

**LAPORAN AKHIR**

**NASKAH AKADEMIK**  
**RANCANGAN PERATURAN DAERAH**  
**KABUPATEN KOTABARU**

**TENTANG**

**PENYELENGGARAAN JALAN**  
**KABUPATEN DAN JALAN DESA**



**BAGIAN HUKUM**  
**SEKRETARIAT DAERAH KABUPATEN KOTABARU**  
**KOTABARU**  
**MARET 2024**

## KATA PENGANTAR

*Assalamualaikum Wr. Wb.*

Syukur Alhamdulillah kepada Allah SWT, penyusunan Naskah Akademik yang berjudul **“Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa”** akhirnya dapat terselesaikan.

Penyusun senantiasa memanjatkan Puji Syukur keHadirat-Nya, tanpa Karunia-Nya Naskah Akademik ini tidak akan pernah dapat terselesaikan sebagaimana diharapkan. Proses penyelesaian Naskah Akademik ini atas keterlibatan berbagai pihak. Maka pada kesempatan ini tim penyusun menyampaikan ucapan terima kasih bagi semua pihak yang telah berjasa dalam penyelesaian Naskah Akademik ini terima kasih untuk semua dukungan yang diberikan. Kekurangan dan kelemahan pasti banyak ditemui dalam Naskah Akademik ini, meskipun demikian semoga Naskah Akademik ini dapat bermanfaat bagi masyarakat Kabupaten Kotabaru.

*Wassalamualaikum Wr. Wb.*

Kotabaru, 2024

Tim Penyusun

## DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI.....	ii
BAB I PENDAHULUAN .....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah .....	6
C. Tujuan dan Kegunaan Kegiatan Penyusunan Naskah Akademik .....	6
D. Metode Penelitian .....	8
BAB II KAJIAN TEORETIS DAN PRAKTIK EMPIRIS RANCANGAN PERATURAN DAERAH KABUPATEN KOTABARU MENGENAI PENYELENGGARAAN JALAN KABUPATEN DAN JALAN DESA.....	17
A. Kajian Teoritis.....	17
B. Kajian terhadap asas/ prinsip yang terkait penyusunan norma Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa.....	42
C. Kajian terhadap praktik penyelenggaraan, kondisi yang ada, serta permasalahan yang dihadapi masyarakat....	49
D. Kajian terhadap implikasi penerapan sistem baru yang akan diatur dalam peraturan daerah terhadap aspek kehidupan masyarakat dan dampaknya terhadap beban keuangan daerah.....	50
BAB III EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT DENGAN RANCANGAN PERATURAN DAERAH KABUPATEN KOTABARU TENTANG PENYELENGGARAAN JALAN KABUPATEN DAN JALAN DESA .....	61
A. Evaluasi peraturan perundang-undangan terkait dengan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa.....	61
D. Analisis peraturan perundang-undangan terkait dengan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa .....	77
BAB IV LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS .....	80
A. Landasan Filosofis.....	80
B. Landasan Sosiologis .....	82
C. Landasan Yuridis. ....	84
BAB V JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP MATERI MUATAN PERATURAN DAERAH KABUPATEN	

KOTABARU TENTANG PENYELENGGARAAN JALAN KABUPATEN DAN JALAN DESA .....	87
A. Jangkauan pengaturan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa .....	87
B. Arah pengaturan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa.....	87
C. Ruang Lingkup Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa.....	87
BAB VI PENUTUP .....	94
A. Kesimpulan .....	94
B. Saran .....	95
DAFTAR PUSTAKA .....	97

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Dalam penyelenggaraan pemerintah daerah untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat (*publik service*) termasuk penyelenggaraan jalan sangat diperlukan sarana dan prasarana. Pelayanan tersebut diberikan untuk memenuhi hak masyarakat, baik itu merupakan layanan civil maupun layanan publik. Artinya kegiatan pelayanan pada dasarnya menyangkut pemenuhan suatu hak. Penyelenggaraan jalan khusus merupakan bagian penting transportasi merupakan salah satu sektor yang berperan sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat dan perkembangan wilayah atau daerah baik itu daerah pedesaan maupun daerah perkotaan. Sistem transportasi yang ada dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk dan sumber daya lainnya yang dapat mendukung terjadinya pertumbuhan ekonomi di suatu daerah. Di samping itu, transportasi juga memiliki peran penting untuk menciptakan peluang kegiatan yang lain, seperti kegiatan perdagangan antar wilayah dan mengurangi perbedaan antar wilayah, sehingga mendorong terjadinya pembangunan antar wilayah. Dengan demikian, penyelenggaraan transportasi dalam konteks pengembangan suatu wilayah dapat menjadi

stimulan bagi perkembangan di semua lini atau bidang kehidupan, baik perdagangan, pendidikan, kesehatan, industri maupun sektor lainnya secara merata di seluruh pelosok wilayah<sup>1</sup>.

Jalan sebagai salah satu prasarana transportasi merupakan unsur penting dalam pengembangan kehidupan berbangsa dan bernegara, pembinaan persatuan dan kesatuan bangsa, wilayah negara, dan fungsi masyarakat untuk mencapai tujuan nasional. Jalan sebagai bagian sistem transportasi nasional sangat vital dalam mendukung mobilitas di bidang ekonomi, sosial, dan budaya yang harus dijamin oleh negara dan dikembangkan melalui pendekatan pengembangan wilayah agar tercapai keseimbangan dan pemerataan pembangunan antar daerah, membentuk dan memperkuat kesatuan nasional untuk memantapkan pertahanan dan keamanan nasional, serta membentuk struktur ruang dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional.

Sasaran pembangunan nasional antara lain pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya menuju pada terciptanya keadilan sosial bagi seluruh rakyat, pertumbuhan ekonomi

---

<sup>1</sup> Agar penyelenggaraan sarana dan prasarana transportasi ke depan memiliki arah dan tujuan yang jelas, maka penyelenggaraannya perlu diwujudkan sesuai dengan asas dan tujuan dari transportasi itu sendiri, dimana harus diselenggarakan atas asas manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, adil dan merata, keseimbangan, kepentingan umum, keterpaduan, kesadaran hukum dan percaya diri sendiri. Sedangkan tujuan diselenggarakannya transportasi adalah untuk menopang kebutuhan manusia akan pergerakan, termasuk barang, dan/atau jasa dengan memperhatikan aspek keselamatan, keamanan, kecepatan, kelancaran, ketertiban dan keteraturan, kenyamanan dan efisiensi. Selain itu, penyelenggaraan transportasi harus mampu mewujudkan keterpaduan layanan dan menjangkau seluruh pelosok wilayah dalam rangka menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas, sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan wilayah dengan biaya terjangkau oleh daya beli masyarakat.

yang cukup tinggi, dan stabilitas nasional yang sehat dan dinamis. Dalam jangka panjang pembangunan juga ditujukan untuk menciptakan landasan yang kuat untuk tumbuh dan berkembang atas kekuatan sendiri, menuju suatu masyarakat Indonesia yang maju, adil, dan makmur berdasarkan Pancasila.

Harus diakui bahwa upaya yang ditempuh Pemerintah Kabupaten Kotabaru dalam pengelolaan jalan belum mampu mencapai keberhasilan yang diharapkan seluruh pihak. Kebijakan investasi pembangunan infrastruktur jalan masih menghadapi hambatan besar keterbatasan dana, baik pada level pusat maupun daerah. Selain itu ada beberapa permasalahan lain seperti pelanggaran beban muatan, tidak berfungsinya sistem drainase, rendahnya kompetensi SDM bidang teknik jalan, serta koordinasi antar pihak terkait yang tidak berjalan cukup efektif dalam pengentasan akar masalah kerusakan jalan semakin menambah beban bagi upaya pemerintah untuk keluar dari masalah kerusakan infrastruktur jalan.

Sesuai dengan ketentuan UU No. 2 Tahun 2022, mengatur kewenangan penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa merupakan kewenangan atributif yang diatur dalam UU No. 2 Tahun 2022. Ketentuan tersebut diatas, sebagai dasar legalitas bagi Pemerintah Kabupaten Kotabaru dan DPRD Kabupaten Kotabaru menetapkan kebijakan daerah sesuai dengan ketentuan Pasal 17 ayat (1) UU No. 23 Tahun

2014 yang menyebutkan “Daerah berhak menetapkan kebijakan Daerah untuk menyelenggarakan Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah”. Adapun Penjelasan Pasal 17 ayat (1) UU No. 23 Tahun 2014 menyebutkan “Yang dimaksud dengan “kebijakan Daerah” dalam ketentuan ini adalah Perda, Perkada, dan keputusan kepala daerah”. Dalam pembentukan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru mengenai Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa wajib berpedoman pada norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat. Hal tersebut berdasarkan ketentuan Pasal 17 ayat (2) UU No. 23 Tahun 2014 yang menyebutkan bahwa “Daerah dalam menetapkan kebijakan Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib berpedoman pada norma, standar, prosedur, dan kriteria yang telah ditetapkan oleh Pemerintah Pusat”.

Adapun pengaturan penyelenggaraan jalan sesuai ketentuan UU No. 2 Tahun 2022, bertujuan untuk mewujudkan:

- a. ketertiban, keamanan, kelancaran, keselamatan arus penumpang dan barang, serta kepastian hukum dalam penyelenggaraan jalan;
- b. penyelenggaraan jalan yang mampu mendorong pertumbuhan ekonomi, percepatan distribusi logistik, pemerataan pembangunan, dan implementasi pembangunan jalan berkelanjutan;

- c. peran penyelenggara jalan secara optimal dalam pemberian layanan kepada masyarakat;
- d. pelayanan jalan yang andal dan prima serta berpihak pada kepentingan masyarakat dengan memenuhi kinerja jalan yang laik fungsi dan berdaya saing;
- e. sistem jaringan jalan yang berdaya guna dan berhasil guna untuk mendukung terselenggaranya sistem transportasi yang terpadu;
- f. partisipasi masyarakat dalam penyelenggaraan jalan; dan
- g. sistem jaringan jalan yang berkelanjutan.

Berdasarkan latar belakang permasalahan diatas, maka menjadi penting untuk menyusun Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru mengenai Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa. Dengan penyusunan Rancangan Peraturan Daerah tersebut, diharapkan dapat menjadi pedoman dalam penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa di Kabupaten Kotabaru sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, sehingga diperlukan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru mengenai Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa yang disusun untuk menguraikan landasan filosofis, sosiologis, dan yuridis atas Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru mengenai Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa sesuai ketentuan Lampiran I UU No. 12 Tahun 2011 sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan UU No. 13 Tahun 2022.

## B. Rumusan Masalah

Penelitian dalam naskah akademik ini ditujukan untuk menyusun Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru mengenai Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa. Hal penting yang perlu dianalisis dalam naskah akademik ini yakni terkait:

1. Bagaimanakah penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa yang dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten Kotabaru untuk melaksanakan urusan pemerintahan berdasarkan ketentuan UU No. 23 Tahun 2014 dan UU No. 2 Tahun 2022?
2. Bagaimanakah pengaturan mengenai Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa di Kabupaten Kotabaru?
3. Apa yang menjadi pertimbangan atau landasan filosofis, sosiologis, dan yuridis dalam pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru mengenai Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa?
4. Apa sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan, dan arah pengaturan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru mengenai Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa?

## C. Tujuan dan Kegunaan Kegiatan Penyusunan Naskah Akademik

### 1. Tujuan

- a. merumuskan permasalahan yang dihadapi dalam penyusunan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru

- mengenai Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa serta cara mengatasi permasalahan tersebut.
- b. merumuskan permasalahan hukum yang dihadapi sebagai alasan pembentukan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru mengenai Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa.
  - c. merumuskan pertimbangan atau landasan filosofis, sosiologis, dan yuridis dalam pembentukan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru mengenai Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa.
  - d. merumuskan sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan, dan arah pengaturan dalam Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru mengenai Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik, asas materi muatan peraturan perundang-undangan dan putusan pengadilan.

## 2. Kegunaan

- a. memberikan pemahaman kepada Pemerintah Kabupaten Kotabaru, dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten Kotabaru serta masyarakat Kabupaten Kotabaru mengenai urgensi penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa.

- b. masukan bagi pembentuk Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru mengenai Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa agar dapat digunakan sebagai referensi akademis bagi pihak yang berkepentingan.
- c. memberikan panduan untuk pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru mengenai Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa agar substansi yang akan menjadi norma hukum tepat sesuai dengan kajian yang dibahas dalam naskah akademis ini, agar tidak bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, sesuai dengan asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik dan asas materi muatan peraturan perundang-undangan serta putusan pengadilan sesuai ketentuan Pasal 176 angka 2 Pasal 250 UU No. 6 Tahun 2023.

#### D. Metode Penelitian

Penyusunan naskah akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru mengenai Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa berdasarkan penelitian hukum dengan tipe penelitian, pendekatan penelitian, bahan hukum, teknik pengumpulan bahan hukum dan analisa bahan hukum sebagai berikut:

##### 1. Tipe Penelitian

Suatu penelitian merupakan usaha untuk menemukan, mengembangkan dan menguji kebenaran

suatu pengetahuan.<sup>2</sup> Disebut penelitian hukum karena didasarkan pada metode, sistematika dan pemikiran tertentu, yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu dengan jalan menganalisisnya.<sup>3</sup> Untuk jenis penelitian ini adalah penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normatif yaitu penelitian yang secara doktrinal, meneliti dasar aturan dan perundang-undangan.<sup>4</sup> Melalui penelitian hukum normatif akan dilakukan studi dokumen bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier yang berkenaan dengan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru mengenai Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa.

## 2. Pendekatan Penelitian

Adapun pendekatan penelitian Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru mengenai Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa yang digunakan oleh peneliti dalam melakukan penelitian hukum normatif yaitu:

### a. Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*)

Pendekatan yang dilakukan dengan menelaah semua peraturan perundang-undangan dan regulasi yang berkaitan dengan isu hukum yang ditangani oleh peneliti.<sup>5</sup>

---

<sup>2</sup> Ronny Hanitijo Soemitro. 1982. *Metodologi Penelitian Hukum*. Jakarta: Ghalia Indonesia, hlm. 2.

<sup>3</sup> Soerjono Soekanto. 2007. *Pengantar Penelitian Hukum*. Cet. 3. Jakarta: UI Pers, hlm. 43.

<sup>4</sup> Ade Saptomo. 2007. *Metodologi Penelitian Hukum*. Surabaya: Unesa University Press, hlm. 29.

<sup>5</sup> Peter Mahmud Marzuki. 2014. *Penelitian Hukum*. Cet. 8. Jakarta: Prenada Media Group, hlm. 133.

Suatu penelitian hukum normatif harus menggunakan pendekatan perundang-undangan, karena yang diteliti adalah berbagai aturan hukum yang menjadi fokus sekaligus tema sentral penelitian.<sup>6</sup> Sehingga sangat relevan penggunaan pendekatan peraturan perundang-undangan dalam penelitian ini.

Pendekatan ini digunakan untuk memahami hierarki, dan asas-asas dalam peraturan perundang-undangan. Disebutkan oleh Hadin Muhjad bahwa:

Mengingat pendekatan ini memperjelas persoalan menyangkut konsistensi dasar filosofis, dasar ontologis dan *ratio legis*/logika hukum konsistensi adalah suatu yang tetap (asas-asas hukum) dan kesesuaian, kesesuaian adalah kesamaan atau kecocokan makna (asas hukum) antara konstitusi dengan Undang-Undang, sesama Undang-Undang, Undang-Undang dengan peraturan pemerintah.<sup>7</sup>

Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) digunakan oleh peneliti untuk menganalisis bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan yang mengikat. Pendekatan peraturan perundang-undangan (*statute approach*) mutlak dilakukan karena tipe penelitian yang dipilih oleh peneliti yaitu penelitian hukum normatif.

Dalam pendekatan perundang-undangan maka hukum diposisikan sebagai suatu sistem tertutup yang mempunyai sifat-sifat sebagai berikut:

---

<sup>6</sup> Johnny Ibrahim. 2006. *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Cet. 2. Jakarta: Bayumedia Publishing, hlm. 302.

<sup>7</sup> Hadin Muhjad dan Nunuk Nuswardani. 2012. *Penelitian Hukum Indonesia Kontemporer*. Yogyakarta: Genta Publishing, hlm. 46 – 47.

- a. *comprehensive* artinya norma-norma hukum yang ada didalamnya terkait antara satu dengan yang lainnya secara logis.
- b. *all inclusive*, kumpulan norma hukum tersebut cukup mampu menampung permasalahan hukum yang ada, sehingga tidak ada kekurangan hukum.
- c. *systematic*, bahwa disamping bertautan antara satu dengan yang lainnya, norma-norma hukum tersebut juga tersusun secara *hierarchy*.<sup>8</sup>

Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dengan tidak melupakan pengungkapan *ratio legis* lahirnya perundang-undangan khususnya peraturan perundang-undangan yang terkait objek dalam penelitian ini.

b. Pendekatan konseptual (*conceptual approach*)

Pendekatan konseptual (*conceptual approach*) merupakan pendekatan yang beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang di dalam ilmu hukum, guna menemukan ide-ide yang melahirkan pengertian, konsep, dan asas hukum yang relevan, sebagai sandaran dalam membangun suatu argumentasi hukum dalam memecahkan isu hukum yang dihadapi.<sup>9</sup>

Pendekatan konseptual merupakan suatu pendekatan yang digunakan untuk memperoleh kejelasan dan pembenaran ilmiah berdasarkan konsep-konsep hukum yang bersumber dari prinsip-prinsip hukum.<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> Johny Ibrahim. *Op. Cit.*, hlm. 303.

<sup>9</sup> Peter Mahmud Marzuki. *Op. Cit.*, hlm. 93.

<sup>10</sup> Hadin Muhjad dan Nunuk Nuswardani. *Op. Cit.*, hlm. 47.

Pendekatan konsep ini digunakan untuk menjelaskan tentang konsep-konsep yang terkait dengan konstitusionalitas penetapan peraturan daerah dalam sistem hukum di Indonesia. Konsep adalah unsur-unsur yang memiliki kelas-kelas fenomena dalam suatu bidang studi yang kadang kala menunjuk pada hal-hal yang universal yang diabstrakkan dari hal-hal yang partikular.<sup>11</sup>

### 3. Bahan hukum

Menurut Morris L. Cohen bahwa sumber hukum primer akan terdiri dari berbagai jenis peraturan perundang-undangan serta putusan pengadilan, sedangkan sumber hukum sekunder akan berupa berbagai bentuk kepustakaan di bidang hukum maupun bidang yang terkait termasuk di dalamnya pandangan-pandangan dari para pakar hukum.<sup>12</sup> Adapun bahan hukum yang digunakan dalam penelitian hukum ini akan diuraikan sebagai berikut:

#### a. Bahan hukum primer

Bahan hukum yang terdiri dari aturan hukum positif berdasarkan hierarkinya, diperoleh dari Lembaran Negara Republik Indonesia serta Berita Negara Republik Indonesia dan lembaran daerah serta berita daerah. Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang

---

<sup>11</sup> Johny Ibrahim. *Op. Cit.*, hlm. 303.

<sup>12</sup> Morris L. Cohen dan Kent C. Olson. *Legal Research in A Nutshell*. St. Paul Minnesota: West Publishing Company, hlm. 1 – 3.

sifatnya mengikat. Adapun bahan hukum primer yang digunakan oleh peneliti yaitu:

- 1) 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 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
- 2) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4444) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
- 3) Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4655).

b. Bahan hukum sekunder

Bahan hukum sekunder merupakan bahan hukum yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer, digunakan untuk menganalisis bahan hukum primer yang relevan dengan penelitian hukum yang akan dilakukan. Bahan hukum sekunder merupakan bahan hukum yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer, diperoleh dari buku-buku teks hukum, jurnal hukum dan artikel hukum cetak maupun elektronik, karya ilmiah bidang hukum, dan hasil penelitian hukum.

#### c. Bahan hukum tersier

Bahan hukum tersier merupakan bahan hukum yang memberi petunjuk atau penjelasan bermakna terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, yang dalam penelitian ini diperoleh dari kamus hukum, kamus bahasa Indonesia, dan kamus bahasa Inggris.

#### 4. Lokasi penelitian

Lokasi penelitian Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru mengenai Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa berlokasi di Kabupaten Kotabaru.

#### 5. Teknik pengumpulan bahan hukum

Teknik yang dipergunakan untuk mengumpulkan bahan hukum primer, sekunder dan tersier dengan studi kepustakaan. Dalam studi kepustakaan lebih menekankan pada penelusuran dokumen (studi dokumen) yakni bahan-bahan yang tertulis yang berisi informasi yang diklasifikasikan dalam bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Penelitian kepustakaan digunakan untuk memperoleh bahan hukum berupa peraturan perundang-undangan, literatur-literatur hukum yang relevan untuk penelitian hukum yang dilakukan yaitu buku-buku hukum, jurnal hukum, artikel hukum, hasil penelitian hukum, publikasi ilmiah baik yang tercetak maupun elektronik.

Studi kepustakaan dilakukan dengan sistem kartu (*card system*). Bahan-bahan hukum terlebih dahulu dipelajari dan bahan hukum yang relevan dengan pokok permasalahan kemudian dicatat dan dituangkan dalam kartu-kartu kecil untuk dicatat identitas buku, pendapat penulis terkait permasalahan dalam penelitian tesis ini, beserta nomor halaman pemuatannya, disertai beberapa catatan kecil dari peneliti. Informasi yang telah diperoleh terus dikembangkan ke sumber-sumber bahan hukum lainnya melalui teknik bola salju untuk mendapatkan informasi atau bahan hukum selengkap mungkin terkait permasalahan yang diteliti.

Pengumpulan bahan hukum dilakukan dengan menelaah bahan-bahan pustaka yang relevan dengan penelitian yaitu literatur-literatur, karya ilmiah (hasil penelitian), peraturan perundang-undangan, majalah, surat kabar, jurnal ilmiah, dokumentasi dari berbagai instansi yang terkait dengan penelitian ini, hal ini dimaksudkan untuk mendapatkan kerangka teori dari hasil pemikiran para ahli kemudian dilihat relevansinya dengan isu hukum yang diteliti.

#### 6. Analisa bahan hukum

Terhadap bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier yang digunakan dalam penelitian hukum ini, dilakukan analisa dengan teknik deskriptif analitis. Analisis dilakukan baik terhadap bahan

hukum primer, sekunder dan tersier, agar hasil analisis ini merupakan suatu deskripsi analitis yang komprehensif. Hasil penelitian kemudian disusun secara sistematis mengikuti teknik penyusunan dalam penulisan naskah akademik Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru mengenai Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa.

## BAB II

### KAJIAN TEORETIS DAN PRAKTIK EMPIRIS RANCANGAN PERATURAN DAERAH KABUPATEN KOTABARU MENGENAI PENYELENGGARAAN JALAN KABUPATEN DAN JALAN DESA

#### A. Kajian Teoritis

##### 1. Jalan

Ketentuan Pasal 1 angka 1 UU No. 2 Tahun 2022 menyebutkan “Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian Jalan, termasuk bangunan penghubung, 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 rel, jalan lori, dan jalan kabel”.

##### 2. Jenis Jalan

Salah satu aspek yang perlu diperhatikan dalam pengelolaan jalan antara lain adalah dalam pengelompokan jalan. Beberapa negara misalnya membuat klasifikasi atau penggolongan jalan didasarkan kepada kriteria fungsional (*functional criteria*) seperti perjalanan jauh (*trip length*), aliran lalu-lintas (*traffic flow*), atau fungsi mobilitas (*mobility function*)<sup>13</sup>. Kebutuhan tersebut tentu harus didukung dengan infrastruktur yang baik dan memadai. Dalam sistem transportasi, infrastruktur akan berarti jaringan jalan arteri dan jalan raya, sistem angkutan massal, kereta api, fasilitas

---

<sup>13</sup> Ashish Verma dan T.V. Ramanayya.2015. *Public Transport Planning and Management in Developing Countries*, Boca Raton London New York:CRC Press, hlm. 61.

jalan kaki dan bersepeda, jaringan dan fasilitas saluran air, angkutan udara, dan lain-lain<sup>14</sup>. Kehadiran infrastruktur transportasi yang terintegrasi merupakan persyaratan utama untuk memastikan penyediaan layanan yang efektif, lancar, andal, dan aman<sup>15</sup>.

Sebagai contoh, Belanda merupakan negara di daratan Eropa yang sudah sangat maju di dalam pengelolaan jalan<sup>16</sup>. Apabila dilihat dari segi wilayah, Belanda memiliki wilayah yang sempit jika dibandingkan dengan Indonesia, tetapi dari segi jalan sangat teratur sesuai dengan fungsinya, sehingga lalu-lintas sangat tertib. Jalan-jalan di Belanda cukup lebar dan digunakan sesuai dengan peruntukannya, sehingga tidak bercampur antara kendaraan kecil dengan kendaraan besar apalagi dengan sepeda dan sepeda motor. Seluruh kendaraan di Belanda disediakan jalur secara khusus dan proporsional, sehingga tidak semuanya kendaraan bersaing di jalan yang sama secara campur aduk<sup>17</sup>.

Pengelompokan jalan di Belanda didasarkan kepada fungsi jalan yang dibagi ke dalam tiga jaringan jalan, yaitu:

- 1) *road network with the highest traffic function; an integrated system of connections between regions and urban centres* (jaringan jalan dengan fungsi lalu lintas tertinggi; sistem koneksi yang terintegrasi antara wilayah dan pusat kota);
- 2) *road network with a median function; roads with a distributor function for regional traffic* (jaringan jalan

---

<sup>14</sup> *Ibid*, hlm. 71.

<sup>15</sup> *Loc.Cit.*, hlm. 71.

<sup>16</sup> Ministry Transport of Public Works and Water Management. 2008. *Road Safety Strategic Plan 2008-2020*, hlm. 12.

<sup>17</sup> Yana Sahyana. 2022. Problematika Pengelolaan Jalan Di Era Otonomi Daerah: Kewenangan Versus Kemampuan. Artikel dalam Jurnal Ilmiah Wahana Bhakti Praja Vol. 12, No. 1, Mei 2022: 54 – 70, hlm. 64.

- dengan fungsi median; jalan dengan fungsi distributor untuk lalu lintas regional);
- 3) *road network with the lowest function; roads with a distributor function which goes down to the level of residential access* (jaringan jalan dengan fungsi terendah; jalan dengan fungsi distributor yang menuju ke tingkat akses perumahan)<sup>18</sup>.

Berdasarkan penggunaannya, jalan tersebut dibagi ke dalam 4 (empat) kelompok utama, yaitu:

- a. *motor way* (jalan tol); pada jaringan jalan utama.
- b. *Motor road* (jalan raya); pada jaringan jalan utama dan pada jaringan jalan kedua.
- c. *arterial road not accessible to slow traffic* (jalan arteri yang tidak dapat diakses untuk lalu-lintas lambat); pada jaringan jalan kedua dan pada jaringan jalan ketiga.
- d. *local road for all types of traffic* (jalan lokal untuk semua jenis lalu lintas); pada jaringan jalan ketiga<sup>19</sup>.

Contoh lainnya adalah Inggris yang termasuk negara yang sangat modern dalam pengelolaan jalan di Eropa dengan mengelompokkan jalan dari jalan utama (*major roads*) ke jalan kecil (*minor roads*). Jalan utama cenderung dikaitkan dengan rute strategis (*strategic routes*) arus lalu lintas yang lebih berat (*heavier traffic flows*), desain kecepatan yang lebih tinggi (*higher design speeds*), dengan akses terbatas ke jalan kecil dengan akses bagian depan (*minor roads with frontage access*)<sup>20</sup>. Sementara itu, jalan kecil cenderung dikaitkan dengan kendaraan yang lebih sedikit (*more lightly trafficked*), rute lokal (*local routes*) dengan desain kecepatan yang lebih rendah dan titik akses yang lebih sering dan dengan akses ke

---

<sup>18</sup> S.T.M.C. Janssen. 1994. *Road Classification And Categorization*, Leidschendam, The Netherlands: SWOV Institute for Road Safety Research, hlm. 12.

<sup>19</sup> *Ibid*, hlm. 10.

<sup>20</sup> Stephen Marshall. 2005. *Streets & Patterns*, Spon Press, London and New York, hlm. 268.

bagian bangunan depan (*with lower design speeds and more frequent access points and with access to building frontages*)<sup>21</sup>.

### 3. Penyelenggaraan Jalan

Ketentuan Pasal 1 angka 2 UU No. 2 Tahun 2022 menyebutkan bahwa “Penyelenggaraan Jalan adalah kegiatan yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan Jalan”. Angka 5 menyebutkan bahwa “Pengaturan Jalan adalah kegiatan perumusan kebijakan perencanaan, penyusunan perencanaan umum, dan penyusunan peraturan perundang-undangan di bidang Jalan”. Angka 6 menyebutkan bahwa “Pembinaan Jalan adalah kegiatan penyusunan pedoman dan standar teknis, pelayanan, pemberdayaan sumber daya manusia, serta penelitian dan pengembangan Jalan”. Angka 7 menyebutkan bahwa “Pembangunan Jalan adalah kegiatan penyusunan program dan anggaran, perencanaan teknis, pengadaan tanah, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian Jalan, dan/atau preservasi Jalan”. Angka 9 menyebutkan bahwa “Pengawasan Jalan adalah kegiatan yang dilakukan untuk mewujudkan tertib pengaturan, pembinaan, dan pembangunan Jalan”.

Konsep penyelenggaraan jalan pertama sekali harus dilihat dari satu kesatuan sistem jaringan jalan. Pelayanan dari sistem jaringan jalan tidak dapat dipisahkan, hanya dapat diturunkan sesuai dengan hirarki fungsi jalan.

---

<sup>21</sup> *Ibid*, hlm. 268.

Indikator yang dapat digunakan untuk mengukur pelayanan dari suatu sistem jaringan jalan adalah seberapa besar sistem jaringan jalan tersebut dapat melayani mobilitas orang dan barang<sup>22</sup>.

Jaringan jalan merupakan suatu sarana yang dapat menghubungkan atau mempersatukan suatu daerah dan daerah lainnya. Akses dari suatu daerah ke daerah lain dapat terganggu akibat adanya suatu segmen jalan yang memiliki pelayanan yang kurang baik. Pelayanan yang kurang baik pada suatu segmen jalan juga dapat mempengaruhi pelayanan dalam satu sistem jaringan jalan<sup>23</sup>.

Konsep penyelenggaraan yang diusung dalam perencanaan penyelenggaraan jalan sangat mempengaruhi permasalahan yang diangkat terkait dengan penyelenggaraan jalan dan tujuan yang akan dicapai. Penyusunan kerangka konsep penyelenggaraan infrastruktur jalan harus memandang berbagai aspek yang terkait, yaitu mulai dari kondisi sosial masyarakat, penyediaan infrastruktur hingga dampak yang ditimbulkan dari penyelenggaraan infrastruktur tersebut. Secara konsep berbagai aspek yang terkait dengan penyelenggaraan infrastruktur jalan dapat dikelompokkan sebagai berikut: 1) Struktur dan sistem politik dan sosial masyarakat; 2) Penyediaan infrastruktur; 3) Struktur

---

<sup>22</sup>Tim Penyusun. 2016. *Naskah Akademik RUU Perubahan Atas UU No. 38 Tahun 2004*. Jakarta: Pusat Perancangan Undang-Undang Badan Keahlian DPR RI, hlm. 9.

<sup>23</sup> *Loc.Cit*, hlm. 9.

pemerintahan (pengaturan kelembagaan); 4) Sistem transportasi; 5) dampak sosial dan ekonomi<sup>24</sup>.

Kondisi struktur dan sistem sosial dan politik yang ada akan mempengaruhi penyediaan infrastruktur jalan dan sistem transportasi yang diterapkan. Faktor tersebut mempengaruhi dari sisi kebijakan yang mungkin diterapkan serta tuntutan dari kebutuhan masyarakat setempat. Dalam kondisi struktur sosial yang berbeda, maka kebijakan penyediaan prasarana jalannya pun akan berbeda, begitu pula sistem transportasi yang diterapkan. Penyediaan infrastruktur jalan yang berbeda akan berdampak pada penerapan sistem transportasi yang lain<sup>25</sup>.

Dalam penyediaan infrastruktur jalan, terdapat inovasi dalam penyelenggaraan infrastruktur dan pemanfaatan segala sumber daya yang diperlukan dalam rangka penyediaan infrastruktur. Inovasi yang dilakukan dipengaruhi oleh kondisi sosial masyarakat dan kebijakan dari pemerintah. Begitu pula dalam hal pemanfaatan sumber daya, sangat dipengaruhi oleh struktur dan sistem sosial yang ada yang berimbas pada kebijakan penggunaan sumber daya oleh pemerintah<sup>26</sup>.

Inovasi dan pemanfaatan sumber daya dalam penyediaan infrastruktur jalan akan mempengaruhi sistem transportasi yang dapat diterapkan. Penyediaan infrastruktur

---

<sup>24</sup> *Loc.Cit.*, hlm. 9.

<sup>25</sup> *Ibid*, hlm. 10.

<sup>26</sup> *Loc.Cit.*, hlm. 10.

tidak akan berpengaruh langsung terhadap sistem transportasi, namun dipengaruhi oleh faktor lain yaitu dari sisi pemerintah. Kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah akan berdampak pada pemanfaatan infrastruktur jalan yang tersedia guna membentuk suatu sistem transportasi. Kebijakan pemerintah yang dilakukan meliputi regulasi, pemberian subsidi, sumber daya dan penjaminan resiko.

Secara umum penyelenggaraan jalan tidak dapat dipisahkan dari sejumlah kebijakan yang melatar belakangi konsep penyelenggaraannya. Alur pelaksanaan penyelenggaraan jalan dimulai dari ditetapkannya sejumlah undang-undang dan peraturan pemerintah tingkat pusat maupun daerah yang menjadi dasar kebijakan umum dan kebijakan teknis bagi penyelenggaraan jalan di Indonesia yang merupakan penentu bagi proses perencanaan baik jaringan maupun teknis, studi kelayakan, program dan anggaran, proses konstruksi, operasi dan pemeliharaan yang semuanya sangat berkaitan dengan hasil *output*, *outcome* serta dampak dari penyelenggaraan jalan tersebut<sup>27</sup>.

#### a. Perencanaan

Pada dasarnya pembangunan jalan adalah proses pembukaan ruangan lalu lintas yang mengatasi berbagai rintangan geografi. Proses ini melibatkan pengalihan muka bumi, pembangunan jembatan dan terowongan, bahkan juga pengalihan tumbuh-tumbuhan. Karena itu dalam

---

<sup>27</sup><http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/37436/3/Chapter%20I.pdf>, diakses pada 17 Februari 2024.

pembangunan jalan diperlukan perencanaan untuk mengatasi masalah dampak lingkungan yang menjadi perhatian agar tidak mengganggu keseimbangan ekosistem.

Perencanaan jalan memerlukan suatu acuan, ketetapan, dan standar agar jalan yang direncanakan menjadi jalan yang aman, nyaman, dan ekonomis<sup>28</sup>. Perencanaan umum yaitu menyangkut analisis jaringan jalan secara keseluruhan yang ditujukan untuk memperkirakan kebutuhan biaya jangka menengah sampai jangka panjang, sesuai dengan target yang ditetapkan.

Setiap daerah memiliki kondisi wilayah dan karakteristik masing-masing yang dapat membedakan kebutuhan pembangunan jalan antara daerah yang satu dengan daerah yang lain. Oleh sebab itu setiap akan melakukan pembangunan jalan perlu terlebih dahulu dilakukan studi yang berkaitan dengan rencana pembangunan jalan serta memperhatikan dasar-dasar pertimbangan yang mempengaruhi perencanaan jalan agar dapat mengantisipasi dampak yang timbul akibat adanya pembangunan jalan.

Adapun beberapa hal yang menjadi dasar pertimbangan perencanaan jalan, yaitu:

- a. Klasifikasi jalan;
- b. Karakteristik lalu lintas;
- c. Karakteristik jalan;

---

<sup>28</sup><http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/37436/3/Chapter%20I.pdf>, diakses pada 18 Februari 2024.

- d. Dampak lingkungan;
- e. Ekonomi;
- f. Keselamatan lalu lintas.

Dalam tahap perencanaan pembangunan jalan harus dilakukan secara matang dan terencana. Ada berbagai macam jenis perencanaan pembangunan jalan:

1) Perencanaan Berbasis Ruang

Pembangunan jalan yang berbasis penataan ruang dalam operasionalisasinya merupakan pembangunan sektor jalan yang mengacu kepada indikasi program strategis penataan ruang.

2) Perencanaan Berbasis Sistem Transportasi

Penyelenggaraan sistem transportasi perlu memperhatikan 3 (tiga) aspek, yaitu efisiensi, efektifitas dan keadilan. Penyelenggaraan transportasi yang merupakan perpaduan antara infrastruktur dan sistem harus dapat memberikan nilai tambah terhadap mobilitas orang dan barang serta dapat memberikan penghematan biaya perjalanan dibandingkan dengan kondisi infrastruktur dan sistem tersebut tidak ada. Infrastruktur jalan yang ada harus dimanfaatkan seefektif mungkin, yaitu dengan mengutamakan kepentingan umum di atas kepentingan pribadi. Kemudahan akses menuju layanan dasar masyarakat, diharapkan dapat meningkatkan kualitas hidup masyarakat. Karena itu di dalam penyelenggaraan

infrastruktur harus mampu memberikan keadilan untuk mengakses pasar dan layanan bisnis yang ada.

### 3) Perencanaan Teknis

Teknologi pembangunan jalan terus berkembang, baik dari sisi teknologi pelaksanaan maupun material. Termasuk di Indonesia dengan kondisi geografis teknologi pelaksanaan memerlukan penerapan diversifikasi bahan dan teknologi. Misalnya di lahan gambut dapat diterapkan teknologi tradisional maupun modern. Karena itu beberapa hal teknis yang perlu diperhatikan dalam perencanaan pembangunan jalan adalah penggunaan teknologi konstruksi jalan dan analisis dampak lingkungan.

#### b. Pembangunan

Pembangunan jalan adalah kegiatan pemrograman dan penganggaran, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, serta pengoperasian dan pemeliharaan jalan.<sup>14</sup> Pembangunan jalan hakikatnya terdiri dari pembangunan ruas jalan baru dan pengembangan ruas jalan yang sudah ada melalui peningkatan kualitas dan kapasitas jalan.

Pembangunan jalan yang biasa dilakukan di Indonesia menurut Sulaksono (2001) mempunyai tahapan dimulai dari tahap perencanaan (*planning*), selanjutnya dilakukan studi kelayakan (*feasibility study*) dan perancangan detail (*detail design*), kemudian tahap

konstruksi (*construction*) dan diakhiri tahap pemeliharaan (*maintenance*)<sup>29</sup>.

#### c. Peningkatan Kapasitas Jalan

Peningkatan kapasitas merupakan kegiatan penanganan jalan dengan pelebaran perkerasan, baik menambah maupun tidak menambah jumlah lajur. Peningkatan kapasitas sangat penting untuk memperlancar mobilitas barang dan jasa. Peningkatan kapasitas biasanya dilakukan dengan kegiatan menambah lajur jalan dan pelebaran bahu jalan. Kualitas teknis jalan pada peningkatan kapasitas jalan harus setara atau lebih dari kualitas teknis jalan yang telah ada<sup>30</sup>.

#### d. Peningkatan Kualitas Jalan

Peningkatan kualitas jalan adalah kegiatan meningkatkan mutu dan kelas jalan. Kegiatan ini penting karena memberikan dampak ekonomi. Studi dari Abdul Wahab memperlihatkan bahwa analisis tentang beberapa variabel yang dianggap berpengaruh dalam peningkatan kualitas jalan terhadap pengembangan kawasan pertanian, maka dapat disimpulkan bahwa, tingkat aksesibilitas dan mobilitas penduduk meningkat dan sangat berpengaruh setelah investasi infrastruktur jalan ditingkatkan kualitasnya. Di samping meningkatnya akses yang lebih

---

<sup>29</sup><http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/37301/3/Chapter%20I.pdf>, diakses 18 Februari 2024.

<sup>30</sup> Menurut King County Public Rules and Regulations, kapasitas diartikan: "Capacity" means a quantified estimate of the maximum number of vehicles that can be accommodated by a roadway section or intersection in the Committed Network during a peak travel period and under specified operating conditions.

cepat untuk berinteraksi dengan wilayah lainnya, maka tingkat pemanfaatan lahan dan nilai lahan dalam kawasan jalan lingkar jadi meningkat, lahan yang tadinya kurang produktif berubah menjadi lahan yang berpotensi untuk menghasilkan komoditi yang lebih berkualitas.

e. Pemanfaatan Jalan

1. Ruang Manfaat Jalan. Ruang milik jalan (*right of way*) adalah sejalur tanah tertentu di luar ruang manfaat jalan yang masih menjadi bagian dari ruang milik jalan yang dibatasi oleh tanda batas ruang milik jalan yang dimaksudkan untuk memenuhi persyaratan perluasan keamanan penggunaan jalan antara lain untuk keperluan pelebaran ruang manfaat jalan pada masa yang akan datang. Ruang manfaat jalan meliputi badan jalan, saluran tepi jalan, dan ambang pengamannya. Pemerintah perlu mengupayakan pengendalian dan pembatasan pemanfaatan ruang di sepanjang jalan, terutama jalan arteri primer, agar tidak mempengaruhi kelancaran arus lalu lintas.
2. Ruang Milik Jalan. Ruang manfaat jalan adalah suatu ruang yang dimanfaatkan untuk konstruksi jalan dan terdiri atas badan jalan, saluran tepi jalan, ruang utilitas jalan, serta ambang pengamannya. Badan jalan meliputi jalur lalu lintas, dengan atau tanpa jalur pemisah dan bahu jalan, termasuk jalur pejalan kaki. Ambang pengaman jalan terletak di bagian paling luar,

dari ruang manfaat jalan, dan dimaksudkan untuk mengamankan bangunan jalan.

3. Ruang Pengawasan Jalan. Ruang pengawasan jalan merupakan ruang tertentu yang terletak di luar ruang milik jalan yang penggunaannya diawasi oleh penyelenggara jalan agar tidak mengganggu pandangan pengemudi, konstruksi bangunan jalan apabila ruang milik jalan tidak cukup luas, dan tidak mengganggu fungsi jalan. Terganggunya fungsi jalan disebabkan oleh pemanfaatan ruang pengawasan jalan yang tidak sesuai dengan peruntukannya.

#### f. Pemeliharaan Jalan

Dengan selesainya pembangunan suatu jaringan jalan, maka kegiatan penyelenggaraan jalan sekarang telah berubah penekanannya, yaitu dari pekerjaan pembangunan jalan baru menuju ke pekerjaan pemeliharaan jalan. Jalan yang selesai dibangun dan dioperasikan akan mengalami penurunan kondisi sesuai dengan bertambahnya umur sehingga pada suatu saat jalan tersebut tidak berfungsi lagi sehingga mengganggu kelancaran perjalanan.

#### 4. Pembiayaan Jalan

##### a. Peran Pemerintah

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan menegaskan bahwa pembiayaan jalan umum merupakan tanggung jawab pemerintah pusat dan/atau

pemerintah daerah. Selanjutnya, apabila pemerintah daerah belum mampu membiayai jalan yang menjadi tanggung jawabnya, maka pemerintah pusat dapat membantu pemerintah daerah, sesuai dengan ketentuan yang ada.

Pada saat ini terdapat tiga macam sistem pembiayaan jalan yang dipergunakan di banyak negara di dunia. Pertama adalah tipe anggaran tradisional (melalui anggaran pemerintah). Sistem ini merupakan sistem yang paling lama diterapkan, tetapi telah terbukti di banyak negara bahwa sistem ini makin sulit untuk dapat memenuhi kebutuhan dana pemeliharaan jalan. Kedua adalah sistem yang melibatkan pihak swasta melalui konsesi baik tol maupun *shadow toll*. Walaupun sistem ini tidak dapat diberlakukan pada seluruh jaringan jalan, tetapi sistem ini merupakan suatu tahapan ke arah swastanisasi jalan. Sistem yang ketiga adalah sistem pembiayaan jalan, yang mengarah kepada "komersialisasi" jalan, yaitu menghadapkan permasalahan jalan pada kebutuhan pasar, dengan mengumpulkan dana untuk pemeliharaan jalan (*road fund*) atas jasa pelayanan yang diberikannya (*fee for service*) dan mengelolanya sebagaimana layaknya aset ekonomi<sup>31</sup>.

---

<sup>31</sup> Tim Penyusun. 2016. *Naskah Akademik RUU Perubahan Atas UU No. 38 Tahun 2004*. Jakarta: Pusat Perancangan Undang-Undang Badan Keahlian DPR RI, hlm. 27.

## b. Peran Swasta

Dalam penyediaan public services oleh pemerintah, tidak tertutup kemungkinan terjadinya government failure. Dalam hal ini intervensi sektor swasta dapat dimungkinkan. Beberapa alasan keterlibatan sektor swasta dalam pelayanan publik adalah:

- 1) Meningkatnya penduduk di perkotaan sementara sumber keuangan pemerintah terbatas;
- 2) Pelayanan yang diberikan sektor privat/swasta dianggap lebih efisien;
- 3) Banyak bidang pelayanan (antara lain penyehatan lingkungan dan persampahan) tidak ditangani pemerintah sehingga sektor privat/swasta dapat memenuhi kebutuhan yang belum tertangani tanpa mengambil alih tanggung jawab pemerintah;
- 4) Terjadi persaingan dan mendorong pendekatan yang bersifat kewiraswastaan dalam pembangunan nasional<sup>32</sup>.

## c. Dana Preservasi Jalan (*Road Fund*)

Skema Road Fund menjadi sesuatu yang tidak terelakkan, ketika Anggaran Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah yang disediakan kurang mencukupi untuk mendanai penyelenggaraan jalan, sedangkan partisipasi masyarakat dan swasta dalam penyelenggaraan jalan masih terbatas. Pembiayaan sektor jalan melalui mekanisme anggaran sudah tidak dapat lagi memenuhi kebutuhan riil jalan. Padahal, pemeliharaan aset yang ada seharusnya menjadi prioritas utama yang perlu dilakukan oleh Pemerintah. Bahkan, tingginya *economic return* dari pemeliharaan jalan, seharusnya

---

<sup>32</sup><http://www.pu.go.id/berita/9975/APBN--P-TA-2015-Kementerian-PUPR-Rp-116,8-Triliun>, diakses tanggal 18 Februari 2024.

menjadi pertimbangan Pemerintah untuk memprioritaskan pemeliharaan jalan dibandingkan program lain di sektor jalan.

#### 5. Konsep Pembangunan Jalan Berkelanjutan

Dalam tataran global, paradigma pembangunan senantiasa berkembang dan dilekatkan dengan faktor yang mempengaruhinya seperti lingkungan, ekonomi, dan sosial. Salah satu paradigma yang cukup populer adalah paradigma pembangunan berkelanjutan. Makin meningkatnya kesadaran negara-negara akan pentingnya kesinambungan antara pembangunan dengan faktor yang terkait seperti sosial, ekonomi, dan lingkungan telah tercermin dalam beberapa kesepakatan internasional seperti Deklarasi Stockholm 1972 dan KTT Rio 1992 yang meletakkan dasar pentingnya pembangunan yang berkelanjutan dalam rangka menjaga ketersediaan sumber daya yang cukup yang mempengaruhi berjalannya proses pembangunan. Perlindungan sumber daya alam dan lingkungan hidup tentu menjadi salah satu dimensi persoalan fundamental yang mendasari pembangunan berkelanjutan.

Prinsip diatas tentu berlaku pula dalam hal pembangunan jalan mengingat peran vital jalan sebagai salah satu infrastruktur penting yang dibutuhkan dalam pembangunan nasional. Apabila disimpulkan maka ada 3 kaitan penting yang patut dicermati diantaranya adalah sebagai berikut:

#### a. Lingkungan Hidup

Isu lingkungan hidup adalah isu yang cukup penting mengingat potensi dampak negatif yang ditimbulkan oleh proses pembangunan seperti polusi udara dan efek limbah pabrik, dan perubahan sumber daya alam, seperti air dan perikanan, serta perubahan lingkungan. Hal ini disadari dan menjadi perhatian bahwa pergerakan, ekologi, dan komunitas adalah aspek penting dalam perancangan jalan yang berkelanjutan. Pergerakan yang dimaksud adalah pergerakan pengguna jalan dan barang menggunakan semua moda dan seluruh tujuan maupun tipe perjalanan. Penurunan polusi yang berasal dari kendaraan merupakan harapan perancangan jalan yang berkelanjutan yang tentunya dapat dilakukan dengan suatu perencanaan jalan yang berkualitas. Ekologi yang dimaksud adalah alam di area ruang manfaat jalan beserta ekologi yang ada di dalamnya, termasuk pengaliran air, udara yang dipengaruhi emisi kendaraan, dan nilai lansekap jalan. Rincian prinsip pembangunan jalan berkelanjutan dalam aspek lingkungan meliputi Perlindungan lingkungan dan ekosistem, Perlindungan udara, Pengaturan cahaya, Pengaturan keairan, Pengaturan energi, Pengurangan material, Penghijauan, Pengaturan permukaan kedap air, dan kriteria bebas lainnya/inovasi<sup>33</sup>.

#### b. Oportunitas Ekonomi

---

<sup>33</sup> Grace Maria Lawalata. 2013. *Prinsip-Prinsip Pembangunan Jalan Berkelanjutan*. Jurnal Transportasi Vol.13 No.2 Agustus 2013.

Dari sisi ekonomi setidaknya ada dua alasan utama mengapa pembangunan ekonomi harus berkelanjutan. Pertama bahwa generasi kini menikmati barang dan jasa yang dihasilkan dari sumber daya alam dan lingkungan sehingga harus memperhatikan ketersediaan sumber daya alam tersebut untuk generasi mendatang. Kewajiban moral tersebut mencakup tidak mengekstraksi sumber daya alam yang dapat merusak lingkungan, yang dapat menghilangkan kesempatan bagi generasi mendatang untuk menikmati layanan yang sama. *Kedua*, bahwa pembangunan jalan semestinya merangsang pertumbuhan ekonomi termasuk di dalamnya investasi dan perluasan lapangan kerja. Tetapi hal ini tidak boleh meniadakan pertimbangan ekologis dalam membangun jalan. Rincian prinsip-prinsip pembangunan jalan berkelanjutan dalam segi ekonomi adalah desain jalan (geometrik), penggunaan teknologi perkerasan, menjaga kualitas pekerjaan, penghematan transportasi material & pegawai, air pada saat pelaksanaan, penghematan energi (hemat bahan bakar fosil, menggunakan solar/energi lainnya), penghematan material (*reuse, recycle*, material lokal), analisis biaya banjir, penyedia jasa memiliki sertifikat ISO manajemen mutu dan manajemen lingkungan, analisis biaya perkerasan jalan, dan Kriteria bebas lainnya/inovasi.

### c. Partisipasi Masyarakat

Dalam konteks pembangunan masyarakat, tinjauan terhadap partisipasi publik dibahas dari 3 macam pendekatan yakni pendekatan konvensional, pendekatan informasi teknologi, dan pendekatan internasional. Pendekatan Konvensional memberi penekanan pada proses pemberian informasi, konsultasi, dan kolaborasi dengan kekuatan-kekuatan publik seperti instansi pemerintahan, lembaga adat, lembaga swadaya masyarakat, institusi politik, dan bahkan representasi lembaga internasional yang bekerja untuk kegiatan pembangunan pada masyarakat tertentu.

Berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 3 UU No. 32 Tahun 2009 menyebutkan bahwa “pembangunan berkelanjutan sebagai upaya sadar dan terencana yang memadukan aspek lingkungan hidup, sosial, dan ekonomi ke dalam strategi pembangunan untuk menjamin keutuhan lingkungan hidup serta keselamatan, kemampuan, kesejahteraan, dan mutu hidup generasi masa kini dan generasi masa depan”.

Menurut Jimly Asshiddiqie bahwa pembangunan berkelanjutan yang berwawasan lingkungan hidup dapat dirumuskan sebagai upaya sadar dan terencana yang memadukan lingkungan, termasuk sumber dayanya ke dalam proses pembangunan yang menjamin kemampuan,

kesejahteraan dan mutu hidup generasi masa sekarang dan generasi yang akan datang<sup>34</sup>.

Pandangan terhadap pembangunan berkelanjutan (*sustainable development*) muncul pada saat isu tentang lingkungan hidup menjadi sangat populer. Munculnya isu tersebut dilatarbelakangi oleh adanya pandangan bahwa pembangunan yang dilaksanakan secara terus menerus tidak akan menguntungkan bagi siapa saja, apabila sistem biologis alam yang mendukung pertumbuhan ekonomi tidak dicermati dan diperhitungkan dengan baik<sup>35</sup>.

Pembangunan berkelanjutan (*sustainable development*) pertama kali diperkenalkan oleh *WCED* dalam *Our Common*, didefinisikan sebagai berikut: “*Development that meets the needs of the present without compromising the ability of the future generation to meet their own needs*” (terjemahan harfiahnya yaitu pembangunan yang memenuhi kebutuhan generasi sekarang tanpa mengurangi kemampuan generasi yang akan datang untuk memenuhi kebutuhannya).

Terdapat 5 prinsip utama dari pembangunan berkelanjutan (*sustainable development*) dan berwawasan lingkungan hidup untuk kesejahteraan manusia, yaitu:

- a. keadilan antar generasi (*intergenerational equity*).
- b. keadilan dalam satu generasi (*intergenerational equity*).
- c. prinsip pencegahan dini (*precautionary principle*.)

---

<sup>34</sup> Jimly Asshiddiqie. 2010. *Green Constitution, Nuansa Hijau Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945*. Jakarta: Rajawali Pers, hlm. 135.

<sup>35</sup> Anonim. 2011. *Landasan Teori: Pembangunan Berkelanjutan*. [http://2frameit.blogspot.com/2011/07/landasan-teori-pembangunan\\_05.html](http://2frameit.blogspot.com/2011/07/landasan-teori-pembangunan_05.html). Diakses pada tanggal 13 Februari 2024.

- d. perlindungan keanekaan hayati (*conservation of biological diversity*).
- e. Internalisasi biaya lingkungan dan mekanisme insentif (*internalization of environment cost and incentive mechanism*)<sup>36</sup>.

Menurut Anggusti Martono, pembangunan berkelanjutan adalah pembangunan yang didasari oleh pemanfaatan sumber daya alam secara berkelanjutan dan mempunyai ciri:

- 1) proses pembangunan berlangsung secara berkelanjutan dan didukung oleh sumber dengan kualitas lingkungan dan manusia yang semakin berkembang;
- 2) sumber daya alam terutama udara, air, dan tanah memiliki ambang batas, sehingga penggunaan atau pemanfaatan secara berlebihan dapat mengurangi kualitas dan kuantitas sumber daya alam tersebut sehingga mengurangi kemampuannya dalam menopang pembangunan berkelanjutan dan menimbulkan gangguan pada keserasian hubungan manusia dengan alam dan lingkungannya;
- 3) kualitas lingkungan hidup harus berkorelasi langsung dengan kualitas hidup, di mana semakin baik mutu lingkungan maka semakin positif pengaruhnya pada kualitas hidup, lingkungan yang nyaman, turunnya tingkat kematian, dan lain-lain;
- 4) pola pembangunan sumber alam tidak menutup kemungkinan memilih peluang lain pada masa depan dalam hal menggunakan sumber alam tersebut;
- 5) tanpa mengurangi kemungkinan bagi generasi masa depan meningkatkan kesejahteraan nya pembangunan tersebut memungkinkan generasi sekarang meningkatkan kesejahteraan nya<sup>37</sup>.

Menurut Emil Salim terdapat tiga kriteria pembangunan berwawasan lingkungan hidup yaitu:

- 1) Sumber daya yang ada dikelola secara bijaksana, pembangunan berjalan tanpa merusak lingkungan,

---

<sup>36</sup> Keraf A.S. 2012. *Pembangunan berkelanjutan dalam Pengelolaan sumber daya alam Indonesia*. Artikel dalam <http://www.lfip.org/english/pdf/bali-seminar/pembangunan%20berkelanjutan%20-%20Abdurrahman.pdf>, diakses pada tanggal 10 Februari 2024.

<sup>37</sup> Martono Anggusti. 2010. *Tanggung Jawab Sosial Perusahaan*. Bandung: Books Terrace and Library, hlm. 2.

- 2) Memiliki pola berkesinambungan, artinya kualitas lingkungan dari masa ke masa tetap terjaga. Sehingga generasi sekarang harus berpikir apakah pembangunan yang dilakukan telah memikirkan generasi berikutnya.
- 3) Adanya peningkatan kualitas hidup dari generasi ke generasi, hingga akan diperoleh generasi yang kuat mental dan spiritual, generasi cinta lingkungan dan siap membangun<sup>38</sup>.

Menurut Emil Salim menyebutkan “Pembangunan berkelanjutan adalah suatu proses pembangunan yang mengoptimalkan manfaat dari sumber daya alam dan sumber daya manusia, dengan menyeraskan sumber daya alam dengan manusia dalam pembangunan”<sup>39</sup>.

Antara pembangunan dengan lingkungan hidup, jelas tidak perlu bertentangan, tetapi terjalin hubungan yang saling isi mengisi pembangunan tergantung pada lingkungan dan lingkungan tergantung pada pembangunan. Karena itu Otto Sumarwoto mengatakan, bahwa pembangunan mempengaruhi dan dipengaruhi oleh lingkungan hidup. Interaksi antara pembangunan dan lingkungan hidup membentuk sistem ekologi yang disebut ekosistem. Ilmu yang mempelajari interaksi antara pembangunan dan lingkungan hidup disebut ekologi pembangunan<sup>40</sup>.

Menurut Yeni Widowaty bahwa penggunaan sumber daya alam harus selaras, serasi, dan seimbang dengan fungsi lingkungan hidup. Sebagai konsekuensi nya, kebijakan,

---

<sup>38</sup> Anonim. 2012. *Mengelola Sumber Daya Alam Berwawasan Lingkungan*. <http://texbuk.blogspot.com/2012/02/mengelola-sumber-daya-alam-berwawasan.html>. diakses pada tanggal 10 Februari 2024.

<sup>39</sup> Emil Salim. 2010. *Pembangunan Berkelanjutan*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, hlm.12.

<sup>40</sup> Otto Soemarwoto. 1989. *Analisis Dampak Lingkungan*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, hlm. 146.

rencana, dan/atau program pembangunan harus dijiwai oleh kewajiban melakukan pelestarian lingkungan hidup dan mewujudkan tujuan pembangunan berkelanjutan, desentralisasi, serta pengakuan dan penghargaan terhadap kearifan lokal dan kearifan lingkungan<sup>41</sup>.

Pembangunan berkelanjutan (*sustainable development*) merupakan standar yang tidak hanya *ditujukan* bagi perlindungan lingkungan, melainkan juga bagi kebijaksanaan pembangunan, artinya:

Dalam penyediaan, penggunaan, peningkatan kemampuan sumber daya alam dan peningkatan taraf ekonomi, perlu menyadari pentingnya pelestarian fungsi lingkungan hidup, kesamaan derajat, kesadaran terhadap hak dan kewajiban masyarakat, pencegahan terhadap pembangunan yang destruktif (merusak) yang tidak bertanggung jawab terhadap lingkungan, serta berkewajiban untuk turut serta dalam melaksanakan pembangunan berkelanjutan pada setiap lapisan masyarakat.<sup>42</sup>

Terdapat 5 (lima) dimensi pada konsep pembangunan berkelanjutan, yakni:

*Pertama*, mengintegrasikan antara persoalan pembangunan dengan persoalan lingkungan hidup yang sebelumnya cenderung dipertentangkan. *Kedua*, pembangunan tidak cukup hanya diartikan sebagai “pertumbuhan ekonomi” semata, melainkan mencakup pula pembangunan dalam arti luas dan mendalam, antara lain menyangkut pembangunan manusia seutuhnya. *Ketiga*, menyadari keterbatasan teknologi dan lingkungan hidup untuk mendukung proses pembangunan. *Keempat*, menekankan pentingnya aspek sosial, keadilan dan demokrasi yang merupakan aspek tidak terpisahkan dari lingkungan hidup. *Kelima*, menyadari ketimpangan situasi yang mempengaruhi perbedaan sasaran serta prioritas

---

<sup>41</sup> Yeni Widowaty. 2012. *Konsep Sustainable Development Sebagai Bentuk Perlindungan Terhadap Korban Tindak Pidana Lingkungan Hidup*. 2012. Artikel dalam “Jurnal Media Hukum”. No. 2. Vol. Desember.

<sup>42</sup> Koesnadi Hardjosoemantri. 1999. *Hukum Tata Lingkungan*. Edisi ke-7. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, hlm.18-19.

pembangunan yang dikembangkan antara negara-negara berkembang dan negara-negara maju.<sup>43</sup>

## 6. Standar Pelayanan Minimal (SPM)

SPM atau *minimum service standard* merupakan suatu istilah dalam pelayanan publik (*public policy*) yang menyangkut kualitas dan kuantitas pelayanan publik yang disediakan oleh pemerintah sebagai salah satu indikator kesejahteraan masyarakat. SPM menyangkut dua konsep utama, yaitu:

- a. tolok ukur penyediaan layanan bagi penyedia layanan.
- b. acuan mengenai kualitas dan kuantitas layanan bagi pengguna layanan.

Penetapan SPM adalah untuk menentukan indikator atau tolok ukur pelayanan infrastruktur jalan yang paling minim untuk dapat dinikmati oleh masyarakat pengguna jalan. Sehingga dalam penyelenggaraan jalan, pelayanannya tidak boleh lebih rendah dari ketentuan SPM. Untuk merumuskan bentuk pelayanan jalan, pemerintah sebagai penyelenggara jalan, harus merumuskan dengan jelas kepada siapa pelayanan itu diberikan, sehingga dapat didefinisikan bentuk pelayanan dan ukurannya. Pelayanan jalan dapat ditujukan kepada dua unsur yang berbeda, yaitu:

- a. Penyelenggara Jalan (pemerintah pusat, provinsi, kabupaten/kota atau swasta).
- b. Publik atau pengguna jalan.

---

<sup>43</sup> Tjuk Kuswartojo. 1996. *Penerapan Agenda 21 di Indonesia*. Bandung: Pusat Penelitian Lingkungan Hidup ITB, hlm. 1.

Kriteria SPM Jalan terdiri atas:

- a. Kriteria SPM untuk jaringan jalan
- b. Kriteria untuk ruas jalan<sup>44</sup>.

## 7. Transportasi

Transportasi didefinisikan sebagai perpindahan barang dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain dan mempunyai dua unsur terpenting yaitu pergerakan (*movement*) dan perubahan tempat bagi muatannya (Salim, 2002). Transportasi mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat, pembangunan ekonomi dan sosial ekonomi suatu masyarakat (Salim,2002).

Kebutuhan akan pergerakan selalu menimbulkan permasalahan, khususnya pada saat orang ingin bergerak untuk tujuan yang sama di dalam daerah tertentu dan pada saat yang bersamaan pula. Kemacetan, keterlambatan, polusi suara dan udara adalah beberapa permasalahan (eksternalitas) yang timbul karena adanya pergerakan. Sepanjang sejarah, transportasi baik volume maupun teknologinya berkembang sangat pesat. Sebagai akibat dari adanya kebutuhan pergerakan manusia dan barang, maka timbul tuntutan kebutuhan untuk menyediakan prasarana dan sarana agar pergerakan tersebut berlangsung dengan kondisi aman, nyaman dan lancar, serta ekonomis dari segi waktu dan biaya.

---

<sup>44</sup> Hikmat Iskandar. 2017. *Kajian Standar Pelayanan Minimal Jalan Untuk Jalan Umum Non-Tol (Minimum Service Standard Analysis For Non Toll Roads)*, <http://www.pu.go.id/uploads/services/service20130717142059.pdf>, diakses tanggal 25 Februari 2024.

Pengertian transportasi menurut *Morlok* (1981) adalah memindahkan atau mengangkut dari suatu tempat ke tempat lain. Menurut *Bowersox* (1981), definisi transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu lokasi ke lokasi lain, dengan produk yang digerakkan atau dipindahkan ke lokasi yang dibutuhkan atau diinginkan.

- a) fungsi pokok dari sistem transportasi adalah:  
menggerakkan objek yang diangkut baik penumpang, hewan maupun barang;
- b) melindungi objek yang diangkut; dan
- c) mengendalikan kecepatan dan arah dari gerakan, sehingga keamanan perjalanan dapat terjamin.

B. Kajian terhadap asas/ prinsip yang terkait penyusunan norma Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa.

Pembentukan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa merupakan instrumen yuridis penjabaran lebih lanjut ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi dan menampung materi muatan lokal yang merupakan aspirasi masyarakat daerah sesuai dengan ketentuan UU No. 12 Tahun 2011 dan Permendagri No. 80 Tahun 2015.

Sesuai dengan ketentuan Pasal 250 UU No. 6 Tahun 2023, menyebutkan bahwa “Perda dan Perkada sebagaimana dimaksud dalam Pasal 249 ayat (1) dan ayat (3) dilarang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, asas pembentukan peraturan

perundang-undangan yang baik, asas materi muatan peraturan perundang-undangan, dan putusan pengadilan”..

Asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik, yang secara teoritik meliputi asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik yang bersifat formal dan asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik yang bersifat materiil<sup>45</sup>.

Sesuai dengan ketentuan Pasal 250 UU No. 23 Tahun 2014 hasil perubahan UU No. 6 Tahun 2023 tentang Cipta Kerja menyebutkan bahwa “Perda dan Perkada sebagaimana dimaksud dalam Pasal 249 ayat (1) dan ayat (3) dilarang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik, asas materi muatan peraturan perundang-undangan, dan putusan pengadilan”.

*Pertama*, Ketentuan peraturan perundang-undangan dimaksud yaitu Pasal 5 UU No. 12 Tahun 2011 menyebutkan bahwa<sup>46</sup>:

---

<sup>45</sup> A. Hamid S. Attamimi. 1990. *Peranan Keputusan Presiden Republik Indonesia dalam Penyelenggaraan Pemerintahan Negara*. Disertasi. Jakarta: Fakultas Pascasarjana Universitas Indonesia, hlm. 345-346. I.C. Van Der Vlies. 2005. *Buku Pegangan Perancang Peraturan Perundang-undangan*, terjemahan. Jakarta: Direktorat Jenderal Peraturan Perundangan-undangan Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia RI, hlm. 238-309.

<sup>46</sup> Adapun Penjelasan Pasal 5 UU No. 12 Tahun 2011 menyebutkan bahwa:

- kejelasan tujuan adalah bahwa setiap Pembentukan Peraturan Perundang-undangan harus mempunyai tujuan yang jelas yang hendak dicapai.
- kelembagaan atau pejabat pembentuk yang tepat adalah bahwa setiap jenis Peraturan Perundang-undangan harus dibuat oleh lembaga negara atau pejabat Pembentuk Peraturan Perundang-undangan yang berwenang. Peraturan Perundang-undangan tersebut dapat dibatalkan atau batal demi hukum apabila dibuat oleh lembaga negara atau pejabat yang tidak berwenang.
- kesesuaian antara jenis, hierarki, dan materi muatan adalah bahwa dalam Pembentukan Peraturan Perundang-undangan harus benar-benar

Dalam membentuk Peraturan Perundang-undangan harus dilakukan berdasarkan pada asas Pembentukan Peraturan Perundang-undangan yang baik, yang meliputi:

- a. kejelasan tujuan;
- b. kelembagaan atau pejabat pembentuk yang tepat;
- c. kesesuaian antara jenis, hierarki, dan materi muatan;
- d. dapat dilaksanakan;
- e. kedayagunaan dan kehasilgunaan;
- f. kejelasan rumusan; dan
- g. keterbukaan.

Karena asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang disebutkan dalam Pasal 5 UU No. 12 Tahun 2011 tersebut bersifat kumulatif, maka keseluruhan asas pembentukan peraturan-perundang undangan yang baik harus tercermin dalam pembentukan peraturan perundang-undangan, termasuk pembentukan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa.

Kedua, asas materi muatan dalam Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa dibentuk berdasarkan asas materi

---

memperhatikan materi muatan yang tepat sesuai dengan jenis dan hierarki Peraturan Perundang-undangan.

- d. dapat dilaksanakan adalah bahwa setiap Pembentukan Peraturan Perundang-undangan harus memperhitungkan efektivitas Peraturan Perundang-undangan tersebut di dalam masyarakat, baik secara filosofis, sosiologis, maupun yuridis
- e. kedayagunaan dan kehasilgunaan adalah bahwa setiap Peraturan Perundang-undangan dibuat karena memang benar-benar dibutuhkan dan bermanfaat dalam mengatur kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara
- f. kejelasan rumusan adalah bahwa setiap Peraturan Perundang-undangan harus memenuhi persyaratan teknis penyusunan Peraturan Perundang-undangan, sistematika, pilihan kata atau istilah, serta bahasa hukum yang jelas dan mudah dimengerti sehingga tidak menimbulkan berbagai macam interpretasi dalam pelaksanaannya.
- g. keterbukaan adalah bahwa dalam Pembentukan Peraturan Perundang-undangan mulai dari perencanaan, penyusunan, pembahasan, pengesahan atau penetapan, dan pengundangan bersifat transparan dan terbuka. Dengan demikian, seluruh lapisan masyarakat mempunyai kesempatan yang seluas-luasnya untuk memberikan masukan dalam Pembentukan Peraturan Perundang-undangan

muatan yang terdapat dalam pasal 6 ayat (1) UU No. 12 Tahun 2011 yang berbunyi<sup>47</sup>:

Materi muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan asas:

- a. pengayoman;
- b. kemanusiaan;
- c. kebangsaan;
- d. kekeluargaan;
- e. kenusantaraan;
- f. Bhinneka tunggal Ika;
- g. keadilan;
- h. kesamaan kedudukan dalam hukum dan pemerintahan;
- i. ketertiban dan kepastian hukum; dan/atau
- j. keseimbangan, keserasian, dan keselarasan.

---

<sup>47</sup> Adapun Penjelasan Pasal 6 ayat (1) UU No. 12 Tahun 2011 yaitu:

- a. asas pengayoman adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus berfungsi memberikan perlindungan untuk menciptakan ketentraman masyarakat.
- b. asas kemanusiaan adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan perlindungan dan penghormatan hak asasi manusia serta harkat dan martabat setiap warga negara dan penduduk Indonesia secara proporsional.
- c. asas kebangsaan adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan sifat dan watak bangsa Indonesia yang majemuk dengan tetap menjaga prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia.
- d. asas kekeluargaan adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan musyawarah untuk mencapai mufakat dalam setiap pengambilan keputusan.
- e. asas kenusantaraan adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan senantiasa memperhatikan kepentingan seluruh wilayah Indonesia dan Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan yang dibuat di daerah merupakan bagian dari sistem hukum nasional yang berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- f. asas Bhinneka tunggal Ika adalah bahwa Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus memperhatikan keragaman penduduk, agama, suku dan golongan, kondisi khusus daerah serta budaya dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara.
- g. asas keadilan adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan keadilan secara proporsional bagi setiap warga negara.
- h. asas kesamaan kedudukan dalam hukum dan pemerintahan adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan tidak boleh memuat hal yang bersifat membedakan berdasarkan latar belakang, antara lain, agama, suku, ras, golongan, gender, atau status sosial.
- i. asas ketertiban dan kepastian hukum" adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus dapat mewujudkan ketertiban dalam masyarakat melalui jaminan kepastian hukum.
- j. asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan adalah bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan keseimbangan, keserasian, dan keselarasan, antara kepentingan individu, masyarakat dan kepentingan bangsa dan negara.

Bahwa asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang diatur pada Pasal 5 UU No. 12 Tahun 2011 harus seluruhnya tercermin dalam pembentukan peraturan perundang-undangan termasuk Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa. Sedangkan asas materi muatan yang diatur pada Pasal 6 ayat (1) UU No. 12 Tahun 2011. Merupakan pengaturan kumulatif alternatif dalam materi muatan peraturan perundang-undangan termasuk materi muatan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa.

Adapun selain asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik dan asas materi muatan peraturan perundang-undangan, dalam pembentukan pembentukan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa harus sesuai dengan *pertama*, asas penyelenggaraan pemerintahan daerah, asas penyelenggaraan pemerintahan daerah diatur dalam Pasal 58 UU No. 23 Tahun 2014 yaitu<sup>48</sup>:

---

<sup>48</sup> Adapun asas penyelenggaraan pemerintahan daerah yang terkait langsung dengan penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa, yaitu:

- kepastian hukum adalah asas dalam negara hukum yang mengutamakan landasan ketentuan peraturan perundang-undangan dan keadilan dalam setiap kebijakan penyelenggara negara;
- tertib penyelenggara negara adalah asas yang menjadi landasan keteraturan, keserasian, dan keseimbangan dalam pengendalian penyelenggara negara;
- asas kepentingan umum adalah asas yang mendahulukan kesejahteraan umum dengan cara yang aspiratif, akomodatif, dan selektif;
- asas keterbukaan adalah asas yang membuka diri terhadap hak masyarakat untuk memperoleh informasi yang benar, jujur, dan tidak diskriminatif tentang penyelenggaraan negara dengan tetap memperhatikan perlindungan atas hak asasi pribadi, golongan, dan rahasia negara;

Penyelenggara Pemerintahan Daerah, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57, dalam menyelenggarakan Pemerintahan Daerah berpedoman pada asas penyelenggaraan pemerintahan negara yang terdiri atas:

- a. kepastian hukum;
- b. tertib penyelenggara negara;
- c. kepentingan umum;
- d. keterbukaan;
- e. proporsionalitas;
- f. profesionalitas;
- g. akuntabilitas;
- h. efisiensi;
- i. efektivitas; dan
- j. keadilan.

Selanjutnya pembentukan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa juga sesuai dengan *kedua*, asas penyelenggaraan pemerintahan daerah berpedoman kepada asas penyelenggaraan negara yang diatur dalam UU No. 28 Tahun 1999<sup>49</sup> dan UU No. 30 Tahun 2014.<sup>50</sup>

- 
- e. asas akuntabilitas adalah asas yang menentukan bahwa setiap kegiatan dan hasil akhir dari kegiatan penyelenggara negara harus dapat dipertanggungjawabkan kepada masyarakat atau rakyat sebagai pemegang kedaulatan tertinggi negara sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
  - f. asas efektivitas adalah asas yang berorientasi pada tujuan yang tepat guna dan berdaya guna.
  - g. asas keadilan adalah bahwa setiap tindakan dalam penyelenggaraan negara harus mencerminkan keadilan secara proporsional bagi setiap warga negara.

Karena ketentuan Pasal 58 UU No. 23 Tahun 2014 tersebut bersifat kumulatif maka keseluruhan asas tersebut harus semuanya tercermin dalam materi muatan Peraturan Daerah Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa.

<sup>49</sup> Asas umum penyelenggaraan negara diatur dalam Pasal 3 UU No. 28 Tahun 1999 yaitu:

Asas-asas umum penyelenggaraan negara meliputi:

1. Asas Kepastian Hukum;
2. Asas Tertib Penyelenggaraan Negara;
3. Asas Kepentingan Umum;
4. Asas Keterbukaan;
5. Asas Proporsionalitas;
6. Asas Profesionalitas; dan
7. Asas Akuntabilitas.

<sup>50</sup> Pengaturan asas penyelenggaraan pemerintahan juga diatur dalam Pasal 5 yaitu "Penyelenggaraan Administrasi Pemerintahan berdasarkan:

- a. asas legalitas;
- b. asas perlindungan terhadap hak asasi manusia; dan

Adapun yang dimaksud dengan AUPB, berdasarkan Pasal 1 angka 17 UU No. 30 Tahun 2014 yaitu "Asas-asas Umum Pemerintahan yang Baik yang selanjutnya disingkat AUPB adalah prinsip yang digunakan sebagai acuan penggunaan Wewenang bagi Pejabat Pemerintahan dalam mengeluarkan Keputusan dan/atau Tindakan dalam penyelenggaraan pemerintahan." AUPB merupakan asas penyelenggaraan pemerintahan yang juga berpedoman kepada asas umum penyelenggaraan negara yang diatur dalam UU No. 28 Tahun 1999.

Dalam pembentukan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa harus sesuai asas pembentukan dan pedoman penyusunan peraturan daerah berdasarkan Pasal 237 ayat (1) dan ayat (2) UU No. 23 Tahun 2014 menyebutkan:

- (1) Asas pembentukan dan materi muatan Perda berpedoman pada ketentuan peraturan perundang-undangan dan asas hukum yang tumbuh dan berkembang dalam masyarakat sepanjang tidak bertentangan dengan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia.
- (2) Pembentukan Perda mencakup tahapan perencanaan, penyusunan, pembahasan, penetapan, dan pengundangan yang berpedoman pada ketentuan peraturan perundang-undangan.

---

c. AUPB."

Penjelasan Pasal 5 UU No. 30 Tahun 2014 menyebutkan:

Huruf a

Yang dimaksud dengan "asas legalitas" adalah bahwa penyelenggaraan Administrasi Pemerintahan mengedepankan dasar hukum dari sebuah Keputusan dan/atau Tindakan yang dibuat oleh Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan.

Huruf b

Yang dimaksud dengan "asas perlindungan terhadap hak asasi manusia" adalah bahwa penyelenggaraan Administrasi Pemerintahan, Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan tidak boleh melanggar hak-hak dasar Warga Masyarakat sebagaimana dijamin dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

C. Kajian terhadap praktik penyelenggaraan, kondisi yang ada, serta permasalahan yang dihadapi masyarakat

Salah satu faktor penting untuk mencapai tujuan pembangunan adalah ketersediaan pembiayaan pembangunan. Kebutuhan pembiayaan pembangunan semakin meningkat seiring dengan proyek strategis yang dicanangkan baik oleh pemerintah daerah. Selain dari percepatan pembangunan infrastruktur, pemerintah daerah memerlukan pendanaan yang cukup untuk mengatasi permasalahan pembangunan seperti kemiskinan dan ketimpangan antar wilayah. Di sisi lain Pemerintah Daerah dihadapkan pada keterbatasan kemampuan fiskal. Oleh karena itu, pembiayaan daerah perlu mendapatkan perhatian dalam penyusunan rencana pembangunan daerah.

Kondisi jalan kabupaten dan jalan desa memerlukan kondisi yang prima untuk dapat menjaga arus barang dan orang di Kabupaten Kotabaru. Dengan kondisi jalan yang prima akan berdampak pada peningkatan ekonomi masyarakat Kabupaten Kotabaru, yang pada gilirannya meningkatkan perekonomian daerah.

Selanjutnya dengan penambahan penduduk, mobilitas barang/jasa dan orang memerlukan peningkatan jalan kabupaten dan jalan desa. Konektivitas antar desa dan kecamatan memerlukan perencanaan, pembangunan, pemeliharaan, dan pengawasan jalan kabupaten dan jalan desa. Sehingga diperlukan kebijakan dalam penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa serta penyediaan anggaran untuk

menjaga kondisi jalan dan peningkatan jalan di Kabupaten Kotabaru.

D. Kajian terhadap implikasi penerapan sistem baru yang akan diatur dalam peraturan daerah terhadap aspek kehidupan masyarakat dan dampaknya terhadap beban keuangan daerah.

Kajian terhadap implikasi penerapan sistem baru dilakukan dengan menganalisis dampak dari suatu norma dalam peraturan daerah untuk memperkirakan biaya yang harus dikeluarkan dan manfaat yang diperoleh dari penerapan suatu peraturan daerah. Kajian tersebut didukung dengan analisis yang metode tertentu, antara lain *metode regulatory impact analysis* (RIA) dan metode *rule, opportunity, capacity, communication, interest, process and Ideology* (ROCCIPI).

#### 1. Metode *Regulatory Impact Analysis* (RIA)

Istilah asli: *Regulatory Impact Analysis*. Akronim: RIA.

Terjemahan lainnya:

- a. analisis dampak peraturan.
- b. analisis pengaruh regulasi.
- c. analisis pengaruh peraturan<sup>51</sup>.

Adapun dalam pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Pencegahan dan Penanggulangan Stunting menggunakan metode *Regulatory Impact Analysis* (RIA). Dalam salah satu panduan yang diterbitkan *Organization for Economic Co-operation and Development* (OECD), RIA dijelaskan sebagai suatu proses yang secara sistematis mengidentifikasi dan menilai dampak

---

<sup>51</sup> Marhaendra Wijaatmaja. 2015. *Kegiatan Kajian Peraturan Daerah*. Bali: Kanwil Hukum dan HAM Provinsi Bali, hlm. 3.

yang diinginkan dari suatu pengajuan Undang-Undang dengan metode analisa yang konsisten seperti *benefit-cost analysis*<sup>52</sup>.

proses yang dilakukan dalam rra adalah:

1. identifikasi dan analisis masalah terkait kebijakan. langkah ini dilakukan agar semua pihak, khususnya pengambil kebijakan, dapat melihat dengan jelas masalah apa sebenarnya yang dihadapi dan hendak dipecahkan dengan kebijakan tersebut. pada tahap ini, sangat penting untuk membedakan antara masalah (*problem*) dengan gejala (*symptom*), karena yang hendak dipecahkan adalah masalah, bukan gejalanya.
2. penetapan tujuan. setelah masalah teridentifikasi, selanjutnya perlu ditetapkan apa sebenarnya tujuan kebijakan yang hendak diambil. tujuan ini menjadi satu komponen yang sangat penting, karena ketika suatu saat dilakukan penilaian terhadap efektivitas sebuah kebijakan, maka yang dimaksud dengan “efektivitas” adalah apakah tujuan kebijakan tersebut tercapai ataukah tidak.
3. pengembangan berbagai pilihan/alternatif kebijakan untuk mencapai tujuan. setelah masalah yang hendak dipecahkan dan tujuan kebijakan sudah jelas, langkah berikutnya adalah melihat pilihan apa saja yang ada atau bisa diambil untuk memecahkan masalah tersebut. dalam metode rra, pilihan atau alternatif pertama adalah “*do nothing*” atau tidak melakukan apa-apa, yang pada tahap berikutnya akan dianggap sebagai kondisi awal (*baseline*) untuk dibandingkan dengan berbagai opsi/pilihan yang ada. pada tahap ini, penting untuk melibatkan stakeholders dari berbagai latar belakang dan kepentingan guna mendapatkan gambaran seluas-luasnya tentang opsi/pilihan apa saja yang tersedia.
4. penilaian terhadap pilihan alternatif kebijakan, baik dari sisi legalitas maupun biaya (*cost*) dan manfaat (*benefit*)-nya. setelah berbagai opsi/pilihan untuk memecahkan masalah teridentifikasi, langkah berikutnya adalah melakukan seleksi terhadap berbagai pilihan tersebut. proses seleksi diawali dengan penilaian dari aspek legalitas, karena setiap opsi/ pilihan tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. untuk

---

<sup>52</sup>Suska. 2012. *Prinsip Regulatory Impact Assessment dalam Proses Penyusunan Peraturan Perundang-Undangan Sesuai UU No. 12 Tahun 2011* Jurnal Konstitusi Volume 9 Nomor 2 juni 2012. Jakarta: Mahkamah Konstitusi, hlm. 360.

pilihan-pilihan yang tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, dilakukan analisis terhadap biaya (*cost*) dan manfaat (*benefit*) pada masing-masing pilihan. secara sederhana, “biaya” adalah hal-hal negatif atau merugikan suatu pihak jika pilihan tersebut diambil, sedangkan “manfaat” adalah hal-hal positif atau menguntungkan suatu pihak. biaya atau manfaat dalam hal ini tidak selalu diartikan “uang”. oleh karena itu, dalam konteks identifikasi biaya dan manfaat sebuah kebijakan, perlu dilakukan identifikasi tentang siapa saja yang terkena dampak dan siapa saja yang mendapatkan manfaat akibat adanya suatu pilihan kebijakan (termasuk kalau kebijakan yang diambil adalah tidak melakukan apa-apa atau *do nothing*).

5. pemilihan kebijakan terbaik. analisis biaya-manfaat kemudian dijadikan dasar untuk mengambil keputusan tentang opsi/pilihan apa yang akan diambil. opsi/pilihan yang diambil adalah yang mempunyai manfaat bersih (*net benefit*), yaitu jumlah semua manfaat dikurangi dengan jumlah semua biaya, terbesar.
6. penyusunan strategi implementasi. langkah ini diambil berdasarkan kesadaran bahwa sebuah kebijakan tidak bisa berjalan secara otomatis setelah kebijakan tersebut ditetapkan atau diambil. dengan demikian, pemerintah dan pihak lain yang terkait tidak hanya tahu mengenai apa yang akan dilakukan, tetapi juga bagaimana akan melakukannya.
7. partisipasi masyarakat di semua proses. semua tahapan tersebut di atas harus dilakukan dengan melibatkan berbagai komponen yang terkait, baik secara langsung maupun tidak langsung, dengan kebijakan yang disusun. komponen masyarakat yang mutlak harus didengar suaranya adalah mereka yang akan menerima dampak adanya kebijakan tersebut (*key stakeholder*)<sup>53</sup>.

Tujuan RIA adalah terciptanya *good regulatory governance* –tata kelola pemerintahan yang mengembangkan perumusan peraturan yang efektif, berorientasi pasar, melindungi lingkungan dan kehidupan sosial. prinsip RIA adalah:

---

<sup>53</sup>*Ibid*, hlm. 363 – 365.

- a. *minimum effective regulation*, regulasi dibuat apabila benar-benar diperlukan.
- b. *competitive neutrality*, netralitas terhadap persaingan dengan menggunakan mekanisme pasar.
- c. *transparency & participation*, transparan dengan pelibatan stakeholder.
- d. *Cost Benefit (cost effectiveness)*. Manfaat lebih besar daripada biaya, bila tidak mungkin setidaknya efektivitas biaya<sup>54</sup>.

Berdasarkan metode RIA, maka pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa merupakan kebijakan daerah dalam rangka penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa.

## 2. Metode *Rule, Opportunity, Capacity, Communication, Interest, Process and Ideology* (ROCCUPI)

Teori ROCCUPI merupakan Teori perundang-undangan yang yang dikembangkan Ann Seidman, Robert B. Seidman, dan Nalin Abeysekera adalah untuk mendapatkan masukan penjelasan tentang perilaku bermasalah yang membantu dalam penyusunan undang-undang. Teori ini lebih dikenal dengan ROCCUPI, yang terdiri 7 (tujuh) kategori, yakni: *rule* (peraturan), *opportunity* (kesempatan), *capacity* (kemampuan), *communication* (komunikasi), *interest* (kepentingan), *process* (proses), dan *ideology* (ideologi). Kategori-kategori ini dapat dipilah menjadi dua kelompok faktor penyebab, yakni faktor objektif (yang meliputi: *rule*/peraturan), *opportunity*/kesempatan), *capacity*/kemampuan), *communication*/

---

<sup>54</sup>*Ibid.*

komunikasi, dan *process/* proses ) dan faktor subyektif (yang meliputi: *interest/* kepentingan dan *ideology/* ideologi). Penjelasan masing-masing faktor tersebut adalah sebagai berikut:

*Pertama*, faktor subyektif, terdiri dari apa yang ada dalam benak para pelaku peran: Kepentingan-kepentingan mereka dan “ideologi-ideologi (nilai-nilai dan sikap)” mereka. Hal-hal ini merupakan apa yang semula diidentifikasi kebanyakan orang berdasarkan naluri sebagai “alasan” dari perilaku masyarakat. Masing-masing dapat dijelaskan sebagai berikut:

- a. kepentingan (atau insentif). kategori ini mengacu pada pandangan pelaku peran tentang akibat dan manfaat untuk mereka sendiri. hal ini termasuk bukan hanya insentif materiil tetapi juga insentif non-materiil, seperti penghargaan dan acuan kelompok berkuasa. fokus pada penjelasan yang berkaitan dengan kepentingan umumnya menghasilkan tindakan perundang-undangan yang menerapkan tindakan motivasi ke arah kesesuaian yang bersifat langsung - hukuman dan penghargaan - yang dirancang untuk mengubah kepentingan-kepentingan tersebut.
- b. ideologi (nilai dan sikap). ideologi merupakan kategori subjektif kedua dari kemungkinan penyebab perilaku. bila ditafsirkan secara luas, kategori ini mencakup motivasi-motivasi subjektif dari perilaku yang tidak dicakup dalam “kepentingan”. motivasi tersebut termasuk semua hal mulai dari nilai, sikap dan selera, hingga ke mitos dan asumsi-asumsi tentang dunia, kepercayaan keagamaan dan ideologi politik, sosial dan ekonomi yang kurang lebih cukup jelas. Alvin Gouldner memasukkan hal-hal tersebut dalam istilah: “asumsi-asumsi domain”.

Faktor subjektif-kepentingan dan ideologi-memang menawarkan penjelasan secara parsial perilaku bermasalah. akan tetapi, sesuai dengan hakikatnya, penjelasan tersebut terfokus pada penyebab perilaku perorangan di dalam

struktur kelembagaan yang ada. sebagai akibatnya, pemecahan perundang-undangan dirancang untuk mengubah kepentingan dan ideologi perorangan. Penyelesaian perundang-undangan yang ditujukan hanya pada penyebab subjektif dari perilaku bermasalah tidak dapat mengubah faktor kelembagaan objektif yang dapat menyebabkan bertahannya perilaku tersebut.

*Kedua*, faktor objektif. Berbeda dengan faktor subyektif, kategori-kategori objektif ROCCUPI peraturan, kesempatan, kemampuan, komunikasi dan proses memusatkan perhatian pada penyebab perilaku kelembagaan yang menghambat pemerintahan yang bersih. Kategori ini harus merangsang seorang penyusun rancangan peraturan daerah untuk memformulasikan hipotesis penjelasan yang agak berbeda dan usulan pemecahan. Masing-masing dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Peraturan. Kebanyakan masalah yang mencapai tahap penyusunan rancangan undang-undang tidak ada dengan tiba-tiba. Hampir selalu, batang tubuh undang-undang yang layak mempengaruhi perilaku. Orang berperilaku sedemikian rupa, bukan di hadapan satu peraturan, tetapi di depan kesatuan kerangka undang-undang. Keberadaan peraturan-peraturan tersebut dapat membantu menjelaskan perilaku bermasalah dengan satu atau beberapa dari lima alasan berikut ini:
  - Susunan kata dari peraturan tersebut mungkin kurang jelas atau rancu, sehingga sampai memberikan wewenang tentang apa yang harus dilakukan;
  - Beberapa peraturan mungkin mengizinkan atau mengizinkan perilaku yang bermasalah;
  - Peraturan tersebut tidak menangani penyebab-penyebab dari perilaku bermasalah.

- Peraturan tersebut mungkin mengizinkan pelaksanaan yang tidak transparan, tidak bertanggung jawab dan tidak partisipatif.
  - Peraturan tersebut mungkin memberikan kewenangan yang tidak perlu kepada pejabat pelaksana dalam memutuskan apa dan bagaimana mengubah perilaku bermasalah tersebut.
2. Kesempatan. Apakah lingkungan di sekeliling pihak yang dituju oleh suatu undang-undang memungkinkan mereka untuk berperilaku sebagaimana diperintahkan oleh undang-undang tersebut? Atau, sebaliknya, apakah lingkungan tersebut membuat perilaku yang sesuai tidak mungkin terjadi? Misalnya, bila kebijakan pemerintah berpihak pada peningkatan penanaman tanaman keras di tengah dominasi petani tanaman pangan, apakah para petani tersebut memiliki akses masuk menembus pasar tanaman keras? Apabila tidak, mereka akan kekurangan kesempatan untuk menjual barang-barang mereka di pasar.
  3. Kemampuan. Apakah para pelaku peran memiliki kemampuan berperilaku sebagaimana ditentukan oleh peraturan yang ada? Berangkat dari situasi ini, maka kategori ini memfokuskan perhatian pada ciri-ciri pelaku yang menyulitkan atau tidak memungkinkan mereka berperilaku sebagaimana ditetapkan oleh undang-undang yang ada. Misalnya, apabila petani tanaman pangan kekurangan kredit atau keahlian teknis, kemungkinan mereka tidak memiliki kemampuan menanam tanaman pangan.
  4. Komunikasi. Ketidaktahuan seorang pelaku peran tentang undang-undang mungkin dapat menjelaskan mengapa dia berperilaku tidak sesuai. Apakah para pihak yang berwenang telah mengambil langkah-langkah yang memadai untuk mengkomunikasikan peraturan-peraturan yang ada kepada para pihak yang dituju? Tidak ada orang yang dengan sadar mematuhi undang-undang bila dia mengetahui perintah.
  5. Proses. Menurut kriteria dan prosedur apakah - dengan Proses yang bagaimana - para pelaku peran memutuskan untuk mematuhi undang-undang atau tidak? Biasanya, bila sekelompok pelaku peran terdiri dari perorangan, kategori "Proses" menghasilkan beberapa hipotesis yang berguna untuk menjelaskan perilaku mereka. Orang-orang biasanya memutuskan sendiri apakah akan mematuhi peraturan atau tidak. Akan tetapi, dalam hal organisasi yang kompleks (misalnya, sebuah perusahaan, lembaga swadaya masyarakat (LSM), serikat buruh, dan khususnya instansi pelaksana pemerintah, Proses dapat saja merupakan kategori ROCCUPI yang paling penting.

Kategori ROCCIPI tersebut mengandung pengertian sebagai berikut:

- a. *rule* (peraturan perundang-undangan), menganalisis seluruh peraturan yang mengatur atau terkait dengan perilaku bermasalah, ini dilakukan untuk mengetahui kelemahan-kelemahan yang terkandung pada peraturan yang sudah ada.
- b. *opportunity* (peluang/kesempatan), menganalisis berbagai kesempatan bagi timbulnya perilaku bermasalah.
- c. *capacity* (kemampuan), menganalisis kemungkinan timbulnya perilaku bermasalah karena faktor kemampuan.
- d. *communication* (komunikasi), perilaku bermasalah mungkin timbul karena ketidaktahuan pemeran akan adanya peraturan. ini juga harus dianalisis dalam rangka menemukan sebab perilaku bermasalah.
- e. *interest* (kepentingan). kategori ini berguna untuk menjelaskan pandangan pemeran tentang akibat dan manfaat dari setiap perilakunya. pandangan pemeran ini mungkin menjadi penyebab perilaku bermasalah.
- f. *process* (proses). kategori proses juga merupakan penyebab perilaku bermasalah, ada empat proses utama, yakni: proses input, proses konversi, proses output, dan proses umpan balik. proses input menyangkut siapa saja yang dimintai masukan. proses konversi siapa saja yang menyaring dan mempertimbangkan masukan yang ada untuk dijadikan dasar dalam mengambil keputusan. proses output menyangkut siapa dan dengan cara apa keputusan akan dikeluarkan. proses umpan balik menyangkut siapa saja yang dimintai umpan balik.
- g. *ideology* (ideologi), kategori ini menunjuk pada sekumpulan nilai yang dianut oleh suatu masyarakat untuk merasa, berpikir, dan bertindak.

Ketujuh agenda ROCCIPI bukan suatu urutan prioritas, namun hanya alat bantu agar mudah mengingat. Tidak seluruh kategori harus terpenuhi. Bisa jadi penyebab perilakunya hanya kategori ROCC, karena tidak ada penyebab dalam kategori IPI. Kategori-kategori dalam

ROCCUPI bisa jadi belum lengkap, karena itu terbuka untuk ditambahkan dengan kategori baru<sup>55</sup>.

Dalam perancangan peraturan perundang-undangan, Teori ROCCUPI dapat digunakan penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa, yakni:

- a. Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa mengatur penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa di Kabupaten Kotabaru diperlukan dalam rangka perencanaan, pemeliharaan, pengawasan, pembiayaan pembangunan jalan di Kabupaten Kotabaru.
- b. Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa memberikan kesempatan tidak hanya kepada pemerintah daerah, namun juga kepada swasta untuk berkontribusi dalam penyelenggaraan jalan di Kabupaten Kotabaru.
- c. kemampuan adalah menyangkut ketersediaan dan penggunaan sumber daya yang menjadi penyebab tidak maksimalnya pelaksanaan penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa di kabupaten kotabaru.
- d. tugas dan fungsi perangkat daerah dalam penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa di kabupaten kotabaru untuk dimaksimalkan dalam menurunkan stunting di daerah.

---

<sup>55</sup> Rival Gulam Ahmad, dkk. 2007. *Jurus Merancang Peraturan untuk Transformasi Sosial: Sebuah Manual Untuk Praktisi*. Jakarta: Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia, hlm. 9.

- e. perlunya sosialisasi dalam rangka penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa di kabupaten kotabaru dengan keterlibatan semua stakeholder di daerah.
- f. penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa di kabupaten kotabaru akan meningkatkan kepercayaan masyarakat dalam upaya pemerintah daerah meningkatkan jalan kabupaten dan jalan desa di daerah.
- g. seluruh masyarakat di kabupaten kotabaru mempunyai kepentingan yang sama dalam pemanfaatan jalan kabupaten dan jalan desa di daerah.

Selanjutnya dalam penyusunan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa, mempunyai:

1. Implikasi penerapan sistem baru yang akan diatur dalam peraturan daerah terhadap aspek kehidupan masyarakat

Sistem baru yang diatur dalam ketentuan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa yang berkelanjutan.

Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa akan memberikan jaminan kepastian penyelenggaraan jalan khusus di Kabupaten Kabupaten Kotabaru sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

2. Implikasi penerapan sistem baru yang akan diatur dalam peraturan daerah terhadap beban keuangan daerah

Sesuai dengan ketentuan Pasal 290 ayat (5) UU No. 23 Tahun 2014 menyebutkan bahwa “Kebutuhan fiskal Daerah merupakan kebutuhan pendanaan Daerah untuk menyelenggarakan Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah, baik Urusan Pemerintahan Wajib yang terkait Pelayanan Dasar dan tidak terkait Pelayanan Dasar maupun Urusan Pemerintahan Pilihan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (1)”. Adapun pemenuhan pendanaan pengawasan penyelenggaraan jalan khusus sebagai konsekuensi yuridis diundangkan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa dibebankan dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Kabupaten Kotabaru dapat dialokasikan melalui belanja sesuai ketentuan yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 2019 tentang Pengelolaan Keuangan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6322) dan dalam pelaksanaannya berdasarkan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 77 Tahun 2020 tentang Teknis Pengelolaan Keuangan Daerah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 1781).

### BAB III

#### EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT DENGAN RANCANGAN PERATURAN DAERAH KABUPATEN KOTABARU TENTANG PENYELENGGARAAN JALAN KABUPATEN DAN JALAN DESA

A. Evaluasi peraturan perundang-undangan terkait dengan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa.

Penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa yang merupakan pelaksanaan pemerintah daerah, mempunyai irisan dengan beberapa ketentuan peraturan perundang-undangan, yakni:

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

Ketentuan Pasal 18 ayat (6) UUDNRI Tahun 1945 menyebutkan “Pemerintahan daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan”.

2. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4444) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);

Ketentuan Pasal 9 ayat (1) dan ayat (2) UU No. 2 Tahun 2022 menyebutkan bahwa:

- (1) Jalan Umum menurut statusnya dikelompokkan ke dalam Jalan nasional, Jalan provinsi, Jalan kabupaten, Jalan kota, dan Jalan desa.
- (2) Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah wajib menetapkan status Jalan sesuai dengan pengelompokan sebagaimana dimaksud pada ayat (1)

berdasarkan fungsinya dan melakukan evaluasi secara berkala.

Ketentuan Pasal 9 ayat (8) UU No. 2 Tahun 2022 menyebutkan bahwa:

Jalan kabupaten sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

- a. Jalan kolektor dalam Sistem Jaringan Jalan primer yang tidak termasuk Jalan nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (6) dan Jalan provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (7) yang merupakan Jalan kolektor primer 4;
- b. Jalan lokal dalam Sistem Jaringan Jalan primer yang menghubungkan:
  1. ibu kota kabupaten dengan ibu kota kecamatan;
  2. ibu kota kabupaten dengan pusat desa;
  3. antar ibukota kecamatan;
  4. ibu kota kecamatan dengan pusat desa;
  5. ibu kota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal;
  6. antar pusat kegiatan lokal;
  7. antar desa; dan
  8. poros desa.
- c. Jalan Umum dalam Sistem Jaringan Jalan sekunder dalam wilayah kabupaten; dan
- d. Jalan strategis kabupaten.

Ketentuan Pasal 9 ayat (10) UU No. 2 Tahun 2022 menyebutkan bahwa “Jalan desa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi Jalan Umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar permukiman di dalam desa serta Jalan lingkungan di dalam desa”.

Ketentuan Pasal 16 ayat (1), ayat (3), dan ayat (4) UU No. 2 Tahun 2022, menyebutkan bahwa:

- (1) Wewenang Pemerintah Daerah kabupaten dalam Penyelenggaraan Jalan meliputi Penyelenggaraan Jalan kabupaten, pengaturan Jalan desa, dan pembinaan Jalan desa.
- (3) Wewenang Penyelenggaraan Jalan kabupaten dan Jalan kota sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan Jalan kabupaten/kota.

- (4) Dalam hal Pemerintah Daerah kabupaten/kota belum dapat melaksanakan wewenang Pembangunan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (3), Pemerintah Daerah provinsi dan/atau Pemerintah Pusat melakukan pengambilalihan pelaksanaan urusan pembangunan Jalan kabupaten/kota.

Ketentuan Pasal 16A ayat (1), ayat (2) dan ayat (3) UU

No. 2 Tahun 2022, menyebutkan bahwa:

- (1) Wewenang Pemerintah Desa dalam Penyelenggaraan Jalan meliputi Jalan desa.
- (2) Wewenang Penyelenggaraan Jalan desa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi pembangunan dan Pengawasan Jalan desa.
- (3) Dalam hal Pemerintah Desa belum dapat melaksanakan wewenang Pembangunan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pemerintah Daerah kabupaten, Pemerintah Daerah kota, dan/atau Pemerintah Daerah provinsi melakukan pengambilalihan pelaksanaan urusan Pembangunan Jalan Desa.

Ketentuan Pasal 17 UU No. 2 Tahun 2022,

menyebutkan bahwa:

Pengaturan Jalan Umum meliputi:

- a. pengaturan Jalan secara umum;
- b. pengaturan Jalan nasional;
- c. pengaturan Jalan provinsi;
- d. pengaturan Jalan kabupaten;
- e. pengaturan Jalan kota; dan
- f. pengaturan Jalan desa.

Ketentuan Pasal 20 UU No. 2 Tahun 2022,

menyebutkan bahwa:

- (1) Pengaturan Jalan kabupaten sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 huruf d meliputi:
  - a. perumusan kebijakan Penyelenggaraan Jalan kabupaten berdasarkan kebijakan nasional di bidang Jalan dengan memperhatikan keserasian antardaerah dan antar kawasan;
  - b. penyusunan pedoman operasional Penyelenggaraan Jalan kabupaten;
  - c. penetapan status Jalan kabupaten; dan
  - d. penyusunan perencanaan jaringan Jalan kabupaten.

- (2) Dalam penyusunan perencanaan jaringan Jalan kabupaten sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d, Pemerintah Daerah kabupaten harus memperhatikan:
  - a. rencana pembangunan jangka panjang kabupaten;
  - b. rencana tata ruang wilayah kabupaten;
  - c. tataran transportasi lokal kabupaten yang ada dalam sistem transportasi nasional;
  - d. rencana umum jaringan Jalan nasional dan Jalan provinsi; dan
  - e. implementasi Pembangunan Jalan Berkelanjutan.

Ketentuan Pasal 21A UU No. 2 Tahun 2022, menyebutkan bahwa:

- (1) Pengaturan Jalan desa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 huruf f meliputi:
  - a. perumusan kebijakan Penyelenggaraan Jalan desa berdasarkan kebijakan nasional di bidang Jalan dengan memperhatikan keserasian antardaerah dan antar kawasan;
  - b. penyusunan pedoman operasional Penyelenggaraan Jalan desa;
  - c. penetapan status Jalan desa; dan
  - d. penyusunan perencanaan jaringan Jalan desa.
- (2) Dalam penyusunan perencanaan jaringan Jalan desa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d Pemerintah Desa harus memperhatikan:
  - a. rencana pembangunan jangka panjang desa;
  - b. rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota;
  - c. tataran transportasi lokal desa yang ada dalam sistem transportasi nasional;
  - d. rencana umum jaringan Jalan nasional, Jalan provinsi, dan Jalan kabupaten; dan
  - e. implementasi Pembangunan Jalan Berkelanjutan.

3. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 140, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5059) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);

Ketentuan Pasal 7 UU No. 26 Tahun 2007 menyebutkan bahwa “Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud

pada ayat (1), negara memberikan kewenangan penyelenggaraan penataan ruang kepada Pemerintah dan pemerintah daerah”.

Ketentuan Pasal 11 UU Perubahan Atas UU No. 26

Tahun 2007 menyebutkan bahwa:

Wewenang Pemerintah Daerah kabupaten/kota dilaksanakan sesuai dengan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat dalam penyelenggaraan penataan ruang meliputi:

- a. pengaturan, pembinaan, dan pengawasan terhadap pelaksanaan penataan ruang wilayah kabupaten/kota;
- b. pelaksanaan penataan ruang wilayah kabupaten/kota; dan
- c. kerja sama penataan ruang antar kabupaten/ kota.

4. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);

Ketentuan Pasal 6 huruf e UU No. 22 Tahun 2009 menyebutkan bahwa “Pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan oleh instansi pembina sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (3) meliputi:

- e. pengawasan terhadap pelaksanaan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah;”.

Ketentuan Pasal 7 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 menyebutkan bahwa “Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada

masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat”.

Ketentuan Pasal 99 ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009 menyebutkan bahwa “Hasil analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan salah satu syarat bagi pengembang untuk mendapatkan izin Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah menurut peraturan perundang-undangan”.

5. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 140, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5059) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);

Ketentuan Pasal 63 ayat (3) huruf h, huruf i dan huruf

o UU Perubahan Atas UU No. 32 Tahun 2009 menyebutkan bahwa:

Dalam perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup, pemerintah kabupaten/kota sesuai dengan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat bertugas dan berwenang:

Dalam perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup, pemerintah kabupaten/kota bertugas dan berwenang:

h. memfasilitasi penyelesaian sengketa;

i. melakukan pembinaan dan pengawasan ketaatan penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan sesuai peraturan perundang-undangan;

o. menerbitkan Perizinan Berusaha atau persetujuan Pemerintah Daerah pada tingkat kabupaten/kota; dan

6. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2014 tentang Desa (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 7, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5495) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan

Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);

Penjelasan Pasal 19 huruf b UU No. 6 Tahun 2014 menyebutkan bahwa “Yang dimaksud dengan “kewenangan lokal berskala Desa” adalah kewenangan untuk mengatur dan mengurus kepentingan masyarakat Desa yang telah dijalankan oleh Desa atau mampu dan efektif dijalankan oleh Desa atau yang muncul karena perkembangan Desa dan prakarsa masyarakat Desa, antara lain tambatan perahu, pasar Desa, tempat pemandian umum, saluran irigasi, sanitasi lingkungan, pos pelayanan terpadu, sanggar seni dan belajar, serta perpustakaan Desa, embung Desa, dan **jalan Desa**”.

7. 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 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);

Ketentuan Pasal 17 ayat (1) UU No. 23 Tahun 2014 menyebutkan “Yang dimaksud dengan “kebijakan Daerah” dalam ketentuan ini adalah Perda, Perkada, dan keputusan kepala daerah”.

Ketentuan angka 9 huruf C Lampiran UU No. 23 Tahun 2014 menyebutkan:

C. PEMBAGIAN URUSAN PEMERINTAHAN BIDANG PEKERJAAN UMUM DAN PENATAAN RUANG

No.	Sub Urusan	Pemerintah Pusat	Pemerintah Provinsi	Pemerintah Kabupaten
9.	Jalan	a. Pengembangan sistem jaringan jalan secara nasional. b. Penyelenggaraan jalan secara umum dan penyelenggaraan jalan nasional	Penyelenggaraan jalan provinsi	Penyelenggaraan jalan kabupaten/kota

8. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);

Ketentuan Pasal 104 ayat (1) dan ayat (2) UU No. 6

Tahun 2023 menyebutkan bahwa:

- (1) Dalam rangka pemberdayaan Usaha Mikro dan Kecil, Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah dan/atau badan usaha swasta wajib mengalokasikan penyediaan tempat promosi, tempat usaha, dan/atau pengembangan Usaha Mikro dan Kecil pada infrastruktur publik yang mencakup:
  - a. terminal;
  - b. bandar udara;
  - c. pelabuhan;
  - d. stasiun kereta api
  - e. tempat istirahat dan pelayanan jalan tol; dan
  - f. infrastruktur publik lainnya yang ditetapkan oleh
  - g. Pemerintah Pusat dan/atau Pemerintah Daerah sesuai dengan kewenangannya.
- (2) Alokasi penyediaan tempat promosi dan pengembangan Usaha Mikro dan Kecil pada infrastruktur publik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit 30% (tiga puluh persen) dari luas tempat perbelanjaan dan/atau promosi yang strategis pada infrastruktur publik yang bersangkutan.

9. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2006 Nomor 86 dan Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4655);

Ketentuan Pasal 12 ayat (2) PP No. 34 Tahun 2006 menyebutkan bahwa “Penguasaan oleh negara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memberi wewenang kepada Pemerintah dan pemerintah daerah untuk melaksanakan penyelenggaraan jalan”.

Ketentuan Pasal 16 ayat (1), ayat (2), ayat (3) dan ayat (4) PP No. 34 Tahun 2006 menyebutkan bahwa:

- (1) Wewenang pemerintah kabupaten dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa.
- (2) Wewenang pemerintah kota dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan kota.
- (3) Wewenang penyelenggaraan jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan.
- (4) Dalam hal pemerintah kabupaten/kota belum dapat melaksanakan sebagian wewenangnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), pemerintah kabupaten/kota dapat menyerahkan wewenang tersebut kepada pemerintah provinsi.

Ketentuan Pasal 20 PP No. 34 Tahun 2006 menyebutkan bahwa:

Pengaturan jalan kabupaten dan jalan desa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 meliputi:

- a. perumusan kebijakan penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa berdasarkan kebijakan nasional di bidang jalan dengan memperhatikan keserasian antardaerah dan antar kawasan;
- b. penyusunan pedoman operasional penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa;
- c. penetapan status jalan kabupaten dan jalan desa; dan
- d. penyusunan perencanaan jaringan jalan kabupaten dan jalan desa.

Ketentuan Pasal 26 PP No. 34 Tahun 2006 menyebutkan bahwa:

Pembinaan jalan kabupaten dan jalan desa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 meliputi:

- a. pemberian bimbingan, penyuluhan, serta pendidikan dan pelatihan para aparatur penyelenggara jalan kabupaten dan jalan desa
- b. pemberian izin, rekomendasi, dispensasi, dan pertimbangan pemanfaatan ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan; dan
- c. pengembangan teknologi terapan di bidang jalan untuk jalan kabupaten dan jalan desa.

Ketentuan Pasal 33 PP No. 34 Tahun 2006

menyebutkan bahwa:

Pembangunan jalan kabupaten dan jalan desa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 29 meliputi:

- a. perencanaan teknis, pemrograman dan penganggaran, pengadaan lahan, serta pelaksanaan konstruksi jalan kabupaten dan jalan desa;
- b. pengoperasian dan pemeliharaan jalan kabupaten dan jalan desa; dan
- c. pengembangan dan pengelolaan manajemen pemeliharaan jalan kabupaten dan jalan desa.

Ketentuan Pasal 39 PP No. 34 Tahun 2006

menyebutkan bahwa “Pengawasan jalan kabupaten dan jalan desa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 meliputi:

- a. evaluasi kinerja penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa; dan
- b. pengendalian fungsi dan manfaat hasil pembangunan jalan kabupaten dan jalan desa.

10. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa Analisis Dampak Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5221);

Ketentuan Penjelasan PP No. 27 Tahun 2014

menyebutkan bahwa “Strategi pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas pada ruas jalan, persimpangan dan jaringan jalan dilakukan dengan penetapan prioritas

angkutan massal melalui penyediaan lajur atau jalur atau jalan khusus, pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki, pemisahan atau pemilihan pergerakan arus lalu lintas berdasarkan peruntukan lahan, mobilitas, dan aksesibilitas, pepaduan berbagai moda angkutan, pengendalian lalu lintas pada persimpangan dan ruas jalan serta perlindungan terhadap lingkungan”.

11. Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 92, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5533) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 2020 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 142, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6523);

Ketentuan Pasal 1 angka 1 UU No. 27 Tahun 2014 menyebutkan bahwa “Barang Milik Daerah adalah semua barang yang dibeli atau diperoleh atas beban Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah atau berasal dari perolehan lainnya yang sah”. Ketentuan Pasal 1 angka 10 menyebutkan bahwa “Pemanfaatan adalah pendayagunaan Barang Milik Negara/Daerah yang tidak digunakan untuk penyelenggaraan tugas dan fungsi Kementerian/Lembaga/satuan kerja perangkat daerah dan/atau optimalisasi Barang Milik Negara/Daerah dengan tidak mengubah status kepemilikan”.

Ketentuan Pasal 27 PP No. 28 Tahun 2020 menyebutkan bahwa:

Bentuk Pemanfaatan Barang Milik Negara/Daerah berupa:

- a. Sewa;
- b. Pinjam Pakai;
- c. Kerja Sama Pemanfaatan;
- d. Bangun Guna Serah atau Bangun Serah Guna; atau
- e. Kerja Sama Penyediaan Infrastruktur.

12. Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 2014 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2014 tentang Desa (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 123, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5539) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 2021 tentang Badan Usaha Milik Desa (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 21, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6623);

Ketentuan Pasal 34 ayat (2) huruf k PP No. 43 Tahun 2014 menyebutkan bahwa “Kewenangan lokal berskala Desa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 huruf b paling sedikit terdiri atas kewenangan:

- a. pembuatan jalan Desa antar permukiman ke wilayah pertanian”.

13. Peraturan Pemerintah Nomor 45 Tahun 2017 tentang Partisipasi Masyarakat Dalam Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 225, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6133);

Ketentuan Pasal 2 ayat (1) dan ayat (2) PP No. 45 Tahun 2017 menyebutkan bahwa:

- (1) Masyarakat berhak berpartisipasi dalam penyusunan Peraturan Daerah dan kebijakan daerah yang mengatur dan membebani Masyarakat.
- (2) Peraturan Daerah dan kebijakan daerah yang mengatur dan membebani Masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
  - a. rencana tata ruang;
  - b. pajak daerah;
  - c. retribusi daerah;
  - d. perencanaan dan penganggaran pembangunan daerah;

- e. perizinan;
- f. pengaturan yang memberikan sanksi kepada Masyarakat; dan.
- g. pengaturan lainnya yang berdampak sosial.

Ketentuan Pasal 13 PP No. 45 Tahun 2017

menyebutkan bahwa:

- (1) Dalam melaksanakan pembangunan daerah, Pemerintah Daerah mendorong Partisipasi Masyarakat dalam bentuk kemitraan.
- (2) Partisipasi Masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan dalam bentuk pemberian hibah dari Masyarakat kepada Pemerintah Daerah dalam bentuk uang, barang, dan/atau jasa sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

14. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 32, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6634);

Ketentuan Pasal 1 angka 98 PP No. 22 Tahun 2021 menyebutkan bahwa “Pengawasan adalah kegiatan yang dilaksanakan secara langsung atau tidak langsung oleh pejabat pengawas Lingkungan Hidup untuk mengetahui dan/atau menetapkan tingkat ketaatan penanggung jawab Usaha dan/atau Kegiatan atas ketentuan yang ditetapkan dalam Perizinan Berusaha atau Persetujuan pemerintah serta peraturan perundang-undangan di bidang perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup”.

Ketentuan Pasal 491 ayat (2) PP No. 22 Tahun 2021 menyebutkan bahwa “Bupati/Walikota melakukan pembinaan kepada:

- b. penanggung jawab Usaha dan/atau Kegiatan yang Persetujuan Lingkungan ditetapkan oleh Bupati/Walikota; dan
- c. Masyarakat”.

Ketentuan Pasal 492 PP No. 22 Tahun 2021 menyebutkan bahwa “Menteri, gubernur, atau bupati/walikota wajib melakukan pengawasan terhadap ketaatan penanggung jawab Usaha dan/atau Kegiatan atas ketentuan yang ditetapkan dalam Perizinan Berusaha atau Persetujuan Pemerintah terkait Persetujuan Pemerintah dan peraturan perundang-undangan di bidang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup”.

Ketentuan Pasal 493 ayat (3) PP No. 22 Tahun 2021 menyebutkan bahwa “Bupati/walikota berwenang melakukan pengawasan terhadap ketaatan penanggung jawab Usaha dan/atau Kegiatan yang meliputi:

- a. Perizinan Berusaha terkait Persetujuan Lingkungan yang diterbitkan oleh Pemerintah Daerah kabupaten/kota; dan
- b. Persetujuan Pemerintah terkait Persetujuan Lingkungan yang diterbitkan oleh Pemerintah Daerah kabupaten/kota”.

Ketentuan Pasal 493 ayat (6) PP No. 22 Tahun 2021 menyebutkan bahwa “Dalam hal Perizinan Berusaha atau Persetujuan Pemerintah terkait Persetujuan Lingkungan terkait Persetujuan Lingkungan mensyaratkan SLO dan belum dipenuhi, Menteri, Gubernur, atau bupati/Walikota

sesuai dengan kewenangannya melakukan pengawasan terhadap kewajiban lainnya dalam Persetujuan Lingkungan”.

15. Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);

Ketentuan Pasal 2 PP No. 30 Tahun 2021 menyebutkan bahwa:

- (1) Setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan wajib dilakukan analisis dampak Lalu Lintas.
- (2) Dokumen analisis dampak Lalu Lintas terintegrasi dengan dokumen analisis mengenai dampak lingkungan hidup atau upaya pengelolaan lingkungan hidup dan upaya pemantauan lingkungan hidup.

Ketentuan Pasal 7 huruf c PP No. 30 Tahun 2021, menyebutkan bahwa “Hasil analisis dampak Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (2) harus mendapat persetujuan dari:

c. bupati, untuk Jalan kabupaten dan/atau Jalan desa; atau”.

16. Peraturan Menteri Desa, Pembangunan Daerah Tertinggal, dan Transmigrasi Nomor 1 Tahun 2015 tentang Pedoman Kewenangan Berdasarkan Hak Asal Usul dan Kewenangan Lokal Berskala Desa (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 158);

Ketentuan Pasal 11 huruf b Permendes PDTT No. 1 Tahun 2015 menyebutkan bahwa “Kewenangan lokal berskala Desa di bidang sarana dan prasarana Desa

sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf b antara lain meliputi:

b. pembangunan dan pemeliharaan jalan Desa;”.

17. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 19 Tahun 2016 tentang Pedoman Pengelolaan Barang Milik Daerah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 547);

Ketentuan Pasal 78 Permendagri No. 19 Tahun 2016

menyebutkan bahwa:

- (1) Pemanfaatan barang milik daerah dilaksanakan oleh:
  - a. Pengelola Barang dengan persetujuan Gubernur/Bupati/Walikota, untuk barang milik daerah yang berada dalam penguasaan Pengelola Barang; dan
  - b. Pengguna Barang dengan persetujuan Pengelola Barang, untuk barang milik daerah berupa sebagian tanah dan/atau bangunan yang masih digunakan oleh Pengguna Barang, dan selain tanah dan/atau bangunan.
- (2) Pemanfaatan barang milik daerah dilaksanakan berdasarkan pertimbangan teknis dengan memperhatikan kepentingan daerah dan kepentingan umum.
- (3) Pemanfaatan barang milik daerah dapat dilakukan sepanjang tidak mengganggu pelaksanaan tugas dan fungsi penyelenggaraan pemerintahan daerah.
- (4) Pemanfaatan barang milik daerah dilakukan tanpa memerlukan persetujuan DPRD.

18. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 44 Tahun 2016 tentang Kewenangan Desa (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 1037);

Ketentuan Pasal 8 ayat (1) huruf k Permendagri No. 44 Tahun 2016, menyebutkan bahwa “Perincian kewenangan lokal berskala Desa sebagaimana dimaksud Pasal 6 huruf b, paling sedikit terdiri atas:

k. pembuatan jalan Desa antar permukiman ke wilayah pertanian”.

19. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 90 Tahun 2019 tentang Klasifikasi, Kodifikasi, dan Nomenklatur

Perencanaan Pembangunan dan Keuangan Daerah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 1447);

Kode Urusan, Bidang Urusan, Program, Kegiatan, Sub Program	NOMENKLATUR URUSAN KABUPATEN/KOTA
(1)	(2)
1 03	URUSAN PEMERINTAHAN BIDANG PEKERJAAN UMUM DAN PENATAAN RUANG
1 03 10	PROGRAM PENYELENGGARAAN JALAN
1 03 10 2.01	Penyelenggaraan Jalan Kabupaten/Kota

20. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 4 Tahun 2023 tentang Pedoman Laik Fungsi Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 183);

Ketentuan Pasal 3 Permen PUPR No. 4 Tahun 2023, menyebutkan bahwa:

- (1) Jalan yang dioperasikan harus laik fungsi.
- (2) Laik fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan berdasarkan hasil Uji Laik Fungsi Jalan.
- (3) Laik fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dinyatakan dalam Sertifikat Laik Fungsi Jalan.
- (4) Sertifikat Laik Fungsi Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diberikan berdasarkan hasil Uji Laik Fungsi Jalan yang telah memenuhi persyaratan teknis dan persyaratan administratif.

D. Analisis peraturan perundang-undangan terkait dengan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa

Penyelenggaraan Jalan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa di Kabupaten Kotabaru merupakan pelaksanaan Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah sesuai ketentuan UU No. 38 Tahun 2004 sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan UU No. 6 Tahun 2023, Bupati dan DPRD selaku penyelenggara Pemerintahan Daerah membuat peraturan daerah sebagai dasar hukum bagi daerah dalam menyelenggarakan otonomi daerah sesuai dengan kondisi dan aspirasi masyarakat serta kekhasan dari daerah tersebut.

Peraturan Daerah yang dibuat oleh daerah hanya berlaku dalam batas yurisdiksi daerah yang bersangkutan. Walaupun demikian peraturan daerah yang ditetapkan oleh daerah tidak boleh bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik, asas materi muatan peraturan perundang-undangan dan putusan pengadilan.

Oleh karena itu sebagai bagian suatu sistem hukum, maka peraturan daerah tidak boleh bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, hal ini disebutkan oleh Jimly Asshiddiqie bahwa:

Walaupun peraturan daerah merupakan salah satu jenis peraturan perundang-undangan yang bersifat mandiri sesuai dengan materi muatannya, namun karena merupakan satu kesatuan sistem hukum dan sifatnya yang berlaku umum di daerah tertentu, maka selayaknya memperhatikan asas-asas pembentukan dan materi muatan peraturan perundang-undangan.<sup>56</sup>

Berdasarkan uraian tersebut diatas, maka analisa terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan yang dirumuskan dalam bagian evaluasi terhadap peraturan perundang-undangan terkait dengan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa adalah:

1. Pengaturan penyelenggaraan jalan jalan kabupaten dan jalan desa merupakan kewenangan atribusi pemerintah daerah Kabupaten Kotabaru yang diatur dalam ketentuan UU No. 38

---

<sup>56</sup> Jimly Asshiddiqie.2015. *Konstitusi Bernegara Praksis Kenegaraan Bermartabat dan Demokratis*. Malang: Setara Pers, hlm. 115.

Tahun 2004, UU No. 6 Tahun 2014, UU No. 23 Tahun 2014, dan PP No. 34 Tahun 2006.

2. Pemerintah Kabupaten Kotabaru berwenang untuk menetapkan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa, kebijakan menetapkan peraturan daerah tersebut merupakan pelaksanaan ketentuan UU No. 38 Tahun 2004, dan PP No. 34 Tahun 2006.
3. Berdasarkan ketentuan Peraturan Pemerintah Nomor 45 Tahun 2017 tentang Partisipasi Masyarakat Dalam Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah, masyarakat di Kabupaten Kotabaru dapat berpartisipasi dalam penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa di Kabupaten Kotabaru.
4. Pemerintah Daerah dalam APBD melakukan penganggaran pelaksanaan penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa yang diatur dalam Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa dibebankan dalam APBD Kabupaten Kotabaru sebagai konsekuensi peraturan daerah yang berbasis kewenangan.

## BAB IV

### LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS RANCANGAN PERATURAN DAERAH KABUPATEN KOTABARU TENTANG PENYELENGGARAAN JALAN JALAN KABUPATEN DAN JALAN DESA

Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa dalam penetapannya didasarkan pada landasan filosofis, sosiologis, dan yuridis sesuai dengan ketentuan angka 19 UU No. 13 Tahun 2022<sup>57</sup>. Pokok pikiran pada konsiderans Undang-Undang, Peraturan Daerah Provinsi, atau Peraturan Daerah Kabupaten/Kota memuat unsur filosofis, sosiologis, dan yuridis yang menjadi pertimbangan dan alasan pembentukannya yang penulisannya ditempatkan secara berurutan dari filosofis, sosiologis, dan yuridis<sup>58</sup>.

#### A. Landasan Filosofis

Landasan filosofis berdasarkan angka 4 huruf A Lampiran UU No. 12 Tahun 2011 menyebutkan “Landasan filosofis merupakan pertimbangan atau alasan yang

---

<sup>57</sup> Serta Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 2036) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 120 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 80 Tahun 2015 tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 157) untuk selanjutnya ditulis Permendagri No. 80 Tahun 2015.

<sup>58</sup> Adapun yang dimaksud unsur filosofis, sosiologis dan yuridis yakni:

- a. Unsur filosofis menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk mempertimbangkan pandangan hidup, kesadaran, dan cita hukum yang meliputi suasana kebatinan serta falsafah bangsa Indonesia yang bersumber dari Pancasila dan Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- b. Unsur sosiologis menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam berbagai aspek.
- c. Unsur yuridis menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk untuk mengatasi permasalahan hukum atau mengisi kekosongan hukum dengan mempertimbangkan aturan yang telah ada, yang akan diubah, atau yang akan dicabut guna menjamin kepastian hukum dan rasa keadilan masyarakat.

menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk mempertimbangkan pandangan hidup, kesadaran, dan cita hukum yang meliputi suasana kebatinan serta falsafah bangsa Indonesia yang bersumber dari Pancasila dan Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945". Rumusan tersebut sama dengan angka 4 huruf A Lampiran II Permendagri No. 80 Tahun 2015.

Landasan filosofis yang dirumuskan dalam peraturan daerah merupakan pemberlakuan filosofis peraturan daerah tersebut. Pemberlakuan Filosofis adalah nilai-nilai filosofis negara Republik Indonesia terkandung dalam Pancasila sebagai "*staatsfundamentalnorm*". Di dalam rumusan kelima sila Pancasila terkandung nilai-nilai religiusitas Ketuhanan Yang Maha Esa, humanitas kemanusiaan yang adil dan beradab, nasionalitas kebangsaan dalam ikatan kebinnektunggal-ikaan, *soverenitas* kerakyatan, dan sosialitas keadilan bagi segenap rakyat Indonesia. Tidak satu pun dari kelima nilai-nilai filosofis tersebut yang boleh diabaikan atau malah ditentang oleh norma hukum yang terdapat dalam berbagai kemungkinan bentuk peraturan perundang-undangan dalam wadah Negara Kesatuan Republik Indonesia<sup>59</sup>.

Bahwa dalam rangka memajukan kesejahteraan umum sesuai dengan tujuan nasional untuk mewujudkan masyarakat Indonesia yang sejahtera, adil, dan makmur berdasarkan

---

<sup>59</sup> Jurnal Hukum Fiat Justisia Jurnal Ilmu Hukum Volume 7 No. 2, Mei-Agustus 2013. Lampung: Fakultas Hukum Universitas Lampung, hlm. 213 – 214.

Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

#### B. Landasan Sosiologis

Landasan sosiologis berdasarkan angka 4 huruf B UU No. 12 Tahun 2011 menyebutkan “Landasan sosiologis merupakan pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam berbagai aspek. Landasan sosiologis sesungguhnya menyangkut fakta empiris mengenai perkembangan masalah dan kebutuhan masyarakat dan negara”. Rumusan tersebut sama dengan angka 4 huruf B Lampiran II Permendagri No. 80 Tahun 2015.

Adapun angka 19 Lampiran II UU No. 12 Tahun 2011 menyebutkan bahwa “Unsur sosiologis menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam berbagai aspek”.

Unsur sosiologis Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa harus mendasarkan pada Konsideran menimbang huruf b UU No. 23 Tahun 2014 menyebutkan:

Bahwa penyelenggaraan pemerintahan daerah diarahkan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan, pemberdayaan, dan peran serta masyarakat, serta peningkatan daya saing daerah dengan memperhatikan prinsip demokrasi, pemerataan, keadilan, dan kekhasan suatu daerah dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Unsur sosiologis menunjukkan pemberlakuan sosiologis peraturan daerah, pemberlakuan Sosiologis adalah pandangan sosiologis mengenai pemberlakuan ini cenderung lebih mengutamakan pendekatan yang empiris dengan mengutamakan beberapa pilihan kriteria, yaitu:

- a. kriteria pengakuan (*recognition theory*);
- b. kriteria penerimaan (*reception theory*), atau
- c. kriteria faktisitas hukum. Kriteria pertama (*principle of recognition*) menyangkut sejauh mana subjek hukum yang diatur memang mengakui keberadaan dan daya ikat serta kewajibannya untuk menundukkan diri terhadap norma hukum yang bersangkutan.
- d. Jika subjek hukum yang bersangkutan tidak merasa terikat, maka secara sosiologis norma hukum yang bersangkutan tidak dapat dikatakan berlaku baginya<sup>60</sup>.

Terdapat 5 (lima) dimensi pada konsep pembangunan berkelanjutan, yakni:

*Pertama*, mengintegrasikan antara persoalan pembangunan dengan persoalan lingkungan hidup yang sebelumnya cenderung dipertentangkan. *Kedua*, pembangunan tidak cukup hanya diartikan sebagai “pertumbuhan ekonomi” semata, melainkan mencakup pula pembangunan dalam arti luas dan mendalam, antara lain menyangkut pembangunan manusia seutuhnya. *Ketiga*, menyadari keterbatasan teknologi dan lingkungan hidup untuk mendukung proses pembangunan. *Keempat*, menekankan pentingnya aspek sosial, keadilan dan demokrasi yang merupakan aspek tidak terpisahkan dari lingkungan hidup. *Kelima*, menyadari ketimpangan situasi yang mempengaruhi perbedaan sasaran serta prioritas pembangunan yang dikembangkan antara negara-negara berkembang dan negara-negara maju.<sup>61</sup>

Bahwa dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah, lalu lintas sebagai bagian dari sistem transportasi di Daerah harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan

---

<sup>60</sup> *Ibid*, hlm. 214 – 2015.

<sup>61</sup> Tjuk Kuswatojo.1996. *Penerapan Agenda 21 di Indonesia*. Bandung: Pusat Penelitian Lingkungan Hidup ITB, hlm. 1.

keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas darat.

bahwa infrastruktur jalan kabupaten dan desa sebagai salah satu pilar utama untuk kesejahteraan umum dan sebagai prasarana dasar dalam pelayanan umum dan pemanfaatan sumber daya ekonomi sebagai bagian dari sistem transportasi melalui pendekatan pengembangan wilayah agar tercapai konektivitas antar pusat kegiatan, keseimbangan dan pemerataan pembangunan daerah, peningkatan perekonomian daerah dalam kesatuan ekonomi nasional.

#### C. Landasan Yuridis.

Landasan yuridis berdasarkan angka 4 huruf C UU No. 12 Tahun 2011 menyebutkan landasan yuridis pembentukan peraturan perundang-undangan yaitu:

Landasan yuridis merupakan pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk untuk mengatasi permasalahan hukum atau mengisi kekosongan hukum dengan mempertimbangkan aturan yang telah ada, yang akan diubah, atau yang akan dicabut guna menjamin kepastian hukum dan rasa keadilan masyarakat. Landasan yuridis menyangkut persoalan hukum yang berkaitan dengan substansi atau materi yang diatur sehingga perlu dibentuk Peraturan Perundang-Undangan yang baru. Beberapa persoalan hukum itu, antara lain, peraturan yang sudah ketinggalan, peraturan yang tidak harmonis atau tumpang tindih, jenis peraturan yang lebih rendah dari Undang-Undang sehingga daya berlakunya lemah, peraturannya sudah ada tetapi tidak memadai, atau peraturannya memang sama sekali belum ada.

Rumusan tersebut sama dengan angka 4 huruf C Lampiran II Permendagri No. 80 Tahun 2015.

Berdasarkan angka 19 Lampiran II UU No. 12 Tahun 2011 menyebutkan bahwa “Unsur yuridis menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk untuk mengatasi permasalahan hukum atau mengisi kekosongan hukum dengan mempertimbangkan aturan yang telah ada, yang akan diubah, atau yang akan dicabut guna menjamin kepastian hukum dan rasa keadilan masyarakat”.

Unsur yuridis menunjukkan pemberlakuan yuridis peraturan daerah, pemberlakuan yuridis adalah pemberlakuan suatu norma hukum dengan daya ikatnya untuk umum sebagai suatu dogma yang dilihat dari pertimbangan yang bersifat teknis yuridis. Secara yuridis, suatu norma hukum itu dikatakan berlaku apabila norma hukum itu sendiri memang:

- a. ditetapkan sebagai norma hukum berdasarkan norma hukum yang lebih superior atau yang lebih tinggi seperti dalam pandangan Hans Kelsen dengan teorinya “*Stufenbau Theorie des Recht*”.
- b. ditetapkan mengikat atau berlaku karena menunjukkan hubungan keharusan antara suatu kondisi dengan akibatnya seperti dalam pandangan J.H.A. Logemann.
- c. ditetapkan sebagai norma hukum menurut prosedur pembentukan hukum yang berlaku seperti dalam pandangan W. Zevenbergen, dan
- d. ditetapkan sebagai norma hukum oleh lembaga yang memang berwenang. Jika ketiga kriteria tersebut telah terpenuhi sebagaimana mestinya, maka norma hukum yang bersangkutan dapat dikatakan memang berlaku secara yuridis<sup>62</sup>.

Landasan yuridis pembentukan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa:

- 1) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor

---

<sup>62</sup> *Ibid*, hlm. 214.

132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4444) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);

- 2) 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 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);

Bahwa berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang, Pemerintah Daerah berwenang menyelenggarakan jalan kabupaten dan jalan desa sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

## BAB V

### JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP MATERI MUATAN PERATURAN DAERAH KABUPATEN KOTABARU TENTANG PENYELENGGARAAN JALAN KABUPATEN DAN JALAN DESA

Jangkauan, arah pengaturan, dan ruang lingkup Materi muatan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa. Selanjutnya mengenai ruang lingkup materi pada dasarnya mencakup:

#### A. Jangkauan pengaturan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa

Jangkauan pengaturan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa yakni penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa di Kabupaten Kotabaru.

#### B. Arah pengaturan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa

Arah pengaturan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa yakni pembangunan berkelanjutan melalui penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa di Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Kotabaru.

#### C. Ruang Lingkup Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa

##### 1. Ketentuan umum

Berdasarkan ketentuan angka 98 Lampiran II UU No. 12 Tahun 2011 menentukan bahwa ketentuan umum dalam suatu peraturan perundang-undangan berisi:

a) batasan pengertian atau definisi;

- b) singkatan atau akronim yang dituangkan dalam batasan pengertian atau definisi; dan/atau
- c) hal-hal lain yang bersifat umum yang berlaku bagi pasal atau beberapa pasal berikutnya antara lain ketentuan yang mencerminkan asas, maksud, dan tujuan tanpa dirumuskan tersendiri dalam pasal atau bab.

Selanjutnya sesuai ketentuan angka 109 Lampiran II UU No. 12 Tahun 2011 menentukan, urutan penempatan kata atau istilah dalam ketentuan umum mengikuti ketentuan sebagai berikut:

- a) pengertian yang mengatur tentang lingkup umum ditempatkan lebih dahulu dari yang berlingkup khusus;
- b) pengertian yang terdapat lebih dahulu di dalam materi pokok yang diatur ditempatkan dalam urutan yang lebih dahulu; dan
- c) pengertian yang mempunyai kaitan dengan pengertian di atasnya diletakkan berdekatan secara berurutan.

Beberapa hal yang relevan dicantumkan sebagai ketentuan umum dalam pembentukan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa diantaranya adalah:

1. Daerah adalah Kabupaten Kotabaru.
2. Pemerintah Daerah adalah Kepala Daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah otonom.
3. Kepala Daerah yang selanjutnya disebut Bupati adalah Bupati Kotabaru.

4. Perangkat Daerah adalah unsur pembantu Bupati dan DPRD dalam Penyelenggaraan Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah.
5. Pejabat adalah pegawai yang diberikan tugas tertentu di bidang Perhubungan sesuai dengan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku.
6. Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas baik 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 Kabupaten adalah Jalan Lokal dalam Sistem Jaringan Jalan primer, yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antar ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antar pusat kegiatan lokal, serta Jalan Umum dalam Sistem Jaringan Jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan Jalan strategis kabupaten.
8. Jalan Desa adalah Jalan Lingkungan primer/sekunder dan Jalan Lokal primer/sekunder yang tidak termasuk dalam Jalan Kabupaten dan merupakan Jalan Umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar pemukiman di dalam Desa.
9. Desa adalah kesatuan Masyarakat hukum yang memiliki batas wilayah yang berwenang untuk mengatur dan mengurus urusan pemerintahan, kepentingan Masyarakat setempat berdasarkan prakarsa Masyarakat, hak asal-usul, dan/ atau hak tradisional yang diakui dan dihormati dalam sistem pemerintahan Negara Kesatuan Republik Indonesia.
10. Pemerintah Desa adalah penyelenggaraan urusan pemerintahan dan kepentingan Masyarakat setempat dalam sistem pemerintahan Negara Kesatuan Republik Indonesia.
11. Jalan Nasional adalah Jalan Arteri dan Jalan Kolektor dalam Sistem Jaringan Jalan primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi dan Jalan strategis nasional serta Jalan tol.
12. Jalan Provinsi adalah Jalan Kolektor dalam Sistem Jaringan Jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antar ibukota kabupaten/kota, dan Jalan strategis provinsi.

13. Jalan Arteri adalah Jalan Umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah Jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.
14. Jalan Kolektor adalah Jalan Umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang dan jumlah Jalan masuk dibatasi.
15. Jalan Lokal adalah Jalan Umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah dan jumlah Jalan masuk tidak dibatasi.
16. Jalan Lingkungan adalah Jalan yang menghubungkan antar pusat kegiatan di dalam kawasan pedesaan dan Jalan di dalam lingkungan kawasan pedesaan.
17. Nama Jalan adalah suatu nama yang diberikan untuk mengidentifikasi suatu Jalan, sehingga dapat dengan mudah dikenali dan dicantumkan dalam peta Jalan.
18. Jalan Umum adalah Jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum.
19. Penyelenggaraan Jalan adalah kegiatan yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan Pengawasan Jalan.
20. Pembinaan Jalan adalah kegiatan penyusunan pedoman dan standar teknis, pelayanan, pemberdayaan sumber daya manusia, serta penelitian dan pengembangan Jalan.
21. Pembangunan Jalan adalah kegiatan pemrograman dan penganggaran, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, serta pengoperasian dan pemeliharaan Jalan.
22. Pengawasan Jalan adalah kegiatan yang dilakukan untuk mewujudkan tertib pengaturan, pembinaan, dan Pembangunan Jalan.
23. Penyelenggara Jalan adalah pihak yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan Pengawasan Jalan sesuai dengan kewenangannya.
24. Sistem Jaringan Jalan adalah satu kesatuan ruas Jalan yang saling menghubungkan dan mengikat pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya dalam satu hubungan hierarkis.
25. Fungsi Jalan adalah pengelompokan Jalan Umum berdasarkan sifat dan pergerakan pada lalu lintas dan angkutan Jalan dimana Jalan dibedakan atas arteri, kolektor, lokal dan Jalan Lingkungan.

26. Jumlah Berat yang Diperbolehkan yang selanjutnya disingkat JBB adalah berat maksimum Kendaraan Bermotor berikut muatannya yang diperbolehkan menurut rancangannya.
27. Orang adalah Orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbadan hukum maupun tidak berbadan hukum.
28. Masyarakat adalah Orang perseorangan warga negara Indonesia, kelompok Masyarakat, dan/atau organisasi kemasyarakatan.
29. Kendaraan Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan diatas rel.
30. Muatan Sumbu Terberat yang selanjutnya disingkat MST adalah besar tekanan maksimum pada sumbu kendaraan terhadap Jalan.
31. Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/ atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna Jalan.
32. Analisis Dampak Lalu Lintas adalah serangkaian kegiatan kajian mengenai dampak lalu lintas dari pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang hasilnya dituangkan dalam bentuk dokumen hasil Analisis Dampak Lalu Lintas.
33. Bangkitan Lalu Lintas adalah jumlah kendaraan masuk atau keluar rata-rata per hari atau selama jam puncak, yang dibangkitkan dan/atau ditarik oleh adanya rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur.

## 2. Materi yang diatur

Materi pokok yang diatur dalam Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa yang akan dibentuk, pengaturannya direncanakan akan dibagi dalam bab-bab dalam Rancangan Peraturan Daerah. Adapun materi yang diatur terlampir dalam draf Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten

Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa.

Ruang lingkup Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa yang diatur dalam Peraturan Daerah ini meliputi:

- a. Penyelenggaraan Jalan Kabupaten;
- b. Penyelenggaraan Jalan Desa;
- c. Penyelenggaraan Jalan menurut klasifikasi Jalan;
- d. penyelenggaraan menurut syarat teknis Jalan;
- e. pengadaan tanah untuk Jalan;
- f. pengelolaan Jalan Kabupaten;
- g. pemanfaatan bagian Jalan Kabupaten;
- h. izin, dispensasi, dan rekomendasi pemanfaatan Jalan Kabupaten;
- i. hak, kewajiban, dan larangan;
- j. pembinaan dan pengawasan;
- k. kerja sama;
- l. peran serta Masyarakat
- m. pendanaan;
- n. sanksi administratif;
- o. penyidikan; dan
- p. saksi pidana.

### 3. Ketentuan Peralihan

Pada saat Peraturan Daerah ini mulai berlaku, kebijakan daerah mengenai penyelenggaraan Jalan Khusus yang telah ada tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan dengan Peraturan Daerah ini.

### 4. Ketentuan Penutup

Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Daerah ini dengan

menempatkannya dalam Lembaran Daerah Kabupaten Kotabaru.

## BAB VI

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

1. Bahwa dalam rangka penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa maka Pemerintah Kabupaten Kotabaru perlu melaksanakan penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa sesuai dengan ketentuan ketentuan UU No. 38 Tahun 2004, UU No. 6 Tahun 2014, UU No. 23 Tahun 2014, dan PP No. 34 Tahun 2006.
2. Bahwa kewenangan penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa sesuai dengan ketentuan ketentuan UU No. 38 Tahun 2004, UU No. 6 Tahun 2014, UU No. 23 Tahun 2014, dan PP No. 34 Tahun 2006, merupakan kewenangan atributif Pemerintah Kabupaten Kotabaru melaksanakan urusan penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa.
3. Bahwa berdasarkan pertimbangan filosofis, sosiologis dan yuridis pembentukan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa telah sesuai dengan ketentuan angka 19 Lampiran II UU No. 13 Tahun 2022, sehingga pemberlakuan peraturan daerah ini telah memenuhi pemberlakuan hukum secara filosofis, sosiologis dan yuridis merupakan syarat mutlak untuk dapat membentuk peraturan yang baik yang diatur dalam ketentuan Pasal 5 UU No. 12 Tahun 2011 dan

asas materi muatan yang diatur dalam Pasal 6 UU No. 12 Tahun 2011.

4. Bahwa konsekuensi yuridis diundangkan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa, maka Pemerintah Kabupaten Kotabaru sesuai ketentuan UU No. 23 Tahun 2014, PP No. 12 Tahun 2019 dan Permendagri No. 77 Tahun 2020 mengalokasikan anggaran pengawasan penyelenggaraan jalan khusus dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Kabupaten Kotabaru dengan menyesuaikan pada ketentuan peraturan perundang-undangan dan menyesuaikan dengan kemampuan keuangan daerah dan berpedoman dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

#### B. Saran

1. Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa, yang telah disusun ini khususnya berkenaan dengan batang tubuh perlu segera disosialisasikan sehingga mendapatkan tanggapan dari masyarakat luas guna menjadi lebih sempurna dan sesuai kebutuhan masyarakat.
2. Peraturan pelaksana Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Jalan Kabupaten dan Jalan Desa, perlu segera dirancang apabila rancangan ini telah disetujui maka dalam waktu tidak lebih dari satu tahun seluruh peraturan pelaksanaannya telah ada. Sehingga pada

akhirnya hal tersebut dapat berguna untuk memperlancar pelaksanaan dari Peraturan Daerah ini.

## **DAFTAR PUSTAKA**

### **Bahan Hukum Primer**

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

Undang-Undang Nomor 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Negara Yang Bersih dan Bebas dari Korupsi, Kolusi dan Nepotisme (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 75, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3851);

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4444) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);

Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 140, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5059) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 140, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5059) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41,

Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);

Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2014 tentang Desa (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 7, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5495) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);

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 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);

Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 292, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5601);

Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2006 Nomor 86 dan Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4655);

Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa Analisis Dampak Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5221);

Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 92, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5533) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 2020 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 27

Tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 142, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6523);

Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 2014 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2014 tentang Desa (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 123, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5539) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 2021 tentang Badan Usaha Milik Desa (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 21, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6623);

Peraturan Pemerintah Nomor 45 Tahun 2017 tentang Partisipasi Masyarakat Dalam Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 225, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6133);

Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 32, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6634);

Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);

Peraturan Menteri Desa, Pembangunan Daerah Tertinggal, dan Transmigrasi Nomor 1 Tahun 2015 tentang Pedoman Kewenangan Berdasarkan Hak Asal Usul dan Kewenangan Lokal Berskala Desa (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 158);

Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 19 Tahun 2016 tentang Pedoman Pengelolaan Barang Milik Daerah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 547);

Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 44 Tahun 2016 tentang Kewenangan Desa (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 1037);

Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 90 Tahun 2019 tentang Klasifikasi, Kodifikasi, dan Nomenklatur Perencanaan Pembangunan dan Keuangan Daerah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 1447);

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 4 Tahun 2023 tentang Pedoman Laik Fungsi Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 183);

### **Bahan Hukum Sekunder**

Ahmad, Rival Gulam, dkk. 2007. *Jurus Merancang Peraturan untuk Transformasi Sosial: Sebuah Manual Untuk Praktisi*. Jakarta: Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia.

Anggusti, Martono. 2010. *Tanggung Jawab Sosial Perusahaan*. Bandung: Books Terrace and Library.

Asshiddiqie, Jimly. 2010. *Green Constitution, Nuansa Hijau Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945*. Jakarta: Rajawali Pers.

Asshiddiqie, Jimly. 2015. *Konstitusi Bernegara Praksis Kenegaraan Bermartabat dan Demokratis*. Malang: Setara Pers.

Attamimi, A. Hamid S.. 1990. *Peranan Keputusan Presiden Republik Indonesia dalam Penyelenggaraan Pemerintahan Negara*. Disertasi. Jakarta: Fakultas Pascasarjana Universitas Indonesia.

Cohen, Morris L. dan Kent C. Olson. *Legal Research in A Nutshell*. St. Paul Minnesota: West Publishing Company.

Hardjosoemantri, Koesnadi. 1999. *Hukum Tata Lingkungan*. Edisi ke-7. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

Ibrahim, Johnny. 2006. *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Cet. 2. Jakarta: Bayumedia Publishing.

Janssen, S.T.M.C.. 1994. *Road Classification And Categorization*, Leidschendam, The Netherlands: SWOV Institute for Road Safety Research.

Jurnal Hukum Fiat Justisia Jurnal Ilmu Hukum Volume 7 No. 2, Mei-Agustus 2013. Lampung: Fakultas Hukum Universitas Lampung.

Kuswantojo, Tjuk. 1996. *Penerapan Agenda 21 di Indonesia*. Bandung: Pusat Penelitian Lingkungan Hidup ITB.

Kuswantojo, Tjuk. 1996. *Penerapan Agenda 21 di Indonesia*. Bandung: Pusat Penelitian Lingkungan Hidup ITB.

Lawalata, Grace Maria. 2013. *Prinsip-Prinsip Pembangunan Jalan Berkelanjutan*. Jurnal Transportasi Vol.13 No.2 Agustus 2013.

Marzuki, Peter Mahmud. 2014. *Penelitian Hukum*. Cet. 8. Jakarta: Prenada Media Group.

- Ministry Transport of Public Works and Water Management. 2008. *Road Safety Strategic Plan 2008-2020*.
- Muhjad, Hadin dan Nunuk Nuswardani. 2012. *Penelitian Hukum Indonesia Kontemporer*. Yogyakarta: Genta Publishing.
- Sahyana, Yana. 2022. Problematika Pengelolaan Jalan Di Era Otonomi Daerah: Kewenangan Versus Kemampuan. Artikel dalam Jurnal Ilmiah Wahana Bhakti Praja Vol. 12, No. 1, Mei 2022: 54 – 70.
- Salim, Emil. 2010. *Pembangunan Berkelanjutan*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- Saptomo, Ade. 2007. *Metodologi Penelitian Hukum*. Surabaya: Unesa University Press.
- Soekanto, Soerjono. 2007. *Pengantar Penelitian Hukum*. Cet. 3. Jakarta: UI Pers.
- Soemarwoto, Otto. 1989. *Analisis Dampak Lingkungan*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Soemitro, Ronny Hanitijo. 1982. *Metodologi Penelitian Hukum*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Stephen Marshall. 2005. *Streets & Patterns*. London and New York: Spon Press.
- Suska. 2012. *Prinsip Regulatory Impact Assessment dalam Proses Penyusunan Peraturan Perundang-Undangan Sesuai UU No. 12 Tahun 2011* Jurnal Konstitusi Volume 9 Nomor 2 juni 2012. Jakarta: Mahkamah Konstitusi.
- Tim Penyusun. 2016. *Naskah Akademik RUU Perubahan Atas UU No. 38 Tahun 2004*. Jakarta: Pusat Perancangan Undang-Undang Badan Keahlian DPR RI.
- Tim Penyusun. 2016. *Naskah Akademik RUU Perubahan Atas UU No. 38 Tahun 2004*. Jakarta: Pusat Perancangan Undang-Undang Badan Keahlian DPR RI.
- Verma, Ashish dan T.V. Ramanayya. 2015. *Public Transport Planning and Management in Developing Countries*, Boca Raton London New York: CRC Press.
- Vlies, I.C. Van Der. 2005. *Buku Pegangan Perancang Peraturan Perundang-undangan*, terjemahan. Jakarta: Direktorat Jenderal Peraturan Perundangan-undangan Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia RI.
- Widowaty, Yeni. 2012. *Konsep Sustainable Development Sebagai Bentuk Perlindungan Terhadap Korban Tindak Pidana Lingkungan Hidup*. 2012. Artikel dalam "Jurnal Media Hukum". No. 2. Vol. Desember.

Wijaatmaja, Marhaendra. 2015. *Kegiatan Kajian Peraturan Daerah*. Bali: Kanwil Hukum dan HAM Provinsi Bali.

### **Bahan Hukum Tersier**

Anonim. 2011. *Landasan Teori: Pembangunan Berkelanjutan*. [http://2frameit.blogspot.com/2011/07/landasan-teori-pembangunan\\_05.html](http://2frameit.blogspot.com/2011/07/landasan-teori-pembangunan_05.html).

Anonim. 2012. *Mengelola Sumber Daya Alam Berwawasan Lingkungan*. <http://texbuk.blogspot.com/2012/02/mengelola-sumber-daya-alam-berwawasan.html>.

<http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/37301/3/Chapter%20II.pdf>.

<http://www.pu.go.id/berita/9975/APBN--P-TA-2015-Kementerian-PUPR-Rp-116,8-Triliun>,

Iskandar, Hikmat. 2017. *Kajian Standar Pelayanan Minimal Jalan Untuk Jalan Umum Non-Tol (Minimum Service Standard Analysis For Non Toll Roads)*, <http://www.pu.go.id/uploads/services/service20130717142059.pdf>.

S, Keraf A. 2012. *Pembangunan berkelanjutan dalam Pengelolaan sumber daya alam Indonesia*. Artikel dalam <http://www.lfip.org/english/pdf/bali-seminar/pembangunan%20berkelanjutan%20-%20Abdurrahman.pdf>.