

**EFEKTIVITAS PELAKSANAAN PERBAIKAN JALAN RUSAK
DALAM UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TERHADAP
KESELAMATAN PENGGUNA JALAN
(STUDI PADA DINAS BINA MARGA KOTA BATAM)**

Wawan*, Ukas**

*Mahasiswa Program Studi Ilmu Hukum, Universitas Putera Batam

**Dosen Program Studi Ilmu Hukum, Universitas Putera Batam

e-mail: wawantan95@gmail.com

ABSTRACT

Roads are regional assets enjoyed by the entire community. The government is known to be an institution that has the obligation and authority to maintain and manage roads. But the occurrence of road damage not only results in obstruction of economic activities and other socialization of the community but can cause accidents for road users. In accordance with the Law on Road Traffic and Transportation (LLAJ), Road damage that occurs must immediately get repairs to maintain the safety of road users. Related institutions must provide signs / warning signs to road users so that traffic accidents can be avoided. The research aims at knowing the value of the effectiveness of the implementation rules in the field as well as the causes and solutions in improving damaged road repair services. The method used is an empirical research method, with a qualitative approach. The data obtained are interviews, the results of the study are that the damaged road repair process carried out by the Highways Agency has a system that is considered to require a long time from the planning stage to the execution process in the field, lack of community participation in providing information or reports with various media provided by the government to the community. The conclusion of this study is that the implementation of improvements carried out in the field exists but that the overall improvements carried out are not as effective as in reality based on the rules of the Act. Coupled with a lack of participation and initiative from within the community of road users.

Keyword: *Road Damage, Traffic, and Road User Safety.*

PENDAHULUAN

Dikarenakan jalan raya merupakan sarana transportasi dengan memegang peranan vital bagi pengembangan suatu daerah. Sebab itu adalah tujuan jalan raya yang digunakan menompang keberhasilan suatu pembangunan daerah tersebut itu sendiri. Hal tersebut diketahui karena jalan dinilai menjadi bagian prasarana transportasi yang memiliki suatu peranan penting pada bidang-bidang perekonomian, sosial-budaya, politik, pertahanan, pembangunan dan lingkungan hidup.

Dengan hal tersebut mengakibatkan peningkatan mobilitas masyarakat dari tempat ke tempat menjadi hal yang tidak terelakan lagi. Sehingga banyak kemunculan kendaraan-

kendaraan kecil maupun besar yang melintas disepanjang jalan raya (Nugroho, 2013). Dimana salah satu prasarana transportasi yang penting ialah jalan yang digunakan sebagai keperluan esensial pada melaksanakan aktivitas sehari masyarakat.

Kondisi jalan yang rusak tidak akan semakin buruk seperti yang diterangkan diatas jika setiap muncul kerusakan jalan langsung ditindaklanjuti dengan perbaikan yang baik, sehingga para pengguna jalan juga merasakan aman dan rasa nyaman dalam menggunakan fasilitas prasarana pemerintah Jalan yang rusak yang terjadi diberbagai tempat di Kota Batam era ini merupakan persoalan yang rumit

dan kerugian yang ditimbulkan sungguh besar terlebih terhadap pengguna jalan, ibarat timbulnya waktu tempuh yang Panjang, terhambat, kecelakaan lalu lintas, dan lain-lainnya.

Fakta yang muncul pada permasalahan andaikan jalan yang seharusnya dipergunakan untuk kegiatan kehidupan masyarakat, mengalami kerusakan dan akhirnya berdampak kecelakaan dan kerugian materil maupun imaterial. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan dalam Pasal 273 ayat (1), (2), (3) dan (4). Dalam pemeliharaan jalan merupakan upaya ditingkatkan kembali kondisi jalan secara fungsional dan juga structural, maka dari itu penanganan jalan harus sesuai dengan jenis kerusakan yang terjadi pada jalan tersebut. Cara penanganan yang tidak sesuai hanya akan menambah budget yang diperlukan dan hasilnya juga tidak akan terasa maksimal dengan kondisi jalan yang rusak akan timbul lagi (Rondi, 2016).

KAJIAN PUSTAKA

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Disebut dimana lalu lintas dan angkutan jalan merupakan satu keesaan sistem yang terbentuk dari atas lalu lintas, angkutan jalan, jejaring lalu lintas dan angkutan jalan, infrastruktur lalu lintas dan angkutan jalan, sarana, pengendara, pengguna jalan, serta penguasanya. Penjelasan diatas merupakan penafsiran lalu lintas yang diatur pada Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terutama dalam Pasal 1 ayat (1).

Lalu lintas memiliki partikularitas keunikan dan superioritas tersendiri sehingga perlu dikembangkan dan diutilitas sehingga sanggup mencapai semua area dan pelosok daratan dengan mobilitas tinggi dan mampu memadukan sarana transportasi lain. Menyadari peranan transportasi maka lalu lintas di tata dalam sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas yang teratur, selamat, aman, nyaman, kencang, teratur, mulus, dan biaya yang dapat dijangkau oleh komunitas masyarakat. Lalu lintas yakni pergerakan kendaraan dan manusia dilingkungan lalu lintas jalan (Polri, 2009).

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dibuat dengan misi :

1. Terpenuhinya jasa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terlindungi, terjaga, teratur, mulus, dan tersistematis dengan sarana angkutan lain untuk memajukan perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan publik, memperkokoh persatuan dan ketunggalan bangsa, serta bisa menjunjung tinggi derajat bangsa.
2. Terpenuhinya moral dalam berlalu lintas dan budaya bangsa
3. Terpenuhinya pemeliharaan hukum dan kejelasan hukum bagi masyarakat. Lalu lintas yakni aktifitas kendaraan, manusia ataupun hewan yang berada di jalan.

Aktifitas tersebut dikekang oleh seseorang individu memakai nalar sehat. manusia yang kekurangan nalar sehatnya mengendarai kendaraan di jalan, akan menyebabkan risiko bahaya pada pemakai jalan yang lain. Begitu juga satwa di jalan tanpa dikekang oleh seseorang yang stabil nalarnya akan membahayakan pengguna jalan yang lainnya (Bahari, 2010).

Pelaksana jalan menurut dengan yang ditafsirkan dalam peraturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkut Jalan Pasal 24 ayat (1), menuturkan bahwa badan tersebut dikasihkan kewajiban andaikan munculnya kerusakan jalan untuk lekas menangani perbaikan jalan tertera demi menjauhkan kecelakaan lalu lintas yang tidak di inginkan (Raharja, 2017).

1. Pemerintah dalam mengoperasikan otonomi daerah

Manifestasi otonomi daerah yang disusun pada Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 mengenai Peraturan Daerah. Indenpendensi sebuah daerah mempunyai makna yakni pemerintah daerah sanggup bergagasan dan berkreavitas dalam mengelola pemerintahnya sendiri beserta memupuk demokratisasi masyarakat di dalam pembangunan (Pratama, Turisno, & Widanarti, 2017).

1. Modal pemerintah yang dirasakan oleh masyarakat mempunyai biaya atau anggaran dari pemerintahan dalam perihal sarana dan infrastruktur, hal tersebut mempunyai dua keyakinan, yakni:
 1. Infrastruktur sentral ialah prasarana yang dibangun oleh pemerintah sentral dengan sasaran mempersembahkan

pelayanan bagi memuaskan kepentingan seluruh masyarakat

2. Infrastruktur regional ialah prasarana yang pelaksanaan di kerjakan sama pemerintah daerah.

Infrastruktur yang mempunyai kontribusi secara istimewa dalam memobilisasi roda pertumbuhan pembangunan dan perdagangan. Harapan akan keberadaannya mampu memuaskan keperluan sebagaimana harusnya seperti acuan infrastruktur jalan.

Pembentukan Jalan dan jembatan mempunyai anggaran yang berasal langsung daripada Anggaran Pendapatan Dan Belanja Negara (APBN) dan serta Anggaran Pendapatan Dan Belanja Daerah (APBD), keadaan tersebut dimasukkan dalam Undang-Undang mengenai perimbangan keuangan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah terhadap Undang-Undang mengenai dana Anggaran Pendapatan Belanja Negara.

Setelah menjadi tanggung jawab buat pemerintah sentral dan pemerintah regional untuk mempersiapkan biaya pembangunan pengelolaan jalan dan jembatan, dengan begitu badan lembaga tersebut mempunyai tugas untuk membimbing dan membangun serta memandori jalan (Pratama et al., 2017)

2. Pemerintah lokal dalam mempersiapkan sarana dan infrastruktur mempunyai beragam cara, perihal tersebut mampu dibuat menjadi dua jenis, dipecah menjadi pembangunan fisik dan pembangunan non-fisik, yakni: (Pratama et al., 2017).
 1. Pembangunan fisik yang mewujudkan seluruh pembangunan yang mampu dipandang langsung baik secara nyata ataupun berwujud, dan mampu dinikmati dan dilihat langsung oleh seluruh masyarakat setempat.
 2. Pembangunan non-fisik mewujudkan seluruh pembangunan yang tidak mampu dilihat dengan langsung atau tidak mempunyai wujud yang mampu dinikmati karena pada pokoknya objek dimana pembangunan tersebut ialah manusia.

Dengan mendukung progresif dan berkembangnya sebuah area wilayah, pembangunan jalan masuk pada salah satu sektor tersebut, perihal ini diakibatkan dengan munculnya suatu pembangunan jalan sehingga terjadi pada dibukanya jalan yang mempertautkan satu wilayah ke wilayah lainnya, perihal demikian juga berhubungan seperti wilayah di sekitar pinggiran kota.

Selain itu Kecelakaan juga didefinisikan sebagai suatu peristiwa yang terjadi pada waktu atau suatu jangka tertentu dengan sebuah kondisi yang melibatkan baik diri sendiri maupun orang lain, kendaraan-kendaraan, atau suatu obyek benda lainnya yang berakibatkan kerugian jika terjadinya korban jiwa ataupun harta benda. Kecelakaan terjadi oleh beberapa jenis sudut yang tidak disengajai timbul (*random multy factor event*) dalam waktu atau saat tertentu dan tidak bisa diramalkan secara akurat kapan dan di mana ketika kecelakaan lalu lintas itu mampu timbul.

Perubahan cuaca secara tidak menentu juga salah satu faktor kecelakaan dan lingkungan jalan juga mampu berdampak kecelakaan lalu lintas, oleh sebab pengaruh tersebut masih tidak mampu ditentukan juga. Pengendara beserta pejalan kaki adalah sumber dan korban tertinggi dari peristiwa kecelakaan lalu lintas di Kota Batam.

Perubahan iklim yang tidak menentu dan keadaan jalan juga dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas, namun pengaruh tersebut masih tidak bias ditentukan juga. Pengendara dan pejalan kaki adalah factor besar dari peristiwa kecelakaan lalu lintas di Kota Batam. Situasi Lingkungan mampu berupa perubahan iklim yang buruk, keadaan lingkungan jalan, penyeberangan jalan, dan penerangan jalan (Indriastuti, Fauziah, & Priyanto, 2011).

METODE PENELITIAN

Ragam penelitian ini merupakan penelitian hukum bersifat empiris yakni penakaran terhadap aturan perundang-undangan spesifik mengenai studi yang dilaksanakan dengan metode mengkaji beserta menggali materi secara langsung di area (studi lapangan) yang berkaitan terhadap masalah yang timbul dengan cara menganalisis, mendalami dan mengartikan aturan perundang-undangan yang aktif dengan mempersembahkan nilai baik secara tersirat maupun tertulis (Soekanto, 2015). Karakter penelitian yang

dipakai merupakan deskriptif kualitatif, yang memfokuskan memaparkan peristiwa atau keadaan nyata yang berlangsung saat penelitian dikerjakan.

Metode pengumpulan data yang dipakai dipisah menjadi dua yakni Asal Data Primer merupakan petunjuk pokok yang didapatkan oleh peneliti via responden. Petunjuk ini mampu berasal dari komunitas masyarakat, pegawai sipil pemerintahan, karyawan swasta maupun bersumber lainnya, yang terutama data tertera mesti berkaitan langsung terhadap inti masalah yang sedang diteliti. Sedangkan Asal Data Sekunder merupakan petunjuk yang didapatkan dari artikulasi referensi yang membantu terhadap inti masalah yang diteliti. Data sekunder disisi referensi-referensi dan jurnal penelitian. Alat Pengumpulan data dilakukan Wawancara merupakan rangkaian informasi yang dilaksanakan dengan metode penulisan menyusun tanya dan jawab terhadap penelitian yang berjalan secara verbal dimana antara dua sosok atau lebih berhadapan muka berbincang secara direk materi-materi ataupun informasi dari narasumber (Narbuko & Achmadi, 2013).

Selama pembuatan penelitian penulis memastikan lokasi untuk memperkecil area lingkup pembahasan supaya penulis mampu lebih memusatkan permasalahan menjadi lebih terperinci, sementara penulis akhirnya juga memastikan tempat penelitian di kawasan Pemerintah Kota Batam di pusatkan lebih di Dinas Bina Marga Kota Batam. Metode yang dipakai oleh penulis semasa melakukan penjabaran materi yakni dengan pola penelitian yang dipilih ialah pola penelitian empiris yakni dengan mengumpulkan keterangan-keterangan yang diperoleh secara direk dari lapangan sesudah di olah maka keterangan-keterangan tertera akhirnya dipersembahkan serta mengetes untuk menyamakan dengan pandangan para pakar, Undang-Undang, dan falsafah-falsafah hukum yang diseleksi oleh penulis dijadikan fondasi yuridis dalam penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian

Kesatuan dinas yang mengerjakan pelaksanaan otonom daerah di segmen dalam pemeliharaan dan perbaikan jalan adalah Dinas Bina Marga. "Pimpinan dari Bina Marga yang posisi berada di kota dan dipimpin oleh Kepala Dinas.

Penanggungjawabannya dinas Bina marga, pelaporannya direk kepada walikota. Tata organisasi dari Bina Marga sangatlah sederhana, sehingga untuk membantu memahami bagi yang ingin memperdalam penelitian ini maka nantinya akan peneliti di sertai di samping dari halaman belakang penelitian ini. Bina Marga mengerjakan sebagian pelaksanaan yang berhubungan terhadap pemeliharaan dan perbaikan jalan berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Teknis pelaksanaan mengenai pemeliharaan dan perbaikan jalan disusun dalam penyelenggaraan pelayanan jalan yang baik dan pengelolaan lalu lintas yang berada Kota Batam.

Implikasi penelitian ini dengan tajuk yang mempersoalkan mengenai pemeliharaan dan perbaikan jalan sehingga peneliti, melaksanakan penelitian direk ke kantor Dinas Bina Marga Kota Batam. Tanyajawab yang peneliti laksanakan dengan koresponden bersama Bapak Arrozi, untuk saat ini beliau menjabat selaku Kepala Subbagian bidang Prasarana Jalan dan Jembatan. Studi yang peneliti lakukan untuk mengungkap Pelaksanaan pemeliharaan dan perbaikan jalan yang telah diberlakukan Undang-Undang melalui Dinas Bina Marga, perihal pada awal mulanya diperoleh dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Pada awalnya menurut Undang-Undang No 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disana disebutkan pada pasal 24 ayat (1) yang dimana dikatakan penyelenggara jalan patut segera dan patut untuk memperbaiki jalan yang rusak yang mampu berakibatkan peristiwa kecelakaan lalu lintas. Jadi disini merupakan awal mula penulis melakukan penelitian dalam memahami permasalahan dalam pemeliharaan dan perbaikan kerusakan jalan yang terjadi dikota batam saat ini. Seperti yang telah dijelaskan bahwa jalan yang rusak harus segera mendapatkan penanganan yang cepat terhadap jalan rusak yang memiliki potensi yang bisa menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang dapat terjadi kepada pengguna jalan yang dimana pihak penyelenggara jalan dapat mencegah kejadian tersebut.

Kerusakan jalan yang dihadapi oleh pengguna jalan terutama di kota batam bukan merupakan hal yang baru. Masyarakat Kota Batam seperti telah pasrah dan terbiasa akan

permasalahan ini. Tetapi Jalan yang rusak dan buruk yang mulai bermunculan seperti yang terjadi beberapa tahun belakang ini yang telah banyak mendapatkan respon negatif dari berbagai golongan masyarakat. Dari individu hingga kelompok-kelompok masyarakat yang merasa dirugikan dari jalan rusak tersebut.

Memang jalan yang rusak awalnya sedikit dan tidak dipedulikan oleh masyarakat maupun penyelenggara jalan karena masih dianggap kecil dan enteng, sikap tersebutlah yang menjadi penyebab banyak kasus kecelakaan yang menyebabkan para pengendara mengalami kerugian materil maupun luka ringan, berat hingga meninggal dunia. Sangat disayangkan bahwa kota batam yang merupakan kota cukup dengan penduduk yang padat, terutama pada yang dalam kebutuhan akan prasarana dengan jalan yang baik sangat diperlukan dalam melakukan berbagai aktivitas kehidupan sehari-hari masyarakat umum dikota batam.

Menurut dari hasil wawancara bahwa benar tugas Dinas Bina Marga Kota Batam adalah penyelenggara jalan dimana memiliki tugas dan tanggungjawab dalam merawat dan memperbaiki timbulnya jalan-jalan yang rusak di kota batam. Tetapi tugas perbaikan dan perawatan jalan dikota batam dibagi dalam kategori jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, jalan desa. Disini dikatakan lebih awal bahwa jalan yang dibawa kendali atau tanggungjawab dinas bina marga adalah jalan kota. Sedangkan untuk jalan lainnya dikelola oleh kementerian pekerja umum dan perumahan rakyat.

Proses perbaikan Jalan yang rusak dikatakan telah mendapatkan penangganan dan perbaikan oleh dinas Bina Marga dengan sangat baik dan pelaksanaan perbaikan tersebut juga telah tergolong cepat dari hasil wawancara dengan narasumber. Perbaikan jalan rusak yang telah dikerjakan selama tahun 2018 telah mengeluarkan banyak dana mencapai ratusan miliar dan dana tersebut tergabung juga dengan proyek pelebaran jalan yang juga merupakan proyek yang sedang dikerjakan oleh dinas bina marga.

Dari narasumber bahwa sekarang batam dalam masa pertumbuhan ekonomi yang dimana batam memerlukan prasarana akan jalan yang lebih untuk menampung penambahan jumlah alat transportasi yang melonjak tinggi selama beberapa tahun belakangan ini. Sehingga pemerintahan kota batam memulai

proyek pembangunan pelebaran jalan di hampir seluruh tempat di kota batam yang kerusakan jalan akibat pelebaran dan pembongkaran jalan beserta dengan kerusakan akibat kendaraan berat selama proses pelebaran jalan dilaksanakan.

Selama proses pelebaran jalan, aktifitas perawatan dan perbaikan jalan yang dilaksanakan juga masih tetap dilakukan sesuai aturan perundang-undangan jadi untuk kerusakan jalan dari pelebaran akan dilakukan perbaikan menyeluruh ketika proyek pelebaran jalan diselesaikan secepat mungkin oleh penyelenggara jalan dan itupun setelah dilakukan rapat musyawarah perencanaan pembangunan Bersama walikota dan pelelangan proyek di Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah (LKPP).

Soal permasalahan dengan keamanan dalam pelaksanaan marka tanda pada jalan dalam peringatan jalan rusak juga merupakan salah satu aturan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 24 ayat (2) yang tidak efektifif pada pelaksanaannya. Dikarenakan adanya saling lempar tanggung jawab antara dinas Bina Marga dengan dinas perhubungan soal penetapan marka tanda akan jalan rusak yang sampai sekarang aturan tersebut belum mendapatkan kepastian untuk kedepannya sehingga kedua dinas tidak mau saling bekerja sama ataupun mengalah untuk persoalan marka tand tersebut sehingga kedua dinas belum mau menjalankan aturan yang telah ditetapkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dengan hasil wawancara Bapak Arrozi kepala Dinas Bina Marga kemarin, Bapak Arrozi mengatakan ada kendala yang dihadapi oleh dinasnya seperti beberapa permasalahan yang disebutkan dibawah ini:

1. Proses dalam perbaikan jalan yang rusak memerlukan waktu yang sangat lama dimulai dari musyawarah dengan wali kota hingga ke proses lelang proyek
2. Masyarakat yang jarang memberikan laporan kepada pihak penyelenggara jalan pada kondisi jalan rusak yang ada dikota batam.
3. Permasalahan akan kendaraan besar dengan muatan yang berlebihan yang banyak terjadi disepanjang jalan wilayah kota batam.

4. Terhadap keselamatan pengguna jalan soal rambu peringatan, dinas bina marga dan dinas perhubungan darat masih dinilai tidak terkordinasi dengan baik.

Keempat kendala yang disebutkan bapak Arrozi merupakan kendala yang paling dasar oleh penyelenggara jalan dalam proses pemeliharaan dan perawatan jalan rusak selama ini. Dikatakan dari bapak arrozi permasalahan kendala pada proses internal dari point pertama merupakan yang paling dirasakan oleh dirinya dalam pemenuhan syarat sebelum jalan tersebut betul-betul dapat dikerjakan/diperbaiki oleh pihaknya.

4.2.1 Pelaksanaan Pemeliharaan Dan Perbaikan Jalan Terhadap Keselamatan Pengguna Jalan Yang Dilaksanakan Oleh Penyelenggara Jalan Kota Batam

Terkadang kita sering sekali melihat atau menjumpai permasalahan prasarana jalan-jalan yang rusak disekitar lingkungan kita, seperti jalan yang terdapat di perumahan, jalan daerah perkantoran ataupun hotel, dan jalan-jalan umum disekeliling yang sering dilalui oleh banyaknya kendaraan-kendaraan ringan maupun kendaraan-kendaraan berat.

Dengan hal ini dapat diperparah oleh cuaca musim yang panas yang berkepanjangan dan musim hujan yang menyebabkan banjir atau genangan air disekitar permukaan jalan saat ini. Pada berbagai tingkatan kerusakannya, jalan yang rusak dapat menyebabkan jalan menjadi berlubang, berleengkuk-leengkuk, bahkan bisa sampai menyebabkan kubangan-kubangan.

Jalan yang rusak juga dapat mempengaruhi laju roda pertumbuhan perekonomian di kota Batam. Dengan jalan yang rusak memberikan dampak yang buruk yang menjadikan arus transportasi manusia dan barang mejadi terhambat, juga dengan jalan rusak tersebut menjadikan biaya operasional pada kendaraan menjadi bertambah. Dikarenakan waktu tempuh kendaraan menjadi lama dan kerusakan dari bagian kendaraan akibat beban dengan jalan yang rusak dan berlubang.

Dari segi teknis, jalan yang rusak menunjukkan kepada masyarakat sebuah kondisi structural dan fungsionalnya sudah tidak dapat lagi memberikan pelayanan kepada pengguna jalan secara optimal. Diumpamakan dengan pembangunan gedung, ketika konstruksi

direncanakan dengan menilai sebesar beban-beban yang nanti akan bekerja sesuai pada fungsi dari bangunan itu sendirinya. Sama dengan perencanaan terhadap jalan dengan diperlukannya perawatan dan pemeliharaan supaya dapat bertahan dan bekerja dengan baik dalam fungsi akan layanannya kepada masyarakat.

Menurut Heddy R. Agah (1994), umumnya dari sebuah kerusakan jalan sering disebabkan dari perilaku pengguna jalan, kesalahan pada perencanaan dan pelaksanaannya, serta dengan pemeliharaan jalan yang tidak memadai. Tetapi dari jawaban dari bapak arrozi yang merupakan narasumber penulis yang mengatakan

“Aturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terutama dalam Pasal 24 ayat (1) permasalahan perbaikan kerusakan jalan yang terjadi disekitar daerah khusus perkota batam yang dibawah pengadalian dinas Bina Marga sudah dinilai telah bekerja dengan efektif, setiap kerusakan jalan yang terjadi sudah mendapatkan penanganan dari staff dan pekerja dari dinas Bina Marga sendiri kecuali kerusakan jalan dalam kategori besar dan banyak memang diperlukan tahap-tahap tertentu untuk perbaikannya”.

Namun kenyataan dari fakta yang diteliti oleh peneliti di lapangan di berbagai tempat kota batam yang masih dibawah tanggungjawab Dinas Bina Marga jalan yang rusak masih banyak sekali didapatkan baik jalan yang rusak akibat umur jalan yang sudah habis maupun jalan rusak akibat kendaraan-kendaraan berat yang sering dilewati.

Bagaimanapun juga dengan aturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 24 ayat (2) yang dimana dikatakan “dalam belum bisa dapat dilakukan perbaikan atas jalan yang rusak sebagaimana dimaksud pada ayat (1), penyelenggara jalan wajib memberikan tanda atau rambu pada jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya peristiwa kecelakaan lalu lintas”. Dalam aruran undang-undang ini sudah jelas dikatakan bahwa jalan yang rusak tidak peduli terjadi akibat apa harus dipasangkan tanda atau marka supaya para pengendara yang melintas disepanjang jalan tersebut dapat mengantisipasi jalan rusak sehingga dapat menghindari akibat kecelakaan yang dapat merugikan pengguna jalan.

Salah satu akibat kerusakan jalan dari kendaraan besar atau berat dalam proses

pekerjaan proyek pelebaran jalan di salah satu kawasan Nagoya di Kota Batam. Dengan ini dapat kita lihat bahwa permasalahan perbaikan jalan rusak yang terjadi dengan aturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 masih tidak efektif seperti dengan hasil keterangan dari bapak Arrozi selaku koresponden dalam wawancara penelitian ini. Dengan falsafah menurut Darmodiharjo yakni kebahagiaan itu harus selayaknya mampu dinikmati bagi setiap orang. Seandainya tidak dimungkinkan tercapai atau pasti tidak mungkin, maka perlu diusahakan agar rasa kebahagiaan itu bias dinikmati bagi sebanyak mungkin orang dalam komunitas masyarakat (Darmodiharjo, 2016)

Tetapi aturan ini pun masih belum berjalan dengan baik di kota Batam, jadi permasalahan dengan jalan rusak yang belum diperbaiki selama jangka waktu yang Panjang digabung beserta persoalan tidak adanya marka ataupun tanda akan peringatan jalan yang rusak membuat kondisi perjalanan oleh pengguna jalan semakin merasa tidak aman dan nyaman. Selama ini penulis berkeliling berbagai daerah diperkotaan Batam, penulis hanya menemukan satu marka atau tanda peringatan akan jalan rusak dari sekian banyak tempat hanya terdapat di daerah Batam centre tepatnya jalan menuju ocarina yang marka tersebut.

Jadi mengapa aturan ini tidak berjalan layaknya seperti yang telah di tetapkan dalam aturan, menurut bapak arrozi:

“untuk permasalahan kenapa aturan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 24 ayat (2) tidak berjalan, karena persoalan pemasangan rambu, tanda ataupun marka jalan disekitar tempat jalan yang rusak bukan merupakan tanggungjawab dari Dinas Bina Marga melainkan permasalahan tanda ataupun rambu peringatan harusnya tugas dari Dinas Perhubungan Darat yang dimana merupakan wewenang dinas tersebut”.

Hasil dari keterangan narasumber aturan pemasangan rambu atau tanda peringatan bukan dalam wewenang dan tugas oleh bina marga, peneliti menemukan aturan dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 1 angka 29 yang mengatakan dengan bunyi “Manajemen dan rekayasa lalu lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, penganturan dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan,

mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.”

Terdapat juga aturan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas Bagian Kedua Pasal 7 ayat (1), (2) dan (3) yang berbunyi sebagai berikut:

“Rambu peringatan yang sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 3 huruf a digunakan untuk peringatan kemungkinan ada bahaya di jalan atau tempat berbahaya pada jalan dan menginformasikan tentang sifat bahaya.”

Dan untuk Pasal 7 ayat (2) berbunyi:

“Kemungkinan ada bahaya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan suatu kondisi atau keadaan yang membutuhkan suatu kewaspadaan dari pengguna jalan.”

Yang terakhir Pasal 7 ayat (3) berbunyi:

“Keadaan yang membutuhkan suatu kewaspadaan dari pengguna jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) antara lain:”

a. kondisi prasarana jalan;

b. kondisi alam;

c. kondisi cuaca;

d. kondisi lingkungan; atau

e. lokasi rawan kecelakaan

Dapat disimpulkan untuk pelaksanaan perbaikan jalan dan pelaksanaan rambu dalam menjaga keselamatan pengguna jalan masih tidak berjalan sesuai dengan aturan yang sudah ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan yang telah ada. Sehingga masyarakat sampai saat ini masih belum bisa merasakan rasa keamanan, kenyamanan, ketertiban maupun kelancaran lalu lintas sampai saat ini sebagaimana dengan bunyi pada Pasal 1 angka 29 dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

4.2.2 Kendala Yang Dihadapi Dalam Proses Pemeliharaan Dan Perbaikan Jalan Rusak Terhadap Keselamatan Pengguna Jalan Di Kota Batam

Kendala-kendala yang dirasakan oleh dinas penyelenggara jalan pada pembangunan struktur prasarana jalan di khususnya Kota Batam masih memiliki kesulitan dalam efektivitas pelaksanaannya, baik kesulitan yang berasal dari dalam internal maupun eksternal di lapangan. Berikut penulis akan membahasakan hasil penelitian yang telah diteliti kedalam pembahasan ini. Permasalahan yang pertama adalah pada lama dan banyaknya proses atau

tahapan yang mesti dilakukan oleh dinas penyelenggara jalan dalam pemeliharaan dan perbaikan terhadap kerusakan jalan yang terdapat di Kota Batam. Melalui wawancara terhadap bapak arroi selaku narasumber penulis di dinas Bina Marga seksi jalan dan jembatan. Memberikan tanggapan bahwa permasalahan pada point ini menurut bapak arroi bisa dikatakan Kendala dan juga bisa tidak, dikarenakan pada kendala ini memang dinilai memperlambat kerja dari dinas Bina Marga dalam merawat dan memperbaiki jalan yang rusak diluar sana.

Tetapi ini juga merupakan suatu prosedur-prosedur yang sudah ditetapkan berdasarkan aturan dalam proses perbaikan dan perawatan jalan, yang dinilai kendala adalah awal dari proses perbaikan jalan harus dilakukan rapat Musyawarah Perencanaan Pembangunan yang disingkat menjadi Musrenbang. Sebelum dilakukan rapat dinasnya harus menyiapkan data-data dan perencanaan yang akan dilakukan dinasnya dalam rapat tersebut. Dalam rapat Musyawarah Perencanaan Pembangunan ini pihaknya sebagai dinas harus melaksanakan rapat langsung dengan Walikota Batam dalam membahas perencanaan-perencanaan apapun yang berkegiatan dalam pengeluaran anggaran yang akan dilakukan dinasnya kepada Walikota.

Kemudian setelah rapat telah selesai dan terjadi hasil sepakat dalam perencanaan akan kemudian dilanjutkan kepada pelelangan proyek dalam proyek yang disebut sudah termasuk semua kegiatan yang berhubungan dengan jalan baik perbaikan jalan maupun pelebaran jalan sebagai contohnya. Dalam pelelangan proyek pihak dinas nya akan memberikan kategori dalam proyek tersebut untuk proyek-proyek kecil atau juga kerusakan kecil dapat ditanganin langsung oleh dinasnya. Sedangkan pelelangan proyek biasanya akan dilakukan jika terdapat proyek-proyek dalam skala besar.

Perencanaan akan diberikan kepada Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah (LKPP) Kota Batam, dan disini akan dilakukan lelang proyek yang telah disetujui oleh walikota. Dan pelelangan dibutuhkan waktu yang cukup lama karena pelelangan berdasarkan antrian. Jadi tidak dapat dipungkiri jika jalan yang rusak dalam skala yang besar atau banyak diluar sana terkadang baru dapat ditangani setelah beberapa minggu hingga bulan kemudian. Ini merupakan salah

satu kendala internal yang bisa dibbilang cukup menjadi halangan dalam menjalankan pelaksanaan perbaikan jalan dikota batam.

Untuk kendala yang kedua terdapat dalam masyarakat yang diamana jarang sekali memberikan laporan-laporan kepada Dinas Penyelenggara Jalan. Masyarakat diharapkan dapat lebih berpartisipasi dan lebih berinisiatif dalam memberikan informasi atas permasalahan-permasalahan yang dirasakan mereka sebagai pengguna jalan. Sebagai dinas penyelenggara jalan memiliki kewajiban dalam menampung aspirasi masyarakat yang memiliki baik keluhan maupun informasi yang dapat meningkatkan performa dalam memberikan pelayanan Dinasnya dalam penyelenggara jalan. Banyak cara yang dapat dilakukan masyarakat dalam memberikaan laporan maupun informasi kepada dinasnya dalam permasalahan yang mereka dapatkan di sepanjang jalan di Perkotaan Batam.

Mereka dapat membuka internet di halaman *website* dengan alamat <http://skpd.batamkota.go.id/pu/> sebagai Dinas Pekerjaan Umum Kota Batam telah disediakan berbagai pelayanan yang dapat diberikan kepada semua masyarakat umum dikota batam. Jika masih terdapat hal yang belum dimengerti dan ingin bertanya dalam *website* tersebut juga telah disediakan alamat Dinas Bina Marga yang terletak di sekupang dan juga nomor kontak yang dapat dihubungi masyarakat terkait persoalan yang berhubungan dengan kualitas pelayanan jalan di Kota Batam.

Jika pada halaman *website* Dinas Pekerjaan Umum Kota Batam tidak memberikan solusi dan pelayanan yang diharapkan, masyarakat pengguna jalan juga dapat diberikan solusi yaitu dengan mengunduh aplikasi APEKESAH secara gratis di dalam ponsel anda. Sekilas informasi yang akan diberikan tentang aplikasi APEKESAH yaitu Permasalahan yang banyak dialami dan ditemui oleh masyarakat di kota Batam membutuhkan wadah dan tempat untuk pelaporan untuk dapat segera ditingani/ditindak lanjuti oleh pihak yang berwenang. Contohnya permasalahan birokrasi, pelayanan, kejadian kecelakaan, dan berbagai masalah yang membutuhkan penanganan dari pemerintah kota Batam sesuai dengan tugas dari masing-masing Organisasi Perangkat Daerah (OPD). Apekesah diciptakan dan dikembangkan oleh Dinas Komunikasi dan Informatika Kota Batam dengan memberikan kemudahan akses pada

masyarakat, yaitu cukup dengan memasang (*install*) aplikasi ini di perangkat telepon genggam atau *smartphone* (android dan Ios) anda masing-masing. Pengaduan masyarakat akan dikirim atau diterima dan disalurkan ke OPD terkait yang bertanggung jawab untuk setiap permasalahan yang dilaporkan oleh masyarakat Kota Batam.

Layanan APEKESAH adalah layanan yang berbasis dari *mobile applications* dan *website* yang dapat digunakan oleh seluruh masyarakat di wilayah kota Batam untuk membuat laporan pengaduan. Aplikasi ini dibuat dan dikembangkan oleh Dinas Komunikasi dan Informatika (Kominfo) Pemerintah Kota Batam yang dimulai pada sejak tahun 2017. Aplikasi Layanan APEKESAH ini melibatkan partisipasi dari masyarakat publik dan bersifat dua arah, yang digunakan sebagai alat dalam menyampaikan pengaduan dari masyarakat kepada pemerintah. Masyarakat dapat memberikan pengaduan yang ditemukan di wilayah kota Batam dan nantinya akan segera ditindaklanjuti oleh

Dalam aplikasi ini juga terdapat aturan dasar hukum nya sehingga masyarakat tidak perlu takut ketika memberikan laporan, semua informasi dan data yang masuk akan dijaga oleh dinas komunikasi dan informatika kota batam beserta aturan Peraturan Walikota (Perwako) nomor 38 Tahun 2017 tentang Layanan Aduan Masyarakat menggunakan sistem elektronik. Kendala selanjutnya merupakan kendala yang berhubungan dengan instansi Dinas Perhubungan Darat. Persoalan dengan tidak bisa menyusulnya pekerjaan atas pemeliharaan dan perbaikan jalan yang rusak berkaitan dengan banyaknya kendaraan-kendaraan yang semakin banyak di kota batam terutama yang kita ketahui bahwa kota batam merupakan kota akan banyaknya jumlah transportasi berat yang bergerak di jalan kota batam setiap harinya dan lokasi industri yang padat.

SIMPULAN

Dalam menerapkan pelaksanaan pemeliharaan jalan dan menjaga keselamatan para pengguna jalan. Diketahui Dinas Bina Marga masih belum mencapai hasil pelaksanaan yang ideal seperti yang diinginkan oleh masyarakat pengguna jalan di kota Batam. Pelaksanaan perbaikan yang dikerjakan yang

Organisasi Perangkat Daerah (OPD) terkait, serta akan dipantau dan diawasi langsung oleh pimpinan daerah, yaitu Walikota, Wakil Walikota dan juga Seketaris Daerah Kota Batam.

Masyarakat dapat mengirim aduan melalui layanan Apekesah pada *mobile applications* dan *website* dengan alamat <https://apekesah.batam.go.id>. Pada aduan tersebut harus lengkap informasi lokasi dan tanggal peristiwa yang diadukan, serta deskripsi pengaduannya. Masyarakat dapat memilih OPD yang dituju untuk menindaklanjuti aduan tersebut. Aduan yang dikirimkan masyarakat akan segera diproses tindak lanjutnya oleh OPD terkait dalam waktu maksimal 2 x 24 jam. Aduan yang dikirim oleh masyarakat akan ditindaklanjuti oleh OPD terkait. Waktu yang dibutuhkan OPD untuk memberikan respon terhadap pengaduan yang masuk biasanya adalah 2 x 24 jam, selanjutnya untuk menindaklanjuti pengaduan yang masuk tergantung kepada permasalahan dari pengaduan itu sendiri.

di lapangan memang ada tetapi secara keseluruhan yang perbaikan yang dilaksanakan tidak berjalan seefektif pada kenyataannya berdasarkan aturan Undang-Undang. Dan keselamatan pengguna jalan masih tidak menjanjikan dikarenakan pelaksanaan perbaikan yang tidak efektif beserta dengan pembuatan rambu peringatan akan kondisi jalan yang rusak yang masih hampir tidak berjalan di kota batam saat ini.

Kendala yang masih terjadi oleh pihak penyelenggara jalan dalam perbaikan dan perawatan jalan kelompok sebagai berikut: Pelaksanaan tahapan atau proses dalam perbaikan jalan rusak masih memerlukan persyaratan yang banyak beserta waktu yang diperlukan juga lama dalam masa proses perbaikan jalan tersebut hingga selesai. Ditambah dengan kurangnya partisipasi dan inisiatif dari dalam masyarakat pengguna jalan untuk memberikan informasi maupun keluhan yang dapat meningkatkan performa pelayanan. Dikarenakan banyaknya faktor-faktor kerusakan jalan yang disebabkan tidak secara alami membuat dinas penyelenggara jalan kewalahan dalam membuat perencanaan akan perbaikan jalan rusak yang tidak terkejar sehingga kerusakan yang terjadi semakin lama semakin banyak.

DAFTAR PUSTAKA

- Ali, Z. (2015). *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Ali, Z. (2016). *Sosiologi Hukum (10th Ed.)*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Ayu Novita, R., Basuki Prasetyo, A., & Suparno. (2017). *Undang-Undang Metode Analisis Data Dalam Penelitian Ini Adalah Metode*.
- Bahari, A. (2010). *Tanya Jawab Aturan Wajib Berlalu Lintas*. Jakarta: Pustaka Yustisia.
- Darmodiharjo, D. (2016). *Pokok-Pokok Filsafah Hukum*. Jakarta: Pt. Sun.
- Fendri, A. (2016). *Pengaturan Kewenangan Pemerintah Dan Pemerintah Daerah*. Depok: Pt Rajagrafindo Persada.
- Indriastuti, A. K., Fauziah, Y., & Priyanto, E. (2011). *Karakteristik Kecelakaan Dan Audit Keselamatan Jalan Pada Ruas Ahmad Yani Surabaya*. 5.
- Mira Erlinawati, & Widi Nugrahaningsih. (2017). *Implementasi Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen Terhadap Bisnis Online*.
- Narbuko, C., & Achmadi, A. (2013). *Metode Penelitian (3rd Ed.)*. Jakarta: Pt. Bumi Aksara.
- Nugroho, E. A. (2013). *Pengaruh Jumlah Kendaraan Terhadap Kerusakan Jalan Aspal Kelas Ii Di Kabupaten Semarang*.
- Polri. (2009). *Sosialisasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*.
- Pratama, R. P., Turisno, B. E., & Widanarti, H. (2017). *Tanggung Jawab Pemerintah Kepala Daerah Kota Pemantang Siantar Atas Kelalaian Tidak Memperbaiki Jalan Rusak Yang Mengakibatkan Korban Kecelakaan Meninggal Dunia (Studi Terhadap Putusan Mahkamah Agung Nomor : 21/Pdt.G/2013/Pn.Pms)*. Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro, 6.
- Pujiastutie, E. (2006). *Di Jalan Tol (Studi Kasus Tol Semarang Dan Tol Cikampek) Di Jalan Tol (Studi Kasus Tol Semarang Dan Tol Cikampek)*.
- Raharja, D. (2017). *Penyelenggara Jalan Sebagai Subyek Hukum Tindak Pidana*.
- Riyanto, A., & Bhakti, R. T. A. (2012). *Penyelesaian Sengketa Perbankan Syariah Oleh Pengadilan Agama Kota Batam Pasca Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 93/Puu-X/2012*.
- Rompis, S. Y. R., & Palenewen, S. C. (2016). *Terhadap Kapasitas Jalan (Studi Kasus : Jl . Sam Ratulangi Manado Segmen Rs . Siloam - Golden Swalayan)*.
- Rondi, M. (2016). *Evaluasi Perkerasan Jalan Menurut Metode Bina Marga Dan Metode Pci (Pavement Condition Index) Serta Alternatif Penanganannya*. 19.
- Sambas, A. (2016). *Teori-Teori Hukum Klasik & Kontemporer*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Soekanto, S. (2015). *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia.
- Taufiqurokhman. (2014). *Kebijakan Publik (1st Ed.)*. Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Moestopo Beragama Pers.
- Wirnanda, I., Anggraini, R., & Isya, M. (2019). *Analisis Tingkat Kerusakan Jalan Dan Pengaruhnya Terhadap Kecepatan Kendaraan (Studi Kasus: Jalan Blang Bintang Lama Dan Jalan Teungku Hasan Dibakoi)*. Jurnal Teknik Sipil.
- Zayu, Wiwin Putri. (2012). *Studi Kecelakaan Lalu Lintas Dengan Metode ' Revealed Preference*