



PENEGAKAN PEMBERANTASAN
KORUPSI
DAN PEMBAHARUAN HUKUM
DI INDONESIA



● *Editor : Achmad Hariri*

Penegakan Korupsi Dan Pembaharuan Hukum Di Indonesia

Cetakan 1 Oktober 2021

*Halaman x , 485: 176*250 mm*

ISBN : 978-623-6498-00-2

Penerbit :



UM Surabaya Publishing
Jl. sutorejo no. 59 Mulyorejo Surabaya
Telp. (+62 87701798766)
Email: p3i@um-surabaya.ac.id

PRAKATA

Alhamdulillahirobilalamin, Dengan rahmat Allah yang Maha Kuasa buku yang berjudul “Penegakakan Pemberantasan Korupsi dan Pembaharuan Hukum di Indonesia” dapat terselesaikan.

Buku ini merupakan kumpulan makalah/paper yang disajikan dalam Internasional Webinar dengan tema “Menakar Efektivitas Hukuman Mati Bagi Para Koruptor” yang diselenggarakan secara daring pada tanggal 23 Februari 2021. sebagai bentuk kerjasama dari Badan Eksekutif Mahasiswa Fakultas Hukum dan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Surabaya (UMSurabaya) dengan berbagai mitra, yaitu: Universiti Sains Islam Malaysia, Komisi Pemberantasan Korupsi, dan Yayasan Lembaga Bantuan Hukum Indonesia.

Buku ini ditujukan untuk memberikan sumbangsih pemikiran dan masukan strategis mengenai hukuman mati bagi para koruptor. Buku ini terdiri atas 4 tema yaitu : Problematika Tindak Pidana Korupsi dan Ancaman Hukuman Mati yang Menyertainy, Dinamika Pemberantasan Korupsi di Indonesia, Dinamika Penegakan Hukum di Indonesia, Persoalan Hukum Lintas-Isu yang Bekembang dan Solusinya.

Poin-poin didalam buku ini menjadi masukkan dan perspektif baru yang didapatkan oleh pembaca menelaah isi buku ini. Mengingat pentingnya hasil kajian buku ini maka diharapkan, buku ini akan dapat digunakan oleh peneliti, akademisi, praktisi, pemerintah, pejabat negara, penegak hukum dan anggota masyarakat yang berminat untuk mengkaji lebih dalam mengenai Hukuman Mati Bagi Para Koruptor.

Tidak ada gading yang tak retak, masih banyak kekurangan dari isi buku ini, karena hanya merupakan karya manusia yang penuh kekurangan. Saran dan masukan perbaikan akan selalu kami nantikan untuk kebaikan kami pembaca dan masyarakat.

Surabaya, 22 Juli 2021

Editor

ttd

Achmad Hariri

UCAPAN TERIMAKASIH

Alhamdulillahirobbilalamin, dengan rahmat Allah yang Maha Kuasa, Buku berjudul “Penegakakan Pemberantasan Korupsi dan Pembaharuan Hukum di Indonesia” dapat terselesaikan, kami ucapkan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah berkontribusi, sehingga dapat menyelesaikan penulisan buku ini. Untuk itu kami sampaikan kepada :

- Dr. dr. Sukadiono, MM, Rektor Universitas Muhammadiyah Surabaya
- Dr. Asri Wijayanti, SH., MH, Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Surabaya
- Para Mitra sehingga Internasional Webinar dapat terselenggara dengan baik, dan dapat menghasilkan makalah /paper berkualitas, yaitu: Universiti Sains Islam Malaysia, Komisi Pemberantasan Korupsi, Yayasan Lembaga Bantuan Hukum Indonesia.
- Para Penulis : Almalia Lestari, Elisabeth Febriana, Khofifh Karalita, Asniah, Reza Nugraha, Fera Agustina, Eka Erliyanti, Robertus Dicky, Ni Nengah Dwi, Puja Kirana, Rina Elsa, Fathul Hamdani, Firna Novi, Ahmad Habib, Ana Fauzia, Muhammad Iqbal, Vena Lidya, Kadek Rusdiana, I Gede Engga, Supriyono, Dewi Rahayu, Rahman Timung, Tiara Yahya, Agus Setiawan, Cahyo Adi, Fajril Sabri, Fitrah Agung, M. Iqbal, Nadia Dzahabiyah, Nova Andika, Roudlatul, Mega Yanwar, Fathurizal Husni, Prasetya Agung, Edy Sofyan, M. Dimo, Aniqatun Nafiah, Suryadi, Romiz Dhiyaul, Oki Daniswara, Edwin Budiman, Alsha Yulchikita, Mukti Arif, Lailatul Fitriya, Ridho Audi, Kartiko Adi, Mochammad Rafli, Seb Nofem, Muhammad Refor, Habibu Burhanudin, Seno Widya, Disca Hasania, Suriyanto, Viona Shafira, Putra Anggara, Asri Wijayanti, Satria Unggul Wicaksana, Achmad Hariri, Muridah Isnawati, Anang Doni Irawan, Nur Azizah Hidayat, Levina Yustitianiingtyas.
- Dan Semua Pihak Yang belum kami sebutkan.

Semoga peran serta bapak/ibu/saudara mendapat balasan rahmat dari Allah SWT.

Surabaya, 22 Juli 2021

Editor

Ttd

Achmad Hariri

DAFTAR ISI

Prakata	ii
Ucapan Terimakasih	v
Sambutan	vii
Daftar Isi	xi
Perbandingan efektivitas hukuman pidana mati dengan perampasan aset kasus korupsi (Almalia Lestari)	1
Pidana mati koruptor di indonesia dalam prespektif filosofis, yuridis dan sosiologis (Elisabeth Febriana daniputri Harnowo)	7
Pidana mati bagi koruptor, Hilangkan jejak pelaku korupsi lain (Khofifah Karalita Arifin)	12
Mengkaji wacana pidana mati bagi koruptor yang korupsi saat negara krisis covid-19 (Asniah)	17
Urgensi penerapan hukuman mati terhadap koruptor sebagai sanksi yang progresif (Reza Nugraha Putra)	21
Menimbang wacana hukuman mati bagi pelaku korupsi di Indonesia (Fera Agustina)	25
Implementasi substansi hukuman mati bagi koruptor (Eka Erliyanti)	28
Eksistensi hukuman mati bagi pelaku tindak pidana korupsi dari perspektif undang-undang nomor 20 tahun 2001 (Robertus Dicky Armando)	34
Hukum pidana mati Tindak pidana korupsi dalam Undang-Undang (Ni Nengah Dwi Dharmayanthi,SH)	41
Ancaman hukuman mati bagi para koruptor (Puja Kirana)	46

Potensi penerapan pidana mati bagi pelaku tindak pidana korupsi di Indonesia (Rina Elsa Rizkiana)	51
Eksistensi penerapan hukuman mati bagi koruptor dalam konteks hukum di era modern (Fathul Hamdani)	56
<i>Non-Conviction Based Asset Forfeiture</i> : Progresivitas Pemberantasan Korupsi Dalam Perspektif Cita Hukum Pancasila (Firma Novi Anggoro)	71
Strategi tepat dalam pemberantasan korupsi atas ketidakefektifan hukuman mati bagi koruptor (Ahmad Habib Al Fikry)	84
Penerapan hukuman mati bagi para koruptor di masa pandemi covid-19 (Ana Fauzia)	99
Penerapan pidana mati bagi pelaku tindak pidana korupsi pada masa pandemi covid-19 di Indonesia (Muhammad Iqbal Baiquni, Vena Lidya Khairunnisa)	112
Quo vadis hukuman mati bagi koruptor di Indonesia dalam perspektif HAM (Kadek Rosiana Dewi, I Gede Engga Suandita)	125
Hukuman mati bagi koruptor dana bantuan sosial saat pandemi covid-19 (Supriyono)	134
Kaca Mata HAM terkait Wacana Penerapan Hukuman Mati (Dewi Rahayu)	144
Penerapan hukuman mati bagi pelaku tindak pidana korupsi dalam keadaan tertentu (Rahman Timung)	150

Perlindungan Hukum Pemberi Fidusia Atas Dijaminkannya Obyek Fidusia Dalam Eksekusi Menggunakan Pihak Ketiga (Agus Setiawan, Anang Doni Irawan)	161
Penegakan hukum tindak pidana korupsi studi kasus suap bupati nganjuk (Cahyo Adi Tjondro, Levina Yustitianiingtyas)	172
Penahanan anak sebagai pelaku tindak pidana pada tahap penyidikan (Fajril Sabri, Muridah Isnawati)	182
Upaya Pencegahan Pemutusan Hubungan Kerja Dimasa Pandemi Covid-19 (Fitrah Agung Sabda Pamungkas, Anang Dony Irawan)	199
Perlindungan Hukum Terhadap Wanita Disabilitas Korban Tindak Pidana Perkosaan (Moch Iqbal Megaendika Soedjadi, Muridah Isnawati)	207
Kekuatan pembuktian alat bukti elektronik tindak pidana pencemaran nama baik (Nadiyah dzahabiyah, Muridah Isnawati)	219
Eksekusi pidana mati bagi perempuan hamil dari prespektif hukum pidana dan hak asasi manusia (HAM) (Nova andika Maulana, Muridah Isnawati)	239
Analisis Hukum Keabsahan E-Sertipikat Tanah Sebagai Dokumen Negara (Roudatul Wadiyah, Satria Unggul Wicaksana Prakasa)	259
Pendapat Hukum (Legal Opinion) Atas Putusan PTUN Surabaya Nomor 41/G/2019/PTUN.SBY Tanggal 05 September 2019 Jo Putusan PT TUN Surabaya Nomor : 247/B/2019/PT.TUN.SBY Tanggal 10 Desember 2019 (Mega Yanwar, Achmad Hariri)	271
Alternatif Penyelesaian Sengketa Tanah Bersertifikat Ganda (Studi Kasus Tanah di Kalijudan) (Edy Sofyan, Nur Azizah Hidayat)	283

Penyelesaian Polemik Pilkada Serentak di Masa Pandemi Covid-19: Diskursus Hukum (Aniqaotun Nafiah, Nur Azizah Hidayat)	293
Pergeseran Nilai Budaya Carok Di Madura Dalam Sistem Hukum Indonesia Dulu : Kini (Edwin Budiawan, Nur Azizah Hidayat)	311
Perlindungan Hukum Bagi Korban Perdagangan Orang Dalam Sistem Hukum Indonesia (Alisha Yulchikita A, Nur Azizah Hidayat)	323
Lelang Jabatan Sebagai Inovasi Dalam Mekanisme Rekrutmen Aparatur Sipil Negara (ASN) (Lailatul Fitriya Adhani, Nur Azizah Hidayat)	335
Keabsahan Hibah Orangtua Angkat Kepada Anak Angkat (Seb Nofem Siti Achirotin, Asri Wijayanti)	346
Eksistensi tenaga perancang peraturan perundang-undangan dalam proses pembentukan perda (Muhammad Refor Basuki, Achmad Hariri)	354
Analisis Dampak Dari Jalan Rusak Yang Mengakibatkan Jatuhnya Korban Pengguna Jalan Akibat Dari Kelalaian Pemerintah (Habibu Burhanuddin Sulthon, Anang Doni Irawan)	365
Pertanggung Jawaban Pidana Anak Yang Turut Serta Melakukan Tindak Pidana Terorisme (Seno Widya Pratama, Muridah Isnawati)	376
Pertanggung jawaban pidana pelaku tindak pidana seks komersial melalui media online (Ridho Audi Pratama)	388
Perlindungan data pribadi dalam menjamin hak privasi (Romiz Dhiyaul Haq, Achmad Hariri)	399
Workers status protection in fixed-term employment agreements that have been re-contracted (Kartiko Adi Sasmito, Asri Wijayanti)	412

Penerapan sanksi rehabilitasi medis dan sosial bagi para pengguna narkoba (Oki Daniswara)	422
Keabsahan perjanjian jual beli online berdasarkan kitab undang-undang hukum perdata (Viona Shafira Violeta Abdullah)	431
Status Hukum Peraturan Desa Dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 Serta Fungsi BPD Sebagai Mtra Kepala Desa (Suriyanto, Achmad Hariri)	440
Keabsahan Dokumen Berharga Sebagai Jaminan Dalam Hubungan Kerja (Disca Hasania)	458

**ANALISIS DAMPAK DARI JALAN RUSAK YANG MENAKIBATKAN
JATUHNYA KORBAN PENGGUNA JALAN AKIBAT DARI KELALAIAN
PEMERINTAH**

Habibu Burhanuddin Sulthon¹¹, Anang Dony Irawan¹²

Program Studi Sarjana Ilmu Hukum

Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Surabaya

Jl. Raya Suterejo No.59 , Dukuh Sutorejo , Kec Mulyorejo Surabaya 60113.

Telp (031) 3811966

Email : burhanuddinhabib185@gmail.com

Abstract

The road one of the main facilities as a traffic route for vehicle , mobility and as the main support for national development and equity. Development is one of acces to civilization velocity from a city to the provinces to the help economic , education and productive activities to build prosperity region decreased unemployed and social inequality . With the increasing population , there is a need for adequate road use the road user . There are a few regions that far from the goverment that need more affection to build good insfrastructure. With the existence of roads that are not feasible to pass, then vehivles crossing the road will be hampered , an there will be many problems that arise for improper road conditions. Loss both materially and immaterially. Because of that, the role of government is urgently needed to address road problems that are faulty and unworthy to motor-vehicleg drivers. Thus in writing this journal the authors discuss the problem in perspective, the lack of legal protection resulting from roads that were damaged. In article 273 of 2009, section 273 of legislation no. 22 concerning road traffic and road transport is stated that it is necessary to repair faulty roads that lead to traffic accidents and that lead to criminal liability. Given article 273 legislation - law no 22 in 2009 that it is the administration, in the sense that it is the government that is fully responsible for the safety of road workers, so in the event of an accident of a faulty and undeserved road, resulting in the fall of casualties, then by the rule of article 273 of the year 2009 government in this case as the road operator, The victim could then file a lawsuit against the government.

Abstrak

¹¹ Mahasiswa , Program Sarjana Hukum Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Surabaya

¹² Pembimbing I , Dosen Magister Hukum Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Surabaya

Jalan adalah salah satu sarana utama sebagai jalur lalu lintas kendaraan dan mobilisasi serta sebagai penunjang utama Pembangunan dan Pemerataan Nasional . Pembangunan sebagai salah satu akses percepatan masyarakat dari antar Kota hingga antar Provinsi untuk menunjang kegiatan perekonomian pendidikan serta kegiatan yang produktif agar suatu daerah tersebut menjadi daerah yang tingkat kesejahteraan tinggi dan berkurangnya tingkat pengangguran dan kesenjangan sosial . Dengan adanya jumlah Penduduk yang semakin tinggi , maka dibutuhkan sarana jalan yang memadai bagi pengguna jalan tersebut . Ada beberapa daerah yang jauh dari akses Pemerintah yang kurang mendapatkan perhatian untuk membangun insfrastuktur jalan yang baik. Dengan adanya jalan yang tidak layak untuk di lalui , maka kendaraan yang melintasi jalan tersebut akan terhambat , dan akan terjadi banyak permasalahan yang di timbulkan dari kondisi jalan yang tidak layak. Tidak menutup kemungkinan bahwasanya akibat dari jalan yang tidak layak untuk di lalui, dapat menimbulkan beberapa kerugian baik secara meteril maupun Immateriel . Maka dari itu peran dari Pemerintah sangat dibutuhkan dalam menanggulangi permasalahan jalan yang rusak dan tidak layak untuk di lalui bagi para pengendara kendaraan bermotor . Maka dalam penulisan jurnal ini penulis membahas tentang permasalahan dalam prespektif , Lemahnya Perlindungan Hukum Akibat Jalan Yang Rusak . Dalam Pasal 273 Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa Penyelenggara jalan yang tidak segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalulintas maka dapat di mintai pertanggungjawaban secara pidana. Melihat dari Pasal 273 Undang – Undang No 22 Tahun 2009 bahwasanya sebagai penyelenggara , dalam arti hal ini adalah Pemerintah yang bertanggung jawab sepenuhnya kepada keselamatan para pengguna jalan , maka apabila terjadi kecelakaan karena adanya jalan yang rusak dan tidak layak , yang menimbulkan jatuhnya korban , maka sesuai aturan yang ada dalam Pasal 273 Undang – Undang NO 22 Tahun 2009 Pemerintah dalam hal ini sebagai penyelenggara angkutan jalan , maka pihak korban tersebut dapat menuntut secara hukum kepada Pemerintah .

Latar Belakang

Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah memiliki peran yang sangat penting , dalam pembangunan insfrastuktur jalan di seluruh Daerah , baik tingkat Provinsi , Kota , atau Kabupaten bahkan tidak menutup kemungkinan memberikan jalan akses yang memadai dan menunjang penduduk di desa ,

demikian terciptanya Pembangunan yang merata . Dengan bertambahnya jumlah penduduk yang semakin meningkat , maka sarana transportasi dan jalan di ciptakan untuk menunjang keberlangsungan kegiatan ekonomi dan kesejahteraan bagi masyarakat . Data yang terbaru yang terangkum dalam catatan Badan Pusat Statistik (BPS) beberapa tahun belakangan sebelum pandemi covid – 19 , Jumlah Kendaraan bermotor menunjukkan bahwa jumlah kendaraan bermotor sebanyak 133.617.012 Unit pada Tahun 2019 , meningkat dari tahun sebelumnya pada tahun 2018 yaitu 126.508.776 Unit , meningkat persentasenya sebanyak 5,3 Persen dengan penambahan 7.108.236 . Sedangkan data untuk Mobil jenis penumpang (Passenger Car) mencapai 15.592.419 unit pada Tahun 2019 , Jumlah ini naik yang sebelumnya 14.830.698 unit di tahun 2018 . Jumlah kendaraan terbanyak dalam data BPS adalah Sepeda Motor , pada tahun 2019 jumlah Sepeda Motor sebanyak 112.771.136 Unit , yang sebelumnya di tahun 2018 sebanyak 106.657.952 Unit . sedangkan untuk data perkembangan jumlah kendaraan bermotor menurut jenis yang di himpun oleh Korlantas Polri meliputi mobil barang yang ada di Indonesia pada tahun 2019 sebanyak 5.021.888 .

Dari data tersebut maka dapat kita lihat bahwa semakin tahun angka kendaraan baik itu dari kategori kendaraan kecil maupun kategori kendaraan besar selalu bertambah tiap tahunnya . Maka dari itu Pemerintah mempunyai peranan yang penting dalam pembangunan infrastruktur , terutama adalah sarana prasarana jalan yang memadai dan mengakomodasi setiap pengguna jalan yang melintas di jalan tersebut . Badan Pusat Statistik (BPS) memberikan data akurasi mengenai Panjang Jalan Menurut Tingkat Kewenangan (KM) , Pada Tahun 2017 – 2019

Tingkat Kewenangan Jalan	Panjang Jalan Menurut Tingkat Kewenangan (km)		
	2017	2018	2019
Jalan Negara	47 017,00	47 017,00	47 024,00
Jalan Provinsi	54 554,00	54 554,00	54 749,00

Jalan Kabupaten/Kota	437 782,00	440 739,00	442 701,00
Jumlah	539 353,00	542 310,00	544 474,00

Sumber dari <https://www.bps.go.id/indicator/17/50/1/>

Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum (2012) , yang menjadi salah satu sarana transportasi darat adalah jalan raya yang meliputi segala macam bagian jalan , termasuk bangunan pelengkap dan pelengkapannya yang di alokasikan dan diperuntukan bagi lalu lintas , yang berada pada permukaan tanah , di atas permukaan tanah , di bawah permukaan tanah atau air , serta di atas permukaan air kecuali dalam hal ini adalah kereta api milik PT. Kereta Api Indonesia (KAI) , jalan lori milik dari PT. Perkebunan Nusantara (PTPN) dan kabel milik dari perusahaan listrik negara (PLN) .

Di dalam Undang – Undang Republik Indonesia Pasal 5 tahun 2004 yang berkaitan dengan jalan , mendefinisikan dan menjelaskan bahwasanya jalan sebagai bagian dari sarana prasarana transportasi yang mempunyai peranan penting dalam bidang ekonomi , sosial dan budaya , lingkungan hidup , politik , pertahanan dan keamanan , serta dipergunakan dan dimanfaatkan sepenuhnya dan sebesar-besarnya untuk kemakmuran dan kesejahteraan rakyat.

Berdasarkan pada Undang – Undang Republik Indonesia mengenai persoalan jalan pada tahun 2004, Jalan Umum menurut fungsinya adalah terbagi dalam beberapa katogori yaitu, Jalan Arteri , Jalan Kolektor , Jalan Lokal dan Jalan Lingkungan dalam penjelasannya adalah sebagai berikut :

1. Jalan Arteri :

Sebagai Jalan Umum yang berfungsi untuk melayani angkutan utama dengan ciri ciri memiliki jarak perjalanan yang jauh , kemudian para penggunanya melintas dengan kecepatan yang tinggi , dan jumlah jalan yang masuk dibatasi secara berdaya guna .

2. Jalalan Kolektor :

Sebagai Jalan Umum yang memiliki fungsi untuk melayani angkutan pengepul atau pembagi dengan ciri ciri memiliki perjalanan yang sedang , dan penguunanya melintas dengan kecepatan rata rata sedang , untuk jumlah yang memasuki jalan ini dibatasi.

3. Jalan Lokal :

Yaitu sebagai Jalan Umum yang memiliki fungsi untuk melayani angkutan setempat , yang memiliki ciri – ciri jarak yang dekat , pengguna yang melintas jalan lokal , melintas dengan kecepatan rata – rata rendah , untuk pengguna yang melintasi jalan lokal tidak dibatasi .

4. Jalan Lingkungan :

Yaitu sebagai Jalan Umum yang memiliki fungsi untuk melayani angkutan khusus untuk lingkungan , yang memiliki ciri – ciri perjalanan jakarak pendek / jarak dekat , dengan kecepatan pengguna jalan lingkungan melaju dan melintas dengan kecepatan yang rendah .

Pembahasan

Sesuai dengan amanah dalam Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan , maka sesuai dengan kewenangan dan kebijakan , maka jalan umum di kelompokkan sebagai berikut :

1. Jalan Nasional yang terdiri dari
 - a. Jalan Arteri Primer
 - b. Jalan kolektor Priemer yang menghubungkan antar ibukota propinsi
 - c. Jalan Tol
 - d. Jalan Strategis Nasional

Penyelenggaraan Jalan Nasional adalah merupakan kewenangan dan kebijakan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat , dalam hal ini sebagai eksekutor adalah Direktorat Jendral Bina Marga yang dalam pelaksanaanya tugas dan penyelenggaraan jalan nasional dibentuk oleh Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional sesuai dengan wilayah kerja masing – masing .

2. Jalan Provinsi

Dalam penyelenggaraan jalan Provinsi yang merupakan bagian dari Kewenangan Pemerintah Provinsi. Maka Jalan Provinsi dapat di kataogikan sebagai berikut :

- a. Jalan Kolektor Primer yang mengubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten atau kota
- b. Jalan Kolektor primer yang menghubungkan antar ibukota kabupaten atau kota
- c. Jalan di Daerah Khusus Ibu Kota Negara Indonesia yaitu DKI Jakarta Ruas – Ruas pada jalur dan jalan Provinsi ditetapkan oleh Gubernur dengan Surat Keputusan (SK) secara langsung oleg Gubernur.

3. Jalan Kota

Jalan Kota adalah merupakan Jalan Umum pada jaringan sekunder didalam kota , yang menjadi bagian dari Kewenangan Pemerintah Kota.

Ruas – ruas yang ada di jalur di Jalan Kota yang ditetapkan oleh Walikota melalui Surat Keputusan (SK) dari Walikota .

4. Jalan Kabupaten

Penyelenggaraan Jalan Kabupaten adalah merupakan kewenangan melalui Pemerintah Kabupaten . Maka Jalan Kabupaten terdiri sebagai berikut :

a. Jalan Kolektor Premier

Yaitu yang tidak termasuk dalam bagian jalur Jalan nasional dan Jalan Provinsi

b. Jalan Lokal Premier

Yaitu yang menghubungkan antara Ibu Kota Kabupaten dan Ibu Kota Kecamatan , Ibu Kota Kabupaten dengan pusat desa , antar Ibu Kota Kecamatan , Ibu Kota Kecamatan dengan desa , dan antar desa

c. Jalan sekunder bukan bagian dari jalan provinsi dan jalan sekunder dalam kota

d. Jalan Strategis Kabupaten

Merupakan ruas – ruas jalan di kabupaten yang ditetapkan oleh Bupati dengan melalui Surat Keputusan (SK) dari Bupati.

5. Jalan Desa

Jalan Desa adalah jalan lingkungan primer dan jalan lokal yang tidak termasuk dalam jalan kabupaten yang berada di kawasan pedesaan , dan merupakan bagian dari jalan umum yang terhubung dengan kawasan antar pemukiman di dalam desa.

Klasifikasi kelas jalan diatur melalui Undang – Undang Republik Indonesia tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan . jalan dikelompokkan dalam beberapa kelas berdasarkan melalui :

a. Fungsi dan intensitas lalu lintas guna kepentingan dan pengaturan penggunaan jalan , sebagai kelancaran lalu lintas angkutan jalan .

b. Sebagai daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat dan dimensi kendaraan bermotor ¹³

Pengelompokan jalan menurut klasifikasi kelas jalan terbagi sebagai berikut

a. Jalan Kelas I

Jalan Kelas I merupakan jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi batas 2.500

¹³ <https://dpu.kulonprogotkab.go.id/detil/49/klasifikasi-jalan-berdasarkan-status-dan-kelas-jalan>

milimeter , ukuran panjangnya tidak melebihi dari 18.000 milimeter , dan ukuran paling tinggi 4.200 milimeter , dengan muatan sumbu maksimal memiliki berat 10 ton

b. Jalan Kelas II

Jalan Kelas II merupakan jalan arteri , yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi dari 2.500 milimeter , dengan ukuran panjang tidak melebihi dari 12.000 milimeter , dengan ukuran paling tinggi 4.200 milimeter, dengan muatan sumbu maksimal seberat 8 ton .

c. Jalan Kelas III

Jalan Kelas III adalah sebagai jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan memiliki lebar tidak melebihi dari 2.100 meter , dan memiliki ukuran panjang tidak melebihi dari 9.000 milimeter , dan memiliki ukuran tinggi 3.500 meter , dengan muatan sumbu maksimal seberat 8 ton

Dalam Keadaan tertentu daya dukung kategori Jalan Kelas III dapat di tetapkan muatan sumbu seberat kurang dari beban 8 ton .

d. Jalan Kelas Khusus

Jalan Kelas Khusus merupakan jalan arteri yang dapat dilintasi oleh kendaraan bermotor dengan ukuran lebar lebih dari 2.500 milimeter , dengan ukuran panjang melebihi 18.000 milimeter , dan ukuran paling tinggi 4.200 milimeter , dengan muatan sumbu seberat lebih dari 10 ton.

Pada Penempatan kelas jalan pada setiap ruas jalan yang dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas yang dilakukan dan dilaksanakan oleh :

- a. Pemerintah Pusat, memiliki kewenangan dan pelaksanaan , serta memiliki tanggung jawab pada ruas Jalan Nasional
- b. Pemerintah Provinsi , memiliki kewenangan dan pelaksanaan , serta tanggung jawab pada ruas Jalan Provinsi
- c. Pemerintah Kota , memiliki kewenangan dan pelaksanaan , serta tanggung jawab pada ruas Jalan Kota
- d. Pemerintah Kabupaten , memiliki kewenangan dan pelaksanaan , serta tanggung jawab pada ruas Jalan Kabupaten .

Di dalam Undang-Undang no.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, di pasal 24 ayat 1 menjelaskan bahwa penyelenggara wajib segera dan patut untuk memperbaiki jalan-jalan yang rusak yang bisa mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

Kemudian dijelaskan lebih lanjut dalam Pasal 24 ayat 2, jika perbaikan jalan yang rusak belum dapat dilakukan, maka para

penyelenggara jalan diwajibkan untuk memberikan sebuah tanda atau rambu pada jalan yang mengalami kerusakan tersebut. Maksud dari pemberian tanda tersebut adalah supaya mencegah terjadinya sebuah luka lintas atau kecelakaan dalam berlalu lintas di jalan.

Namun jika para penyelenggara tersebut lalai dan tidak segera untuk memperbaiki jalan yang rusak tersebut atau setidaknya memberikan sebuah tanda pada jalan yang rusak, maka pemerintah yang bertanggung jawab sebagai penyelenggara jalan dapat dikenakan sanksi dari kelalaiannya tersebut.

Dalam pasal 273 Undang-Undang Republik Indonesia no.22 Tahun 2009 dijelaskan tentang sanksi-sanksi bagi penyelenggara jalan atau pemerintah yang lalai tidak segera memperbaiki jalan yang rusak:

- 1) Setiap penyelenggara Jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki Jalan yang rusak yang bisa mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana yang telah dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan Kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).
- 2) Dalam hal perbuatan yang sudah sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) mengakibatkan luka berat, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).
- 3) Dalam hal perbuatan yang sebagaimana telah dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp120.000.000,00 (seratus dua puluh juta rupiah).
- 4) Penyelenggara Jalan yang tidak memberi tanda atau rambu pada Jalan yang rusak dan belum diperbaiki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

Dilihat dari ketentuan Pasal 273 ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tersebut bahwa penyelenggara jalan yang tidak segera memperbaiki jalan yang rusak dan dapat membahayakan masyarakat pengguna jalan dapat dimintai pertanggungjawaban karena jalan-jalan yang rusak dan berlubang sangat membahayakan pengguna jalan serta menimbulkan rasa

ketidak nyamanan ketika menggunakan fasilitas Negara atau pemerintah.

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan tersebut telah mengatur bahwa pengawasan sarana prasarana jalan salah satunya yaitu mengenai tentang uji kelayakan fungsi jalan yang sesuai dengan standar keamanan dan keselamatan berlalu lintas.¹⁴ Akan tetapi seringakali pada kasus kecelakaan lalu lintas , yang terjadi di dalam sebagian besar masyarakat memandang bahwa kecelakaan yang menyebabkan pihak lain yang menjadi korban , adalah mutlak kesalahannya selalu ada pada pengemudi kendaraan yang lalai , sehingga dampak dari kelalaian pengemudi tersebut , mengakibatkan kecelakaan dan menyebabkan jatuhnya korban , baik itu korban luka ringan , luka berat , bahkan tidak menutup kemungkinan hilangnya nyawa korban. Demikian pula dengan para aparat penegak hukum dalam hal ini adalah pihak Kepolisian , khususnya Polisi Lalu Lintas (POLANTAS) yang memiliki wewang untuk mengatur dan menindak para pelanggar hukum di lalu lintas , yang langsung menangkap anggota masyarakat yang dianggap lalai dan mengakibatkan orang lain celaka tersebut. Pada kenyataan yang lain dalam hal ini belum pernah terjadi penangkapan ataupun penindakan terhadap para penyelenggara jalan pada kasus kecelakaan yang terjadi di jalan raya akibat kerusakan jalan. Tidak menutup kemungkinan dengan data – data yang ada , dan berbagai sumber informasi dan berita – berita yang akurat , bahwasanya kecelakaan yang menimbulkan banyak korban , penyebabnya adalah jalan raya yang rusak dan berlubang , sehingga para pengguna jalan yang melewati jalan berlubang dan rusak tersebut , sangat berbahaya untuk di lalui dan banyak pengendara lalu lintas mulai dari kendaraan kecil hingga kendaraan besar yang menjadi korban akibat jalan rusak dan berlobang tersebut.

Terjadinya kecelakaan lalu lintas yang banyak terjadi belakangan ini terkadang dianggap sebelah mata oleh sebagian besar masyarakat. Faktor *human error*¹⁵ pun kerap dijadikan kambing hitam atas terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya, apalagi kecelakaan

¹⁴ Pasal 8 huruf f Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

¹⁵ Penyebab *Human Error* ini dapat digolongkan menjadi tiga jenis, yaitu penyebab primer, penyebab manajerial, dan penyebab global. Contoh *human error* yang banyak terjadi adalah kelelahan.

tersebut merupakan kecelakaan tunggal. Padahal kecelakaan lalu lintas tidak hanya diakibatkan oleh perilaku pengemudi kendaraan , yang tidak tertib akan tetapi juga tidak lepas dari kondisi jalan yang dikelola oleh penyelenggara jalan. Yudi Widiana Adia, Anggota Komisi V DPR dari Fraksi PKS mengatakan bahwa:

*“Faktor jalan menjadi pemicu nomor dua terbesar kecelakaan lalu lintas jalan. Kontribusinya sekitar 28,17 persen dari total kecelakaan yang terjadi di Indonesia. Tiap hari, ada sekitar 300-an kasus kecelakaan. Bahkan, dalam tiga tahun terakhir, rata-rata tiap jam tiga nyawa melayang sia-sia. Belum lagi mereka yang luka-luka, jumlahnya berlipat-lipat dari yang tewas”.*¹⁶

Saat ini banyak dijumpai beberapa ruas jalan dalam kondisi yang sudah rusak dengan berbagai jenis tingkatannya. Kerusakan tersebut dapat dikategorikan sebagai rusak berat dan sedang. Menurut manual pemeliharaan jalan No; 03/MN/B/1983 yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Bina Marga, kerusakan jalan dapat dibedakan atas⁶:

- a. Retak (*cracking*)
- b. Distorsi (*distortion*)
- c. Cacat permukaan (*disintegration*)
- d. Pengausan (*polished aggregate*)
- e. Kegemukan (*bleeding or flushing*)
- f. Penurunan pada bekas penanaman utilitas (*utility cut depression*)

Kesimpulan

Penerapan dalam Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan , merupakan bagian penting dalam upaya upaya untuk memberikan efek jera bagi para penyelenggara jalan , yang tidak melaksanakan tugas dengan baik yang sesuai dengan amanah undang – undang No. 22 Tahun 2009 , pasal tersebut sebagai langkah pengawasan dari pembangunan infrastruktur jalan yang memberikan rasa aman dan nyaman bagi para pengguna jalan . Pemerintah Pusat , Pemerintah Provinsi , Pemerintah Daerah , hingga Pemerintah Desa saling bersinergi dengan baik dalam membangun infrastruktur jalan , sehingga berbagai macam jalan yang ada di Indonesia tidak ada lagi jalan yang rusak dan berlubang , masih banyak

¹⁶ Yudi Widiana Adia, Kerusakan Jalan dan Jembatan Masih Tinggi, *SHNEWS.CO*, ⁷⁷.

⁷http://elearning.gunadarma.ac.id/docmodul/rekayasa_jalan_raya_2/bab8_kerusakankerusakan_permukaan_jalan_dan_pemeliharaannya.pdf.

bebagai macam kerusakan jalan , sehingga akses akses bagi masyarakat untuk melakukan mobiltas ekonomi dan sebagainya menjadi terhambat . terutama yang perlu menjadi perhatian yang serius adalah jalan – jalan plosok yang sama sekali terkadang tidak menjadi perhatian bagi Pemerintah . Kecelakaan dan jatuhnya korban akibat jalan berlubang , jalan yang rusak dengan data – data yang sudah ada , merupakan pekerjaan rumah bagi Pemerintah untuk segera mengatasi permasalahan tersebut . Pemerintah di harapkan untuk melakukan pembangunan insfrastuktur yang merata , serta membangun sarana prasarana yang layak dan semestinya menggunakan material – material dan spesifikasi bagan dengan kualitas yang tinggi , agar pembangunan jalan yang di kerjakan dapat bertahan dengan jangka waktu yang lama , untuk itu dibutuhkan pengawasan yang ketat dalam membangun insfrastuktur jalan yang baik dan layak di lalui oleh berbagai moda transportasi darat yang ada . Dengan adanya insfrastuktur jalan yang baik dan layak maka dapat mengurangi angka kecelakaan akibat dari jalan yang rusak , hal itu bukan sesuatu yang tidak mungkin di wujudkan apabila Pemerintah Pusat hingga Pemerintah Desa dapat saling bersinergi dalam membangun insfrastktur jalan , maka mobilisasi masyarakat tidak terhambat dan dapat meningkatkan perekonomian nasional , jadi tidak hanya pembangunan tol saja yang di perhatikan tapi jalan – jalan strategis lainnya perlu untuk menjadi perhatian bersama .

Daftar Pustaka

<https://dpu.kulonprogokab.go.id/detil/49/klasifikasi-jalan-berdasarkan-status-dan-kelas-jalan>

http://elearning.gunadarma.ac.id/docmodul/rekayasa_jalan_raya_2/bab8_kerusakan_permukaan_jalan_dan_pemeliharaannya.pdf.

<https://www.gaikindo.or.id/data-bps-jumlah-kendaraan-bermotor-di-indonesia-tembus-133-juta-unit/>

Pasal 8 huruf f Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Yudi Widiana Adia, Kerusakan Jalan dan Jembatan Masih Tinggi, *SHNEWS.CO*,

<https://www.bps.go.id/indicator/17/50/1/>