebagaimana dalil Termohon adalah bertujuan untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas;

Menimbang, bahwa ketentuan pada Pasal 65 Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011, menegaskan bahwa dalam Pembatasan lalu lintas kendaraan, harus memenuhi kriteria sebagai berikut:

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

- a. memiliki perbandingan volume lalu lintas kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan pada salah satu jalur jalan sama dengan atau lebih besar dari 0,7 (nol koma tujuh);



- b. hanya dapat dilalui kendaraan dengan kecepatan rata-rata pada jam puncak kurang dari 30 (tiga puluh) km/jam; dan
- c. tersedia jaringan dan pelayanan angkutan umum dalam trayek yang memenuhi standar pelayanan minimal pada jalan, kawasan, atau koridor yang bersangkutan.”

Menimbang, bahwa berdasarkan ketentuan tersebut dihubungkan dengan fakta hukum dalam penerbitan objek HUM a quo Termohon dalam memilih ruas jalan sebanyak 25 (dua puluh lima) sebagai lalu lintas ganjil-genap termasuk 41 koridor ruas utama Jakarta telah memenuhi syarat-syarat untuk diberlakukan sistem ganjil genap akibat kondisi memenuhi kriteria paling sedikit Memiliki VCR Ratio mendekati jenuh atau $VCR > 0,7$, Memiliki kecepatan < 30 km/jam dan termasuk ruas jalan yang ada di 41 koridor utama Jakarta yang telah terlayani angkutan umum dengan baik. Sehingga telah mengacu pada hasil evaluasi uji coba ganjil-genap yang disusun menggunakan kriteria perbandingan volume kendaraan, layanan angkutan umum dan kualitas lingkungan, berdasarkan kriteria yang diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 yakni perbandingan volume lalu lintas kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan, ketersediaan jaringan dan pelayanan angkutan umum serta kualitas lingkungan;

Menimbang, bahwa selain itu perluasan kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (1) Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 telah disesuaikan dengan akses alternatif agar pengguna jalan tetap dapat memasuki wilayah di sekitar sistem ganjil-genap, sehingga dalam hal ini Para Pemohon tetap dapat melaksanakan aktifitasnya berkerja dan/atau kuliah di wilayah yang terkena sistem ganjil-genap. Oleh karena terdapat rute lalu lintas alternatif bagi Para Pemohon yang dimulai dari rute tempat tinggal/domisili sampai ke kantor dan/atau kampus pada saat kendaraan Para Pemohon terkena dampak sistem ganjil-genap.



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Menimbang, bahwa selain itu, berdasarkan ketentuan Pasal 4 Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 telah diatur secara jelas dan tegas mengenai alternatif kendaraan tertentu yang tidak diberlakukan sistem ganjil-genap, yang dikutip sebagai berikut:

“(1) Pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap tidak diberlakukan untuk:

a. ...

d. kendaraan angkutan umum dengan tanda nomor kendaraan bermotor berwarna dasar kuning;

e. kendaraan yang digerakkan dengan motor listrik;

f. sepeda motor;...”

Menimbang, bahwa dengan masih tedapatnya alternatif kendaraan tertentu yang tidak diberlakukan sistem ganjil-genap maka Para Pemohon dalam menjalankan aktifitasnya baik yang berangkat ke kantor ataupun kampus dapat menggunakan kendaraan tertentu yang tidak diberlakukan sistem ganjil-genap. Dengan demikian, perluasan kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap sebagaimana diatur dalam objek HUM *a quo* sehingga tidaklah bertentangan dengan Pasal 44 ayat (1) dan (3) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan;

Menimbang, bahwa selain itu penerbitan objek HUM *a quo* juga telah menerapkan asas pembentukan peraturan perundang-undangan sebagaimana yang diatur di dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan yakni Asas Kejelasan Tujuan, Asas Ketertiban dan Kepastian Hukum, Asas Pengayoman dan Keadilan;

Menimbang, bahwa berdasarkan seluruh uraian di atas, terbukti perluasan kawasan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (1) Pergub DKI Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 yang diterbitkan oleh Termohon tidaklah bertentangan dengan ketentuan peraturan lebih tingg yakni Pasal 44 ayat (1) dan ayat (3) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Pasal 8 dan Pasal 88 PP Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol serta asas kejelasan tujuan, asas ketertiban dan kepastian hukum pembentukan serta asas pengayoman dan asas keadilan

Halaman 105 dari 107 halaman. Putusan Nomor 32 P/HUM/2022

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



peraturan perundang-undangan, sebagaimana diatur dalam Pasal 5, 6 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tersebut oleh karena terbukti bahwa Pasal I Angka 1 Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 88 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 155 Tahun 2018 tentang Pembatasan Lalu Lintas Dengan Sistem Ganjil-Genap tidak bertentangan dengan peraturan yang lebih tinggi oleh karenanya permohonan keberatan hak uji materiil dari Para Pemohon harus ditolak, dan selanjutnya sebagai pihak yang kalah Para Pemohon dihukum untuk membayar biaya perkara;

Memperhatikan pasal-pasal dari Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2004 dan perubahan kedua dengan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2009, Peraturan Mahkamah Agung Nomor 01 Tahun 2011 tentang Hak Uji Materiil, serta peraturan perundang-undangan lain yang terkait;

MENGADILI,

Menolak permohonan keberatan hak uji materiil dari Para Pemohon: 1. **Dr. HERU WIDODO, S.H., M.Hum.**, 2. **Dr. H. IMAM ANSHORI SALEH, S.H., M.H.**, 3. **SUPRIYADI, S.H., M.H.**, 4. **DHIMAS PRADANA, S.H., M.H.**, 5. **ENDIN AMIRUDIN DAHLAN**, 6. **FARDIAZ MUHAMMAD, S.H.**, 7. **JANWARDISAN HERNANDIKA**, tersebut;

Menghukum Para Pemohon untuk membayar biaya perkara sebesar Rp1.000.000,00 (satu juta Rupiah);

Demikianlah diputuskan dalam rapat permusyawaratan Mahkamah Agung pada hari Senin, tanggal 27 Juni 2022, oleh Dr. Irfan Fachruddin, S.H., CN., Hakim Agung yang ditetapkan oleh Ketua Mahkamah Agung sebagai Ketua Majelis, Dr. H. Yodi Martono Wahyunadi, S.H., M.H., dan Dr. H. Yosran, S.H., M.Hum., Hakim-Hakim Agung sebagai Anggota Majelis, dan diucapkan dalam sidang terbuka untuk umum pada hari itu juga oleh Ketua Majelis beserta



Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia
putusan.mahkamahagung.go.id

Hakim-Hakim Anggota Majelis tersebut dan dibantu oleh M. Usahawan, S.H.,
Panitera Pengganti dengan tidak dihadiri oleh para pihak.

Anggota Majelis:

ttd.

Dr. H. Yodi Martono Wahyunadi, S.H., M.H.

ttd.

Dr. H. Yosran, S.H., M.Hum.

Ketua Majelis,

ttd.

Dr. Irfan Fachruddin, S.H., C.N.

Panitera Pengganti,

ttd.

M. Usahawan, S.H.

Biaya-biaya:

1. Meterai	Rp	10.000,00
2. Redaksi	Rp	10.000,00
3. Administrasi	Rp	980.000,00
Jumlah	Rp	1.000.000,00

Untuk salinan
Mahkamah Agung RI
atas nama Panitera
Panitera Muda Tata Usaha Negara,

Simbar Kristianto, S.H.
NIP 19620202 198612 1 001

Halaman 107 dari 107 halaman. Putusan Nomor 32 P/HUM/2022