

**PERTANGGUNGJAWABAN PEMERINTAH DAERAH TERHADAP KERUSAKAN JALAN DI DAERAH BERDASARKAN STATUS PENGELOLAAN JALAN****Muhammad Fauzan, Bayu Suryadi Manggala, Ali Imran Nasution**Fakultas Hukum, Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jakarta  
*e-mail* : 2110611053@mahasiswa.upnvj.ac.id, 2110611029@mahasiswa.upnvj.ac.id,  
aliimran.nst@upnvj.ac.id**ABSTRAK**

Jalanan merupakan suatu pengantar yang dimana dinamikanya mempermudah pengguna jalan dan terhindarnya dari hal yang membawa pada kecelakaan dan seringkali terjadi kerusakan. Beberapa kasus kerusakan jalan sering terjadi kelambatan pemerintah di dalam meresponnya. Rumusan masalah yang diangkat, yakni: 1) bagaimana pertanggungjawaban pemerintah daerah terhadap jalanan yang rusak ditinjau dengan status pengelolaan jalan; dan 2) bagaimana sinergitas antara pemerintah pusat dan daerah dalam merespon kesenjangan kewenangan atas jalanan yang rusak di daerah. Metode penelitian yang dipakai adalah yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Hasil dari penelitian ini menjelaskan bahwa pemerintah daerah memiliki kewenangan di dalam memperbaiki jalanan rusak yang merupakan ranahnya dengan ditambah kewenangan penindaklanjutan sementara atas jalan nasional. Sinergitas antara pemerintah pusat dan daerah dalam penindaklanjutan jalanan yang rusak baik jalan nasional maupun jalan provinsi atau kabupaten/kota dapat dilakukan dengan cara mendirikan atau membangun suatu sistem satu pintu dalam hal pelaporan atas jalanan yang rusak tersebut.

***Kata Kunci : Jalanan Rusak, Kewenangan, Pemerintah Daerah, Pertanggungjawaban***

**ABSTRACT**

The road is an introduction where the dynamics make it easier for road users and avoid things that lead to accidents that's their responsibility to respond is too slow. The formulation of the problem raised is: 1) how is the regional government's responsibility for damaged roads reviewed with the status of road management; and 2) how is the synergy between the central and regional governments in responding to the gap in authority over damaged roads in the regions. The research method used is normative juridical with statutory and conceptual approaches. The results of this research explain that regional governments have the authority to repair damaged regional roads with the addition of temporary follow-up authority over national roads. Synergy between the central and regional governments in following up on damaged roads, both national roads and regional roads, can be done by establishing or building a one-stop system for reporting damaged roads.

***Keywords : Broken Roads, Authority, Local Government***

## PENDAHULUAN

Jalan merupakan suatu identitas yang wajib dimiliki daerah sehingga mempunyai badan pengelolaan dan pertanggungjawaban terhadap jalan yang dibuat dan diperbaiki.<sup>1</sup> Jalan itu sendiri secara luas terdapat pada daratan di atas permukaan tanah dan air, jalan yang sebagai prasarana sebagai transportasi darat semakin banyak ditemui di desa desa dan di kampung yang memang tidak sepadat jalanan di kota akan tetapi masih dibutuhkan pada setiap daerah. Jalanan itu sendiri harus dimiliki oleh setiap daerah yang berguna untuk memenuhi kebutuhan masyarakat pada proses perjalanan yang dituju.<sup>2</sup>

Jalanan adalah suatu penghantar yang dimana dinamikanya mempermudah pengguna jalan bertransportasi dari satu daerah kepada daerah lainnya atau dengan tujuan pengguna jalan itu berpergian kemanapun dengan mempermudah dan memperaman pengendara dengan visi terhindarnya dari hal yang membawa pada kecelakaan. Menurut KBBI jalan merupakan tempat lalu lintas orang.<sup>3</sup> Pada Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan Pasal 1 Ayat (3) berbunyi “*Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan*

*pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel*”.

Jalan itu sendiri ada yang beraspal dan ada jalan beton. Jalan yang memakai aspal pada umumnya cocok digunakan untuk kendaraan ringan sedangkan jalan yang memakai beton lebih cocok untuk pengguna kendaraan berat. Yang membuat jalan ini terbedakan ialah dari proses pembuatan bahan yang dicampur. Jalan aspal dibuat dengan campuran adukan aspal sedangkan jalan beton dari material beton.<sup>4</sup>

Aspal itu sendiri merupakan zat perekat *hidrokarbon* yang bersifat *viskoelastis*, kedap air, dan berwarna coklat.<sup>5</sup> Pengikat pada campuran aspal yang digunakan sebagai lapis permukaan perkerasan lentur adalah aspal yang juga sering disebut sebagai bitumen. Aspal minyak yang terbuat dari minyak bumi dan aspal alam yang berasal dari buton, klasifikasinya terbagi dua yaitu aspal cair dan aspal padat. Di Pulau Buton di Sulawesi Tenggara, yang sering disebut Buton, terdapat material aspal alami yang disebut asbuton.<sup>6</sup> Yang terbentuk dari proses geologi alami telah meninggalkan

<sup>1</sup> Roni Riatno and Dadang Mashur, “Pengelolaan Taman Median Jalan Oleh Dinas Kebersihan Dan Pertamanan Kota Pekanbaru” (Riau University, 2017).

<sup>2</sup> Joko Tri Haryanto, “Model Pengembangan Ekowisata Dalam Mendukung Kemandirian Ekonomi Daerah Studi Kasus Provinsi DIY,” *Jurnal Kawistara* 4, no. 3 (2014).

<sup>3</sup> Kemendikbudristek RI, “Kamus Besar Bahasa Indonesia Online,” 2023, <https://kbbi.web.id/jalan>.

<sup>4</sup> ASIACON, “Perbandingan Jalan Aspal VS Beton,” 2023, [https://asiacon.co.id/blog/ilmu-](https://asiacon.co.id/blog/ilmu-sipil/jalan-aspal-vs-beton#:~:text=Jalan beton lebih tahan pada,yang digunakan masyarakat sehari-hari.)

[sipil/jalan-aspal-vs-beton#:~:text=Jalan beton lebih tahan pada,yang digunakan masyarakat sehari-hari.](https://asiacon.co.id/blog/ilmu-sipil/jalan-aspal-vs-beton#:~:text=Jalan beton lebih tahan pada,yang digunakan masyarakat sehari-hari.)

<sup>5</sup> Evie Dwi Labora Bancin, “Pengaruh Penggunaan Tanah Merah Sebagai Filler Pada Campuran Aspal AC-BC Terhadap Nilai Marshall” (Universitas Medan Area, 2020).

<sup>6</sup> Muh Anshar Amrin, Abdul Gaus, and Muhammad Darwis, “Studi Kuat Tarik Tidak Langsung Pada Campuran Asphalt Concrete Menggunakan Asbuton,” *Jurnal Sipil Sains* 7, no. 14 (2017).

aspal batu Asbuton atau Aspal batu Buton dalam keadaan padat. Proses terbentuknya asbuton dari minyak bumi yang mendorong muncul kepada permukaan sehingga menyusup ke batuan yang berpori.<sup>7</sup>

Adapun pengelompokan pada jalan beserta fungsinya diantaranya adalah Jalan Nasional yang berfungsi:<sup>8</sup> 1) Jalan umum dengan fungsi arteri primer (jalan yang menghubungkan antar pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan wilayah; 2) Menyambungkan antara ibukota dengan provinsi; 3) Menghubungkan antar negara pada titik letak perbatasan pada negara; dan 4) Jalan yang bersifat strategis nasional. Lalu terdapat jalan provinsi yang berfungsi:<sup>9</sup> 1) Jalan umum dengan fungsi kolektor primer (jalan yang dikembangkan untuk menghubungkan pada pusat kegiatan lokal dan kegiatan wilayah); 2) Jalan yang penyambung ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten atau kota; 3) Penghubung antara ibukota kabupaten atau antar kota; dan 4) Jalan yang mempunyai sifat letaknya kedaerahan. Kemudian yang terakhir ada jalan kabupaten yang berfungsi:<sup>10</sup> 1) Jalan umum yang mempunyai sebagai fungsi kolektor primer; 2) Sebagai penghubung antara ibukota

kabupaten dengan ibukota kecamatan; 3) Penghubung jalan antara ibukota kecamatan dengan ibukota kecamatan lainnya; 4) Sebagai penghubung ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal; 5) Letak jalan lokal pada daerah kabupaten; 6) Jaringan jalur pada jalan sekunder di luar daerah perkotaan.<sup>11</sup>

Pengelompokan jalanan terdapat pada Undang-undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan Pasal 6 Ayat (1), (2) dan (3) yang berbunyi: “(1) Jalan sesuai dengan peruntukannya terdiri atas jalan umum dan jalan khusus. (2) Jalan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikelompokkan menurut sistem, fungsi, status, dan kelas. (3) Jalan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bukan diperuntukkan bagi lalu lintas umum dalam rangka distribusi barang dan jasa yang dibutuhkan.”<sup>12</sup>

Jalan itu sendiri sering kali mengalami kerusakan pada jalan ataupun bahu jalannya sehingga membuat para pengendara kesulitan dalam menjalani aktivitas sehari-hari.<sup>13</sup> Jalanan yang rusak berakibat fatal pada pengendara, Sering kali pengendara tanpa sengaja jalan pada jalanan yang rusak sehingga

<sup>7</sup> Fahrul Al-Amri and others, “Studi Perbandingan Penggunaan Aspal Minyak Dengan Aspal Buton Lawele Pada Campuran Aspal Concrete Base Course (Ac-Bc) Menggunakan Metode Marshall Test,” *RADIAL: Jurnal Peradaban Sains, Rekayasa Dan Teknologi* 4, no. 2 (2016): 181–90.

<sup>8</sup> Slamet Raharjo, Taufiq Ihsan, and Yenni Ruslinda, “Perencanaan Sistem Reduce, Reuse Dan Recycle Pengelolaan Sampah Di Kampus Universitas Andalas Limau Manis Padang,” *Jurnal Dampak* 11, no. 2 (2014): 79–87.

<sup>9</sup> Triono Junoasmono et al., “Pengembangan Jaringan Jalan Nasional Di Sulawesi Utara Dan Gorontalo,” *Jurnal Transportasi* 20, no. 1 (2020): 67–76.

<sup>10</sup> Mohamad Donie Aulia, “Analisis Kebutuhan Jalan Di Kawasan Kota Baru Tegalluar Kabupaten Bandung,” *Majalah Ilmiah UNIKOM*, 2013.

<sup>11</sup> Ridha Prawala, “ANALISA KELAYAKAN JALAN LINGKAR KOTA SLAWI (JALINGKOS) KABUPATEN TEGAL DITINJAU DARI SEGI GEOMETRIK JALAN DAN RENCANA MODA TRANSPORTASI (Perhitungan Alinemen Horizontal Menggunakan Metode Bina Marga 1997)” (Universitas Pancasakti Tegal, 2020).

<sup>12</sup> Undang-undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan Pasal 6 Ayat (1), (2) dan (3).

<sup>13</sup> Chandianata Andrew et al., “PENINGKATAN KESELAMATAN PADA RUAS JALAN PAHLAWAN DI KABUPATEN PEKALONGAN” (Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, 2022).

mengakibatkan kerusakan pada motor atau pun terjadinya kecelakaan. Perkerasan lentur (*flexible pavement*) adalah perkerasan yang umumnya menggunakan bahan campuran beraspal sebagai lapis permukaan serta bahan berbutir sebagai lapisan di bawahnya.<sup>14</sup>

Adapun penyebab Kerusakan Perkerasan Lentur Jalan Menurut Silvia Sukirman 2003. Kerusakan pada konstruksi perkerasan lentur dapat disebabkan sebagai berikut:<sup>15</sup> a) Lalu lintas, yang dapat berupa peningkatan beban, dan repetisi beban. Sehingga membuat jalanan semakin tertekan dan terbebani yang menimbulkan retaknya lapisan atas aspal; b) Air, yang dapat berasal dari air hujan, sistem *drainase* jalan yang tidak baik dan naiknya air akibat kapilaritas; c) Material konstruksi perkerasan. Dalam hal ini dapat disebabkan oleh sifat material itu sendiri atau dapat pula disebabkan oleh sistem pengolahan bahan yang tidak baik; d) Iklim, Indonesia beriklim tropis, dimana suhu udara dan curah hujan umumnya tinggi, yang dapat merupakan salah satu penyebab kerusakan jalan; e) Kondisi tanah dasar yang tidak stabil. Kemungkinan disebabkan oleh sistem pelaksanaan yang kurang baik, atau

dapat juga disebabkan oleh sifat tanah dasarnya yang memang kurang bagus; f) Proses pemadatan lapisan di atas tanah dasar yang kurang baik.

Oleh karena itu jalan yang rusak banyak ditemukan di daerah daerah yang sering lalu lalang kendaraan berat, Jalan ini terus terusan terkena tekanan dari mobil muatan berat dan adanya endapan air yang mengakibatkan pengeroposan pada jalanan sehingga menjadikan jalanan bolong.<sup>16</sup> Jalanan pada umumnya sudah dirancang dan dipakai untuk para pengendara supaya mereka aman dan tidak ada terjadi kecelakaan.<sup>17</sup> Akan tetapi sering kali kecelakaan itu sendiri terjadi pada jalanan yang rusak dan membuat terhambatnya arus lalu lintas.

Kewenangan dalam mengupayakan perbaikan jalan rusak ada di tangan pemerintah.<sup>18</sup> Jalan itu sendiri terbagi atas jalan nasional dan jalan provinsi, kabupaten/Kota.<sup>19</sup> Pemerintah yang berwenangan atas perbaikan jalanan nasional yaitu pemerintah pusat sedangkan pemerintah pada jalanan provinsi, kabupaten/kota yaitu pemerintah daerah. Pembagian ini mengacu pada teori kewenangan yang dimana semuanya

<sup>14</sup> ADMINGR01, "Konstruksi Perkerasan Lentur (Flexible Pavement)," DPUPR Kabupaten Grobogan, 2014, <https://dpupr.grobogan.go.id/info/artikel/29-konstruksi-perkerasan-lentur-flexible-pavement>.

<sup>15</sup> Agus Surandono and Putri Maha Suci, "ANALISA TEKNIK PERBAIKAN PERKERASAN LENTUR DENGAN METODE AASHTO (Studi Kasus: Pada Ruas Jalan Ki Hajar Dewantara Kecamatan Batanghari Kabupaten Lampung Timur)," *TAPAK (Teknologi Aplikasi Konstruksi): Jurnal Program Studi Teknik Sipil* 6, no. 1 (2017).

<sup>16</sup> Adrian Abdul and others, "Evaluasi Tingkat Kerusakan Perkerasan Jalan Pada Ruas Jalan Madura Kota Gorontalo," *RADIAL: Jurnal Peradaban Sains, Rekayasa Dan Teknologi* 5, no. 1 (2017): 84–97.

<sup>17</sup> Muhamad Fajar Wicaksana, Yanuar Herlambang, and Hardy Adiluhung, "Perancangan Helm Pintar Untuk Meningkatkan Eksistensi Pesepeda Di Malam Hari," *EProceedings of Art & Design* 8, no. 5 (2021).

<sup>18</sup> Muhammad Iqbal, Randy Aulia, and M Rafly Ashari, "IMPLEMENTASI PENGAWASAN LEGISLATIF (Pengawasan Terhadap Kebijakan Infrastruktur Jalan Provinsi Tahun 2020)," *Moderat: Jurnal Ilmiah Ilmu Pemerintahan* 8, no. 2 (2022): 303–16.

<sup>19</sup> Muhamad Yunus and Isradias Mirajhusnita, "Analisis Kinerja Ruas Jalan Dilihat Dari Tingkat Pelayanan Jalan (Level Of Service) Di Kota Tegal (Studi Kasus Jl. Abimanyu, Jl. Semeru Dan Jl. Menteri Supeno)," *Engineering: Jurnal Bidang Teknik* 11, no. 1 (2020): 34–42.

bergerak mengikuti alur dan tugas masing masing. Dari hal inilah masalah atas pengelolaan jalanan rusak terjadi.

Dalam jalanan rusak belum tentu pemerintah pusat dan pemerintah daerah mengetahui bahwa dalam jalanan bagian jalan nasional/provinsi itu rusak. Disini peran pemerintah dan masyarakat saling terhubung. Dalam jalan kereta atau rel sering terjadi pengecekan jalan guna untuk mengetahui rel mana yang rusak dan terjadi kendala. Petugas itu disebut PPJ/ Petugas Pemeriksaan Jalan. Apabila di jalanan roda dua atau empat masyarakat harus melaporkan kepada halaman <https://www.lapor.go.id/> yang tujuannya untuk mempermudah informasi dimana letak jalanan yang rusak itu berada. Akan tetapi hambatan dalam melaporkan jalanan rusak itu sendiri sering kali terjadi pada kewenangan para pemerintah dan tidak mengetahui nya teknologi untuk melaporkan jalanan yang rusak itu.

Berdasarkan latar belakang permasalahan, penelitian ini mengangkat dua rumusan masalah sebagai berikut 1) bagaimana pertanggungjawaban pemerintah daerah terhadap kerusakan jalan di daerah berdasarkan status pengeloan jalan; dan 2) Bagaimana sinergitas antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah mengenai penanganan jalanan yang rusak di daerah?

## **METODE PENELITIAN**

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis

normatif. Penelitian hukum yuridis normatif diartikan secara sederhana sebagai penelitian yang menanyakan apakah hukum itu dalam suatu yurisdiksi tertentu.<sup>20</sup> Peneliti dalam hal ini mempunyai usaha mengumpulkan dan kemudian menganalisis hukum, dengan norma-norma hukum yang relevan. Penelitian dapat dilihat sebagai penelitian normatif atau teoretis murni,<sup>21</sup> dengan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Pendekatan perundang-undangan digunakan untuk menganalisis seluruh peraturan perundang-undangan yang memiliki kaitan erat dengan topik yang dibahas.<sup>22</sup> Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (selanjutnya disebut sebagai UU Pemda) dan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Pendekatan konseptual digunakan untuk menganalisis permasalahan dengan teori yang digunakan.<sup>23</sup> Teori yang digunakan adalah teori kewenangan yang diutarakan oleh Van Wijk dan Konijnenbelt. Teori tersebut digunakan untuk menganalisis permasalahan mengenai jalanan yang rusak dengan kewenangan daerah yang terbatas.

## **PEMBAHASAN**

### **A. Pertanggungjawaban Pemerintah Daerah Terhadap Kerusakan Jalan di Daerah Berdasarkan Status Pengelolaan Jalan**

Jalan tidak akan selamanya mulus dan terjaga pada setiap lapisannya. Jalanan

---

<sup>20</sup> Peter Mahmud Marzuki, "Penelitian Hukum Normatif," *Jakarta: Kencana Prenada Media Group*, 2010.

<sup>21</sup> David Tan, "Metode Penelitian Hukum: Mengupas Dan Mengulas Metodologi Dalam Menyelenggarakan Penelitian Hukum," *Nusantara:*

*Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial* 8, no. 8 (2021): 2463–78.

<sup>22</sup> Bahder Johan Nasution, "Metode Penelitian Ilmu Hukum, Mandar Maju, Cetakan Kesatu" (Bandung, 2008).

<sup>23</sup> Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum: Edisi Revisi* (Prenada Media, 2017).

itu sendiri terkadang rusak dan memang terabaikan sehingga kerusakan pada jalan terus melebar sesuai dengan daya tahan aspal yang digunakannya. Kerusakan pada jalan itu sendiri menurut manual pemeliharaan jalan No: 03/MN/B/1983 yang dikeluarkan Direktorat Jenderal Bina Marga terbagi atas berbagai kerusakan jalan yang diantaranya: 1) Retak (*Cracking*) yang menjadi tatanan atas tidak mulus dan menjadi berlubang tipis serta retakan akan semakin menjalar apabila tidak diperbaiki, 2), Distorsi (*Distortion*) yang merupakan perubahan bentuk akibat kurang kuatnya tanah dasar lalu pemadatan yang kurang dari lapisan pondasi sehingga membuat tambahan pemadat akibat beban lalu lintas. 3), Cacat Permukaan (*Sisintegration*) yang mengarah kepada kerusakan secara kimiawi dan mekanis pada lapisan perkerasan. 4), Pengausan (*Polished Aggregate*) merupakan jalanan yang licin akibat agregat material yang tidak tahan aus pada roda kendaraan dan agregat tidak sesuai dengan bentuk cubicle, 5), Kegemukan (*Bleeding or flushing*) yang merupakan kadar aspal terlalu tinggi terhadap campuran aspal lalu terlalu banyak aspal pada *prime coat* atau *tack coat*, 6), Penurunan pada bekas penanaman utilitas (*Utility cut depression*) yang merupakan kejadian sepanjang bekas penanaman utilitas dan juga karena pemadatan yang tidak memenuhi syarat.<sup>24</sup>

Jalan darat yang pada dasarnya hanya indikator sebagai penghantar suatu angkutan dan penggunaan transportasi mempunyai masing masing bagian pada status jalannya.<sup>25</sup> Pada Undang-undang

Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan pada Pasal 9 ayat (1) Jalan Umum menurut statusnya dikelompokkan ke dalam Jalan nasional, Jalan provinsi, Jalan kabupaten, Jalan kota, dan Jalan desa. (2) *Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah wajib menetapkan status Jalan sesuai dengan pengelompokan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berdasarkan fungsinya dan melakukan evaluasi secara berkala. Ayat (3) Dalam hal terdapat ruas Jalan yang belum ditetapkan statusnya, Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah wajib menetapkan status Jalan paling lama 5 (lima) tahun dengan berdasarkan fungsinya terhitung sejak Undang-Undang ini diundangkan. Ayat (4) Dalam hal terdapat Jalan baru yang dibangun untuk kebutuhan khusus, Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah wajib menetapkan status Jalan paling lama 1 (satu) tahun terhitung sejak Jalan baru selesai dibangun. Ayat (5) Berdasarkan pengelompokan Jalan menurut statusnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Penyelenggara Jalan wajib mencantumkan identitas setiap ruas Jalan. Ayat (6) Jalan nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: a. Jalan arteri dalam Sistem Jaringan Jalan primer yang menghubungkan: 1. antar pusat kegiatan nasional; 2. antara pusat kegiatan nasional dan pusat kegiatan wilayah; dan/ atau 3. pusat kegiatan nasional dan/ atau pusat kegiatan wilayah dengan bandar udara pengumpul dan pelabuhan utama atau pengumpul. b. Jalan kolektor dalam Sistem Jaringan Jalan primer yang*

<sup>24</sup> Farida Yudaningrum and Ikhwanudin Ikhwanudin, "Identifikasi Jenis Kerusakan Jalan (Studi Kasus Ruas Jalan Kedungmundu-Meteseh)," *Teknika* 12, no. 2 (2017).

<sup>25</sup> Arini Sulistyowati and Imam Muazansyah, "Optimalisasi Pengelolaan Dan Pelayanan Transportasi Umum (Studi Pada 'Suroboyo Bus' Di Surabaya)," in *Iapa Proceedings Conference*, 2019, 152–65.

menghubungkan sistem transportasi nasional lainnya yang merupakan Jalan kolektor primer 1; c. Jalan strategis nasional; dan d. Jalan To1. Ayat (7) Jalan provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: a. Jalan kolektor dalam Sistem Jaringan Jalan primer yang menghubungkan ibu kota provinsi dengan ibu kota kabupaten/ kota yang merupakan Jalan kolektor primer, 2; b. Jalan kolektor dalam Sistem Jaringan Jalan primer yang menghubungkan antar ibukota kabupaten/kota yang merupakan Jalan kolektor primer, 3; dan c. Jalan strategis provinsi yang pembangunannya diprioritaskan untuk melayani kepentingan provinsi berdasarkan pertimbangan untuk membangkitkan pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan, dan keamanan. Ayat (8) Jalan kabupaten sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: a. Jalan kolektor dalam Sistem Jaringan Jalan primer yang tidak termasuk Jalan nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (6) dan Jalan provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (7) yang merupakan Jalan kolektor primer 4; b. Jalan lokal dalam Sistem Jaringan Jalan primer yang menghubungkan: f. ibu kota kabupaten dengan ibu kota kecamatan; 2. ibu kota kabupaten dengan pusat desa; 3. antar ibu kota kecamatan; 4. ibu kota kecamatan dengan pusat desa; 5. ibu kota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal; 6. antar pusat kegiatan lokal; 7. antar desa; dan 8. poros desa. c. Jalan Umum dalam Sistem Jaringan Jalan sekunder dalam wilayah kabupaten; dan d. Jalan strategis kabupaten. Ayat (9) Jalan kota sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi Jalan Umum dalam Sistem

Jaringan Jalan sekunder yang menghubungkan: a. antar pusat pelayanan dalam kota; b. pusat pelayanan dengan persil; c. antar persil; d. antar pusat permukiman yang berada di dalam kota; dan e. Jalan poros desa dalam wilayah kota. Ayat (10) Jalan desa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi Jalan Umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antara permukiman di dalam desa serta Jalan lingkungan di dalam desa.<sup>26</sup> Pada bunyi pasal diatas terdapat jalan yang terbagi beberapa macam atas statusnya dan pengelompokannya yang pada pembagian tersebut memiliki penanggung jawab masing masing seperti yang dimaksud dari status jalan yang mempunyai tujuan bahwa jalan itu akan dikelola oleh penanggung jawab siapa lalu pada pembagian jalan umum.

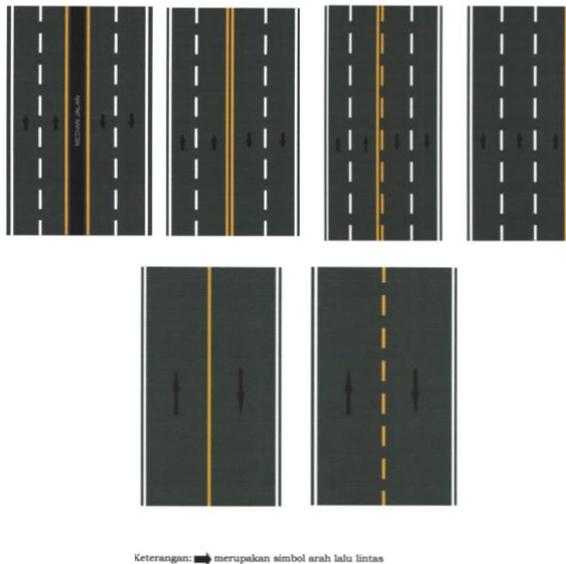
Marka jalan yang mempunyai definisi tanda tanda secara fisik berupa garis, simbol dan tulisan yang mempunyai fungsi mengatur dan memandu pada lalu lintas oleh karena itu marka jalan yang diiringi rambu pada jalanan merupakan dari kelengkapan pada jalan. Adapun penjelasan terkait marka jalan pada Peraturan Pemerintah Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 67 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan yang terdapat pada Pasal 16 Ayat (1), (2), (3) dan (4) yang berbunyi “(1) Marka Membujur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 huruf a terdiri atas: a. garis utuh; b. garis putus-putus; c. garis ganda yang terdiri dari garis utuh dan garis putus-putus; dan d. garis ganda yang terdiri dari dua garis utuh. (2) Marka membujur sebagaimana

<sup>26</sup> Undang-undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-undang Nomor 38

Tahun 2004 Tentang Jalan pada Pasal 9 Ayat (1),(2),(3) dan (4).

dimaksud pada ayat (1) berwarna: a. putih dan kuning untuk jalan nasional; dan b. putih untuk jalan selain jalan nasional. (3) Marka membujur berwarna kuning sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a berupa: a. garis utuh dan/atau garis putus-putus sebagai pembatas dan pembagi jalur dan b. garis utuh sebagai peringatan tanda tepi jalur atau lajur lalu lintas sisi kanan. (4) Marka membujur berwarna putih sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a berupa: a. garis putus-putus sebagai pembagi lajur; dan b. garis utuh sebagai peringatan tanda tepi jalur atau lajur lalu lintas sisi kiri.”<sup>27</sup> Adapun perbedaan pada gambar terkait jalan nasional dan selain jalan nasional yang dijelaskan pada perbedaan dari warna marka membujur seperti berikut ini:

a. Warna marka jalan nasional

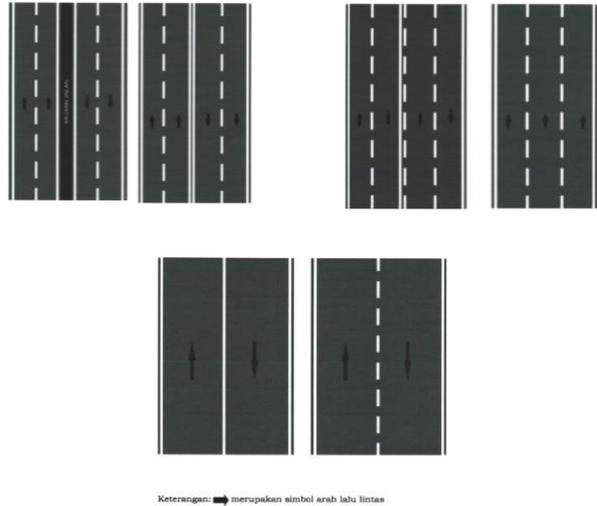


<sup>27</sup> Peraturan Pemerintah Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 67 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan yang terdapat pada Pasal 16 Ayat (1), (2), (3) dan (4)

<sup>28</sup> Peraturan Pemerintah Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 67 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 Tentang

Gambar 1, Warna marka membujur jalan nasional<sup>28</sup>

b. Warna marka membujur selain jalan nasional



Gambar 2 Warna marka membujur selain jalan nasional<sup>29</sup>

Adapun kegiatan atau tujuan penyelenggara jalan terdapat pada Undang-undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan pada Pasal 1 angka 3 dan 4 yang berbunyi 3. *Penyelenggaraan Jalan adalah kegiatan yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan Jalan.* 4. *Penyelenggara Jalan adalah pihak yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan Jalan sesuai dengan kewenangannya.*<sup>30</sup> Jadi pada

Marka Jalan yang terdapat Pada Gambar 8 Warna Marka Membujur Jalan Nasional

<sup>29</sup> Peraturan Pemerintah Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 67 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan yang terdapat pada Gambar 9 Warna Marka Membujur Selain Jalan nasional

<sup>30</sup> Undang-undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-undang Nomor 38

penyelenggara jalan mempunyai tanggung jawab seperti yang dijelaskan pada bunyi pasal 1 angka 3 dan 4 di atas yang dimana semuanya untuk menertibkan dan membuat kenyamanan terhadap jalan agar terhindar pada kecelakaan. Pada penyelenggara jalan tersebut dibedakan menjadi pemerintahan pusat mempunyai alokasi dana dan mempunyai wewenang jalan secara umum dan nasional, Pada pemerintah daerah meliputi jalan provinsi, Jalan kabupaten/kota dan jalan desa. Seperti halnya pada jalan yang terjadi di bogor pada jembatan otto iskandardinata (OTISTA) yang dimana jembatan ini menjadi jembatan yang membuat jalanan macet atau sebagai pemicu kemacetan sehingga PEMKOT Bogor melakukan pelebaran terhadap jalan yang bertujuan mengurangi kemacetan dan memperlancar jalan.

Bima Arya selaku walikota bogor menyebutkan bahwa ada dua alasan yang pada proyek pelebaran jembatan OTISTA tidak dilakukan dengan ruas sisi kanan dan sisi kiri bahwasannya alasan yang pertama pembongkaran total dan pembangunan ulang jembatan nantinya akan memaksimalkan struktur jalanan baru yang kedua jembatan ini akan mengakomodir transportasi berbasis trem jadi membutuhkan tonase yang lebih besar, Jembatan OTISTA akan memiliki panjang 50 meter dan lebar 22 meter dan nantinya jembatan ini akan memiliki 4 jalur diantaranya jalur trem dan jalur pedestrian.<sup>31</sup> Selain itu proyek jembatan OTISTA ini dipantau oleh Walikota Bogor

dan bisa dipantau oleh warga melalui *website*

<https://jembatanotista.kotabogor.go.id/>

ucap Rena Da frina selaku Kepala Dinas Pekerjaan Umum dan Penata Ruang (PUPR) Kota Bogor.<sup>32</sup> Pada kasus jalanan yang terjadi di lampung yang dimana jalanan itu seharusnya tanggung jawab pemerintah daerah setempat diambil alih oleh pemerintah pusat yang dimana keterangan dari Presiden RI Joko Widodo memberikan keterangan pada awak media bahwasannya pemerintah pusat melalui PUPR akan segera memperbaiki sejumlah ruas jalan yang rusak di lampung, “Semangatnya adalah kita ingin memperbaiki jalan-jalan yang kita lihat baru saja tadi, baik jalan kabupaten, baik jalan provinsi, baik jalan kota yang rusak parah,” ujar Presiden di Jalan Seputih Raman, Kabupaten Lampung Tengah, Menurut Presiden, setiap ruas jalan memiliki penanggung jawabnya masing-masing, yaitu pemerintah pusat untuk jalan nasional, gubernur untuk jalan provinsi, dan bupati/wali kota untuk jalan kabupaten/kota. Meskipun demikian, Presiden menjelaskan bahwa pemerintah pusat akan mengambil alih perbaikan jalan di Lampung. Pak presiden memberikan keterangan “Tetapi ini karena memang sudah lama ya akan diambil alih oleh pemerintah pusat,” Jadi pada hal ini sudah dipastikan bahwa pemerintah pusat sudah turun tangan langsung mengambil alih sebagian terkait pertanggungjawaban pada jalan yang seharusnya dipegang pada

---

Tahun 2004 Tentang Jalan pada Pasal 1 angka 3 dan 4

<sup>31</sup> Imam, “Dibongkar Total, Ini Alasan Jembatan Otista Bukan Diperlebar Kiri-Kanan,” Radar Bogor, 2023, <https://www.radarbogor.id/2023/05/06/dibongkar-total-ini-alasan-jembatan-otista-bukan-diperlebar-kiri-kanan/>.

<sup>32</sup> Ermelinda Bekata, “Jembatan Otista Disiapkan Juga Untuk Jalur Trem,” RRI, 2023, [https://www.rri.co.id/bogor/daerah/229663/jembatan-otista-disiapkan-juga-untuk-jalur-trem?utm\\_source=news\\_main&utm\\_medium=internal\\_link&utm\\_campaign=General\\_Campaign](https://www.rri.co.id/bogor/daerah/229663/jembatan-otista-disiapkan-juga-untuk-jalur-trem?utm_source=news_main&utm_medium=internal_link&utm_campaign=General_Campaign).

masing masing pertanggungjawabannya. Untuk memperbaiki infrastruktur jalan tersebut, Presiden menuturkan bahwa pada tahun ini pemerintah pusat akan secara khusus mengucurkan anggaran sebesar kurang lebih Rp800 miliar untuk Lampung.<sup>33</sup>

Biaya tersebut akan mencakup perbaikan 15 ruas jalan dan akan dimulai tahap pembangunannya pada bulan Juni setelah proses lelang dilakukan. “Begitu saya lihat tadi, saya sudah perintahkan Pak Menteri PU untuk lelang, tapi juga nanti ada beberapa ruas yang menjadi tanggung jawabnya Pak Gubernur, ada yang tanggung jawabnya Bapak/Ibu Bupati yang ada di sini. Jangan semuanya pemerintah pusat,” pada keterangan bapak presiden. Bapak presiden juga menjelaskan bahwa hal serupa yang membutuhkan bantuan pemerintah pusat juga ada di beberapa provinsi lain. Pada keterangannya menjelaskan bahwa, memberikan pelayanan kepada masyarakat termasuk menyiapkan infrastruktur jalan yang baik adalah bagian dari tugas dan tanggung jawab pemerintah baik pusat, provinsi, maupun kabupaten/kota. “Memang tugasnya pemerintah pusat, pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten/kota itu memberikan pelayanan, termasuk menyiapkan jalan yang baik karena itu menyangkut mobilitas barang dan mobilitas orang, dan menyangkut juga biaya logistik, ongkos logistik. Pada ongkos logistik karena jalannya rusak menjadi tinggi, produk itu tidak bisa bersaing,” Pada keterangan bapak presiden. Sebelumnya, Bapak Presiden Jokowi meninjau langsung

sejumlah jalan rusak di Lampung dengan menggunakan kendaraan kepresidenan. Ruas jalan pertama yang ditinjau Presiden adalah Jalan Terusan Ryacudu di Lampung Selatan. Selain itu, Presiden juga meninjau Jalan Seputih Raman, Jalan Seputih Banyak, hingga Jalan Simpang Randu, Rute yang ditinjau Presiden pada hari ini merupakan rute yang berbeda dari yang sudah diagendakan sebelumnya. Bahkan ada sejumlah wartawan harus berpindah dari rute pertama menuju rute terbaru.<sup>34</sup> Pada pertanggungjawaban dari PEMKOT Bogor menunjukkan kepada pertanggungjawaban yang dimana menjadi tanggungjawab pemerintah setempat sedangkan pada jalanan lampung dialihkan pertanggungjawaban kepada pemerintah pusat.

Pada anggaran pembangunan jalan diatur pada Undang-undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan pada pasal 33 Ayat (1) *Anggaran pembangunan Jalan Umum menjadi tanggung jawab Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, dan Pemerintah Desa sesuai dengan kewenangannya. Ayat (2) Pemerintah Pusat memberikan dukungan anggaran pembangunan Jalan Umum bagi Pemerintah Daerah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Ayat (3) Dukungan anggaran sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi: a. belanja kementerian/ lembaga; b. transfer ke daerah dan dana desa; dan/atau c.*

<sup>33</sup> Presiden RI, “Pemerintah Pusat Segera Bantu Perbaiki Ruas Jalan Rusak Di Lampung,” Presiden RI, 2023, <https://www.presidentri.go.id/siaran-pers/pemerintah-pusat-segera-bantu-perbaiki-ruas-jalan-rusak-di-lampung/>.

<sup>34</sup> Humas Sekretariat Kabinet RI, “Pemerintah Pusat Segera Bantu Perbaiki Ruas Jalan Rusak Di Lampung,” 2023, <https://setkab.go.id/pemerintah-pusat-segera-bantu-perbaiki-ruas-jalan-rusak-di-lampung/>.

pembiayaan lain.<sup>35</sup> Pasal 34 Dalam mengelola anggaran Pembangunan Jalan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 ayat (1), Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, dan/atau Pemerintah Desa dapat mengembangkan model pembiayaan berbasis ketersediaan layanan untuk mempercepat peningkatan layanan Jalan.<sup>36</sup> Pada anggaran pembangunan jalan pada anggaran pembangunan jalan umum dipertanggungjawabkan kepada pemerintahan pusat pemerintahan, Pemerintahan daerah dan pemerintahan desa yang sesuai dengan kewenangan. Pemerintahan pusat mempunyai pemberian dukungan anggaran yang meliputi belanja kementerian/lembaga, Transfer dana ke daerah dan dana desa serta pembiayaan lain yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Urusan pemerintahan daerah dan pusat mengenai jalanan selalu menjadi problematika karena terbatasnya kewenangan daerah untuk mengelola jalanan di daerahnya.<sup>37</sup> Hal ini disebabkan karena pembagian urusan pemerintahan terhadap jalan yang terdapat dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Undang-undang tersebut membagi beberapa urusan jalan terhadap pemerintahan pusat dan daerah ke beberapa sub kewenangan dalam hal pengurusan jalan, seperti pemerintah pusat mengembangkan sistem jalan secara nasional dan penyelenggaraan jalan umum.

Pemerintah provinsi melakukan pengembangan atas penyelenggaraan jalan provinsi. Sedangkan kabupaten/kota melakukan penyelenggaraan jalan kabupaten/kota.

Seperti yang terdapat dalam penjelasan di atas bahwa pembagian kewenangan pengelolaan jalan sangat rigid diatur dalam UU Pemerintahan Daerah. Pembagian di atas didasarkan oleh kewenangan pemerintah pusat untuk menyerahkan sebagian kewenangannya kepada daerah berdasarkan asas desentralisasi.<sup>38</sup> Di satu sisi hal ini menjadi baik karena daerah diberi beberapa kewenangan atas jalan di daerahnya. Namun hal ini menjadi hambatan tersendiri bagi daerah di dalam mengembangkan daerahnya sendiri karena di dalam daerahnya terdapat jalan yang dapat dikelola oleh daerahnya dan jalan yang hanya dapat dikelola oleh pemerintah pusat lewat Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Walaupun secara nomenklatur mirip, kewenangan dan wewenang merupakan dua hal yang berbeda. H.D. Stout mendefinisikan kewenangan sebagai keseluruhan aturan-aturan yang berkenaan dengan perolehan dan penggunaan wewenang pemerintahan oleh subjek hukum public di dalam hubungan hukum publik.<sup>39</sup> Kewenangan diartikan sebagai “*authority*” yang juga disebut sebagai kekuasaan formal.<sup>40</sup> Kekuasaan yang

<sup>35</sup> Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan pada Pasal 33 Ayat (1), (2) dan (3)

<sup>36</sup> Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan pada Pasal 34

<sup>37</sup> Yana Sahyana, “PROBLEMATIKA PENGELOLAAN JALAN DI ERA OTONOMI DAERAH: KEWENANGAN VERSUS

KEMAMPUAN,” *Jurnal Ilmiah Wahana Bhakti Praja* 12, no. 1 (2022): 54–70.

<sup>38</sup> Sri Kusriyah, *Politik Hukum Desentralisasi & Otonomi Daerah* (Semarang: UNISSULA PRESS, 2019). Lihat juga Amelia Haryanti, *Sistem Pemerintahan Daerah* (Tangerang Selatan: UNPAM PRESS, 2019).

<sup>39</sup> H R Ridwan, *Hukum Administrasi Negara* (Depok: Raja Grafindo Persada, 2006).

<sup>40</sup> Tengku Erwinsyahbana, “Kewenangan Dan Tanggung Jawab Notaris Pengganti Setelah

bersumber dari kekuasaan yang diberikan oleh Undang-Undang. Sementara wewenang diartikan sebagai “*competence*” yang merupakan bagian dari kewenangan. Dalam aspek yuridis, wewenang adalah kemampuan yang diberikan oleh peraturan perundang-undangan dengan tujuan untuk melakukan perbuatan yang menimbulkan akibat hukum.<sup>41</sup>

Wewenang setidaknya harus terdiri dari tiga komponen yakni, pengaruh, dasar hukum, dan konformitas.<sup>42</sup> Komponen pengaruh adalah bahwa penggunaan wewenang memiliki tujuan untuk mampu mempengaruhi atau mengendalikan sesuatu yang dalam hal ini lebih berfokus kepada perilaku subjek hukum. Lalu yang dimaksud dengan komponen dasar hukum adalah bahwa kewenangan atau wewenang haruslah memiliki dasar hukum yang jelas yakni, berupa peraturan perundang-undangan. Lalu komponen yang ketiga yakni, konformitas dimaksudkan bahwa kewenangan harus memiliki standar yang

jelas baik itu standar kewenangan umum maupun khusus.

Secara teori, kewenangan yang berasal dari peraturan perundang-undangan dapat diperoleh melalui tiga cara yakni, atribusi, delegasi, dan mandat.<sup>43</sup> Kewenangan yang didapat dengan cara atribusi adalah kewenangan yang bersumber dari amanat undang-undang secara tersurat terdapat langsung atau disebutkan dengan jelas di dalam undang-undangnya atau dalam pasal-pasal tertentu.<sup>44</sup> Berdasarkan apa yang dikemukakan oleh Henk Van Maarseveen, konstitusi adalah “*regulasi van atribut*” atau aturan atribusi sehingga atribusi dapat diperoleh dari konstitusi suatu negara.<sup>45</sup> Penerima atribusi kemudian dapat memperluas bidang atribusi dan memperluas wewenang yang telah didapatkannya sepanjang peraturan perundang-undangnya tidak berubah. Kewenangan atribusi juga tidak memunculkan kewajiban untuk

---

Pelaksanaan Tugas Dan Jabatan Berakhir,” *Lentera Hukum* 5 (2018): 323.

<sup>41</sup> Ivan Fauzani Raharja, “Penegakan Hukum Sanksi Administrasi Terhadap Pelanggaran Perizinan,” *INOVATIF/ Jurnal Ilmu Hukum* 7, no. 2 (2014). **Lihat juga** PPMHP Indroharto and Hukum Perdata, “Asas-Asas Umum Pemerintahan Yang Baik,” *Citra Aditya Bakti, Bandung*, 1994.

<sup>42</sup> Philipus M Hadjon, “Tentang Wewenang,” *Yuridika* 7, no. 5–6 (1997), <https://garuda.kemdikbud.go.id/documents/detail/583566>. **Lihat juga** I Gusti Ngurah Anom, Ni Putu Noni Suharyanti, and I Wayan Eka Artajaya, “THE EMPOWERMENT OF CUSTOMARY VILLAGES IN BALI IN PREVENTIONS AND COUNTERMEASURES OF NARCOTICS CRIMES BASED ON LOCAL WISDOM,” in *Proceeding International Conference Faculty of Law*, vol. 1, 2021, 88–99. **Lihat juga** Sri Nurhari Susanto, “Metode Perolehan Dan Batas-Batas Wewenang Pemerintahan,” *Administrative Law and Governance Journal* 3, no. 3 (2020): 430–41.

<sup>43</sup> Moh Gandara, “Kewenangan Atribusi, Delegasi Dan Mandat,” *Khazanah Hukum* 2, no. 3 (2020): 92–99,

<https://doi.org/https://doi.org/10.15575/kh.v2i3.8187>. **Lihat juga** Bagir Manan, “Wewenang Provinsi, KabuPaten, Dan Kota Dalam Rangka Otonomi Daerah,” in *Makalah Pada Seminar Nasional, Fakultas Hukum Unpad, Bandung*, vol. 13, 2000.

<sup>44</sup> H.D. Van Wijk and Willem Konijnenbelt, *Hoofdstukken van Administratief Recht* (s’Gravenhage: Vuga, 1995). **Lihat juga** Ade Kosasih, John Kenedi, and Imam Mahdi, “Dinamika Hukum Administrasi Indonesia (Mengenal Konstruksi Baru Hukum Administrasi Pasca Terbitnya Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 Tentang Administrasi Pemerintahan),” *Vanda, Bengkulu*, 2017. **Lihat juga** Irfan Fachrudin, *Pengawasan Peradilan Administrasi Terhadap Tindakan Pemerintah* (Alumni, 2004).

<sup>45</sup> Suwoto Mulyosudarmo, *Peralihan Kekuasaan: Kajian Teoritis Dan Yuridis Terhadap Pidato Nawaksara* (PT. Gramedia Pustaka Utama, 1997). **Lihat juga** I Suta et al., “Determining State’s Financial Losses in Corruption: An Institutional Power and Constraint in Indonesia,” *Lentera Hukum* 8 (2021): 95, <https://doi.org/https://doi.org/10.19184/ejhl.v8i1.121923>.

bertanggung jawab, dalam artian si penerima kewenangan tidak diharuskan untuk melaporkan pelaksanaan kewenangannya karena wewenang bersifat orisinal bukan pelimpahan.<sup>46</sup> Selanjutnya ada kewenangan yang didapat dengan cara delegasi. Pelimpahan dengan cara ini dapat disebut sebagai pelimpahan kewenangan dan tanggung jawab. Hal ini disebabkan karena seorang delegataris akan bertanggung jawab dan bertindak atas namanya sendiri. Kewenangan yang didapat dengan cara delegasi juga tidak dapat membuat atau memperluas wewenang yang telah diberikan. Sumber kewenangan yang ketiga, ada mandat yang merupakan pelimpahan kewenangan dari pemberi mandat kepada penerima mandat. Mandat terjadi Ketika pemberi mandat mengizinkan kewenangannya untuk dijalankan oleh orang lain atas namanya. Menurut van Wijk/Konijnenbelt pertanggungjawaban atas sebuah mandate tetap pada si pemberi mandat.<sup>47</sup>

Dalam konteks hukum nasional, kewenangan diatur dalam Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan. Ada beberapa pergeseran ketentuan kewenangan dari teori yang dikemukakan oleh Van Wijk dan UU *a quo*. Seperti pada ketentuan atribusi yang diatur dalam Pasal 12 yang mana atribusi dapat diperoleh dari Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan/atau undang-undang.<sup>48</sup> Hal ini merupakan perluasan makna dari

atribusi ketika dilihat dari konteks teori kewenangan itu sendiri.

Sehingga pertanggungjawaban atas jalanan yang rusak dikembalikan kepada kewenangan dari setiap pemerintah provinsi atas pembagian jalanan yang terdapat dalam UU Pemerintahan Daerah dan UU Jalan. Hal ini diperlukan agar terjadi sebuah pertanggungjawaban atas pelaksanaan pelayanan publik dan proaktif pemerintah sesuai dengan kewenangannya apabila dilihat secara ketentuan normatif *a quo*. Selain itu, pertanggungjawaban tersebut harus disesuaikan dengan ketentuan kewenangan yang sesuai dengan teori di atas sehingga tidak terjadi ketimpangan kewenangan antar instansi yang berwenang. Walau demikian, hal tersebut tidak serta merta memberikan jaminan penindaklanjutan jalanan rusak akan cepat dan tanggap.

## **B. Sinergitas Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah dalam Penanganan Jalanan Rusak di Daerah**

Pemerintah pusat dan daerah tentu saja mempunyai kewenangan dan peroperasian masing masing terhadap penanganan jalanan yang rusak pada daerah dan wilayahnya, pemerintah pusat dan daerah mempunyai peran masing masing yang dimana pemerintah pusat menyediakan dananya dan pemerintah daerah yang menjalankan tugas terhadap perbaikan jalannya, Dijelaskan perbedaan

---

<sup>46</sup> Tedi Sudrajat and Endra Wijaya, *Perlindungan Hukum Terhadap Tindakan Pemerintahan* (Bumi Aksara, 2021).

<sup>47</sup> Ali Imran Nasution et al., "Peningkatan Peran Bawaslu Republik Indonesia Dalam Mengawasi Kampanye Hitam Di Media Sosial Pada Pemilu Serentak 2024," *Jurnal Civic Hukum* 8, no. 2 (2023).  
**Lihat juga** Wijk and Konijnenbelt, *Hoofdstukken*

*van Administratief Recht*. **Lihat juga** Ridwan, *Hukum Administrasi Negara*.

<sup>48</sup> Lihat ketentuan Pasal 12 Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 292, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5601).

pemerintah pusat dan pemerintah daerah yang masing masing tugasnya dan posisinya terdapat pada Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan pasal 1 angka 37 dan 38 yang berbunyi: “37. *Pemerintah Pusat, selanjutnya disebut Pemerintah, adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan pemerintahan negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945; 38. Pemerintah Daerah adalah gubernur, bupati/walikota, dan perangkat daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah.*”<sup>49</sup> Sehingga berkaitan dengan kepengurusan jalanpun, kedua pemerintahan ini memiliki perbedaan penanganan jalan di daerah terutama terhadap jalanan yang rusak.

Sinergitas antara pemerintah pusat dan daerah sudah diatur pada ranah konstitusi yakni pada Pasal 18A ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 yang berbunyi “*Hubungan wewenang antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah provinsi, kabupaten, dan kota atau antara provinsi dan kabupaten dan kota, diatur dengan Undang-undang dengan memperhatikan kekhususan dan keragaman daerah.*”<sup>50</sup> Ketentuan konstitusi ini memberikan pemahaman bahwa pemerintah pusat dan daerah memiliki hubungan wewenang yang mana disesuaikan dengan kekhususan dan keragaman daerah. Selain itu, ketentuan pasal tersebut mengisyaratkan bahwa setiap daerah harus didukung dengan kekhususan atau ciri khas dari daerah dan hal tersebut diatur dalam Undang-undang pembentuk daerah yang bersangkutan sehingga

memberikan kepastian hukum kepada daerah tersebut bahwa daerah memiliki kecakapan dan kesanggupan di dalam mengelola daerahnya sendiri. Ketentuan inipun memiliki hubungan yang erat dengan Pasal 18 ayat (2) UUD NRI Tahun 1945 yang berbunyi “*Pemerintahan daerah provinsi, daerah kabupaten, dan kota mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan.*”<sup>51</sup> Asas otonomi dan tugas pembantuan menjadi penting dalam penyelenggaraan pemerintahan daerah baik di tingkat provinsi, kabupaten, maupun kota.

Hal tersebut termasuk ke dalam penanggulangan jalan di daerah. Jalan di daerah sering sekali tidak ditindaklanjuti karena satu dan lain hal. Seperti masalah kewenangan yang sudah dibagi secara rigid dalam UU Pemda yang membuat daerah menjadi kesulitan untuk menindaklanjuti beberapa jalan nasional yang terkena masalah baik infrastruktur dan struktur jalan sehingga hal tersebut mengganggu pengguna jalan. Permasalahan tersebut juga berlaku sebaliknya ketika pemerintah pusat ingin menindak jalan daerah yang sudah sering terkena laporan dan oleh pemerintah daerah tidak ditindaklanjuti secara cepat. Hal ini menjadi problematika tersendiri dalam hal pelayanan publik di pembangunan infrastruktur.

Dilihat dari sisi pelaksanaan otonomi daerah, terdapat 3 (tiga) asas penyelenggaraan dalam perwujudan otonomi daerah, yakni desentralisasi, dekonsentrasi dan tugas pembantuan. Desentralisasi menurut Pasal 1 angka 8 UU Pemda dijelaskan bahwa “*Desentralisasi*

<sup>49</sup> Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan pasal 1 angka 37 dan 38

<sup>50</sup> Pasal 18A ayat (1) UUD NRI Tahun 1945.

<sup>51</sup> Pasal 18 ayat (2) UUD NRI Tahun 1945.

adalah penyerahan Urusan Pemerintahan oleh Pemerintah Pusat kepada daerah otonom berdasarkan Asas Otonomi.”<sup>52</sup> Desentralisasi menurut Viktor Situmorang adalah pelimpahan kekuasaan pemerintahan pusat kepada daerah-daerah yang mengurus rumah tangganya sendiri.<sup>53</sup> Dengan demikian, desentralisasi dapat diartikan sebagai penyerahan kewenangan kepada pemerintah daerah sehingga pertanggungjawaban pelaksanaan kewenangan tersebut sudah berada di tangan daerah seutuhnya. Dekonsentrasi menurut Pasal 1 Angka 9 UU Pemda dijelaskan bahwa “*Dekonsentrasi adalah pelimpahan sebagian Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Pemerintah Pusat kepada gubernur sebagai wakil Pemerintah Pusat, kepada instansi vertikal di wilayah tertentu, dan/atau kepada gubernur dan bupati/walikota sebagai penanggung jawab urusan pemerintahan umum.*”<sup>54</sup> Lalu dekonsentrasi menurut Rosidin dijelaskan bahwa “*pusat dan daerah memiliki hubungan yang saling terikat. Dalam hubungannya dengan tugas dan fungsi roda pemerintahan, pemerintah pusat bisa menyerahkan urusan-urusan kepada daerah secara dekonsentrasi, yaitu urusan-urusan pemerintahan yang diserahkan ini tetap menjadi tanggungjawab pemerintah pusat.*”<sup>55</sup> Asas selanjutnya adalah Tugas Pembantuan yang menurut Pasal 1 angka 11 UU Pemda

dijelaskan bahwa “*Tugas Pembantuan adalah penugasan dari Pemerintah Pusat kepada daerah otonom untuk melaksanakan sebagian Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Pemerintah Pusat atau dari Pemerintah Daerah provinsi kepada Daerah kabupaten/kota untuk melaksanakan sebagian Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah provinsi.*”<sup>56</sup> Sehingga tugas pembantuan memiliki fungsi untuk menyalurkan beberapa fungsi pemerintah pusat kepada pemerintah daerah dengan bentuk penugasan sehingga pendanaan dari tugas pembantuan bisa dari pemerintah pusat secara keseluruhan atau berkolaborasi dengan pemerintah daerah.

Sinergitas pemerintah pusat dan pemerintah daerah dalam penyelesaian jalan yang rusak di daerah juga harus melihat dari 3 (tiga) asas penyelenggaraan otonomi daerah di atas. Asas yang paling tepat untuk melaksanakan sinergitas pemerintah pusat dan daerah atau antar pemerintah daerah provinsi dan kabupaten adalah dengan memanfaatkan asas tugas pembantuan dalam hal daerah yang akan membenarkan jalan yang menjadi kewenangan pusat di daerah, ataupun jalan provinsi yang berada di wilayah kabupaten kota. Hal ini juga sesuai dengan ketentuan Pasal 11 ayat (1) PP Nomor 19 Tahun 2022 tentang Dekonsentrasi dan Tugas Pembantuan, dijelaskan bahwa “*Pemerintah Pusat dapat menugaskan*

<sup>52</sup> Pasal 1 angka 8 UU Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

<sup>53</sup> Dedis Elvalina, Emilda Firdaus, and Widia Edorita, “Kewenangan Pemerintah Daerah Provinsi Dalam Menerbitkan Izin Pertambangan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah” (Riau University, 2016). **Lihat juga** Kusriyah, *Politik Hukum Desentralisasi & Otonomi Daerah*.

<sup>54</sup> Pasal 1 angka 9 UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

<sup>55</sup> Utang Rosidin, *Otonomi Daerah Dan Desentralisasi; Dilengkapi UU Nomor 32 Tahun 2004 Dengan Perubahan-Perubahannya* (Bandung: Pustaka Setia, 2010). **Lihat juga** Rahyunir Rauf, *Asas Penyelenggaraan Pemerintah Daerah (Dekonsentrasi, Desentralisasi, Dan Tugas Pembantuannya)* (Pekanbaru: Zanafa Publishing, 2018).

<sup>56</sup> Pasal 1 angka 11 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

sebagian Urusan Pemerintahan konkuren yang menjadi kewenangannya kepada daerah provinsi dan/atau daerah kabupaten/kota berdasarkan asas Tugas Pembantuan.”<sup>57</sup> Sehingga tugas tersebut dapat dilakukan oleh pemerintah daerah provinsi apabila memang ditugaskan oleh pemerintah pusat yang bergerak di dalam pengelolaan jalan yang dalam hal ini dipegang oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Kementerian PUPR). Lewat badan dekonsentrasinya di daerah, kementerian yang terkait dapat memberikan tugas pembantuan kepada daerah.<sup>58</sup> Namun konsekuensinya adalah dana tugas pembantuan berasal dari APBN dan harus ditetapkan terlebih dahulu ke dalam Peraturan Menteri PUPR sesuai ketentuan Pasal 21 ayat (2) PP *a quo* yang berbunyi “Pendanaan penyelenggaraan Tugas Pembantuan Pusat dibebankan pada anggaran pendapatan dan belanja negara sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.”<sup>59</sup> Selain itu, penyelenggaraan tugas pembantuan kepada pemerintah provinsi dalam hal perbaikan jalan juga harus dituangkan dalam menteri terkait yang dalam hal ini Peraturan Menteri PUPR sebagaimana dimaksud pada Pasal 16 ayat (1) PP *a quo* yang berbunyi “Penyelenggaraan Tugas Pembantuan Pusat dari kementerian/lembaga pemerintah nonkementerian kepada daerah provinsi dan/atau daerah kabupaten/kota ditetapkan dengan Peraturan

Menteri/Lembaga Pemerintah non-Kementerian.”<sup>60</sup> Sehingga pelaksanaan tugas pembantuan dalam hal perbaikan jalan pemerintah pusat oleh pemerintah daerah terhadap jalanan yang rusak di daerah memiliki dasar hukum yang jelas dan memenuhi kepastian hukum bagi para pihak.

Jika tugas pembantuan dibebankan kepada pemerintah daerah kabupaten/kota, maka dari daerah provinsi dapat menugaskan kepada kabupaten/kota untuk melaksanakan tugas pembantuan dalam hal perbaikan jalan yang menjadi ranah kewenangan pemerintah provinsi. Pengaturan *a quo* lewat PP No. 19 Tahun 2022 tentang Dekonsentrasi dan Tugas pembantuan juga mewajibkan pelaksanaan tugas pembantuan dimuat dalam Peraturan Gubernur apabila dari pemerintah provinsi kepada pemerintah kabupaten/kota. Pengaturan yang sudah mengakomodasi hal tersebut ada di Pasal 16 ayat (2) PP *a quo* yang berbunyi “Penyelenggaraan Tugas Pembantuan Provinsi kepada daerah kabupaten/kota ditetapkan dengan Peraturan Gubernur.” Sehingga pemerintah daerah kabupaten/kota mendapatkan kepastian hukum dari penugasan tersebut.

Langkah di atas dapat diikuti dan dipraktekkan oleh para pihak apabila merujuk pada pengaturan *a quo*. Namun masyarakat sering kali protes atas langkah proaktif dari pemerintah itu sendiri yang lambat di dalam merespon keluhan masyarakat mengenai jalanan yang rusak,

<sup>57</sup> Pasal 11 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2022 tentang Dekonsentrasi dan Tugas Pembantuan.

<sup>58</sup> Hasoloan Nadeak, “Studi Dana Dekonsentrasi Dan Tugas Pembantuan Di Lingkungan Kementerian Dalam Negeri,” *Jurnal Bina Praja: Journal of Home Affairs Governance* 4, no. 1 (2012): 45–56.

<sup>59</sup> Pasal 21 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2022 tentang Dekonsentrasi dan Tugas Pembantuan.

<sup>60</sup> Pasal 16 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2022 tentang Dekonsentrasi dan Tugas Pembantuan.

entah jalanan yang menjadi ranah pemerintah pusat maupun daerah. Sehingga masyarakat pun kesulitan di dalam menjalankan aktivitasnya sehari-hari. Maka daripada itu perlu adanya suatu sistem yang mengintegrasikan pelaporan atas suatu jalan rusak baik yang merupakan kewenangan pusat maupun daerah. Sistem ini dapat terwujud apabila pemerintah pusat lewat lembaga dekonsentrasinya dengan pemerintah daerah saling bersinergi dan berkoordinasi dengan baik.

Sistem pelaporan tersebut dapat diwujudkan dengan sistem satu pintu yang memiliki arti bahwa pelaporan atas jalanan rusak nasional maupun daerah dilaporkan dalam sistem yang sama dan terintegrasi. Keterbukaan menjadi penting di dalam mewujudkan sistem tersebut sehingga pelaporan harus melibatkan masyarakat seutuhnya. Keterbukaan erat kaitannya dengan perlindungan Hak Asasi Manusia sehingga menjadi penting apabila berbicara mengenai pelaporan jalan tersebut.<sup>61</sup> Terlebih hak untuk memperoleh informasi atau kewajiban pemerintah untuk melakukan keterbukaan informasi juga sudah diatur dalam konstitusi, tepatnya di Pasal 28F UUD NRI Tahun 1945 yang berbunyi “*Setiap orang berhak untuk berkomunikasi dan memperoleh informasi untuk mengembangkan pribadi dan lingkungan sosialnya, serta berhak untuk mencari, memperoleh, memiliki, menyimpan, mengolah, dan menyampaikan informasi dengan menggunakan segala jenis saluran yang*

*tersedia.*”<sup>62</sup> Dari pasal tersebut dapat dipahami bahwa hak untuk memperoleh informasi bukan hanya menjadi bagian dari hak asasi manusia saja, melainkan sudah menjadi hak konstitusional warga negara. Dengan demikian, pemerintah pusat dan daerah dapat dinilai dari segi kinerjanya dalam merespon keluhan masyarakat berkaitan dengan jalan rusak apabila dibuka segala informasi mengenai tindak lanjut jalanan rusak.

Kehadiran [lapor.go.id](https://www.lapor.go.id) sudah memberikan angin yang segar bagi masyarakat karena masyarakat sudah memiliki platform khusus untuk melakukan pelaporan apapun itu. Namun [lapor.go.id](https://www.lapor.go.id) masih mengandalkan jalan koordinasi yang lama karena pengelolaannya masih terbatas pada pemerintah pusat yakni Kementerian PAN RB, Kementerian Dalam Negeri, Kementerian Komunikasi dan Informasi, Kantor Staf Presiden dan Ombudsman Republik Indonesia.<sup>63</sup> Sehingga apabila terdapat pelaporan mengenai jalanan yang rusak di daerah, laporan diterima terlebih dahulu oleh pemerintah pusat lewat sistem [lapor.go.id](https://www.lapor.go.id) dan selanjutnya diteruskan kepada pemerintah daerah apabila jalanan yang rusak merupakan ranah kewenangan provinsi atau kabupaten/kota, atau kepada perwakilan dari kementerian PUPR di daerah apabila jalanan yang rusak berada pada ranah pemerintah pusat di daerah yang bersangkutan. Dengan demikian sistem yang khusus antara lembaga dekonsentrasi dan pemerintah daerah yang terkait harus

<sup>61</sup> Nunuk Febriananingsih, *Keterbukaan Informasi Publik dalam Pemerintahan Terbuka Menuju Tata Pemerintahan yang Baik (Public Information Disclosure in Open Government Towards Good Governance)*, Jurnal RechtsVinding, Volume 1, Nomor 1, Tahun 2012, hlm. 136. **Lihat juga** Cahyani Saddu, *Hak Masyarakat dan Badan Publik Atas Keterbukaan Informasi Publik*, Jurnal Ilmu

Hukum Legal Opinion, Volume 4, Nomor 1, Tahun 2016, hlm. 6.

<sup>62</sup> Pasal 28F Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945.

<sup>63</sup> Kantor Staf Presiden, *Lapor!*, <https://www.lapor.go.id/>. Diakses pada 7 Mei 2023 Pukul 16.17.

diwujudkan terutama berkaitan dengan jalanan yang rusak ini.

Sistem yang terintegrasi ini juga dapat dibuat oleh Kementerian PUPR selaku pemegang kewenangan atas seluruh jalan nasional di NKRI yang mana dalam sistem tersebut juga terdapat seluruh pemerintah daerah. Rakyat Pun juga harus dilibatkan dalam pelaporan jalan di dalam sistem tersebut sehingga dalam hal ini memberikan keterbukaan yang dijamin oleh UUD NRI Tahun 1945. Sistem tersebut juga dimuat dalam sistem seluruh pemerintah daerah baik provinsi dan kabupaten sehingga dalam ketika rakyat melaporkan jalanan rusak dalam sistem tersebut, pemerintah daerah dan Kementerian PUPR setempat juga mengetahuinya sehingga keduanya dapat melihat dan mengevaluasi masing-masing.

Bentuk sinergitas antara pemerintah pusat dan daerah ketika terdapat jalanan daerah yang rusak dapat diwujudkan juga dengan pengambilalihan jalanan di daerah yang rusak oleh pemerintah pusat lewat Kementerian PUPR. Hal ini bisa dilakukan apabila memang daerah secara total belum dapat menjalankan kewenangan pembangunan jalan daerah. Ketentuan atas hal tersebut diatur dalam Pasal 15 ayat (3) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan yang berbunyi “*Dalam hal Pemerintah Daerah provinsi belum dapat melaksanakan wewenang pembangunan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), Pemerintah Pusat melakukan pengambilalihan pelaksanaan urusan Pembangunan Jalan provinsi.*”<sup>64</sup> Sehingga

dalam hal ketika Pemerintah Provinsi memang belum bisa melaksanakan kewenangan pembangunan jalanan tersebut secara tuntas, maka dengan pertimbangan tersebut pemerintah pusat bisa mengambil alih pembangunan jalanan provinsi lewat kementerian PUPR.

## **PENUTUP**

### **Kesimpulan**

Berdasarkan penjelasan dan uraian pembahasan di atas, maka kesimpulan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Jalanan rusak menjadi permasalahan pada setiap jalanan yang berada di negara indonesia yang seperti jalanan yang statusnya masih dibawah naungan pemerintah pusat pemerintah daerah dan bagian pengelola jalanan lainnya, Jalanan yang rusak sangat membahayakan pengemudi dan menjadi suatu isu yang memang harus benar diperbaiki, Pada jalan itu sendiri terkadang jalanan rusak masih saja terpantau rusak dan tidak ada perbaikan untuk menindak lanjuti pembangunan jalan yang dimana bertujuan memperbaiki jalan agar proses bertransportasi berjalan dengan lancar dan tidak ada hambatan. Pelaporan jalanan rusak pada web bisa saja dengan melaporkan kepada web layanan aspirasi dan pengaduan online rakyat di [lapor.go.id](http://lapor.go.id). atau bisa juga melakukan pelaporan yang dimana pada pemerintahan daerah setempat. Jalanan itu sendiri terbagi berbagai macam jalan oleh karena itu setiap jalan pasti punya status jalan atau pengelola yang bertanggung jawab untuk melakukan

---

<sup>64</sup> Pasal 15 ayat (3) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

pelebaran jalan perbaikan jalan dan pemantauan jalan, Pemerintah pusat juga mempunyai tanggung jawab terhadap jalan yang dimana menyediakan anggaran dan memperhatikan serta bertanggung jawab pada jalan jalan pada setiap jalan nasional dan daerah/desa. Status jalan dijelaskan pada Undang-undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan pada Pasal 9 ayat (1), (2), (3) dan (4) Jalanan nasional dan bukan jalanan nasional dari dasarnya terlihat bahwa marka jalan nasional itu mempunyai warna kuning sedangkan selain jalan nasional itu mempunyai warna putih, Serta jalanan yang mempunyai pertanggungjawaban pada tiap daerahnya bisa dialihkan kepada pemerintah pusat yang sebenarnya bukan ranah nya akan tetapi mengacu pada asas dekonsentrasi yang menjadi pelimpahan wewenang pemerintah pusat.

2. Sinergitas pemerintah pusat dan daerah diatur pada Pasal 18A ayat (1) UUD NRI 1945 yang tanahnya kepada konstitusi yang dimana dijelaskan bahwa setiap daerah mempunyai keragaman dan kekhususan-Nya masing masing, Terlepas dari hal itu ayat (2) disambung kepada asas otonomi dan tugas pembantuan pada setiap penyelenggara pemerintah daerah, Provinsi, Kabupaten maupun kota. Pada asas penyelenggara otonomi daerah pada perwujudannya terdapat 3 (tiga) asas, yakni desentralisasi, dekonsentrasi dan tugas pembantuan. Dari ketiga asas tersebut, tugas pembantuan menjadi asas yang cocok pada penyelenggara jalan dalam asas otonomi daerah. Selain itu untuk meningkatkan sinergitas antara

pemerintah pusat dan daerah dalam hal menindaklanjuti jalanan yang rusak dapat dilaksanakan dengan membangun sistem pelaporan yang terintegrasi sehingga tindak lanjut jalanan yang rusak dapat diketahui oleh kedua belah pihak tanpa melihat kewenangan yang ada. Terlebih setelah adanya Undang-Undang tentang Perubahan UU Jalan yang terbaru memberikan hak tambahan kepada pemerintah pusat untuk dapat mengambil alih pembangunan jalanan provinsi apabila pemerintah provinsi belum dapat melaksanakan kewenangannya dalam melaksanakan pembangunan infrastruktur jalan.

### **Saran**

1. Pemerintah Pusat dan Daerah harus membuat sistem yang terintegrasi mengenai tindak lanjut jalanan yang rusak tersebut. [Lapor.go.id](http://Lapor.go.id) sudah menyediakan hal tersebut, namun pengelolaan sistem tersebut masih dipegang oleh beberapa kementerian saja tidak hingga pada pemerintah daerah provinsi sehingga perlu koordinasi kembali yang berujung pada lambatnya tindak lanjut aduan masyarakat terutama berkaitan dengan jalanan yang rusak di daerah.
2. Kementerian PUPR perlu untuk mengalokasikan dana tugas pembantuan kepada daerah provinsi dan kabupaten/kota agar tindak lanjut jalan yang menjadi ranah kewenangan pemerintah pusat di daerah dapat juga ditindaklanjuti oleh daerah apabila dari pemerintah pusat lambat dalam merespon aduan masyarakat berkenaan jalanan rusak tersebut. Tentunya dana tersebut harus selalu dilaporkan kepada Kementerian PUPR oleh daerah dan

penggunaannya harus bertanggung jawab secara hukum.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Andrew, Chandianata, M M Robert Simanjuntak, Robert Simanjuntak, and I I Made Suraharta. "PENINGKATAN KESELAMATAN PADA RUAS JALAN PAHLAWAN DI KABUPATEN PEKALONGAN." Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, 2022.
- Bancin, Evie Dwi Labora. "Pengaruh Penggunaan Tanah Merah Sebagai Filler Pada Campuran Aspal AC-BC Terhadap Nilai Marshall." Universitas Medan Area, 2020.
- Elvalina, Dedis, Emilda Firdaus, and Widia Ederita. "Kewenangan Pemerintah Daerah Provinsi Dalam Menerbitkan Izin Pertambangan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah." Riau University, 2016.
- Fachruddin, Irfan. *Pengawasan Peradilan Administrasi Terhadap Tindakan Pemerintah*. Alumni, 2004.
- Haryanti, Amelia. *Sistem Pemerintahan Daerah*. Tangerang Selatan: UNPAM PRESS, 2019.
- Indroharto, PPMHP, and Hukum Perdata. "Asas-Asas Umum Pemerintahan Yang Baik." *Citra Aditya Bakti*, Bandung, 1994.
- Kosasih, Ade, John Kenedi, and Imam Mahdi. "Dinamika Hukum Administrasi Indonesia (Mengetahui Konstruksi Baru Hukum Administrasi Pasca Terbitnya Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 Tentang Administrasi Pemerintahan)." *Vanda*, Bengkulu, 2017.
- Kusriyah, Sri. *Politik Hukum Desentralisasi & Otonomi Daerah*. Semarang: UNISSULA PRESS, 2019.
- Marzuki, Mahmud. *Penelitian Hukum: Edisi Revisi*. Prenada Media, 2017.
- Marzuki, Peter Mahmud. "Penelitian Hukum Normatif." *Jakarta: Kencana Prenada Media Group*, 2010.
- Mulyosudarmo, Suwoto. *Peralihan Kekuasaan: Kajian Teoritis Dan Yuridis Terhadap Pidato Nawaksara*. PT. Gramedia Pustaka Utama, 1997.
- Nasution, Bahder Johan. "Metode Penelitian Ilmu Hukum, Mandar Maju, Cetakan Kesatu." Bandung, 2008.
- Prawala, Ridha. "ANALISA KELAYAKAN JALAN LINGKAR KOTA SLAWI (JALINGKOS) KABUPATEN TEGAL DITINJAU DARI SEGI GEOMETRIK JALAN DAN RENCANA MODA TRANSPORTASI (Perhitungan Alinemen Horizontal Menggunakan Metode Bina Marga 1997)." Universitas Pancasakti Tegal, 2020.
- Rauf, Rahyunir. *Asas Penyelenggaraan Pemerintah Daerah (Dekonsentrasi, Desentralisasi, Dan Tugas Pembantuannya)*. Pekanbaru: Zanafa Publishing, 2018.
- Riatno, Roni, and Dadang Mashur. "Pengelolaan Taman Median Jalan Oleh Dinas Kebersihan Dan Pertamanan Kota Pekanbaru." Riau University, 2017.
- Ridwan, H R. *Hukum Administrasi Negara*. Depok: Raja Grafindo Persada, 2006.
- Rosidin, Utang. *Otonomi Daerah Dan Desentralisasi; Dilengkapi UU Nomor 32 Tahun 2004 Dengan Perubahan-Perubahannya*. Bandung: Pustaka Setia, 2010.
- Sudrajat, Tedi, and Endra Wijaya. *Perlindungan Hukum Terhadap Tindakan Pemerintahan*. Bumi Aksara, 2021.
- Wijk, H.D. Van, and Willem Konijnenbelt. *Hoofdstukken van Administratief Recht*. s'Gravenhage: Vuga, 1995.

### Perundang-undangan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan.

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan.

Peraturan Pemerintah Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 67 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan.

### **Jurnal**

Abdul, Adrian, and others. "Evaluasi Tingkat Kerusakan Perkerasan Jalan Pada Ruas Jalan Madura Kota Gorontalo." *RADIAL: Jurnal Peradaban Sains, Rekayasa Dan Teknologi* 5, no. 1 (2017): 84–97.

Al-Amri, Fahrul, and others. "Studi Perbandingan Penggunaan Aspal Minyak Dengan Aspal Buton Lawele Pada Campuran Aspal Concrete Base Course (Ac-Bc) Menggunakan Metode Marshall Test." *RADIAL: Jurnal Peradaban Sains, Rekayasa Dan Teknologi* 4, no. 2 (2016): 181–90.

Amrin, Muh Anshar, Abdul Gaus, and Muhammad Darwis. "Studi Kuat Tarik Tidak Langsung Pada Campuran Asphalt Concrete Menggunakan Asbuton." *Jurnal Sipil Sains* 7, no. 14 (2017).

Anom, I Gusti Ngurah, Ni Putu Noni Suharyanti, and I Wayan Eka Artajaya. "THE EMPOWERMENT

OF CUSTOMARY VILLAGES IN BALI IN PREVENTIONS AND COUNTERMEASURES OF NARCOTICS CRIMES BASED ON LOCAL WISDOM." In *Proceeding International Conference Faculty of Law*, 1:88–99, 2021.

Donie Aulia, Mohamad. "Analisis Kebutuhan Jalan Di Kawasan Kota Baru Tegalluar Kabupaten Bandung." *Majalah Ilmiah UNIKOM*, 2013.

Erwinsyahbana, Tengku. "Kewenangan Dan Tanggung Jawab Notaris Pengganti Setelah Pelaksanaan Tugas Dan Jabatan Berakhir." *Lentera Hukum* 5 (2018): 323.

Gandara, Moh. "Kewenangan Atribusi, Delegasi Dan Mandat." *Khazanah Hukum* 2, no. 3 (2020): 92–99. <https://doi.org/https://doi.org/10.15575/kh.v2i3.8187>.

Hadjon, Philipus M. "Tentang Wewenang." *Yuridika* 7, no. 5–6 (1997). <https://garuda.kemdikbud.go.id/documents/detail/583566>.

Haryanto, Joko Tri. "Model Pengembangan Ekowisata Dalam Mendukung Kemandirian Ekonomi Daerah Studi Kasus Provinsi DIY." *Jurnal Kawistara* 4, no. 3 (2014).

Iqbal, Muhammad, Randy Aulia, and M Rafly Ashari. "IMPLEMENTASI PENGAWASAN LEGISLATIF (Pengawasan Terhadap Kebijakan Infrastruktur Jalan Provinsi Tahun 2020)." *Moderat: Jurnal Ilmiah Ilmu Pemerintahan* 8, no. 2 (2022): 303–16.

Junoasmono, Triono, Hansen Samuel Arberto Gultom, Brian Sixon Christian Umboh, and Anastasia Caroline Sutandi. "Pengembangan Jaringan Jalan Nasional Di Sulawesi Utara Dan Gorontalo." *Jurnal Transportasi* 20, no. 1 (2020): 67–76.

Manan, Bagir. "Wewenang Provinsi, Kabupaten, Dan Kota Dalam Rangka Otonomi Daerah." In *Makalah Pada Seminar Nasional, Fakultas Hukum Unpad, Bandung*, Vol. 13, 2000.

Nadeak, Hasoloan. "Studi Dana

- Dekonsentrasi Dan Tugas Pembantuan Di Lingkungan Kementerian Dalam Negeri.” *Jurnal Bina Praja: Journal of Home Affairs Governance* 4, no. 1 (2012): 45–56.
- Nasution, Ali Imran, Davilla Prawidya Azaria, Tiara Alfarissa, Fikri Rafi Musyaffa Abidin, and Muhammad Fauzan. “Peningkatan Peran Bawaslu Republik Indonesia Dalam Mengawasi Kampanye Hitam Di Media Sosial Pada Pemilu Serentak 2024.” *Jurnal Civic Hukum* 8, no. 2 (2023).
- Raharja, Ivan Fauzani. “Penegakan Hukum Sanksi Administrasi Terhadap Pelanggaran Perizinan.” *INOVATIF/ Jurnal Ilmu Hukum* 7, no. 2 (2014).
- Raharjo, Slamet, Taufiq Ihsan, and Yenni Ruslinda. “Perencanaan Sistem Reduce, Reuse Dan Recycle Pengelolaan Sampah Di Kampus Universitas Andalas Limau Manis Padang.” *Jurnal Dampak* 11, no. 2 (2014): 79–87.
- Sahyana, Yana. “PROBLEMATIKA PENGELOLAANJALAN DI ERA OTONOMI DAERAH: KEWENANGAN VERSUS KEMAMPUAN.” *Jurnal Ilmiah Wahana Bhakti Praja* 12, no. 1 (2022): 54–70.
- Sulistyowati, Arini, and Imam Muazansyah. “Optimalisasi Pengelolaan Dan Pelayanan Transportasi Umum (Studi Pada ‘Suroboyo Bus’ Di Surabaya).” In *Iapa Proceedings Conference*, 152–65, 2019.
- Surandono, Agus, and Putri Maha Suci. “ANALISA TEKNIS PERBAIKAN PERKERASAN LENTUR DENGAN METODE AASHTO (Studi Kasus: Pada Ruas Jalan Ki Hajar Dewantara Kecamatan Batanghari Kabupaten Lampung Timur).” *TAPAK (Teknologi Aplikasi Konstruksi): Jurnal Program Studi Teknik Sipil* 6, no. 1 (2017).
- Susanto, Sri Nurhari. “Metode Perolehan Dan Batas-Batas Wewenang Pemerintahan.” *Administrative Law and Governance Journal* 3, no. 3 (2020): 430–41.
- Suta, I, Made Gemet Dananjaya, I Prabandari, Gusti Agung Mas, and Ni Luh Gede Astariyani. “Determining State’s Financial Losses in Corruption: An Institutional Power and Constraint in Indonesia.” *Lentera Hukum* 8 (2021): 95. <https://doi.org/https://doi.org/10.19184/ejllh.v8i1.21923>.
- Tan, David. “Metode Penelitian Hukum: Mengupas Dan Mengulas Metodologi Dalam Menyelenggarakan Penelitian Hukum.” *Nusantara: Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial* 8, no. 8 (2021): 2463–78.
- Wicaksana, Muhamad Fajar, Yanuar Herlambang, and Hardy Adiluhung. “Perancangan Helm Pintar Untuk Meningkatkan Eksistensi Pesepeda Di Malam Hari.” *EProceedings of Art & Design* 8, no. 5 (2021).
- Yudaningrum, Farida, and Ikhwanudin Ikhwanudin. “Identifikasi Jenis Kerusakan Jalan (Studi Kasus Ruas Jalan Kedungmundu-Meteseh).” *Teknika* 12, no. 2 (2017).
- Yunus, Muhamad, and Isradias Mirajhusnita. “Analisis Kinerja Ruas Jalan Dilihat Dari Tingkat Pelayanan Jalan (Lavel Of Service) Di Kota Tegal (Studi Kasus Jl. Abimanyu, Jl. Semeru Dan Jl. Menteri Supeno).” *Engineering: Jurnal Bidang Teknik* 11, no. 1 (2020): 34–42.

### Website

- ADMINGR01. “Konstruksi Perkerasan Lentur (Flexible Pavement).” DPUPR Kabupaten Grobogan, 2014. <https://dpupr.grobogan.go.id/info/artikel/29-konstruksi-perkerasan-lentur-flexible-pavement>.
- Bekata, Ermelinda. “Jembatan Otista Disiapkan Juga Untuk Jalur Trem.” RRI, 2023. <https://www.rri.co.id/bogor/daerah/22>

9663/jembatan-otista-disiapkan-juga-untuk-jalur-trem?utm\_source=news\_main&utm\_medium=internal\_link&utm\_campaign=General Campaign.

Kemendikbudristek RI. “Kamus Besar Bahasa Indonesia Online,” 2023. <https://kbbi.web.id/jalan>.

Kantor Staf Presiden, *Lapor!*, <https://www.lapor.go.id/>. Diakses pada 7 Mei 2023 Pukul 16.17.

ASIACON. “Perbandingan Jalan Aspal VS Beton,” 2023. <https://asiacon.co.id/blog/ilmu-sipil/jalan-aspal-vs-beton#:~:text=Jalan beton lebih tahan pada,yang digunakan masyarakat sehari-hari.>

Presiden RI. “Pemerintah Pusat Segera Bantu Perbaiki Ruas Jalan Rusak Di Lampung.” Presiden RI, 2023. <https://www.presidentri.go.id/siaran-pers/pemerintah-pusat-segera-bantu-perbaiki-ruas-jalan-rusak-di-lampung/>.

Humas Sekretariat Kabinet RI. “Pemerintah Pusat Segera Bantu Perbaiki Ruas Jalan Rusak Di Lampung,” 2023. <https://setkab.go.id/pemerintah-pusat-segera-bantu-perbaiki-ruas-jalan-rusak-di-lampung/>.

Imam. “Dibongkar Total, Ini Alasan Jembatan Otista Bukan Diperlebar Kiri-Kanan.” Radar Bogor, 2023. <https://www.radarbogor.id/2023/05/06/dibongkar-total-ini-alasan-jembatan-otista-bukan-diperlebar-kiri-kanan/>