

IMPLIKASI SOSIOLOGIS PENERAPAN GANJIL GENAP LALU LINTAS DALAM MASA COVID TERHADAP KESEJAHTERAAN RAKYAT

Diah Lestari¹, Iis Isnaeni Nurwanty²

¹ Mahasiswa Magister Ilmu Hukum, Sekolah Pascasarjana, Universitas Swadaya Gunung Jati

² Mahasiswa Magister Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta



DOI: <http://dx.doi.org/10.33603/hermeneutika.v3i2>

Diterima: 21 Juni 2021; Direvisi: 22 Juli 2021; Dipublikasikan: Agustus 2021

Abstrak: *Penyebaran virus Covid-19 yang begitu cepat dan massif membuat collaps berbagai negara dibelahan dunia, termasuk Indonesia. Indonesia yang sampai saat ini belum menunjukkan curva landai dalam persebaran Covid-19 membuat pemerintah terus-menerus mengganti kebijakannya, mulai dari PSBB ketat sampai kini ke tahap PPKM Level 3 dan 4 yang kemudian menerapkan kebijakan mengenai sistem ganjil genap untuk kendaraan. Agaknya pemerintah lupa bahwa sistem ganjil genap hanya dapat menekan mobilitas kendaraan, tapi tidak dengan persebaran Covid-19. Metode penelitian dalam penulisan artikel ini berdasar pada komparasi dari daerah-daerah yang menerapkan aturan sistem ganjil genap kemudian dianalisis secara hukum. Timbulnya klaster baru pada penyebaran Covid-19 di transportasi umum menunjukkan bahwa sejatinya tujuan dari kebijakan sistem ganjil genap kendaraan dibuat hanya untuk menekan mobilitas kendaraan pada masa normal, bukan seperti saat ini. Sistem ganjil genap juga dapat membunuh kesejahteraan rakyat yang usahanya masuk kedalam ruas-ruas jalan raya yang terkena ganjil genap.*

Kata Kunci: *Covid-19, sistem ganjil genap, kesejahteraan rakyat.*

¹Diah Lestari✉

Email: diahlestari876@gmail.com

² Iis Isnaeni Nurwanty✉

Email: iis.isnaeni.nurwanty@live.de

I. PENDAHULUAN

Awal Desember 2019 menjadi awal catatan mencekam berkepanjangan di seluruh dunia yang kian berlanjut hingga kini. Saat itu di Wuhan, China. Dr. Li Wenliang yang merupakan seorang dokter di rumah sakit tersebut menyebarkan informasi melalui akun media sosialnya bahwa ada seorang pasien yang memiliki gejala peradangan paru, namun diakibatkan oleh virus. Setelah diselidiki lebih lanjut ternyata sejumlah pasien pertama tersebut merupakan pedagang binatang liar di pasar ikan Wuhan, China. Penyebaran virus yang begitu cepat membuat pasar itu akhirnya ditutup.

Pada Tahun 2020 akhirnya perwakilan pejabat di China memberikan sebuah pengumuman bahwa virus tersebut merupakan salah satu jenis virus baru, yang kemudian diidentifikasi bernama SARS-Cov 2 yang selanjutnya disebut dengan virus Covid-19. Tidak lama berselang, seorang pasien dengan umur 61 tahun menjadi korban pertama yang meninggal dari virus ini. Jumlah orang yang terinfeksi pun kian meningkat drastis di Negara China. Tak lama kemudian, negara-negara sekitar China mengkonfirmasi ada warganya yang terinfeksi virus corona jenis baru ini. Setelah diselidiki lebih lanjut ternyata orang-orang yang terinfeksi ini tidak pernah datang ke pasar ikan di Wuhan. Maka dapat dikatakan kemungkinan besar penularan virus ini adalah dari orang ke orang.

Penyebaran virus Covid-19 yang begitu massif dan cepat di hampir seluruh penjuru dunia, membuat seluruh negara

kekalahan untuk melindungi warganya. Negara Indonesia yang mulanya memproklamkan bahwa negaranya kebal akan virus ini akhirnya pada Februari 2020, Indonesia harus mengakui kekalahannya, dimana saat itu terdapat 2 WNI yang terpapar Virus tersebut, dilengkapi dengan hasil tes yang menunjukkan positif. Semenjak itu, kasus positif Covid 19 di Indonesia semakin naik melonjak, bahkan dengan jarak sebulan, kasus di Indonesia mencapai 1.528 kasus yang dilaporkan telah terkonfirmasi dan terdapat 136 kasus kematian di Indonesia.¹ Serta fasilitas kesehatan di Indonesia yang belum siap dan belum memadai terlihat dari data Kementerian Kesehatan Indonesia dimana hanya terdapat 309.100 tempat tidur rumah sakit di Indonesia, dengan sebagian besar dari mereka yang terletak di Pulau Jawa.²

Mengingat bahwa keadaan Indonesia tidak dalam kondisi yang baik, serta dari segala ketidaksiapan pemerintah maupun warga Indonesia dalam menangani virus Covid-19, jelas memiliki dampak yang berkepanjangan. Ditambah angka kematian akibat Covid-19 yang tak kunjung melandai dibenturkan dengan perekonomian warga Indonesia yang mulai runtuh membuat pemerintah pada awal tahun 2021 kembali mengambil kebijakan baru bernama Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM). Mengingat PPKM yang sudah diterapkan sejak awal tahun serta siklus naik-turunnya curva akibat Covid-19 di Indonesia membuat pemerintah Indonesia beberapa kali mengubah-ubah kebijakan mengenai pembatasan untuk warga Indonesia. Mulai dari PPKM kemudian ke PPKM mikro, dilanjut dengan PPKM darurat dan kini

¹ Santy Irene Putri dan Ayu Anulus, 2020, *Preventive Actions to Minimizing The Coronavirus Disease 19 (COVID-19) Transmissions Among Health Workers: A Systematic Review*, (Journal of the Medical Sciences, Volume 52, Number 3 (SI),

<http://dx.doi.org/10.19106/JMedSciSI005203202013>), hlm. 149.

² Siti Setiati dan Muhammad K Azwar, 2020, *Covid-19 and Indonesia*, (Acta Med Indones - Indones J Intern Med, Vol 52: Number 1, January 2020), hlm. 85.

masuk ke tahap PPKM Level 3 dan 4. Adapun kini, pemerintah diberbagai daerah mulai menerapkan pemberlakuan ganjil genap untuk kendaraan demi mengendalikan laju kepadatan mobilitas masyarakat serta potensi kerumunan yang akan menimbulkan pelanggaran protocol kesehatan, namun dengan adanya penerapan ganjil genap ini, tentu akan mempengaruhi kesejahteraan rakyat, sebab car aini juga menimbulkan akibat ke dalam sistem ekonomi, yang tentunya berdampak besar sekali bagi masyarakat yang ada di Indonesia, terutama daerah – daerah yang menerapkan sistem ini.

II. LANDASAN TEORETIS

Coronavirus yang selanjutnya di sebut dengan virus Covid-19 (*Corona Virus Disease-2019*) adalah sebuah virus berjenis baru yang mengakibatkan penyakit pada sistem pernafasan dan kekebalan tubuh. Virus ini pertama kalinya ditemukan di Wuhan, China yang informasinya dikonfirmasi oleh pemerintah di darah tersebut. Pada dasarnya, virus ini mempunyai gejala yang hampir mirip seperti flu pada umumnya, namun proses pemulihannya lebih sulit daripada flu pada umumnya, awalnya mempunyai beberapa gejala, dari gangguan pernafasan seperti sakit tenggorokan, demam di atas 38 derajat Celsius hingga batuk kering, yang kemudian seiring berkembangnya waktu, virus ini juga menyerang ke sistem otot, hingga pencernaan yang bisa menyebabkan kematian.

Penyebaran virus yang tidak pernah diduga menjadi pandemi ini melumpuhkan berbagai negara dibelahan dunia termasuk juga Indonesia. Pemerintah Indonesia yang

cenderung bersikap lamban sejak mengetahui ada warganya yang terkena covid-19 jelas memperlihatkan ketidaksiapannya dalam penanganan virus ini, hingga akhirnya pihak Organisasi Internasional di Bidang Kesehatan mengirimkan surat kepada Presiden Republik Indonesia Jokowi Dodo dimana dalam surat tersebut mempertanyakan kesiapan Indonesia dalam menghadapi pandemi global, serta keterbukaan Pemerintah Indonesia dalam penanganan kasus virus ini.

Berdasar kepada jumlah kasus yang terus meningkat bahkan pertumbuhannya bahkan persebarannya yang masuk ke level mengkhawatirkan, menyebabkan Indonesia masuk kedalam negara yang dikategorikan *Case Fatality*. Hingga akhirnya pemerintah Indonesia dimulai pada tanggal 14 Maret 2020 mulai menetapkan kebijakan bahwa virus ini merupakan salah satu bencana nasional yang terjadi secara non alami dimana dalam hal ini terdapat wabah penyakit yang harus segera dilakukan upaya penanganan untuk menekan kasus penyebarannya.

Berdasarkan kepada permasalahan yang ada, maka pemerintah harus mematuhi beberapa regulasi, yakni diantaranya: UU Keekarantinaan Kesehatan yaitu Undang-Undang Nomor 6 tahun 2018 Tentang Keekarantinaan Kesehatan yang mana Pasal 1 ayat (1) nya menyatakan bahwa:³

“Keekarantinaan Kesehatan adalah upaya mencegah dan menangkal ke luar atau masuknya penyakit dan/atau faktor risiko kesehatan masyarakat yang berpotensi

³ Pasal 1 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 6 tahun 2018 tentang Keekarantinaan Kesehatan.

menimbulkan kedaruratan kesehatan masyarakat.”

Pasal 4 Undang-Undang Nomor 6 tahun 2018 Tentang Keekarantinaan Kesehatan yang menyebutkan:⁴

“Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah bertanggung jawab melindungi kesehatan masyarakat dari penyakit dan/atau factor risiko kesehatan masyarakat yang berpotensi menimbulkan kedaruratan kesehatan, masyarakat melalui penyelenggaraan keekarantinaan kesehatan.”

Serta PP Nomor 21 Tahun 2020 tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar dalam rangka Percepatan Penanganan Covid 19 menjadi salah satu regulasi darurat yang harus pemerintah jadikan landasan bagi penyelenggaraan penanganan virus ini..

Penanganan yang dilakukan pemerintah dimulai dengan adanya aturan Pembatasan Sosial Berskala Besar yang bias akita kenal dengan sebutan PSBB, yakni suatu pembatasan aktivitas tertentu di suatu wilayah yang terkategori terinfeksi virus ini, tujuannya agar bisa menghambat penyebaran virus dengan efisien. Mengingat amanat Peraturan Pemerintah, maka dalam hal ini Menteri Kesehatan menerbitkan Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia No. 9 Tahun 2020 Tentang Pedoman Pembatasan Sosial Berskala Besar Dalam Rangka Percepatan Penanganan Covid-19.⁵ PSBB yang pada

awalnya hanya diberlakukan selama 14 hari yaitu tanggal 10 April 2020 harus diperpanjang sampai tanggal 4 Juni 2020 demi menekan angka penyebaran Covid-19 yang belum kunjung mereda. Selanjutnya, pada tanggal 5 Juni 2020 warga Indonesia harus bersiap masuk ke masa PSBB transisi dimana masyarakat mulai berlatih berlatih menuju ke kehidupan baru atau *new normal* dengan ditandai adanya beberapa pelanggaran yaitu pada sektor ekonomi dan sektor perkantoran. Namun sayangnya, penerapan PSBB Transisi ini tidak dapat berlangsung lama. Dikarekan angka keterisian ruang ICU dan ruang isolasi kian meningkat serta angka kematian akibat Covid-19 yang terus naik, akhirnya pemerintah Indonesia menerapkan PSBB ketat.

Angka kematian akibat Covid-19 yang tak kunjung melandai dibenturkan dengan perekonomian warga Indonesia yang mulai runtuh membuat pemerintah pada awal tahun 2021 kembali mengambil kebijakan bernama Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM). Mengingat PPKM yang sudah diterapkan sejak awal tahun serta siklus naik-turunnya curva akibat Covid-19 di Indonesia membuat pemerintah Indonesia beberapa kali mengubah-ubah kebijakan mengenai pembatasan untuk warga Indonesia. Mulai dari PPKM kemudian ke PPKM mikro, dilanjut dengan PPKM darurat dan kini masuk ke tahap PPKM Level 3 dan 4. Secara garis besar, dalam PPKM level 3 dan 4 masih memiliki aturan yang sama dengan PPKM terdahulunya, hanya saja

⁴ Pasal 4 Undang-Undang Nomor 6 tahun 2018 tentang Keekarantinaan Kesehatan.

⁵ Muh. Hasrul, 2020, *Aspek Hukum Pemberlakuan Pembatasan Sosial Berskala Besar (Psbb) Dalam Rangka Penanganan Corona Virus Disease 2019*

(Covid-19), (Jurnal Legislatif, Lembaran Gagasan Mahasiswa Yang Solutif dan Inovatif, Lembaran Penalaran dan Penulisan Karya Ilmiah Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Volume 3 Nomor 2 Tahun 2020), hlm.394.

dalam PPKM level 3 dan 4 pembatasan mengenai kapasitas sektor esensial lebih diatur secara rinci. Selain itu dalam sektor pengendalian mobilitas masyarakat terdapat beberapa perbedaan, karena pada PPKM darurat sebelumnya untuk mengurangi kepadatan lalu lintas digunakan penyekatan di beberapa ruas jalan tertentu. Namun kini dalam masa PPKM level 3 dan 4 di beberapa daerah yang padat penduduk sudah mulai menerapkan sistem ganjil genap untuk kendaraan baik roda dua atau roda empat guna mengurangi dan mengurangi kepadatan lalu lintas..

III. METODE PENELITIAN

Tulisan ini dianalisis berdasarkan kepada pendekatan penelitian normatif/doctrinal yang bersumber kepada data sekunder berupa peraturan terkait pemberlakuan sistem ganjil genap untuk kendaraan sebagai pengganti penyekatan PPKM, serta dikaitkan dengan sudut pandang kesejahteraan masyarakat.

IV. PEMBAHASAN

Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) darurat yang bertujuan untuk mengurangi dan menekan penyebaran Covid-19 dengan cara melarang pembukaan tempat yang berpotensi menjadi pusat kerumunan, membatasi mobilitas masyarakat yang tidak esensial serta memberlakukan penutupan, serta penyekatan di berbagai lalu lintas jalan raya pada saat masa PPKM darurat ternyata tidak dapat membuahkan hasil yang signifikan khususnya dalam hal penyekatan. Hal ini terbukti dari artikel di

Lapor Covid-19 berjudul *Press Release Seberapa Efektifkah PPKM Darurat? Yang menyebutkan bahwa implementasi dari kebijakan PPKM darurat ternyata banyak yang dilanggar, hal ini disebabkan karena warga mengeluhkan penutupan mengganggu pencarian nafkah sehari-hari mereka, warga juga mengeluhkan sejumlah pelanggaran terhadap aturan PPKM darurat yang dilakukan oleh beberapa kantor.*⁶

Mengingat curva Covid-19 di Indonesia yang belum juga stabil atau mengalami penurunan maka demi menyesuaikan dengan kondisi tersebut, menyebabkan pemerintah Indonesia juga terus melakukan perubahan kebijakan. Adapun belakangan ini istilah pembatasan mobilitas masyarakat terkait menekan angka pada Covid-19 kembali berubah, kini PPKM darurat yang berlaku sejak 3 Juli 2021 berubah nama menjadi PPKM level 3 dan 4 serta kini terdapat beberapa daerah yang sudah melakukan pergantian pola penyekatan pembatasan pergerakan mobilitas masyarakat menjadi pola ganjil genap untuk kendaraan di lalu lintas jalan raya. Adapun beberapa daerah yang menerapkan pola ganjil genap diantaranya:

A. Jakarta

Seiring dengan Penerapan Sosial Bersekala Besar (PSBB), sistem ganjil genap di DKI Jakarta juga telah ditiadakan sejak September 2020. Mengingat pelanggaran beberapa aturan pada masa perpanjangan PPKM level 3 dan 4 membuat Pemerintah DKI Jakarta dan Polda Metro Jaya memutuskan untuk menghentikan penyekatan di 100 titik jalan ibukota mulai tanggal 12 Agustus 2021 - 16 Agustus 2021. Namun

⁶ *Press Release Seberapa Efektifkah PPKM Darurat?*, Lapor Covid-19 (Online), diakses pada hari Kamis 12 Agustus 2021 pukul 22.15 WIB.

dikarekankan pengendalian mobilitas masyarakat selama PPKM level 3 dan 4 harus tetap dilaksanakan, maka sebagai gantinya Pemerintah DKI Jakarta dan Polda Metro Jaya menerapkan kembali sistem ganjil genap di 8 titik ruas jalan di Jakarta, hal ini dipertegas oleh Direktur Lalu Lintas Polda Metro Jaya Kombes Pol Sambodo Purnomo Yogo pada tanggal 12 Agustus 2021 dalam konrefensi persnya menyatakan bahwa penyekatan di 100 titik akan diberhentikan dan akan digantikan dengan 3 cara baru diantaranya:

1. Pengendalian mobilitas dengan sistem ganjil genap;
2. Pengendalian mobilitas kawasan dengan sistem patrol; dan
3. Pengendalian mobilitas kawasan dengan sistem rekayasa lalu lintas.

Hal ini berdasarkan pada Surat Keputusan (SK) Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 320 Tahun 2021 dimana dalam SK tersebut terdapat beberapa poin penting yang menyatakan:⁷

“ Bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 24 ayat (7) Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta Nomor 3 Tahun 2021 Tentang Peraturan Pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2020 Tentang Penanggulangan Corona Virus Disease 2019 perlu menetapkan Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta tentang petunjuk teknis pelaksanaan manajemen kebutuhan lalu lintas dalam rangka pemberlakuan pembatasan kegiatan masyarakat level 4 Covid-19.

1. Waktu pelaksanaan mulai tanggal 12 Agustus 2021 - 16 Agustus 2021 setiap hari mulai pukul 06.00 - 20.00 WIB;

2. Adapun ruas jalan yang akan diberlakukan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil-genap yaitu: Jl. Jenderal Sudirman, Jl. MH.H Thamrin, Jl. Medan Merdeka Barat, Jl. Majapahit, Jl. Gajah Mada, Jl. Pintu Besar Selatan, Jl. Hayam Wuruk; dan Jl. Jenderal Gatot Subroto
3. Pengecualian kendaraan yang memasuki kawasan ganjil-genap diantara lain: Kendaraan yang membawa masyarakat disabilitas, ambulans, pemadam kebakaran, angkutan umum (plat kuning), kendaraan yang digerakkan dengan motor listrik, sepeda motor, angkutan barang khusus bahan bakar minyak dan bahan bakar gas, kendaraan pimpinan lembaga tinggi Negara Republik Indonesia (Presiden/Wakil Presiden, Ketua Majelis Permusyawaratan Rakyat/Dewan Perwakilan Rakyat/Dewan Perwakilan Daerah; dan Ketua Mahkamah Agung/Mahkamah Konstitusi/Komisi Yudisial/Badan Pemeriksa Keuangan), kendaraan dinas operasional berplat dinas, TNI dan POLRI, kendaraan pimpinan dan pejabat negara asing serta lembaga internasional yang menjadi tamu negara, kendaraan untuk memberikan pertolongan pada kecelakaan lalu lintas, kendaraan untuk kepentingan tertentu menurut pertimbangan petugas POLRI, seperti kendaraan pengangkut uang (Bank Indonesia, antar bank, pengisian ATM) dengan pengawasan dari POLRI, Kendaraan petugas kesehatan penanganan Covid-19 selama masa penanggulangan bencana nasional yang diakibatkan oleh penyebaran Covid-19, kendaraan mobilitas pasien dan vaksin Covid-19,

⁷ Surat Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 320 Tahun 2021.

kendaraan pengangkut tabung oksigen, kendaraan angkutan barang pengangkut logistik.

B. Kota Bandung

Mengingat bahwa Kota Bandung termasuk ke dalam PPKM Level 4, maka kebijakan mengenai sistem ganjil genap kendaraan juga diberlakukan di Kota Bandung pertanggal 14 Agustus 2021. Kebijakan pengganti sistem penyekatan ini dianggap akan mempermudah menekan mobilitas masyarakat karena petugas kini tidak lagi memeriksa Surat Tugas Regitansi Pekerja (STRP) di jalan, namun STRP akan diperiksa di kantor atau tempat-tempat yang rawan akan kerumunan.

Berdasarkan akun sosial media resmi milik Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam Surat Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Kota Bandung TU.01.01/2778-DISHUB/411-2821 menjelaskan mengenai pemberlakuan kebijakan sistem ganjil genap untuk kendaraan roda dua dan roda empat. Adapun beberapa hal yang perlu diingat diantaranya:⁸

1. Sistem ganjil genap kendaraan akan diberlakukan pertanggal 14 Agustus 2021 - 16 Agustus 2021 mulai dari pagi hari yaitu pukul 08.00 WIB - pukul 10.00 WIB dan sore hari pukul 16.00 WIB - 18.00 WIB;
2. Lokasi pemberlakuan ganjil genap yaitu pada Jalan Ir. Djuanda (lalu lintas dua arah, mulai dari *traffic light* persimpangan Jalan Ir. Djuanda – Jalan Cikapayang, s.d. persiapan Jalan Ir. Djuanda – Jalan Dipatiukur (simpang Dago)) dan

Jalan Asia Afrika (lalu lintas satu arah, mulai dari *traffic light* persimpangan Jalan Tamblong - Jalan Asia Afrika, s.d. persimpangan Jalan Asia Afrika – Jalan Otto Iskandardinata;

3. Terdapat beberapa pengecualian sistem ganjil genap untuk kendaraan seperti kendaraan Dinas TNI/POLRI, kendaraan dengan TNKB Merah, Kuning, kendaraan angkutan umum online, kendaraan darurat Covid-19, kendaraan angkutan barang;, kendaraan pemiliki/para pekerja properti yang ada ruas jalan yang terkena dampak ganjil genap (dibuktikan dengan e-KTP dan surat keterangan kerja).

C. Kota Cirebon

Hal yang samapun diberlakukan di Kota Cirebon, mengingat bahwa Kota Cirebon masih termasuk kedalam PPKM level 4 pemerintah Kota Cirebon juga memberlakukan sistem ganjil genap untuk menekan mobilitas warganya. Dilansir dari artikel *detiknews* yang berjudul *Aturan Ganjil Genap di Cirebon Berlaku Mulai Besok* dimana Kapolres Cirebon AKBP Imron Ermawan mengatakan meskipun kebijakan mengenai pemberlakuan penyekatan di 5 titik masuk ke Kota Cirebon dinilai berhasil menekan angka penyebaran Covid-19. Namun Kota Cirebon tetap perlu memberlakukan system ganjil genap, karena menurut Imron kebijakan ganjil-genap merupakan upaya lain dalam kembali memulihkan perekonomian dengan tetap menekan mobilitas di masyarakat Kota Cirebon.⁹

Adapun pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap di Kota

⁸ Dilansir dari akun sosial media Dinas Perhubungan Kota Bandung pada hari Minggu 15 Agustus 2021 pukul 23:45 WIB.

⁹ *Aturan Ganjil Genap di Cirebon Berlaku Mulai Besok*, Detiknews (Online), diakses pada hari Minggu 15 Agustus 2021 pukul 00.30 WIB.

Cirebon berdasarkan Surat Edaran Wali Kota Cirebon Nomor 63 Tahun 2021 tentang Pembatasan Lalu Lintas dengan Ganjil Genap di masa Pandemi COVID-19 yang diberlakukan pertanggal 16 Agustus 2021 sampai dengan PPKM dinyatakan berakhir di Kota Cirebon. Terdapat beberapa aturan yang diberlakukan dalam pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap di Kota Cirebon, yaitu:¹⁰

1. Pemberlakuan pembatasan lalu lintas dengan sistem ganjil genap sejak tanggal 16 Agustus 2021 sampai dengan PPKM dinyatakan berakhir, adapun diberlakukan pada hari senin - sabtu mulai pukul 07.00 WIB – 17.00 WIB;
2. Ruas jalan yang berlaku ganjil genap, diantaranya, Jl. Tuparev 1 arah dari barat (wilayah hukum Polres Cirebon Kota, Jl. Kartini, Jl. Dr. Cipto Mangkusumo, Jl. Pasuketan, Jl. Siliwangi, Jl. Karanggetas, Jl. Pemuda serta ruas-ruas jalan lainnya yang ditentukan oleh Polres Cirebon Kota sesuai kewenangan diskersi.
3. Pengecualian aturan bagi kendaraan khusus, yakni bagi kendaraan yang membawa penyandang distabilitas, ambulance, pemadam kebakaran angkutan umum dengan tanda nomor kendaraan bermotor berwarna dasar kuning, angkutan daring, angkutan barang khusus pengangkut bahan bakar minyak atau bahan bakar gas, angkutan kebutuhan pangan sehari-hari, kendaraan dinas operasional dengan tanda nomor kendaraan bermotor berwarna dasar merah, TNI dan POLRI, kendaraan dengan memberikan pertolongan pada kecelakaan lalu lintas, kendaraan pers yang dapat menunjukkan kartu identitas pers, kendaraan pengangkut

uang Bank Indonesia, antar bank, pengisian ajungan tunai mandiri dengan pengawasan dari petugas POLRI, kendaraan untuk kepentingan tertentu dengan pengawalan dan/atau sesuai asas diskersi petugas POLRI.

Jika ditinjau dari beberapa daerah-daerah yang sebelumnya masuk ke dalam kategori PPKM darurat dimana untuk menekan mobilitas pada warganya, pemerintah masing-masing daerah menerapkan kebijakan penyekatan diberbagai lalu lintas jalan raya, kemudian daerah-daerah PPKM darurat tersebut yang kini berganti nama dan masih memasuki PPKM level 4 dimana kebijakan sebelumnya diganti dengan kebijakan baru yang sebenarnya tujuan dari kebijakan tersebut adalah sama yaitu untuk membatasi atau menekan mobilitas warganya di lalu lintas jalan raya dengan cara memberlakukan kebijakan ganjil genap untuk kendaraan roda dua maupun roda empat memiliki dampak positif maupun negatif khususnya untuk daerah-daerah seperti DKI Jakarta, Kota Bandung dan Kota Cirebon, untuk dampak positifnya adalah:

1. Jika dilihat dari lalu-lalang pengguna lalu lintas jalan raya, kebijakan sistem ganjil genap di berbagai daerah memang dirasa dapat lebih efektif terutama untuk kota-kota besar yang rawan akan terjadi kemacetan. Hal ini disebabkan karena baik DKI Jakarta maupun Kota Bandung memang sebelumnya sudah pernah melaksanakan aturan ganjil genap, sehingga untuk warganyapun dapat beradaptasi dengan cepat dan memang pemberlakuan sistem ganjil genap ini dapat mengurai kemacetan di jalan raya.

¹⁰ Dilansir dari akun sosial media Dinas Perhubungan Kota Cirebon pada hari Jumat 13 Agustus 2021 pukul 22:34 WIB.

Adapun untuk dampak negatifnya yaitu:

1. Pemberlakuan sistem ganjil genap untuk daerah-daerah kota kecil seperti Kota Cirebon yang sebelumnya belum pernah memberlakukan kebijakan ganjil genap, jelas membuat *culture shock* bagi warganya karena mereka harus memulai kebiasaan baru yang belum pernah diterapkan dan mengingat bahwa sebenarnya menurut Kapolres Cirebon AKBP Imron Ermawan kebijakan mengenai pemberlakuan penyekatan di Kota Cirebon juga dinilai berhasil menekan angka penyebaran Covid-19 membuat kebijakan sistem ganjil genap ini dirasa agak sulit untuk diterima warga Kota Cirebon.
2. Meskipun pemberlakuan sistem ganjil genap dapat menekan mobilitas masyarakat di lalu lintas jalan raya, tapi tidak dengan penyebaran dari Covid-19. Hal ini disebabkan dengan adanya kebijakan sistem ganjil genap justru dapat menimbulkan kluster penyebaran Covid-19 di transportasi umum karena kebijakan ganjil genap membuat masyarakat akan cenderung memilih transportasi umum sehingga akan terjadi penumpukan di sarana publik dan angkutan transportasi umum serta harus diingat kembali bahwa sejatinya tujuan kebijakan mengenai ganjil genap itu awalnya dibuat untuk mengendalikan penggunaan kendaraan baik roda dua maupun roda empat agar tidak terjadi kemacetan pada masa normal bukan masa seperti saat ini.

Selain itu, Kebijakan sistem ganjil genap di beberapa daerah yang masuk ke dalam katerogi PPKM level 4 jelas memberikan dampak yang kuat bagi kesejahteraan masyarakat khususnya bagi pelaku usaha sekitar yang terdampak.

Hal ini disebabkan dengan adanya penerapan ganjil genap dilalu lintas jalan raya membuat para pelaku usaha mengalami penurunan pendapatan khususnya pelaku usaha baik pedagang kaki lima atau ruko yang buka pada jam-jam pemberlakuan ganjil genap, karena dengan pemberlakuan sistem ganjil genap membuat kendaraan yang melintas di jalan raya menjadi berkurang bahkan bisa mencapai pengurangan 50%. Sehingga hal ini juga jelas dapat mengurangi penghasilan dari para pelaku usaha yang berjualan pada jam-jam pemberlakuan ganjil genap.

Selain itu mengingat aturan pengecualian ganjil genap diberbagai daerah yang hanya mengecualikan kendaraan angkutan barang khusus bahan bakar minyak (BBM) dan bahan bakar gas, membuat para pelaku usaha yang usahanya mendistribusikan barang harus gigit jari karena jelas membuat kerepotan dalam mengirimkan barang apalagi jika pelaku usaha tersebut hanya memiliki satu kendaraan pengiriman. Hal ini disebabkan karena dengan hanya memiliki satu kendaraan pengiriman, membuat pelaku usaha pendistribusian barang ini hanya dapat mengirimkan barang tepat waktu ketika tanggal sesuai dengan nomor terakhir plat kendaraanya (ganjil atau genap) sedangkan jika tidak, maka ia harus menunggu sampai selesai jam pemberlakuan ganjil genap terlebih dahulu, baru dapat mendistribusikan barang-barang pesanan dari pembeli oleh para pembeli.

Dari berbagai kasus diatas maka dapat disimpulkan bahwa sebenarnya kebijakan mengenai pemberlakuan sistem ganjil genap pada kendaraan roda dua maupun roda empat guna menekan mobilitas masyarakat di lalu lintas jalan raya justru tidak dapat mensejahterakan masyarakat sekitar bahkan ternyata merugikan para pelaku usaha yang usahanya masuk

kedalam ruas-ruas jalan raya yang terkena ganjil genap.

V. PENUTUP

Penerapan kebijakan baru diberbagai daerah yang termasuk kedalam PPKM level 4 mengenai ganjil genap untuk kendaraan roda dua maupun roda empat guna menekan mobilitas masyarakat di lalu lintas jalan raya memiliki dampak positif maupun negatif. Adapun dampak positifnya lebih dapat dirasakan untuk daerah-daerah kota besar dan daerah yang sudah pernah menerapkan sistem ganjil genap, karena selain dapat menekan angka kemacetan di jalan raya warganyapun sudah terbiasa akan sistem ganjil genap sehingga tidak membutuhkan waktu yang lama untuk beradaptasi dengan sistem ganjil genap. Namun hal ini sulit dirasakan kepada daerah-daerah kota kecil yang memang sebelumnya belum pernah menerapkan sistem ganjil genap, karena penerapan mengenai ganjil genap seperti membuat *boomerang* tersendiri serta menjadi *culture shock* bagi masyarakat yang belum pernah merasakan sistem ganjil genap, sehingga menjadi wajar bagi masyarakat daerah tersebut lama untuk beradaptasi dengan kebijakan baru. Selain itu terdapat dampak negatif dari adanya penerapan system ganjil genap, karena dengan adanya kebijakan ini membuat masyarakat kini cenderung beralih menggunakan transportasi umum, dari hal ini justru dapat menimbulkan penumpukan masyarakat di angkutan transportasi umum dan sarana publik yang dapat menimbulkan klaster penyebaran Covid-19 pada transportasi umum.

Berdasarkan kepada data pendapatan Indeks perkapita, yang dianalisis mulai dari pemberlakuan ganjil genap semenjak adanya waabah ini, terlihat bahwa pendapatan perkapita mengalami

penurunan yang sangat signifikan. BPS mencatat bahwa terdapat penurunan Pendapatan per Kapita sebanyak 286rb.¹¹ Dari penurunan pendapatan kapita yang kemudian dijadikan sebagai salah satu patokan dalam pengukuran kesejahteraan rakyat, kita bisa mengetahui bahwa penerapan kebijakan ini sangat mempengaruhi.

Penerapan kebijakan mengenai pemberlakuan sistem ganjil genap pada kendaraan roda dua maupun roda empat guna menekan mobilitas masyarakat di lalu lintas jalan raya sebenarnya tidak dapat menolong bahkan membunuh kesejahteraan rakyat karena kebijakan ini merugikan para pelaku usaha yang usahanya masuk kedalam ruas-ruas jalan raya yang terkena ganjil genap.

DAFTAR PUSTAKA

Artikel Jurnal

Santy Irene Putri dan Ayu Anulus, 2020, *Preventive Actions to Minimizing The Coronavirus Disease 19 (COVID-19) Transmissions Among Health Workers: A Systematic Review*, (Journal of the Medical Sciences, Volume 52, Number 3 (SI), <http://dx.doi.org/10.19106/JMedSciSI005203202013>).

Siti Setiati dan Muhammad K Azwar, 2020, *Covid-19 and Indonesia*, (Acta Med Indones - Indones J Intern Med, Vol 52: Number 1, January 2020).

Muh. Hasrul, 2020, *Aspek Hukum Pemberlakuan Pembatasan Sosial*

¹¹ BPS Catat Pendapatan Per Kapita Masyarakat Turun Rp 286Ribu
<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/202012>

[1](https://doi.org/10.19106/JMedSciSI005203202013), 5140102-92-582350/bps-catatan-pendapatan-perkapita-masyarakat-turun-rp286-ribu
Diakses pada Tanggal 27 Agustus 2021 pukul 19.00 WIB

Berskala Besar (Psbb) Dalam Rangka Penanganan Corona Virus Disease 2019 (Covid-19), (Jurnal Legislatif, Lembaran Gagasan Mahasiswa Yang Solutif dan Inovatif, Lembaran Penalaran dan Penulisan Karya Ilmiah Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Volume 3 Nomor 2 Tahun 2020).

diakses pada Tanggal 27 Agustus 2021 pukul 19.00 WIB

Press Release Seberapa Efektifkah PPKM Darurat?, Laporan Covid-19, diakses pada hari Kamis 12 Agustus 2021 pukul 22.15 WIB.

Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Nomor 6 tahun 2018 tentang Keekarantinaan Kesehatan.

Dokumen Pendukung

Surat Edaran Wali Kota Cirebon Nomor 63 Tahun 2021 tentang Pembatasan Lalu Lintas dengan Ganjil Genap di masa Pandemi COVID-19.

Surat Keputusan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Nomor 320 Tahun 2021.

Surat Keputusan Kepala Disnas Perhubungan Kota Bandung TU.01.01/2778-DISHUB/411-2821.

Internet

Akun sosial media Dinas Perhubungan Kota Cirebon pada tanggal 13 Agustus 2021 pukul 22:34 WIB.

Akun sosial media Dinas Perhubungan Kota Bandung pada tanggal 15 Agustus 2021 pukul 23:45 WIB.

Aturan Ganjil Genap di Cirebon Berlaku Mulai Besok, Detiknews, diakses pada hari Minggu 15 Agustus 2021 pukul 00.30 WIB.

BPS Catat Pendapatan Per Kapita Masyarakat Turun Rp 286Ribu <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/2020121,5140102-92-582350/bps-catat-pendapatan-per-kapita-masyarakat-turun-rp286-ribu>