

# NASKAH AKADEMIK

Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat  
Tentang **Penyelenggaraan Jalan**



**PT. Itergo Buana Utama**  
**Kabupaten Bandung Barat**  
**2021**

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Hadirat Allah SWT atas tersusunnya dokumen Laporan Akhir “**Penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat Tentang Pemeliharaan Jalan**”, yang merupakan dokumen pelaporan tahap akhir kegiatan tersebut.

Secara garis besar Laporan Akhir ini berisi uraian mengenai latar belakang penelitian, tinjauan teoretis mengenai pembangunan sistem transportasi dalam kerangka otonomi daerah dan perencanaan desain jalan dan pemeliharaan jalan, perumusan asas-asas peraturan yang dibentuk, uraian praktik empiris, uraian desain pengaturan dan implikasinya, perumusan landasan-landasan, permususan sasaran, jangkauan, arah pengaturan, dan ruang lingkup materi muatan yang diatur di dalam rancangan peraturan daerah. Naskah akademik ini juga melampirkan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat tentang Penyelenggaraan Jalan sebagai salah satu luaran (*output*) pekerjaan.

Di dalam naskah akademik ini, kami mengusulkan pula agar judul rancangan peraturan daerah diubah dari “Pemeliharaan Jalan”, menjadi “Penyelenggaraan Jalan”. Hal ini didasarkan pada dua alasan, *Pertama*, pemeliharaan jalan merupakan bagian dari kegiatan penyelenggaraan jalan. *Kedua*, Kabupaten Bandung Barat belum memiliki peraturan daerah yang mengatur penyelenggaraan jalan secara umum.

Sebagai sebuah penelitian, naskah akademik ini kami harapkan dapat menjadi bahan diskusi dan dasar perumusan kebijakan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat tentang Penyelenggaraan Jalan. Selain itu, tentunya kami mengharapkan pula adanya kritik dan saran yang bersifat membangun, agar desain pengaturan mengenai penyelenggaraan jalan ini dapat semakin disempurnakan. Demikian kami sampaikan. Atas perhatian dan kerjasamanya, kami mengucapkan terima kasih.

Bandung, 14 November 2021

Tim Penyusun

## DAFTAR ISI

i	
KATA PENGANTAR .....	ii
DAFTAR ISI.....	iii
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi Masalah.....	4
C. Tujuan Dan Ruang Lingkup Penelitian.....	4
D. Keluaran ( <i>Output</i> ) Yang Dihasilkan .....	5
E. Metode Penelitian .....	5
1. Pendekatan Dan Jenis Penelitian.....	5
2. Teknik Pengumpulan Data .....	8
3. Strategi Pelaksanaan.....	10
4. Jadwal Pelaksanaan Pekerjaan .....	10
<b>BAB II TINJAUAN TEORETIS DAN PRAKTIK EMPIRIS .....</b>	<b>12</b>
A. Tinjauan Teoretis .....	12
1. Pembangunan Sistem Transportasi Dalam Konteks Otonomi Daerah.....	12
2. Perencanaan Dan Desain Jalan.....	19
3. Manajemen Pemeliharaan Jalan .....	29
B. Asas-Asas Penyusunan Norma .....	36
1. Asas Tanggungjawab Negara .....	36
2. Asas Pemenuhan Hak Asasi Manusia .....	37
3. Asas-Asas Penyelenggaraan Jalan .....	38
C. Praktik Empiris .....	39
1. Gambaran Umum Kabupaten Bandung Barat.....	39
2. Pembangunan Jalan di Kabupaten Bandung Barat .....	42
3. Fungsi Jalan di Kabupaten Bandung Barat .....	43
4. Kondisi Kerusakan Jalan di Kabupaten Bandung Barat .....	53
5. Penyebab Kerusakan Jalan di Kabupaten Bandung Barat .....	59
6. Kebijakan Pemeliharaan Jalan di Kabupaten Bandung Barat .....	62
D. Desain Pengaturan .....	64
E. Implikasi Penerapan Desain Pengaturan.....	65
<b>BAB III EVALUASI PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN .....</b>	<b>67</b>
A. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan .....	67
B. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan .....	70
C. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 19/PRT/M/2011 Tentang Persyaratan Teknis Jalan Dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan .....	73
D. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13/PRT/M/2011 Tentang Tata Cara Pemeliharaan Dan Penilikan Jalan .....	75

E. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 11/PRT/M/2011 Tentang Pedoman Penyelenggaraan Jalan Khusus .....	80
F. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Nomor 05/PRT/M/2018 Tentang Penetapan Kelas Jalan Berdasarkan Fungsi Dan Intensitas Lalu Lintas Serta Daya Dukung Meneirma Muatan Sumbu Terberat Dan Dimensi Kendaraan Bermotor.....	82
<b>BAB IV LANDASAN-LANDASAN.....</b>	<b>84</b>
A. Landasan Filosofis .....	84
B. Landasan Sosiologis.....	85
C. Landasan Yuridis .....	86
<b>BAB V SASARAN, JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN MATERI MUATAN .....</b>	<b>88</b>
A. Sasaran, Jangkauan, Dan Arah Pengaturan.....	88
B. Pokok-Pokok Materi Muatan.....	89
<b>BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>101</b>
A. Kesimpulan .....	101
B. Saran .....	103
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>104</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>107</b>

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Perhubungan atau transportasi merupakan kebutuhan dasar (*basic necessity*) bagi masyarakat untuk melakukan mobilitas/pergerakan, baik orang maupun barang/jasa ke seluruh wilayah negara dan antar negara, baik dengan moda transportasi jalan, kereta api, laut, sungai, danau, udara serta moda lainnya yang masuk dalam kategori paratransit.

Dalam rangka memberikan dukungan terhadap aspek politik, transportasi diarahkan untuk menjadi wahana pemersatu bangsa serta mendukung kegiatan pemerintahan, baik di pusat maupun di daerah. Dari aspek ekonomi, transportasi di arahkan sebagai pendukung utama kegiatan distribusi barang dan jasa guna mewujudkan stabilitas ekonomi, memperkecil disparitas antar kawasan dan meningkatkan daya saing.

Dari aspek sosial, transportasi diarahkan untuk memberikan dukungan mobilitas dan aksesibilitas masyarakat dalam kegiatan interaksi sosial, mempererat hubungan kekerabatan, termasuk menjamin kemudahan masyarakat terutama di kawasan terpencil dan perdesaan serta kawasan *remote area* lainnya, dalam upaya memperoleh akses, terutama di bidang pendidikan dan kesehatan. Sementara itu, dari aspek budaya, transportasi diarahkan untuk memberikan dukungan aksesibilitas di sektor pariwisata dan *event-event* kegiatan budaya, kegiatan keagamaan termasuk mendukung kelancaran angkutan haji. Di samping itu, kebijakan transportasi juga harus diarahkan untuk mempertimbangkan dan mengadopsi kearifan lokal, sehingga transportasi berada dalam keseimbangan dan harmoni antara aspek teknologi dan aspek antropologis.

Dalam konteks penyelenggaraan transportasi, penyelenggaraan jalan merupakan salah satu prasarana utama agar sistem transportasi dapat bekerja secara baik. Infrastruktur jalan yang baik memungkinkan barang dan jasa diangkut lebih cepat dengan biaya yang lebih rendah, sehingga tercipta harga barang dan jasa yang lebih rendah bagi konsumen dan peningkatan profit bagi perusahaan.

Oleh karena itu, kondisi jalan menjadi salah satu aspek yang perlu diperhatikan secara khusus oleh pemerintah, baik di aras pusat maupun pada aras lokal. Dalam konteks lokal, kondisi jalan di Kabupaten Bandung Barat pada tahun 2012 berada pada kondisi yang tidak terlalu mengembirakan. Misalnya, data dari Bappeda Kabupaten Bandung Barat Tahun 2012 memperlihatkan meningkatnya kondisi jalan yang rusak berat, sebagai berikut:

<b>Kondisi Jalan di KBB</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
baik (%)	16,38	21,02	27,28	32,67	22,4
sedang rusak (%)	27,54	27,2	26,47	21,29	29,2
rusak (%)	41,89	38,89	35,89	34,46	24,7
rusak berat (%)	14,19	12,89	10,56	11,58	23,6

Sumber: Bappeda KBB

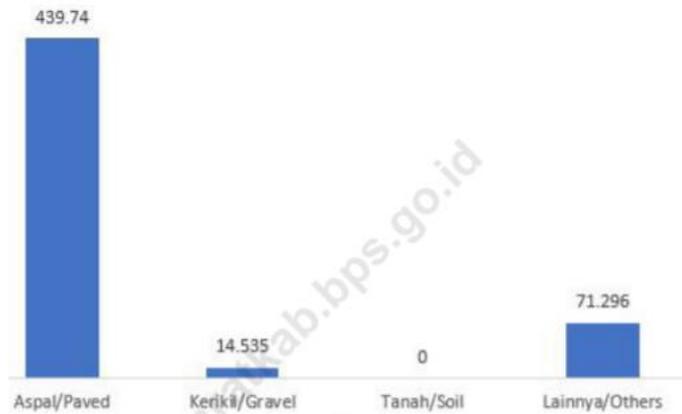
Berdasarkan tabel di atas terlihat bahwa ada kecenderungan menurunnya kualitas jalan di Kabupaten Bandung Barat, karena menurunnya angka jalan dengan kondisi baik, dan meningkatnya jumlah jalan dengan kondisi rusak berat dan kondisi jalan sedang rusak.

Pada tahun 2018, BPS Provinsi Jawa Barat juga merilis data kondisi jalan berdasarkan kabupaten/kota. Berdasarkan data tersebut, dari 444 km panjang jalan di Kabupaten Bandung Barat, kondisi jalan yang baik mencapai panjang 260 km, 66 km pada kondisi sedang, 40 km dalam kondisi rusak, dan 78 km dalam kondisi rusak berat. Jika dilihat secara agregat, maka jalan dengan kondisi yang tidak layak mencapai 40% dari total panjang jalan yang ada.

Pada tahun 2021, Dinas Pekerjaan Umum Dan Tata Ruang Kabupaten Bandung Barat juga merilis data tahun 2020 bahwa dari 113 ruas jalan dengan total panjang mencapai 536 km yang ada di Kabupaten Bandung Barat, terdapat 100 km yang kondisinya rusak, dan 20% lainnya memerlukan upaya perbaikan. Dalam bentuk gambar, profil permukaan jalan dan profil kondisi jalan di Kabupaten Bandung Barat dapat dilihat sebagai berikut:

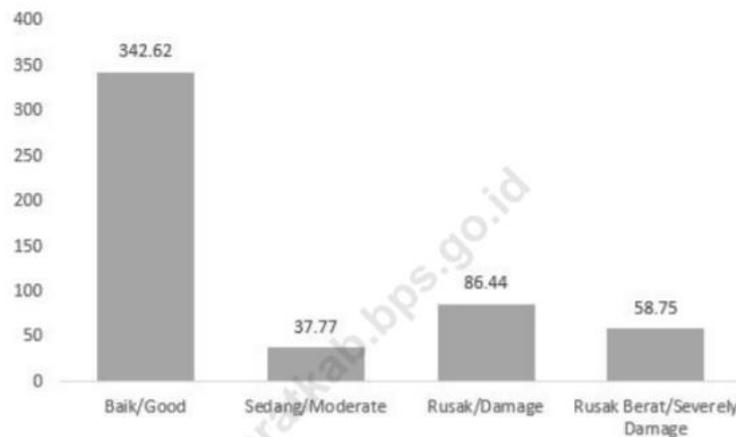
**Gambar 1.1.**

**Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan Jalan di Kabupaten Bandung Barat (km) Tahun 2020**



**Gambar 1.2.**

**Panjang Jalan Menurut Kondisi Jalan di Kabupaten Bandung Barat (km) Tahun 2020**



Berdasarkan data tersebut, perlu diterbitkan sebuah kebijakan yang khusus menangani problematika pemeliharaan jalan. Pemeliharaan jalan yang dimaksud tentunya tidak hanya berkaitan dengan kondisi jalan *per se*, melainkan juga bagaimana prasarana pendukung jalan, seperti penunjuk jalan dan penerangan jalan umum dapat dipenuhi secara memadai. Selain soal pemeliharaan jalan, aspek pembangunan jalan baru pun perlu untuk menjadi salah satu fokus kebijakan. Meskipun tidak tergambar dalam profil kondisi jalan sebagaimana diuraikan di atas, namun pada desa-desa terpencil di Kabupaten Bandung Barat yang berbatasan dengan daerah lain, masih ditemukan desa yang terisolir karena ketiadaan akses jalan yang layak. Misalnya, pada Kampung Cijuhung Desa Magaluyu di Kecamatan Cipeundeuy yang berbatasan dengan

Kabupaten Cianjur. Akses jalan menuju Kampung Cijuhung masih belum beraspal dan melintasi perkebunan warga. Pada musim hujan, akses jalan menjadi sulit dilalui.

Kondisi yang serupa juga dapat ditemui pada Kampung Lebaksiuh, Desa Ciptaharja, Kecamatan Cipatat. Di Desa tersebut terdapat 24 KK yang terisolir karena buruknya akses jalan. Buruknya akses jalan pada dua kampung tersebut mengakibatkan warga mengalami kesulitan untuk mengakses layanan publik yang layak, seperti layanan kesehatan dan layanan pendidikan. Tidak hanya itu, akses lainnya akibat buruknya akses jalan mengakibatkan meningkatnya harga-harga barang kebutuhan pokok meningkat karena mahal biaya distribusi.

Penyelenggaraan jalan yang di dalamnya meliputi pembangunan dan pemeliharaan jalan tentunya merupakan kebijakan yang akan memunculkan beban keuangan pada anggaran pendapatan dan belanja daerah. Sehingga, selain diperlukan *political will* yang memadai dari DPRD dan Bupati, diperlukan pula sebuah kerangka hukum yang mengikat *political will* tersebut agar penyelenggaraan jalan di Kabupaten Bandung Barat tidak hanya didasarkan pada kewenangan diskresif pemerintah daerah, melainkan dijalankan sebagai sebuah kewajiban hukum yang harus dipenuhi. Dengan demikian, diperlukan sebuah peraturan daerah, yang secara khusus mengatur mengenai pemeliharaan jalan di Kabupaten Bandung Barat.

## **B. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan uraian di atas, terdapat beberapa identifikasi masalah yang harus dijawab di dalam naskah akademik ini sebagai berikut:

1. permasalahan-permasalahan apa yang muncul dalam upaya memelihara jalan di Kabupaten Bandung Barat?
2. mengapa diperlukan peraturan daerah yang mengatur mengenai pemeliharaan jalan di Kabupaten Bandung Barat?
3. bagaimana landasan filosofis, sosiologis, dan yuridis yang menjadi dasar penerbitan peraturan daerah tentang Pemeliharaan Jalan di Kabupaten Bandung Barat?
4. Apa sasaran yang hendak diwujudkan dari diterbitkannya peraturan daerah? Serta bagaimana jangkauan, arah pengaturan, dan ruang lingkup materi muatan dari peraturan daerah tentang pemeliharaan jalan yang akan dibentuk?

## **C. Tujuan Dan Ruang Lingkup Penelitian**

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, penyusunan naskah akademik ini bertujuan untuk:

1. merumuskan permasalahan yang muncul dalam upaya menyelenggarakan pemeliharaan jalan di Kabupaten Bandung Barat;
2. merumuskan urgensi penerbitan peraturan daerah yang mengatur mengenai pemeliharaan jalan di Kabupaten Bandung Barat;
3. merumuskan pertimbangan filosofis, sosiologis, dan yuridis dalam penyusunan peraturan daerah tentang pemeliharaan jalan di Kabupaten Bandung Barat; dan
4. merumuskan sasaran yang hendak diwujudkan, jangkauan, arah pengaturan, dan ruang lingkup materi muatan rancangan peraturan daerah tentang pemeliharaan jalan yang akan dibentuk.

#### **D. Keluaran (*Output*) Yang Dihasilkan**

Output dari penelitian ini adalah tersusunannya dokumen naskah akademik yang terdiri atas dua bagian besar yakni:

1. naskah akademik tentang pemeliharaan jalan di Kabupaten Bandung Barat; dan
2. naskah rancangan peraturan daerah Kabupaten Bandung Barat tentang Pemeliharaan Jalan.

#### **E. Metode Penelitian**

##### **1. Pendekatan Dan Jenis Penelitian**

Penelitian ini akan menggunakan metode yuridis sosiologis (*socio-legal research*). Objek utama penelitian ini adalah norma-norma hukum yang terkait dengan penyelenggaraan dan pemeliharaan jalan. Pengaturan mengenai penyelenggaraan jalan dan berbagai pelaksanaan kewenangan pemerintah daerah terkait penyelenggaraan jalan merupakan hal yang penting untuk dilihat. Dalam hal ini, secara khusus akan dikaji berbagai peraturan perundang-undangan yang meliputi:

1. UUD 1945;
2. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan;
3. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang;
4. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan;
5. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah;
6. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional; dan
7. Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat Nomor 7 Tahun 2017 tentang Pengelolaan Barang Milik Daerah.

Selain dimensi normatif peraturan perundang-undangan sebagaimana diuraikan di atas, penting pula untuk mengelaborasi kondisi empirik mengenai penyelenggaraan jalan yang ada di Kabupaten Bandung Barat, yang meliputi pembangunan jalan, penyelenggaraan prasarana pendukung jalan, pemeliharaan jalan, serta mekanisme pengawasannya oleh pemerintah. Paduan analisis normatif dan empirik tersebut berfungsi agar aturan yang dihasilkan merupakan jawaban dan solusi yang komprehensif. Demi mencapai solusi ini, diperlukan sudut pandang yang tidak hanya hukum namun juga sosial, politik dan ekonomi di dalamnya. Hal inilah yang menjadi alasan pemilihan metode yuridis sosiologis.

Selanjutnya metode ini akan digunakan dengan menerapkan tiga pendekatan dalam menganalisis persoalan yang ada, yaitu pendekatan analisis doktrinal, analisis dampak (*regulatory impact assessment*) pengaturan, dan analisis perbandingan hukum. Memadukan ketiga pendekatan ini bertujuan untuk memberikan gambaran komprehensif dalam memformulasikan ruang lingkup pengaturan dan pilihan-pilihan pengaturan agar dapat berjalan secara efektif, efisien dan valid secara hukum.<sup>1</sup>

**Pendekatan Analisis Doktrinal**, ditujukan untuk menggali teori, asas, serta memastikan validitas dari rumusan pengaturannya sudah sesuai/harmonis, baik secara vertikal ataupun horizontal dengan peraturan perundang-undangan yang ada saat ini. Pendekatan ini berfokus menganalisis data sekunder dalam bentuk peraturan perundang-undangan, literature hukum, dan putusan pengadilan terkait tema yang akan diatur oleh peraturan ini. Pada akhirnya pendekatan ini akan berguna untuk menjadi dasar narasi bagi landasan yuridis dan filosofis, serta evaluasi peraturan perundang-undangan di dalam narasi naskah akademik.<sup>2</sup>

**Pendekatan Analisis Dampak Pengaturan** (*Regulatory impact assessment*), dilakukan untuk mengidentifikasi dampak dari peraturan yang akan disusun, beberapa langkah yang dilakukan adalah sebagai berikut :

- 1) mengidentifikasi masalah terkait pengaturan;
- 2) mengidentifikasi tujuan pengaturan;
- 3) mengidentifikasi alternatif-alternatif yang tersedia untuk mengatur persoalan yang ada;
- 4) melakukan analisis terhadap dampak dari pilihan pengaturan tersebut;

---

<sup>1</sup> Soerjono Soekanto dan Siti Mamudji, Penelitian Hukum Normatif, Jakarta : Rajagrafindo, 2009

<sup>2</sup> Lampiran II Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undang

5) pengusulan opsi yang dapat diambil.

Dalam melakukan analisis terhadap dampak, kajian ini akan melakukan *qualitative cost and benefit analysis*, sehingga basis analisis yang dihasilkan tidak dalam valuasi biaya -dalam hitungan rupiah-, sebagaimana umumnya pada *quantitative cost and benefit analysis*.<sup>3</sup> Pendekatan ini akan mempertimbangkan praktik, implikasi sosial politik, ekonomi, dan keuangan negara berdasarkan evaluasi dan analisis peraturan perundang-undangan terkait penyelenggaraan jalan. Melalui pendekatan ini, diharapkan akan dapat menentukan jangkauan, arah pengaturan dan ruang lingkup materi muatan serta terumuskan landasan sosiologis dari peraturan yang akan dibentuk.

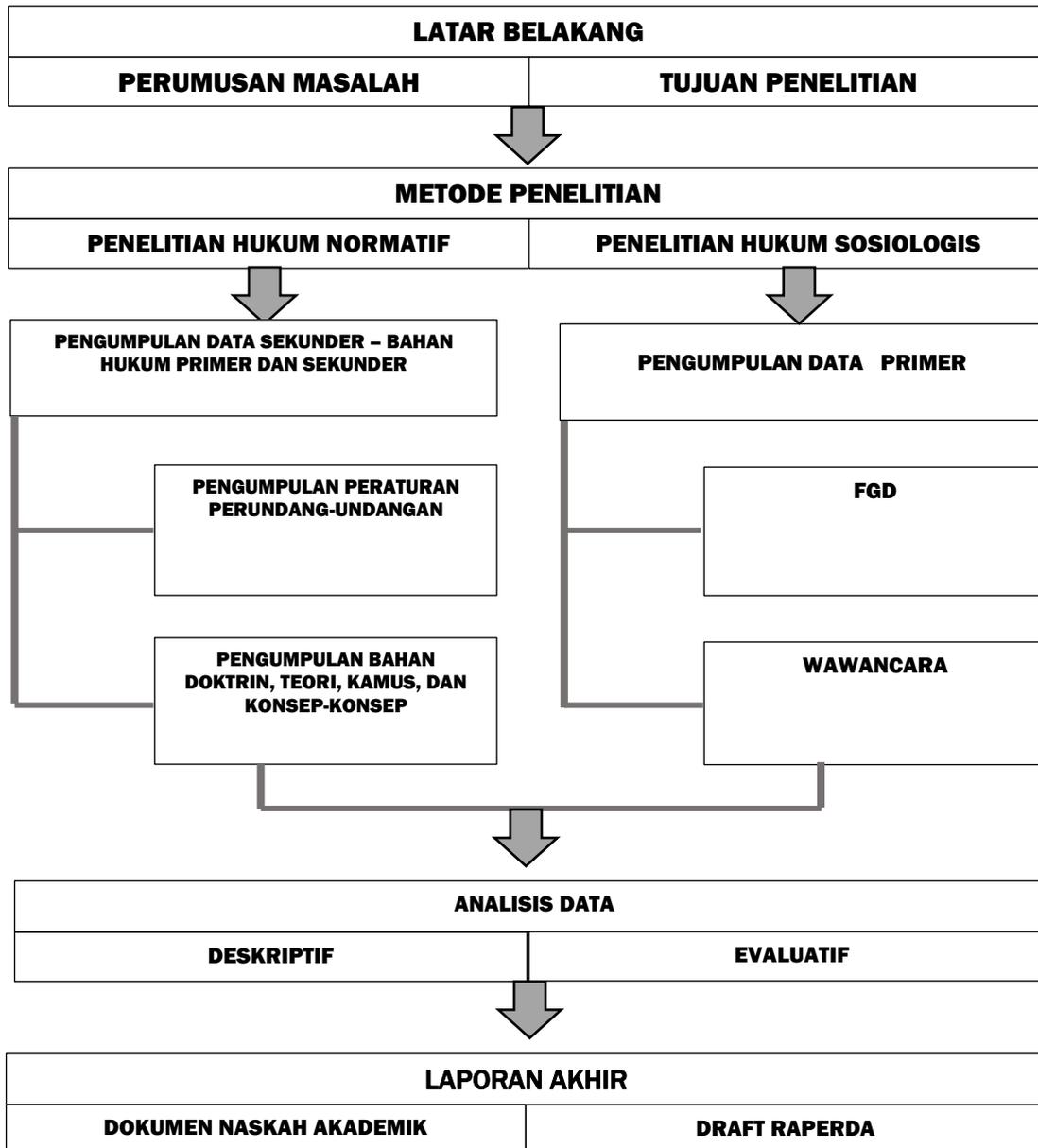
**Pendekatan Analisis Perbandingan Hukum**, bertujuan mencari inspirasi pengaturan terbaik yang ada di yurisdiksi daerah lain terkait penyelenggaraan jalan, sehingga dapat kita terapkan dengan memperhatikan situasi dan kondisi sosial, politik, di Kabupaten Bandung Barat. Pendekatan perbandingan yang digunakan adalah perbandingan dengan pendekatan fungsional, dimana kajiannya melakukan identifikasi fitur-fitur pengaturan di berbagai daerah, untuk kemudian melihat fungsi dari masing-masing fitur pengaturan tersebut dan bagaimana aplikasi di dalam kesehariannya. Dari perbandingan yang ada, analisis akan menyimpulkan fitur terbaik mana yang dapat menyelesaikan isu pengaturan yang dihadapi secara baik. Analisis perbandingan hukum ini membantu dalam mengidentifikasi rumusan alternatif pengaturan yang tersedia terhadap masalah pemeliharaan jalan di daerah.

Skema metode penelitian sebagaimana diuraikan di atas dapat digambarkan dalam alur pikir penelitian sebagai berikut:

---

<sup>3</sup> John Coates, *Cost-Benefit Analysis of Financial Regulation : Case Studies and Implication*, Yale Law Journal, Vol : 124, Number 882, 2015; Deputi Bidang Politik, Hukum, Pertanahan dan Keamanan, Pedoman Penerapan Reformasi Regulasi, Jakarta : Bappenas RI, 2011.

**Gambar 1.3.**  
**Alur Pikir Penyusunan Naskah Akademik**



## 2. Teknik Pengumpulan Data

Pelaksanaan metode dan pendekatan tersebut akan menggunakan beberapa teknik pengumpulan data diantaranya :

1. Studi *Literature*, pengumpulan data berfokus pada data-data skunder berupa peraturan perundang-undangan dan putusan pengadilan, *literature* yang ada terkait dengan ruang lingkup kajian, yakni penyelenggaraan pemeliharaan jalan di daerah;
2. *Focus Group Discussion (FGD)*, akan digunakan untuk mengidentifikasi dampak pengaturan dari pilihan-pilihan pengaturan yang ditemukan di dalam

studi literature yang dilakukan, selain hal tersebut *FGD* juga dilaksanakan dalam rangka konfirmasi dari hasil temuan dan formulasi akhir dari pengaturan. Adapun narasumber yang akan dihadirkan antara lain :

- a. Dinas Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang Kabupaten Bandung Barat;
  - b. Anggota DPRD Kabupaten Bandung Barat; dan
  - c. Pakar transportasi dan rekayasa jalan.
3. Wawancara, wawancara dilakukan untuk mengidentifikasi dan mengkompilasi pendapat stakeholders, yang sama seperti halnya di dalam *FGD*, akan dilakukan kepada 2 (dua) *cluster stakeholders* :
- a. Pelaku industri transportasi; dan
  - b. Pengguna jalan.

Adapun perincian dari masing-masing aktivitas berikut adalah sebagai berikut :

Aktivitas	Deskripsi	Waktu <sup>4</sup>	Ouput
Melakukan Studi Literature	Melakukan penelusuran literature yang relevan dengan ruang lingkup kajian, berupa : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Peraturan perundang-undangan;</li> <li>- Putusan pengadilan;</li> <li>- Jurnal ilmiah, kertas posisi, manuskrip, opini pakar terkait dengan ruang lingkup kajian;</li> <li>- Bahan-bahan, baik peraturan perundang-undangan atau literature asing terkait dengan ruang lingkup kajian</li> </ul>	5 hari	Laporan hasil studi literature review; Instrumen pengumpulan data
Melakukan pengembangan instrumen pengumpulan data primer	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Menyusun panduan wawancara</li> <li>- Menyusun panduan FGD</li> </ul>	2 hari	Panduan wawancara dan FGD
Focus Group Discussion	Melakukan kegiatan <i>Focus Group Discussion</i> dengan stakeholders: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Melakukan konfirmasi isu yang berhasil diketemukan dari hasil literature review;</li> <li>- Melakukan konfirmasi terhadap hasil temuan keseluruhan analisis,</li> </ul>	3 hari	Hasil rumusan FGD

<sup>4</sup> Unit waktu ini diberlakukan parallel untuk dua kegiatan kerja pembentukan RPP Program Restrukturisasi Perbankan dan RPP Pelaksanaan Kewenangan Program Restrukturisasi Perbankan sebagaimana didiskusikan pada bagian 2 Strategi Pelaksanaan

	kesimpulan dan rekomendasi pengaturan		
Wawancara	Melakukan kegiatan wawancara terhadap stakeholder.	5 hari	Hasil tabulasi wawancara dan rumusan kesimpulan
Analisis	Melakukan sintesa terhadap seluruh data terkumpul, untuk diambil kesimpulan	5 hari	
Perancangan Peraturan	Melakukan penulisan draft Naskah Akademik dan Raperda	10 hari	Naskah Akademik
Total		30 hari	

### 3. Strategi Pelaksanaan

Salah satu tantangan utama dari pelaksanaan program kegiatan kajian ini adalah terbatasnya waktu (30 hari kalender) dan situasi pandemik yang masih melanda Indonesia, sehingga tidak memungkinkan pelaksanaan kegiatan secara tatap muka. Untuk mengatasi persoalan tersebut, Tim mengusulkan startegi pelaksaan sebagai berikut:

- Memecah tim ke dalam dua unit kerja, dimana masing-masing tim akan ditugasi untuk melaksanakan kegiatan penyusunan Naskah Akademik dan menyusun rancangan peraturan daerah.
- Masing-masing unit kerja akan terdiri dari 1 orang ahli hukum dan 1 orang ahli teknik sipil/kebijakan publik. Hasil pekerjaan akan direview oleh Ketua Tim secara keseluruhan, untuk menjaga koherensi, dan kesetaraan standar hasil kerja yang tinggi.
- Terkait dengan tantangan pandemic, tim akan melaksanakan kegiatan secara daring, namun jika dirasakan tidak dimungkinkan berdasarkan kesepakatan antara pemberi kerja dan tim, kegiatan akan dilaksanakan secara tatap muka dengan pelaksanaan sistem protokol kesehatan secara ketat yang diatur di dalam peraturan/kebijakan pemerintah.

### 4. Jadwal Pelaksanaan Pekerjaan

Seluruh kegiatan diselesaikan dalam waktu 30 (tiga puluh) hari sebagaimana ditetapkan di dalam Kerangka Acuan Kerja. Adapun detail dari alur dan jadwal pelaksanaan pekerjaan dapat dilihat pada tabel berikut:

No.	Kegiatan	Bulan 1			
		I	II	III	IV
1.	Tahap Persiapan				
	a. Diskusi Awal				
	b. Pembuatan rencana detail pekerjaan				

	c. pengumpulan data dan informasi awal				
2.	Tahap Pengumpulan Data dan Informasi				
	a. Perumusan kajian teoretis				
	b. Pemeriksaan peraturan perundang-undangan				
	c. FGD/ <i>Field research</i>				
4.	Penyusunan Laporan Akhir				
	a. Perancangan konsep laporan akhir				
	b. Perumusan Draft Raperda				
	c. Penyempurnaan Laporan Akhir				
	d. Presentasi laporan akhir				

## BAB II

### TINJAUAN TEORETIS DAN PRAKTIK EMPIRIS

#### A. Tinjauan Teoretis

##### 1. Pembangunan Sistem Transportasi Dalam Konteks Otonomi Daerah

Dalam negara-negara dengan bentuk negara kesatuan (*unitary state*), terdapat dua bentuk pembagian kewenangan, yakni kewenangan yang dipusatkan dan kewenangan yang dipencarkan.<sup>5</sup> Pemencaran kewenangan ke tingkat daerah pada bentuk negara kesatuan semakin populer ketika negara-negara di dunia mengalami perkembangan yang sedemikian pesat. Perkembangan yang dimaksud meliputi faktor wilayah negara yang menjadi semakin luas, urusan pemerintahan yang menjadi semakin kompleks, serta warga negara semakin banyak dan heterogen. Kebutuhan pemencaran kewenangan tersebut juga dirasakan di Indonesia, sehingga politik hukum otonomi daerah menguat pasca perubahan UUD 1945 pada periode tahun 1999-2001. Penguatan tersebut ditandai dengan munculnya pasal-pasal baru di dalam UUD 1945 yang memperkuat pengaturan mengenai pemerintahan daerah.

Perubahan Kedua UUD 1945 yang terjadi pada tahun 2000 mengubah secara mendasar pengaturan pemerintahan daerah di Indonesia. Berdasarkan dasar hukum konstitusional pengaturan pemerintahan daerah dijumpai dalam Pasal-Pasal 18, 18A dan 18B. Pemerintahan daerah diselenggarakan berdasarkan prinsip-prinsip sebagai berikut: *Pertama*, Prinsip daerah mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan sebagaimana diatur dalam Pasal 18 ayat (2) UUD 1945.<sup>6</sup> *Kedua*, Prinsip menjalankan otonomi seluas-luasnya yang diatur dalam Pasal 18 ayat (5) UUD 1945.<sup>7</sup> *Ketiga*, Prinsip kekhususan dan keragaman daerah sebagaimana diatur dalam Pasal 18 ayat (1) UUD 1945.<sup>8</sup> *Keempat*, prinsip mengakui dan menghormati kesatuan masyarakat hukum adat beserta hak-hak tradisionalnya sebagaimana diatur dalam Pasal 18B ayat (2) UUD 1945.<sup>9</sup> *Kelima*, prinsip mengakui dan menghormati pemerintahan daerah yang bersifat khusus dan istimewa sebagaimana diatur dalam Pasal 18B ayat (1) UUD 1945.<sup>10</sup> *Keenam*, Prinsip badan perwakilan dipilih langsung dalam suatu pemilihan umum

---

<sup>5</sup> *Ibid.*, lihat pula The Liang Gie, *Pertumbuhan Pemerintahan Daerah di Negara Republik Indonesia, Jilid III, Edisi Kedua*. Liberty, Yogyakarta, 1995, hlm. 109.

<sup>6</sup> Bagir Manan, *Menyongsong Fajar Otonomi Daerah*, Pusat Studi Hukum Fakultas Hukum UII, Yogyakarta, 2001, hlm. 8-9.

<sup>7</sup> Bagir Manan, *Perjalanan Historis Pasal 18*, UNSIKA, Karawang, 1993, hlm 21, dan Bagir Manan, *Menyongsong Fajar Otonomi Daerah*, Pusat Studi Hukum Fakultas Hukum UII, Yogyakarta, 2001, hlm 12.

<sup>8</sup> Bagir Manan, *Menyongsong Fajar ...*, *op.cit.*, hlm. 12-13.

<sup>9</sup> *Ibid.*, hlm. 13.

<sup>10</sup> *Ibid.*, hlm 15-16.

sebagaimana diatur dalam Pasal 18 ayat (3) UUD 1945.<sup>11</sup> *Ketujuh*, prinsip hubungan pusat dan daerah harus dilaksanakan secara selaras dan adil sebagaimana terdapat dalam Pasal 18A ayat (2) UUD 1945.<sup>12</sup>

Secara teoretis, otonomi daerah diadakan tidak hanya semata-mata untuk menjamin efisiensi penyelenggaraan pemerintahan, ataupun hanya semata-mata menampung kenyataan yang luas, penduduk yang banyak, ataupun kondisi geografis lainnya yang mengakibatkan pemerintahan dengan sistem terpusat menjadi sulit dilaksanakan. Lebih dari itu, otonomi daerah merupakan dasar untuk melakukan demokratisasi di daerah serta sebagai instrumen untuk mewujudkan kesejahteraan umum. Dalam perspektif penanganan konflik wilayah, desentralisasi dan otonomi dapat pula dimaknai sebagai salah satu cara memelihara konspe negara kesatuan.<sup>13</sup>

Bagir Manan mengungkapkan bahwa otonomi merupakan ujung tombak untuk mewujudkan kesejahteraan. Hal ini dikarenakan otonomi akan memberikan ruang gerak yang cukup bagi daerah untuk menjalankan pemerintahannya ditengah dinamika kebutuhan masyarakat setempat, serta berbagai kenyataan konkret yang berbeda-beda antara satu daerah dengan daerah lainnya. Oleh karena itu, kemandirian dan keleluasaan merupakan syarat mutlak otonomi. Bentuk kemandirian dan keleluasaan tersebut meliputi kewenangan *zelfwetgeving* (membentuk peraturan otonomi) dan penyelenggaraan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah (*zelfbestuur*).<sup>14</sup>

Secara umum, terdapat dua jenis karakter desentralisasi sebagai berikut:

1. Desentralisasi teritorial (*territorial decentralization*), yakni penyerahan urusan pemerintahan atau pelimpahan wewenang untuk menyelenggarakan suatu urusan pemerintahan dari pemerintah yang lebih tinggi kepada unit organisasi pemerintah yang lebih rendah berdasarkan aspek kewilayahan.
2. Desentralisasi fungsional (*functional decentralization*), yaitu penyerahan urusan-urusan pemerintahan atau pelimpahan wewenang untuk menyelenggarakan suatu

---

<sup>11</sup> *Ibid.*

<sup>12</sup> *Ibid.*, hlm 17.

<sup>13</sup> *Ibid*, hlm. 3.

<sup>14</sup> Laica Marzuki, *Berjalan-Jalan di Ranah Hukum*, Buku Kesatu, Edisi Revisi Cetakan Kedua, Sekretariat Jenderal dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi RI, Jakarta: 2006, hlm. 161.

urusan pemerintahan dari pemerintah yang lebih tinggi kepada unit-unit pemerintah yang lebih rendah berdasarkan aspek tujuan.

Sementara itu, cara-cara membagi wewenang, tugas dan tanggung jawab mengatur dan mengurus urusan pemerintahan antara pusat dan daerah berkaitan dengan suatu tatanan Sistem rumah tangga.<sup>15</sup> Atas dasar tersebut, daerah akan mempunyai urusan pemerintahan yang didasarkan atas penyerahan, pengakuan ataupun yang dibiarkan sebagai urusan rumah tangga daerah. Secara teori, terdapat tiga sistem rumah tangga daerah, yaitu sistem-sistem rumah tangga formal, material, dan nyata (*riil*).<sup>16</sup> *Pertama*, sistem rumah tangga formal. Sistem ini memberikan kebebasan seluas-luasnya kepada daerah untuk mengatur dan mengurus urusan rumah tangganya dan satu-satunya pembatasannya adalah daerah tidak dapat mengatur dan mengurus suatu urusan yang telah diatur dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, misalnya dengan undang-undang atau peraturan daerah yang lebih tinggi. *Kedua*, sistem rumah tangga material. Dalam sistem otonomi material atau rumah tangga material, urusan rumah tangga daerah itu ditentukan dengan pasti. Di luar urusan-urusan itu, daerah tidak berwenang mengurus dan mengaturnya. Untuk memungkinkan pelaksanaan otonomi material harus ada prosedur penyerahan urusan kepada daerah. *Ketiga*, sistem rumah tangga nyata (*riil*). Disebut ‘nyata’ karena isi rumah tangga daerah didasarkan pada keadaan dan faktor-faktor yang nyata.<sup>17</sup> Bagir Manan mengutip pendapat Tresna menyatakan bahwa sistem ini merupakan jalan tengah antara sistem formal dan material dengan pengutamakan pada sistem formal.<sup>18</sup>

Pembangunan sistem transportasi tidak dapat dilepaskan dari sistem pemerintahan negara, karena pembangunan sistem transportasi dilakukan oleh Pemerintah yang taat pada sistem ketatanegaraan yang berlaku. Setelah pemberlakuan otonomi daerah untuk pertama kali melalui Undang-Undang No. 22 Tahun 1999, hingga sekarang undang-undang tersebut telah diganti dua kali melalui Undang-Undang No. 32 Tahun 2004 dan Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, pembangunan sistem transportasi dilakukan berdasarkan sistem yang terdesentralisasi. Kajian mengenai pembangunan sistem transportasi dalam konteks otonomi daerah sendiri telah mendapat perhatian dari para

---

<sup>15</sup> *Ibid.*, hlm. 26.

<sup>16</sup> *Ibid.*, hlm. 26-33.

<sup>17</sup> *Ibid.*, hlm. 30.

<sup>18</sup> *Ibid.*

perekaya transportasi, termasuk Ofyar Z. Tamin (2001) melalui tulisan berjudul “Konsep Pengembangan Sistem Transportasi Wilayah Di Era Otonomi Daerah”.

Interaksi perkembangan wilayah dengan sistem transportasi merupakan hubungan yang tak terpisahkan yang mana pengaruhnya terakumulasi sejalan dengan waktu. Suatu wilayah dengan segala karakteristiknya menawarkan daya tarik tertentu bagi berlangsungnya suatu aktivitas, sementara sistem transportasi menyediakan aksesibilitas yang sangat diperlukan agar aktivitas-aktivitas yang diinginkan bisa dilaksanakan dan berkembang. Salah satu isu utama perkembangan wilayah yang signifikan dikaitkan dengan permasalahan transportasi, terutama di negara berkembang seperti Indonesia, menyangkut kebijakan otonomi daerah (Ade Sjafruddin, Tanpa Tahun).

Menurut Ofyar Z. Tamin, pasca pemberlakuan otonomi daerah, peran pemerintah pusat dalam pengembangan sistem transportasi berubah dari operator menjadi fasilitator. Peran fasilitator mengandung makna menciptakan kebijakan dan peraturan yang kondusif bagi timbulnya inovasi dan kreatifitas daerah serta menjamin terciptanya koordinasi dan sinergi antar daerah untuk meminimalisir birokrasi horizontal dan mencegah timbulnya konflik kepentingan antar daerah. Peran operator sepenuhnya dilakukan oleh Pemerintah Provinsi dan Kabupaten/Kota sesuai dengan kewenangannya masing-masing.

Bagi Pemerintah Daerah, tantangan desentralisasi bukan saja mengatasi kemampuan sumber daya dan teknis pengelolaan yang masih lemah, tetapi juga mencegah timbulnya birokrasi horizontal dan konflik kepentingan antar daerah. Kata kuncinya adalah adanya koordinasi intensif antar pemerintah kabupaten/kota di setiap provinsi maupun antar pemerintah kabupaten/kota dengan pemerintah provinsi itu sendiri. Untuk itu, pada era otonomi daerah menjadi mutlak diperlukan adanya suatu dokumen perencanaan yang disepakati yang dapat menjamin integrasi antar daerah, basis data yang akurat, serta kebijakan yang konsisten dan koheren.

Terdapat beberapa permasalahan yang dapat diidentifikasi sebagai permasalahan yang sering dihadapi dalam pengelolaan dan pengembangan sistem jaringan transportasi sebagai berikut:

- 1) Terkesan dilakukan tanpa arah pengembangan yang pasti, karena kurangnya dukungan perangkat kebijakan baik dari pusat maupun daerah provinsi yang dapat dijadikan acuan yang disepakati;

- 2) Belum mengacu pada kebijakan pengembangan tata ruang baik di tingkat nasional maupun di tingkat provinsi;
- 3) Belum jelasnya keterkaitan antara sistem jaringan transportasi (khususnya jalan) di provinsi baik dengan sistem jaringan transportasi nasional maupun dengan sistem jaringan transportasi wilayah yang lebih kecil lainnya (kabupaten/kota);
- 4) Terdapat kebijakan operasional dan investasi prasarana jaringan transportasi yang tumpang tindih, bahkan kontra-produktif satu dengan yang lain akibat koordinasi perencanaan yang belum melembaga. Problem koordinasi ini dapat menjadi lebih kontras jika otonomi daerah telah dijalankan di mana tugas provinsi sebagai koordinator antar kabupaten/kota akan berhadapan dengan kepentingan daerah.

Kenyataan di atas menekankan semakin mendesaknya kebutuhan akan adanya *statement* dan konsensus bersama mengenai bagaimana wilayah akan dikembangkan berikut sistem transportasi sebagai prasarana dasar (*basic infrastructure*).

Dengan berlakunya otonomi daerah, terjadi perubahan mendasar dalam pengelolaan sistem transportasi, termasuk dalam aspek perencanaan. Proses perencanaan jaringan transportasi nasional/provinsi tidak dapat lagi bersifat *top-down* dengan aktor utama pemerintah pusat/provinsi. Pendekatan *bottom-up* akan lebih tepat untuk mencerminkan adanya demokratisasi dalam proses pengambilan kebijakan dan desentralisasi wewenang pemerintahan kabupaten/kota. Dengan demikian pengembangan sistem transportasi harus memperhatikan 2 (dua) hal, yaitu:

- 1) Partisipatif: Dengan diberlakukannya otonomi daerah, maka bagaimana pun aspirasi/keinginan dari kabupaten/kota harus dipertimbangkan. Namun demikian, penyelenggaraannya harus tetap dalam konteks pengembangan sistem jaringan transportasi wilayah provinsi atau nasional. Hal ini mengimplikasikan bahwa dalam perencanaan program pengembangan sistem jaringan transportasi, sekarang diperlukan adanya perubahan strategi sesuai dengan desentralisasi pada era otonomi daerah. Paradigma perencanaan harus lebih partisipatif yang mampu mencerminkan adanya kesepakatan dari semua pihak yang terlibat, baik dari tingkat nasional dan provinsi maupun kabupaten/kota.
- 2) Bertahap: Sesuai dengan kemampuan pendanaan yang ada (pada daerah), maka tidak memungkinkan semua keinginan dalam mengembangkan sistem jaringan transportasi dapat diwujudkan sekaligus. Untuk itu, pelaksanaan pembangunan harus dilaksanakan

secara bertahap sesuai dengan prioritas. Hal ini mengimplikasikan diperlukannya pengembangan suatu alat bantu untuk pengambilan keputusan yang mampu menyusun usulan program pengembangan sistem jaringan transportasi sesuai dengan prioritas yang sudah menjadi kesepakatan bersama yang telah dicapai secara partisipatif. Untuk menyusun daftar prioritas tersebut, dibutuhkan adanya sejumlah kriteria yang mampu menyeleksi usulan yang ada secara adil dan memperhatikan kepentingan *stakeholder*.

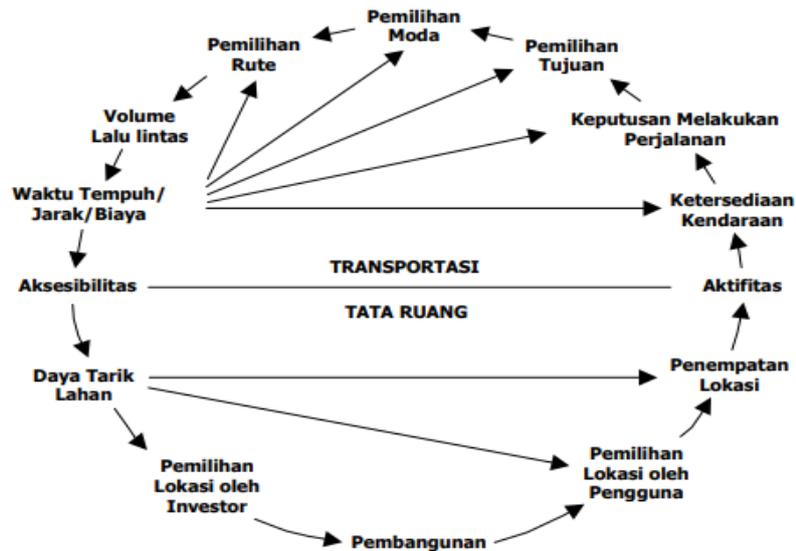
Sementara itu, dipahami pula bahwa pengembangan transportasi akan melahirkan relasi timbal balik terhadap permasalahan penataan ruang. Distribusi geografis antara tata ruang serta kapasitas dan lokasi dari fasilitas transportasi digabung bersama untuk mendapatkan volume dan pola arus lalu lintas. Volumen dan pola arus lalu lintas pada jaringan transportasi akan memiliki efek “*feedback*” atau timbal balik terhadap tata ruang yang baru dan perlunya peningkatan sarana-prasarana transportasi. Dalam kaitan itu, hubungan timbal balik antara tata ruang dan transportasi. Secara sederhana, bentuk timbal balik yang dimaksud adalah berupa:

1. tata ruang menentukan lokasi kegiatan;
2. distribusi kegiatan dalam ruang membutuhkan/menimbulkan interaksi spasial dalam sistem transportasi;
3. distribusi prasarana dari sistem transportasi menciptakan tingkat keterhubungan spasial dari suatu lokasi (yang bisa dinilai sebagai tingkat aksesibilitas); dan
4. distribusi aksesibilitas dalam ruang menentukan pemilihan lokasi yang menghasilkan perubahan dalam sistem ruang.

Dalam bentuk gambar, relasi timbal balik sebagaimana diuraikan di atas adalah sebagai berikut:

### **Gambar 2.1.**

#### **Bentuk Relasi Timbal Balik Transportasi dan Penataan Ruang**



Sumber: LPM ITB

Sementara itu, keterkaitan antara kebijakan tata ruang dengan sistem transportasi pada berbagai tingkat wilayah administratif dapat digambarkan sebagai berikut:

**Gambar 2.2.**

**Keterkaitan RTRW dan Sistem Transportasi Wilayah**



Namun di lain pihak, terdapat batasan-batasan pengembangan yang harus diusahakan untuk tidak dilanggar. Setiap daerah memiliki karakteristik sistem jaringan transportasi yang berbeda-beda sehingga sangat dimungkinkan adanya daerah yang belum terhubung

secara baik oleh transportasi darat. Sehingga, dibutuhkan dukungan dari moda transportasi lainnya. Misal, wilayah yang memiliki kondisi alam tertentu sehingga mengakibatkan transportasi sungai menjadi transportasi utama, sehingga pendekatan pembangunan dan pengembangan transportasi pada wilayah tersebut harus didasarkan pada konsepsi transportasi yang berkelanjutan (*sustainable transportation*).

## 2. Perencanaan Dan Desain Jalan

Mobilitas yang cepat telah menjadi kebutuhan dasar bagi masyarakat modern.<sup>19</sup> Mobilitas yang cepat dibutuhkan untuk tujuan berpindah dari suatu tempat ke tempat lain dan memungkinkan terjadinya pemenuhan-pemenuhan kebutuhan seperti layanan kesehatan, pendidikan, interaksi sosial serta rekreasi.<sup>20</sup> Tanpa terdapatnya infrastruktur yang menghubungkan pusat-pusat kegiatan, maka layanan publik sama sekali tidak dapat diakses.

Dari sekian banyak metode dan moda transportasi, penggunaan kendaraan otomotif motor dan mobil masih menjadi pilihan utama moda transportasi kebanyakan masyarakat. Ditambah dengan peningkatan populasi serta kegiatan kota yang tidak sebanding dengan peningkatan infrastruktur jalan yang menimbulkan kemacetan. Sehingga, penyelenggaraan jalan berpotensi dapat memunculkan permasalahan-permasalahan mulai dari kecelakaan lalu lintas, persoalan ekonomi, sampai dengan persoalan lingkungan akibat tingginya tingkat emisi gas rumah kaca.<sup>21</sup>

Secara umum, sebagai sebuah infrastruktur fisik, jalan memiliki tiga fungsi utama:<sup>22</sup>

1. Fungsi mengkoneksikan, berarti bahwa jalan memiliki fungsi untuk menyambungkan suatu tempat ke tempat lainnya.
2. Fungsi mengumpulkan dan mendistribusikan, berarti bahwa jalan berfungsi untuk mengumpulkan orang, barang, dan jasa dari suatu area dan mendistribusikan orang, barang serta jasa ke tempat lain.
3. Fungsi akses, berarti jalan berfungsi untuk memberikan akses kepada persil-persil yang bersampingan.

---

<sup>19</sup> Allan M. de Souza et al., "Traffic Management Systems: A Classification, Review, Challenges, and Future Perspectives," *International Journal of Distributed Sensor Networks* 13, no. 4 (2017), <https://doi.org/10.1177/1550147716683612>. hlm. 1

<sup>20</sup> Vinay Maitri and P.L. Sarkar, "ITS Toolkit for Traffic Management System," 2013. hlm. 1.

<sup>21</sup> de Souza et al., "Traffic Management Systems: A Classification, Review, Challenges, and Future Perspectives." hlm.1.

<sup>22</sup> Anurag Pande and Brian Wolshon, *Traffic Engineering Handbook (7th Edition)*, Institute of Transportation Engineers, 7th ed. (Hoboken: John Wiley & Sons, Inc., 2016). para. 2.

Berdasarkan klasifikasi lain, fungsi jalan meliputi duang fungsi:<sup>23</sup>

1. *To flow*, yang berarti jalan menyediakan fungsi kendaraan untuk bergerak dengan arah yang kurang lebih konstan dengan kecepatan yang tinggi dan konstan
2. *To exchange*, yang berarti jalan menyediakan fungsi bagi kendaraan untuk bergerak dengan kecepatan serta arah yang berbeda, mencakup pengumpulan, pendistribusian, penyebrangan lalu lintas, pemberhentian, dan parker kendaraan.

Dengan fungsi-fungsi tersebut, tidak semua ruas jalan akan berperan untuk memenuhi setiap fungsinya. Beberapa ruas jalan akan benyediakan fungsi utama berupa koneksi sehingga akan memprioritaskan mobilitas kendaraan, beberapa ruas jalan akan mengutamakan fungsi mengumpulkan dan mendistribusikan barang dan jasa, sedangkan beberap ruas lainnya akan memenuhi fungsi berupa campuran dari fungsi-fungsi jalan sebagaimana dimaksud. Sehingga, dalam hal perencanaan dan desain jalan, tidak semua ruas jalan dapat diperlakukan seragam.

#### **a. Perencanaan Jalan Multimodal**

Sebagaimana diterangkan sebelumnya infrastuktur jaringan jalan menyediakan bermacam-macam fungsi untuk bermacam-macam sektor mulai dari kesehatan, pendidikan, sampai dengan rekreasi. Meski memiliki peran yang penting, namun adalah hal yang tidak mungkin untuk membangun jaringan jalan yang sebesar-besarnya sebab bagaimana pun lahan yang diperlukan untuk membangun jaringan jalan merupakan sumber daya terbatas yang juga dibutuhkan penggunaannya untuk sektor lain. Oleh karenanya jaringan jalan harus dirancang secara efisien. Jaringan jalan yang efisien adalah jaringan jalan yang bisa melayani bermacam-macam kebutuhan.<sup>24</sup>

Multimodal berarti menjalankan beberapa mode yang berbeda secara bersamaan. Perencanaan jaringan jalan secara multimodal berarti perencanaan penyelenggaraan jalan yang memperhatikan mode transportasi lain seperti bersepeda, berjalan kaki, dan angkutan umum. Perencanaan jaringan jalan multimodal adalah pendekatan yang mengemukakan bahwa penetapan prioritas penggunaan jalan untuk tiap-tiap ruas dalam

---

<sup>23</sup> Dirk Lauwers, "Functional Road Categorization : New Concepts and Challenges Related to Traffic Safety, Traffic Management and Urban Design : Reflections Based on Practices in Belgium Confronted with Some Eastern European Cases," *Transportation and Land Use Interaction, Proceedings*, 2008, 149–64. Ibid.

<sup>24</sup> Todd Litman, "Introduction to Multi-Modal Transportation Planning: Principles and Practices," *Victoria Transport Policy Institute*, no. September (2020): 1–21, [http://www.vtpi.org/multimodal\\_planning.pdf](http://www.vtpi.org/multimodal_planning.pdf). hlm. 7.

jaringan jalan sebagai kunci untuk mengelokasikan ruang jalan guna memenuhi tuntutan pengguna jalan yang spesifik.

Terdapat tujuh langkah perencanaan penyelenggaraan jaringan jalan dalam pendekatan ini:<sup>25</sup>

1. Menentukan tujuan penyelenggaraan jaringan jalan
2. Menentukan prioritas dalam penggunaan tiap ruas jalan dalam jaringan jalan
3. Mengidentifikasi *gap* performa penyelenggaraan jaringan jalan saat ini dengan performa jalan yang diinginkan
4. Menentukan strategi dan petunjuk pengembangan penyelenggaraan jaringan jalan.
5. Mengembangkan rencana manajemen, penyelenggaraan, dan peningkatan jaringan jalan
6. Mengimplementasikan rencana
7. Mengevaluasi rencana.



Menentukan tujuan penyelenggaraan jalan berarti menentukan sasaran yang hendak dicapai pemerintah melalui kegiatan penyelenggaraan jalan. Untuk menentukan sasaran tersebut maka penting untuk mempertimbangkan dan mengidentifikasi hal-hal seperti:<sup>26</sup>

1. Kebijakan dan sasaran kebijakan pemerintah yang terkait
2. Tuntutan dari masing-masing kelompok pengguna jalan di semua moda transportasi
3. Fungsi jalan

<sup>25</sup> Auttapone Karndacharuk and Asif Hassan, "Road Transport Management Framework and Principles" (Sydney, 2017), <https://www.researchgate.net/publication/327011395>. Hlm. 5.

<sup>26</sup> Austroads, *Guide to Traffic Management Part 4: Network Management* (Sydney: Austroads Ltd., 2016), [http://www.vtpi.org/multimodal\\_planning.pdf](http://www.vtpi.org/multimodal_planning.pdf). hlm. 54.

4. Target produktifitas jalan yang diinginkan
5. Performa jalan yang ada saat ini

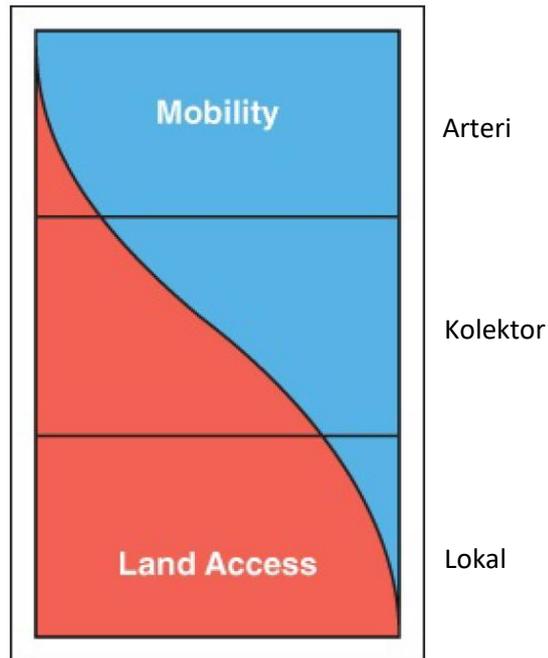
Dalam menentukan fungsi jalan, maka perlu dilakukan pengklasifikasian fungsional tiap ruas jalan pada sistem jaringan jalan. Pengklasifikasian jalan merupakan hal yang sangat penting untuk mencapai penyelenggaraan jalan yang aman serta efisien. Pengklasifikasian ruas jalan dilakukan untuk mempertimbangkan serta memprioritaskan kebutuhan dari tiap-tiap pemanfaatan jalan dan mencegah terjadinya konflik pengguna jalan.<sup>27</sup> Masing-masing ruas jalan dengan masing-masing fungsi utamanya memiliki karakteristik yang unik sehingga perlu didesain dan diperlakukan secara unik. Secara umum, berdasarkan pada fungsi-fungsinya, jalan dapat diklasifikasikan kedalam klasifikasi sebagai berikut:<sup>28</sup>

1. Jalan arteri, yang merupakan ruas jalan dengan fungsi utama berupa mobilitas
2. Jalan kolektor, yang merupakan ruas jalan dengan fungsi utama pengumpulan dan pendistribusian, dan
3. Jalan lokal, dengan fungsi utama memberikan akses.

---

<sup>27</sup> Karndacharuk and Hassan, "Road Transport Management Framework and Principles." hlm. 6.

<sup>28</sup> Pande and Wolshon, *Traffic Engineering Handbook (7th Edition)*. para. 11.



sumber: Anurag Pande and Brian Wolshon, Traffic Engineering Handbook (7th Edition), Institute of Transportation Engineers, 7th ed. (Hoboken: John Wiley & Sons, Inc., 2016)

Sebagaimana digambarkan dalam bagan, ruas jalan arteri memiliki fungsi utama berupa mobilitas dengan akses lahan yang minim atau tidak ada sama sekali. Akses lahan yang dimaksud pada bagan tersebut adalah akses terhadap persil-persil lahan baik itu berupa pusat kegiatan atau pun situs-situs lainnya. Artinya, dalam beberapa ruas arteri tidak terdapat koneksi yang langsung menghubungkannya dengan persil, melainkan perlu melintasi ruas jalan kolektor atau lingkungan menyediakan fungsi akses, pengumpulan, dan pendistribusian.

Hal tersebut disebabkan karena fungsi utama dari ruas jalan arteri adalah mobilitas sehingga keadaan jalan yang hendak diciptakan diatas ruas jalan arteri adalah keadaan jalan tanpa hambatan. Sedangkan jalan kolektor adalah ruas jalan yang mengkoneksi antara ruas jalan arteri yang berfokus pada mobilitas dengan ruas jalan lokal yang berfokus pada fungsi penyediaan akses atau langsung terhadap pusat-pusat kegiatan.

Berdasarkan klasifikasi fungsi jalan yang lain, dapat diterangkan pula bahwa jalan arteri merupakan jalan dengan fungsi utama *to flow*, jalan arteri merupakan jalan dengan fungsi utama *to flow* dan *to exchange*, sedangkan jalan lokal merupakan ruas jalan dengan fungsi utama *to exchange*. Artinya pada jalan arteri, jalan memiliki karakteristik yang memungkinkan kendaraan bergerak dengan arah yang konstan dengan kecepatan yang konstan dan tinggi. Sedangkan pada jalan lokal serta kolektor kendaraan akan bergerak dengan kecepatan dan arah yang berbeda, termasuk terjadinya manuvermanuver seperti

putar balik, pemberhentian, dan parker sebagai akibat dari adanya akses pada pusat-pusat kegiatan.

Berdasarkan pada data-data tersebut, maka sudah dapat diidentifikasi sasaran-sasaran yang diperlukan seperti misalnya peningkatan intensitas pejalan kaki, mengurangi kemacetan, atau menyediakan layanan prioritas bagi kalangan tertentu. Tahap selanjutnya adalah mengidentifikasi prioritas penggunaan jalan. Tahap ini berangkat dari kenyataan bahwa keterbatasan ruang jalan, bagaimanapun akan selalu menyisakan kalangan pengguna jalan yang tidak dapat diakomodir kepentingannya secara penuh sehingga menentukan prioritas penggunaan adalah hal yang diperlukan.<sup>29</sup>

Tahap selanjutnya adalah mengidentifikasi *gap* performa penyelenggaraan jalan saat ini dengan target yang hendak dicapai. Pada tahap ini penyelenggara jalan harus menentukan kualitas-kualitas penyelenggaraan jalan yang dapat dikuantifikasi seperti mobilitas, tingkat akses, serta tingkat keselamatan. Setelah *gap* performa teridentifikasi, maka langkah selanjutnya adalah mengembangkan strategi dan petunjuk penyelenggaraan jalan. Tahap pengidentifikasian *gap* performa akan berperan penting pada tahap ini sebab dalam penentuan strategis udah dapat diidentifikasi aspek-aspek penyelenggaraan jalan yang perlu diberikan penekanan dalam perencanaannya. Setelah rencana dan petunjuk penyelenggaraan jalan telah dikembangkan, maka pengimplementasian rencana dan pengevaluasian rencana.<sup>30</sup>

## **b. Desain Jalan**

Pada dasarnya kegiatan mengemudi berdasarkan pada *model driving task* terdiri dari 3 sub-tugas utama, berupa:<sup>31</sup>

1. *Control*, merupakan sub-tugas untuk menjaga agar kendaraan tetap berada pada posisi serta kecepatan yang diinginkan.
2. *Guidance*, merupakan sub-tugas pengemudi yang meliputi interaksi dengan pengendara lain seperti mengikuti dan melewati. Sub-tugas ini juga meliputi kegiatan seperti melalui dan membaca marka, tanda, serta isyarat lalu lintas.

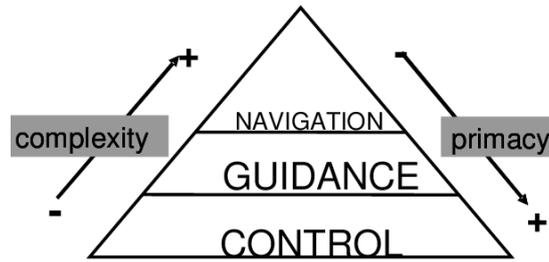
---

<sup>29</sup> Austroads. hlm. 56.

<sup>30</sup> Austroads. hlm. 58-63.

<sup>31</sup> Wolfgang Fastenmeier and Herbert Gstalter, "Driving Task Analysis as a Tool in Traffic Safety Research and Practice," *Safety Science* 45 (2007): 952–79. hlm. 960.

3. *Navigation*, merupakan sub-tugas pengemudi untuk mengikuti jalur jalan guna mencapai tempat yang dituju.



sumber: Robert William Thomson et al., “Roadside Infrastructure for Safer European Roads: D06 European Best Practice for Roadside Design: Guidelines for Roadside Infrastructure on New and Existing Roads” (Chalmers University of Technology Main, 2006)

Ketika mengemudi, seseorang berada pada kondisi yang bergerak dalam keadaan yang cepat dimana pengemudi akan berada pada situasi yang menampilkan perubahan konstan yang juga cukup cepat. Meski pun begitu, kemampuan pengemudi untuk dapat memproses data serta informasi yang masuk sangatlah terbatas. Dalam kecepatan yang tinggi, bahkan kemampuan untuk memproses informasi oleh pengemudi menjadi lumpuh dan satu-satunya fungsi yang menjaga pengemudi untuk tetap dapat melakukan aktifitas mengemudinya adalah kemampuan untuk mengenali pola-pola yang familiar.<sup>32</sup>

Mempertimbangkan fakta tersebut, maka ruas jalan yang ditujukan untuk mobilitas seperti jalan arteri harus didesain agar memenuhi familiaritas tersebut. Jalan tidak boleh didesain sehingga berada diluar ekspektasi pengemudi. Sebaliknya, ruas jalan wajib didesain secara sederhana agar mudah diprediksi. Sebab, semakin tinggi kecepatan mengemudi maka semakin besar pengemudi bergantung pada familiaritasnya, oleh karenanya perlu semakin sederhana pula. Apabila pada suatu desain jalan terdapat kondisi yang memecahkan ekspektasi pengemudi, maka wajib terdapat marka atau pun tanda-tanda lalu lintas yang memperingati kemungkinan pemecahan ekspektasi tersebut,<sup>33</sup>

Selain itu desain pembangunan jalan harus dilakukan agar jalan terkoneksi dengan baik. Koneksi dalam konteks penyelenggaraan jalan diartikan sebagai densitas koneksi dalam suatu sistem jaringan jalan dan kelangsungannya (*directness*). Desain bangunan jalan yang baik haruslah saling terkoneksi satu sama lain. Desain jalan yang terkoneksi satu sama lain dapat memfasilitasi arus lalu lintas yang ringan sebab desain semacam ini

<sup>32</sup> Pande and Wolshon, *Traffic Engineering Handbook (7th Edition)*.

<sup>33</sup> Pande and Wolshon.

memungkinkan adanya rute alternatif yang membantu mengurangi permintaan untuk mengakses satu ruas jalan.<sup>34</sup>

Jalan yang terkoneksi dengan baik juga membawa efisiensi yang membuat penggunaan jalan menjadi lebih nyaman bagi moda transportasi alternatif lain, utamanya sepeda dan berjalan kaki. Secara umum, dampak dari desain pembangunan jalan yang saling terkoneksi dengan baik adalah dapat terwujudnya:<sup>35</sup>

1. Pendistribusian kendaraan pada keseluruhan jaringan jalan (tidak terpusat pada satu ruas jalan)
2. Terpotognya durasi jalan dan memperpendek jarak tempuh
3. Meningkatnya aksesibilitas rute bagi pesepedah dan pejalan kaki
4. Tersedianya rute yang lebih baik bagi kendaraan darurat
5. Terwujudnya transportasi publik yang efisien

### **c. Alat Pengendalian Lalu Lintas**

Demi menunjang fungsinya, jalan dilengkapi dengan alat pengendalian lalu lintas yang berfungsi untuk menerangkan regulasi dalam jalan serta informasi mengenai keadaan jalan secara umum. Sebagaimana diterangkan sebelumnya bahwa pengendara kerap kali hanya mengandalkan kemampuan untuk mengenali familiaritas pola, maka tanda-tanda lalu lintas juga dapat digunakan untuk memberikan peringatan bagi pengendara ketika memasuki area jalan yang kemungkinan akan memecahkan ekspektasi umumnya saat menggunakan jalan tersebut.

Sebagai media untuk menyampaikan informasi kepada pengguna jalan, maka alat kelengkapan jalan harus dipasang sesuai dengan standar yang memperhatikan keadaan pengemudi. Natur dari kegairan mengemudi adalah bergerak dengan kecepatan yang relatif cepat. Dengan begitu, optimal atau tidaknya penyerapan serta tangkapan pengemudi terhadap setiap informasi yang dicantumkan dalam alat kelengkapan jalan tergantung pada batasan visual serta kapasitas pemrosesan informasi rata-rata

---

<sup>34</sup> Karndacharuk and Hassan, "Road Transport Management Framework and Principles." hlm. 8.

<sup>35</sup> Karndacharuk and Hassan. Hlm. 9.

pengemudi.<sup>36</sup> Maka dengan mempertimbangkan tiga sub-tugas mengemudi dalam *model driving task* penyampaian informasi harus menjamin hal hal sebagai berikut.<sup>37</sup>

1. Informasi yang diperlukan untuk melakukan berbagai tugas tidak disajikan dengan cara yang membebani pengemudi.
2. Informasi atau pun tugas yang diberikan dalam alat kelengkapan jalan tidak menyebabkan timbulnya beban kerja yang tinggi pada sub-tugas *control, guidance,* dan *navigation* secara bersamaan.
3. Lingkungan jalan yang dirancang sedemikian rupa sehingga mudah diprediksi.

Oleh karena hal tersebut, secara visual terdapat beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam melakukan desain dan rencana penyelenggaraan jalan berupa pemasangan alat-alat kelengkapan jalan seperti:

1. Ketajaman visual

Ketajaman visual menentukan sebaik apa pengemudi dapat memperhatikan detail-detail yang kecil dalam jarak tertentu. Penempatan tanda-tanda serta isyarat lalu lintas seperti huruf serta ketinggiannya harus memperhatikan rata-rata ketajaman visual.<sup>38</sup>

2. Sensitifitas kontras

Sensitifitas kontras adalah kemampuan untuk mendeteksi perbedaan antara suatu objek dengan latar belakangnya. Sensitifitas kontras penting untuk mendeteksi objek-objek yang mungkin muncul di area jalan selama berkendara seperti polisi tidur, baru, atau penyebrang jalan. Tanda-tanda lalu lintas sebagai suatu objek yang dimaksudkan untuk diketahui juga harus didesain agar dapat mengkomodir sensitifitas kontras pengemudi.<sup>39</sup>

3. Adaptasi gelap-terang

Adaptasi gelap-terang merupakan sensitifitas mata terhadap pergantian kontras dari tempat gelap ke tempat terang, atau sebaliknya. Dalam keadaan berkendara, adaptasi gelap-terang akan digunakan saat melaewati terowongan atau *underpass*.

---

<sup>36</sup> Pande and Wolshon, *Traffic Engineering Handbook (7th Edition)*. ch. 3.

<sup>37</sup> Pande and Wolshon. *Ibid*.

<sup>38</sup> Pande and Wolshon.

<sup>39</sup> Pande and Wolshon.

Oleh karenanya dalam keadaan berkendara semacam itu, diperlukan instalasi penerangan khusus.<sup>40</sup>

#### 4. Kesilauan

Kesilauan akan mengganggu pengemudi dengan cara mengurangi tingkat kontras antara objek dengan latar belakangnya. Oleh karena itu pada ruas jalan yang terdapat alat kelengkapan jalan, penempatan lampu lalu lintas serta lampu-lampu komersial pada zona kerja harus diperhatikan agar tidak menimbulkan silau yang mengurangi pandangan terhadap penanda jalan.<sup>41</sup>

#### 5. Pandangan perifer

Pada dasarnya, luas pandang yang dilihat oleh kedua mata manusia sangatlah luas. Namun begitu, hanya sedikit area penglihatan yang dapat diproses oleh mata secara akurat dengan resolusi yang tinggi, area tersebut dinamakan area *fovea* mata yang luasnya hanya 2-4 derajat saja dari keseluruhan area pandang mata. Setiap objek yang berada di luar area *fovea* akan ditampilkan dengan resolusi yang lebih kecil. Fakta ilmiah mengenai mata manusia ini perlu diperhitungkan dalam penempatan objek-objek apapun pada ruas jalan, termasuk informasi pada tanda-tanda serta isyarat lalu lintas. Untuk dapat dilihat, maka tanda-tanda jalan harus memiliki ukuran serta warna tulisan yang kontras dengan latar belakangnya, berada 10-13 derajat jarak pandang mata, dengan elemen-elemen yang berkedip.<sup>42</sup>

Selain aspek visual, penempatan informasi di ruas jalan harus memenuhi empat prinsip sebagai berikut:<sup>43</sup>

1. Prinsip pengutamaan
2. Prinsip penyebaran
3. Prinsip pengkodean
4. Prinsip redundansi

Prinsip pengutamaan berarti bahwa setiap penetapan tanda-tanda pada ruas jalan harus ditempatkan berdasarkan pada tingkat kepentingan dan urgensinya. Artinya, tanda-tanda yang bersifat peringatan harus diutamakan disampaikan ketimbang dengan tanda-

---

<sup>40</sup> Pande and Wolshon.

<sup>41</sup> Pande and Wolshon.

<sup>42</sup> Pande and Wolshon.

<sup>43</sup> Pande and Wolshon.

tanda seperti informasi pariwisata atau turisme. Hal ini berangkat dari *model driving task* dimana pengemudi tidak diperkenankan untuk disuguhkan informasi yang terlalu padat dan banyak. Oleh karenanya memberikan informasi pada situasi yang tempat yang tidak begitu diperlukan tidaklah disarankan.

Prinsip penyebaran berarti bahwa informasi yang disampaikan kepada pengemudi tidak diperkenankan untuk ditempatkan pada satu tempat, satu lokasi, atau bahkan satu tanda. Sebab pengemudi tidak diperkenankan diberikan informasi yang terlalu banyak, maka informasi wajib dipisahkan dan disebarkan sehingga ditampilkan hanta sebagai bagian-bagian kecil yang sederhana. Sedangkan prinsip pengkodean berarti bahwa meski pun informasi dipecah menjadi kepingan kecil, namun kepingan kecil tersebut harus membentuk satu kesatuan unit yang besar. Maksud dari kesatuan unit yang besar adalah informasi tersebut harus diorganisasikan agar antara jenis informasi yang serupa, wajib dipresentasikan dengan warna dan bentuk yang serupa. Terakhir, prinsip redundansi berarti bahwa informasi yang disampaikan haruslah disampaikan dengan dua cara. Artinya suatu informasi selain disampaikan secara tekstual wajib disampaikan dengan symbol atau media informasi lainnya sehingga terjadi redundansi.

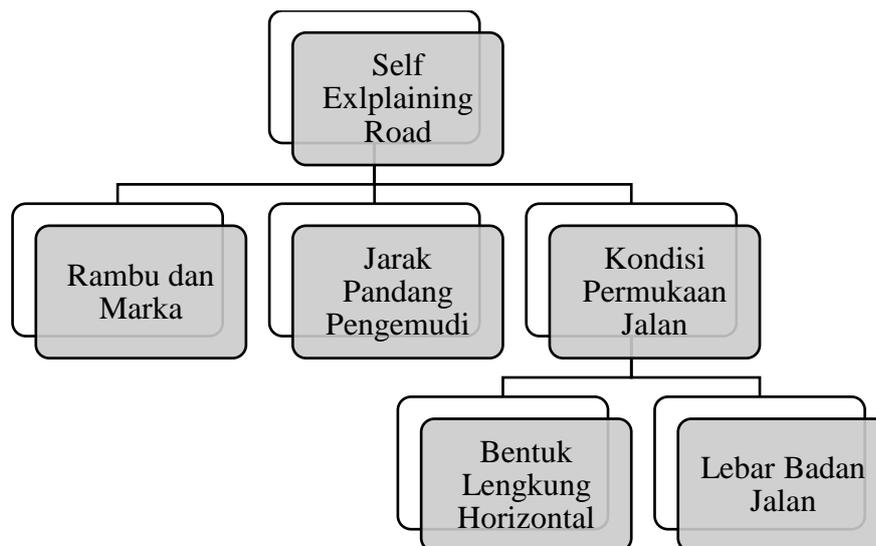
### **3. Manajemen Pemeliharaan Jalan**

Infrastruktur Jalan telah mengalami perkembangan yang pesat mengikuti dengan perkembangan kebutuhan manusia. Hal ini ditandai dengan semakin lancarnya arus transportasi darat. Kehandalan ilmu pengetahuan dan teknologi sangat diharapkan untuk menghadapi tantangan dalam peningkatan kualitas dan kuantitas jalan yang akan dibangun dan dalam masa pemeliharaan. Agar jalan terus dapat berfungsi untuk menopang kehidupan manusia, maka jalan harus dibina dan dipelihara agar kualitas jalan yang dibangun tidak menjadi berkurang.

Usaha pembinaan dan pemeliharaan jalan ditujukan agar jaringan jalan dapat menyelenggarakan perannya dengan baik, Atas dasar hal tersebut penyelenggaraan Pemeliharaan jalan merupakan bagian penting yang penting dari penyelenggaraan jalan demi menjaga kualitas dan daya guna dari jalan tersebut. Oleh karena itu sebelum suatu ruas jalan habis masa pelayanannya, Pemeliharaan Jalan harus dapat membawa ruas jalan tersebut ke kondisi kemampuan pelayanan yang optimal dan masa ketahanan jalan yang lebih panjang.

Indikator pemeliharaan jalan yang berhasil adalah ketika jalan tersebut memenuhi unsur-unsur dari ‘Jalan Berkeselamatan’ atau seringkali disebut sebagai ‘*Safety Road*’. Menurut Mulyono, kriteria dari Jalan Berkeselamatan yakni<sup>44</sup>:

- a. *Forgiving Road*: jalan sangat sayang melindungi jiwa pengguna ketika pengguna lengah atau lalai dan melanggar aturan saat melintasi jalan
- b. *Self Explaining Road*: jalan harus mampu menjelaskan secara informatif kepada pengguna ketika pengguna mulai ragu melintasi jalan. Konsep *self explaining road* adalah bagaimanakah merancang sebuah sistem jalan yang dapat memberikan kondisi lingkungan jalan yang aman bagi pengguna jalan<sup>45</sup>. Beberapa karakteristik jalan yang berpengaruh dalam konsep *self explaining road* adalah kondisi permukaan jalan, lebar badan jalan, rambu dan marka, jarak pandang pengemudi, dan bentuk lengkung horizontal. Konsep *explaining road* sangat dipengaruhi oleh geometrik jalan dan kondisi lingkungan sekitar jalan. Untuk memahami lebih jelas terkait konsep *explaining road* dapat dilihat melalui grafik berikut:

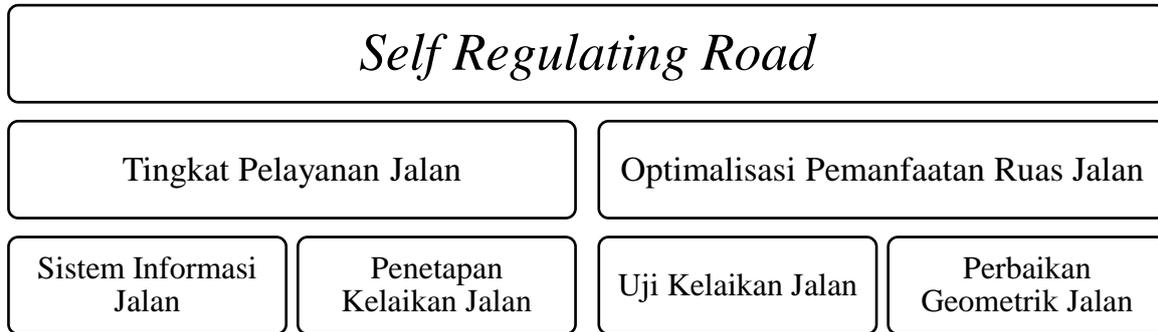


- c. *Self Regulating Road*: jalan harus mampu memenuhi standar teknis agar tidak terjadi defisiensi keselamatan bagi pengguna. Penyelenggara jalan harus mampu mewujudkan: 1) menetapkan tingkat pelayanan jalan; 2) optimalisasi pemanfaatan ruas jalan; 3) melakukan uji kelaikan jalan; 4) perbaiki geometrik jalan; 5) sistem

<sup>44</sup> Mulyono, A.T., dan Riyanto, B., Telaah Teknis terhadap Kinerja Mutu Perkerasan Jalan Nasional dan Propinsi, Forum Teknik ISSN:0216- 7565, Volume: 29 Nomor:2, 2005, Hal: 79-90

<sup>45</sup> Saleh, Sofyan M., Ade Sjafruddin, Ofyar Z. Tamin dan Russ Bona Frazila. 2009. Pengaruh Muatan Truk Berlebihan Terhadap Biaya Pemeliharaan Jalan. Jurnal Transportasi Vol. 9 No 1 Juni 2009; Hlm 79-89

informasi jalan; 6) menetapkan kelas jalan. Untuk lebih mudah memahami konsep *self regulating road* dapat dilihat melalui grafik berikut:



Lebih lanjut Mulyono menjelaskan bahwa selain jalan berkeselamatan, jalan juga harus memenuhi unsur kepastian hukum. Adapun jalan yang berkepastian hukum menurut Mulyono yaitu mampu memberikan kepastian hukum bagi penyelenggara jalan agar tidak terjadi konflik antara pengelola jalan dan pemanfaat jalan, diantaranya<sup>46</sup>:

- a. Jalan harus memenuhi persyaratan administrasi perlengkapan jalan yang ditandai dengan kepemilikan sertifikat kepemilikan jalan untuk daerah selebar Ruang Milik Jalan (RUMIJA) dan sepanjang ruas jalan.
- b. Memenuhi syarat status jalan sehingga ada kepastian kewenangan pengaturan melalui dokumen penetapan status jalan.
- c. Memenuhi syarat kelas jalan sehingga ada kepastian kewenangan ijin beban muatan melalui dokumen kelas jalan.
- d. Memenuhi ketentuan leger jalan dilengkapi dengan kepastian database dan historis informasi.
- e. Jalan mempunyai kajian lingkungan dengan kepastian ramah lingkungan dibuktikan dengan dokumen kajian lingkungan.
- f. Jalan harus memberi kepastian keselamatan sehingga perlu dokumen perlengkapan keselamatan jalan, misal dokumen resmi rambu perintah, larangan, dan petunjuk arah.

Untuk mewujudkan hal tersebut, maka dibutuhkan sebuah tata kelola pemerintahan di bidang infrastruktur jalan. *Organisation for Economic Co-operation and Development* (OECD) menjelaskan bahwa pengelolaan infrastruktur dapat diartikan sebagai pengelolaan

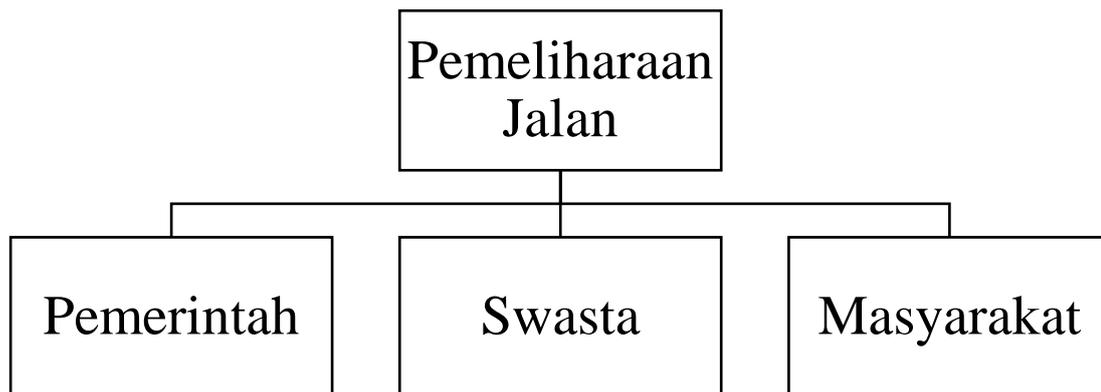
---

<sup>46</sup> Mulyono, Op.Cit.

yang ditujukan agar infrastruktur dapat berfungsi untuk kebermanfaatan sektor publik. Lebih lengkapnya OECD menyatakan sebagai berikut<sup>47</sup>:

*“the governance of infrastructure is meant the processes, tools and norms of interaction, decision-making and monitoring used by governmental organisations and their counterparts with respect to making infrastructure services available to the public and the public sector. It thus relates to the interaction between government institutions internally, as well as their interaction with the private sector, users and citizens. It covers the entire life cycle of the asset, but the most resource intensive activities will typically be the planning and decision-making phase for most assets. More specifically it relates to the relationship between the delivery modality and the public and private sectors”*

Dari definisi tersebut dapat disimpulkan bahwa tata kelola infrastruktur tidak cukup dengan kapabilitas dan budaya organisasi saja, namun membutuhkan peran masyarakat dan dunia usaha. Tata Kelola infrastruktur ini perlu diimplementasikan dalam manajemen pemeliharaan jalan demi tercapainya jalan baik yang dapat dinikmati oleh masyarakat.



Manajemen Pemeliharaan Jalan sendiri merupakan suatu mekanisme bagi pengambil keputusan yang merupakan kegiatan evaluasi dalam rangka memelihara atau menjaga fasilitas yang ada dan mengadakan perbaikan, penyesuaian atau penggantian yang diperlukan dari suatu sarana lalu-lintas atau transportasi darat agar supaya terdapat suatu keadaan pelayanan yang optimal dan sesuai dengan yang telah direncanakan<sup>48</sup>.

Dari pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa Manajemen Pemeliharaan Jalan adalah suatu sistem atau cara untuk menjaga, mengadakan penyesuaian atau penggantian

<sup>47</sup> Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), Infrastructure Financing Instruments and Incentives, 2015, Hlm 2

<sup>48</sup> Hardiyatmo, H.C., Pemeliharaan Jalan Raya, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2007, Hlm 10

dan membantu mengambil keputusan dalam mencari strategi optimal dalam pemeliharaan jalan pada suatu tingkat pelayanan dan periode tertentu.

Lebih lanjut manajemen pemeliharaan jalan adalah suatu cara yang sistematis terhadap masa lampau yang akan digunakan untuk memperhitungkan penyesuaian atau perbaikan yang diperlukan dan membantu pengambil keputusan mencari strategi optimal dalam pemeliharaan jalan, pada suatu tingkat pelayanan dan periode tertentu. Dasar dari metode evaluasi ini adalah pengamatan secara visual<sup>49</sup>.

Dalam Pemeliharaan Jalan, konsep mengenai jalan merupakan konsep utama dalam penelitian ini. Menurut Wignall, salah satu bagian dari sistem transportasi yang merupakan prasarana umum atau infrastruktur adalah jalan, yang didefinisikan sebagai jalur dimana masyarakat mempunyai hak untuk melewatinya tanpa diperlukannya izin khusus untuk itu. Maka dari itu, perlu adanya pemeliharaan untuk tetap menjaga kenyamanan masyarakat<sup>50</sup>.

Menurut Jay Heizer dan Barry Render, Pemeliharaan adalah "*all activities involved in keeping a system's equipment in working order*" yang berarti bahwa pemeliharaan adalah segala kegiatan yang di dalamnya adalah untuk menjaga sistem peralatan agar bekerja dengan baik<sup>51</sup>. Selain itu, pendapat yang sama juga disampaikan oleh Hamirham Saodang, bahwa Pemeliharaan adalah kegiatan untuk memelihara atau menjaga fasilitas atau peralatan pabrik dan mengadakan perbaikan atau penyesuaian atau penggantian yang diperlukan agar supaya terdapat suatu keadaan operasi produksi yang memuaskan sesuai dengan apa yang direncanakan<sup>52</sup>.

Dalam usaha penanganan jaringan jalan diperlukan suatu sistem evaluasi yang meliputi kegiatan<sup>53</sup>:

- a. **Pemeriksaan**, langkah-langkah yang diperlukan dalam pemeriksaan adalah: pembuatan formulir dan survei kerusakan. Formulir disini berguna sebagai bukti tercatat dan bahan analisis. Dengan adanya formulir survei kerusakan dapat dilakukan dengan memasukkan temuan dilapangan kedalam formulir.
- b. **Analisa**, dari data yang diperoleh dan tahap pemeriksaan kemudian dianalisa dengan tujuan yang ingin dicapai adalah skala prioritas penanganan kerusakan dan rencana pemeliharaan.

---

<sup>49</sup> Ibid

<sup>50</sup> Wignall dalam Salim, Mahmud, Rencana Pemeliharaan Jalan, Bandung: Pustaka Setia, 2002, Hlm 45

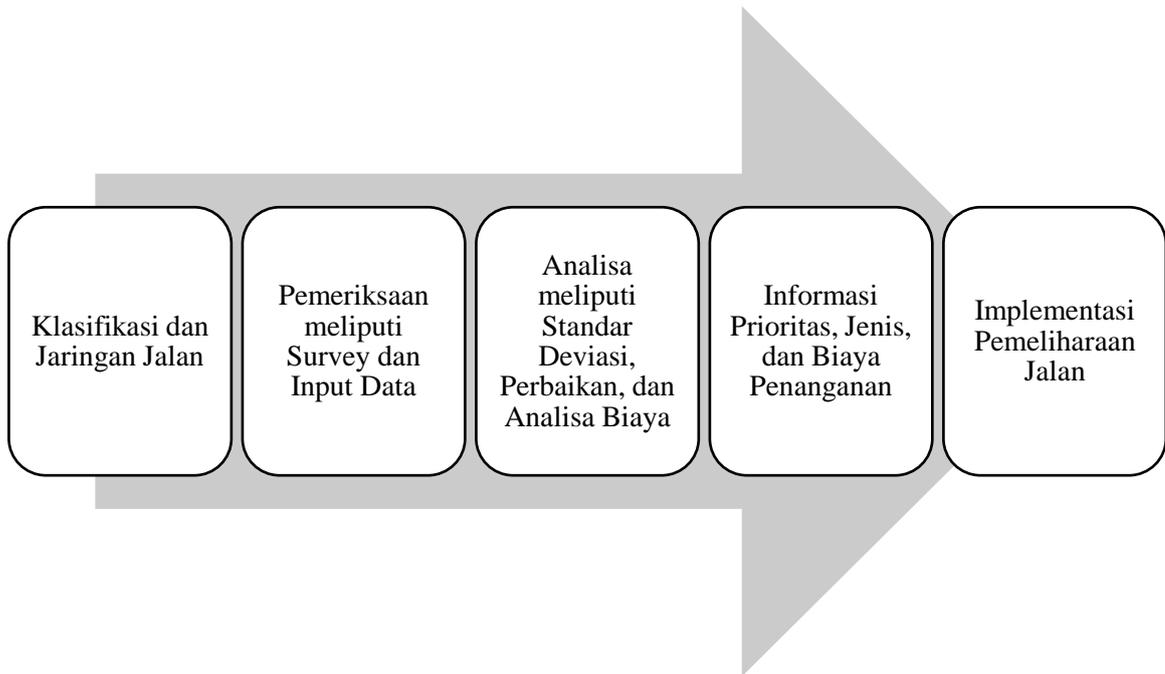
<sup>51</sup> Jay Heizer dan Barry Render dalam Mahmud Salim, *Ibid*.

<sup>52</sup> Saodang, Hamirham, Konstruksi Jalan Raya, Nova: Bandung, 2004, Hlm 20

<sup>53</sup> Herman Fithra dan Sofyan M. Saleh, Pemeliharaan Jalan, Jurnal Transportasi Vol. 11 No. 3 Desember 2011, Hlm 219-228

- c. **Informasi**, hasil-hasil kesimpulan pada analisa akan merupakan suatu informasi atau rekomendasi bagi pengambil keputusan dalam menentukan kebijakannya.
- d. **Implementasi**, merupakan tindakan pelaksanaan setelah ditetapkan keputusan tentang pemeliharaan suatu ruas jalan.

Untuk lebih mudah memahami tahap-tahap tersebut dapat dilihat dalam grafik sebagai berikut:



Selain itu, dalam melakukan evaluasi pemeliharaan jalan, ada beberapa hal yang harus diperhatikan oleh pemerintah, yakni pemeriksaan kerusakan jalan dan drainase, analisa, informasi dan penanganan kerusakan.

#### **a. Pemeriksaan Kerusakan Jalan dan Drainase**

Pemeriksaan ini adalah suatu proses untuk mendapatkan data yang akurat di lapangan dan mencatat jenis-jenis kerusakan yang terjadi pada perkerasan jalan. Pada tahap ini mempunyai pendekatan sistematis sehingga memudahkan petugas lapangan untuk mengerti yang diamati dan bagaimana pengamatannya. Tujuan dilakukan pemeriksaan ini adalah untuk mengidentifikasi kerusakan-kerusakan yang terjadi pada perkerasan jalan dan drainase<sup>54</sup>.

<sup>54</sup> Ankunto Suharsin, Manual Pemeliharaan Jalan, Djas Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga, Jakarta, 1983, Hlm 30

Dari hasil pemeriksaan ini kemudian akan menjadi suatu bukti tentang adanya kerusakan dari suatu ruas jalan yang ditinjau. Jenis-jenis kerusakan yang diamati adalah: Kerusakan retak, kerusakan cacat permukaan dan kerusakan perubahan bentuk. Semua variabel kerusakan itu terdapat dalam Formulir Pengamatan, dimana sebagai deskriptif tertulis dari kondisi di lapangan dan bukti pemeriksaan<sup>55</sup>.

#### **b. Analisa kerusakan**

Data-data dan hasil pengamatan di lapangan kemudian akan dianalisa untuk mengetahui atau menentukan kondisi kerusakan perkerasan dan drainase, usulan-usulan penanganan yang diperlukan dan rencana anggaran biaya perbaikan. Analisa di sini pada dasarnya adalah pengelompokan data dari suatu ruas jalan yang ditinjau berdasarkan luas dan jenis kerusakan yang terjadi serta penanganan yang diperlukan. Dari formulir pengamatan maka kondisi kerusakan Perkerasan dan Drainase untuk ruas jalan akan menentukan prioritas penanganan kerusakan. Klasifikasi prioritas tersebut adalah prioritas pertama, prioritas kedua dan prioritas ketiga. Kemudian dari skala prioritas penanganan kerusakan tersebut maka jenis-jenis penanganan kerusakan dapat ditentukan, dan selanjutnya akan menentukan biaya pemeliharaan<sup>56</sup>.

Kerusakan jalan sendiri dapat dikelompokkan ke dalam beberapa klasifikasi. Jenis-jenis kerusakan kerusakan adalah<sup>57</sup>:

- a. Retak dengan subitem kerusakan: Retak 1 arah lebar retakan  $< 2$  mm lebih dari 1, Retak 1 arah dengan lebar retakan  $> 2$  mm dan Retak 1 arah & retak 2 arah lebar retakan  $< 2$  mm dan retak 2 arah dengan lebar retakan  $> 2$  mm
- b. Cacat permukaan dengan subitem kerusakan: *Bleeding* atau kegemukan, Pengelupasan, Lubang kedalaman  $> 50$  mm dan Lubang kedalaman  $< 50$  mm.
- c. Perubahan bentuk dengan subitem kerusakan: Keriting kedalaman  $> 30$  mm, Keriting kedalaman  $< 30$  mm, Alur kedalaman  $> 30$  mm, Alur kedalaman  $< 30$  mm, Jembul kedalaman  $> 50$  mm dan Jembul antara kedalaman 10-50 mm.

Untuk menentukan skala prioritas jalan mana yang harus diperbaiki, dapat dilakukan dengan penilaian skala prioritas berdasarkan kerusakan. Data luas kerusakan dari hasil pengamatan untuk perkerasan jalan kemudian dikalikan dengan bobot

---

<sup>55</sup> Ibid

<sup>56</sup> Ibid

<sup>57</sup> Ankunto Suharsin, Standar Perencanaan Geometrik Untuk Jalan Perkotaan, Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga, Jakarta, 1998, hlm 15

kerusakan yang terjadi. Bobot pada masing-masing jenis kerusakan tersebut dipengaruhi oleh 3 faktor yaitu: pengaruh terhadap kenyamanan, kemungkinan kerusakan meluas dan pengaruhnya terhadap elemen lain<sup>58</sup>.

### **c. Implementasi**

Analisa yang didasarkan pada perencanaan dan prioritas akan menentukan penanganan kerusakan suatu jalan. Skala prioritas dalam hal ini sangat penting dari hasil analisa, karena biaya yang ada biasanya tidak sesuai dengan biaya yang direncanakan atau diajukan. Tahap ini adalah implementasi dari serangkaian kegiatan evaluasi pada manajemen pemeliharaan jalan. Dengan penanganan kerusakan tersebut diharapkan kerusakan yang terjadi tidak semakin parah, yang pada akhirnya akan memberikan kenyamanan dan keamanan bagi pemakai jalan<sup>59</sup>.

## **B. Asas-Asas Penyusunan Norma**

Dalam penyusunan sebuah rancangan peraturan perundang-undangan perlu diperhatikan asas dan prinsip penyusunan norma, terutama asas dan prinsip terkait substansi norma yang akan diatur. Dalam pokok bahasan Asas dan Prinsip Penyusunan Norma ini, akan dibahas 3 (tiga) asas atau prinsip, yaitu asas tanggungjawab negara dalam penyelenggaraan perhubungan, asas Pemenuhan Hak Asasi Manusia, dan asas Penyelenggaraan Jalan.

### **1. Asas Tanggungjawab Negara**

Penyelenggaraan perhubungan memiliki dua dimensi tanggungjawab negara, pertama tanggungjawab negara terhadap transportasi sebagai sektor yang berkaitan dengan hajat hidup orang banyak, kedua tanggungjawab negara atas penyediaan fasilitas umum yang layak. Kedua tanggungjawab tersebut secara konstitusional menjadi tanggungjawab negara, yang pelaksanaannya secara konstitusional dilimpahkan kepada Pemerintah Daerah berdasarkan asas otonomi seluas-luasnya. Kedua tanggungjawab tersebut merupakan perwujudan dari paham negara kesejahteraan (*welfarestate*) sebagaimana tercantum di dalam Pembukaan UUD 1945.

Dalam konteks penyelenggaraan transportasi sebagai sektor yang berkaitan dengan hajat hidup orang banyak, negara bertanggungjawab untuk mengadakan kebijakan (*beleid*), melakukan pengurusan (*bestuurdaad*) misalnya melalui perizinan, melakukan pengaturan (*regelendaan*) melalui pembentukan peraturan perundang-undangan, pengelolaan (*beheerdaad*) dalam bentuk pelayanan transportasi secara operasional, dan pengawasan

---

<sup>58</sup> Ibid

<sup>59</sup> Ankunto Suharsin, Manual Pemeliharaan Jalan, Op.Cit.

(*toezichthoudensdaad*). Pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung tentang Penyelenggaraan Perhubungan ini merupakan upaya pengaturan negara (*regelendaad*) dalam mengelola sektor yang berkaitan dengan hajat hidup orang banyak yang didalamnya melingkupi berbagai peran negara sebagaimana dikehendaki oleh Pasal 33 UUD 1945 (*beleid, bestuurdaad, regelendaad, beheersdaad, dan, toezichthoudensdaad*).

Pengaturan dalam rancangan peraturan daerah tentang penyelenggaraan perhubungan diarahkan untuk meningkatkan kemudahan akses masyarakat untuk memanfaatkan transportasi sebagai infrastruktur yang mewujudkan tanggungjawab negara dalam penyediaan fasilitas umum yang memiliki fungsi strategis baik untuk individu, masyarakat, maupun negara.

## **2. Asas Pemenuhan Hak Asasi Manusia**

Penyelenggaraan perhubungan berkaitan secara langsung dengan hak atas fasilitas umum dan kebebasan bergerak (*freedom of movement*). Konsekuensinya, negara bukan hanya bertanggung jawab untuk menghormati (*to respect*) kebebasan orang atau tidak melarang orang untuk bergerak atau berpindah tempat, tetapi negara juga harus hadir untuk melindungi (*to protect*) dan untuk memenuhi (*to fulfill*) fasilitas transportasi secara layak

Penyelenggaraan perhubungan sebagai infrastruktur dasar untuk menopang aktivitas manusia juga secara tidak langsung akan berkaitan dengan berbagai hak lain terutama hak-hak ekonomi warga negara. Tanpa akses transportasi yang baik misalkan penyelenggaraan pemilihan umum di daerah terpencil mungkin sekali terhambat sehingga mengganggu pelaksanaan hak politik warga negara.

Oleh karena itu, penyelenggaraan perhubungan juga terkait dengan tanggungjawab negara dalam pemenuhan hak asasi manusia. Menurut Susi Dwi Harijanti (2010) dalam kerangka HAM, terdapat 3 dimensi kewajiban negara, yaitu :

- a. *Responsibility to respect* (tanggung jawab untuk menghormati): tanggung jawab untuk menghormati mewajibkan pemerintah untuk tidak turut campur, baik secara langsung maupun tidak langsung terhadap hak asasi warganegaraanya.
- b. *Responsibility to protect* (tanggung jawab untuk melindungi) : tanggung jawab untuk melindungi mewajibkan pemerintah untuk mencegah pihak ketiga, misalnya perusahaan, untuk turut campur dalam pemenuhan hak asasi.

- c. *Responsibility to fulfill* (tanggung jawab untuk memenuhi): tanggung jawab untuk memenuhi mewajibkan pemerintah untuk mengambil segala tindakan yang diperlukan untuk mencapai pemenuhan secara keseluruhan dari hak-hak asasi.

Pengaturan penyelenggaraan perhubungan merupakan upaya mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien sehingga dapat memberikan pemenuhan terhadap hak atas fasilitas umum dan kebebasan bergerak di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung. Pada sisi lain juga mendukung terpenuhinya hak-hak lain yang membutuhkan diselenggarakan dengan menggunakan fasilitas umum tersebut. Ketiadaan pilihan-pilihan transportasi yang murah dan dapat diakses akan mengancam hak-hak penduduk. Artinya, penyelenggaraan perhubungan yang mahal dan tidak terjangkau, akan mengurangi realisasi hak asasi manusia lainnya, seperti akses terhadap pelayanan kesehatan, makanan dan bahkan pendidikan. Dalam hal ini, jika pemerintah daerah dapat menyelenggarakan sistem perhubungan yang terintegrasi dan terjangkau, secara tidak langsung akan meningkatkan kemampuan masyarakat pada berbagai akses kebutuhan lainnya yang akan bermuara pada peningkatan kesejahteraan rakyat.

### **3. Asas-Asas Penyelenggaraan Jalan**

Penyelenggaraan jalan setidaknya harus berdasarkan pada 7 (tujuh) asas, yaitu: Asas Kemanfaatan, Asas Keamanan dan Keselamatan, Asas Kesenerasian Penyelenggaraan Jalan, Asas Keadilan, Asas Transparansi, Asas Keberdayagunaan, dan Asas Kebersamaan Dan Kemitraan.

#### **a. Asas Kemanfaatan.**

Asas kemanfaatan berkenaan dengan semua kegiatan penyelenggaraan jalan yang dapat memberikan nilai tambah yang sebesar-besarnya, baik bagi pemangku kepentingan (*stakeholders*) maupun bagi kepentingan nasional dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.

#### **b. Asas Keamanan dan Keselamatan.**

Asas keamanan berkenaan dengan semua kegiatan penyelenggaraan jalan yang harus memenuhi persyaratan keteknikan jalan, sedangkan asas keselamatan berkenaan dengan kondisi permukaan jalan dan kondisi geometrik jalan.

**c. Asas Keserasian Penyelenggaraan Jalan.**

Asas keserasian penyelenggaraan jalan berkenaan dengan keharmonisan lingkungan sekitarnya; asas keselarasan penyelenggaraan jalan berkenaan dengan keterpaduan sektor lain; dan asas keseimbangan penyelenggaraan jalan berkenaan dengan keseimbangan antarwilayah dan pengurangan kesenjangan sosial.

**d. Asas Keadilan.**

Asas keadilan berkenaan dengan penyelenggaraan jalan termasuk jalan tol yang harus memberikan perlakuan yang sama terhadap semua pihak dan tidak mengarah kepada pemberian keuntungan terhadap pihak-pihak tertentu dengan cara atau alasan apapun.

**e. Asas Transparansi.**

Asas transparansi berkenaan dengan penyelenggaraan jalan yang prosesnya dapat diketahui masyarakat dan asas akuntabilitas berkenaan dengan hasil penyelenggaraan jalan yang dapat dipertanggungjawabkan kepada masyarakat.

**f. Asas Keberdayagunaan**

Asas keberdayagunaan berkenaan dengan penyelenggaraan jalan yang harus dilaksanakan berlandaskan pemanfaatan sumberdaya dan ruang yang optimal dan asas keberhasilgunaan berkenaan dengan pencapaian hasil sesuai dengan sasaran.

**g. Asas Kebersamaan dan Kemitraan.**

Asas kebersamaan dan kemitraan berkenaan dengan penyelenggaraan jalan yang melibatkan peran serta pemangku kepentingan melalui suatu hubungan kerja yang harmonis, setara, timbal balik, dan sinergis.

## **C. Praktik Empiris**

### **1. Gambaran Umum Kabupaten Bandung Barat**

Kabupaten Bandung Barat merupakan salah satu dari 27 kabupaten/kota yang terletak di Provinsi Jawa Barat. Wilayah ini memiliki luas wilayah sebesar 1.305,77 km<sup>2</sup> dengan enam belas kecamatan dan 165 desa. Enam belas kecamatan tersebut adalah Kecamatan Rongga, Kecamatan Gununghalu, Kecamatan Sindangkerta, Kecamatan Cililin, Kecamatan Cihampelas, Kecamatan Cipongkor, Kecamatan Batujajar, Kecamatan Saguling, Kecamatan Cipatat, Kecamatan Padalarang, Kecamatan Ngamprah, Kecamatan

Parongpong, Kecamatan Lembang, Kecamatan Cisarua, Kecamatan Cikalong Wetan, dan Kecamatan Cipeundeuy.

Tabel jumlah dan laju pertumbuhan penduduk di Kabupaten Bandung Barat.

Kecamatan Subdistrict	Penduduk Population	Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun 2019–2020 Annual Population Growth Rate (%) 2019–2020
(1)	(2)	(3)
Rongga	60 666	0,15
Gununghalu	79 175	0,14
Sindangkerta	73 458	0,11
Cililin	95 470	0,06
Cihampelas	132 659	0,07
Cipongkor	99 991	0,11
Batujajar	107 835	0,07
Saguling	33 820	0,08
Cipatat	140 301	0,04
Padalarang	181 359	0,03
Ngamprah	177 690	0,05
Parongpong	113 005	0,08
Lembang	197 640	0,07
Cisarua	79 154	0,06
Cikalong Wetan	128 106	0,09
Cipeundeuy	88 007	0,07
<b>Bandung Barat</b>	<b>1 788 336</b>	<b>0,07</b>
Hasil Registrasi/Registration Result	1 712 348	...
Hasil Proyeksi <sup>1</sup> /Projection Result <sup>1</sup>	1 714 982	...

Sumber: Kabupaten Bandung Barat Dalam Angka 2021

Kabupaten Bandung Barat memiliki kepadatan penduduk sebesar 1369,6 penduduk per km<sup>2</sup>. Kecamatan dengan tingkat kepadatan penduduk tertinggi adalah Kecamatan Ngamprah dengan tingkat kepadatan 4.935,5 penduduk/km<sup>2</sup> disusul oleh Kecamatan Padalarang (3.528,4 penduduk/km<sup>2</sup>) dan Kecamatan Batujajar (3.365,6 km<sup>2</sup>). Ketiga kecamatan tersebut memiliki jumlah penduduk yang merepresentasikan sekitar 30% dari total jumlah penduduk di Kabupaten Bandung Barat.

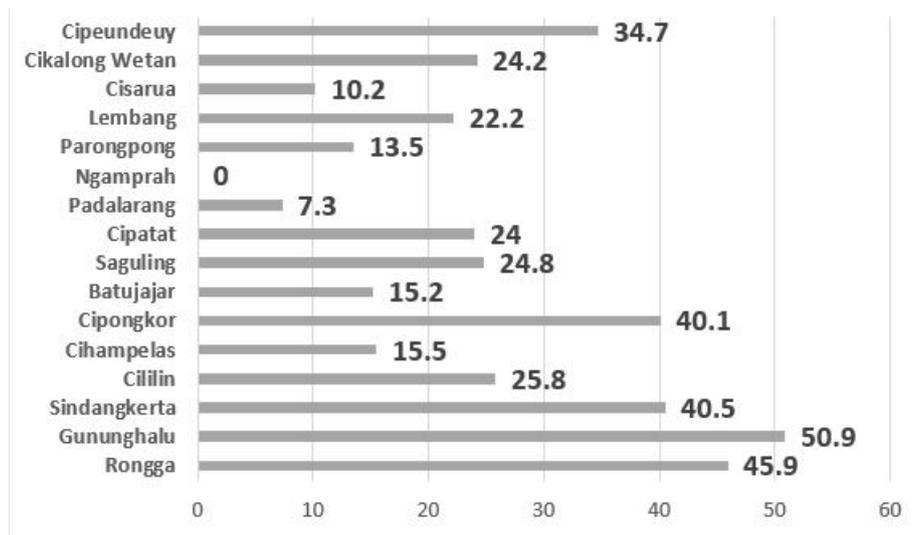
Data kepadatan penduduk Kabupaten Bandung Barat Tahun 2020.

Kecamatan <i>Subdistrict</i>	Persentase Penduduk <i>Percentage of Total Population</i>	Kepadatan Penduduk per km <sup>2</sup> <i>Population Density per sq.km</i>
(1)	(7)	(8)
Rongga	3,39	536,3
Gununghalu	4,43	492,9
Sindangkerta	4,11	609,8
Cililin	5,34	1 227,3
Cihampelas	7,42	2 823,1
Cipongkor	5,59	1 250,5
Batujajar	6,03	3 365,6
Saguling	1,89	657,2
Cipatat	7,85	1 113,1
Padalarang	10,14	3 528,4
Ngamprah	9,94	4 934,5
Parongpong	6,32	2 502,9
Lembang	11,05	2 068,2
Cisarua	4,43	1 436,3
Cikalong Wetan	7,16	1 134,4
Cipeundeuy	4,92	870,6
<b>Bandung Barat</b>	<b>100</b>	<b>1 369,6</b>
Hasil Registrasi/ <i>Registration Result</i>	<b>100</b>	<b>1 311</b>
Hasil Proyeksi <sup>1</sup> / <i>Projection Result</i> <sup>1</sup>	<b>100</b>	<b>1 313,4</b>

Sumber: Kabupaten Bandung Barat dalam Angka 2021

Dengan luas wilayah 1.305,77 km<sup>2</sup> Kabupaten Bandung Barat termasuk wilayah Kabupaten yang sangat luas sehingga konektifitas antar Kecamatan dalam kawasan Kabupaten Bandung Barat merupakan tantangan tersendiri. Luasnya wilayah Kabupaten Bandung Barat tergambar dari data jarak antara Ibukota Kecamatan dengan Ibukota Kabupaten Bandung Barat. Ibukota Kecamatan yang paling dekat aksesnya menuju Ibukota Kabupaten adalah Ibukota Kecamatan Parongpong dengan jarak 7,3 km. Jarak tersebut kontras dengan jarak antara ibukota Kecamatan Gununghalu dengan Ibukota Kabupaten yang berjarak sebesar 50,9 km dan merupakan Ibukota Kecamatan paling jauh dengan Ibukota Kabupaten Bandung barat.

Tabel jarak ibukota Kabupoten dengan Ibukota Kecamatan di Kabupaten Bandung Barat.



Sumber: Kabupaten Bandung Barat dalam Angka 2021

## 2. Pembangunan Jalan di Kabupaten Bandung Barat

Pembangunan jalan pada umumnya dapat berupa penambahan ruas jalan baru atau pun penambahan luas pada ruas jalan. Namun, Kabupaten Bandung Barat hanya melaksanakan pembangunan jalan berupa penambahan luas pada ruas jalan secara terbatas. Pada saat kajian empiris ini ditulis Pemerintah Kabupaten Bandung Barat melalui Bidang Bina Marga sedang dalam proses melaksanakan penambahan ruas jalan pada ruas-ruas jalan sebagai berikut:

1. Sarinagen – Barangsiang
2. Cijenuk – sarinagen
3. Rancapanggung – Cijenuk
4. Cilanghari – Cisokan
5. Bumijaya – Cilanghari
6. Celak – Gununghalu
7. Sindangkerta – Celak
8. Cililing – Sindangkerta
9. Selacau – Cisokan

Berdasarkan keterangan Bidang Bina Marga Kabupaten Bandung Barat, keterbatasan pembangunan jalan di Kabupaten Bandung Barat disebabkan oleh perpaduan antara sempitnya ruas jalan yang ada di Kabupaten Bandung Barat dengan sulitnya melakukan pembebasan lahan dimana penyebab utama sulitnya pembebasan lahan tersebut adalah dikarenakan persoalan anggaran. Sempitnya ruas jalan di Kabupaten Bandung Barat (rata-rata luas ruas jalan adalah 5 meter sedangkan standar ruas jalan kolektor adalah 9 meter) berimbas pada tidak dapat dibangunnya jalur hijau yang sepatutnya menjadi ruang terbuka hijau yang menyertai badan jalan.

Secara ideal, pembangunan jalan dilaksanakan melalui proses perencanaan teknis pembangunan jalan, dilanjutkan dengan pemrograman, penganggaran, pengadaan tanah dan pelaksanaan konstruksi. Tahap-tahap tersebut disusun sesuai dengan Rencana Tata Ruang dan Wilayah Kabupaten Bandung Barat (RTRW) dan disosialisasikan kepada masyarakat yang tanahnya hendak dibebaskan. Namun begitu, kenyataan yang terjadi di lapangan, pembangunan hanya dilakukan berdasarkan pada inspeksi jalan tanpa ada perencanaan pembangunan jalan terlebih dahulu. Akibatnya, pembangunan jalan yang terjadi di Kabupaten Bandung Barat tidak dilakukan secara maksimal.

### **3. Fungsi Jalan di Kabupaten Bandung Barat**

Dengan total luas wilayah yang luas, panjang jalan yang membentang di Kabupaten Bandung Barat adalah sepanjang 525,571 km dan didominasi oleh jalan jenis aspal sepanjang 439,74 km sedangkan panjang jalan paling pendek adalah jalan berjenis kerikil dengan total panjang 14,535 km. Dari total panjang jalan di Kabupaten Bandung Barat tersebut, tidak semua merupakan jalan yang dikelola dalam kewenangan Pemerintah Kabupaten Bandung Barat, beberapa ruas jalan dikelola dibawah kewenangan Pemerintah Pusat dan Pemerintah Provinsi Jawa Barat. Adapun ruas jalan yang dikelola dibawah kewenangan Pemerintah Pusat dan Pemerintah Provinsi tersebut adalah ruas jalan yang termasuk dalam kategori sebagai berikut:

1. Jalan Arteri Primer Tol
2. Jalan Arteri Primer non-tol
3. Jalan Kolektor 1
4. Jalan Kolektor 2, dan
5. Jalan Kolektor 3.

Tabel jenis jalan di Kabupaten Bandung Barat.

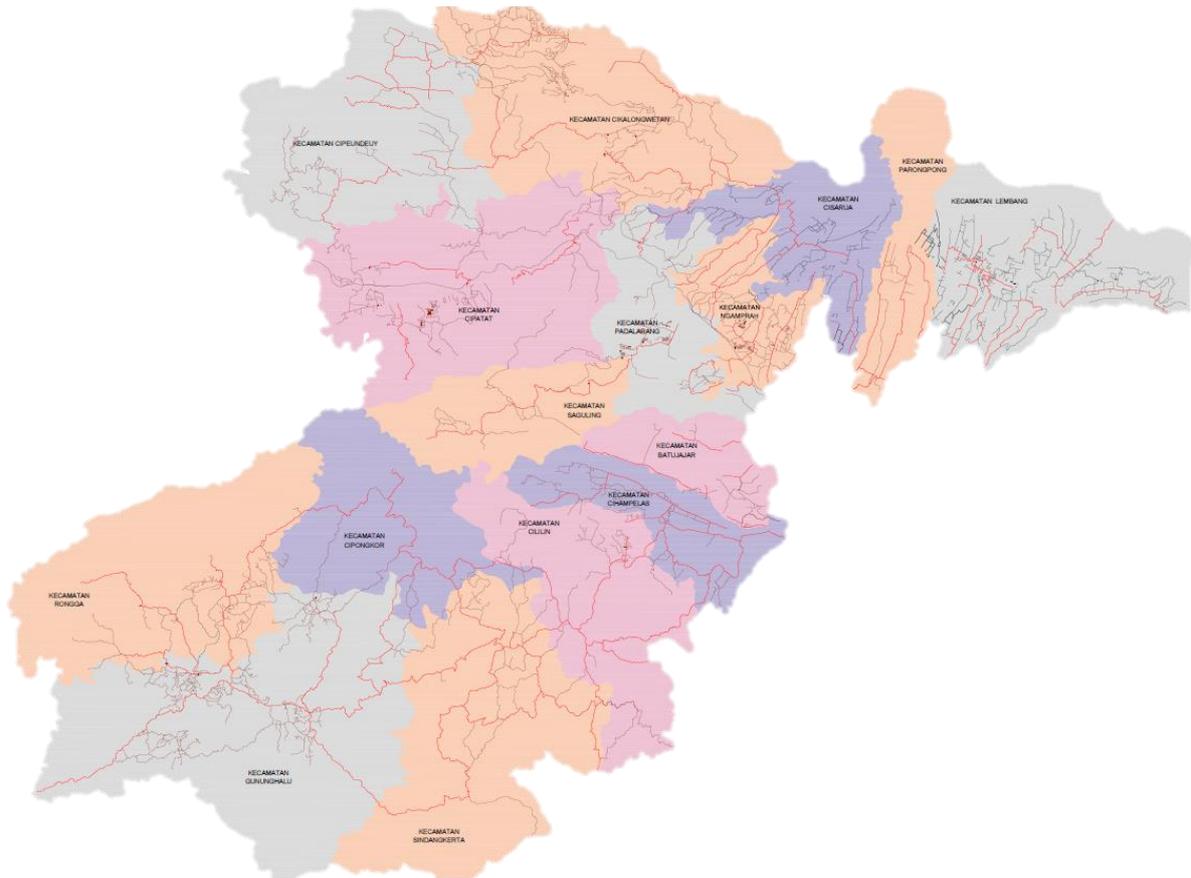


Tabel ruas jalan di Kabupaten Bandung Barat yang dikelola oleh Pemerintah Pusat dan Pemerintah Provinsi.<sup>60</sup>

<sup>60</sup> Data Milik Bidang Bina Marga Dinas Dinas Pekerjaan Umum dan Tata Ruang Kabupaten Bandung Barat, 2021.



Ruas jalan yang dikelola dibawah kewenangan Pemerintah Kabupaten Bandung Barat.<sup>61</sup>



Keterangan:



Tabel fungsi jalan di Kabupaten Bandung Barat.<sup>62</sup>

NAMA RUAS JALAN	PANJANG JALAN	JENIS JALAN
Jl. Selacau - Cililin	8,100	Kolektor 4
Jl. Cililin - Sindangkerta	10,700	Kolektor 4
Jl. Sindangkerta - Celak	10,300	Kolektor 4

<sup>61</sup> Ibid.

<sup>62</sup> Ibid.



Jl. Celak - Gununghalu	8,070	Kolektor 4
Jl. Gununghalu - Bunijaya	5,300	Kolektor 4
Jl. Bunijaya-Cilangari	10,000	Kolektor 4
Jl. Cilangari-Cisokan	5,200	Kolektor 4
Jl. Rancapanggung-Cijenuk	9,700	Lokal
Jl. Cijenuk-Sarinagen	3,900	Lokal
Jl. Sarinagen-Baranangsiang	6,300	Lokal
Jl. Baranangsiang-Saguling	1,000	Lokal
Jl. Cangkorah-Bts.Leuwigajah	1,050	Lokal
Jl. Sesko AU - Lembang	0,850	Lokal
Jl. Kayu Ambon - Jl. Kiwi Lembang	1,625	Lokal
Jl. Rahayu - Lembang	0,300	Lokal
Jl. Pegadaian - Lembang	0,250	Lokal
Jl. Sukajadi - Lembang	0,150	Lokal
Jl. Murhadi - Lembang	0,320	Lokal
Jl. Citalaksana - Lembang	0,150	Lokal
Jl. Sendik BRI - Lembang	0,250	Lokal
Jl. Panorama Puskesmas - Lembang	0,250	Lokal
Jl. Sukajaya - Lembang	0,170	Lokal
Jl. Gunungsari - Lembang	0,300	Lokal
Jl. Bhayangkara - Lembang	0,360	Lokal
Jl. Mutiara Utama (Lembang)	0,300	Lokal



Jl. Bunijaya-Rongga (Ds. Bojong/RKA No. 15)	3,400	Lokal
Jl. Rongga - Cipari	18,300	Lokal
Jl. Purabaya - Rancabali	2,200	Lokal
Jl. Purabaya - Jati (Batujajar)	14,850	Lokal
Jl. Batujajar (Jati) - Saguling	3,850	Lokal
Jl. Purabaya - Gantungan	3,400	Lokal
Jl. Cipeundeuy-Cipicung	4,400	Lokal
Jl. Ciawitali-Salakuning	7,800	Lokal
Jl. Sp.Tagog Apu-Salakuning	7,100	Lokal
Jl.Salakuning-Ps.Calung (Ds.Cipada)	6,100	Lokal
Jl. Cisomang-Cipada	6,800	Lokal
Cisarua - Ps. Calung (Ds. Cipada)	7,500	Lokal
Jl. Kb.Kalapa-Ps.Calung	8,000	Lokal
Jl. H.Gofur-Pakuhaji	6,600	Lokal
Jl. Cihanjuang-Parongpong	7,400	Lokal
Jl. Cihanjuang-Batas Gegerkalong	2,750	Lokal
Jl. Bts. Cimahi Pasantren-Sariwangi	1,250	Lokal
Jl. Cikole-Cikarumbi	2,700	Lokal
Jl. Sersan Bajuri	5,700	Lokal
Jl. Maribaya-Patrol	7,600	Kolektor 4
Jl. Gununghalu-Datarpuspa	13,950	Kolektor 4
Jl. Rancapanggung - Puncakmulya/Bts.Kutawaringin	4,500	Sekunder

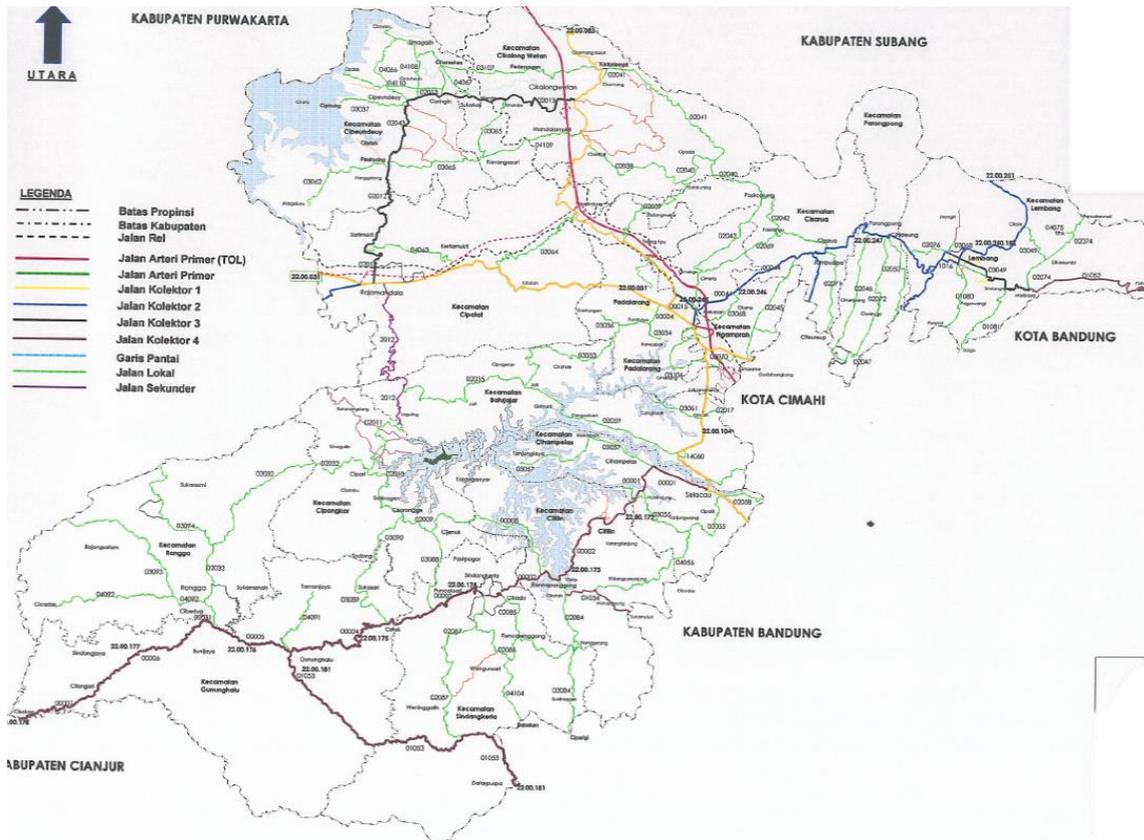
Jl. Cipatik-Nyalindung	9,100	Lokal
Jl. Tj. Wangi - Kidangpananjung - Muka Payung	10,000	Lokal
Jl. Cihampelas-Tanjung Jaya	9,450	Lokal
Jl. Cipatik - Leuwi Sapi	2,500	Lokal
Jl. Batujajar-Pangauban-Girimukti	7,300	Lokal
Jl. Batujajar-SMP Batujajar	1,850	Lokal
Jl. Cangkorah-Giri Asih	2,850	Lokal
Jl. Pasirucing - Margaluyu	7,750	Lokal
Jl. Kertamukti - Sarimukti	6,700	Lokal
Jl. Citatah-Nyalindung	9,400	Lokal
Jl. Nanggaleng - Sirnaraja	13,850	Lokal
Jl. Cipeundeuy-Ciroyom	8,100	Lokal
Jl. Sukahaji - Sirnagalih	6,550	Lokal
Jl. Mekarsari-Cilame	2,050	Lokal
Jl. Cimeta - Pasirlangu	5,150	Lokal
Jl. Bunisari-Cikandang	2,230	Lokal
Jl. Jambudipa - Citeureup	5,350	Lokal
Jl. Cihideung-Ciwaruga	8,900	Lokal
Jl. Lembang-Genteng	1,500	Lokal
Jl. Maribaya-Puncak Eurad	6,100	Lokal
Jl. Pasirbuluh-TPA	0,300	Lokal
Jl. Cikaramat-Lembang	3,400	Lokal



Jl. Kehutanan - Lembang	0,300	Lokal
Jl. Sumur Bandung (Cililin)	0,400	Sekunder
Jl. Terminal Cililin	0,220	Sekunder
Jl. Citunjung-Haurngambang	1,850	Lokal
Jl. Sindangkerta (Sindangkerta)	0,900	Lokal
Jl. Citapen-Ciraden	1,850	Lokal
Jl. Cihampelas-Sayuran	1,800	Lokal
Jl. Cipatik-Citapen	1,850	Lokal
Jl. Rancasenggang - Babakan (Rawabogo)	5,050	Lokal
Jl. Rajamandala-Cipanas	5,400	Lokal
Jl. Cipeundeuy - Cimerang- Cikandang	4,850	Lokal
Jl. Kadudampit-Padayungan- Cikadongdong-Ciharashas	9,750	Lokal
Jl. Cipeundeuy-Cisauheun-Sirnagalih	4,550	Lokal
Jl. Rendeh-Mandalamukti	3,000	Lokal
Jl. Ciharashas-Cisalak	4,900	Lokal
Jl. Boscha Wangunsari	5,700	Lokal
Jl. Mamaadiwarta - Lembang	0,400	Lokal
Jl. Sukamantri - Lembang	0,250	Lokal
Jl. Warungawi-Pasir haur (Bojongkoneng)	7,000	Lokal
Jl. Samsat - Sumur Bor - Cijamil	4,940	Lokal

Jl. SMP - Lembang	0,275	Lokal
Jl. Barlak - Lembang	0,750	Lokal
Jl. Puncrut (Bts.Kota Bandung)- Pagerwangi-Cijeruk	4,530	Lokal
Jl. Langensari-Medu-Dago	5,200	Lokal
Jl. Langensari-Simpangwaas	5,400	Lokal
Jl. Cilumber - Cikole	2,800	Lokal
Jl. Ciririp-Bangsaya-Buninagara (Bts. Ciwidey)	10,000	Lokal
Jl. Cikadu - Rancasenggang	3,850	Lokal
Jl. Rancasenggang - Wangunsari	5,230	Lokal
Jl. Sindangkerta - Weninggalih	9,100	Lokal
Jl. Cijenuk-Pasirpogor-Puncaksari	5,600	Lokal
Jl. Celak - Sodong	6,450	Lokal
Jl. Cisarongge - Sodong	5,100	Lokal
Jl. Gununghalu - Tamanjaya	8,100	Lokal
Jl. Rongga-Cicadas	5,500	Lokal
Jl. Rongga-Bojongsalam (Bts. Cianjur)	9,000	Lokal
Jl. Psr.Badak-Cimarel	7,000	Lokal
Jl. Selacau - Lagadar	4,000	Lokal
Jl. Cililin - Sukatani	1,300	Sekunder
Jl. Sangkali – Pasir Balok	Tidak ada data	Sekunder

Peta jaringan jalan di Kabupaten Bandung Barat.<sup>63</sup>



Mayoritas dari keseluruhan ruas Jalan Kabupaten di Bandung Barat merupakan jalan lokal. Jalan Kolektor 4 hanya diperankan oleh delapan ruas jalan yang panjang totalnya adalah 79,220 km sedangkan jalan sekunder hanya diprankan oleh 5 ruas jalan dengan panjang total 12,840 km. Hal tersebut salah satu imbas dari sulitnya pengembangan jalan akibat tidak dilaksanakannya perencanaan dalam penyelenggaraan jalan. Adapun penetapan fungsi-fungsi jalan di Kabupaten Bandung Barat, hanya berhenti pada tahap penetapan tanpa ada tindak lanjut pengawasan dan penyelenggaraan sesuai dengan fungsinya. Sehingga meski suatu ruas jalan ditetapkan sebagai ruas jalan lokal, namun lalu lintas di atasnya tidak diselenggarakan sebagaimana ruas jalan tersebut merupakan jalan lokal.

Menurut keterangan bagian Bina Marga Kabupaten Bandung Barat, persoalan tersebut diakibatkan tidak adanya sinkronisasi antara Bagian Bina Marga dengan Dinas Perhubungan. Permasalahan lainnya yang berkaitan dengan pembagian jalan adalah ketidakjelasan penanganan jalan. Ketidakjelasan tersebut terjadi akibat tidak jelasnya pembagian kewenangan antara Pemerintah Kabupaten dengan Pemerintah Desa sehingga seringkali bagian Bina Marga menangani ruas-ruas jalan tersebut.

<sup>63</sup> Ibid.

#### 4. Kondisi Kerusakan Jalan di Kabupaten Bandung Barat

Kondisi jalan di Kabupaten Bandung Barat tidak sepenuhnya dalam kondisi baik. Sebagaimana telah diuraikan sebelumnya pada latar belakang, terdapat 86,44 KM Jalan di Kabupaten Bandung Barat yang dalam kondisi rusak dan terdapat 58,75 KM Jalan dalam kondisi rusak berat<sup>64</sup>.

Secara spesifik, terdapat ruas jalan yang mengalami kerusakan di Kabupaten Bandung Barat yakni sebagai berikut<sup>65</sup>:

NAMA RUAS JALAN	PANJANG JALAN	PANJANG TIAP KONDISI(%)			
		BAIK	SEDANG	RUSAK RINGAN	RUSAK BERAT
		KM	KM	KM	KM
Jl. Selacau - Cililin	8,100	4,100	1,900	-	2,100
Jl. Cililin - Sindangkerta	10,700	5,700	2,400	-	2,600
Jl. Sindangkerta - Celak	10,300	7,600	0,700	-	2,000
Jl. Celak - Gununghalu	8,070	7,170	0,900	-	-
Jl. Gununghalu - Bunijaya	5,300	5,100	0,200	-	-
Jl. Bunijaya-Cilangari	10,000	0,700	1,700	0,100	7,500
Jl. Cilangari-Cisokan	5,200	-	1,900	0,100	3,200
Jl. Rancapanggung-Cijenuk	9,700	5,700	1,500	-	2,500
Jl. Cijenuk-Sarinagen	3,900	3,300	0,500	-	0,100
Jl. Sarinagen-Baranangsiang	6,300	5,400	0,600	-	0,300
Jl. Baranangsiang-Saguling	1,000	0,300	0,100	-	0,600

<sup>64</sup> Badan Pusat Statistik, Kabupaten Bandung Barat dalam Angka, 2021.

<sup>65</sup> Data Milik Bidang Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum dan Tata Ruang Kabupaten Bandung Barat, 2021.

Jl. Cangkorah-Bts.Leuwigajah	1,050	0,650	0,300	-	0,100
Jl. Sesko AU - Lembang	0,850	0,650	0,100	-	0,100
Jl. Kayu Ambon - Jl. Kiwi Lembang	1,625	1,625	-	-	-
Jl. Rahayu - Lembang	0,300	-	0,200	-	0,100
Jl. Pegadaian - Lembang	0,250	0,050	-	-	0,200
Jl. Sukajadi - Lembang	0,150	0,150	-	-	-
Jl. Murhadi - Lembang	0,320	0,320	-	-	-
Jl. Citalaksana - Lembang	0,150	0,100	0,050	-	-
Jl. Sendik BRI - Lembang	0,250	0,100	0,100	-	0,050
Jl. Panorama Puskesmas - Lembang	0,250	0,250	-	-	-
Jl. Sukajaya - Lembang	0,170	-	-	-	0,170
Jl. Gunungsari - Lembang	0,300	-	-	-	0,300
Jl. Bhayangkara - Lembang	0,360	0,160	0,200	-	-
Jl. Mutiara Utama (Lembang)	0,300	-	0,300	-	-
Jl. Bunijaya-Rongga (Ds. Bojong/RKA No. 15)	3,400	2,500	-	-	0,900
Jl. Rongga - Cipari	18,300	17,400	0,900	-	-
Jl. Purabaya - Rancabali	2,200	2,100	-	-	0,100
Jl. Purabaya - Jati (Batujajar)	14,850	11,750	2,100	-	1,000
Jl. Batujajar (Jati) - Saguling	3,850	3,850	-	-	-
Jl. Purabaya - Gantungan	3,400	3,300	-	-	0,100
Jl. Cipeundeuy-Cipicung	4,400	3,000	0,800	-	0,600

Jl. Ciawitali-Salakuning	7,800	3,000	3,300	-	1,500
Jl. Sp.Tagog Apu-Salakuning	7,100	7,100	-	-	-
Jl.Salakuning-Ps.Calung (Ds.Cipada)	6,100	2,200	0,100	-	3,800
Jl. Cisomang-Cipada	6,800	2,700	1,700	-	2,400
Cisarua - Ps. Calung (Ds. Cipada)	7,500	1,000	2,700	-	3,800
Jl. Kb.Kalapa-Ps.Calung	8,000	6,200	1,700	-	0,100
Jl. H.Gofur-Pakuhaji	6,600	3,800	1,800	-	1,000
Jl. Cihanjuang-Parongpong	7,400	7,000	0,400	-	-
Jl. Cihanjuang-Batas Gegerkalong	2,750	2,350	0,300	-	0,100
Jl. Bts. Cimahi Pasantren- Sariwangi	1,250	1,050	0,200	-	-
Jl. Cikole-Cikarumbi	2,700	1,500	1,100	-	0,100
Jl. Sersan Bajuri	5,700	2,600	2,700	-	0,400
Jl. Maribaya-Patrol	7,600	6,400	1,100	-	0,100
Jl. Gununghalu-Datarpuspa	13,950	5,200	2,150	-	6,600
Jl. Rancapanggung Puncakmulya/Bts.Kutawaringin	4,500	0,700	0,200	-	3,600
Jl. Cipatik-Nyalindung	9,100	7,300	1,600	-	0,200
Jl. Tj. Wangi Kidangpananjung - Muka Payung	10,000	5,700	1,300	-	3,000
Jl. Cihampelas-Tanjung Jaya	9,450	6,250	1,800	-	1,400
Jl. Cipatik - Leuwi Sapi	2,500	2,400	0,100	-	-

Jl. Batujajar-Pangauban-Girimukti	7,300	5,300	1,300	-	0,700
Jl. Batujajar-SMP Batujajar	1,850	1,850	-	-	-
Jl. Cangkorah-Giri Asih	2,850	1,850	0,500	0,100	0,400
Jl. Pasirucing - Margaluyu	7,750	0,100	0,100	-	7,550
Jl. Kertamukti - Sarimukti	6,700	6,600	-	-	0,100
Jl. Citatah-Nyalindung	9,400	7,200	1,100	-	1,100
Jl. Nanggaleng - Sirnaraja	13,850	5,550	0,600	-	7,700
Jl. Cipeundeuy-Ciroyom	8,100	5,337	0,200	-	2,563
Jl. Sukahaji - Sirnagalih	6,550	3,000	0,200	-	3,350
Jl. Mekarsari-Cilame	2,050	1,250	0,700	-	0,100
Jl. Cimeta - Pasirlangu	5,150	4,950	0,200	-	-
Jl. Bunisari-Cikandang	2,230	1,400	0,830	-	-
Jl. Jambudipa - Citeureup	5,350	3,650	1,000	-	0,700
Jl. Cihideung-Ciwaruga	8,900	5,100	3,400	0,100	0,300
Jl. Lembang-Genteng	1,500	1,500	-	-	-
Jl. Maribaya-Puncak Eurad	6,100	4,300	0,600	-	1,200
Jl. Pasirbuluh-TPA	0,300	-	-	-	0,300
Jl. Cikaramat-Lembang	3,400	1,400	0,900	-	1,100
Jl. Kehutanan - Lembang	0,300	0,300	-	-	-

Jl. SMP - Lembang	0,275	0,100	0,175	-	-
Jl. Barlak - Lembang	0,750	0,100	0,450	-	0,200
Jl. Puncrut (Bts.Kota Bandung)- Pagerwangi-Cijeruk	4,530	2,430	1,800	-	0,300
Jl. Langensari-Medu-Dago	5,200	1,400	3,000	-	0,800
Jl. Langensari-Simpangwaas	5,400	0,300	3,400	-	1,700
Jl. Cilumber - Cikole	2,800	1,100	1,200	-	0,500
Jl. Ciririp-Bangsaya- Buninagara (Bts. Ciwidey)	10,000	4,000	4,600	-	1,400
Jl. Cikadu - Rancasenggang	3,850	2,250	1,200	0,100	0,300
Jl. Rancasenggang - Wangunsari	5,230	2,200	1,800	-	1,230
Jl. Sindangkerta - Weninggalih	9,100	7,100	1,800	0,100	0,100
Jl. Cijenuk-Pasirpogor- Puncaksari	5,600	4,400	0,700	-	0,500
Jl. Celak - Sodong	6,450	3,400	1,300	0,100	1,650
Jl. Cisarongge - Sodong	5,100	3,200	0,400	-	1,500
Jl. Gununghalu - Tamanjaya	8,100	6,500	0,200	-	1,400
Jl. Rongga-Cicadas	5,500	4,600	-	-	0,900
Jl. Rongga-Bojongsalam (Bts. Cianjur)	9,000	5,600	-	-	3,400
Jl. Psr.Badak-Cimarel (Bts. Cianjur)	7,000	6,900	0,100	-	-

Jl. Selacau - Lagadar	4,000	1,300	0,100	-	2,600
Jl. Cililin - Sukatani	1,300	0,700	-	-	0,600
Jl. Sumur Bandung (Cililin)	0,400	-	0,300	-	0,100
Jl. Terminal Cililin	0,220	-	-	-	0,220
Jl. Citunjung-Haurngambang	1,850	1,850	-	-	-
Jl. Sindangkerta (Sindangkerta)	0,900	0,800	0,100	-	-
Jl. Citapen-Ciraden	1,850	0,900	0,900	-	0,050
Jl. Cihampelas-Sayuran	1,800	0,700	0,700	-	0,400
Jl. Cipatik-Citapen	1,850	0,750	1,100	-	-
Jl. Rancasenggang - Babakan (Rawabogo)	5,050	1,550	1,600	-	1,900
Jl. Rajamandala-Cipanas	5,400	3,300	0,800	0,100	1,200
Jl. Cipeundeuy - Cimerang- Cikandang	4,850	4,050	0,600	-	0,200
Jl. Kadudampit-Padayungan- Cikadongdong-Ciharashas	9,750	2,800	0,200	-	6,750
Jl. Cipeundeuy-Cisauheun- Sirnagalih	4,550	3,550	0,400	-	0,600
Jl. Rendeh-Mandalamukti	3,000	1,000	0,200	-	1,800
Jl. Ciharashas-Cisalak	4,900	2,925	0,600	1,375	-
Jl. Boscha Wangunsari	5,700	2,200	1,700	-	1,800
Jl. Mamaadiwarta - Lembang	0,400	0,400	-	-	-
Jl. Sukamantri - Lembang	0,250	0,150	-	-	0,100

Jl. Warungawi-Pasir haur (Bojongkoneng)	7,000	4,000	1,400	-	1,600
Jl. Samsat - Sumur Bor - Cijamil	4,940	2,000	2,540	-	0,400

Dari tabel data di atas dapat terlihat bahwasannya masih banyak sekali jalan yang dalam kondisi rusak berat di Kabupaten Bandung Barat, yang mana jalan tersebut termasuk ke dalam jalan Kabupaten yang mesti dipelihara oleh Pemerintah Kabupaten Bandung Barat. Kerusakan paling parah berada pada ruas Jl. Pasirucing - Margaluyu yang mana terdapat 7,550 KM dalam kondisi Rusak Berat dari total panjang jalan tersebut 7,750 KM, artinya hampir 90% dari jalan tersebut mengalami kondisi yang rusak berat.

Selain itu terdapat ruas jalan lainnya yang mengalami kerusakan parah, yakni ruas Jl. Bunijaya-Cilangari yang mana terdapat 7,000 KM dalam kondisi Rusak Berat dari total panjang jalan tersebut 10,000 KM. Selain itu ruas Jl. Nanggaleng - Sirnaraja juga mayoritasnya mengalami rusak berat, yakni sepanjang 7,700 KM dari total panjang tersebut yakni 13,850 KM.

Banyaknya jalan yang rusak tersebut tentu menjadi pekerjaan rumah tersendiri bagi Pemerintah Kabupaten Bandung Barat untuk membuat seluruh jalan yang ada di Kabupaten Bandung Barat dalam kondisi baik dan dalam kondisi yang layak jalan. Hal tersebut dikarenakan jalan merupakan bagian dari aspek vital dari kehidupan masyarakat sehari-hari dalam melaksanakan kegiatan perekonomian.

## 5. Penyebab Kerusakan Jalan di Kabupaten Bandung Barat

Berdasarkan wawancara dengan Bina Marga Dinas Pembangunan Umum dan Tata Ruang (PUTR) Kabupaten Bandung Barat, terdapat beragam penyebab kerusakan jalan di Kabupaten Bandung Barat. Penyebab tersebut yakni sebagai berikut<sup>66</sup>:

### a. Kerusakan Drainase Jalan

Salah satu item penting pada ketahanan jalan adalah drainase atau saluran, suatu jalan yang tidak memiliki saluran/drainase atau yang drainasenya tersumbat, akan mengakibatkan

<sup>66</sup> Wawancara dengan Bidang Bina Marga Dinas Pembangunan Umum dan Tata Ruang, 8 November 2021.

air menjadi tergenang di badan jalan. Air pada asphalt hotmix akan mengakibatkan terjadi pelepasan butiran agregat asphalt hotmix atau mengurangi daya lekat aspal sehingga jalan akan mudah terjadi kerusakan. Kerusakan akibat drainase merupakan penyebab yang paling umum yang terjadi di Kabupaten Bandung Barat.

#### **b. Kelebihan Beban Kendaraan**

Salah satu faktor yang sering mengakibatkan kerusakan dini pada jalan raya di Kabupaten Bandung Barat adalah overtonase/overloading kendaraan seperti truk, tronton, dan lain-lain. Seringkali Beban sumbu suatu kendaraan yang melintasi jalan raya tidak sesuai dengan ketentuan yang telah dipersyaratkan oleh pemerintah, oleh karena itu diperlukan pengawasan yang ketat dari Pemerintah Daerah agar kendaraan dengan beban yang berat tidak masuk ke kawasan jalan yang tidak kuat untuk menopang beban kendaraan yang berat.

#### **c. Faktor bencana alam**

Kabupaten Bandung Barat merupakan wilayah yang cukup rawan bencana, diantaranya bencana yang terjadi di Kabupaten Bandung Barat adalah banjir, gempa bumi, dan tanah longsor. Berikut merupakan data bencana dari tahun 2014-2019 yang terjadi di kecamatan-kecamatan di Kabupaten Bandung Barat<sup>67</sup>.

Kecamatan	Banjir	Gempa Bumi	Tanah Longsor
Rongga	0	1	9
Gunung Halu	2	0	17
Sindangkerta	1	10	18
Cililin	0	0	15
Cihampelas	0	9	0
Cipongkor	0	5	12
Batujajar	0	3	1

<sup>67</sup> Ibid, hlm 89-91

Saguling	0	0	6
Cipatat	1	14	10
Padalarang	1	2	5
Ngamprah	6	4	9
Parongpong	1	0	2
Lembang	2	16	28
Cisarua	0	1	6
Cikalong Wetan	0	14	22
Cipendeuy	0	10	7
Kabupaten Bandung Barat	14	89	167

Dari tabel di atas dapat terlihat bahwa bencana alam yang paling sering terjadi di Kabupaten Bandung Barat adalah longsor yakni terjadi 167 kali sepanjang tahun 2014 sampai 2019, diikuti dengan gempa bumi 89 kali dan yang paling sedikit adalah banjir yakni 14 kali. Dari data tersebut cukup menggambarkan bahwa Kabupaten Bandung Barat merupakan wilayah rawan bencana yang tentu dapat mengancam ketahanan jalan dan dapat merusak jalan yang ada di Kabupaten Bandung Barat.

#### **d. Kesalahan dalam Pengaspalan**

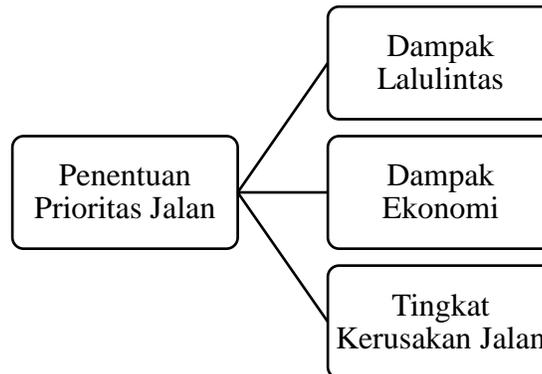
Jalan yang telah mulai mengalami kerusakan apabila ditangani dengan segera akan menyebabkan kerusakannya semakin parah. Akan tetapi kerusakan yang ada dapat menjadi lebih parah ketika pengaspalan yang dilakukan sebagai upaya perbaikan jalan tidak dilakukan secara benar. kesalahan tersebut terkadang dilakukan oleh masyarakat yang memiliki inisiatif tersendiri dalam melakukan perbaikan jalan, akan tetapi apabila tidak

dilakukan dengan benar perbaikan tersebut justru tidak akan berguna dan bahkan bisa saja merusak jalan. Maka dari itu diperlukan adanya pembinaan kepada masyarakat terkait.

## 6. Kebijakan Pemeliharaan Jalan di Kabupaten Bandung Barat

Sebagaimana telah disebutkan sebelumnya, bahwa Bina Marga Dinas Pembangunan Umum dan Tata Ruang (PUTR) Kabupaten Bandung Barat lebih memfokuskan kegiatannya pada pemeliharaan jalan dibandingkan pembangunan jalan berdasarkan kondisi empiris yang ada pada Kabupaten Bandung Barat. Salah satu kegiatan pemeliharaan jalan yang dilaksanakan oleh Bidang Bina Marga Dinas PUTR Kabupaten Bandung Barat adalah perbaikan jalan apabila ada kerusakan.

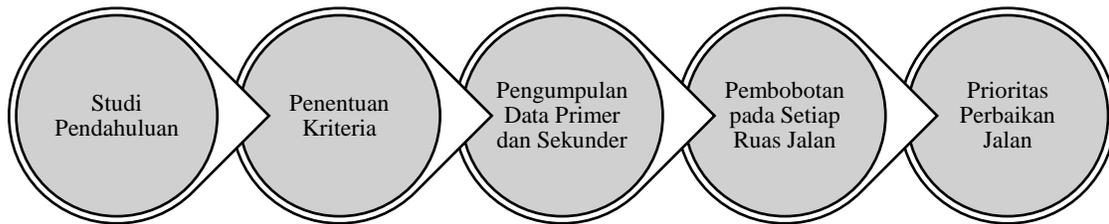
Berdasarkan wawancara dengan Bidang Bina Marga Dinas PUTR Kabupaten Bandung Barat, prioritas perbaikan jalan dilakukan dengan memperhatikan dampak lalu lintas yang disebabkan oleh kerusakan jalan, dampak ekonomi, dan juga tingkat kerusakan jalan. Kerusakan jalan sendiri dibagi ke dalam dua klasifikasi yakni rusak berat dan juga rusak ringan. Untuk memudahkan memahami hal tersebut maka dapat dilihat melalui bagan berikut<sup>68</sup>:



Untuk mengukur variabel-variabel yang ada pada penentuan prioritas tersebut, Bidang Bina Marga Dinas PUTR Kabupaten Bandung Barat menggunakan metode *Analytical Hierarchy Process (AHP)* yang merupakan suatu metode pengambilan keputusan dari berbagai masalah multi kriteria dimana penentuan urutan prioritas berdasarkan pada suatu yang terstruktur dan masuk akal<sup>69</sup>. Penggunaan AHP oleh Bidang Bina Marga Dinas PUTR Kabupaten Bandung Barat dapat digambarkan sebagai berikut:

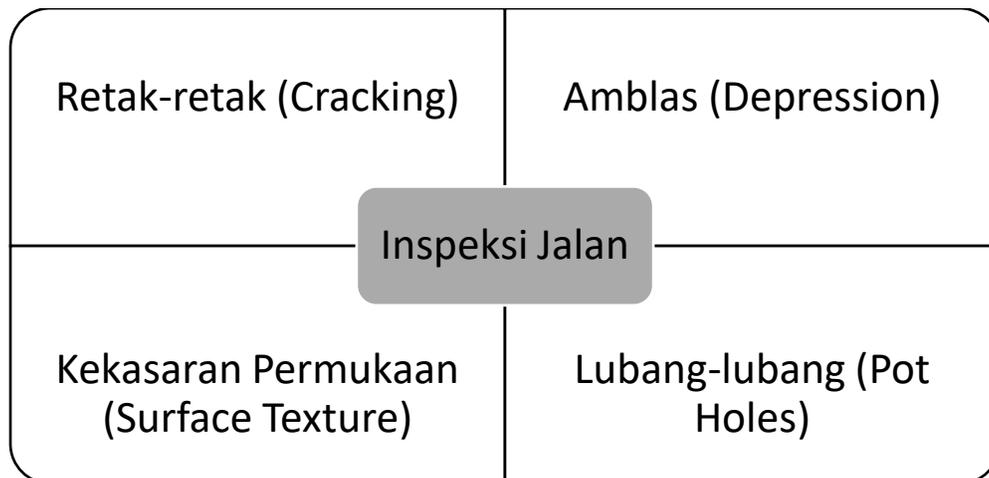
<sup>68</sup> Badan Pusat Statistik, Op.Cit.

<sup>69</sup> Wawancara dengan Bidang Bina Marga Dinas Pembangunan Umum dan Tata Ruang, Op.Cit.



Untuk mengumpulkan data Primer dan Sekunder, ada beberapa sumber data yang biasa dijadikan sebagai acuan oleh Bina Marga Dinas PUTR Kabupaten Bandung Barat, yakni laporan dan/atau pengaduan dari masyarakat, dan infeksi jalan oleh Bina Marga. Maka dari itu Bina Marga sangat bergantung sekali terhadap laporan ataupun pengaduan masyarakat untuk mengetahui prioritas jalan yang membutuhkan perbaikan<sup>70</sup>.

Dalam melaksanakan infeksi jalan oleh Bina Marga Dinas PUTR Kabupaten Bandung Barat, ada beberapa hal yang diperiksa yang mana dapat dilihat pada bagan berikut<sup>71</sup>:



Pada praktiknya, penentuan prioritas sebagaimana disebutkan di atas tidak dipraktikan pada keseluruhan pemeliharaan jalan. Bina Marga Dinas PUTR Kabupaten Bandung Barat seringkali langsung melaksanakan perbaikan jalan apabila didapati adanya kerusakan yang meresahkan masyarakat sebagai pengguna jalan<sup>72</sup>.

<sup>70</sup> Ibid

<sup>71</sup> Ibid

<sup>72</sup> Ibid

Dalam melaksanakan perbaikan jalan, Bina Marga Dinas PUTR Kabupaten Bandung Barat melakukan beberapa hal sebagai berikut agar fungsi jalan dapat kembali dengan maksimal. Kegiatan tersebut yakni:

- a. Pembersihan Bahu Jalan;
- b. Perbaikan Drainase;
- c. Melaksanakan Pembetonan dan/atau Pengaspalan; dan
- d. Perbaikan rambu lalu lintas.

#### **D. Desain Pengaturan**

Berdasarkan uraian pada bagian tinjauan teoretis dan praktik empiris, maka pemeliharaan jalan merupakan bagian dari penyelenggaraan jalan. Pemeliharaan jalan hanya merupakan aspek tertentu dari penyelenggaraan jalan secara luas, yang meliputi pendataan jalan, pengaturan, pembangunan dan pengembangan jalan, pemeliharaan, dan pengawasan jalan. Oleh karena itu, desain pengaturan pada rancangan peraturan daerah yang akan dibentuk, tidak hanya ditujukan untuk mengatur mekanisme pemeliharaan jalan *an sich*, melainkan meliputi pula aspek-aspek lainnya dalam kerangka penyelenggaraan jalan. Dengan demikian, judul dari rancangan peraturan daerah ini perlu disempurnakan, tidak lagi dengan judul “Pemeliharaan Jalan”, melainkan menjadi “Penyelenggaraan Jalan”.

Dalam konteks penyelenggaraan jalan, maka rancangan peraturan daerah yang akan dibentuk meliputi beberapa aspek inti penyelenggaraan jalan sebagai berikut: *Pertama*, pengaturan mengenai leger jalan yang difungsikan untuk mendata profil jalan di Kabupaten Bandung Barat. Pengaturan leger jalan harus didesain agar leger jalan selalu pada kondisi aktual. *Kedua*, pengaturan mengenai penetapan status jalan kabupaten dan jalan desa. Penetapan ini berfungsi untuk membagi secara teratur mengenai kewenangan penyelenggaraan jalan oleh pemerintah Kabupaten Bandung Barat dengan pemerintah desa. Meskipun begitu, penyelenggaraan jalan oleh pemerintah desa akan di desain secara minimalis meliputi aspek pemeliharaan dan pengawasan jalan saja. Hal ini dikarenakan kemampuan atau kapasitas dari pemerintah desa, baik dari sisi keuangan maupun sumber daya manusia yang sangat terbatas.

*Ketiga*, pengaturan mengenai penyelenggaraan jalan yang meliputi pengaturan kriteria jalandan penetapan kelas jalan, perencanaan jalan, pembangunan, dan pengembangan jalan, serta pengaturan mengenai pemanfaatan jalan dan pemeliharaan jalan. Khusus mengenai pemeliharaan

jalan, akan di desain agar tersedia layanan cepat tanggap untuk mengatasi kerusakan jalan yang bersifat ringan. Mekanisme cepat tanggap ini akan menjadi keunikan pada rancangan peraturan daerah yang akan dibentuk. *Keempat*, akan diatur mengenai jalan khusus yang dilekatkan pula padanya fungsi-fungsi sosial, sehingga pada jalan khusus yang dibangun oleh pihak swasta tetap dapat digunakan oleh masyarakat umum. Pengaturan pada jalan khusus juga akan meliputi pengaturan mengenai mekanisme pengalihan statusnya menjadi jalan umum. *Kelima*, akan diatur mengenai pengadaan sistem informasi jaringan jalan, sehingga masyarakat dapat secara transparan turut mengawasi perkembangan dan pemeliharaan jalan di Kabupaten Bandung Barat.

Dalam rangka memperkuat atau meningkatkan aspek kepatuhan terhadap peraturan daerah yang akan dibentuk, akan digunakan pendekatan hukum administrasi negara melalui pemberian sanksi administratif terhadap pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan. Pendekatan ini dipilih dengan pertimbangan aspek kemudahan dalam penegakan yang tidak memerlukan upaya-upaya penegakan hukum yang bersifat *pro justicia* seperti halnya pendekatan hukum pidana melalui norma-norma sanksi pidana.

### **E. Implikasi Penerapan Desain Pengaturan**

Berdasarkan uraian mengenai desain pengaturan di atas, dapat diproyeksikan secara kualitatif bahwa akan terdapat beberapa dampak atau implikasi yang muncul apabila desain pengaturan tersebut diterapkan. Beberapa implikasi tersebut dapat diuraikan sebagai berikut: *Pertama*, implikasi meningkatnya kuantitas dan kualitas jalan di Kabupaten Bandung Barat. Melalui mekanisme leger jalan dan perencanaan pembangunan jalan yang baik, panjang jalan dapat diproyeksi akan bertambah. Hal ini mengingat leger yang aktual akan memperlihatkan kebutuhan pembangunan jalan baru atau perbaikan jalan pada daerah-daerah yang terpencil dan belum memiliki akses jalan yang layak. Selain itu, pembangunan jalan yang terencana dan dievaluasi secara berkala juga akan memperlihatkan kebutuhan jalan secara aktual, sehingga pembangunan jalan dapat direncanakan sesuai kebutuhan dengan kualitas yang dapat ditentukan dengan mekanisme yang terbuka dengan menyertakan masyarakat. Meningkatnya kuantitas dan kualitas jalan di Kabupaten Bandung Barat akan menimbulkan efek domino lainnya seperti berkurangnya angka kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh buruknya kondisi jalan, menurunnya biaya logistik akibat buruknya kondisi jalan, dan membaiknya akses masyarakat di

wilayah yang jauh dari ibukota Kabupaten Bandung Barat pada fasilitas-fasilitas pelayanan publik yang baik seperti fasilitas kesehatan dan pendidikan.

*Kedua*, implikasi bagi pemerintah daerah. Desain pengaturan sebagaimana diuraikan di atas akan menimbulkan beban-beban bagi pemerintah daerah yang meliputi beban kewajiban-kewajiban pemenuhan norma peraturan, serta beban keuangan. Pada beban kewajiban pemenuhan norma, salah satunya adalah dalam bentuk pemenuhan kewajiban untuk melakukan pembangunan dan pengembangan jalan secara terencana. Kewajiban ini menimbulkan beban bagi pemerintah daerah untuk membuat dokumen perencanaan jalan. Selain itu, dalam konteks pemeliharaan jalan, skema respon cepat terhadap kerusakan jalan yang bersifat ringan akan menimbulkan beban keuangan bagi pemerintah daerah untuk mengadakan bahan baku perbaikan jalan yang sifatnya ringan tersebut. Selain beban keuangan yang muncul akibat skema respon cepat tersebut, beban keuangan juga akan muncul akibat ketentuan yang mewajibkan pemerintah daerah untuk meningkatkan kualitas jalan, baik dalam bentuk penambahan trotoar bagi pejalan kaki, marka jalan, penunjuk arah, maupun peralatan untuk menjamin keamanan dan keselamatan pengguna jalan.

*Ketiga*, implikasi bagi pemerintah desa. Apabila desain pengaturan ini diterapkan maka akan terdapat penambahan kewenangan bagi pemerintah desa untuk turut serta melakukan pemeliharaan dan pengawasan terhadap jalan desa. Dalam konteks pemeliharaan, desain pengaturan akan menimbulkan beban keuangan bagi pemerintah desa untuk melakukan pemeliharaan jalan. Namun, pengaturan akan di desain sedemikian rupa agar beban tanggung jawab pemeliharaan tidak menimbulkan beban keuangan yang berlebihan mengingat kemampuan keuangan desa yang terbatas. Sementara itu pada konteks pengawasan, desain pengaturan akan menempatkan pemerintah desa sebagai salah satu entitas yang dapat secara aktif melakukan pengawasan pemanfaatan jalan oleh para pengguna jalan, sehingga jalan akan sesuai dengan peruntukannya dan mampu bertahan lama sesuai dengan usia jalan dalam kondisi normal.

### **BAB III**

#### **EVALUASI PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN**

##### **A. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan**

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, penyelenggaraan jalan merupakan bagian dari urusan pemerintahan konkuren bidang pekerjaan umum dan penataan ruang yang menjadi kewenangan pemerintahan daerah. Bidang pekerjaan umum dan penataan ruang merupakan urusan pemerintahan wajib yang berkaitan dengan pelayanan dasar.<sup>73</sup> Namun, pembagian urusan penyelenggaraan jalan di dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 masih bersifat sangat umum. Bagi pemerintah kabupaten/kota, kewenangan mengenai jalan hanya diatur sebatas “penyelenggaraan jalan kabupaten/kota”. Undang-Undang Pemerintahan Daerah Nomor 23 Tahun 2014 tidak mengatur lebih lanjut mengenai sejauh apa ruang lingkup penyelenggaraan jalan kabupaten/kota tersebut.

Pengaturan lebih lengkap mengenai kewenangan pemerintah daerah kabupaten/kota dalam penyelenggaraan jalan, diatur di dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Sebelum mengurai ruang lingkup kewenangan pemerintah daerah kabupaten/kota dalam penyelenggaraan jalan, terlebih dahulu akan diuraikan secara singkat mengenai pengaturan jalan secara umum. Di dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004, diatur bahwa jalan dikelompokkan kedalam dua jenis, yakni jalan umum dan jalan khusus.<sup>74</sup> Jalan umum merupakan jalan yang diperuntukan bagi masyarakat secara luas dan akan dikelompokkan lagi sesuai dengan sistem, fungsi, status, dan kelas jalan. Sementara itu, jalan khusus merupakan jalan yang tidak diperuntukan bagi lalu lintas umum, melainkan diadakan dan digunakan khusus untuk distribusi barang dan jasa yang dibutuhkan.<sup>75</sup>

Jalan umum menurut fungsinya dikelompokkan ke dalam beberapa jenis, yakni:<sup>76</sup>

1. jalan arteri yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.
2. jalan kolektor yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.

---

<sup>73</sup> Lihat Pasal 12 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

<sup>74</sup> Pasal 6 ayat (1) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

<sup>75</sup> Pasal 6 ayat (3) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

<sup>76</sup> Pasal 8 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

3. jalan lokal, yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.
4. jalan lingkungan yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

Sementara itu, pada sisi status, jalan dibagi kedalam status jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa. Jalan kabupaten merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang bukan berstatus jalan nasional atau provinsi, yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antaribukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten. Sementara itu, jalan desa adalah jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antarpermukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.<sup>77</sup> Sementara untuk kelas jalan, pengelompokannya ditujukan untuk pengaturan penggunaan jalan dan kelancaran lalu lintas semata yang dibagi kedalam beberapa kelompok sesuai dengan spesifikasi penyediaan prasarana jalan, yakni jalan bebas hambatan, jalan raya, jalan sedang, dan jalan kecil. Karena pengaturannya hanya ditujukan bagi penggunaan jalan dan kelancaran lalu lintas semata, pengaturan lebih lanjut mengenai kelas jalan ini diatur di dalam rezim peraturan perundang-undangan lalu lintas.

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan juga mengatur mengenai bagian-bagian jalan yang meliputi:<sup>78</sup>

1. ruang manfaat jalan yang meliputi badan jalan, saluran tepi jalan, dan ambang pengamanannya.
2. ruang milik jalan yang meliputi ruang manfaat jalan dan sejalur tanah tertentu di luar ruang manfaat jalan.
3. ruang pengawasan jalan yakni ruang tertentu di luar ruang milik jalan yang ada di bawah pengawasan penyelenggara jalan.

Dalam konteks penyelenggaraan jalan, kewenangan pemerintah kabupaten, diatur di dalam Pasal 16 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004, yang meliputi penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa. Undang-Undang ini juga memberikan kejelasan mengenai ruang lingkup penyelenggaraan jalan yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan.

---

<sup>77</sup> Pasal 9 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

<sup>78</sup> Pasal 11 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

Pengaturan mengenai jalan dibagi kedalam dua ruang lingkup, yakni pengaturan jalan secara umum, dan pengaturan jalan sesuai dengan statusnya (nasional, provinsi, kabupaten/kota, desa). Kewenangan Pengaturan jalan secara umum meliputi:<sup>79</sup>

1. pembentukan peraturan perundang-undangan sesuai dengan kewenangannya;
2. perumusan kebijakan perencanaan;
3. pengendalian penyelenggaraan jalan secara makro; dan
4. penetapan norma, standar, kriteria, dan pedoman pengaturan jalan.

Sementara itu, kewenangan pengaturan jalan menurut kelasnya, dan dalam hal ini jalan kabupaten dan jalan desa, meliputi kewenangan untuk:<sup>80</sup>

1. perumusan kebijakan penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa berdasarkan kebijakan nasional di bidang jalan dengan memperhatikan keserasian antar daerah dan antar kawasan;
2. penyusunan pedoman operasional penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa;
3. penetapan status jalan kabupaten dan jalan desa; dan
4. penyusunan perencanaan jaringan jalan kabupaten dan jalan desa.

Begitu juga dengan pembinaan jalan. Pembinaan secara umum meliputi kewenangan untuk:<sup>81</sup>

1. melakukan pengembangan sistem bimbingan, penyuluhan, serta pendidikan dan pelatihan di bidang jalan;
2. pemberian bimbingan, penyuluhan, dan pelatihan para aparatur di bidang jalan;
3. pengkajian serta penelitian dan pengembangan teknologi bidang jalan dan yang terkait;
4. pemberian fasilitas penyelesaian sengketa antarprovinsi dalam penyelenggaraan jalan; dan
5. penyusunan dan penetapan norma, standar, kriteria, dan pedoman pembinaan jalan.

Sementara itu untuk pembinaan jalan berdasarkan status jalan, dalam hal ini jalan kabupaten dan jalan desa, meliputi kewenangan:<sup>82</sup>

1. pemberian bimbingan, penyuluhan, serta pendidikan dan pelatihan para aparatur penyelenggara jalan kabupaten dan jalan desa;

---

<sup>79</sup> Pasal 18 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

<sup>80</sup> Pasal 20 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

<sup>81</sup> Pasal 24 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

<sup>82</sup> Pasal 26 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

2. pemberian izin, rekomendasi, dispensasi, dan pertimbangan pemanfaatan ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan; dan
3. pengembangan teknologi terapan di bidang jalan untuk jalan kabupaten dan jalan desa.

Dalam konteks pembangunan jalan, kewenangan pemerintah kabupaten dalam pembangunan jalan kabupaten dan jalan desa, meliputi kewenangan:<sup>83</sup>

1. perencanaan teknis, pemrograman dan penganggaran, pengadaan lahan, serta pelaksanaan konstruksi jalan kabupaten dan jalan desa;
2. pengoperasian dan pemeliharaan jalan kabupaten dan jalan desa; dan
3. pengembangan dan pengelolaan manajemen pemeliharaan jalan kabupaten dan jalan desa.

Sementara itu, dalam hal pengawasan jalan kabupaten dan jalan desa, kewenangan pemerintah kabupaten meliputi:<sup>84</sup>

1. evaluasi kinerja penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa; dan
2. pengendalian fungsi dan manfaat hasil pembangunan jalan kabupaten dan jalan desa.

## **B. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan**

Seperti halnya Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Peraturan pelaksana dari undang-undang tersebut yakni Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan memiliki pola pengaturan yang serupa. PP Nomor 34 Tahun 2006 juga mengatur mengenai perencanaan dan teknis penyelenggaraan jalan, serta membagi kewenangan antara pemerintah dan pemerintah daerah dalam penyelenggaraan jalan. Pembagian kewenangan tersebut dinyatakan di dalam Pasal 57 ayat (1) sebagai berikut:

“Wewenang penyelenggaraan jalan ada pada Pemerintah dan Pemerintah Daerah”.

Wewenang pemerintah daerah yang dimaksud dalam ketentuan di atas meliputi penyelenggaraan jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa. Ruang lingkup penyelenggaraan jalan pun diatur di dalam Pasal 57, yakni pada ayat (4) yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan.

---

<sup>83</sup> Pasal 33 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

<sup>84</sup> Pasal 39 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

Penyelenggaraan jalan di wilayah kabupaten/kota secara khusus diatur di dalam Pasal 58 ayat (3). Di dalam ketentuan tersebut dinyatakan bahwa Penyelenggaraan jalan kabupaten/kota dan jalan desa oleh pemerintah daerah dilaksanakan oleh bupati/walikota atau pejabat yang ditunjuk. Berdasarkan ketentuan tersebut, maka meskipun desa memiliki otonomi berdasarkan undang-undang tentang desa, namun khusus mengenai penyelenggaraan jalan, tetap dilaksanakan oleh pemerintah kabupaten/kota.

Selain pembagian wewenang di atas, terdapat beberapa kewenangan milik stauan pemerintahan yang lebih tinggi, namun memerlukan input rekomendasi dari pemerintah kabupaten/kota. Misalnya dalam hal penetapan fungsi jalan pada jalan sekunder, jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer selain yang ditetapkan oleh menteri, akan ditetapkan oleh gubernur berdasarkan usulan bupati/walikota.<sup>85</sup> Dengan demikian, pemerintah kabupaten/kota perlu untuk selalu memiliki visi mengenai jalan mana saja di wilayahnya yang perlu diusulkan kepada gubernur mengenai penetapan fungsinya. Peraturan ini juga membuka peluang adanya mekanisme perubahan fungsi dari jalan apabila terpenuhinya salah satu dari kondisi berikut:<sup>86</sup>

1. berperan penting dalam pelayanan terhadap wilayah yang lebih luas daripada wilayah sebelumnya;
2. semakin dibutuhkan masyarakat dalam rangka pengembangan sistem transportasi;
3. lebih banyak melayani masyarakat dalam wilayah wewenang penyelenggara jalan yang baru; dan/atau
4. oleh sebab-sebab tertentu menjadi berkurang peranannya, dan/atau melayani wilayah yang lebih sempit dari wilayah sebelumnya.

Perubahan fungsi di atas dapat pula menjadi dasar perubahan terhadap status jalan.<sup>87</sup> Sementara itu, untuk penetapan status ruas jalan sebagai jalan kabupaten/kota perlu dilakukan dengan keputusan bupati/walikota. Penetapan tersebut harus memperhatikan pedoman yang ditetapkan oleh menteri.

Sebagaimana telah disebutkan sebelumnya, bahwa peraturan pemerintah ini mengatur mekanisme penyelenggaraan jalan yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan

---

<sup>85</sup> Pasal 61 ayat (3) dan ayat (4) Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.

<sup>86</sup> Pasal 64 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.

<sup>87</sup> Pasal 65 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.

pengawasan. Pada sisi perencanaan, peraturan pemerintah ini mengatur mengenai mekanisme perumusan kebijakan perencanaan, dan mekanisme penyusunan rencana umum jaringan jalan yang terdiri atas rencana umum jangka panjang yang berlaku selama 20 tahun dan jangka menengah yang berlaku selama 5 tahun yang harus ada di setiap satuan pemerintahan. Sementara itu, pada sisi pembinaan, peraturan ini mengatur bentuk-bentuk pembinaan yang dapat dilakukan, termasuk oleh pemerintah kabupaten/kota sebagai berikut:

- a. pemberian bimbingan, penyuluhan, serta pendidikan dan pelatihan para aparatur penyelenggara jalan dan pemangku kepentingan di bidang jalan;
- b. pengkajian serta penelitian dan pengembangan teknologi bidang jalan dan yang terkait;
- c. pemberian fasilitas penyelesaian sengketa antarwilayah dalam penyelenggaraan jalan; dan
- d. pemberian izin, rekomendasi, dan dispensasi, pemanfaatan ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan.

Adapun bentuk-bentuk lainnya meliputi penyusunan norma, standar, kriteria, dan pedoman oleh pemerintah pusat, pemberian pelayanan terkait penyelenggaraan jalan kepada masyarakat dan pemberdayaan sumber daya manusia, serta penelitian dan pengembangan jalan yang dapat dilakukan dengan bekerjasama dengan *stakeholder*.

Peraturan Pemerintah ini juga mengatur mengenai pembangunan jalan yang meliputi kegiatan:<sup>88</sup>

- a. pemrograman dan penganggaran;
- b. perencanaan teknis;
- c. pengadaan tanah;
- d. pelaksanaan konstruksi; dan
- e. pengoperasian dan pemeliharaan jalan.

Dalam rangka melakukan pemeliharaan terhadap jalan, peraturan pemerintah ini memberikan kewenangan kepada penyelenggara jalan untuk dapat mengadakan penilikan jalan yang peniliknya diangkat dan ditetapkan oleh penyelenggara jalan.<sup>89</sup> Penilik jalan dalam hal ini akan bertugas untuk:<sup>90</sup>

1. mengamati pemanfaatan dan kondisi bagian-bagian jalan setiap hari;

---

<sup>88</sup> Pasal 83 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.

<sup>89</sup> Pasal 103 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.

<sup>90</sup> Pasal 105 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.

2. menyampaikan laporan hasil pengamatan secara tertulis kepada penyelenggara jalan paling sedikit satu kali setiap bulan; dan
3. menyampaikan usul tindakan terhadap hasil pengamatan kepada penyelenggara jalan atau instansi yang berwenang.

Sementara itu dalam hal pengawasan, peraturan pemerintah ini mengatur bahwa penyelenggara jalan dapat melakukan:

- a. kegiatan evaluasi dan pengkajian pelaksanaan kebijakan penyelenggaraan jalan;
- b. pengendalian fungsi dan manfaat hasil pembangunan jalan; dan
- c. pemenuhan standar pelayanan minimal yang ditetapkan.

Berdasarkan peraturan pemerintah ini, setiap penyelenggara jalan wajib memiliki leger jalan yang meliputi pembuatan, penetapan, pemantauan, pemutakhiran, penyimpanan dan pemeliharaan, penggantian, serta penyampaian informasi. Leger jalan digunakan untuk penyusunan rencana dan program pembangunan jalan dan pendataan tentang sejarah perkembangan suatu ruas jalan.<sup>91</sup>

### **C. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 19/PRT/M/2011 Tentang Persyaratan Teknis Jalan Dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan**

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 19/PRT/M2011 merupakan panduan bagi para penyelenggara jalan dalam penyelenggaraan jalan. Panduan ini bertujuan untuk mewujudkan tertib penyelenggaraan jalan yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan Jalan dan tersedianya Jalan yang mewujudkan keselamatan, keamanan, kelancaran, ekonomis, kenyamanan, dan ramah lingkungan. Persyaratan teknis yang diatur di dalam peraturan menteri ini meliputi:

- a. kecepatan rencana;
- b. lebar badan jalan;
- c. kapasitas jalan;
- d. jalan masuk;
- e. persimpangan sebidang dan fasilitas berputar balik;
- f. bangunan pelengkap jalan;

---

<sup>91</sup> Pasal 115 dan 116 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.

- g. perlengkapan jalan;
- h. penggunaan jalan sesuai dengan fungsinya; dan
- i. ketidak terputusan jalan.

Kecepatan rencana (*Design Speed*) sebagaimana disebutkan di atas, merupakan kecepatan kendaraan yang mendasari perencanaan teknis jalan. Kecepatan rencana ini ditetapkan dengan memperhatikan sistem jaringan jalan, lalu lintas rata-rata harian tahunan, spesifikasi penyediaan prasarana, dan tipe medan (*topografi*) jalan. Sementara itu, lebar badan jalan di dalam peraturan menteri ini meliputi :

- a. jalur lalu lintas;
- b. bahu Jalan;
- c. median; dan
- d. pemisah jalur.

Sementara itu, Kapasitas jalan sebagaimana dimaksud dalam peraturan menteri ini, untuk suatu ruas jalan dinyatakan oleh tingkat pelayanan yang merupakan rasio antara volume lalu lintas terhadap kapasitas jalan (selanjutnya disebut RVK) dan ditetapkan sebagai berikut:

- a. RVK untuk jalan arteri dan kolektor paling tinggi 0,85 (nol koma delapan lima); dan
- b. RVK untuk jalan lokal dan lingkungan  $\leq 0,9$  (nol koma Sembilan).

Jalan masuk yang diatur di dalam peraturan menteri ini merupakan jalan yang berbentuk bukaan dari jalur samping ke jalan arteri atau kolektor. Pada jalan arteri dan kolektor, untuk memfasilitasi jalan masuk dari jalan lokal, jalan lingkungan, stasiun pengisian bahan-bakar umum (SPBU), pemberhentian bus, stasiun kereta api, tempat istirahat, harus dilengkapi dengan jalur samping. Khusus untuk jalan masuk dari tempat istirahat, dapat langsung masuk ke jalan arteri atau kolektor dengan dilengkapi lajur perlambatan dan lajur percepatan.

Sementara itu, Persimpangan sebidang sebagaimana dimaksud dalam peraturan menteri ini dapat merupakan pertemuan dua ruas jalan atau lebih dengan hirarki fungsi yang sama atau berbeda satu tingkat. Jarak antarpersimpangan sebidang dibatasi sebagai berikut:

- a. pada jalan arteri primer sekurang-kurangnya 3 (tiga) kilometer; dan
- b. pada jalan arteri sekunder sekurang-kurangnya 1 (satu) kilometer.

Sementara untuk fasilitas berputar balik harus dilengkapi dengan lajur perlambatan pada lajur pendekat masuk, radius putar yang memadai untuk semua jenis kendaraan sesuai dengan kelas penggunaan jalan, lajur percepatan untuk bergabung dengan jalur utama.

Peraturan ini juga mengatur mengenai bangunan pelengkap jalan yang berfungsi sebagai jalur lalu lintas seperti jembatan, jalan layang, dan terowongan, pendukung konstruksi jalan seperti saluran tepi jalan, gorong-gorong, atau dinding penahan tanah, dan fasilitas lalu lintas dan fasilitas pendukung pengguna jalan seperti jembatan penyeberangan pejalan kaki, terowongan penyeberangan pejalan kaki, pulau jalan, trotoar, tempat parkir di badan jalan, dan teluk bus yang dilengkapi halte.

Peraturan ini juga mewajibkan jalan dilengkapi dengan perlengkapan jalan yang terdiri atas perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan (Misal: aturan perintah dan larangan yang dinyatakan dengan rambu jalan, marka Jalan dan alat pemberi isyarat lalu lintas, petunjuk dan peringatan yang dinyatakan dengan rambu dan tanda-tanda lain; dan/atau fasilitas pejalan kaki di jalan yang telah ditentukan), dan perlengkapan jalan yang tidak berkaitan langsung dengan pengguna jalan (Misal: patok pengarah, pagar pengaman, patok kilometer dan patok hektometer, patok rumija, pagar jalan, peredam silau dan tempat istirahat).

Penggunaan jalan sesuai dengan fungsinya yang dimaksud di dalam peraturan menteri ini diperuntukkan bagi Penggunaan jalan untuk lalu lintas dan angkutan umum. Sementara itu yang dimaksud dengan ketidak terputusan jalan adalah dalam setiap jaringan jalan baik dalam sistem primer maupun sekunder adalah keterhubungan antar pusat kegiatan pada tingkat Nasional sampai dengan tingkat lokal dan mencapai persil secara berkesinambungan.

#### **D. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13/PRT/M/2011 Tentang Tata Cara Pemeliharaan Dan Penilikan Jalan**

Peraturan Menteri ini diterbitkan sebagai acuan bagi penyelenggara jalan dalam pelaksanaan pemeliharaan dan penilikan jalan, yang bertujuan untuk mewujudkan ketertiban dalam pelaksanaan pemeliharaan jalan, mewujudkan pelayanan jalan yang sesuai standar pelayanan minimal, dan mewujudkan ketertiban dalam penggunaan bagian-bagian jalan. Ruang lingkup pengaturan di dalam peraturan menteri ini meliputi:

- a. rencana umum pemeliharaan jalan;
- b. survey pemeliharaan jalan;

- c. pemrograman pemeliharaan jalan;
- d. pembiayaan pemeliharaan jalan;
- e. perencanaan teknis pemeliharaan jalan;
- f. pelaksanaan pemeliharaan jalan;
- g. penilikan jalan;
- h. pengawasan termasuk pemantauan dan evaluasi, serta pelaporan kegiatan pemeliharaan jalan nasional, jalan provinsi dan jalan kabupaten/kota; dan
- i. peran masyarakat dalam pemeliharaan jalan.

Rencana umum pemeliharaan jalan sebagaimana disebutkan di atas, merupakan hal yang wajib dimiliki oleh setiap penyelenggara jalan. Rencana umum pemeliharaan jalan tersebut berisi sistem informasi, sistem manajemen aset, dan rencana penanganan pemeliharaan jalan. Sistem informasi ini berisi kegiatan pengumpulan, pengolahan, dan pemeliharaan data untuk menghasilkan informasi dan rekomendasi penanganan pemeliharaan jalan. Sementara itu sistem manajemen aset meliputi kegiatan penatausahaan dan pemanfaatan bagian-bagian jalan, leger jalan, serta preservasi aset jalan. Rencana penanganan pemeliharaan jalan di dalam peraturan menteri ini mencakup rencana pemeliharaan terhadap jalur dan/atau lajur lalu lintas, bahu jalan, bangunan pelengkap dan perlengkapan jalan, serta lahan pada Rumaja dan Rumija yang dilakukan secara preventif dan reaktif.

Sementara itu, survei pemeliharaan jalan yang dimaksud di dalam peraturan menteri ini adalah survei yang ditujukan untuk memperoleh data administrasi dan data kondisi jalan. Survei ini dilakukan dalam bentuk survei inventarisasi jalan dan survei kondisi jalan. Selain mengatur mengenai survei, peraturan menteri ini juga mengatur mengenai pemrograman pemeliharaan jalan yang mencakup penetapan lokasi, waktu penanganan dan jenis penanganan yang tepat. Pemrograman pemeliharaan jalan meliputi kegiatan menentukan ruas/segmen ruas jalan yang masuk dalam penanganan pekerjaan pemeliharaan rutin, pemeliharaan berkala, rehabilitasi, dan rekonstruksi. Pada sisi pembiayaan, peraturan menteri ini mengatur bahwa Rencana pembiayaan pemeliharaan jalan atas hasil pemrograman pemeliharaan jalan didasarkan pada pertimbangan sosio ekonomi, potensi, dan kemampuan penyelenggaraan jalan di wilayah/daerah sesuai status jalannya serta prioritas penanganannya.

Pada sisi perencanaan teknis pemeliharaan jalan, peraturan menteri ini mengatur bahwa Kegiatan pemeliharaan rutin jalan dilakukan pada ruas jalan/bagian ruas jalan dan bangunan pelengkap dengan kriteria sebagai berikut:

- a. ruas jalan dengan kondisi baik dan sedang atau disebut jalan mantap;
- b. bangunan pelengkap jalan yang mempunyai kondisi baik sekali dan baik.

Pemeliharaan berkala jalan dilakukan pada ruas jalan/bagian ruas jalan dan bangunan pelengkap dengan kriteria sebagai berikut:

- a. ruas Jalan yang karena pengaruh cuaca atau karena repetisi beban lalu lintas sudah mengalami kerusakan yang lebih luas maka perlu dilakukan pencegahan dengan cara melakukan pelaburan, pelapisan tipis, penggantian dowel, pengisian celah/retak, peremajaan/joint.
- b. ruas jalan yang sesuai umur rencana pada interval waktu tertentu sudah waktunya untuk dikembalikan ke kondisi pelayanan tertentu dengan cara dilapis ulang;
- c. ruas jalan dengan nilai kekesatan permukaan jalan (skid resistance) kurang dari 0,33 (nol koma tiga puluh tiga);
- d. ruas jalan dengan kondisi rusak ringan;
- e. bangunan pelengkap jalan yang telah berumur paling rendah 3 (tiga) tahun sejak dilakukan pembangunan, penggantian atau pemeliharaan berkala; dan/atau
- f. bangunan pelengkap yang mempunyai kondisi sedang.

Sementara untuk rehabilitasi jalan, peraturan ini mengatur bahwa Rehabilitasi jalan dilakukan pada ruas jalan/bagian ruas jalan dan bangunan pelengkap dengan kriteria sebagai berikut:

- a. ruas jalan yang semula ditangani melalui program pemeliharaan rutin namun karena suatu sebab mengalami kerusakan yang tidak diperhitungkan dalam desain, yang berakibat menurunnya kondisi kemantapan pada bagian/tempat tertentu dari suatu ruas dengan kondisi rusak ringan, agar penurunan kondisi kemantapan tersebut dapat dikembalikan pada kondisi kemantapan sesuai dengan rencana;
- b. bangunan pelengkap yang sudah mempunyai umur pelayanan paling sedikit 8 (delapan) tahun;

- c. bangunan pelengkap yang sudah mempunyai umur pelayanan 3 (tiga) tahun sampai dengan 5 (lima) tahun yang memerlukan penanganan rehabilitasi dan perbaikan besar pada elemen strukturnya; atau
- d. bangunan pelengkap yang mempunyai kondisi rusak ringan;
- e. bangunan pelengkap yang memerlukan perbaikan darurat atau penanganan sementara; dan/atau
- f. bangunan pelengkap jalan berupa jembatan, terowongan, ponton, lintas atas, lintas bawah, tembok penahan, gorong-gorong dengan kemampuan memikul beban yang sudah tidak memenuhi standar sehingga perlu dilakukan perkuatan atau penggantian.

Sementara itu, dalam konteks pelaksanaan pemeliharaan jalan, peraturan menteri ini membagi pelaksanaan pemeliharaan menjadi empat jenis, yakni pemeliharaan rutin, berkala, rehabilitasi, dan rekonstruksi jalan. Pemeliharaan rutin jalan dilakukan sepanjang tahun meliputi kegiatan:

- a. pemeliharaan/pembersihan bahu jalan;
- b. pemeliharaan sistem drainase (dengan tujuan untuk memelihara fungsi dan untuk memperkecil kerusakan pada struktur atau permukaan jalan dan harus dibersihkan terus menerus dari lumpur, tumpukan kotoran, dan sampah);
- c. pemeliharaan/pembersihan rumaja;
- d. pemeliharaan pemotongan tumbuhan/tanaman liar (rumput-rumputan, semak belukar, dan pepohonan) di dalam rumija;
- e. pengisian celah/retak permukaan (*sealing*);
- f. laburan aspal;
- g. penambalan lubang;
- h. pemeliharaan bangunan pelengkap;
- i. pemeliharaan perlengkapan jalan; dan
- j. *Grading operation / Reshaping* atau pembentukan kembali permukaan untuk perkerasan jalan tanpa penutup dan jalan tanpa perkerasan.

Sementara itu, pemeliharaan berkala jalan meliputi kegiatan:

- a. pelapisan ulang (*overlay*);
- b. perbaikan bahu jalan;
- c. pelapisan aspal tipis, termasuk pemeliharaan pencegahan/preventive yang meliputi antara lain *fog seal, chip seal, slurry seal, micro seal, strain alleviating membrane interlayer (SAMI)*;
- d. pengasaran permukaan (*regrooving*);
- e. pengisian celah/retak permukaan (*sealing*);
- f. perbaikan bangunan pelengkap;
- g. penggantian/perbaikan perlengkapan jalan yang hilang/rusak;
- h. pemarkaan (*marking*) ulang;
- i. penambalan lubang;
- j. Untuk jalan tidak berpenutup aspal/ beton semen dapat dilakukan penggarukan, penambahan, dan pencampuran kembali material (*ripping and reworking existing layers*) pada saat pembentukan kembali permukaan; dan
- k. pemeliharaan/pembersihan rumaja.

Rehabilitasi jalan di dalam peraturan menteri ini meliputi kegiatan:

- a. pelapisan ulang;
- b. perbaikan bahu jalan;
- c. perbaikan bangunan pelengkap;
- d. perbaikan/penggantian perlengkapan jalan;
- e. penambalan lubang;
- f. penggantian *dowel/tie bar* pada perkerasan kaku (*rigid pavement*);
- g. penanganan tanggap darurat.
- h. pekerjaan galian;
- i. pekerjaan timbunan;
- j. penyiapan tanah dasar;
- k. pekerjaan struktur perkerasan;
- l. perbaikan/pembuatan drainase;
- m. pemarkaan;

- n. pengkerikilan kembali (*regraveling*) untuk perkerasan jalan tidak berpenutup dan jalan tanpa perkerasan; dan
- o. pemeliharaan/pembersihan rumaja.

Sementara itu rekonstruksi jalan meliputi kegiatan:

- a. perbaikan seluruh struktur perkerasan, drainase, bahu jalan, tebing, dan talud;
- b. peningkatan kekuatan struktur berupa pelapisan ulang perkerasan dan bahu jalan sesuai umur rencananya kembali;
- c. perbaikan perlengkapan jalan;
- d. perbaikan bangunan pelengkap; dan
- e. pemeliharaan/pembersihan rumaja.

#### **E. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 11/PRT/M/2011 Tentang Pedoman Penyelenggaraan Jalan Khusus**

Peraturan menteri tentang penyelenggaraan jalan khusus ini bertujuan untuk:

- a. memberikan pedoman penyelenggaraan jalan khusus bagi penyelenggara jalan khusus;
- b. terwujudnya tertib penyelenggaraan jalan; dan
- c. tersedianya jalan yang memenuhi ketentuan keselamatan, kelancaran, ekonomis, dan ramah lingkungan.

Untuk mewujudkan tujuan di atas, peraturan menteri ini mengatur berbagai aspek penyelenggaraan jalan khusus yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan. Pada sisi pengaturan, peraturan menteri ini mengategorisasi jalan khusus menjadi tiga jenis, yakni:

- a. jalan khusus yang hanya digunakan sendiri dengan jenis, ukuran, dan muatan sumbu terberat kendaraan yang tidak sama dengan kendaraan yang digunakan untuk umum;
- b. jalan khusus yang hanya digunakan sendiri dengan jenis, ukuran, dan muatan sumbu terberat kendaraan yang sama dengan kendaraan yang digunakan untuk umum; dan
- c. jalan khusus yang digunakan sendiri dan diizinkan digunakan untuk umum.

Peraturan ini juga mengatur mengenai lebar minimal badan jalan untuk jalan khusus, yakni paling sedikit 3,5 (tiga koma lima) meter yang dilengkapi dengan rambu atau tanda yang menyatakan bahwa jalan yang dimaksud bukan untuk umum. Jalan khusus dapat difungsikan

menjadi jalan umum sepanjang diizinkan oleh penyelenggara jalan khusus dan telah memperoleh izin operasi dari bupati/walikota.

Status jalan khusus dapat berubah menjadi jalan umum, apabila penyelenggaraannya diserahkan kepada Pemerintah Kabupaten/Kota, atau penyelenggaraannya diambil-alih oleh Pemerintah Kabupaten/Kota. Dalam hal ini, masyarakat dapat mengusulkan kepada penyelenggara jalan khusus untuk melakukan penyerahan jalan khusus kepada pemerintah kabupaten/kota. Namun, terdapat syarat yang harus dipenuhi berupa jalan khusus tidak terpelihara atau terbengkalai dan/atau tidak diperlukan lagi oleh penyelenggara jalan khusus. Di sisi lain, pemerintah kabupaten/kota dapat melakukan pengambilalihan secara sepihak apabila didasarkan pada pertimbangan:

- a. untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara;
- b. untuk kepentingan pembangunan ekonomi nasional dan perkembangan suatu daerah; dan/atau
- c. untuk lebih meningkatkan pelayanan kepada masyarakat, termasuk jalan khusus yang terbengkalai tetapi diperlukan oleh masyarakat.

Meskipun dapat dilakukan pengambilalihan secara sepihak sebagaimana diuraikan di atas, namun terdapat kewajiban yang harus dipenuhi oleh pemerintah daerah apabila penyelenggara jalan khusus menghendaki pengambilalihan tersebut untuk disertai dengan:

- a. ganti rugi kepemilikan tanah jika koridor ruang jalan yang akan diambil-alih adalah milik Instansi, badan usaha, perorangan atau kelompok masyarakat;
- b. tukar-guling ruang tanah; atau
- c. hal-hal lain yang disepakati bersama.

Penyelenggara jalan khusus dapat meminta kepada pemerintah daerah untuk memberikan pembinaan teknis penyelenggaraan jalan, apabila jalan khusus yang dimilikinya akan digunakan untuk umum. Pembinaan teknis tersebut dapat meliputi penjelasan tentang persyaratan teknis jalan dan pedoman teknis pembangunan jalan untuk jalan umum yang meliputi teknis geometrik jalan, teknis perkerasan jalan, teknis bangunan pelengkap jalan, dan teknis perlengkapan jalan. Penyelenggaraan jalan khusus yang diizinkan digunakan untuk umum diawasi secara berkala oleh Bupati/Walikota berdasarkan hasil pengawasan fungsi dan manfaat. Hasil pengawasan tersebut, dilaporkan oleh Bupati/Walikota kepada Gubernur.

**F. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Nomor 05/PRT/M/2018 Tentang Penetapan Kelas Jalan Berdasarkan Fungsi Dan Intensitas Lalu Lintas Serta Daya Dukung Meneirma Muatan Sumbu Terberat Dan Dimensi Kendaraan Bermotor**

Peraturan menteri ini merupakan pedoman bagi penyelenggara jalan dalam pelaksanaan penetapan kelas jalan yang bertujuan untuk mewujudkan tertib penyelenggaraan jalan serta pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan, tersedianya jalan yang berkeselamatan, berkeamanan, lancar, dan tertib, serta mewujudkan kepastian hukum dalam penetapan kelas jalan. Untuk mencapai tujuan tersebut, peraturan menteri ini mengatur berbagai hal yang meliputi kelas jalan, persyaratan teknis kelas jalan, dan tata cara penetapan kelas jalan.

Peraturan menteri ini membagi kelas jalan menjadi tiga, yakni:

a. Jalan kelas I

Meliputi jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran tinggi tidak melebihi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan MST 10 (sepuluh) ton.

b. Jalan kelas II

Meliputi jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter, ukuran tinggi tidak melebihi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan MST 8 (delapan) ton.

c. Jalan kelas III

Meliputi jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter, ukuran tinggi tidak melebihi 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter, dan MST 8 (delapan) ton.

Penetapan kelas jalan sesuai dengan uraian di atas dilakukan pada setiap satu jalan, baik jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, hingga jalan desa. Untuk wilayah kabupaten, penetapan dilakukan dengan keputusan bupati. Kelas jalan tersebut ditetapkan untuk jangka waktu lima tahun. Dalam hal terdapat dua ruas jalan atau lebih dengan status berbeda dan

saling berhubungan, ruas jalan tersebut ditetapkan dalam satu kelas jalan. Penetapan kelas jalan tersebut dilakukan dengan koordinasi antar penyelenggara jalan yang terkait.

Kelas jalan juga dapat diubah sesuai dengan kebutuhan lalu lintas dan angkutan jalan dengan ketentuan sebagai berikut:

- a. Adanya perubahan fungsi dan status jalan;
- b. Adanya perubahan sistem transportasi;
- c. Adanya perubahan tata ruang wilayah; atau
- d. Adanya perubahan kebijakan terkait pengembangan wilayah.

Penetapan kelas jalan wajib ditindaklanjuti dengan pemasangan rambu larangan masuk bagi kendaraan dengan berat dan dimensi tertentu pada setiap ruas jalan, sesuai dengan peraturan perundang-undangan tentang jalan. Tentunya pemasangan rambu pada jalan ini dilakukan oleh pemerintah dan pemerintah daerah sesuai dengan kewenangannya. Penetapan kelas jalan juga wajib untuk dipublikasikan kepada masyarakat melalui:

- a. Papan pengumuman publik penyelenggara jalan dan instansi yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan;
- b. Situs web resmi penyelenggara jalan dan instansi yang bertanggungjawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan; dan/atau
- c. Media cetak dan media elektronik penyelenggara jalan serta instansi yang bertanggungjawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.

## **BAB IV**

### **LANDASAN-LANDASAN**

#### **A. Landasan Filosofis**

Salah satu tujuan dari penyelenggaraan Pemerintahan Daerah yang diberikan otonomi dan kemandirian adalah sebagai sarana pencapaian tujuan negara. Tujuan negara Indonesia sendiri yakni sebagaimana dimaksud pada visi abadi bangsa Indonesia yang tercantum pada UUD 1945. Visi abadi yang dimaksud sebagaimana tercantum dalam pembukaan UUD 1945 ialah “**Negara Indonesia yang merdeka, berdaulat, adil dan makmur**”. Sedangkan misinya adalah **pertama**, melindungi segenap bangsa Indonesia; **kedua**, memajukan kesejahteraan umum; **ketiga**, mencerdaskan kehidupan bangsa; dan **keempat**, ikut melaksanakan ketertiban dunia berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial. Penjabaran visi dan misi yang menyangkut kesejahteraan masyarakat tersebut kemudian dituangkan dalam pasal-pasal UUD 1945 yang berkenaan dengan kesejahteraan rakyat<sup>92</sup>.

Salah satu kesejahteraan masyarakat yang harus dipenuhi oleh negara adalah kesejahteraan ekonomi, yakni negara harus menjamin bahwa masyarakat memiliki akses terhadap kesejahteraan ekonomi dengan cara ikut memenuhi kebutuhan infrastruktur yang dapat menunjang kehidupan perekonomian. Salah satu infrastruktur vital yang dibutuhkan untuk penunjang perekonomian adalah Jalan.

Maka dari itu Pemerintah termasuk Pemerintah Daerah memiliki kewajiban untuk melaksanakan penyelenggaraan jalan agar jalan yang ada dapat dimanfaatkan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat. Pengaturan penyelenggaraan jalan menjadi penting sebagai landasan pengadaaan kebijakan, pengurusan, pengelolaan dan pengawasan penyelenggaraan jalan oleh Pemerintah Daerah.

Selain terkait dengan intervensi negara dalam hal pemenuhan ekonomi, penyelenggaraan jalan juga memiliki keterkaitan dengan hak untuk bebas bergerak dalam wilayah/ internal negara dan daerah. Hal tersebut bahwa negara harus memenuhi, menghormati, dan melindungi hak untuk bergerak warga negara dengan menyediakan jalan yang dapat menjadi sarana masyarakat untuk bergerak dan berpindah tempat.

---

<sup>92</sup> Kasyful Mahlli, “Negara Kesejahteraan dalam Konteks Pembangunan Wilayah”, *Jurnal Ekonomi*, Vol. 18, No. 1, Januari 2015, hlm. 44.

Penyelenggaraan jalan juga memiliki keterkaitan dengan perkembangan suatu wilayah. Suatu wilayah dengan segala karakteristiknya menawarkan daya tarik tertentu bagi berlangsungnya suatu aktivitas, akan tetapi tentu saja aktivitas tersebut tidak akan bisa berlangsung apabila tidak ada penyelenggaraan jalan yang optimal. Selain itu setiap daerah memiliki karakteristik geografis yang berbeda-beda sehingga sangat dimungkinkan untuk daerah untuk mengatur terkait penyelenggaraan jalan sesuai dengan karakteristik geografis masing-masing wilayah.

Agar jalan dapat berfungsi dengan optimal, maka penting bagi Pemerintah Daerah untuk menentukan status dan fungsi jalan sesuai dengan peruntukannya. Dalam menentukan status dan fungsi jalan, maka perlu dilakukan pengklasifikasian fungsional tiap ruas jalan pada sistem jaringan jalan. Pengklasifikasian jalan merupakan hal yang sangat penting untuk mencapai penyelenggaraan jalan yang aman serta efisien.

Selain itu, penyelenggaraan jalan tentu harus memperhatikan pula pemeliharaan jalan, agar jalan yang sudah dibangun dapat berfungsi secara optimal sepanjang waktu. Usaha pembinaan dan pemeliharaan jalan ditujukan agar jaringan jalan dapat menyelenggarakan perannya dengan baik, Atas dasar hal tersebut penyelenggaraan Pemeliharaan jalan merupakan bagian penting yang penting dari penyelenggaraan jalan demi menjaga kualitas dan daya guna dari jalan tersebut.

Pemeliharaan jalan tidak hanya menjadi tanggungjawab Pemerintah Daerah saja, akan tetapi menjadi tanggungjawab seluruh stakeholder yang ada, yakni masyarakat dan juga swasta. Maka dari itu masyarakat dan juga swasta harus diberikan kesempatan untuk berpartisipasi seluas-luasnya terhadap pemeliharaan jalan agar penggunaan jalan dapat menjadi efektif sepanjang waktu.

## **B. Landasan Sosiologis**

Kabupaten Bandung Barat merupakan salah satu daerah di Jawa Barat dengan luas daerah terbesar, membentang seluas 1.305,77 km<sup>2</sup> dengan enam belas kecamatan dan 165 desa. Kondisi tersebut, dibarengi dengan jumlah penduduk yang besar membuat Bandung Barat menjadi daerah agrikultur yang cukup besar. Lanskap fisik dan keindahan alam di Bandung Barat, seperti di Kecamatan Lembang juga membawa potensi pariwisata yang patut dipertimbangkan. Dengan kata lain, Kabupaten Bandung Barat memiliki potensi ekonomi yang patut diperhitungkan.

Secara ideal, potensi yang besar tersebut dapat membawa kesejahteraan pada masyarakat Kabupaten Bandung Barat, meningkatkan pendapatan daerah yang secara lurus juga meningkatkan tingkat pelayanan terhadap masyarakat. Namun kenyataannya, potensi-potensi yang dimiliki oleh Kabupaten Bandung Barat baru dapat berfungsi optimal ketika terdapat infrastruktur yang efektif dan efisien yang menghubungkan pusat-pusat kegiatan. Sehingga penyelenggaraan jalan yang baik memiliki peran penting terhubung dengan hampir segala aspek pelayanan masyarakat.

Meski memiliki peranan yang penting, namun kenyataan di lapangan menunjukkan masih banyaknya ruas jalan di Kabupaten Bandung Barat yang rusak. Dari total 525,571 km jalan yang berada di wilayah Kabupaten Bandung Barat, 86,44 km diantaranya berada pada kondisi rusak dan 58,75 km berada pada kondisi rusak berat. Apabila dihitung maka lebih dari 25% atau seperlima ruas jalan di Kabupaten Bandung Barat berada pada kondisi yang rusak atau rusak berat.

Selain itu dari total 108 ruas jalan kabupaten yang dikelola oleh Pemerintah Daerah, lebih dari 90% merupakan jalan lokal dengan lebar ruas yang sempit (rata-rata 5 M). Ruas jalan tersebut perlu dikembangkan untuk memaksimalkan daya konektivitas antar wilayah di Kabupaten Bandung Barat guna menunjang kualitas pelayanan bagi masyarakat, dan juga aktivitas-aktivitas sosial, ekonomi, kesehatan, pendidikan, termasuk agrikultural yang terjadi di daerah Kabupaten Bandung Barat.

Apabila penyelenggaraan jalan tidak dilakukan dengan baik, maka akan ada banyak sektor pelayanan dan kegiatan masyarakat yang terganggu atau bahkan berhenti. Hak-hak masyarakat akan gagal terpenuhi dan terlindungi oleh Pemerintah. Oleh sebab itu, wajib diadakan Peraturan Daerah di Kabupaten Bandung Barat yang mengatur penyelenggaraan jalan guna menjamin pemeliharaan, pengembangan, dan pembangunan jalan di Bandung Barat dalam rangka peningkatan layanan masyarakat dan memfasilitas seluruh kegiatan masyarakat di Kabupaten Bandung Barat.

### **C. Landasan Yuridis**

Berdasarkan rezim peraturan perundang-undangan di bidang penyelenggaraan jalan, telah diatur berbagai aspek penyelenggaraan jalan meliputi pengaturan, pembangunan, pembinaan, dan pengawasan. Peraturan perundang-undangan juga telah memberikan pengaturan yang cukup lengkap mengenai pembagian kewenangan penyelenggaraan jalan antara pemerintah pusat, pemerintah provinsi, dan pemerintah kabupaten kota berdasarkan status jalan yang ditetapkan.

Peraturan perundang-undangan di level kementerian juga telah banyak mengatur berbagai pedoman yang dapat digunakan oleh pemerintah kabupaten/kota dalam rangka melaksanakan penyelenggaraan jalan di kabupaten, baik yang berstatus sebagai jalan kabupaten maupun jalan desa. Diantara berbagai regulasi di tingkat kementerian tersebut, terdapat beberapa regulasi yang bersentuhan langsung dengan kewenangan pemerintah kabupaten dalam rangka penyelenggaraan jalan, yakni peraturan mengenai persyaratan teknis jalan, pedoman penilikan dan pengawasan jalan, pedoman pemeliharaan jalan, pedoman penetapan kelas jalan, hingga pedoman penyelenggaraan jalan khusus.

Berbagai peraturan yang bersifat pedoman tersebut semakin mengukuhkan keberadaan kewenangan pemerintah kabupaten/kota untuk dapat melaksanakan penyelenggaraan jalan. Meskipun begitu, penting untuk digarisbawahi bahwa naskah akademik ini ditujukan untuk menyusun peraturan daerah tentang pemeliharaan jalan. Berdasarkan hasil evaluasi peraturan perundang-undangan, pemeliharaan jalan merupakan salah satu bagian dari pembangunan jalan yang merupakan salah satu unsur penyelenggaraan jalan. Sehingga, penting untuk memperluas cakupan rancangan peraturan daerah yang akan dibentuk, tidak hanya mengatur mengenai pemeliharaan jalan, melainkan meliputi juga penyelenggaraan jalan secara luas. Dari hasil penelusuran juga didapati bahwa pemerintah Kabupaten Bandung Barat belum memiliki peraturan daerah tentang penyelenggaraan jalan. Sehingga secara yuridis, terdapat dasar hukum yang kuat untuk dapat menerbitkan peraturan daerah tentang penyelenggaraan jalan.

## **BAB V**

### **SASARAN, JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN MATERI MUATAN**

#### **A. Sasaran, Jangkauan, Dan Arah Pengaturan**

Sasaran yang hendak diwujudkan melalui pemberlakuan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Jalan adalah terselenggaranya jalan yang optimal sehingga dapat menjadi penggerak roda perekonomian masyarakat Kabupaten Bandung Barat dan sebagai sarana berkembangnya daerah Kabupaten Bandung Barat. Harapannya dengan diadakannya pengaturan ini, penyelenggaraan jalan dapat diselenggarakan secara terstruktur dan terencana sehingga jalan yang ada dapat bertahan lama dan bermanfaat secara optimal.

Dalam rangka mewujudkan sasaran tersebut, peraturan daerah yang akan dibentuk ini akan menjangkau atau mengikat pihak-pihak sebagai berikut:

1. Bupati Bandung Barat sebagai kepala pemerintahan daerah yang bertanggungjawab menyelenggarakan penyelenggaraan jalan di daerah Kabupaten Bandung Barat;
2. Perangkat Daerah yang melaksanakan urusan pemerintahan bidang pekerjaan umum dan tata ruang, sebagai perangkat daerah yang menjadi *leading actor* dalam penyelenggaraan jalan;
3. Penyelenggara jalan khusus sebagai pihak yang memiliki kewenangan untuk membuat jalan khusus untuk kepentingannya sendiri, yang mana dalam penyelenggaraan jalan khusus tersebut wajib untuk tunduk pada peraturan daerah ini; dan
4. Masyarakat daerah Kabupaten Bandung Barat sebagai pihak yang akan terdampak langsung, dalam bentuk pemberian hak untuk turut serta dalam penyelenggaraan program-program penyelenggaraan jalan.

Dalam rangka mewujudkan sasaran, arah pengaturan dari rancangan peraturan daerah yang akan dibentuk akan meliputi:

1. Kewajiban pemerintah daerah untuk membuat Leger Jalan;
2. Mengatur tata cara menetapkan status dan kelas jalan oleh pemerintah daerah;
3. Tata cara pembangunan jalan dan juga tata cara pemeliharaan jalan;

4. Mengatur tata cara penyelenggaraan jalan khusus oleh penyelenggara jalan khusus berikut pembinaan dan pengawasannya oleh pemerintah daerah; dan
5. Mengatur hak masyarakat untuk berpartisipasi dalam penyelenggaraan jalan.

## **B. Pokok-Pokok Materi Muatan**

Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung Barat tentang Penyelenggaraan Jalan akan memiliki sistematika muatan sebagai berikut:

- BAB I KETENTUAN UMUM
- BAB II LEGER JALAN;
- BAB III PENETAPAN STATUS JALAN;
- BAB IV KELAS JALAN;
- BAB V RENCANA UMUM JARINGAN JALAN;
- BAB VI PEMBANGUNAN JALAN;
- BAB VII PEMANFAATAN BAGIAN-BAGIAN JALAN;
- BAB VIII PEMELIHARAAN JALAN;
- BAB IX JALAN KHUSUS;
- BAB X PERAN SERTA MASYARAKAT;
- BAB XI PEMBINAAN DAN PENGAWASAN;
- BAB XII PEMBIAYAAN; dan
- BAB XIII KETENTUAN PENUTUP.

### **1. BAB I KETENTUAN UMUM**

Ruang lingkup materi muatan yang perlu diatur pada BAB ini, yaitu:

- a. Definisi atau batasan pengertian, serta singkatan atau akronim yang digunakan pada Rancangan Peraturan Daerah; dan
- b. Ruang lingkup dari Rancangan Peraturan Daerah.

Definisi dan singkatan yang akan tercantum pada BAB ini, meliputi:

1. Daerah adalah daerah Kabupaten Bandung Barat.
2. Pemerintah Daerah adalah bupati dan perangkat daerah sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah di Kabupaten Bandung Barat.
3. Bupati adalah Bupati Kabupaten Bandung Barat
4. Perangkat Daerah adalah organisasi perangkat daerah Kabupaten Bandung Barat yang membidangi tugas dan fungsi di bidang pekerjaan umum dan penataan ruang.
5. Pemerintah Desa adalah Pemerintah Desa di Daerah.
6. 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.
7. Jalan Umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum.
8. Jalan Khusus adalah jalan yang dibangun oleh instansi, badan usaha, perseorangan, atau kelompok masyarakat untuk kepentingan sendiri.
9. Leger Jalan adalah dokumen yang memuat data mengenai perkembangan suatu ruas Jalan.
10. Status Jalan adalah pengelompokan Jalan Umum berdasarkan kepemilikannya menjadi Jalan kabupaten dan Jalan desa.
11. Bangunan Pelengkap Jalan adalah bangunan yang berfungsi sebagai jalur lalu lintas, pendukung konstruksi Jalan, serta fasilitas lalu lintas dan fasilitas pendukung pengguna Jalan.
12. Rencana Umum Jaringan Jalan adalah kumpulan rencana ruas-ruas Jalan beserta besaran pencapaian sasaran kinerja pelayanan Jalan tertentu untuk jangka waktu tertentu.
13. Rencana Pemeliharaan Jalan adalah dokumen perencanaan tahunan yang berisi rencana pemeliharaan rutin, pemeliharaan berkala, rehabilitasi Jalan, dan rekonstruksi Jalan di Daerah.
14. Penyelenggaraan Jalan adalah kegiatan yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan Jalan.

15. Penyelenggara Jalan Khusus adalah instansi, badan usaha, perseorangan, atau kelompok masyarakat yang melakukan penyelenggaraan Jalan untuk melayani kepentingannya sendiri.

## **2. BAB II LEGER JALAN**

BAB ini nantinya akan berisi pengaturan terkait kewajiban dan tata cara Pemerintah Daerah dalam membuat Leger Jalan. Isi dari pengaturan ini yakni dalam rangka penyusunan rencana serta program Pembangunan Jalan dan pendataan sejarah perkembangan ruas Jalan, Perangkat Daerah mengadakan Leger Jalan.

Dalam BAB ini juga diatur terkait tata cara penyusunan Leger Jalan, yakni pembuatan, penetapan, penyimpanan dan pemeliharaan, pemantauan, pemutakhiran, dan penggantian. Selanjutnya diatur juga terkait Pengadaan Leger Jalan yang meliputi data identitas Jalan, data Jalan, peta lokasi ruas Jalan, dan data ruang milik Jalan.

## **3. BAB III PENETAPAN STATUS JALAN**

BAB ini nantinya akan mengatur tata cara pemerintah daerah dalam menetapkan status jalan. Status jalan sendiri dikelompokkan menjadi Jalan Kabupaten dan Jalan Desa yang ditetapkan melalui keputusan bupati. Penetapan status jalan dilakukan secara berkala paling singkat 5 (lima) tahun.

Selanjutnya dalam BAB ini diatur juga terkait kewenangan pemerintah desa. Pemerintah Desa berwenang atas penyelenggaraan Jalan Desa yang meliputi pemeliharaan Jalan dan pengawasan Jalan. Selanjutnya BAB ini juga mengatur terkait Perubahan Status Jalan. Perubahan Status Jalan dapat dilakukan berdasarkan evaluasi Status Jalan. Selanjutnya Perubahan Status Jalan ditetapkan dengan Keputusan Bupati setelah berkoordinasi dengan Pemerintah Desa.

Perangkat Daerah melakukan evaluasi terhadap Status Jalan paling lama setiap 5 (lima) tahun. Evaluasi terhadap Status Jalan dilakukan dengan memperhatikan perubahan peran penting Jalan, kebutuhan masyarakat, tingkat pelayanan Jalan, dan/atau rencana dan kebijakan Pemerintah Daerah.

## **4. BAB IV KELAS JALAN**

BAB ini mengatur terkait tata cara Pemerintah Daerah dalam melakukan klasifikasi jalan dan penetapan kelas jalan. Bupati menetapkan ruas-ruas Jalan yang ada di Daerah ke dalam Kelas Jalan sesuai peraturan perundang-undangan. Kelas Jalan ditetapkan untuk jangka waktu 5 (lima) tahun. Selanjutnya diatur juga bahwa Perangkat Daerah yang melaksanakan urusan pemerintahan bidang pekerjaan umum dan penataan ruang menyusun daftar ruas Jalan di Daerah yang akan ditetapkan Kelas Jalannya. Daftar ruas Jalan sendiri berisi daftar ruas Jalan yang berstatus Jalan Daerah dan daftar ruas Jalan yang berstatus Jalan desa. Daftar ruas Jalan sendiri disusun berdasarkan kriteria Kelas Jalan sesuai peraturan perundang-undangan.

Dalam BAB ini terdapat pengaturan bahwa Dalam hal terdapat 2 (dua) ruas Jalan atau lebih dengan status berbeda dan saling berhubungan, ruas Jalan tersebut ditetapkan dalam 1 (satu) Kelas Jalan. Selanjutnya Dalam hal ruas Jalan berhubungan dengan ruas Jalan yang berstatus jalan daerah kabupaten/kota lain, atau jalan provinsi, atau jalan nasional, penetapan Kelas Jalan dilakukan dengan berkoordinasi dengan penyelenggara Jalan terkait.

Selanjutnya terdapat pengaturan juga bahwa Perangkat daerah yang melaksanakan urusan pemerintahan bidang lalu lintas dan angkutan jalan, memasang rambu larangan masuk bagi kendaraan dengan berat dan dimensi yang melebihi kapasitas Kelas Jalan. Pemasangan rambu larangan dilakukan paling lambat 1 (satu) tahun sejak penetapan Kelas Jalan. Penetapan Kelas Jalan dipublikasikan secara luas melalui Sistem Informasi Jaringan Jalan dan/atau media informasi lainnya.

Setiap orang dilarang mengemudikan kendaraan bermotor di Jalan yang memiliki Kelas Jalan lebih rendah dari Kelas Jalan yang diizinkan untuk dilalui oleh kendaraannya. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di Jalan yang memiliki Kelas Jalan lebih rendah dari Kelas Jalan yang diizinkan untuk dilalui oleh kendaraannya, dikenakan sanksi administratif. Sanksi administratif, dapat diberikan dalam bentuk denda administrative, dan/atau penahanan kendaraan.

Selanjutnya dalam BAB ini juga nantinya terdapat pengaturan bahwa dalam keadaan tertentu, Bupati dapat mengizinkan kendaraan bermotor untuk melalui jalan yang Kelas Jalannya lebih rendah dari Kelas Jalan yang diizinkan untuk dilalui oleh kendaraan tersebut. Keadaan tertentu tersebut antara lain terjadinya kemacetan lalu lintas pada ruas Jalan tertentu secara berulang, adanya perbaikan dan/atau pemeliharaan Jalan, dan adanya bencana yang

mengganggu dan/atau mengurangi fungsi Jalan dan/atau aspek keselamatan dan keamanan Jalan.

## **5. BAB V RENCANA UMUM JARINGAN JALAN**

BAB ini mengatur terkait kewajiban Pemerintah Daerah dalam menyusun Rencana Umum Jaringan Jalan Daerah dan juga tata cara menyusunnya. Dalam rangka melaksanakan penyelenggaraan Jalan, Pemerintah Daerah menyusun Rencana Umum Jaringan Jalan Daerah. Rencana Umum Jaringan Jalan Daerah sendiri berisi kumpulan rencana ruas-ruas Jalan serta pencapaian sasaran kinerja pelayanan Jalan tertentu untuk waktu tertentu. Rencana Umum Jaringan Jalan Daerah terdiri atas Rencana Umum Jangka Panjang Jaringan Jalan, dan Rencana Umum Jangka Menengah Jaringan Jalan. Penyusunan Rencana Umum Jaringan Jalan Daerah dilaksanakan oleh Perangkat Daerah.

Selanjutnya bagian ini mengatur terkait Rencana Umum Jangka Panjang Jaringan Jalan yang disusun untuk periode 20 (dua puluh) tahun. Rencana Umum Jangka Panjang Jaringan Jalan disusun dengan memperhatikan rencana pembangunan jangka panjang Daerah, rencana tata ruang wilayah Daerah, rencana umum jangka panjang jaringan Jalan nasional, rencana umum jangka panjang jaringan Jalan provinsi, dan pedoman penyusunan perencanaan jaringan Jalan yang diterbitkan menteri yang membidangi urusan pekerjaan umum. Rencana Umum Jangka Panjang Jaringan Jalan, disusun dengan melibatkan masyarakat melalui forum konsultasi publik. Perangkat Daerah menyusun petunjuk teknis pelaksanaan forum konsultasi public.

Perangkat Daerah menyusun dokumen Rencana Umum Jangka Panjang Jaringan Jalan berdasarkan hasil konsultasi publik. Dokumen Rencana Umum Jangka Panjang Jaringan Jalan disampaikan kepada Bupati untuk ditetapkan. Bupati menerbitkan Keputusan Bupati untuk menetapkan Rencana Umum Jangka Panjang Jaringan Jalan. Rencana Umum Jangka Panjang Jaringan Jalan wajib dievaluasi paling lama setiap 5 (lima) tahun.

Selanjutnya BAB ini juga akan mengatur terkait Rencana Umum Jangka Menengah Jaringan Jalan yang disusun untuk periode 5 (lima) tahun. Rencana Umum Jangka Menengah Jaringan Jalan disusun dengan memperhatikan rencana umum jangka menengah jaringan Jalan nasional, rencana umum jangka menengah jaringan Jalan provinsi, Rencana Umum Jangka

Panjang Jaringan Jalan, dan pedoman penyusunan perencanaan jaringan Jalan yang diterbitkan menteri yang membidangi urusan pekerjaan umum. Perangkat Daerah menyusun dokumen Rencana Umum Jangka Menengah Jaringan Jalan untuk disampaikan kepada Bupati untuk ditetapkan. Bupati menerbitkan Keputusan Bupati untuk menetapkan Rencana Umum Jangka Menengah Jaringan Jalan.

BAB ini juga memuat pengaturan bahwa Rencana Umum Jangka Menengah Jaringan Jalan wajib dievaluasi paling lama setiap 3 (tiga) tahun.

## **6. BAB VI PEMBANGUNAN JALAN**

BAB ini nantinya akan mengatur terkait kewenangan Pemerintah Daerah dalam melakukan pembangunan Jalan. Pembangunan Jalan dilaksanakan berdasarkan Rencana Umum Jaringan Jalan. Pembangunan Jalan dilaksanakan oleh Perangkat Daerah sesuai dengan pedoman persyaratan teknis Jalan menurut peraturan perundang-undangan. Pembangunan Jalan wajib dilengkapi dengan Bangunan Pelengkap Jalan sesuai dengan kebutuhan. Bangunan Pelengkap Jalan diprioritaskan bagi fasilitas yang menunjang hak-hak pejalan kaki berupa trotoar, fasilitas penyeberangan, halte, dan fasilitas keamanan. Fasilitas tersebut juga harus dilengkapi dengan fasilitas bagi masyarakat berkebutuhan khusus.

## **7. BAB VII PEMANFAATAN BAGIAN-BAGIAN JALAN**

BAB ini akan mengatur mengenai pemanfaatan bagian-bagian jalan yang terdiri atas ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan. Ruang manfaat jalan meliputi badan jalan, saluran tepi jalan, dan ambang pengamanannya. Terhadap ruang manfaat jalan pemanfaatannya hanya dapat dilakukan sesuai dengan fungsi serta peruntukan jalan dan penyediaan bangunan pelengkap jalan. Ruang milik jalan meliputi ruang manfaat jalan dan sejalur tanah tertentu di luar ruang manfaat jalan. Terhadap ruang milik jalan, maka dapat dimanfaatkan untuk ruang milik jalan, pelebaran jalan, penambahan jalur lalu lintas, atau pun kebutuhan ruangan untuk pengamanan jalan.

Sedangkan ruang pengawasan jalan meliputi ruang tertentu di luar ruang milik jalan yang penggunaannya di bawah pengawasan penyelenggaraan jalan. Terhadap ruang pengawasan jalan maka pemanfaatannya diperuntukan untuk pengamanan konstruksi jalan dan pengamanan fungsi jalan. Pada dasarnya bagian-bagian jalan tidak dapat dimanfaatkan selain

pada jenis-jenis pemanfaatan yang sudah dibatasi sebelumnya. Sehingga apabila akan ada pemanfaatan ruang bagian-bagian jalan selain daripada peruntukannya, perlu mendapatkan izin dari Bupati.

Adapun, pemanfaatan bagian-bagian jalan yang memerlukan izin adalah pemanfaatan yang meliputi peletakan atau pendirian bangunan di atas, pada, dan/atau dibawah permukaan tanah pada ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan/atau ruang pengawasan jalan. Izin tersebut pun hanya diberikan apabila telah memenuhi syarat-syarat seperti tidak mengganggu kelancaran dan keselamatan pengguna jalan, sesuai dengan peraturan perundang-undangan, dan sesuai dengan pedoman yang ditetapkan oleh Menteri di bidang pekerjaan umum dan perumahan rakyat.

Apabila terdapat pemanfaatan bagian-bagian jalan yang tanpa izin atau mengakibatkan kerusakan jalan, akan mendapatkan sanksi administrasi berupa denda atau pembongkaran bangunan. Ketentuan lebih lanjut mengenai syarat dan tata cara memperoleh izin pemanfaatan bagian-bagian jalan, besaran denda administratif serta tata cara pengenaannya akan dilimpahkan untuk diatur secara lebih detail dalam Peraturan Bupati.

## **8. BAB VIII PEMELIHARAAN JALAN**

BAB ini akan mengatur kewajiban Bupati dalam melakukan pemeliharaan jalan secara terencana melalui penyusunan rencana pemeliharaan jalan. Rencana pemeliharaan tersebut nantinya akan disusun oleh perangkat daerah yang membidangi penyelenggaraan jalan dan berisi sedikitnya pemeliharaan rutin, pemeliharaan berkala, rehabilitasi jalan, dan rekonstruksi jalan. Penyusunan Rencana Pemeliharaan jalan nantinya akan disusun dengan melakukan inventarisasi kondisi jalan. Adapun pemeliharaan rutin nantinya akan dilaksanakan dalam bentuk pembersihan bahu jalan, pemeliharaan sistem drainase, pembersihan ruang manfaat jalan, pemotongan tumbuhan atau tanaman liar, pengisian celah atau retak permukaan, laburan aspal, penambalan lubang, pemeliharaan bangunan pelengkap, pemeliharaan pelengkap jalan, dan pembentukan Kembali permukaan untuk perkerasan jalan.

Pemeliharaan berkala akan dilaksanakan dalam bentuk pelapisan ulang jalan, perbaikan bahu jalan, lapisan aspal tipis, pengasaran permukaan, pengisi celah, perbaikan bangunan pelengkap, penggantian atau perbaikan perlengkapan jalan, pemarkaan ulang, penambahan lubang, penggaruk, dan pembersihan ruang manfaat jalan. Sedangkan rehabilitasi jalan

nantinya akan dilaksanakan dalam bentuk pelapisan ulang, perbaikan bahu jalan, perbaikan bangunan pelengkap dan perlengkapan jalan, penambalan lubang, perbaikan drainase, pemarkahan, dan pengkerikilan kembali, serta pembersihan ruang manfaat jalan.

Rekonstruksi jalan nantinya akan dilaksanakan dengan cara perbaikan struktur perkerasan, drainase, bahu jalan, tebing, dan talud, peningkatan kekuatan struktur dengan pelapisan ulang perkerasan dan bahu jalan, perbaikan perlengkapan jalan, perbaikan bangunan pelengkap jalan, dan pembersihan ruang manfaat jalan Untuk melaksanakan pemeliharaan tersebut bupati wajib menyelenggarakan pengamatan jalan secara rutin melalui perangkat daerah. Adapun ruang lingkup pengamatan tersebut adalah pengamatan atas pemanfaatan dan kondisi bagian-bagian Jalan, pelaporan atas hasil pengamatan, menerima keluhan/masukan/informasi dari masyarakat/ pengguna Jalan; dan, pengusulan tindakan yang diperlukan terhadap hasil pengamatan dan/atau keluhan/masukan.

Diatur pula agar pemerintah memaksimalkan penggunaan teknologi informasi dan media digital untuk menerima keluhan, masukan dan informasi yang disampaikan oleh masyarakat, terhadap keluhan-keluhan, masukan, dan informasi tersebut maka pemerintah harus segera melakukan Tindakan pemeliharaan rutin. Pemeliharaan juga diatur agar memperhatikan keselamatan pengguna jalan dimana penempatan perlengkapan jalan harus mengikuti ketentuan peraturan perundang-undangan. Diatur pula bahwa pemerintah desa berwenang untuk melakukan pemeliharaan jalan terhadap jalan-jalan yang berstatus jalan desa dengan Menyusun petunjuk teknis pemeliharaannya.

## **9. BAB IX JALAN KHUSUS**

BAB ini mengatur mengenai jalan khusus yang dapat dibangun oleh instansi, badan usaha, perseorangan, maupun kelompok masyarakat. Jalan khusus nantinya akan dibagi menjadi dua jenis, yaitu jalan khusus yang hanya digunakan sendiri dan juga jalan khusus yang digunakan untuk umum. Jalan khusus untuk keperluan sendiri sepenuhnya akan menjadi tanggung jawab penyelenggaraan jalan khusus dimana kategori jalan tersebut akan ditentukan oleh penyelenggara jalan khusus tersebut.

Kemudian diatur pula hal-hal yang wajib diadakan dalam jalan khusus yang digunakan untuk sendiri seperti misalnya rambu atau tanda yang menyatakan bahwa jalan tersebut bukan untuk umum, portal jalan, dan juga penjaga. Pelanggaran atau penggunaan tanpa izin terhadap

jalan khusus yang digunakan untuk keperluan sendiri dapat ditindaklanjuti sesuai dengan ketentuan perundang-undangan. Selain itu, jalan khusus untuk kepentingan umum atau yang membuka koneksi ke jalan umum baru dapat dioperasikan jika telah mendapatkan izin operasi dari bupati.

Izin pengoperasian diatur agar diajukan kepada bupati melalui perangkat daerah. Bupati pun baru dapat memberikan izin operasi setelah melakukan pemeriksaan laik jalan terhadap jalan khusus tersebut melalui perangkat daerah. Adapun pemeriksaan yang dilakukan nantinya terbagi menjadi pemeriksaan administrasi dan pemeriksaan teknis yang tata cara pengajuannya akan diamanatkan untuk diatur secara lebih detail dalam Peraturan Bupati.

Jalan khusus juga dapat berubah menjadi jalan umum dengan dua cara, yaitu apabila diserahkan kepada pemerintah Daerah atau diambil alih oleh pemerintah daerah. Penyerahan penyelenggaraan kepada pemerintah daerah dapat diusulkan oleh penyelenggaraan jalan khusus tersebut dan juga masyarakat. Usulan penyerahan akan diajukan kepada perangkat daerah dan harus dilengkapi dengan alasan penyerahan. Adapun alasan penyerahan sedikitnya wajib memuat hal-hal seperti latar belakang penyerahan, peta lokasi jalan, uraian kondisi jalan, dan uraian manfaat penyerahan. Apabila usulan diterima maka Bupati akan merubah status tersebut dengan Keputusan Bupati.

Diatur pula dalam bab ini bahwa apabila usulan penyerahan tersebut dilakukan oleh masyarakat, maka syaratnya adalah Ketika jalan khusus tersebut terbengkalai, tidak terpelihara dengan baik dan tidak diperikan lagi oleh penyelenggaraan jalan khusus. Adapun usulan tersebut nantinya akan diserahkan kepada Bupati melalui perangkat daerah. Adapun dokumen usulan sendiri wajib dikengkapi dengan persetujuan tertulis dan uraian mengenai alasan penyerahan yang memuat sedikitnya memuat latar belakang penyerahan, peta jalan khusus, uraian kondisi jalan dan manfaat penyerahan.

Sama seperti mekanisme sebelumnya, perangkat daerah wajib melakukan evaluasi terhadap pengusulan tersebut untuk kemudian menghasilkan rekomendasi. Rekomendasi tersebut diberikan kepada Bupati untuk ditolak atau diterima. Apabila diterima maka perubahan jalan khusus menjadi jalan umum akan ditetapkan dengan keputusan bupati.

Berbeda dengan penyerahan, pengambilalihan jalan khusus dapat dilakukan dengan pertimbangan pertimbangan seperti kepentingan pertahanan, keamanan negara, pembangunan ekonomi daerah, perkembangan daerah, dan kebutuhan masyarakat. Pengambilalihan wajib disetujui oleh penyelenggara jalan khusus. Oleh karenanya Bupati diwajibkan menerbitkan surat pemberitahuan pengambilalihan. Adapun surat pengambilalihan tersebut harus memuat pertimbangan pengambilalihan, rencana pemanfaatannya dan tawaran ganti rugi.

Surat tersebut sudah harus dijawab oleh penyelenggara jalan khusus satu bulan sejak diterima. Penyelenggara jalan khusus berhak untuk menolak memberikan persetujuan pengambil alihan. Namun apabila masa pemberitahuan habis tanpa adanya jawaban maka pengambilalihan akan dianggap ditolak. Namun jika pengambilalihan disetujuo maka akan dilakukan serah terima dari penyelenggaran jalan khusus kepada Pemerintah Dearah dengan penandatanganan berita acara serah terima. Tata cara pengambilalihan dan serah terima akan diatur lebih lanjut dalam Peraturan Bupati.

## **10. BAB X SISTEM INFORMASI JARINGAN JALAN**

BAB ini akan mengatur mengenai pembangunan Sistem Informasi Jaringan Jalan. Sistem informasi tersebut akan diselenggarakan secara elektronik. Adapun muatan dari Sistem Informasi jaringan Jalan sedikitnya memuat hal-hal seperti perencanaan jaringan jalan, informasi Leger jalan, informasi Status dan Kelas jalan, data proses pembangunan jalan, dan kondisi jalan. Data dan informasi jalan dalam Sistem Informasi Jaringan Jalan harus diperbarui sedikitnya satu kali dalam satu tahun.

## **11. BAB XI PERAN SERTA MASYARAKAT**

BAB ini akan mengatur peran serta masyarakat dalam penyelenggaraan jalan. Masyarakat akan diberikan hak untuk memberikan masukan baik secara lisan maupun tertulis kepada penyelenggara jalan, Masukan dari masyarakat harus ditindak lanjuti oleh perangkat daerah yang melaksanakan urusan pemerintah di bidang jalan. Masukan lisan atau tertulis yang dimaksud sebelumnya dapat dilakukan dengan penyampaian secara langsung, melalui media massa, surat elektronik atau media sosial.

Selain itu masyarakat juga berhak melaporkan adanya penyimpangan penyelenggaraan alan yang wajib ditindaklanjuti oleh Perangkat Daerah. Laporan tersebut dapat disampaikan secara langsung, melalui surat elektronik, dan melalui media sosial. Masyarakat yang

melakukan laporan penyimpangan penyelenggaraan jalan berhak untuk meminta disembunyikan identitasnya. Selain pelaporan, masyarakat juga dapat melakukan pemeliharaan jalan secara mandiri apabila terdapat kerusakan. Pemeliharaan tersebut diberitahukan kepada perangkat desa apabila statusnya jalan desa dan perangkat daerah apabila status jalannya adalah jalan Kabupaten. Biaya yang ditimbulkan dari memelihara akan ditanggung oleh masyarakat.

## **12. BAB XII PEMBINAAN DAN PENGAWASAN**

BAB ini mengatur mengenai pembinaan dan pengawasan dalam penyelenggaraan jalan. Tanggung jawab pembinaan adalah ada pada perangkat daerah terhadap penyelenggara jalan khusus, pemerintah desa dan masyarakat. Pembinaan dapat dilakukan dengan bentuk sosialisasi, konsultasi dan bimbingan teknis. Sosialisasi akan merujuk pada sosialisasi kebijakan penyelenggaraan jalan di daerah dan sosialisasi peraturan perundang-undangan terkait penyelenggaraan jalan.

Adapun konsultasi dapat dilakukan berupa konsultasi tentang pembangunan jalan khusus, tentang pembangunan perlengkapan jalan, dan/atau bangunan pelengkap jalan pada jalan khusus. Bimbingan teknis dapat berupa bimbingan teknis pembangunan jalan dan bimbingan teknis pemeliharaan jalan. Kemajuan pada aspek pengawasan, yang merupakan tanggung jawab perangkat daerah, Pengawasan akan dilakukan terhadap penyelenggaraan jalan umum dan jalan khusus.

Pengawasan terhadap jalan umum dilakukan dengan pengawasan pemanfaatan bagian-bagian jalan dan pengawasan terhadap penyelenggaraan jalan desa oleh pemerintah desa. Sedangkan, pengawasan terhadap penyelenggaraan jalan khusus hanya dilakukan pada jalan khusus yang digunakan untuk umum. Kedua jenis pengawasan tersebut dilaksanakan secara rutin dan berkala. Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pengawasan penyelenggaraan jalan diatur dalam Peraturan Bupati.

## **13. BAB XIII PEMBIAYAAN**

BAB ini mengatur mengenai penyelenggaraan jalan. Adapun sumber dari penyelenggaraan jalan adalah anggaran pendapat dan belanja daerah atau APBD, dan juga sumber lain yang sah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Diatur pula agar pemerintah daerah dapat memberikan bantuan keuangan kepada pemerintah desa, hibah kepada penyelenggara

jalan khusus yang digunakan untuk umum, dan kepada masyarakat yang melakukan pemeliharaan jalan secara mandiri,

Pemerintah desa, penyelenggara jalan khusus, dan juga masyarakat dapat mengajukan permohonan bantuan pembiayaan kepada Pemerintah desa. Permohonan tersebut disampaikan kepada perangkat daerah dengan disertai uraian kondisi jalan, rencana pemeliharaan, dan biaya yang dibutuhkan. Perangkat daerah nantinya harus menyusun petunjuk teknis pemberian bantuan pembiayaan.

#### **14. BAB XIV KETENTUAN PENUTUP**

Pada BAB ini diatur bahwa sistem informasi jaringan jalan harus sudah tersedia paling lambat satu tahun sejak peraturan daerah mengenai tentang penyelenggaraan jalan diundangkan. Kemudian peratutan pelaksana dari peraturan daerah ini sudah harus ditetapkan paling lambat satu tahun sejak peraturan daerah ini ditetapkan.

## **BAB VI**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan uraian pada bab-bab sebelumnya, terdapat beberapa kesimpulan yang dihasilkan sebagai berikut:

1. Terdapat kebutuhan yang tinggi terkait keberadaan dan kondisi jalan yang baik di Kabupaten Bandung Barat. Pada sisi keberadaan jalan, kebutuhan tertinggi berada pada wilayah-wilayah terpencil di Kabupaten Bandung Barat yang masih belum memiliki akses jalan yang layak sehingga mengakibatkan wilayah tersebut terisolir seperti di Kampung Cijuhang Desa Magaluyu Kecamatan Cipeundeuy, dan Kampung Lebaksiuh Desa Ciptaharja Kecamatan Cipatat. Pada sisi kondisi jalan, dari 113 ruas jalan dengan total panjang mencapai 536 km yang ada di Kabupaten Bandung Barat pada tahun 2020, terdapat 100 km yang kondisinya rusak, dan 20% lainnya memerlukan upaya perbaikan.
2. Berbagai kesulitan dalam menghadirkan kondisi jalan yang baik di Kabupaten Bandung Barat diantaranya diakibatkan oleh sempitnya ruas jalan yang ada (rata-sata memiliki lebar 5 meter. Lebar tersebut di bawah standar ruas jalan kolektor, yakni 9 meter). Kondisi ini mengakibatkan sulitnya memastikan jalan memiliki bagian-bagian jalan secara lengkap, termasuk sulit untuk membangun jalur hijau. Untuk mengatasi permasalahan tersebut, Kabupaten Bandung Barat juga terkendala sulitnya melakukan pembebasan lahan untuk pelebaran jalan karena terbatasnya anggaran. Di dalam praktek juga didapati bahwa pembangunan jalan dilakukan hanya berdasarkan inspeksi jalan tanpa perencanaan pembangunan terlebih dahulu, sehingga hasilnya menjadi tidak optimal, baik dari sisi kualitas maupun aspek keterhubungannya.
3. Terdapat landasan-landasan yang berhasil dirumuskan di dalam naskah akademik ini, yakni sebagai berikut:
  - a. Landasan filosofis: Pemerintah Daerah memiliki kewajiban untuk melaksanakan penyelenggaraan jalan agar jalan yang ada dapat dimanfaatkan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat. Pengaturan penyelenggaraan jalan menjadi penting sebagai landasan pengadaan kebijakan, pengurusan, pengelolaan dan pengawasan penyelenggaraan jalan oleh Pemerintah Daerah. Selain terkait dengan intervensi negara dalam hal pemenuhan ekonomi, penyelenggaraan jalan juga memiliki keterkaitan dengan hak untuk bebas

bergerak dalam wilayah/ internal negara dan daerah. Hal tersebut bahwa negara harus memenuhi, menghormati, dan melindungi hak untuk bergerak warga negara dengan menyediakan jalan yang dapat menjadi sarana masyarakat untuk bergerak dan berpindah tempat.

- b. Landasan Sosiologis: kenyataan di lapangan menunjukkan masih banyaknya ruas jalan di Kabupaten Bandung Barat yang rusak. Dari total 525,571 km jalan yang berada di wilayah Kabupaten Bandung Barat, 86,44 km diantaranya berada pada kondisi rusak dan 58,75 km berada pada kondisi rusak berat. Apabila dihitung maka lebih dari 25% atau seperlima ruas jalan di Kabupaten Bandung Barat berada pada kondisi yang rusak atau rusak berat. Selain itu dari total 108 ruas jalan kabupaten yang dikelola oleh Pemerintah Daerah, lebih dari 90% merupakan jalan lokal dengan lebar ruas yang sempit (rata-rata 5 M). Ruas jalan tersebut perlu dikembangkan untuk memaksimalkan daya konektivitas antar wilayah di Kabupaten Bandung Barat.
- c. Landasan Yuridis: Hasil evaluasi peraturan perundang-undangan memperlihatkan keberadaan kewenangan pemerintah kabupaten/kota untuk dapat melaksanakan penyelenggaraan jalan. Meskipun begitu, penting untuk digarisbawahi bahwa naskah akademik ini ditujukan untuk menyusun peraturan daerah tentang pemeliharaan jalan. Berdasarkan hasil evaluasi peraturan perundang-undangan, pemeliharaan jalan merupakan salah satu bagian dari pembangunan jalan yang merupakan salah satu unsur penyelenggaraan jalan. Sehingga, penting untuk memperluas cakupan rancangan peraturan daerah yang akan dibentuk, tidak hanya mengatur mengenai pemeliharaan jalan, melainkan meliputi juga penyelenggaraan jalan secara luas. Dari hasil penelusuran juga didapati bahwa pemerintah Kabupaten Bandung Barat belum memiliki peraturan daerah tentang penyelenggaraan jalan. Sehingga secara yuridis, terdapat dasar hukum yang kuat untuk dapat menerbitkan peraturan daerah tentang penyelenggaraan jalan.
1. Sasaran yang hendak diwujudkan melalui pemberlakuan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Jalan adalah terselenggaranya jalan yang optimal sehingga dapat menjadi penggerak roda perekonomian masyarakat Kabupaten Bandung Barat dan sebagai sarana berkembangnya daerah Kabupaten Bandung Barat. Peraturan daerah yang akan dibentuk ini akan mengjangkau atau mengikat Bupati Bandung Barat, Perangkat Daerah, Penyelenggara jalan khusus, dan Masyarakat daerah Kabupaten Bandung Barat.

Dalam rangka mewujudkan sasaran, arah pengaturan dari rancangan peraturan daerah yang akan dibentuk akan meliputi:

- a. Kewajiban pemerintah daerah untuk membuat Leger Jalan;
- b. Mengatur tata cara menetapkan status dan kelas jalan oleh pemerintah daerah;
- c. Tata cara pembangunan jalan dan juga tata cara pemeliharaan jalan;
- d. Mengatur tata cara penyelenggaraan jalan khusus oleh penyelenggara jalan khusus berikut pembinaan dan pengawasannya oleh pemerintah daerah; dan
- e. Mengatur hak masyarakat untuk berpartisipasi dalam penyelenggaraan jalan.

## **B. Saran**

Berdasarkan kesimpulan sebagaimana diuraikan di atas, terdapat beberapa saran yang dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Rancangan peraturan daerah Kabupaten Bandung Barat tentang Penyelenggaraan Jalan ini perlu untuk dibahas secara komprehensif dengan melibatkan berbagai pemangku kepentingan, terutama dalam hal ini Perangkat Daerah yang melaksanakan urusan pemerintahan bidang pekerjaan umum dan penataan ruang, serta perangkat daerah yang melaksanakan urusan pemerintahan bidang lalu lintas dan angkutan jalan, pihak kepolisian, pelaku usaha angkutan jalan, dan unsur-unsur masyarakat lainnya yang berkepentingan;
2. Berbagai peraturan pelaksana, termasuk petunjuk teknis untuk melaksanakan peraturan daerah yang akan dibentuk ini harus dimulai perumusannya, agar peraturan daerah ini dapat segera diimplementasikan tidak lama setelah diundangkan di dalam lembaran daerah.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- The Liang Gie, *Pertumbuhan Pemerintahan Daerah di Negara Republik Indonesia*, Jilid III, Edisi Kedua. Liberty, Yogyakarta, 1995.
- Soerjono Soekanto dan Siti Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif*, Jakarta : Rajagrafindo, 2009.
- Bagir Manan, *Menyongsong Fajar Otonomi Daerah*, Pusat Studi Hukum Fakultas Hukum UII, Yogyakarta, 2001.
- Bagir Manan, *Perjalanan Historis Pasal 18*, UNSIKA, Karawang, 1993.
- Laica Marzuki, *Berjalan-Jalan di Ranah Hukum*, Buku Kesatu, Edisi Revisi Cetakan Kedua, Sekretariat Jenderal dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi RI, Jakarta: 2006.
- Vinay Maitri and P.L. Sarkar, "ITS Toolkit for Traffic Management System," 2013.
- Anurag Pande and Brian Wolshon, *Traffic Engineering Handbook (7th Edition)*, Institute of Transportation Engineers, 7th ed. (Hoboken: John Wiley & Sons, Inc., 2016).
- Todd Litman, "Introduction to Multi-Modal Transportation Planning: Principles and Practices," Victoria Transport Policy Institute, no. September (2020): 1–21, [http://www.vtpi.org/multimodal\\_planning.pdf](http://www.vtpi.org/multimodal_planning.pdf).
- Auttapone Karndacharuk and Asif Hassan, "Road Transport Management Framework and Principles" (Sydney, 2017), <https://www.researchgate.net/publication/327011395>.
- Austroroads, *Guide to Traffic Management Part 4: Network Management* (Sydney: Austroroads Ltd., 2016), [http://www.vtpi.org/multimodal\\_planning.pdf](http://www.vtpi.org/multimodal_planning.pdf).
- Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), *Infrastructure Financing Instruments and Incentives*, 2015.
- Hardiyatmo, H.C, *Pemeliharaan Jalan Raya*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2007.
- Salim, Mahmud, *Rencana Pemeliharaan Jalan*, Bandung: Pustaka Setia, 2002.

Saodang, Hamirham, *Konstruksi Jalan Raya*, Nova: Bandung, 2004.

Ankunto Suharsin, *Manual Pemeliharaan Jalan*, Djnas Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga, Jakarta, 1983.

Ankunto Suharsin, *Standar Perencanaan Geometrik Untuk Jalan Perkotaan*, Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga, Jakarta, 1998.

### **Jurnal dan Penelitian**

John Coates, *Cost-Benefit Analysis of Financial Regulation : Case Studies and Implication*, Yale Law Journal, Vol : 124, Number 882, 2015; Deputi Bidang Politik, Hukum, Pertanahan dan Keamanan, *Pedoman Penerapan Reformasi Regulasi*, Jakarta : Bappenas RI, 2011.

Allan M. de Souza et al., "Traffic Management Systems: A Classification, Review, Challenges, and Future Perspectives," *International Journal of Distributed Sensor Networks* 13, no. 4 (2017), <https://doi.org/10.1177/1550147716683612>.

Dirk Lauwers, "Functional Road Categorization : New Concepts and Challenges Related to Traffic Safety, Traffic Management and Urban Design : Reflections Based on Practices in Belgium Confronted with Some Eastern European Cases," *Transportation and Land Use Interaction, Proceedings*, 2008, 149–64.

Wolfgang Fastenmeier and Herbert Gstalter, "Driving Task Analysis as a Tool in Traffic Safety Research and Practice," *Safety Science* 45 (2007): 952–79.

Mulyono, A.T., dan Riyanto, B., *Telaah Teknis terhadap Kinerja Mutu Perkerasan Jalan Nasional dan Propinsi*, *Forum Teknik* ISSN:0216- 7565, Volume: 29 Nomor:2, 2005.

Saleh, Sofyan M., Ade Sjafruddin, Ofyar Z. Tamin dan Russ Bona Frazila. 2009. *Pengaruh Muatan Truk Berlebihan Terhadap Biaya Pemeliharaan Jalan*. *Jurnal Transportasi* Vol. 9 No 1 Juni 2009.

Herman Fithra dan Sofyan M. Saleh, *Pemeliharaan Jalan*, *Jurnal Transportasi* Vol. 11 No. 3 Desember 2011.

Badan Pusat Statistik, Kabupaten Bandung Barat dalam Angka, 2021.

Kasyful Mahlli, “Negara Kesejahteraan dalam Konteks Pembangunan Wilayah”, Jurnal Ekonomi,  
Vol. 18, No. 1, Januari 2015.

**Peraturan Perundang-Undangan**

Lampiran II Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-  
Undangan.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.

**LAMPIRAN**



**BUPATI BANDUNG BARAT**  
**PROVINSI JAWA BARAT**

**RANCANGAN**

**PERATURAN DAERAH KABUPATEN BANDUNG BARAT**

**NOMOR..... TAHUN.....**

**TENTANG**

**PENYELENGGARAAN JALAN**

**DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA**

**BUPATI BANDUNG BARAT,**

- Menimbang :
- a. bahwa jalan merupakan infrastruktur yang memiliki peranan penting bagi peningkatan mobilitas dan perekonomian masyarakat sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum;
  - b. bahwa kondisi jalan di Kabupaten Bandung Barat tidak sepenuhnya dalam kondisi baik sehingga dibutuhkan



pengaturan penyelenggaraan jalan yang komprehensif dan memadai;

- c. bahwa Kabupaten Bandung Barat belum memiliki peraturan yang secara khusus mengatur mengenai pengaturan penyelenggaraan jalan;
- d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a, huruf b, dan huruf c, perlu membentuk Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Jalan;

- Mengingat :
1. Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
  2. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4444);
  3. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2007 tentang Pembentukan Kabupaten Bandung Barat Di Provinsi Jawa Barat (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 14, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4688);
  4. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 58, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5679);
  5. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4655);

Dengan Persetujuan Bersama

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT DAERAH KABUPATEN BANDUNG BARAT

dan

BUPATI BANDUNG BARAT

M E M U T U S K A N :

Menetapkan : PERATURAN DAERAH KABUPATEN BANDUNG BARAT TENTANG  
PENYELENGGARAAN JALAN.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Daerah ini, yang dimaksud dengan:

1. Daerah adalah daerah Kabupaten Bandung Barat.
2. Pemerintah Daerah adalah bupati dan perangkat daerah sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah di Kabupaten Bandung Barat.
3. Bupati adalah Bupati Kabupaten Bandung Barat
4. Perangkat Daerah adalah organisasi perangkat daerah Kabupaten Bandung Barat yang membidangi tugas dan fungsi di bidang pekerjaan umum dan penataan ruang.
5. Pemerintah Desa adalah Pemerintah Desa di Daerah.
6. 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.
7. Jalan Umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum.

8. Jalan Khusus adalah jalan yang dibangun oleh instansi, badan usaha, perseorangan, atau kelompok masyarakat untuk kepentingan sendiri.
9. Leger Jalan adalah dokumen yang memuat data mengenai perkembangan suatu ruas Jalan.
10. Status Jalan adalah pengelompokan Jalan Umum berdasarkan kepemilikannya menjadi Jalan kabupaten dan Jalan desa.
11. Kelas Jalan adalah pengelompokan Jalan berdasarkan fungsi, intensitas lalu lintas, daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat, dan dimensi kendaraan bermotor.
12. Bangunan Pelengkap Jalan adalah bangunan yang berfungsi sebagai jalur lalu lintas, pendukung konstruksi Jalan, serta fasilitas lalu lintas dan fasilitas pendukung pengguna Jalan.
13. Rencana Umum Jaringan Jalan adalah kumpulan rencana ruas-ruas Jalan beserta besaran pencapaian sasaran kinerja pelayanan Jalan tertentu untuk jangka waktu tertentu.
14. Rencana Pemeliharaan Jalan adalah dokumen perencanaan tahunan yang berisi rencana pemeliharaan rutin, pemeliharaan berkala, rehabilitasi Jalan, dan rekonstruksi Jalan di Daerah.
15. Penyelenggaraan Jalan adalah kegiatan yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan Jalan.
16. Penyelenggara Jalan Khusus adalah instansi, badan usaha, perseorangan, atau kelompok masyarakat yang melakukan penyelenggaraan Jalan untuk melayani kepentingannya sendiri.

## Pasal 2

Ruang lingkup Peraturan Daerah ini meliputi:

- a. Leger Jalan;
- b. penetapan Status Jalan;
- c. Kelas Jalan;
- d. Rencana Umum Jaringan Jalan;
- e. pembangunan Jalan;
- f. pemanfaatan bagian-bagian Jalan;

- g. pemeliharaan Jalan;
- h. Jalan Khusus;
- i. Sistem Informasi Jaringan Jalan;
- j. peran serta masyarakat;
- k. pembinaan dan pengawasan;
- l. pembiayaan; dan
- m. ketentuan penutup.

## BAB II

### LEGER JALAN

#### Pasal 3

Dalam rangka penyusunan rencana serta program Pembangunan Jalan dan pendataan sejarah perkembangan ruas Jalan, Perangkat Daerah mengadakan Leger Jalan.

#### Pasal 4

- (1) Pengadaan Leger Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 meliputi tahap:
  - a. pembuatan;
  - b. penetapan;
  - c. penyimpanan dan pemeliharaan;
  - d. pemantauan;
  - e. pemutakhiran; dan
  - f. penggantian.
- (2) Pengadaan Leger Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya memuat:
  - a. data identitas Jalan;
  - b. data Jalan;
  - c. peta lokasi ruas Jalan; dan
  - d. data ruang milik Jalan.

#### Pasal 5

Penetapan Leger Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ditetapkan dengan Keputusan Bupati.

### BAB III

#### PENETAPAN STATUS JALAN

##### Bagian Kesatu

##### Umum

##### Pasal 6

- (1) Status Jalan dikelompokkan menjadi:
  - a. Jalan kabupaten; dan
  - b. Jalan desa.
- (2) Status Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan Keputusan Bupati.
- (3) Penetapan Status jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan secara berkala paling singkat 5 (lima) tahun.

##### Bagian Kedua

##### Kewenangan Pemerintah Desa

##### Pasal 7

- (1) Pemerintah Desa berwenang atas penyelenggaraan Jalan Desa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) huruf b.
- (2) Penyelenggaraan Jalan Desa oleh Pemerintah Desa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
  - a. pemeliharaan Jalan; dan
  - b. pengawasan Jalan.

##### Bagian Ketiga

##### Perubahan Status Jalan

#### Pasal 8

- (1) Perubahan Status Jalan dapat dilakukan berdasarkan evaluasi Status Jalan.
- (2) Perubahan Status Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan Keputusan Bupati setelah berkoordinasi dengan Pemerintah Desa.

#### Pasal 9

- (1) Perangkat Daerah melakukan evaluasi terhadap Status Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (1) paling lama setiap 5 (lima) tahun.
- (2) Evaluasi terhadap Status Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan memperhatikan:
  - a. perubahan peran penting Jalan;
  - b. kebutuhan masyarakat;
  - c. tingkat pelayanan Jalan; dan/atau
  - d. rencana dan kebijakan Pemerintah Daerah.

### BAB IV

#### KELAS JALAN

#### Pasal 10

- (1) Bupati menetapkan ruas-ruas Jalan yang ada di Daerah ke dalam Kelas Jalan sesuai peraturan perundang-undangan.
- (2) Kelas Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan untuk jangka waktu 5 (lima) tahun.
- (3) Dalam rangka menetapkan Kelas Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Perangkat Daerah yang melaksanakan urusan pemerintahan bidang pekerjaan umum dan penataan ruang menyusun daftar ruas Jalan di Daerah yang akan ditetapkan Kelas Jalannya.
- (4) Daftar ruas Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (3), berisi:
  - a. daftar ruas Jalan yang berstatus Jalan Daerah; dan
  - b. daftar ruas Jalan yang berstatus Jalan desa.

- (5) Daftar ruas Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) disusun berdasarkan kriteria Kelas Jalan sesuai peraturan perundang-undangan.

#### Pasal 11

- (1) Dalam hal terdapat 2 (dua) ruas Jalan atau lebih dengan status berbeda dan saling berhubungan, ruas Jalan tersebut ditetapkan dalam 1 (satu) Kelas Jalan.
- (2) Dalam hal ruas Jalan berhubungan dengan ruas Jalan yang berstatus jalan daerah kabupaten/kota lain, atau jalan provinsi, atau jalan nasional, penetapan Kelas Jalan dilakukan dengan berkoordinasi dengan penyelenggara Jalan terkait.

#### Pasal 12

Bupati dapat melakukan perubahan Kelas Jalan sesuai peraturan perundang-undangan.

#### Pasal 13

- (1) Perangkat daerah yang melaksanakan urusan pemerintahan bidang lalu lintas dan angkutan jalan, memasang rambu larangan masuk bagi kendaraan dengan berat dan dimensi yang melebihi kapasitas Kelas Jalan.
- (2) Pemasangan rambu larangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan paling lambat 1 (satu) tahun sejak penetapan Kelas Jalan.
- (3) Penetapan Kelas Jalan dipublikasikan secara luas melalui Sistem Informasi Jaringan Jalan dan/atau media informasi lainnya.

#### Pasal 14

- (1) Setiap orang dilarang mengemudikan kendaraan bermotor di Jalan yang memiliki Kelas Jalan lebih rendah dari Kelas Jalan yang diizinkan untuk dilalui oleh kendaraannya.

- (2) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di Jalan yang memiliki Kelas Jalan lebih rendah dari Kelas Jalan yang diizinkan untuk dilalui oleh kendaraannya, dikenakan sanksi administratif.
- (3) Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dapat diberikan dalam bentuk:
  - a. denda administratif; dan/atau
  - b. penahanan kendaraan.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai besaran denda administratif dan tata cara pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (3), diatur dalam Peraturan Bupati.

#### Pasal 15

- (1) Dalam keadaan tertentu, Bupati dapat mengizinkan kendaraan bermotor untuk melalui jalan yang Kelas Jalannya lebih rendah dari Kelas Jalan yang diizinkan untuk dilalui oleh kendaraan tersebut.
- (2) Keadaan tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1), antara lain:
  - a. terjadinya kemacetan lalu lintas pada ruas Jalan tertentu secara berulang;
  - b. adanya perbaikan dan/atau pemeliharaan Jalan;
  - c. adanya bencana yang mengganggu dan/atau mengurangi fungsi Jalan dan/atau aspek keselamatan dan keamanan Jalan.
- (3) Pemberian izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pelaksanaannya dikoordinasikan oleh perangkat daerah yang melaksanakan urusan pemerintahan bidang lalu lintas dan angkutan jalan, berkoordinasi dengan Kepolisian Republik Indonesia.

#### BAB V

#### RENCANA UMUM JARINGAN JALAN DAERAH

#### Bagian Kesatu

#### Umum

#### Pasal 16

- (1) Dalam rangka melaksanakan penyelenggaraan Jalan, Pemerintah Daerah menyusun Rencana Umum Jaringan Jalan Daerah.
- (2) Rencana Umum Jaringan Jalan Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berisi kumpulan rencana ruas-ruas Jalan beserta pencapaian sasaran kinerja pelayanan Jalan tertentu untuk waktu tertentu.
- (3) Rencana Umum Jaringan Jalan Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri atas:
  - a. Rencana Umum Jangka Panjang Jaringan Jalan; dan
  - b. Rencana Umum Jangka Menengah Jaringan Jalan.
- (4) Penyusunan Rencana Umum Jaringan Jalan Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilaksanakan oleh Perangkat Daerah.

## Bagian Kedua

### Rencana Umum Jangka Panjang Jaringan Jalan

#### Pasal 17

- (1) Rencana Umum Jangka Panjang Jaringan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (3) huruf a, disusun untuk periode 20 (dua puluh) tahun.
- (2) Rencana Umum Jangka Panjang Jaringan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), disusun dengan memperhatikan:
  - a. rencana pembangunan jangka panjang Daerah;
  - b. rencana tata ruang wilayah Daerah;
  - c. rencana umum jangka panjang jaringan Jalan nasional;
  - d. rencana umum jangka panjang jaringan Jalan provinsi; dan
  - e. pedoman penyusunan perencanaan jaringan Jalan yang diterbitkan menteri yang membidangi urusan pekerjaan umum.
- (3) Rencana Umum Jangka Panjang Jaringan Jalan, disusun dengan melibatkan masyarakat melalui forum konsultasi publik.
- (4) Perangkat Daerah menyusun petunjuk teknis pelaksanaan forum konsultasi publik sebagaimana dimaksud pada ayat (3)

#### Pasal 18

- (1) Perangkat Daerah menyusun dokumen Rencana Umum Jangka Panjang Jaringan Jalan berdasarkan hasil konsultasi publik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 ayat (3).
- (2) Dokumen Rencana Umum Jangka Panjang Jaringan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), disampaikan kepada Bupati untuk ditetapkan.
- (3) Bupati menerbitkan Keputusan Bupati untuk menetapkan Rencana Umum Jangka Panjang Jaringan Jalan.

#### Pasal 19

Rencana Umum Jangka Panjang Jaringan Jalan wajib dievaluasi paling lama setiap 5 (lima) tahun.

### Bagian Ketiga

#### Rencana Umum Jangka Menengah Jaringan Jalan

#### Pasal 20

- (1) Rencana Umum Jangka Menengah Jaringan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (3) huruf b, disusun untuk periode 5 (lima) tahun.
- (2) Rencana Umum Jangka Menengah Jaringan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), disusun dengan memperhatikan:
  - a. rencana umum jangka menengah jaringan Jalan nasional;
  - b. rencana umum jangka menengah jaringan Jalan provinsi;
  - c. Rencana Umum Jangka Panjang Jaringan Jalan; dan
  - d. pedoman penyusunan perencanaan jaringan Jalan yang diterbitkan menteri yang membidangi urusan pekerjaan umum.
- (4) Perangkat Daerah menyusun dokumen Rencana Umum Jangka Menengah Jaringan Jalan untuk disampaikan kepada Bupati untuk ditetapkan.
- (5) Bupati menerbitkan Keputusan Bupati untuk menetapkan Rencana Umum Jangka Menengah Jaringan Jalan.

#### Pasal 21

Rencana Umum Jangka Menengah Jaringan Jalan wajib dievaluasi paling lama setiap 3 (tiga) tahun.

## BAB VI

### PEMBANGUNAN JALAN

#### Pasal 22

- (1) Pemerintah Daerah berwenang melakukan pembangunan Jalan.
- (2) Pembangunan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan berdasarkan Rencana Umum Jaringan Jalan.
- (3) Pembangunan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh Perangkat Daerah.

#### Pasal 23

- (1) Pembangunan Jalan dilaksanakan sesuai dengan pedoman persyaratan teknis Jalan menurut peraturan perundang-undangan.
- (2) Pembangunan Jalan wajib dilengkapi dengan Bangunan Pelengkap Jalan sesuai dengan kebutuhan.
- (3) Bangunan Pelengkap Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), diprioritaskan bagi fasilitas yang menunjang hak-hak pejalan kaki berupa:
  - a. trotoar;
  - b. fasilitas penyeberangan;
  - c. halte; dan
  - d. fasilitas keamanan.
- (4) Fasilitas sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilengkapi dengan fasilitas bagi masyarakat berkebutuhan khusus.

## BAB VII

### PEMANFAATAN BAGIAN-BAGIAN JALAN

#### Pasal 24

- (1) Bagian-bagian Jalan terdiri atas:
  - a. ruang manfaat Jalan;
  - b. ruang milik Jalan; dan
  - c. ruang pengawasan Jalan.
- (2) Ruang manfaat Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi badan Jalan, saluran tepi Jalan, dan ambang pengamanannya.
- (3) Ruang milik Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi ruang manfaat Jalan dan sejalur tanah tertentu di luar ruang manfaat Jalan.
- (4) Ruang pengawasan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c, meliputi ruang tertentu di luar ruang milik Jalan yang penggunaannya ada di bawah pengawasan penyelenggara Jalan.

#### Pasal 25

- (1) Ruang manfaat Jalan hanya dapat dimanfaatkan sesuai fungsi dan peruntukan Jalan, serta penyediaan Bangunan Pelengkap Jalan.
- (2) Ruang milik Jalan dapat dimanfaatkan bagi:
  - a. ruang manfaat Jalan;
  - b. pelebaran Jalan;
  - c. penambahan jalur lalu lintas; dan/atau
  - d. kebutuhan ruangan untuk pengamanan Jalan.
- (3) Ruang pengawasan Jalan dapat dimanfaatkan untuk pengamanan konstruksi Jalan dan pengamanan fungsi Jalan.

#### Pasal 26

- (1) Pemanfaatan bagian-bagian Jalan selain peruntukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25, wajib memperoleh izin dari Bupati.
- (2) Pemanfaatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi peletakan atau pendirian bangunan di atas, pada, dan/atau di bawah permukaan tanah pada ruang manfaat Jalan, ruang milik Jalan, dan/atau ruang pengawasan Jalan.

- (3) Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat diterbitkan dengan syarat:
  - a. pemanfaatan tidak mengganggu kelancaran dan keselamatan pengguna Jalan serta tidak membahayakan konstruksi Jalan;
  - b. pemanfaatan sesuai dengan peraturan perundang-undangan; dan
  - c. pemanfaatan sesuai dengan pedoman yang ditetapkan oleh menteri.
- (4) Pemanfaatan bagian-bagian Jalan tanpa izin dan/atau pemanfaatan yang berakibat rusaknya Jalan, dikenakan sanksi administratif.
- (5) Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (4), dapat berupa:
  - a. denda administratif; dan/atau
  - b. pembongkaran bangunan.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai:
  - a. syarat dan tata cara memperoleh izin pemanfaatan bagian-bagian Jalan selain peruntukannya;
  - b. besaran denda administratif; dan
  - c. tata cara pengenaan sanksi administratif;diatur dalam Peraturan Bupati.

## BAB VIII

### PEMELIHARAAN JALAN

#### Pasal 27

- (1) Dalam rangka menjaga kualitas Jalan, Bupati wajib melakukan pemeliharaan Jalan secara terencana.
- (2) Pemeliharaan Jalan secara terencana sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan melalui penyusunan Rencana Pemeliharaan Jalan.
- (3) Rencana Pemeliharaan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), disusun oleh Perangkat Daerah.
- (4) Rencana pemeliharaan Jalan bersifat tahunan dan berisi rencana:
  - a. pemeliharaan rutin;
  - b. pemeliharaan berkala;
  - c. rehabilitasi Jalan; dan
  - d. rekonstruksi Jalan.

- (5) Dalam rangka menyusun Rencana Pemeliharaan Jalan, Perangkat Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (3), melakukan inventarisasi kondisi Jalan di Daerah.

#### Pasal 28

Pemeliharaan rutin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 ayat (4) huruf a diantaranya dapat dilakukan dalam bentuk:

- a. pembersihan bahu Jalan;
- b. pemeliharaan sistem drainase;
- c. pembersihan ruang manfaat Jalan;
- d. pemotongan tumbuhan/tanaman liar di dalam ruang milik Jalan;
- e. pengisian celah/retak permukaan;
- f. laburan aspal;
- g. penambalan lubang;
- h. pemeliharaan bangunan pelengkap;
- i. pemeliharaan perlengkapan Jalan; dan
- j. pembentukan kembali permukaan untuk perkerasan Jalan tanpa penutup dan Jalan tanpa perkerasan.

#### Pasal 29

Pemeliharaan berkala sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 ayat (4) huruf b diantaranya dapat dilakukan dalam bentuk:

- a. pelapisan ulang Jalan;
- b. perbaikan bahu Jalan;
- c. pelapisan aspal tipis;
- d. pengasaran permukaan;
- e. pengisian celah/retak permukaan;
- f. perbaikan bangunan pelengkap;
- g. penggantian/perbaikan perlengkapan Jalan yang hilang/rusak;
- h. pemarkaan ulang;
- i. penambalan lubang;

- j. dalam hal Jalan tidak berpenutup aspal/ beton semen, dapat dilakukan penggarukan, penambahan, dan pencampuran kembali material pada saat pembentukan kembali permukaan; dan
- k. pembersihan ruang manfaat Jalan.

#### Pasal 30

Rehabilitasi Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 ayat (4) huruf c diantaranya dapat dilakukan dalam bentuk:

- a. pelapisan ulang;
- b. perbaikan bahu Jalan;
- c. perbaikan Bangunan Pelengkap Jalan;
- d. perbaikan/penggantian perlengkapan Jalan;
- e. penambalan lubang;
- f. perbaikan/pembuatan drainase;
- g. pemarkaan;
- h. pengkerikilan kembali untuk perkerasan Jalan yang tidak berpenutup dan Jalan tanpa perkerasan; dan
- i. pembersihan ruang manfaat Jalan.

#### Pasal 31

Rekonstruksi Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 ayat (4) huruf d diantaranya dapat dilakukan dalam bentuk:

- a. perbaikan seluruh struktur perkerasan, drainase, bahu Jalan, tebing, dan talud;
- b. peningkatan kekuatan struktur berupa pelapisan ulang perkerasan dan bahu Jalan sesuai umur rencananya kembali;
- c. perbaikan perlengkapan Jalan;
- d. perbaikan Bangunan Pelengkap Jalan; dan
- e. pembersihan ruang manfaat Jalan.

#### Pasal 32

- (1) Dalam rangka melaksanakan pemeliharaan Jalan, Bupati menyelenggarakan pengamatan Jalan secara rutin.
- (2) Pengamatan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilaksanakan oleh Perangkat Daerah.
- (3) Pengamatan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi kegiatan:
  - a. pengamatan atas pemanfaatan dan kondisi bagian-bagian Jalan;
  - b. pelaporan atas hasil pengamatan;
  - c. menerima keluhan/masukan/informasi dari masyarakat/ pengguna Jalan; dan
  - d. pengusulan tindakan yang diperlukan terhadap hasil pengamatan dan/atau keluhan/masukan/informasi dari masyarakat/ pengguna Jalan.
- (4) Dalam rangka menjaring keluhan/masukan/informasi dari masyarakat/pengguna Jalan mengenai kondisi Jalan di Daerah, Perangkat Daerah mengoptimalkan penggunaan teknologi informasi dan media digital.
- (5) Terhadap keluhan/masukan/informasi dari masyarakat/pengguna Jalan atas adanya kerusakan Jalan yang bersifat ringan, Perangkat Daerah dengan segera melakukan tindakan pemeliharaan rutin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28.

### Pasal 33

- (1) Pelaksanaan pemeliharaan Jalan harus memperhatikan keselamatan pengguna Jalan dengan penempatan perlengkapan Jalan secara jelas sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
- (2) Pelaksanaan pemeliharaan Jalan di ruang milik Jalan yang terletak di luar ruang manfaat Jalan harus dilaksanakan dengan tidak mengganggu fungsi ruang manfaat Jalan.

### Pasal 34

- (1) Pemerintah Desa berwenang untuk melakukan pemeliharaan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28, Pasal 29, Pasal 30, dan Pasal 31, terhadap Jalan di Daerah yang berstatus sebagai Jalan Desa.
- (2) Perangkat Daerah menyusun petunjuk teknis pemeliharaan Jalan bagi Pemerintah Desa.

BAB IX  
JALAN KHUSUS

Bagian Kesatu  
Umum

Pasal 35

- (1) Instansi, badan usaha, perseorangan, atau kelompok masyarakat dapat membangun Jalan Khusus.
- (2) Kategori Jalan Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri dari:
  - a. Jalan Khusus yang hanya digunakan sendiri; dan
  - b. Jalan Khusus yang digunakan untuk umum.
- (3) Penyelenggaraan Jalan Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sepenuhnya menjadi tanggungjawab Penyelenggara Jalan Khusus.
- (4) Kategori Jalan Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (2) ditentukan oleh Penyelenggara Jalan Khusus.

Pasal 36

- (1) Jalan Khusus yang hanya digunakan sendiri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 ayat (2) huruf a wajib ditandai dengan:
  - a. rambu atau tanda yang menyatakan bahwa jalan yang dimaksud bukan untuk umum;
  - b. portal jalan; dan
  - c. penjaga yang ditugaskan untuk menjaga Jalan Khusus.
- (2) Dalam hal Jalan Khusus yang telah ditandai sebagaimana dimaksud pada ayat (1) digunakan oleh umum tanpa izin, maka Penyelenggara Jalan Khusus dapat melakukan tindakan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Bagian Kedua  
Izin Pengoperasian Jalan Khusus

Pasal 37

- (1) Jalan Khusus harus mendapat izin pengoperasian dari Bupati apabila:
  - a. Jalan Khusus akan digunakan untuk umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 ayat (2) huruf b; dan
  - b. Jalan Khusus yang membuka akses berupa persimpangan atau koneksi dari Jalan Khusus ke Jalan Umum.
- (2) Izin pengoperasian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diajukan kepada Bupati melalui Perangkat Daerah.
- (3) Izin pengoperasian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan oleh Bupati setelah dilakukan pemeriksaan laik Jalan Khusus oleh Perangkat Daerah.
- (4) Pemeriksaan Jalan Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (3) meliputi:
  - a. pemeriksaan administrasi; dan
  - b. pemeriksaan teknis.
- (5) Tata cara pengajuan izin pengoperasian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan pemeriksaan Jalan Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (4) diatur lebih lanjut dalam Peraturan Bupati.

### Bagian Ketiga

#### Perubahan Jalan Khusus Menjadi Jalan Umum

##### Pasal 38

Jalan khusus dapat berubah statusnya menjadi Jalan Umum apabila:

- a. penyelenggaraannya diserahkan kepada Pemerintah Daerah; atau
- b. penyelenggaraannya diambil-alih oleh Pemerintah Daerah.

##### Pasal 39

- (1) Penyerahan Penyelenggaraan Jalan Khusus kepada Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 38 huruf a dapat diusulkan oleh:
  - a. Penyelenggara Jalan Khusus; atau
  - b. masyarakat.
- (2) Usulan penyerahan oleh Penyelenggara Jalan Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a diajukan kepada Perangkat Daerah.

- (3) Pengusulan penyerahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilengkapi alasan penyerahan.
- (4) Alasan penyerahan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) paling sedikit memuat:
  - a. uraian latar belakang penyerahan Jalan Khusus;
  - b. peta Jalan Khusus yang akan diserahkan;
  - c. uraian mengenai kondisi Jalan Khusus yang akan diserahkan; dan
  - d. uraian manfaat penyerahan Jalan Khusus bagi masyarakat.
- (5) Perangkat Daerah melakukan evaluasi terhadap usulan penyerahan sebagaimana dimaksud pada ayat (3).
- (6) Setelah dilakukan evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (5), Perangkat Daerah memberikan rekomendasi kepada Bupati untuk menerima atau menolak usulan penyerahan.
- (7) Dalam hal Bupati menerima usulan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Bupati menerbitkan Keputusan Bupati tentang persetujuan usulan penyerahan Jalan Khusus.

#### Pasal 40

- (1) Usulan penyerahan Penyelenggaraan Jalan Khusus oleh masyarakat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 38 ayat (1) huruf b dapat dilakukan apabila Jalan Khusus:
  - a. terbengkalai;
  - b. tidak terpelihara dengan baik; dan/atau
  - c. tidak diperlukan lagi oleh Penyelenggara Jalan Khusus.
- (2) Usulan penyerahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diajukan kepada Bupati melalui Perangkat Daerah.
- (3) Pengusulan penyerahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilengkapi dengan:
  - a. dokumen persetujuan tertulis penyerahan Jalan Khusus kepada Pemerintah Daerah; dan
  - b. uraian mengenai alasan penyerahan.
- (4) Alasan penyerahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memuat:
  - a. uraian latar belakang penyerahan Jalan Khusus;
  - b. peta Jalan Khusus yang akan diserahkan;

- c. uraian kondisi Jalan Khusus yang akan diserahkan; dan
  - d. uraian manfaat penyerahan Jalan Khusus bagi masyarakat.
- (5) Perangkat Daerah melakukan evaluasi terhadap pengusulan sebagaimana dimaksud pada ayat (3).
- (6) Setelah dilakukan evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (5), Perangkat Daerah memberikan rekomendasi kepada Bupati untuk menerima atau menolak usulan sebagaimana dimaksud pada ayat (1).
- (7) Dalam hal Bupati menerima usulan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Bupati menerbitkan Keputusan Bupati tentang persetujuan usulan penyerahan Jalan Khusus.

#### Pasal 41

- (1) Pemerintah Daerah dapat mengambilalih Penyelenggaraan Jalan Khusus untuk dijadikan jalan umum dengan pertimbangan untuk:
- a. kepentingan pertahanan dan keamanan negara;
  - b. kepentingan pembangunan ekonomi Daerah;
  - c. perkembangan Daerah; dan/atau
  - d. pemenuhan kepada masyarakat.
- (2) Pengambilalihan Penyelenggaraan Jalan Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mendapatkan persetujuan dari Penyelenggara Jalan Khusus.
- (3) Dalam rangka mendapatkan persetujuan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) Bupati menerbitkan surat pemberitahuan pengambilalihan dari Pemerintah Daerah kepada Penyelenggara Jalan Khusus.
- (4) Surat pemberitahuan pengambilalihan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) paling sedikit memuat:
- a. pertimbangan pengambilalihan Jalan Khusus;
  - b. rencana pemanfaatan Jalan Khusus yang akan diambilalih; dan
  - c. tawaran ganti rugi.
- (5) Penyelenggara Jalan Khusus wajib memberikan jawaban terhadap surat pemberitahuan sebagaimana dimaksud pada ayat (3), paling lama 1 (satu) bulan sejak diterimanya surat pemberitahuan.

- (6) Penyelenggara Jalan Khusus berhak menolak memberikan persetujuan sebagaimana dimaksud pada ayat (2).
- (7) Dalam hal masa memberikan jawaban sebagaimana dimaksud pada ayat (5) telah terlampaui dan Penyelenggara Jalan Khusus tidak memberikan jawaban, maka pengambilalihan Jalan Khusus oleh Pemerintah Daerah dianggap ditolak.

#### Pasal 42

- (1) Apabila Penyelenggara Jalan Khusus menyetujui pengambilalihan Jalan Khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41, dilakukan serah terima Jalan Khusus kepada Pemerintah Daerah.
- (2) Serah terima sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan penandatanganan berita acara serah terima.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pengambilalihan dan serah terima Jalan Khusus diatur dalam Peraturan Bupati.

### BAB X

#### SISTEM INFORMASI JARINGAN JALAN

#### Pasal 43

- (1) Dalam rangka melaksanakan penyelenggaraan Jalan, Perangkat Daerah membangun Sistem Informasi Jaringan Jalan.
- (2) Sistem Informasi Jaringan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan secara elektronik.
- (3) Sistem Informasi Jaringan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat penyediaan data dan informasi Jalan yang terdiri dari:
  - a. perencanaan jaringan Jalan;
  - b. informasi Leger Jalan;
  - c. informasi Status dan Kelas jalan;
  - d. data proses pembangunan Jalan; dan
  - e. kondisi Jalan.
- (4) Data dan informasi Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) wajib diperbaharui paling sedikit 1 (satu) kali setiap tahun.

BAB XI  
PERAN SERTA MASYARAKAT

Pasal 44

- (1) Masyarakat berhak memberikan masukan secara lisan dan/atau tertulis terhadap Penyelenggaraan Jalan.
- (2) Masukan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditindaklanjuti oleh Perangkat Daerah yang melaksanakan urusan pemerintahan di bidang Jalan.
- (3) Masukan secara lisan dan/atau tertulis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan melalui:
  - a. penyampaian secara langsung;
  - b. media massa;
  - c. surat elektronik; dan/atau
  - d. media sosial.

Pasal 45

- (1) Masyarakat berhak melaporkan penyimpangan Penyelenggaraan Jalan.
- (2) Laporan masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditindaklanjuti oleh Perangkat Daerah.
- (3) Laporan masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan melalui:
  - a. penyampaian secara langsung;
  - b. surat elektronik; dan
  - c. media sosial.
- (4) Masyarakat yang menyampaikan laporan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berhak untuk meminta disembunyikan identitasnya.

Pasal 46

- (1) Masyarakat dapat melakukan Pemeliharaan Jalan secara mandiri terhadap Jalan di Daerah yang mengalami kerusakan.

- (2) Pemeliharaan Jalan secara mandiri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberitahukan kepada:
  - a. Perangkat Daerah apabila Jalan berstatus Jalan kabupaten; atau
  - b. Kepala Desa apabila Jalan berstatus Jalan desa.
- (3) Biaya yang ditimbulkan oleh Pemeliharaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditanggung oleh masyarakat.

## BAB XII

### PEMBINAAN DAN PENGAWASAN

#### Bagian Kesatu

#### Pembinaan

#### Pasal 47

Perangkat Daerah bertanggungjawab melaksanakan pembinaan kepada:

- a. Penyelenggara Jalan Khusus;
- b. pemerintah desa; dan
- c. masyarakat.

#### Pasal 48

- (1) Pembinaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 47 dilaksanakan dalam bentuk:
  - a. sosialisasi;
  - b. konsultasi; dan
  - c. bimbingan teknis.
- (2) Sosialisasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dapat berupa:
  - a. sosialisasi kebijakan penyelenggaraan Jalan di Daerah; dan
  - b. sosialisasi peraturan perundang-undangan terkait Penyelenggaraan Jalan.
- (3) Konsultasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b dapat berupa:
  - a. konsultasi tentang pembangunan Jalan Khusus;
  - b. konsultasi tentang pembangunan perlengkapan Jalan dan/atau Bangunan Pelengkap Jalan pada Jalan Khusus; dan
  - c. konsultasi tentang pemeliharaan Jalan.
- (4) Bimbingan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c dapat berupa:
  - a. bimbingan teknis pembangunan Jalan; dan

- b. bimbingan teknis pemeliharaan Jalan.

## Bagian Kedua

### Pengawasan

#### Pasal 49

- (1) Perangkat Daerah bertanggungjawab melaksanakan pengawasan terhadap:
  - a. Penyelenggaraan Jalan Umum; dan
  - b. Penyelenggaraan Jalan Khusus.
- (2) Pengawasan terhadap Penyelenggaraan Jalan Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, dilakukan dalam bentuk:
  - a. Pengawasan pemanfaatan bagian-bagian Jalan; dan
  - b. Pengawasan penyelenggaraan Jalan desa oleh Pemerintah Desa.
- (3) Pengawasan terhadap Penyelenggaraan Jalan Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b hanya dilakukan terhadap Jalan Khusus yang digunakan untuk umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 ayat (2) huruf b.
- (4) Pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan secara rutin dan berkala.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pengawasan Penyelenggaraan Jalan diatur dalam Peraturan Bupati.

## BAB XIII

### PEMBIAYAAN

#### Pasal 50

Pembiayaan atas Penyelenggaraan Jalan bersumber dari:

- a. anggaran pendapatan dan belanja Daerah; dan
- b. sumber lain yang sah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan

#### Pasal 51

- (1) Dalam rangka memberikan bantuan pembiayaan dalam pemeliharaan Jalan, Pemerintah Daerah dapat memberikan:

- a. bantuan keuangan kepada pemerintah desa;
  - b. hibah kepada Penyelenggara Jalan Khusus yang memiliki Jalan Khusus yang digunakan untuk umum; dan
  - c. hibah kepada masyarakat yang melakukan pemeliharaan Jalan secara mandiri.
- (2) Pemerintah desa, Penyelenggara Jalan Khusus, atau masyarakat dapat mengajukan permohonan bantuan pembiayaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1).
- (3) Permohonan bantuan pembiayaan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) disampaikan kepada Perangkat Daerah dengan disertai:
- a. uraian kondisi jalan;
  - b. rencana pemeliharaan; dan
  - c. jumlah biaya yang dibutuhkan
- (4) Perangkat Daerah menyusun petunjuk teknis pemberian bantuan pembiayaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

#### BAB XIV

#### KETENTUAN PENUTUP

##### Pasal 52

- (1) Sistem Informasi Jaringan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 43 harus telah tersedia paling lambat (1) satu tahun sejak Peraturan Daerah ini diundangkan.
- (2) Peraturan pelaksanaan Peraturan Daerah ini harus telah ditetapkan paling lambat 1 (satu) tahun sejak Peraturan Daerah diundangkan.

##### Pasal 53

Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Daerah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Daerah Kabupaten Bandung Barat.

Ditetapkan di Bandung Barat

Pada tanggal

BUPATI BANDUNG BARAT,

Ttd

Hengky Kurniawan

Diundangkan di Kabupaten Bandung Barat

Pada tanggal

SEKRETARIS DAERAH KABUPATEN BANDUNG BARAT,

Ttd

Asep Sodikin

LEMBARAN DAERAH KABUPATEN BANDUNG BARAT TAHUN ... NOMOR ...

BUPATI KABUPATEN BANDUNG BARAT

Ttd

Hengky Kurniawan

PENJELASAN  
ATAS  
PERATURAN DAERAH KABUPATEN BANDUNG BARAT  
NOMOR ... TAHUN ...  
TENTANG  
PENYELENGGARAAN JALAN

I. UMUM

Jalan sebagai infrastruktur yang memungkinkan terjadinya aktivitas sosial, ekonomi, pendidikan, kesehatan, dan pelayanan publik lainnya memerankan peran yang penting dalam membantu mewujudkan visi abadi pemajuan kesejahteraan rakyat yang termaktub dalam Undang-Undang Dasar 1945. Selain berfungsi sebagai penghubung pusat-pusat kegiatan yang memungkinkan terjadinya penyelenggaraan pemajuan kesejahteraan, jalan juga merupakan sarana yang menjamin hak untuk bergerak setiap warga negara.

Dalam konteks otonomi daerah, Pemerintah Daerah memiliki peranan penting untuk mewujudkan perlindungan serta pemenuhan hak-hak tersebut. Kabupaten Bandung Barat sebagai salah satu kabupaten di Provinsi Jawa Barat dengan luas wilayah terbesar tentunya memiliki urgensi tersendiri dalam mewujudkan penyelenggaraan jalan yang baik. Luas wilayah yang besar menuntut perlunya konektivitas antar wilayah agar pemenuhan hak-hak masyarakat yang berkaitan dengan penyelenggaraan jalan dapat terpenuhi dengan baik.

Persoalan-persoalan seperti kerusakan jalan, ketidakamanan jalan bagi para penggunanya, pembangunan jalan yang tidak terencana, serta mandeknya perkembangan sistem jaringan jalan di Kabupaten Bandung Barat merupakan tanggung jawab Pemerintah Daerah yang harus ditemukan penyelesaiannya. Apabila penyelenggaraan jalan tidak berjalan dengan baik, maka akan ada banyak sektor

pelayanan dan aktivitas masyarakat yang terganggu dan berujung pada tidak terpenuhinya hak masyarakat.

Atas dasar hal tersebut, Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan ini dibentuk dengan ruang lingkup pengaturan yang meliputi Leger Jalan, Penetapan Status Jalan, Rencana Umum Jaringan Jalan, kelas jalan, pembangunan jalan, pemanfaatan bagian-bagian jalan, pemeliharaan jalan, Jalan Khusus, peran serta masyarakat, pembinaan dan pengawasan, pembiayaan, dan ketentuan penutup.

## II. PASAL DEMI PASAL

Pasal 1

Cukup jelas.

Pasal 2

Cukup jelas.

Pasal 3

Cukup jelas.

Pasal 4

Cukup jelas.

Pasal 5

Cukup jelas.

Pasal 6

Cukup jelas.

Pasal 7

Cukup jelas.

Pasal 8

Cukup jelas.

Pasal 9

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

huruf a

Yang dimaksud dengan perubahan peran penting jalan adalah berubahnya peran penting jalan dalam pelayanan terhadap suatu wilayah daripada/terhadap wilayah sebelumnya.

huruf b

Yang dimaksud dengan kebutuhan masyarakat adalah semakin dibutuhkannya suatu ruas jalan oleh masyarakat dalam rangka pengembangan sistem transportasi.

huruf c

Yang dimaksud dengan tingkat pelayanan jalan adalah ketika suatu ruas jalan lebih banyak melayani masyarakat dalam wilayah penyelenggara jalan yang baru.

huruf d

Cukup jelas.

Pasal 10

Cukup jelas.

Pasal 11

Cukup jelas.

Pasal 12

Cukup jelas.

Pasal 13

Cukup jelas.

Pasal 14

Cukup jelas.

Pasal 15

Cukup jelas.

Pasal 16

Cukup jelas.

Pasal 17

Cukup jelas.

Pasal 18

Cukup jelas.

Pasal 19

Cukup jelas.

Pasal 20

Cukup jelas.

Pasal 21

Cukup jelas.

Pasal 22

Cukup jelas.

Pasal 23

Cukup jelas.

Pasal 24

Cukup jelas.

Pasal 25

Cukup jelas.

Pasal 26

Cukup jelas.

Pasal 27

Cukup jelas.

Pasal 28

huruf a

Cukup jelas.

huruf b

Pemeliharaan sistem drainase bertujuan untuk memelihara fungsi dan untuk memperkecil kerusakan pada struktur atau permukaan jalan dan harus dibersihkan terus menerus dari lumpur, tumpukan kotoran, dan sampah.

huruf c

Cukup jelas.

huruf d

Yang dimaksud tumbuhan/tanaman liar diantaranya berupa rumput-rumputan, semak belukar, dan pepohonan.

huruf e

Yang dimaksud dengan pengisian celah/retak permukaan adalah pengisian celah/retak permukaan dengan metode *sealing*.

huruf f

Cukup jelas.

huruf g

Cukup jelas.

huruf h

Cukup jelas.

huruf i

Cukup jelas.

huruf j

Cukup jelas.

Pasal 29

huruf a

Cukup jelas.

huruf b

Cukup jelas.

huruf c

Yang dimaksud pelapisan aspal tipis adalah pemeliharaan yang bersifat pencegahan dalam bentuk antara lain *fog seal, chip seal, slurry seal, micro seal, strain alleviating membrane interlayer (SAMI)*.

huruf d

Cukup jelas.

huruf e

Yang dimaksud dengan pengisian celah/retak permukaan adalah pengisian celah/retak permukaan dengan metode *sealing*.

huruf f

Cukup jelas.

huruf g

Cukup jelas.

huruf h

Cukup jelas.

huruf i

Cukup jelas.

huruf j

Cukup jelas.

huruf k

Cukup jelas.

Pasal 30

Cukup jelas.

Pasal 31

Cukup jelas.

Pasal 32

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Yang dimaksud dengan media digital diantaranya adalah media elektronik, dan sosial media seperti *facebook*, *instagram*, dan *Twitter*.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 33

Cukup jelas.

Pasal 34

Cukup jelas.

Pasal 35

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Penyelenggaraan Jalan Khusus meliputi Perencanaan, Pembangunan, Pemeliharaan, dan Pembiayaan.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 36

Cukup jelas.

Pasal 37

Cukup jelas.

Pasal 38

Cukup jelas.

Pasal 39

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

huruf a

Cukup jelas.

huruf b

Cukup jelas.

huruf c

Kondisi Jalan Khusus harus mendeskripsikan kondisi Jalan secara fisik, dan juga status pemeliharannya, seperti terbengkalai, tidak terurus, dan/atau tidak diperlukan lagi oleh Penyelenggara Jalan Khusus.

huruf d

Cukup jelas.

Pasal 40

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

huruf a

Cukup jelas.

huruf b

Cukup jelas.

huruf c

Kondisi Jalan Khusus harus mendeskripsikan kondisi Jalan secara fisik, dan juga status pemeliharannya, seperti terbengkalai, tidak terurus, dan/atau tidak diperlukan lagi oleh Penyelenggara Jalan Khusus.

huruf d

Cukup jelas.

huruf e

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Ayat (6)

Cukup jelas.

Ayat (7)

Cukup jelas.

Pasal 41

Cukup jelas.

Pasal 42

Cukup jelas.

Pasal 43

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

huruf a

Perencanaan jaringan jalan berisi perencanaan jaringan jalan yang akan dibangun oleh Pemerintah Daerah.

huruf b

Cukup jelas.

huruf c

Cukup jelas.

huruf d

Data proses pembangunan jalan berisi presentase proses pembangunan jalan dan perkiraan waktu selesainya pembangunan Jalan.

huruf e

Kondisi Jalan meliputi baik, sedang, rusak, dan rusak parah.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 44

Cukup jelas.

Pasal 45

Cukup jelas.

Pasal 46

Cukup jelas.

Pasal 47

Cukup jelas.

Pasal 48

Cukup jelas.

Pasal 49

Cukup jelas.

Pasal 50

Cukup jelas.

Pasal 51

Cukup jelas.

Pasal 52

Cukup jelas.

Pasal 53

Cukup jelas.