



SALAM

Jurnal Sosial dan Budaya Syar-i

P-ISSN: 2356-1459. E-ISSN: 2654-9050

Vol. 8 No. 4 (2021), pp. 965-974

DOI: 10.15408/sjsbs.v8i4.21716

<http://journal.uinjkt.ac.id/index.php/salam/index>



Kajian Yuridis Efek Kebijakan Ganjil Genap*

M. Makhfudz¹

Dosen Fakultas Hukum Universitas Tama Jagakarsa Jakarta



[10.15408/sjsbs.v8i4.21716](https://doi.org/10.15408/sjsbs.v8i4.21716)

Abstract

The normative study is carried out by conducting library materials that are relevant to issues that focus on policies regarding the odd-even application of the Governor of DKI in the Jakarta area. This study is described descriptively qualitatively, with an empirical approach. This research is important because the understanding of the developing policy includes data, terms, pictures, and numbers. Subsequent developments so that the Governor's policy can be expanded in its application both to the area of application also include target objects. The next problem is the effort to tackle traffic violations related to the odd-even regulation in the DKI Jakarta area, through education, socialization to the driving community.

Keywords: Effect; Policy; Odd even

Abstrak

Kajian normatif dilakukan dengan melakukan bahan-bahan kepustakaan yang relevan dengan permasalahan yang berfokus pada kebijakan mengenai penerapan ganjil-genap dari Gubernur DKI di wilayah Jakarta. Kajian ini di uraikan secara deskriptif kualitatif, dengan pendekatan empiris. Penelitian ini menjadi penting karena pemahaman terhadap kebijakan berkembang meliputi data, istilah, gambar, dan angka. Perkembangan berikutnya agar kebijakan Gubernur ini bisa diperluas penerapannya baik pada wilayah berlakunya juga meliputi obyek sasaran. Permasalahan berikutnya adalah Upaya Penanggulangan pelanggaran lalu lintas terkait peraturan Ganjil genap di Wilayah DKI Jakarta, melalui cara edukasi, sosialisasi kepada masyarakat pengendara.

Kata Kunci: Efek; Kebijakan; Ganjil Genap

*Received: May 23, 2021, Revision: May 26, 2021, Published: June 5, 2021.

¹ M. Makhfudz adalah Dosen Fakultas Hukum Universitas Tama Jagakarsa. Email mmakhfudz12@gmail.com

A. PENDAHULUAN

Fenomena kemacetan di wilayah DKI Jakarta disebabkan karena pengendara dari warga Jakarta yang jumlah penduduknya antara 10 juta ditambah dengan warga dari luar daerah yang berbatasan, seperti Depok, Tangerang, Bogor serta Bekasi. Hal ini bisa dilihat dari mobilisasi warga yang memakai fasilitas KRL, dan Bus Trans Jakarta. Jumlah penumpang yang memakai fasilitas KRL nampak berjubel di jam-jam kerja (jam 07.00 – jam 10.00). Jauh berbeda disaat lima (5) tahun lalu dimana KRL yang rangkaiannya hanya sekitar enam (6) gerbong yang terlihat masih sepi dan lenggang. Namun, kini KRL semua rangkaiannya berjumlah rata-rata sejumlah sepuluh rangkaian gerbong sampai dua belas (12) gerbong dengan penumpang yang padat alias berjubel. Belum mobilisasi yang memakai fasilitas Bus Trans Jakarta yang jumlahnya sudah cukup banyak juga penuh alias padat.

Peneliti mengamati jumlah penumpang KRL dan Bus Trans Jakarta sampai puluhan juta, belum lagi mereka yang masih mengendarai motor maupun mobil pribadi. Mereka merasa belum tertarik menikmati fasilitas mode transportasi massal atau merasa bahwa fasilitas tersebut belum memadai. Artinya belum bisa memenuhi kebutuhan warga yang membutuhkan transportasi tersebut.

Peneliti mengamati rata-rata penumpang KRL maupun Bus Trans Jakarta rata-rata tujuannya ke Jakarta Pusat. Seperti penumpang KRL rata-rata penumpang yang turun cukup banyak antara wilayah stasiun Cikini, Gondangdia dan Juanda dan terakhir Jakarta Kota.

Tinjauan Pustaka

Fenomena kebijakan di bidang pengendara kendaraan baik motor maupun mobil, agar tertata rapi dalam memakai fasilitas jalan raya yang jumlahnya terbatas. Pemerintah melalui Korlantar telah membuat aturan yang berbentuk undang-undang yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas.

Adapun maksud dan latar belakang dibentuknya aturan hukum yang berbentuk undang-undang agar memiliki aturan yang bisa dipaksakan, dengan maksud agar perkembangan lalu lintas bisa ditata dalam satu kesatuan sistem dan dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendominasi unsurnya yang terdiri dari jaringan transportasi jalan kendaraan beserta dengan pengemudinya. Peraturan-peraturannya dan metode sedemikian rupa sehingga terwujud suatu totalitas yang utuh, berdaya dan berhasil guna. Lalu lintas dan angkutan jalan perlu diselenggarakan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar lebih luas daya jangkauannya dan pelayanan pada masyarakat dengan memperhatikan sebesar-besarnya kepentingan umum dan kebutuhan masyarakat, kelestarian lingkungan, koordiansi antara wewenang pusat dan daerah serta unsur instansi sektor dan unsur-unsur terkait serta terciptanya keamanan, ketertiban masyarakat dalam penyelesaian lalu lintas dan angkutan jalan, serta sekaligus dalam rangka mewujudkan sistem transportasi nasional yang handal dan terpadu.

B. METODE PENELITIAN

Kajian ini berkaitan dengan permasalahan lalu lintas dan pengendara. Peneliti menggunakan metode penelitian Kualitatif, baik normatif maupun dengan perbandingan dengan fakta lapangan. Pendekatan ini dilakukan peneliti dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statue approach*) dengan mempertimbangkan teori serta pendapat para ahli tentang kebijakan pengaturan lalu lintas.

Bahan-bahan hukum dalam penelitian ini dikumpulkan melalui studi dokumentasi dan pencatatan dengan sistem file. Selanjutnya dianalisis dengan model analisis, artinya peneliti mencoba mencari makna dan merumuskannya dengan cara memberikan interpretasi teks yang menjadi obyek untuk ditafsirkan dalam konteks ruang dan waktu, seperti peneliti contohkan istilah lalu lintas yang sering diucapkan dalam kehidupan terus peneliti berusaha mencari makna yang sebenarnya agar mengetahui maksud dibuatnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sebagaimana disebut dalam Pasal 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 berbunyi: Lalu lintas didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sedangkan arti jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang dan/atau barang yang berupa jalan dengan fasilitas pendukungnya.

C. HASIL TEMUAN DAN PEMBAHASAN

1. Pengertian Lalu Lintas

Sebagaimana diketahui bahwa pelaksanaan kebijakan pembatasan beredarnya kendaraan di jalan raya dengan kebijakan ganjil/genap di Jakarta, yang nampaknya cukup menunjukkan sisi positif yang kemudian diupayakan terus diperluas, karena kemacetan sudah dirasakan ke wilayah-wilayah daerah yang berbatasan dengan Jakarta, seperti: Depok, Bekasi, Tangerang dan Bogor.

Hal ini dilakukan atas kesepakatan para pemimpin dengan komitmennya sesuai dengan yang ditetapkan dan diatur dalam Pasal 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Disebutkan bahwa "Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan:

1. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
2. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa.
3. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum.²

² Direktorat Lalu Lintas Polri, *Paduan Praktis Berlalu Lintas*, (Jakarta: Ditlantas Polri), 2009, hal. 12.

Lalu lintas adalah pergerakan kendaraan, orang dan hewan di jalan. Pergerakan tersebut dikendalikan oleh seseorang menggunakan akal sehat. Orang yang kurang akal sehatnya mengemudikan kendaraan di jalan, akan mengakibatkan bahaya bagi pemakai jalan yang lain. Demikian juga hewan di jalan tanpa dikendalikan oleh seseorang yang sehat akalnya akan membahayakan pemakai jalan yang lain.³

Lalu lintas sejatinya adalah kegiatan lalu-lalang atau gerak kendaraan orang atau hewan di jalanan. Masalah yang dihadapi dalam perlalulintasan adalah keseimbangan antara kapasitas jaringan jalan dengan banyaknya kendaraan dan orang yang berlalu-lalang, apalagi terlampau, maka yang terjadi adalah kemacetan lalu lintas. Persoalan ini sering diracukan sebagai persoalan angkutan.

Berpedoman pada pengertian tentang pengertian lalu lintas di atas, maka dapat diambil kesimpulan bahwa yang dimaksud dengan lalu lintas adalah suatu perbuatan atau tindakan yang dilakukan seseorang yang mengemudi kendaraan umum atau kendaraan bermotor juga pejalan kaki yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas yang berlaku. Ketertiban lalu lintas adalah salah satu perwujudan disiplin nasional yang merupakan cermin budaya bangsa karena itulah setiap insan wajib turut mewujudkannya. Untuk menghindari terjadinya pelanggaran lalu lintas maka diharapkan masyarakat dapat mengetahui dan melaksanakan serta patuh terhadap peraturan lalu lintas yang terpadat pada jalan raya.

2. Sumber Hukum Pengaturan Lalu Lintas

Hukum diciptakan untuk melindungi nilai-nilai yang hidup dalam masyarakat. Nilai-nilai yang dimaksud adalah nilai-nilai penghargaan atas jiwa, tubuh, harta, kehormatan dan penghargaan atas hak individu. Kegiatan manusia amat banyak dan hukum itu sendiri sudah dipastikan tidak mampu untuk mengakomodir atau melindungi dan mengatur seluruh kegiatan manusia ini. Hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada dasarnya belum ada seorang sarjanapun yang mendefinisikannya.

Hukum Lalu Lintas dan angkutan jalan biasanya hanya diidentikan dengan hukum pengangkutan dalam kajian pengangkutan dalam lapangan hukum dagang. Hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak hanya memiliki segi pengangkutan, tetapi jauh lebih luas dari pada hukum dagang, seperti kajian hukum perdata, hukum pidana dan juga hukum administrasi Negara, walaupun pada hakikatnya hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan lebih bersifat spesifik dibandingkan hukum pengangkutan. Hal ini karena hukum lalu lintas hanya mengatur mengenai lalu lintas angkutan darat, sedangkan pengangkutan terdiri dari beberapa jenis baik darat, laut dan udara.

Dalam mencapai sasaran pembangunan di bidang hukum dapat dilaksanakan melalui pembentukan peraturan-peraturan, penyuluhan hukum, pelaksanaan dan penerapan hukum itu sendiri. Wujud nyata dari pembangunan di bidang hukum

³Adib Bahari, *Tanya Jawab Aturan Wajib Berlalu Lintas*, (Jakarta: Pustaka Yustisia, 2010), hal. 28.

adalah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 77 ayat (1) yang berkaitan dengan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1997 tentang Peradilan Anak. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Mempunyai peran strategi dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana dimanakan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945.

Lalu lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya dalam mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pembangunan wilayah. Untuk menjamin terwujudnya penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan yang memenuhi keselamatan dan keamanan, maka diaturlah dalam Pasal 77 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengatur bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki SIM sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan. Dengan adanya tuntutan akan pelayanan yang lebih dalam mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, lancar tertib dan ramah lingkungan, maka pengguna jalan memenuhi sejumlah persyaratan teknis, administrasi dan legal.

Pelaksanaan hukum yang efektif memerlukan dukungan sosial yang luas. Hukum yang berlawanan dengan adat-istiadat yang berlaku di dalam suatu masyarakat, di satu pihak tidak mempunyai dukungan yang diperlukan agar penerapannya berjalan dengan efektif dan di lain pihak keadaan tadi akan menimbulkan reaksi negatif dari masyarakat yang membahayakan kewibawaan hukum itu sendiri.

Perdebatan mengenai hubungan hukum dan politik memiliki akan sejarah panjang dalam ilmu hukum. Bagi kalangan penganut aliran positivisme hukum seperti John Austin, hukum adalah tidak lain dari produk politik atau kekuasaan. Pada sisi lain, pandangan berbeda datang dari kalangan aliran sejarah dalam ilmu hukum, yang melihat hukum tidak dari dogmatika hukum dan undang-undang semata, akan tetapi dari kenyataan-kenyataan sosial yang ada dalam masyarakat. Mereka berpandangan bahwa hukum itu tergantung pada penerimaan umum dalam masyarakat dan setiap kelompok menciptakan hukum yang hidup. Dengan lebih memahami hakikat hukum dan kekuasaan secara mendasar, tentunya pada gilirannya pembuatan dan pelaksanaan hukum di satu pihak dan perolehan serta penggunaan kekuasaan di lain pihak akan senantiasa lebih arif dan bijaksana.⁴

Suatu fakta yang merupakan penghalang besar terhadap hubungan antara sosiologi dengan hukum dan pada akhirnya menyebabkan lambatnya perkembangan sosiologi hukum yaitu kesulitan-kesulitan terjadinya hubungan antara para sosiolog dengan para ahli hukum, karena kedua belah pihak tidak mempergunakan bahasa dan kerangka pemikiran yang sama. Bahasa yang dimengerti oleh pihak-pihak yang

⁴ Lili Rasyidi dan B. ArefSidharta, *Filsafat Hukum*, (Bandung: Remaja Rosdakarya, 2004), HAL. 157.

mengadakan hubungan, merupakan suatu syarat mutlak bagi terjadinya dan berhasilnya komunikasi antara pihak-pihak tersebut.⁵

3. Penerapan Ganjil Genap

Tingkat kedisiplinan dan kesadaran pengguna jalan yang semakin hari semakin parah. Dikarenakan jumlah kendaraan bermotor khususnya sepeda motor yang bertambah banyak menyebabkan antara kendaraan sepeda motor ini saling mendahului, sehingga menyebabkan lalu lintas menjadi tidak terkendali. Penataan dan pengaturan penggunaan jalan dan fasilitas pendukungnya yang belum maksimal seperti penyediaan pedestrian bagi pejalan kaki, penyediaan jalur khusus sepeda motor dan lain-lain. Keadaan ini menyebabkan pedestrian yang seharusnya digunakan bagi pejalan kaki justru digunakan untuk sepeda motor, jika ini dibiarkan dapat mengakibatkan kecelakaan. Kebijakan sistem plat nomor ganjil/genap untuk mengurangi kepadatan lalu lintas. Kendaraan dengan nomor ganjil atau genap akan menggunakan stiker dengan warna khusus. Stiker berwarna hijau misalnya akan diterapkan untuk kendaraan berplat nomor ganjil.

Pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Peraturan Lalu Lintas, Bab II Pasal 3 menyatakan bahwa:

“Lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan tujuan:

- a. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, terbit, lancar dan terpadu dengan MODA angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat kesatuan dan persatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa dan
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat”.

Sementara kendaraan berplat nomor genap digunakan stiker berwarna merah. Regulasi ini diawasi oleh polisi lalu lintas yang didukung oleh beberapa perangkat elektronik seperti kamera pemantau lalu lintas dan ANPR atau *Automatic Number Plate Recognition* (system pada kamera yang dapat mengenali huruf dan celah kecil di plat yang dapat memberikan tampilan visual plat nomor kendaraan dengan lebih jelas dan lebih mudah dibaca).

Pemberlakuan plat nomor polisi ganjil/genap ini diberlakukan guna untuk mengurangi kapasitas kendaraan bermotor roda empat yang akan melintas jalan-jalan protokol yang ada di Jakarta dengan menentukan rute jalan mana saja yang akan diberlakukan system plat nomor polisi ganjil/genap. Pada titik-titik tertentu nantinya kendaraan bermotor dengan akhiran angka ganjil dan genap yang boleh berjalan dengan selang waktu sehari. Namun aturan ini tidak berlaku pada akhir pekan dan

⁵Soerjono Soekanto, *Pokok-pokok Sosiologi Hukum*, (Jakarta: Raja GrafindoPersaja, 2014), hal. 8.

libur nasional. Nantinya mobil yang berasal dari luar DKI Jakarta pun juga harus mengikuti peraturan ganjil/genap ini.

4. Jenis-Jenis Pelanggaran Lalu Lintas

Menurut pandangan yang bersifat kualitatif didefinisikan bahwa suatu perbuatan dipandang sebagai tindak pidana setelah adanya undang-undang yang mengatur sebagai tindak pidana. Sedangkan kejahatan bersifat *rechterdelicten* yang berarti suatu yang dipandang sebagai perbuatan yang bertentangan dengan keadilan, terlepas apakah perbuatan itu diancam pidana dalam suatu undang-undang atau tidak. Menurut pandangan yang bersifat kualitatif bahwa terhadap ancaman pidana pelanggaran lebih ringan dari kejahatan. Menurut J.M. Van Bemmelen dalam buku, "Handen Leer Boek Van Het Nederlandse Strafrecht" menyatakan bahwa perbedaan antara kedua golongan tindak pidana ini (kejahatan dan pelanggaran) tidak bersifat kualitatif, tetapi hanya kuantitatif, yaitu kejahatan pada umumnya diancam dengan hukuman yang lebih berat dari pada pelanggaran dan nampaknya ini didasarkan pada sifat lebih berat dari kejahatan.⁶

Jika ketentuan tersebut di atas dilanggar maka akan dikualifikasikan sebagai suatu pelanggaran yang terlibat dalam kecelakaan. Untuk memberikan penjelasan tentang pelanggaran lalu lintas yang lebih rinci, maka perlu dijelaskan lebih dahulu mengenai pelanggaran itu sendiri. Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) tindak pidana dibagi atas kejahatan (*misdrifve*) dan pelanggaran (*overtredingen*). Mengenai kejahatan itu sendiri dalam KUHP diatur pada Buku II yaitu tentang Kejahatan. Sedangkan pelanggaran diatur dalam Buku III yaitu tentang Pelanggaran. Dalam hukum pidana terdapat dua pandangan mengenai kriteria pembagian tindak pidana kejahatan dan pelanggaran, yaitu bersifat kualitatif dan kuantitatif.

Apabila pernyataan tersebut di atas dihubungkan dengan kenyataan praktik yang dilakukan sehari-hari dimana pemberian sanksi terhadap pelaku kejahatan memang pada umumnya lebih berat dari pada sanksi yang diberikan kepada pelaku pelanggaran. Untuk menguraikan pengertian pelanggaran, maka diperlukan para pendapat Sarjana Hukum. Menurut Wirjono Prodjodikoro.⁷ Pengertian pelanggaran adalah "*overtredingen*" atau pelanggaran berarti suatu perbuatan yang melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum, berarti tidak lain dari pada perbuatan melawan hukum. Dari berbagai definisi pelanggaran tersebut di atas, maka dapat disimpulkan bahwa unsur-unsur pelanggaran adalah sebagai berikut:

- a. Adanya perbuatan yang bertentangan dengan Perundang-undangan.
- b. Menimbulkan akibat hukum.

Peneliti mendapatkan data jenis pelanggaran ganjil/genap tahun 2018.

⁶ Bambang Poernomo, *Dalam Asas-asas Hukum Pidana*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2002), hal. 40.

⁷ WirjonoProdjodikoro, *Asas-asas Hukum Pidana*, (Bandung: RefikaAditama, 2003), hal. 33.

Bulan Januari sampai Desember 2018

No	Bulan	Pelanggaran Ganjil-Genap (Per-Kendaraan)	Pemalsuan Plat Kendaraan (Per-Kendaraan)
1	Januari	23 kendaraan	3 kendaraan (Pasal 263 KUHP)
2	Februari	42 kendaraan	1 kendaraan (Pasal 263 KUHP)
3	Maret	62 kendaraan	5 kendaraan (Pasal 263 KUHP)
4	April	27 kendaraan	4 kendaraan (Pasal 263 KUHP)
5	Mei	17 kendaraan	2 kendaraan (Pasal 263 KUHP)
6	Juni	24 kendaraan	1 kendaraan (Pasal 263 KUHP)
7	Juli	33 kendaraan	8 kendaraan (Pasal 263 KUHP)
8	Agustus	65 kendaraan	11 kendaraan (Pasal 263 KUHP)
9	September	48 kendaraan	13 kendaraan (Pasal 263 KUHP)
10	Oktober	51 kendaraan	13 kendaraan (Pasal 263 KUHP)
11	Nopember	47 kendaraan	12 kendaraan (Pasal 263 KUHP)
12	Desember	69 kendaraan	19 kendaraan (Pasal 263 KUHP)

Sumber: tmcpondametrojaya, 2018.

Petugas Polisi lalu lintas harus terus melakukan tugasnya dalam penegakkan hukum pada masyarakat, utamanya para pengendara baik mobil (kendaraan roda empat) maupun motor (roda dua), sampai tingkat pelanggaran terus menurun, baik dengan cara menindak tegas disertai sanksi berat bila hal itu diperlukan. Karena Kebijakan Gubernur tentang Ganjil genap penerapannya cukup efektif bisa mengurangi jumlah kendaraan yang melintas. Oleh karenanya dirasa perlu penerapan diperluas baik dari wilayah yurisdiksinya maupun obyek sasarannya yaitu penerapan ke kendaraan roda dua atau disebut motor. Menurut pengamatan peneliti hal ini diperlukan karena dominasi pengendara di jalan raya itu hampir seluruhnya dipenuhi pengendara bermotor roda dua.

Disamping menurut peneliti, Pemerintah dalam hal ini pemerintah pusat harus ikut serta membantu problem ini dengan mengadakan mode transportasi massal yang sudah dicanangkan pemerintah melalui Rencana Pembangunan Infrastruktur seperti yang sudah terlihat yaitu pembangunan sarana LRT dan MRT. Pembangunan fasilitas umum itu harus segera dipercepat agar bisa mengurangi pengendara yang menuju wilayah Jakarta. Seperti yang sudah terlihat, adanya sarana stasiun LRT dan MRT sudah sampai wilayah Cibubur Pemkot Depok, seyogyanya bisa diperpanjang sampai Cileungsi Wilayah Kabupaten Bekasi. Mode Kendaraan Transportasi massal itu digunakan untuk menampung para pengendara motor maupun mobil agar menjadi penumpang kendaraan transportasi massal tersebut, sehingga bisa mengurangi kepadatan pengendara pemakai jalan raya yang akan melintas ke wilayah DKI Jakarta.

Seperti yang sudah diperlihatkan pengendara dari wilayah Pemkot Depok yang sudah mulai memakai kendaraan massal yaitu KRL dengan cara mobil dan motornya di parkir ke Lapangan Parkir yang sudah di sediakan oleh Stasiun KRL. Hal ini diharapkan bisa diikuti oleh para pengendara yang datang dari wilayah Kabupaten Bekasi yaitu dari daerah Cileungsi dan sekitarnya. Dengan demikian bisa mengurangi kepadatan kendaraan yang melintasi jalan raya di wilayah Jakarta, sehingga bisa mengurangi kemacetan yang ada di jalan raya di wilayah Jakarta.

D. KESIMPULAN

Dari pembahasan diatas, peneliti ingin memberikan sedikit kritik terkait problem kemacetan yang terjadi yang disebabkan oleh kebijakan pemerintah. Perihal Ojek Online yang terkesan tak dipikirkan efeknya, karena pengadaan ojek online tak dibatasi, sehingga akibatnya di jam-jam kosong dimana penumpang sudah mulai berkurang karena semua penumpang sudah memasuki tempat kerja masing-masing, berakibat para pengendara ojek online beristirahat dengan memakai pinggir jalan utamanya di depan mall atau hypermarket yang sangat padat, sehingga sering menimbulkan kemacetan. Menurut peneliti kebijakan ojek online layak untuk dilakukan evaluasi penerapannya agar tercipta ketertiban di jalan raya, sehingga bisa membantu mengurangi kepadatan lalu lintas di jalan yang sudah padat.

SARAN

Seyogyanya untuk lebih memberikan manfaat bagi para pemakai jalan, maka perlu segera pembangunan atau pengadaan transportasi masal seperti LRT dan MRT yang kini sudah ada, dan segera diadakan dan diperuntukkan bagi para pengendara motor sebelum memasuki wilayah Jakarta untuk pemakai kendaraan transportasi masal ini. Artinya segera dioperasionalkan dengan tarif yang terjangkau. Untuk ikut serta mengurangi pengendara motor dari wilayah Kabupaten Bekasi sedapat mungkin dihimbau agar menitipkan motor dan mobilnya di Stasiun LRT dan MRT seperti para pengendara dari wilayah Depok. Bila perlu melalui sosialisasi dari Ketua Rw dan RT dan himbauan melalui Lurah setempat.

REFERENSI:

Mahmud Mulyadi, *Pendekatan Integral Penal Policy dan Non-Penal Policy dalam Penanggulangan Kejahatan Kekerasan*, Medan: Pustaka Bangsa, 2008.

MardjonoReksodiputro, *Kriminologi dan Sistem Peradilan Pidana (Kumpulan Karangan, Buku Kedua)*, Jakarta: Pusat Pelayanan Keadilan dan Pengabdian Hukum (d/h Lembaga Kriminologi) Universitas Indonesia, 2007.

Marianna Sutadi, *Tanggung Jawab Perdata Dalam Kecelakaan Lalu Lintas*, Jakarta: Mahkamah Agung RI, 1992.

Miriam Budiarto, *Dasar-Dasar Ilmu Politik*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2001.

Moeljatno, *KUHP*. Yogyakarta: Sinar Grafika Offset, 2007.

Moh. Mahfud Md, *Politik Hukum Di Indonesia*, Jakarta: Lp3es, 1998.

Muladi, *Kapita Selekta Sistem Peradilan Pidana*, Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2005.

Naning Ramdhon, *Pengertian Pelanggaran Lalu Lintas*, Jakarta: Rajawali Press, 1993.

Naning Ramdhon, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat Dan Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas*, Surabaya: Bina Ilmu, 2013.