

**KEWENANGAN GUBERNUR DKI JAKARTA DALAM PENETAPAN
PROYEK INFRASTRUKTUR DAERAH TAHUN 2020 S.D. 2025**
*ANALYSIS OF THE AUTHORITY OF THE GOVERNOR OF DKI
JAKARTA IN DETERMINING REGIONAL INFRASTRUCTURE
PROJECTS*

Andek Prabowo, Samian dan Sarwono Hardjomuljadi

Universitas Pekalongan

Korespondensi Penulis : andekprabowo.unikal@gmail.com

Citation Structure Recommendation :

Prabowo, Andek, Samian dan Sarwono Hardjomuljadi. *Kewenangan Gubernur DKI Jakarta dalam Penetapan Proyek Infrastruktur Daerah Tahun 2020 s.d. 2025*. Rewang Rencang : Jurnal Hukum Lex Generalis. Vol.6. No.8 (2025).

ABSTRAK

Penelitian ini menganalisis kewenangan Gubernur DKI Jakarta dalam menetapkan proyek infrastruktur daerah pada periode 2020–2025 dengan menggunakan pendekatan yuridis-normatif dan analisis teoritik kewenangan. Kerangka hukum utama yang menjadi dasar adalah UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah serta UU No. 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi DKI Jakarta sebagai Ibu Kota Negara. Kedua regulasi tersebut memberikan kewenangan luas kepada Gubernur dalam perencanaan, penataan ruang, transportasi, permukiman, serta penetapan proyek strategis daerah. Studi ini menemukan bahwa dalam periode tersebut Gubernur memanfaatkan berbagai instrumen kebijakan, seperti RPJMD, Peraturan Gubernur tentang percepatan Kegiatan Strategis Daerah (KSD), serta Keputusan Gubernur terkait daftar proyek prioritas. Sejumlah proyek strategis—antara lain Jakarta International Stadium, MRT fase lanjutan, LRT Jakarta, revitalisasi TIM, kampung susun, dan penyelenggaraan Formula E menunjukkan bahwa kewenangan gubernur dijalankan secara aktif untuk memenuhi kebutuhan infrastruktur kota. Namun, implementasinya menghadapi tantangan berupa keterbatasan anggaran akibat pandemi COVID-19, isu pembebasan lahan, dinamika politik dengan DPRD, serta kebutuhan koordinasi intensif dengan pemerintah pusat. Penelitian ini menyimpulkan bahwa efektivitas kewenangan Gubernur sangat ditentukan oleh sinergi antar-lembaga, stabilitas politik, serta kemampuan adaptasi terhadap perubahan regulasi dan status Jakarta pasca pemindahan Ibu Kota Negara.

Kata Kunci: Kewenangan Gubernur, Infrastruktur Daerah, Proyek Strategis, Jakarta

ABSTRACT

This study analyzes the authority of the Governor of DKI Jakarta in determining regional infrastructure projects during the 2020–2025 period using a normative–juridical approach and theoretical perspectives on public authority. The legal framework underpinning this authority is primarily Law No. 23 of 2014 on Regional Government and Law No. 29 of 2007 concerning the Governance of the Special Capital Region of Jakarta. These regulations grant the Governor broad powers in planning, spatial management, transportation development, housing, and the designation of strategic regional projects. The study finds that throughout this period the Governor utilized various policy instruments—such as the Regional Mid-Term Development Plan (RPJMD), Governor Regulations on the acceleration of Strategic Regional Activities (KSD), and Governor Decrees on priority project lists—to implement infrastructure agendas. Several major projects, including the Jakarta International Stadium, MRT Phase 2, LRT Jakarta, the revitalization of Taman Ismail Marzuki, the development of communal housing (kampung susun), and the Formula E racing circuit illustrate how gubernatorial authority was exercised to address urban infrastructure needs. However, implementation faced challenges related to budget constraints during the COVID-19 pandemic, land acquisition issues, political dynamics with the Regional House of Representatives (DPRD), and the necessity for intensive coordination with the central government. The study concludes that the effectiveness of the Governor’s authority depends greatly on inter-agency synergy, political stability, and the capacity to adapt to regulatory changes and Jakarta’s evolving status following the relocation of the national capital.

Keywords: *Governor’s Authority, Regional Infrastructure, Strategic Projects, Jakarta*

A. PENDAHULUAN

Pembangunan infrastruktur di DKI Jakarta memiliki peran vital dalam mendukung fungsi kota sebagai pusat pemerintahan, ekonomi, dan layanan publik. Sebagai Ibu Kota Negara hingga tahun 2024, Jakarta menghadapi kebutuhan infrastruktur yang kompleks mulai dari transportasi massal, sarana olahraga, pengendalian banjir, hingga fasilitas permukiman. Gubernur DKI Jakarta, selaku kepala daerah, memegang peranan sentral dalam penetapan kebijakan dan pelaksanaan proyek infrastruktur di wilayahnya. Kewenangan ini diberikan oleh kerangka hukum otonomi daerah dan kekhususan Jakarta (Tawil & Rahmarini, 2022).

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 memberikan mandat kepada kepala daerah (termasuk gubernur) untuk menyelenggarakan urusan pemerintahan konkuren, yang mencakup bidang pekerjaan umum, penataan ruang, perhubungan,

perumahan, dan lain-lain, sepanjang skala urusannya berada di tingkat daerah provinsi dan kabupaten/kota. Adapun Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007 secara khusus mengatur Pemerintahan Provinsi DKI Jakarta sebagai daerah khusus ibu kota. Pada Pasal 26 ayat (4) UU 29/2007 ditegaskan bahwa Pemrov DKI berwenang menetapkan dan melaksanakan kebijakan di berbagai bidang strategis, antara lain: tata ruang dan lingkungan hidup, pengendalian penduduk dan permukiman, transportasi, industri dan perdagangan, serta pariwisata. Ketentuan tersebut memberi dasar hukum bagi Gubernur untuk menginisiasi dan menetapkan proyek infrastruktur yang terkait dengan penataan kota, mobilitas, dan kebutuhan warga Jakarta (Widodo et al., 2021).

Meskipun demikian, kewenangan Gubernur DKI Jakarta tidaklah bersifat absolut. UU 29/2007 menggariskan bahwa kewenangan khusus Jakarta sebagai ibu kota hanya berlaku dalam lingkup wilayah Provinsi DKI Jakarta (Sari, 2018). Artinya, Gubernur Jakarta tidak dapat secara sepihak mengatur proyek yang berdampak ke luar wilayahnya tanpa koordinasi. Bahkan di dalam wilayah Jakarta sendiri, Gubernur harus melakukan koordinasi dengan Pemerintah Pusat dan pemerintah daerah lain dalam pelaksanaan kewenangannya. Koordinasi vertikal dengan pusat menjadi krusial mengingat banyak proyek infrastruktur Jakarta yang berstatus strategis nasional atau membutuhkan dukungan kementerian terkait. Koordinasi horizontal dengan DPRD DKI Jakarta juga merupakan keniscayaan, terutama dalam hal perencanaan anggaran (APBD) dan pengesahan peraturan daerah terkait pembangunan (Alfathon et al., 2023).

Penelitian ini penting mengingat periode 2020–2025 ditandai oleh sejumlah proyek infrastruktur strategis di Jakarta, sekaligus dinamika pemerintahan yang khas. Gubernur Anies Baswedan (masa jabatan 2017–2022) pada kurun tersebut mencanangkan dan/atau merampungkan berbagai proyek besar, beberapa di antaranya diprioritaskan meski di tengah tantangan pandemi COVID-19. Setelah masa jabatan tersebut berakhir, kepemimpinan Jakarta dilanjutkan oleh Penjabat Gubernur yang ditunjuk Pemerintah Pusat untuk menakhodai transisi hingga Pemilihan Kepala Daerah berikutnya. Kondisi ini menambah dimensi koordinasi pusat-daerah dalam penentuan arah proyek infrastruktur (Ramadhan et al., 2022).

Sehingga berdasarkan latar belakang tersebut di atas, tulisan ini akan mengupas:

1. Landasan hukum dan ruang lingkup kewenangan Gubernur DKI Jakarta dalam menetapkan proyek infrastruktur daerah
2. Contoh-contoh proyek infrastruktur strategis yang dilaksanakan pada 2020–2025 sebagai manifestasi kewenangan tersebut
3. Analisis pelaksanaan kewenangan tersebut berikut tantangan serta interaksi dengan aktor-aktor lain (pemerintah pusat dan DPRD).

Metode penelitian yang digunakan adalah studi kepustakaan dengan menelaah peraturan perundang-undangan, dokumen kebijakan daerah, serta pemberitaan dan publikasi terkait implementasi proyek infrastruktur di Jakarta. Hasil analisis ini diharapkan memberikan pemahaman komprehensif tentang bagaimana kewenangan normatif Gubernur DKI Jakarta di bidang infrastruktur dijalankan dalam praktik, serta faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitasnya (Sa & Winayanti, 2025; Syarif et al., 2022).

B. PEMBAHASAN

1. Landasan Hukum Kewenangan Gubernur DKI Jakarta

Kewenangan Gubernur DKI Jakarta dalam penetapan proyek infrastruktur daerah pada dasarnya berakar pada kerangka hukum otonomi daerah dan kekhususan Jakarta sebagai ibu kota negara. Secara normatif, UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah memberikan kewenangan kepada kepala daerah provinsi untuk menyelenggarakan urusan pemerintahan konkuren, termasuk pekerjaan umum, penataan ruang, perhubungan, perumahan rakyat, dan kawasan permukiman. Bagi Jakarta, kedudukan khusus yang diatur dalam UU No. 29 Tahun 2007 memperkuat posisi gubernur dengan kewenangan tambahan di bidang-bidang strategis yang terkait dengan fungsi ibu kota. Dalam perspektif teori, konstruksi ini mencerminkan model kewenangan legal-rasional sebagaimana dikemukakan Max Weber, di mana otoritas gubernur memperoleh legitimasi dari aturan hukum formal dan struktur birokrasi yang terlembagakan (Nikolakakis, 2024).

Jika dilihat dari teori kewenangan sebagai delegasi, sebagaimana dapat ditarik dari pemikiran John Locke, kewenangan gubernur bukanlah sesuatu yang melekat secara pribadi, melainkan mandat yang didelegasikan oleh negara melalui undang-undang sekaligus oleh rakyat melalui mekanisme demokratis (Stanton, 2011). Gubernur bertindak sebagai pemegang amanah (*trustee*) yang mengelola urusan publik, termasuk pembangunan infrastruktur, atas dasar kepercayaan dan mandat tersebut. Dalam praktik administrasi, hal ini berpadu dengan konsep diskresi administratif ala Carl J. Friedrich (Cooper, 2013) di mana gubernur dan jajaran pemerintah daerah memerlukan ruang kebebasan bertindak dalam koridor hukum untuk merespons kebutuhan pembangunan yang kompleks, misalnya melalui penerbitan peraturan gubernur tentang percepatan kegiatan strategis daerah sebagai instrumen untuk mengakselerasi proyek infrastruktur prioritas.

Pada saat yang sama, kewenangan Gubernur DKI Jakarta juga dapat dipahami melalui teori otonomi daerah sebagaimana dibahas oleh Smith maupun para ahli administrasi publik Indonesia seperti Benjamin Hoessein. Otonomi dimaknai sebagai hak dan wewenang daerah untuk mengatur dan mengurus kepentingan masyarakat setempat menurut prakarsa sendiri berdasarkan aspirasi masyarakat (Hutchcroft, 2001). Status khusus Jakarta menghasilkan bentuk desentralisasi yang asimetris, di mana gubernur memiliki ruang gerak yang lebih besar di bidang-bidang tertentu, sekaligus tetap terikat pada kerangka negara kesatuan. Dengan demikian, kewenangan gubernur dalam penetapan proyek infrastruktur merupakan sintesis antara legalitas formal, mandat demokratis, ruang diskresi administratif, dan prinsip otonomi daerah, yang bersama-sama membentuk dasar teoritik bagi tindakan pemerintahan di wilayah DKI Jakarta.

Kewenangan Gubernur DKI Jakarta dalam penetapan proyek infrastruktur daerah bertumpu pada kerangka hukum otonomi daerah umum dan kekhususan status Jakarta sebagai ibu kota. Secara umum, UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (beserta perubahannya) mengatur bahwa kepala daerah provinsi menyelenggarakan urusan pemerintahan konkuren yang menjadi kewenangan daerah provinsi. Urusan-urusan itu mencakup antara lain pekerjaan umum dan penataan ruang, perhubungan, perumahan rakyat dan kawasan permukiman, lingkungan hidup, serta lainnya yang terkait infrastruktur daerah.

Bagi DKI Jakarta, UU No. 29 Tahun 2007 menegaskan kedudukan Jakarta sebagai daerah khusus ibu kota dengan kewenangan tambahan pada beberapa bidang strategis.

Pasal 26 ayat (4) UU 29/2007 menyebutkan bahwa Pemerintah Provinsi DKI Jakarta berwenang menetapkan dan melaksanakan kebijakan dalam bidang tata ruang dan lingkungan hidup; pengendalian penduduk dan permukiman; transportasi; industri dan perdagangan; serta pariwisata. Bidang-bidang tersebut sangat relevan dengan proyek infrastruktur: misalnya tata ruang terkait pembangunan kota; transportasi meliputi infrastruktur jalan dan angkutan umum; juga permukiman mencakup penyediaan hunian dan prasarana pendukungnya (Harris, 2025; Putra & Irawan, 1999).

Namun, penting dicatat bahwa kewenangan khusus tersebut dibatasi oleh ketentuan bahwa kebijakan kekhususan Jakarta hanya berlaku dalam lingkup wilayah Provinsi DKI Jakarta. Dengan demikian, proyek infrastruktur berskala regional (melintasi batas Jakarta) atau berdampak nasional perlu diselaraskan dengan kebijakan pemerintah pusat dan daerah lain. Pasal 26 ayat (5) UU 29/2007 mewajibkan Gubernur DKI berkoordinasi dengan Pemerintah Pusat dan pemerintah daerah lain dalam menjalankan kewenangan di atas. Hal ini sejalan dengan peran Gubernur sebagai wakil pemerintah pusat di daerah (dituangkan dalam UU 23/2014 Pasal 91), di mana Gubernur bertugas menjaga hubungan sinergis antar tingkat pemerintahan. Pemerintah pusat melalui Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 2018 memperinci tugas dan wewenang Gubernur sebagai wakil pusat, termasuk mengoordinasikan program strategis lintas kabupaten/kota dan memberikan rekomendasi atas proyek yang didanai pusat di wilayahnya. Dalam konteks Jakarta, peran ini berarti Gubernur harus memastikan proyek infrastruktur daerah sejalan dengan rencana nasional, apalagi Jakarta selama periode ini masih menjadi ibu kota negara (Ulfah et al., 2023).

Di tingkat regulasi daerah, Gubernur memiliki instrumen kebijakan untuk menetapkan prioritas pembangunan infrastruktur. Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) DKI Jakarta 2017–2022 (ditetapkan melalui Perda No. 1 Tahun 2018) menjadi acuan utama yang memuat target dan program strategis, termasuk bidang infrastruktur. Untuk mengakselerasi program prioritas,

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menerbitkan Peraturan Gubernur No. 68 Tahun 2018 tentang Percepatan Pelaksanaan Kegiatan Strategis Daerah (KSD) (Khayrunnisa & Wijaya, 2024).

Regulasi ini memberikan definisi dan kerangka percepatan bagi proyek-proyek yang dianggap Kegiatan Strategis Daerah, yaitu kegiatan bersifat strategis dan berdampak luas bagi pembangunan kota. Gubernur dapat menetapkan daftar KSD yang perlu mendapat kemudahan prosedur, percepatan perizinan, dan pengawasan khusus. Sebagai tindak lanjut, diterbitkan Keputusan Gubernur No. 138 Tahun 2019 (yang kemudian diubah dengan Kepgub No. 489/2019) tentang Daftar Infrastruktur Khusus Kegiatan Strategis Daerah. Dokumen tersebut memuat proyek-proyek infrastruktur prioritas Jakarta beserta penugasan percepatan penyelesaiannya. Landasan hukum ini menunjukkan bahwa Gubernur memiliki otoritas formal untuk mengidentifikasi proyek mana yang strategis bagi daerah dan mengambil langkah-langkah agar proyek tersebut dapat terlaksana tepat waktu (Margaretha et al., 2023).

Regulasi mengenai percepatan Kegiatan Strategis Daerah (KSD) tidak hanya menunjukkan kewenangan formal Gubernur dalam menetapkan dan mempercepat proyek infrastruktur prioritas, tetapi juga merefleksikan prinsip-prinsip teori pengawasan dalam administrasi publik. Dalam konteks ini, penerbitan Pergub No. 68/2018 dan Kepgub No. 138/2019 merupakan bentuk pengawasan Hirarki (*Hierarchical Control*) sebagaimana dijelaskan oleh Carl J. Friedrich (Cooper, 2013), yakni pengawasan yang melekat pada struktur birokrasi di mana atasan (Gubernur) memiliki otoritas untuk menetapkan standar, memantau pelaksanaan, dan mengoreksi penyimpangan melalui instrumen kebijakan. Pengawasan ini juga bersifat *managerial control*, sejalan dengan analisis Michael Lipsky mengenai pentingnya pengendalian terhadap pelaksana lapangan agar kebijakan strategis tercapai tepat waktu. Dengan menetapkan daftar KSD dan memberikan prosedur percepatan, gubernur menciptakan mekanisme kontrol dari atas (*top-down control*) untuk memastikan bahwa proyek strategis berjalan sesuai target (Hill & Hupe, 2021). Temuan Margaretha et al. (2023) memperkuat hal ini dengan menunjukkan bahwa kerangka percepatan yang ditetapkan melalui regulasi tersebut menjadi alat pengawasan efektif dalam menjamin penyelesaian proyek infrastruktur daerah

Selain kewenangan yang bersumber dari peraturan perundangan, faktor ketersediaan anggaran turut menentukan ruang gerak Gubernur dalam menetapkan proyek infrastruktur. Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) DKI Jakarta—yang pada 2022 mencapai sekitar Rp84,88 triliun merupakan instrumen keuangan utama untuk membiayai proyek daerah. Setiap proyek infrastruktur yang didanai APBD memerlukan persetujuan DPRD dalam proses penganggaran. Dengan demikian, secara implisit DPRD memiliki pengaruh terhadap penetapan proyek infrastruktur, karena proyek strategis harus tertuang dalam Kebijakan Umum APBD dan alokasi anggaran tahunan. Di sisi lain, beberapa proyek besar dibiayai melalui skema alternatif seperti Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU), pinjaman daerah, atau dukungan APBN/Pemerintah Pusat. Misalnya, selama pandemi COVID-19, Jakarta mendapatkan dana Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN) yang disalurkan melalui PT Sarana Multi Infrastruktur (SMI) milik pemerintah pusat, yang sebagian digunakan untuk pembiayaan proyek infrastruktur tertentu. Dalam hal pendanaan luar APBD seperti ini, kewenangan Gubernur perlu dikombinasikan dengan koordinasi bersama pemerintah pusat sebagai pemberi pinjaman atau hibah (Dirgahayani et al., 2020; Saputra et al., 2024).

2. Contoh Proyek Infrastruktur Strategis 2020–2025

Pada periode 2020–2025, terdapat sejumlah proyek infrastruktur di DKI Jakarta yang dapat dikategorikan strategis karena skala, nilai anggaran, maupun dampaknya bagi kota. Tabel 1 di bawah ini menyajikan beberapa contoh proyek utama beserta periode pelaksanaan dan perkiraan biayanya.

Proyek Infrastruktur	Periode Pelaksanaan	Estimasi Nilai Proyek	Keterangan Singkat
Jakarta International Stadium (JIS)	2019–2022 (selesai Juli 2022)	Rp 4,4 triliun	Stadion sepak bola berkapasitas internasional di Jakarta Utara; sempat terkendala isu lahan dan pendanaan menggunakan dana PEN.
Lintas Raya Terpadu (LRT) Jakarta Fase 1	2015–2019 (beroperasi 2019)	Rp 5,2 triliun	Jalur kereta ringan pertama di Jakarta (Pegangsaan Dua–Velodrome); proyek dilanjutkan dari era sebelumnya, molor dari target Asian Games 2018.

Proyek Infrastruktur	Periode Pelaksanaan	Estimasi Nilai Proyek	Keterangan Singkat
Sirkuit Formula E Ancol	2021–2022 (gelaran Juni 2022).	±Rp 130 miliar	Pembangunan sirkuit jalan raya dan fasilitas balap mobil listrik di Ancol untuk ajang Formula E 2022; proyek sempat kontroversial terkait lokasi dan biaya komitmen.
<i>Flyover</i> “Tapal Kuda” Tanjung Barat & Lenteng Agung	2019–2021 (beroperasi Jan 2021)	Rp 306 miliar	Dua jembatan layang berbentuk lingkaran di Jakarta Selatan guna menghilangkan perlintasan kereta sebidang; diusulkan sejak 2015, akhirnya rampung 2021.
<i>Flyover</i> Cakung	2019–2021 (beroperasi Apr 2021)	Rp 261 miliar	Jembatan layang di Jakarta Timur untuk mengatasi kemacetan perlintasan kereta, menghubungkan kawasan Cakung dan Duren Sawit.

Tabel 1 Proyek Strategis di Jakarta

Proyek-proyek di atas merepresentasikan fokus kebijakan infrastruktur Jakarta selama 2020–2025. Gubernur Anies Baswedan, misalnya, menjadikan pembangunan *Jakarta International Stadium* (JIS) sebagai janji kampanye yang direalisasikan. Stadion megah di Tanjung Priok ini selain berfungsi olahraga, juga menjadi simbol pencapaian pembangunan daerah. Di sektor transportasi, integrasi moda transportasi massal mendapat perhatian besar: selain penyelesaian LRT Jakarta fase pertama, Pemerintah Provinsi terus melanjutkan pembangunan Moda Raya Terpadu (MRT) fase 2 (rute Utara–Selatan lanjutan) dan merencanakan fase Timur–Barat. MRT koridor Utara–Selatan fase 1 telah beroperasi sejak Maret 2019 dan menjadi salah satu Proyek Strategis Nasional di Jakarta. Untuk fase 2 (Bundaran HI - Kota hingga ke Ancol), konstruksi berlangsung dalam periode ini dengan dukungan pendanaan APBN dan pinjaman luar negeri yang dijamin pemerintah pusat, sehingga merefleksikan model koordinasi pendanaan pusat-daerah. Adapun rencana MRT Timur–Barat sempat masuk agenda proyek strategis nasional dengan estimasi investasi Rp 83,96 triliun, namun belum dieksekusi per 2020 karena kajian yang belum selesai (Dirgahayani et al., 2020).

Infrastruktur transportasi lain adalah LRT Jakarta. Walaupun fase 1 LRT (Kelapa Gading - Rawamangun) rampung sebelum 2020, kelanjutan pengembangannya terjadi di periode ini, bersamaan dengan proyek LRT Jabodebek milik pemerintah pusat. Gubernur DKI Jakarta perlu memastikan bahwasanya rencana LRT Jakarta tidak tumpang tindih dengan LRT Jabodebek.

Pada praktiknya, koordinasi dilakukan dengan pemerintah pusat sehingga fase lanjutan LRT Jakarta diarahkan untuk menyambung dan melengkapi jaringan LRT Jabodebek, bukan bersaing (Josephine et al., 2024). Hal ini sejalan dengan pernyataan Presiden Jokowi bahwa “ada yang menjadi kewenangan Gubernur DKI Jakarta, tapi ada yang menjadi kewenangan pemerintah pusat” dalam pembangunan infrastruktur di Jakarta. Ucapan tersebut merujuk pada pembagian peran, misalnya proyek transportasi perkotaan seperti MRT/LRT dalam kota menjadi kewenangan Pemprov, sedangkan transportasi regional (kereta komuter, kereta cepat Jakarta-Bandung) ditangani pemerintah pusat, meski lokasi proyeknya di Jakarta.

Selain transportasi, proyek revitalisasi kawasan strategis juga dijalankan. Contoh konkret adalah Revitalisasi Taman Ismail Marzuki (TIM) sebagai pusat kesenian Jakarta. Proyek ini masuk dalam Instruksi Gubernur No. 49 Tahun 2021 tentang isu prioritas daerah 2021–2022. Melalui Ingub tersebut, Gubernur mengarahkan jajarannya untuk menuntaskan revitalisasi TIM pada akhir 2021, di mana tahap I pembangunan fasilitas parkir dan masjid telah selesai 61% pada awal 2021. Ingub semacam ini menunjukkan mekanisme Gubernur dalam menetapkan prioritas proyek infrastruktur: dengan instruksi resmi, Gubernur memastikan proyek strategis tetap berjalan meski di tengah pandemi COVID-19.

Adapun di bidang penataan kota dan permukiman, Pemprov DKI menggalang pembangunan kampung susun bagi warga yang terdampak penggusuran. Contohnya adalah Kampung Susun Akuarium dan Kampung Susun Bayam yang mana dibangun sebagai kompensasi bagi warga yang tergusur oleh proyek sebelumnya. Proyek ini menunjukkan dimensi sosial infrastruktur: Gubernur menggunakan kewenangannya untuk tidak hanya membangun fisik kota tetapi juga memperhatikan hak hunian warga. Pendanaan kampung susun sebagian bersumber dari APBD dan dikerjakan melalui BUMD, dengan persetujuan DPRD karena bersinggungan dengan kebijakan relokasi dan penggunaan aset daerah.

Pada tahun 2022, DKI Jakarta juga menjadi tuan rumah ajang Formula E, sebuah balap mobil listrik internasional. Untuk menyelenggarakan event ini,

diperlukan pembangunan sirkuit permanen di kawasan Ancol. Gubernur menetapkan proyek sirkuit Formula E sebagai salah satu quick win yang harus selesai menjelang Juni 2022 (Satrio & Zuhro, 2023). Dengan anggaran sekitar Rp 130 miliar untuk lintasan dan paddock, proyek ini relatif kecil dibanding megaprojek lain, namun menjadi sorotan karena menyangkut kebijakan prioritas daerah. Proses penetapan proyek Formula E sempat menuai kontroversi politik di DPRD; fraksi oposisi di DPRD menilai Gubernur terlalu memaksakan proyek hiburan di tengah pandemi dan menginisiasi hak interpelasi terhadap kebijakan tersebut. Meskipun akhirnya interpelasi tidak berhasil menggugurkan proyek, kasus ini menggambarkan adanya kontrol legislatif terhadap kewenangan eksekutif dalam menetapkan proyek infrastruktur (atau dalam hal ini, event infrastruktur) yang menggunakan dana dan aset daerah.

3. Pelaksanaan Kewenangan: Tantangan dan Koordinasi Multi-Level

Pelaksanaan kewenangan Gubernur DKI Jakarta dalam menetapkan proyek infrastruktur di lapangan dihadapkan pada berbagai tantangan. Pertama, tantangan anggaran dan finansial. Meskipun Jakarta memiliki APBD terbesar se-Indonesia, kebutuhan pembiayaan infrastruktur sering kali melampaui kapasitas anggaran tahunan. Pada masa pandemi COVID-19 (2020–2021), APBD Jakarta mengalami refocusing untuk penanganan pandemi, sehingga alokasi ke proyek infrastruktur harus disesuaikan. Gubernur Anies Baswedan mengambil langkah kreatif dengan memanfaatkan dana Pemulihan Ekonomi Nasional dan skema pinjaman daerah untuk menjaga agar proyek strategis (seperti JIS) tetap berjalan.

Skema KPBU juga dijajaki, misalnya dalam rencana pembangunan fasilitas pengolahan sampah dalam kota (*Intermediate Treatment Facility*) yang sempat direncanakan melalui investasi swasta. Dari sisi kewenangan, Gubernur dapat mengajukan pinjaman daerah atau kerja sama investasi, tetapi memerlukan persetujuan Kementerian Dalam Negeri dan Kementerian Keuangan sesuai aturan. Ini menunjukkan bahwa kendala pendanaan memaksa Gubernur untuk berkoordinasi intensif dengan pemerintah pusat, karena dukungan fiskal pusat (baik dalam bentuk pinjaman, transfer, maupun penjaminan) menjadi kunci sukses proyek besar (Izzatusholekha, 2021).

Kedua, tantangan administratif dan regulasi. Proyek infrastruktur kerap bersinggungan dengan regulasi teknis, seperti tata ruang dan perizinan lingkungan. Sebagai contoh, proyek reklamasi pantai utara Jakarta membutuhkan berbagai persetujuan kementerian (KLHK, KKP) dan koordinasi dengan pemerintah pusat karena menyangkut wilayah pesisir strategis. Gubernur DKI memiliki kewenangan dalam penataan ruang wilayahnya, namun proyek seperti reklamasi memiliki aspek kewenangan lintas sektor di tingkat pusat. Dalam periode Anies Baswedan, Pemprov DKI sempat menghentikan izin reklamasi untuk beberapa pulau dengan dasar kewenangan perizinan daerah, namun kemudian pemerintah pusat mengambil alih pengaturan kawasan hasil reklamasi untuk kepentingan nasional. Kasus ini mencerminkan dinamika tarik ulur kewenangan, di mana legalitas formal kebijakan daerah dapat diimbangi oleh kewenangan lebih tinggi jika menyangkut kepentingan strategis nasional.

Ketiga, tantangan politik dan koordinasi dengan DPRD. Gubernur sebagai eksekutif membutuhkan dukungan DPRD untuk meloloskan anggaran proyek dan regulasi pendukung (seperti Perda pembebasan lahan, penyertaan modal BUMD, dan sebagainya). Dalam kurun 2020–2025, dinamika hubungan Gubernur Anies dengan DPRD diwarnai perbedaan pandangan atas beberapa proyek. Formula E menjadi contoh nyata di mana dua fraksi DPRD (PDI-P dan PSI) menginisiasi hak interpelasi karena menilai proyek tersebut bermasalah dari sisi urgensi dan pendanaan. Meskipun interpelasi gagal karena tidak didukung mayoritas fraksi, proses politik ini menunjukkan bahwa DPRD dapat menjadi arena uji kebijakan infrastruktur yang ditetapkan Gubernur. Di sisi lain, banyak proyek infrastruktur justru lahir dari aspirasi bersama eksekutif dan legislatif, seperti pembangunan jalan lingkungan, perbaikan saluran drainase, dan penyediaan transportasi umum gratis bagi warga tertentu. Hubungan yang konstruktif dengan DPRD memperlancar penetapan proyek karena dukungan anggaran dan regulasi lebih mudah diperoleh, sedangkan hubungan yang konfrontatif dapat menghambat atau menunda proyek. Oleh sebab itu, kemampuan lobi dan komunikasi politik Gubernur turut menentukan realisasi proyek infrastruktur di Jakarta.

Keempat, koordinasi dengan pemerintah pusat juga menjadi dimensi penting dalam implementasi kewenangan. Jakarta sebagai ibu kota memiliki kepentingan nasional, sehingga pemerintah pusat melalui kementerian sering terlibat langsung dalam proyek-proyek krusial. Misalnya, proyek pengendalian banjir Jakarta normalisasi sungai Ciliwung dan pembangunan bendungan di hulu (seperti Bendungan Ciawi dan Sukamahi di Bogor) ditangani oleh Kementerian PUPR, sementara Pemprov DKI berwenang membangun drainase kota, waduk lokal, dan merelokasi warga bantaran sungai. Untuk menyinkronkan hal ini, dibentuk forum koordinasi antara Pemprov DKI dan kementerian yang dikoordinasikan oleh Kementerian Koordinator atau melalui Balai Besar Wilayah Sungai. Pada era Gubernur Anies, terdapat perbedaan pendekatan dengan pusat terkait konsep normalisasi vs naturalisasi sungai, namun akhirnya dicapai titik temu bahwa keduanya bisa dikombinasikan sesuai kebutuhan teknis.

Contoh lain adalah transportasi Jabodetabek: Gubernur DKI menjabat Ketua Badan Kerjasama Pembangunan Jabodetabekjur, namun pemerintah pusat membentuk Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) di bawah Kementerian Perhubungan. Ini sempat menimbulkan tumpang tindih kewenangan. Solusinya, proyek seperti integrasi tiket dan rute antara TransJakarta, KRL Commuter, MRT, dan LRT dilaksanakan melalui MoU antara Pemprov DKI, Kementerian Perhubungan, dan BUMN terkait. Hasilnya, pada 2022 beberapa simpul integrasi terwujud seperti terhubungnya Halte CSW–Stasiun MRT ASEAN untuk memudahkan penumpang berpindah moda. Keberhasilan ini menunjukkan pentingnya sinkronisasi lintas instansi, dengan Gubernur berperan sebagai fasilitator sekaligus eksekutor di ranah kewenangannya.

Tantangan lain yang patut disorot adalah aspek akuntabilitas dan pengawasan. Sejumlah proyek infrastruktur strategis Jakarta berada di bawah sorotan publik dan aparat pengawas. Misalnya, setelah pagelaran Formula E 2022, Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK) memanggil berbagai pihak untuk mengklarifikasi penggunaan anggaran dan skema kerja sama proyek tersebut. Demikian pula, proyek-proyek bernilai besar seperti JIS dan MRT diaudit oleh Badan Pemeriksa Keuangan (BPK) (Harosbiyanto, 2021). Dalam hal ini,

kewenangan Gubernur diimbangi dengan tanggung jawab memastikan setiap proyek dilaksanakan sesuai hukum dan bebas penyimpangan. Sebagai pemegang kekuasaan pengelolaan keuangan daerah (PKPKD), Gubernur bertanggung jawab penuh atas temuan audit dan kinerja keuangan proyek.

Terakhir, tantangan sosial dan partisipatif. Beberapa proyek infrastruktur berimplikasi pada pemindahan penduduk atau perubahan tata guna lahan yang sensitif. Gubernur DKI berwenang menetapkan lokasi proyek strategis yang membutuhkan lahan, yang kemudian menjadi dasar pembebasan lahan oleh dinas terkait. Namun, keberterimaan masyarakat menentukan kelancaran proyek. Penolakan warga terhadap penggusuran dapat memicu konflik sosial dan tekanan politik terhadap Gubernur. Karena itu, strategi seperti dialog publik, pemberian kompensasi (misalnya pembangunan kampung susun), serta pendekatan humanis menjadi bagian dari manajemen proyek infrastruktur di Jakarta. Tantangan sosial ini menunjukkan bahwa keberhasilan Gubernur tidak hanya diukur dari selesainya proyek fisik, tetapi juga dari manfaat sosial yang dirasakan warga serta minimnya dampak sosial negatif.

4. Evaluasi Kewenangan dan Dampaknya (2020–2025)

Berdasarkan uraian di atas, dapat dievaluasi bahwa kewenangan Gubernur DKI Jakarta dalam menetapkan proyek infrastruktur daerah telah dimanfaatkan secara progresif pada periode 2020–2025, meskipun dalam koridor checks and balances. Beberapa temuan evaluatif antara lain:

- **Relevansi Landasan Hukum:** Kerangka UU Pemda dan UU Kekhususan Jakarta memberi dasar kuat bagi Gubernur untuk bertindak dalam pembangunan infrastruktur. Adanya kewenangan di bidang tata ruang, transportasi, dan permukiman terbukti relevan dengan kebutuhan Jakarta yang padat penduduk dan butuh mobilitas tinggi. Kewenangan khusus ini memungkinkan inovasi daerah, misalnya regulasi Zonasi *Transit Oriented Development* (TOD) melalui Pergub, dan program integrasi transportasi. Namun, koordinasi wajib dengan pusat (UU 29/2007 Pasal 26 ayat (5)) memastikan bahwa otonomi Jakarta tetap terkendali demi kepentingan nasional. Hal ini menciptakan keseimbangan: Gubernur leluasa berkreasi, tetapi tidak keluar dari rel kebijakan nasional.

- Implementasi Proyek Strategis: Gubernur Anies Baswedan berhasil merealisasikan sejumlah proyek strategis sesuai janji politik (contoh: JIS terbangun, walau diresmikan sedikit terlambat dari target Desember 2021 menjadi pertengahan 2022). Di bidang transportasi, layanan TransJakarta diperluas jangkauannya dan integrasi antarmoda ditingkatkan; MRT fase lanjutan terus berjalan meski target operasi mundur akibat pandemi. Pencapaian ini menunjukkan bahwa otoritas perencanaan dan eksekusi Gubernur dapat diimplementasikan efektif jika didukung manajemen proyek yang baik. Keberhasilan tersebut tentu juga ditopang birokrasi daerah (Dinas Bina Marga, Dinas Perhubungan, BUMD terkait) yang berada di bawah koordinasi Gubernur.
- Dinamika Politik: Evaluasi politis memperlihatkan bahwa upaya Gubernur menetapkan proyek kadang harus disertai kompromi. Proyek yang didukung mayoritas DPRD cenderung berjalan lancar (misalnya pembangunan jalan layang, drainase, karena manfaatnya konkret bagi konstituen DPRD). Sementara proyek yang dianggap kontroversial secara politik (seperti Formula E) memicu resistensi. Walaupun Gubernur memiliki hak diskresi, ia tidak bergerak dalam kekosongan politik. Perlu strategi komunikasi publik dan lobi politik agar kebijakan infrastruktur mendapat legitimasi luas. Dalam kasus Jakarta 2020–2022, Gubernur mampu mempertahankan kebijakan yang dipersoalkan dengan menggalang dukungan koalisi partai di DPRD sehingga interpelasi gagal. Ini menunjukkan aspek *political savvy* turut menentukan efektivitas kewenangan formal.
- Koordinasi Pusat-Daerah: Hubungan Pemprov DKI dan Pemerintah Pusat selama 2020–2022 kadang diwarnai perbedaan prioritas, namun tak sampai menghambat proyek vital. Pemerintah Pusat bahkan terlibat aktif mendanai sebagian proyek (melalui PEN dan PSN). Misalnya, pada 2021 Presiden Jokowi menginstruksikan percepatan penanganan banjir Jakarta dengan mengerahkan Kementerian PUPR dan meminta Pj Gubernur Heru Budi Hartono (yang menjabat sejak akhir 2022) untuk meniru langkah-langkah teknis yang pernah dilakukan saat menjabat Gubernur 2012–2014.

Ini menandakan kesinambungan koordinasi: ketika kepemimpinan beralih ke pejabat yang ditunjuk pusat, proyek-proyek infrastruktur penting tetap dilanjutkan (JIS dioptimalkan, MRT dan LRT lanjut, normalisasi sungai digencarkan kembali). Koordinasi yang baik menghasilkan dukungan pusat seperti percepatan persetujuan izin, pendanaan, hingga bantuan teknis, sehingga percepatan proyek dapat terwujud.

Sebagai catatan penutup, tahun 2024 merupakan momen bersejarah di mana status Jakarta berubah seiring mulai beroperasinya Ibu Kota Negara (IKN) Nusantara di Kalimantan Timur. UU No. 3 Tahun 2022 tentang IKN dan disusul UU No. 2 Tahun 2024 mencabut kekhususan Jakarta sebagai ibu kota negara, mengubahnya menjadi daerah khusus dengan nomenklatur baru. Periode penelitian ini (2020–2025) sebagian besar masih berada dalam rezim UU 29/2007, sehingga kewenangan Gubernur DKI Jakarta dibahas berdasarkan kerangka tersebut. Kedepannya, perubahan status ini mungkin menggeser beberapa kewenangan terkait proyek infrastruktur (contohnya peran strategis nasional yang tadinya melekat karena Jakarta ibu kota, mungkin berkurang). Namun, pelajaran dari 2020–2025 tetap relevan: perencanaan jangka panjang, dukungan hukum yang jelas, serta kolaborasi antarlembaga adalah prasyarat agar pembangunan infrastruktur perkotaan dapat berjalan sukses di tengah tantangan yang ada.

C. PENUTUP

Kewenangan Gubernur DKI Jakarta dalam penetapan proyek infrastruktur pada periode 2020–2025 dijalankan berdasarkan kerangka hukum otonomi daerah dan kekhususan Jakarta sebagai ibu kota. Kerangka ini memberikan otoritas luas di bidang tata ruang, transportasi, permukiman, dan pembangunan kota, yang beroperasi dalam kombinasi antara legalitas formal, mandat demokratis, serta ruang diskresi administratif. Kewenangan tersebut diperkuat melalui instrumen kebijakan seperti RPJMD, Peraturan Gubernur tentang percepatan Kegiatan Strategis Daerah, serta keputusan penetapan daftar proyek prioritas.

Dalam praktiknya, pelaksanaan proyek infrastruktur menghadapi berbagai tantangan, antara lain keterbatasan dan refocusing anggaran, kompleksitas regulasi teknis (tata ruang, lingkungan, perizinan), dinamika politik dengan DPRD,

serta kebutuhan koordinasi yang intensif dengan pemerintah pusat. Keberhasilan implementasi sangat ditentukan oleh kemampuan gubernur mengelola anggaran, merancang skema pendanaan alternatif (seperti KPBU dan pinjaman daerah), membangun konsensus politik, serta menjaga sinergi program dengan kementerian dan lembaga pusat. Di saat yang sama, pengawasan publik dan lembaga audit mendorong agar kewenangan tersebut dijalankan secara akuntabel.

Sejumlah proyek strategis—seperti Jakarta International Stadium, MRT, LRT, revitalisasi Taman Ismail Marzuki, hingga pembangunan kampung susun—mencerminkan pemanfaatan kewenangan gubernur secara progresif, meski tetap berada dalam mekanisme checks and balances. Proyek-proyek tersebut menunjukkan bahwa kewenangan formal hanya akan efektif jika diiringi kemampuan manajerial, sensitif terhadap dampak sosial, serta responsif terhadap aspirasi warga. Secara keseluruhan, kewenangan Gubernur DKI Jakarta terbukti berperan penting dalam mendorong pembangunan infrastruktur, namun efektivitasnya sangat bergantung pada koordinasi multi-level, legitimasi politik, dan kemampuan adaptasi terhadap dinamika sosial serta perubahan status Jakarta pasca perpindahan ibu kota negara.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Hill, Michael dan Peter Hupe. 2021. *Implementing Public Policy: An Introduction to the Study of Operational Governance*. (London: SAGE Publications).

Publikasi

Alfathon, Rivaldi Pradana, M. Fauzi Said dan Andy Ilman Hakim. *Analisis Agenda-Setting Policy dalam Proses Penyelenggaraan Formula E di DKI Jakarta*. Journal of Politics and Policy. Vol.5. No.1 (Juni 2023).

Cooper, Terry L.. *The Responsible Administrator: An Approach to Ethics for the Administrative Role*. The Journal of Higher Education. Vol.71. No.6 (November 2013).

Dirgahayani, Puspita, Ayu Prima Y., Tri Rahayu W. dan H. Sutanto. *The Formation Of Network Governance In Accelerating The Implementation Of TOD: The Case Of Jakarta MRT Phase 1, Indonesia*. Case Studies on Transport Policy. Vol.8. No.4 (Desember 2020).

Fauziah, Siti Sa'adah dan Nia Kania Winayanti. *Kewenangan Khusus Provinsi Daerah Khusus Jakarta tentang Provinsi Daerah Khusus Jakarta berdasarkan Undang-Undang Nomor 02 Tahun 2024 tentang Provinsi Daerah Khusus Jakarta*. AUDI: Jurnal Penelitian Hukum. Vol.4. No.1 (Juli 2025).

Harosbiyanto, Ilham Ganesa dan Abdul Halim. *Faktor-Faktor yang Memengaruhi Kejelasan Laporan Hasil Pemeriksaan Badan Pemeriksa Keuangan (BPK)*. ABIS: Accounting and Business Information Systems Journal. Vol.9. No.4 (2021).

Harris, M. Osvaldo Moreno. *Public Transport Integration as a Strategy to Reduce Emissions in Jakarta*. Siber Journal of Transportation and Logistics. Vol.3. No.2 (September 2025).

Hutchcroft, Paul. D.. *Centralization and Decentralization in Administration and Politics : Assessing Territorial Dimensions of Authority and Power*. Wiley Online Library. Vol.14. No.1 (Desember 2002).

Ismail, M. Syarif Paldo, Lala Siti Sahara, Jenal Abidin dan Heryanti Utami. *Identification of the Potential of Jakarta International Stadium as The Development of Urban Tourism Attractions*. ICHELSS: International Conference on Humanities, Education, Law, and Social Sciences. Vol.2. No.1 (November 2022).

Izzatusholekha, Dwiky Lucky Adiyasha dan Izzatusholekha. *Public-Private Partnership in Handling Corona Virus Disease 2019 in DKI Jakarta Province*. Publica Jurnal Pemikiran Administrasi Negara. Vol.13. No.2 (Desember 2021).

Josephine, Esther, Hanny Wiranegara dan Yayat Supriatna. *A Comparative Analysis Of Factors Affecting Housing Affordability For Low-Income Groups In Suburban Areas Of Jakarta, Indonesia*. International Journal on Livable Space. Vol.9. No.1 (Mei 2024).

Khayrunnisa, Fauzia Maurizka dan Chandra Wijaya *Evaluation Of Housing Financing Assistance Policies For Low-Income People In DKI Jakarta*.

- IJSSR: International Journal of Social Service and Research. Vol.4. No.11 (November 2024).
- Margaretha, Audrea Maria dan Alih Aji Nugroho. *Transportasi Publik Terintegrasi : Optimalisasi Implementasi Smart Mobility di DKI Jakarta*. Journal of Public Policy and Applied Administration. Vol.5. No.2 (November 2023).
- Meilasari, Astrid, Deffi Sari dan Anggraini Rini. *Housing And Resettlement Of Jakarta ' S Urban Poor : Case Study Of Kampung Pulo ' S Slum Revitalisation In Jakarta, Indonesia*. Human Geographies. Vol.12. No.2 (November 2018).
- Nikolakakis, Nikolaos. *Legitimacy, Power, And Authority: A Weberian Perspective*. Sociedade E Estado. Vol.39. No.1 (Juli 2024).
- Putra, Satria Kurniawan dan Anang Dony Irawan. *The Application And Implementation Of Good Governance In The Government Of Jakarta Special Capital Region Province*. The Journal of Socio-Legal and Islamic Law. Vol.01. No.01 (2023).
- Ramadhan, Fadhil, Hermi Susiatiningsih dan Fendy Eko Wahyudi. *Paradipomasi Provinsi DKI Jakarta Terkait Penyelenggaraan Formula E*. JIRUD: Journal of International Relations Diponegoro. Vol.8. No.3 (Juli 2022).
- Saputra, Kristo, Mochamad Isa Dharmaputra, Regina Santa, Nadya Uzdah, Vivia Salsabila, Yosephine, Febe Christanta, Astrid Genius N., Yessi Evani dan Yohana Ditia Limbong. *Mahadi : Indonesia Journal of Law Analysis of Governance System and Authority Distribution in DKI Jakarta : a Study of Government Structure and Electoral System*. Mahadi: Indonesia Journal of Law. Vol.03. No.01 (Februari 2024).
- Satrio, Hendri dan Siti Zuhro. *Media dan Pemasaran Politik Anies Baswedan dalam Penyelenggaraan Formula E di Jakarta Tahun 2022*. Perspektif Komunikasi. Vol.7. No.1 (Juni 2023).
- Stanton, Timothy. *Authority and Freedom in the Interpretation of Locke's Political Theory*. Political Theory. Vol.39. No.1 (Februari 2011).
- Tawil, Yulizar Pramudika, Syugiarto dan Giska Mala Rahmarini. *The Fate of Jakarta Special Autonomy After The Movement of The Capital City of The United State of The Republic of Indonesia*. Journal of Public Administration and Government. Vol.4. No.2 (Oktober 2022).
- Ulfah, Indar Fauziah. *Analisis Potensi Penerbitan Sukuk Daerah dalam Pembiayaan Green Infrastructure di DKI Jakarta*. Jurnal Syarikah: Jurnal Ekonomi Islam. Vol.9. No.1 (Juni 2023).
- Widodo, Wiwit, Gumilar Rusliwa Somantri dan Athor Subroto. *Jakarta Smart City Governance : Policy, Actors, and Financing*. JhSS: Journal of Humanities and Social Studies. Vol.8. No3 (2024).

Sumber Hukum

- Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.
- Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Andek Prabowo, Samian dan Sarwono Hardjomuljadi
*Kewenangan Gubernur DKI Jakarta dalam Penetapan Proyek Infrastruktur Daerah
Tahun 2020 s.d. 2025*

Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 2018 Pelaksanaan Tugas dan Wewenang Gubernur sebagai Wakil Pemerintah Pusat.

Peraturan Gubernur Nomor 68 Tahun 2018 tentang Percepatan Pelaksanaan Kegiatan Strategis Daerah (KSD).

Keputusan Gubernur Nomor 138 Tahun 2019 tentang Daftar Infrastruktur Khusus Kegiatan Strategis Daerah.