

TANTANGAN DAN PELUANG MONORAIL SEBAGAI PROGRAM PENGEMBANGAN POLA TRANSPORTASI MAKRO (PTM) DKI JAKARTA

Oleh:

ZULFIKRI ABOEBAKAR

Fakultas Hukum Universitas Indonusa Esa Unggul, Jakarta

Jl. Arjuna Utara Tol Tomang Kebun Jeruk, Jakarta 11510

zulfikri@plasa.com

ABSTRAK

Jakarta adalah sebuah kota yang paling banyak menyimpan problematik ekonomi, sosial, hukum, budaya, politik dan keamanan, karena disamping luas wilayahnya begitu besar sekitar 650 km², juga dihuni oleh sekitar 12 juta penduduk tetap dan penduduk tidak tetap yang datang dari kota-kota tetangganya yang mencari rezeki untuk mempertahankan kehidupannya. Tanpa adanya sarana dan prasarana angkutan umum yang efisien di dalam kota, kebutuhan akan mobilitas penduduk jadi terkendala, yang pada akhirnya akan menimbulkan biaya ekonomi tinggi dan dampak sosial kemasyarakatan yang negatif. Dengan jumlah penduduk dan luas kota yang sangat besar, ditambah lagi dengan lokasi pemukiman dan pusat bisnis yang cenderung terpusat di beberapa sentra niaga maka pemerintah harus menyediakan infrastruktur jalan yang panjang dilengkapi dengan moda transport dalam kota yang terpadu, agar memudahkan mobilisasi penduduknya untuk pergi kemanapun di dalam kota. Tulisan ini ingin memberikan opini mengenai perihal Monorail hadir sebagai salah satu alternatif untuk menyelesaikan permasalahan akan kebutuhan *massal public transportation* (MPT). Dimana dalam penulisannya dipergunakan metode penelitian hukum normatif (*library research*).

Kata Kunci: Peluang dan Tantangan, Monorail, Pola Transportasi Makro

Pendahuluan

Sarana angkutan umum untuk kepentingan masyarakat di suatu Negara yang sudah maju ataupun yang sedang berkembang, adalah suatu kebutuhan primer disamping kebutuhan-kebutuhan pokok lainnya seperti, pangan, sandang dan papan.

Angkutan umum yang melayani kebutuhan masyarakat dapat terdiri dari berbagai macam moda, mulai dari kendaraan ojek yang tidak resmi, angkot (angkutan perkotaan), taxi, bus mini, bus jumbo, bus dalam kota dan bus luar kota sampai pada kereta api, yang kesemuanya itu ditujukan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat akan jasa angkutan masal yang murah.

Penyelenggaraan berbagai jenis angkutan masal tersebut ada yang diselenggarakan oleh swasta yang beroperasi dalam skala investasi kecil dan menengah. Tetapi khusus untuk skala operasi dan

investasi dalam menengah dan besar biasanya ditangani langsung oleh pemerintah. Hal ini disebabkan karena laba bersih dari hasil investasi bisnis jasa transportasi angkutan darat relatif sangat kecil. Itulah sebabnya tidak banyak kalangan swasta yang bersedia menanamkan modalnya di sektor bisnis ini.

Diantara sekian banyak kota-kota besar di Indonesia, kota Jakarta sebagai ibukota negara Republik Indonesia adalah sebuah kota yang paling banyak menyimpan problematik ekonomi, sosial, hukum, budaya, politik dan keamanan, karena disamping luas wilayahnya begitu besar sekitar 650 km², juga dihuni oleh sekitar 12 juta penduduk tetap dan penduduk tidak tetap yang datang dari kota-kota tetangganya yang mencari rezeki untuk mempertahankan kehidupannya.

Sebagai kota besar yang berstatus ibukota negara, Jakarta juga berstatus sebagai provinsi yang

sama dengan provinsi-provinsi lainnya di Indonesia. Hanya saja perbedaannya adalah, kedudukan kota Jakarta sebagai provinsi sekaligus sebagai ibukota negara statusnya dikukuhkan oleh undang-undang No.34 Tahun 1999 Tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Negara Republik Indonesia Jakarta, sehingga kota ini mempunyai kelebihan dibandingkan dengan provinsi-provinsi lain.

Dalam statusnya sebagai provinsi, pemerintah DKI juga tunduk kepada Undang-Undang No.34 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah sebagai Pengganti Undang-Undang No.22 Tahun 1999 Tentang Otonomi Daerah yang telah dicabut, dan oleh Pemerintah Pusat Pemda DKI, diperlakukan sama seperti halnya provinsi-provinsi lainnya di Indonesia.

Selain sebagai ibukota negara, Jakarta juga berperan besar dalam berbagai aktivitas ekonomi baik dalam hubungannya dengan provinsi-provinsi lain maupun dengan pihak luar negeri. Dengan posisi ini Jakarta dapat disebut sebagai “*trend setter*” untuk kegiatan-kegiatan tersebut.

Dari aspek pelaksanaan pemerintahan, provinsi “*kecil*” ini yang dipimpin oleh seorang gubernur dibantu oleh lima walikota sebagai eksekutif dan lembaga DPRD-nya hanya ada ditingkat provinsi dan tidak ada di tingkat kota, sebagaimana yang terjadi di provinsi, kota dan kabupaten lainnya di Indonesia.

Untuk memberikan pelayanan kepada penduduknya, Pemda DKI memberi fasilitas perizinan bagi usaha bisnis alat angkutan umum yang murah dan selalu tersedia dalam rangka menjamin mobilitas penduduknya sehari-hari mulai dari ojek, bajaj, taxi, metromini sampai bus dan sedikit kereta listrik.

Selain terkenal dengan banyaknya jumlah penduduk, kota ini juga terkenal kemacetan lalu lintas yang setiap hari mampu membuat penduduknya stress berat karena hampir semua pengemudi kendaraan umum maupun pribadi tidak patuh dengan peraturan lalu lintas. Kalau kondisi semacam ini terus dibiarkan maka dalam waktu tidak terlalu lama kota ini akan menjadi kota yang tidak layak huni karena mengancam kualitas hidup penduduknya. Pada tahun 2014, kota Jakarta akan kolaps macet total akibat pertumbuhan kendaraan tidak sebanding dengan pertumbuhan jalan. Pada saat itu, siapa saja dapat membeli mobil namun tidak bisa keluar rumah, mungkin pada akhirnya cukup diselimuti saja di garasi. Tragis.

Merujuk hasil *The Study on Integrated Transportation Master Plan (SITRAMP)* tahun 2004, bahwa kerugian ekonomi di Jabotabek akibat kemacetan mencapai Rp. 3 triliun per tahun untuk biaya operasi kendaraan Rp.2,5 triliun untuk kehilangan waktu, dan Rp.2.8 triliun untuk dampak kesehatan. Informasi yang sama dari Dinas Perhubungan Pemda DKI mengatakan bahwa kerugian akibat kemacetan sebesar Rp.12.8 triliun per tahun.

Tanpa adanya sarana dan prasarana angkutan umum yang efisien di dalam kota, kebutuhan akan mobilitas penduduk jadi terkendala, yang pada akhirnya akan menimbulkan biaya ekonomi tinggi dan dampak sosial kemasyarakatan yang negatif. Untuk mengatasi masalah sistem lalu lintas yang sudah kacau ini, maka pemerintah DKI membuat terobosan dengan telah memberikan izin kepada investor swasta untuk membangun system angkutan massal sekaligus murah yang terjangkau oleh rakyat banyak, yang dikenal sebagai monorail. Sistem ini merupakan bagian dari Program Pengembangan Pola Transportasi Makro (PTM) DKI Jakarta. Pola

transportasi makro itu mengintegrasikan empat sistem transportasi umum, yakni bus priority antara lain *Busway*, *Light Rail Transit (LRT)*, *Mass Rapid Transit (MRT)* dan Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (ASDP).

Izin pembangunan dan operasional monorail yang diberikan oleh Gubernur DKI kepada PT. Jakarta Monorail berdasarkan kewenangan yang dimilikinya berdasarkan undang-undang otonomi daerah dan peraturan perundang-undangan lainnya. Namun demikian, terobosan yang dilakukan oleh gubernur DKI ini, menurut Menteri Perhubungan dikatakan bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 Tentang perkeretaapian yang masih berlaku, karena dalam undang-undang tersebut tidak memungkinkan pihak swasta menjadi operator kereta api. Dan kalau ada rencana pembangunan dan pengoperian monorail di kota Jakarta maka, seyogyanyalah kewenangan perizinan dan operasionalisanya harus berada dibawah Departemen Perhubungan.

Departemen Perhubungan menunjuk pasal 6 ayat 1 dan 2 Undang-Undang No.13 Tahun 1992 Tentang Perkeretaapian, yang menyatakan "Perkeretaapian diselenggarakan oleh Pemerintah dan pelaksanaannya diserahkan kepada badan penyelenggara yang dibentuk untuk itu berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku "dan" Badan usaha lain selain badan penyelenggara sebagaimana dimaksud dalam ayat 1, dapat diikutsertakan dalam kegiatan perkeretaapian atas dasar kerjasama dengan badan penyelenggara.

Sedangkan kalau Pemda DKI merasa berwenang memberikan izin sekaligus operasionalisanya berada ditangan swasta maka peraturan perundang-undangannya harus terlebih dahulu di

amandemen, dengan demikian tidak akan terjadi tumpang tindih.

Di dalam lingkungan masyarakat sendiri pun pada akhirnya muncul berbagai pertanyaan yang tidak mudah untuk menemukan jawabannya, misalnya:

1. Apakah untuk memenuhi kebutuhan dan meningkatkan pelayan kepada masyarakat akan jasa transportasi murah seperti monorail harus terlebih dahulu menunggu selesainya amandemen Undang-Undang No. 13 Tahun 1992 Tentang Perkeretaapian?
2. Apakah tidak ada jalan lain yang legal yang tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan?,
3. Apakah tidak mungkin mencari terobosan dengan mencari temuan-temuan hukum baru?

Permasalahan

Melihat kepada latar belakang permasalahan tersebut di atas, maka hal yang ingin dibahas pada tulisan ini adalah mengenai, "Apakah tindakan yang seharusnya dilakukan pemerintah DKI Jakarta saat ini dalam rangka pelaksanaan rencana pembangunan Monorail sebagai salah satu solusi pengurang kemacetan di Jakarta?"

Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui hal-hal apa saja yang dapat dilakukan PEMDA DKI Jakarta dalam upayanya membuat Monorail di Jakarta, agar beban kemacetan di Jakarta dapat sedikit berkurang.

Karena keterbatasan yang ada pada penulis, maka penulis tidak melakukan studi lapangan dalam penyusunan penelitian ini. Penulisan artikel ini menggunakan metodologi

penelitian normatif, yaitu suatu bentuk penulisan atau penelitian yang hanya melakukan studi kepustakaan. Dimana studi kepustakaan adalah suatu bentuk penelitian yang hanya bersumber kepada data sekunder atau data yang telah ada.

Perkeretaapian di Indonesia

Untuk mencari jalan keluar sebagai penyelesaian masalah sengketa kewenangan antara birokrasi pemerintah pusat dengan birokrasi pemerintah daerah diperlukan suatu tindakan bersama yang biasa disebut sebagai proses penemuan hukum yang tidak hanya melibatkan kalangan eksekutif dan legislatif tingkat pusat maupun tingkat daerah tetapi sebaiknya melibatkan kalangan perguruan tinggi.

Salah satu langkah penemuan hukum yang perlu dilakukan adalah melalui suatu metode penafsiran hukum yakni metode historis atau sejarah. Metode penafsiran undang-undang menurut sejarah atau penafsiran historis, dimana setiap undang-undang mempunyai sejarahnya. Dari sejarah peraturan perundang-undangan ini hakim dapat mengetahui maksud pembuatnya. Terdapat dua macam penafsiran sejarah, yaitu penafsiran menurut sejarah dan sejarah penetapan sesuatu ketentuan perundang-undangan. (Yudha Bhakti, 2000).

Sejarah perkeretaapian di Indonesia dimulai sejak pembangunan jalan kereta api yang pertama pada 10 Agustus 1867 di Jawa Tengah dan pada 21 Mei 1873 kota Semarang, Solo dan Jogjakarta sudah terhubung satu sama lain dengan jalan kereta api tersebut. Operator kereta api pada zaman itu adalah perusahaan swasta yang dikenal sebagai *Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij/ Netherlands East Indies Railway Company*.

Pada waktu itu pemerintah kolonial Belanda enggan melaksanakan pembangunan dan operasionalisasi bisnis jasa angkutan kereta api dan mereka lebih suka pelaksanaannya dilakukan oleh perusahaan swasta. Setelah beberapa tahun berjalan ternyata bisnis jasa angkutan kereta api kurang menguntungkan. Akhirnya pemerintah kolonial Belanda mengambil alih usaha ini sehingga menjadi perusahaan negara yang dikenal dengan *Staats-spoorwegen / State Railway*. Perusahaan negara ini kemudian terus mengembangkan usahanya dengan mulai membangun jalur barat di Bogor dan jalur timur di Surabaya pada 16 Mei 1878 dan proyek tersebut tersambung dan dapat dirampungkan pada tahun 1894. Akan tetapi perusahaan swasta kereta api tidak sepenuhnya keluar dari bisnis ini, mereka masih menjalankan usaha ini untuk jalur pendek dalam kota Jakarta seperti *Stoomtrammaatschappijen*, dan patut disayangkan perusahaan ini sudah ditutup sedangkan asset-asset nya sudah hilang entah kemana, padahal moda transport murah seperti ini sangat diperlukan masyarakat.

Pada zaman kemerdekaan ini urusan bisnis kereta api di seluruh Indonesia, sepenuhnya di jalankan oleh PT.Kereta Api Indonesia (PT.KAI). Dengan alasan sebagai *Public Services Obligation*, pelayanan operasional kepada masyarakat pengguna jasa nyaris jauh dibawah standar minimal dan terus merugi, kecuali untuk beberapa jalur seperti Jakarta – Bandung, Jakarta – Surabaya, mereka memberikan pelayanan relative baik, tetapi itupun setelah menggandeng perusahaan swasta sebagai mitranya.

Monorail di Jakarta

Sistem transportasi di Jakarta dibangun oleh Pemda DKI untuk memberikan pelayan optimal

kepada penduduknya dan pendatang dengan biaya yang relatif murah dan terjangkau.

Dengan jumlah penduduk dan luas kota yang sangat besar, ditambah lagi dengan lokasi pemukiman dan pusat bisnis yang cenderung terpusat di beberapa sentra niaga maka pemerintah harus menyediakan infrastruktur jalan yang panjang dilengkapi dengan moda transport dalam kota yang terpadu, agar memudahkan mobilisasi penduduknya untuk pergi kemanapun di dalam kota. Akan tetapi setelah bertahun-tahun merdeka, masalah ini tidak kunjung terpecahkan bahkan semakin semerawut dan tidak efisien.

Untuk itu Pemda DKI mencoba membuat terobosan baru yakni, dengan memberikan izin kepada investor P.T.Jakarta Monorail untuk menanamkan modalnya di bidang sebesar \$540 juta dibidang jasa pelayanan jasa KA monorail. Monorail sendiri adalah sebuah *metro* atau *rail* dengan jalur yang terdiri dari *rail* tunggal, berlainan dengan tradisional yang memiliki dua rail paralel dan dengan sendirinya kereta lebih lebar daripada *rail*-nya. Biasanya *rail*-nya terbuat dari beton dan roda keretanya terbuat dari karet, sehingga tidak sebisng kereta tradisional.

Jenis monorail yang akan dibangun terdiri dalam dua jalur yaitu; jalur hijau akan melayani Semanggi – Casablanca – Kuningan – Semanggi dan jalur biru melayani jalur Kampung Melayu – Casablanca – Tanah Abang – Roxi.

Kereta monorail yang akan dibangun di Jakarta ini memiliki kelebihan dan kekurangan sebagaimana biasanya suatu sistem apapun.

Kelebihan dari sistem kereta monorail adalah:

- 1) Membutuhkan ruang yang kecil baik yang vertikal maupun yang horizontal, lebar yang diperlukan adalah selebar kereta dan karena

dibuat diatas jalan, hanya membutuhkan ruang untuk tiang penyangga.

- 2) Terlihat lebih "ringan" daripada kereta konvensional dengan *rail terelivasi* dan hanya menutupi sebagian kecil langit.
- 3) Tidak bising karena menggunakan roda karet yang berjalan di beton.
- 4) Bisa menaik dan menurun serta berbelok lebih cepat dibandingkan dengan kereta biasa.
- 5) Lebih aman karena dengan kereta yang memegang rail, resiko terguling jauh lebih kecil. Resiko menabrak pejalan kaki pun sangat minim.
- 6) Lebih murah untuk dibangun dan dirawat dibandingkan dengan kereta bawah tanah,

Sedangkan kekurangan dari sistem kereta monorail adalah:

- 1) Dibandingkan dengan kereta bawah tanah, monorail terasa lebih memakan tempat.
- 2) Dalam keadaan darurat, penumpang tidak bisa langsung di evakuasi karena tidak ada jalan keluar kecuali di stasiun.
- 3) Kapasitasnya masih dipertanyakan.

Tantangan Dan Peluang Monorail Sebagai Program Pengembangan Pola Transportasi Makro (PTM) DKI Jakarta

Gubernur Pemda DKI sebagai kepala daerah mempunyai tanggung jawab untuk melaksanakan seluruh peraturan perundang-undangan yang terkait dengan kewenangan untuk memimpin pelaksanaan pembangunan di daerahnya masing-masing. Dalam hal ini Gubernur Pemda DKI tidak terkecuali. Dia bersama-sama dengan aparatnya berkewajiban untuk memberikan pelayanan terbaik disegala bidang kepada rakyatnya, termasuk penye-

diaan alat transportasi yang nyaman, aman, cepat dan murah.

Dalam rangka mengatasi kemacetan lalu lintas yang setiap hari terjadi, Pemda DKI dengan Surat Keputusan Gubernur DKI No. 84 Tahun 2003 Tentang Penetapan Pola Transportasi Makro di DKI Jakarta dan sebelumnya juga telah didukung oleh Perda DKI No.12 Tahun 2003 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai, Danau serta Penyeberangan telah menunjuk PT.Jakarta Monorail sebagai operator monorail di Jakarta. (www.tempointeraktif.com).

Guna merealisasikan pembangunan fisik proyek monorail, maka, PT. Jakarta Monorail telah menunjuk kontraktor PT. Adhi Karya, sebuah perusahaan BUMN. Persero BUMN ini telah melaksanakan sebagian kontrak pembangunan fisik, tetapi karena muncul masalah pendanaan maka proyek ini jadi terhambat penyelesaiannya.

Proyek ini sejak awal akan didukung pendanaannya oleh sebuah sindikasi perbankan luar negeri dari Uni Emirat Arab – Bank Dubai. Tetapi dalam kenyataannya proyek tidak berjalan mulus karena muncul persoalan hukum yang terkait dengan soal kewenangan dalam hal pemberian izin kepada perusahaan operator. Hak inilah yang membuat pihak lembaga Bank menjadi khawatir akan kelangsungan operasional proyek ini.

Sebagaimana diketahui bahwa peraturan perundang-undangan dibuat untuk menciptakan tertib hukum dalam pembangunan yang ditujukan bagi semua pihak dengan tujuan akhirnya adalah kemakmuran rakyat bukan untuk segelintir golongan. Ketika peraturan perundang-undangan dirasakan menghambat proses percepatan pembangunan maka pemerintah dan DPR sebagai pihak yang bertanggung jawab harus tanggap untuk

melakukan amandemen bukan mengulur waktu dengan alasan masih banyak rancangan undang-undang (RUU) yang harus diprioritaskan dan hal ini bertolak belakang dengan pendapat Mochtar Kusumaatmadja, bahwa, semua masyarakat yang sedang membangun dicirikan oleh perubahan bagaimana pun kita mendefinisikan pembangunan itu dan apapun ukuran yang kita pergunakan bagi masyarakat dalam pembangunan. Peranan hukum dalam pembangunan adalah untuk menjamin bahwa perubahan itu terjadi dengan cara yang teratur. (Mochtar Kusumaatmadja, 2006)

Dengan demikian dalam rangka menjamin keteraturan itu pemerintah dan DPR harus mampu dalam waktu singkat mencarikan jalan keluar menerobos kebuntuan hukum agar tercipta kepastian hukum sehingga investor asing yang akan berpartisipasi menanamkan modalnya dalam proyek pembangunan kereta monorail dapat terus berlangsung.

Kalau dikaji lebih dalam berdasarkan ilmu hukum yang ilmiah maka sengketa kewenangan antara Departemen Perhubungan dengan Pemda DKI disebabkan karena masing-masing telah menafsirkan peraturan perundang-undangan yang kaku berdasarkan pendekatan hukum positif yang mengindentikkan hukum sebagai undang-undang. Tidak ada hukum diluar undang-undang. Satu-satunya sumber hukum adalah undang-undang, sehingga banyak kalangan berpendapat bahwa pemikiran positivisme hukum ini mematikan minat orang untuk berfilsafat. Konsepsi pemikiran hukum positif ini berkembang di Jerman dan dianut oleh misalnya, *Paul Laband, Jellinek, Rudolf Von Jhering, Hans Nawiasky, Hans Kalsen* dan lain-lain. (Lili Rasjidi, 2001)

Pemerintah pusat melalui Departemen Perhubungan dan juga Pemda DKI bersikukuh

dengan penafsirannya masing-masing, dan kalau hal ini berkepanjangan akan merugikan semua pihak terutama rakyat banyak yang membutuhkan sarana angkutan masal seperti monorail.

Proyek pembangunan monorail adalah cenderung masuk kepada ruang lingkup hukum ekonomi yang tidak dapat diaplikasikan sebagai bagian dari salah satu cabang ilmu hukum, melainkan juga merupakan kajian secara interdisipliner dan multi dimensional.

Dalam praktek pergaulan masyarakat dengan semakin terbuka di dunia ini adanya era globalisasi maka dasar-dasar hukum ekonomi tidak hanya bertumpu pada hukum positif nasional suatu negara, tetapi juga akan mengikuti hukum internasional. Lebih jauh lagi andaikata suatu perbuatan hukum yang sudah ada aturannya tetapi sudah tidak sesuai lagi dengan zaman, maka pemerintah dapat mengacu pada sumber aslinya yakni Pancasila dan UUD 1945, yang dapat dijadikan sumber dan dasar hukum ekonomi, yang terdiri beberapa asas yakni;

1. Asas keimanan dan ketaqwaan terhadap Tuhan YME.
2. Asas manfaat.
3. Asas demokrasi Pancasila.
4. Asas adil dan merata.
5. Asas keseimbangan, keserasian dan keselarasan dalam perikehidupan.
6. Asas hukum.
7. Asas kemandirian.
8. Asas keuangan.
9. Asas ilmu pengetahuan.
10. Asas kebersamaan, kekeluargaan, keseimbangan dan kesinambungan dalam kemakmuran rakyat.
11. Asas pembangunan ekonomi yang berwawasan lingkungan dan berkelanjutan, dan
12. Asas kemandirian yang berwawasan kenegaraan.

(Elsi Kartika Sari, 2005)

Dari berbagai macam asas tersebut diatas, maka terbuka kemungkinan lebih lebar untuk melakukan penafsiran peraturan perundangan-undangan tentang perkeretaapian dan pemerintah daerah melalui penafsiran multidisipliner yang melibatkan verifikasi dan bantuan dari lain-lain ilmu. (Yudha Bhakti, 2000)

Dengan masuknya investor asing dalam pembangunan proyek monorail ini dalam era globalisasi, maka batas-batas negara dalam pengertian ekonomi dan hukum menjadi kabur. Dunia bergerak ke satu arah dalam berbagai aspek kehidupan. Oleh karena itu pertimbangan-pertimbangan tentang apa yang berkembang di dunia internasional menjadi penting untuk dijadikan dasar hukum ekonomi di Indonesia, khususnya masalah proyek pembangunan monorail yang kini terhambat persoalan legal.

Kasus ini terus berkembang ke Dewan Perwakilan Rakyat, Komisi V mempertanyakan dasar hukum PT.Adhi Karya sebagai pelaksana pembangunan monorail yang sekarang ini sedang berlansung. Pertanyaan ini diajukan sehubungan dengan adanya revisi RUU NO.13 Tahun 1992 Tentang Perkeretaapian yang masih dalam tahap pembahasan, sehingga belum ada dasar hukum yang kuat untuk melibatkan pihak swasta sebagai pelaksana proyek tersebut. DPR khawatir kalau proyek ini macet maka PT. Adhi Karya yang BUMN sebagai kontraktor, pasti akan menderita kerugian besar. Namun demikian, Komisi V menyatakan siap untuk membahas RUU amandemen usulan pemerintah tersebut, akan tetapi sebaliknya Menteri Perhubungan menyatakan pesimis dapat merampungkan pembahasan RUU ini.

Berdasarkan sejarah perkeretaapian di Indonesia, sebetulnya bisnis ini pada awalnya

memang dijalankan oleh pihak swasta. Akan tetapi karena tingkat pengembalian investasinya (*return on investmentnya*) rendah maka jangka waktu balik modalnya relatif lebih lama dibandingkan dengan usaha bisnis yang lain. Oleh karena itu pemerintah kolonial Belanda mengambil alih operasional bisnis ini. Sedangkan pihak swasta hanya mengambil porsi kecil bisnis kereta api yang hanya beroperasi di dalam kota saja.

Kalau dikaitkan dengan peristiwa sejarah masa lampau, sebetulnya sudah ada contohnya, bahwa swasta boleh melakukan bisnis kereta api di dalam kota. Jadi kalau sekarang Pemda DKI berkeinginan membuka peluang bisnis kereta monorail yang khusus melayani kebutuhan penduduk DKI, maka sebetulnya hal ini bukanlah masalah besar yang perlu diperdebatkan berkepanjangan apalagi sampai merugikan kepentingan masyarakat banyak, gara-gara hanya kukuh berdasarkan undang-undang yang merupakan hukum positif yang kaku. Adalah tepat seperti apa yang dikatakan Hugo Sinzheimer: *"Wanneer er tusschen recht en leven tegenstellige bestaan, dan komenerteeds krachten in beweging om deze op te thefften. Dan begint een tijdperk waarin nieuw recht onstaat....."*

Perubahan hukum senantiasa dirasakan perlu dimulai sejak adanya kesenjangan antara keadaan-keadaan, peristiwa-peristiwa serta hubungan-hubungan dalam masyarakat, dengan hukum yang mengaturnya. (Ahmad Ali, 2002).

Kesimpulan

Bagaimanapun kaidah hukum tidak mungkin kita lepaskan dari hal-hal yang diaturnya, sehingga ketika hal-hal yang seyogyanya diaturnya tadi telah berubah sedemikian rupa, tentu saja

dituntut perubahan hukum untuk menyesuaikan diri agar hukum masih efektif dalam pengaturannya.

Tanpa bermaksud untuk melanggar hukum dan menggurui pemerintah dan DPR maka, sudah sepatutnya pemerintah pusat mengambil langkah tegas dan cepat dengan melakukan konstruksi hukum dan atau penafsiran hukum jika melihat kenyataan bahwa peraturan-peraturan-perundangan yang ada belum mengatur peristiwa tertentu atau belum jelas, dengan cara menerbitkan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang (Perpu) Tentang Perkeretaapian dan Monorail.

Dengan terbitnya Perpu tersebut paling tidak untuk sementara masalah hukum yang menghadang proyek ini dapat teratasi. Selanjutnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan Perpu tersebut dengan beberapa perubahan dapat disahkan menjadi undang-undang.

Daftar Pustaka

- Ali, Ahmad, "Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis)", PT.Gunung Agung Tbk, Jakarta, 2002.
- Bhakti, Yudha, "Penafsiran dan Konstruksi Hukum", Alumni, Bandung, 2000.
- Kusumaatmadja, Mochtar, "Konsep-konsep Hukum dalam Pembangunan" Kumpulan Karya Tulis – PT. Alumni, Bandung, 2006.
- Rasjidi, Lili dan Ira Rasjidi, "Dasar-dasar Filasafat dan Teori Hukum", PT.Citra Aditya Bakti, Bandung, 2001.
- Sari, Elsi Kartika dan Advendi Simangunsong, "Hukum dalam Ekonomi", Edisi revisi. PT.Grasindo, Jakarta, 2005.

www.wikipedia.com

www.tempointeraktif.com