



Analisis Tanggung Jawab Hukum Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dalam Pemeliharaan Jalan di Jawa Timur

Vareli Denastyan Agpenta Putra^{1*}, Sapto Hermawan², Asianto Nugroho³

¹⁻³Universitas Sebelas Maret, Indonesia

Alamat: Jalan Ir. Sutami 36 Kentingan, Jebres, Surakarta, Jawa Tengah.

Korespondensi penulis: vareliidenastyan@gmail.com*

Abstract. *This study analyzes the legal responsibility of road organizers, legal protection for road users, and public participation in the maintenance of provincial roads in East Java. The background of this research is the significant road damage, covering 154 kilometers, which impacts the safety of road users and the smoothness of socio-economic activities. This research is based on Law Number 22 of 2009 on Traffic and Road Transportation (UU LLAJ) and Law Number 38 of 2004 on Roads, which regulate the obligation of road organizers to ensure safe and adequate infrastructure. The research method used is a juridical normative approach with an analysis of legislation, using primary and secondary legal materials, with data collected through library studies and deductive analysis. The results show that the government is legally obligated to repair damaged roads, place warning signs on roads that have not been repaired, and allocate funds to prevent traffic accidents. However, various challenges such as limited budgets and geographic conditions affect the implementation of these obligations. Additionally, the Citizen Lawsuit mechanism grants the public the right to sue negligent organizers. This study recommends strengthening road maintenance management based on risk, improving transparency and accountability, and empowering the public to ensure safe roads that support regional economic growth.*

Keywords: : East Java Public Works Agency, Roads, Legal Protection, Legal Responsibility

Abstrak. Penelitian ini menganalisis tanggung jawab hukum penyelenggara jalan, perlindungan hukum bagi pengguna jalan, serta partisipasi masyarakat dalam pemeliharaan jalan provinsi di Jawa Timur. Latar belakang penelitian ini adalah tingginya kerusakan jalan provinsi sepanjang 154 kilometer yang berdampak pada keselamatan pengguna jalan dan kelancaran aktivitas sosial-ekonomi. Penelitian ini didasarkan pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) dan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, yang mengatur kewajiban penyelenggara jalan untuk menyediakan infrastruktur yang aman dan layak. Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan yuridis normatif dengan analisis perundang-undangan, menggunakan bahan hukum primer dan sekunder serta data yang dikumpulkan melalui studi pustaka dan analisis deduktif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pemerintah wajib memperbaiki jalan yang rusak, memasang rambu peringatan pada jalan yang belum diperbaiki, dan mengalokasikan dana untuk mencegah kecelakaan. Namun, berbagai kendala seperti keterbatasan anggaran dan kondisi geografis mempengaruhi pelaksanaan kewajiban ini. Selain itu, mekanisme Citizen Lawsuit memberi hak bagi masyarakat untuk menggugat penyelenggara yang lalai. Penelitian ini merekomendasikan penguatan manajemen pemeliharaan jalan berbasis risiko, peningkatan transparansi dan akuntabilitas, serta pemberdayaan masyarakat untuk memastikan jalan yang aman dan mendukung pertumbuhan ekonomi daerah.

Kata kunci: DPU Bina Marga Jawa Timur, Jalan, Perlindungan Hukum, Tanggung jawab hukum

1. LATAR BELAKANG

Pembangunan infrastruktur jalan yang merata dan adil merupakan langkah penting dalam mencapai tujuan kemerdekaan bangsa, seperti yang tercantum dalam Pembukaan UUD NRI 1945 (Kurniawijaya 2021), yaitu "memajukan kesejahteraan umum" dan "mewujudkan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia." Infrastruktur jalan yang baik menjadi elemen krusial dalam menghubungkan berbagai daerah di Indonesia, termasuk wilayah terpencil, sehingga menciptakan akses yang setara bagi seluruh lapisan masyarakat. Dengan

pemeliharaan jalan yang baik, distribusi barang, akses terhadap layanan kesehatan, pendidikan, serta peluang kerja menjadi lebih merata. Fungsi jalan ini lebih dari sekadar memenuhi kebutuhan teknis; ia juga mencerminkan komitmen negara untuk mewujudkan keadilan sosial yang melintasi batas geografis dan status sosial ekonomi.

Pemeliharaan jalan memiliki peran yang sangat penting dalam konteks pembangunan nasional (Sukwika 2018), terutama di Provinsi Jawa Timur. Infrastruktur jalan yang memadai menjadi tulang punggung bagi konektivitas dan mobilitas antar daerah, yang berimplikasi langsung pada kelancaran distribusi barang dan jasa. Hal ini terbukti dengan angka pertumbuhan ekonomi Indonesia yang mencapai 5% (BPS 2024a), yang sangat dipengaruhi oleh ketersediaan dan pemeliharaan infrastruktur jalan. Di Jawa Timur, penting untuk memperhatikan panjang jalan yang ada. Berdasarkan data 2024, panjang jalan nasional mencapai 2.262 kilometer, jalan provinsi 1.421 kilometer, dan jalan kabupaten/kota 38.739 kilometer, sehingga total panjang jalan di provinsi ini adalah 42.422 kilometer (BPS 2024b). Angka-angka tersebut menggambarkan besarnya tanggung jawab yang diemban oleh Dinas Pekerjaan Umum dan Bina Marga (DPU) untuk memastikan pemeliharaan seluruh jaringan jalan tersebut. Mengingat luasnya jaringan jalan yang harus dikelola, DPU dihadapkan pada tantangan besar untuk menjaga jalan-jalan ini tetap optimal, mendukung kelancaran transportasi dan aktivitas ekonomi di Jawa Timur. Sebagai salah satu kontributor utama terhadap PDB nasional dengan nilai mencapai Rp2.953 triliun, Jawa Timur memegang peran strategis (BPS 2024b). Konektivitas antarkota dan antarkabupaten yang didukung oleh jalan-jalan yang terpelihara dengan baik memfasilitasi berbagai kegiatan ekonomi dan investasi di wilayah ini. Selain itu, keberadaan infrastruktur jalan yang baik berkontribusi positif terhadap akses masyarakat terhadap layanan publik seperti pendidikan, kesehatan, dan pasar, sehingga meningkatkan kualitas hidup dan kesejahteraan mereka.

Bentuk tanggung jawab pemerintah terhadap kebutuhan warga negara, DPU harus aktif dalam melakukan pemeliharaan jalan sesuai dengan peraturan yang berlaku, khususnya yang tercantum dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13/PRT/M/2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan. Tugas DPU mencakup pemeliharaan rutin untuk menjaga kondisi jalan tetap baik dan aman, termasuk perbaikan kecil seperti penambalan lubang dan pembersihan saluran drainase. Selain itu, DPU juga bertanggung jawab atas pemeliharaan berkala, yang mencakup perbaikan besar seperti pengaspalan ulang dan perbaikan struktur jalan yang rusak. DPU juga melakukan inspeksi jalan secara berkala untuk menilai kondisi jalan dan menentukan kebutuhan pemeliharaan yang tepat dan efisien (Siahay et al. 2023). Koordinasi dan pengawasan yang baik antara DPU dan pihak terkait sangat penting

untuk memastikan pemeliharaan jalan dilakukan sesuai dengan standar yang telah ditetapkan. DPU juga memberikan pelayanan publik dengan menyediakan informasi terkait kondisi jalan serta menerima laporan dari masyarakat mengenai kerusakan jalan. Melalui peran-peran ini, DPU berperan penting dalam menjaga kualitas jalan demi mendukung mobilitas yang lancar, distribusi ekonomi, dan keselamatan masyarakat.

Dalam perspektif hukum administrasi negara, tanggung jawab DPU adalah bagian dari kewenangan pemerintah untuk menjalankan fungsi pelayanan publik, khususnya dalam bidang infrastruktur. Tanggung jawab ini meliputi kewajiban untuk memastikan pemeliharaan jalan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yang tercantum dalam berbagai peraturan dan keputusan administratif (Hadjon 2011). Perspektif ini menekankan bahwa kewenangan dan tanggung jawab DPU harus dilaksanakan dengan efektif, transparan, dan akuntabel, sehingga pemeliharaan jalan dapat berjalan dengan baik dan memberikan manfaat maksimal bagi masyarakat. Evaluasi terhadap pelaksanaan tugas DPU juga penting untuk memastikan bahwa prinsip-prinsip good governance seperti kepastian hukum, profesionalisme, dan perlindungan hak-hak publik dapat dipenuhi.

Permasalahan hukum yang sering muncul terkait pemeliharaan jalan melibatkan berbagai kelalaian yang dapat menimbulkan dampak hukum yang signifikan. Salah satu masalah utama adalah kelalaian dalam pemeliharaan jalan, seperti tidak melakukan perbaikan tepat waktu atau tidak memenuhi standar teknis yang ditetapkan. Hal ini melanggar ketentuan dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13/PRT/M/2011 yang mewajibkan pemeliharaan rutin dan berkala (Pasal 5). Ketidaksesuaian dengan standar teknis juga menjadi masalah, karena pemeliharaan jalan yang tidak memenuhi spesifikasi dapat menyebabkan kerusakan lebih lanjut. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Pasal 15 Ayat 1) menegaskan pentingnya pemeliharaan jalan sesuai dengan standar yang berlaku untuk memastikan keamanan dan kelayakan jalan. Selain itu, keterlambatan dalam perbaikan kerusakan jalan dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas dan kerugian ekonomi (Bagaskara 2022).

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 34 Ayat (1) mengatur bahwa pemeliharaan jalan harus dilakukan tepat waktu untuk mencegah dampak negatif terhadap keselamatan pengguna jalan. Kurangnya koordinasi dan pengawasan antara DPU dan pihak terkait dapat menyebabkan pemeliharaan yang tidak efektif. Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kementerian Negara, Pasal 4, menekankan perlunya koordinasi yang ketat dalam pelaksanaan tugas pemerintah. Terakhir, kelalaian dalam pemeliharaan jalan dapat menimbulkan tuntutan hukum atau klaim ganti rugi dari pihak yang

dirugikan, sebagaimana diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHP) Pasal 1365. Permasalahan-permasalahan ini menunjukkan betapa pentingnya pemenuhan kewajiban hukum dalam pemeliharaan jalan untuk menjamin keselamatan, efektivitas, dan kepatuhan terhadap peraturan yang berlaku (Kamagi 2018).

2. KAJIAN TEORITIS

Konsep Dasar Tanggung Jawab Hukum

Setiap tindakan hukum yang dilakukan oleh subjek hukum mengarah pada timbulnya tanggung jawab hukum, yang menciptakan hak dan kewajiban bagi subjek tersebut. Tanggung jawab hukum adalah prinsip dasar yang muncul sebagai akibat dari hubungan hukum yang harus dipatuhi (Mustamu 2014). Dalam perspektif hukum, konsep pergaulan hukum mencakup tindakan hukum dan hubungan hukum antara subjek hukum, yang diatur oleh hukum untuk memastikan kewajiban terlaksana dengan adil dan hak-hak dihormati (Hadjon 2011). Hukum bertujuan untuk mengatur interaksi ini dan memberikan perlindungan bagi setiap subjek hukum agar tercipta keadilan dalam setiap hubungan hukum (Mochtar and Hiariej 2021). Apabila ada pelanggaran terhadap kewajiban atau hak pihak lain, subjek hukum dapat dikenakan tanggung jawab hukum dan diminta untuk memperbaiki kerusakan yang terjadi (Ridwan 2006).

Konsep tanggung jawab hukum erat kaitannya dengan hak dan kewajiban. Hak dan kewajiban selalu berjalan beriringan dalam interaksi hukum, di mana setiap hak yang dimiliki seseorang disertai kewajiban pihak lain untuk menghormatinya. Tanggung jawab hukum bukan hanya soal kewajiban moral, tetapi juga melibatkan sanksi yang diterapkan jika melanggar norma yang berlaku. Hans Kelsen menyatakan bahwa tanggung jawab hukum muncul ketika tindakan melanggar peraturan yang berlaku, dengan konsekuensi sanksi hukum bagi pelaku (Asshiddiqie and Safa'at 2006). Kelsen menekankan bahwa tanggung jawab hukum adalah hubungan sebab-akibat antara pelanggaran hukum dan penerapan sanksi (Vinx 2007).

Tanggung jawab hukum terdiri dari tiga konsep utama: *liability*, *responsibility*, dan *accountability*. *Liability* mencakup kewajiban hukum untuk menanggung kerugian atau risiko yang timbul akibat pelanggaran. *Responsibility* berfokus pada kapasitas individu untuk bertanggung jawab atas kewajiban dan memperbaiki kerugian yang terjadi. Sedangkan *accountability* mengarah pada kewajiban untuk menjelaskan dan mempertanggungjawabkan tindakan, terutama dalam hal keuangan atau kebijakan publik. Ketiganya mengatur bentuk tanggung jawab hukum yang berbeda, dengan *liability* lebih berfokus pada sanksi hukum, *responsibility* pada kesadaran moral, dan *accountability* pada transparansi tindakan (Asshiddiqie and Safa'at 2006).

Telaah konteks pemeliharaan infrastruktur Publik

Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 menjelaskan bahwa infrastruktur mencakup komponen teknis, fisik, sistem, dan perangkat keras serta lunak yang diperlukan untuk melayani masyarakat. Infrastruktur mendukung jaringan yang penting untuk pertumbuhan ekonomi dan sosial. Menurut World Bank (Prasetyo & Firdaus, 2020), infrastruktur dibagi menjadi tiga kategori:

- 1) Infrastruktur Ekonomi: Fasilitas fisik yang mendukung aktivitas ekonomi seperti listrik, gas, air, telekomunikasi, serta transportasi.
- 2) Infrastruktur Sosial: Fasilitas yang mendukung sektor sosial seperti perumahan, kesehatan, dan pendidikan.
- 3) Infrastruktur Administrasi: Aspek koordinasi dan penegakan hukum untuk tata kelola yang baik.

Infrastruktur memainkan peran vital dalam mendukung aktivitas ekonomi, termasuk distribusi bahan baku, serta memperlancar jalannya kegiatan ekonomi masyarakat (Siahay et al., 2023). Infrastruktur publik seperti jalan tol memiliki karakteristik "*non-rivalry*" dan "*non-excludable*", di mana penggunaannya oleh satu pihak tidak mengurangi kesempatan bagi pihak lain, meskipun kadang bisa bersifat persaingan (*rivalrous*) dalam situasi tertentu (Hapsari, 2011).

Infrastruktur yang baik berkontribusi pada pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan daerah. Daerah dengan infrastruktur berkualitas tinggi cenderung tumbuh lebih cepat, sementara kekurangan infrastruktur bisa menghambat pertumbuhan. Pengadaan infrastruktur menghadapi dua kendala utama: kegagalan pasar dan pembiayaan. Pemerintah, melalui APBN, berperan utama dalam penyediaan infrastruktur, mengingat manfaatnya yang dinikmati bersama oleh masyarakat (Purnomo, 2009).

Menurut Teori Wagner (Chaerunnisa, 2014), pengeluaran pemerintah untuk infrastruktur akan tumbuh lebih cepat daripada GDP, yang menunjukkan bahwa infrastruktur merupakan pendorong utama ekonomi. Infrastruktur yang memadai memperlancar aktivitas ekonomi dan mendorong perkembangan wilayah, sedangkan kekurangannya dapat menghambat pertumbuhan ekonomi dan berdampak pada kesejahteraan masyarakat.

Terdapat tiga kategori utama dalam pemeliharaan infrastruktur: preventif, korektif, dan prediktif. Pemeliharaan preventif mencegah kerusakan dengan inspeksi rutin, korektif mengatasi kerusakan yang sudah terjadi, dan prediktif memanfaatkan data untuk memprediksi kebutuhan pemeliharaan di masa depan. Konsep manajemen aset melibatkan penilaian kondisi,

perencanaan, penjadwalan, penganggaran, dan evaluasi kinerja untuk memastikan pengelolaan infrastruktur yang efektif sepanjang siklus hidupnya.

Pemeliharaan infrastruktur publik bukan hanya investasi sosial dan ekonomi, tetapi juga berperan dalam mendukung efisiensi transportasi dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat. Penerapan prinsip *good governance*, termasuk transparansi dan akuntabilitas, memastikan proses pemeliharaan yang adil dan efektif, memperkuat kepercayaan publik, dan mendorong keterlibatan masyarakat dalam pengawasan serta evaluasi, sehingga memberikan dampak positif yang berkelanjutan.

Telaah Pengaturan Pemeliharaan Jalan serta Perlindungan Hukum bagi pengguna

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif (*doctrinal research*) yang berfokus pada kajian terhadap bahan pustaka, seperti bahan hukum primer, sekunder, dan non-hukum. Penelitian ini bersifat deskriptif analitis, bertujuan memberikan gambaran mendalam mengenai permasalahan yang dikaji dengan pendekatan yang sistematis dan kritis untuk menganalisis isu-isu hukum. Pendekatan utama yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), yang fokus pada analisis regulasi terkait tanggung jawab hukum Dinas Pekerjaan Umum dan Bina Marga dalam pemeliharaan jalan di Jawa Timur, dengan merujuk pada berbagai peraturan perundang-undangan, seperti Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan dan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13/PRT/M/2011. Selain itu, pendekatan perbandingan hukum juga diterapkan untuk membandingkan praktik pemeliharaan jalan di negara lain atau pada periode berbeda. Data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari bahan hukum primer yang mencakup berbagai undang-undang dan peraturan terkait, serta bahan hukum sekunder berupa buku, jurnal, artikel, dan sumber internet. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui studi kepustakaan, sedangkan teknik analisis menggunakan silogisme dengan pola berpikir deduktif, yaitu menarik kesimpulan dari premis mayor dan minor berdasarkan pengertian hukum, teori, dan peraturan yang relevan dengan masalah yang diteliti.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Tanggung Jawab Hukum Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga

Pada tahun 2023, panjang jalan provinsi di Jawa Timur tercatat mencapai 1.421 kilometer, yang berfungsi menghubungkan ibu kota kabupaten/kota di seluruh provinsi. Kualitas jalan ini menjadi perhatian utama, sehingga pemerintah mengalokasikan dana sekitar

Rp379 miliar untuk perbaikan 11 ruas jalan yang tersebar di delapan kabupaten, yaitu Pamekasan, Sampang, Sumenep, Pasuruan, Jombang, Gresik, Lamongan, dan Sidoarjo. Berdasarkan laporan kinerja DPU Bina Marga Provinsi Jawa Timur pada tahun 2023, sekitar 1.268 km dari total panjang jalan provinsi tersebut sudah berada dalam kondisi mantap, dengan pencapaian sebesar 89,25%. Meskipun demikian, masih ada 10,75% jalan yang mengalami kerusakan ringan hingga berat, yang menjadi tanggung jawab DPU Bina Marga untuk pemeliharaan lebih lanjut. Kepala DPU Bina Marga Jawa Timur mengungkapkan bahwa anggaran Rp103 miliar yang dialokasikan dalam APBD 2024 hanya cukup untuk pemeliharaan rutin, sehingga perbaikan jalan akan menjadi tantangan besar, karena hanya sebagian kecil jalan yang dapat diperbaiki pada tahun tersebut. Selain itu, sekitar 70% dari jalan-jalan di Jawa Timur sudah melebihi usia desainnya, sehingga memerlukan perhatian ekstra untuk menjaga kelangsungan fungsinya (DPU Bina Marga Jawa Timur 2023). DPU Bina Marga Provinsi Jawa Timur memainkan peran krusial dalam penyelenggaraan dan pemeliharaan infrastruktur jalan di wilayahnya. Sejak 2018, DPU Bina Marga berkomitmen untuk menyelesaikan perbaikan jalan dalam waktu 1×24 jam, sebuah pencapaian signifikan dibandingkan sebelumnya yang membutuhkan waktu 2×24 jam. Kecepatan respons ini mencerminkan dedikasi dinas untuk memastikan kelancaran transportasi dan keselamatan masyarakat.

Tugas utama DPU Bina Marga Provinsi Jawa Timur mencakup pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan provinsi sesuai dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Undang-Undang Tentang Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan. DPU Bina Marga memiliki kewenangan penuh dalam penyelenggaraan jalan provinsi, yang meliputi serangkaian kegiatan teknis dan administratif. Beberapa tugas pokok DPU Bina Marga antara lain:

- 1) Pengaturan Jalan Provinsi: DPU Bina Marga bertanggung jawab dalam perumusan kebijakan penyelenggaraan jalan berdasarkan kebijakan nasional, menyusun pedoman operasional, menentukan fungsi jalan dalam jaringan jalan primer, serta merencanakan jaringan jalan provinsi. Dinas juga berperan dalam penetapan status jalan provinsi untuk memastikan sistem jalan di Jawa Timur berfungsi secara efisien.
- 2) Pembinaan Jalan Provinsi: DPU Bina Marga memiliki tugas pembinaan, termasuk memberikan bimbingan, penyuluhan, serta pendidikan dan pelatihan bagi aparatur penyelenggara jalan. Pengkajian dan penelitian di bidang jalan juga menjadi bagian dari tanggung jawab dinas untuk meningkatkan kualitas pengelolaan jalan provinsi.
- 3) Pembangunan Jalan Provinsi: DPU Bina Marga bertanggung jawab dalam perencanaan teknis, penganggaran, pengadaan lahan, serta pelaksanaan konstruksi jalan provinsi.

Pengelolaan sistem manajemen jalan juga menjadi fokus dalam pembangunan jalan untuk mendukung pemeliharaan yang lebih efisien.

- 4) Pengawasan Jalan Provinsi: Sebagai pengawas utama, DPU Bina Marga melakukan evaluasi kinerja penyelenggaraan jalan, mengendalikan fungsi dan manfaat hasil pembangunan jalan provinsi, dan memastikan jalan yang dibangun memenuhi standar teknis serta berfungsi sesuai dengan kebutuhan masyarakat.

DPU Bina Marga Provinsi Jawa Timur bertanggung jawab atas pemeliharaan dan perbaikan kualitas jalan provinsi, demi kenyamanan, keselamatan, dan kemajuan ekonomi di wilayah tersebut. Tanggung jawab hukum dan kewenangan DPU Bina Marga dalam pengelolaan jalan provinsi diatur dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan, yang mengklasifikasikan jalan provinsi dalam beberapa kategori berdasarkan fungsinya. Pasal 15 undang-undang ini juga menegaskan kewenangan pemerintah daerah provinsi dalam penyelenggaraan jalan provinsi, yang mencakup pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan. Jika pemerintah daerah tidak dapat melaksanakan tugas ini, pemerintah pusat dapat mengambil alih sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006 juga memberikan pedoman tentang pengelolaan jalan provinsi sebagai bagian dari sistem jaringan jalan yang mendukung mobilitas dan perekonomian daerah. DPU Bina Marga Provinsi Jawa Timur bertanggung jawab untuk memastikan bahwa jalan provinsi memenuhi standar keselamatan, kenyamanan, dan kelancaran arus lalu lintas. Pemeliharaan jalan provinsi tidak hanya meliputi perbaikan jalan yang rusak, tetapi juga kegiatan pemeliharaan berkelanjutan yang memperhatikan kualitas jalan dan faktor lingkungan.

Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pemeliharaan Jalan

Pemeliharaan jalan provinsi di Jawa Timur memiliki peran krusial dalam mendukung akses antar daerah, yang pada gilirannya memperlancar distribusi barang dan jasa serta berbagai aktivitas sosial-ekonomi masyarakat. Jalan yang terawat dengan baik meningkatkan konektivitas antar wilayah, yang sangat penting untuk memperkuat ekonomi daerah. Namun, pemeliharaan jalan di provinsi ini menghadapi berbagai tantangan, seperti keterbatasan anggaran, kondisi alam yang ekstrem, dan dinamika kebijakan pemerintah. Faktor sosial, seperti tingkat kesadaran masyarakat dalam menjaga infrastruktur dan partisipasi aktif dalam pemeliharaan, juga berperan penting dalam menentukan efektivitas pelaksanaan pemeliharaan jalan. Selain itu, kondisi geografis yang bervariasi dari barat ke timur menambah kompleksitas dalam pemeliharaan, dengan kerusakan jalan dan kebutuhan pemeliharaan yang berbeda di

setiap daerah. Jalan provinsi, sebagai penghubung antar kabupaten/kota, sering kali mengalami ketimpangan pemeliharaannya karena kebijakan pemerintah dan keterbatasan anggaran. Misalnya, pada tahun 2024, sekitar 70% jalan di Jawa Timur sudah melewati umur desain, sementara DPU Bina Marga mengajukan anggaran pemeliharaan rutin sebesar Rp103 miliar dalam PAPBD 2024. Dengan anggaran terbatas, 10-20% jalan masih belum terakomodasi dalam rencana pemeliharaan, yang menunjukkan adanya ketidakseimbangan antara kebutuhan dan ketersediaan dana (DPU Bina Marga Jawa Timur 2023).

Pemeliharaan jalan provinsi diatur oleh Peraturan Gubernur Jawa Timur Nomor 57 Tahun 2018 tentang Nomenklatur, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Provinsi Jawa Timur. Pasal 4 menyebutkan adanya Seksi yang bertanggung jawab atas pemeliharaan jalan dan jembatan, sementara Pasal 7 menjelaskan berbagai tugas Seksi Pemeliharaan Jalan dan Jembatan, seperti merencanakan kegiatan pemeliharaan, menyiapkan dokumen teknis, melaksanakan pemeliharaan, mengendalikan dan mengawasi pelaksanaan pemeliharaan, serta menangani kondisi darurat. Selain itu, pengoperasian alat berat dan pemantauan rutin juga merupakan bagian dari tugas Seksi ini. Koordinasi yang baik antara DPU Bina Marga dengan instansi lain seperti BBPJN, Dishub, dan Satlantas sangat penting untuk memperlancar pemeliharaan jalan, karena masing-masing instansi memiliki kewenangan yang saling berkaitan. Hubungan kewenangan ini mencerminkan prinsip koordinasi dan pembagian tugas yang jelas, yang diatur oleh peraturan perundang-undangan, dengan tujuan efisiensi dan efektivitas dalam pengelolaan sumber daya negara (Sofyanoor 2022).

Secara empiris, data dari BBPJN Jawa Timur menunjukkan bahwa kerusakan jalan sering disebabkan oleh kondisi cuaca ekstrem, terutama hujan. Beberapa daerah seperti Trenggalek, Tulungagung, dan Kediri mencatatkan kerusakan jalan signifikan. Misalnya, di Trenggalek, 25,23 kilometer jalan rusak dengan 73 titik lubang akibat banjir rob yang menggenangi jalan dan mengikis lapisan aspal. Di Tulungagung, kerusakan jalan sepanjang 10 kilometer tercatat dengan 59 titik lubang, mayoritas akibat hujan dan banjir. Di Kediri, jalan rusak sepanjang 44,99 kilometer dengan 79 titik lubang disebabkan oleh hujan lebat yang menyebabkan genangan dan mempercepat kerusakan aspal. Tugas DPU Bina Marga, terutama Seksi Pemeliharaan Jalan dan Jembatan, adalah untuk segera mengatasi kerusakan tersebut, bekerja sama dengan BBPJN dalam koordinasi administratif. Selain faktor cuaca, faktor intensitas kendaraan juga mempengaruhi kondisi jalan provinsi di Jawa Timur. Dengan jumlah kendaraan mencapai 25.201.335 unit, terdiri dari mobil, bus, truk, dan sepeda motor, jalan yang dilalui kendaraan berat, terutama truk dengan muatan berlebih, sering kali mengalami

penurunan kualitas. Proses penurunan kualitas jalan lebih cepat terjadi jika jalan dibangun tanpa memenuhi standar yang ditetapkan, yang mempercepat kerusakan. Sebagian besar jalan di Jawa Timur sering dilalui truk dengan muatan berlebih, yang mempercepat kerusakan jalan. Keterbatasan anggaran untuk pemeliharaan dan peningkatan kualitas jalan juga menjadi kendala, meskipun ada kebijakan pemerintah untuk memperbaiki kondisi jalan. Namun, kebijakan tersebut belum sepenuhnya mampu mengimbangi pertumbuhan jumlah kendaraan dan kebutuhan peningkatan kapasitas jalan yang memadai. Regulasi mengenai kelas jalan dan kriteria teknisnya, yang mengacu pada UU No. 2 Tahun 2022, PP No. 30 Tahun 2021, dan Permen PUPR No. 05 Tahun 2018, memiliki peran penting dalam mengatur daya dukung jalan terhadap beban lalu lintas, terutama dalam hal Muatan Sumbu Terberat (MST).

Menurut Pasal 35E ayat (2) UU No. 2 Tahun 2022, daya dukung MST jalan kelas I adalah 10 ton, dengan ketentuan ukuran kendaraan yang melintas memiliki lebar maksimal 2,55 meter, panjang 18 meter, dan tinggi 4,2 meter. Jalan kelas II dan III memiliki batasan MST yang berbeda, yang harus dipatuhi dalam perencanaan dan pembangunan jalan. Namun, pelanggaran terhadap ketentuan ini sering terjadi, terutama pada truk yang melintas dengan muatan berlebih. Hal ini mempercepat kerusakan jalan, dan diperlukan pengawasan yang lebih intensif serta peningkatan kapasitas jalan untuk mengantisipasi beban lalu lintas yang terus meningkat.

Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jalan

Perlindungan hukum dalam konteks administrasi negara, menurut Sudikno Mertokusumo, memiliki tujuan utama untuk melindungi kepentingan manusia, sehingga hak-hak mereka terjamin. Hukum bertujuan menciptakan hubungan yang tertib dan damai antara individu atau kelompok (Mertokusumo 1987). Namun, pelanggaran hukum dapat terjadi apabila seseorang atau pihak tidak memenuhi kewajiban atau melanggar hak orang lain. Dalam hal ini, pihak yang dirugikan berhak mendapatkan perlindungan hukum. Hukum tidak hanya berfungsi mengatur, tetapi juga melindungi dengan tujuan menciptakan hubungan yang adil dan seimbang di masyarakat. Dengan demikian, hukum bertujuan menjaga keteraturan dan perdamaian dalam masyarakat, termasuk perlindungan terhadap kepentingan materiil seperti harta benda, serta immateriil seperti kehormatan, kebebasan, dan keselamatan jiwa. Keberhasilan hukum tercapai apabila setiap individu dapat memperoleh haknya dengan layak dan melaksanakan kewajibannya sesuai aturan yang berlaku. Tindakan hukum pemerintah, yang bersifat sepihak, menimbulkan konsekuensi hukum langsung. Keputusan pemerintah

tidak memerlukan kesepakatan dari pihak lain, karena sepenuhnya bergantung pada kehendak pemerintah (Astawa 2024).

Dalam konteks lalu lintas, perlindungan hukum sangat penting untuk menjamin keadilan dan kepastian hukum bagi pengguna jalan, terutama jika terjadi kecelakaan akibat jalan yang rusak. Kerusakan jalan seperti retakan, jalan bergelombang, alur cekungan, genangan aspal, dan lubang di jalan sering menjadi penyebab utama kecelakaan lalu lintas (Yudaningrum dan Ikhwanudin 2017). Sebagai tanggung jawab hukum, penyelenggara jalan harus segera memperbaiki jalan yang rusak dan terus meningkatkan kualitasnya untuk mencegah kecelakaan yang merugikan pengguna jalan. Kewajiban ini berlaku untuk penyelenggara jalan di semua tingkatan, baik nasional, provinsi, maupun kabupaten/kota. Jika penyelenggara jalan lalai, UU LLAJ mengatur sanksi pidana bagi mereka yang tidak segera memperbaiki jalan rusak yang menyebabkan kecelakaan. Pasal 273 ayat (1) UU LLAJ menyebutkan bahwa penyelenggara jalan yang lalai memperbaiki jalan yang rusak, sehingga menyebabkan kecelakaan dengan korban luka ringan atau kerusakan kendaraan, dapat dikenakan pidana penjara paling lama 6 bulan atau denda hingga Rp12.000.000 (dua belas juta rupiah). Hal ini menegaskan tanggung jawab hukum penyelenggara jalan untuk menjaga keselamatan dan mencegah kerugian akibat kondisi jalan yang buruk, memberikan perlindungan hukum bagi masyarakat atas hak mereka terhadap infrastruktur yang aman dan layak (Yassin, Ismail, dan Tijow 2020).

Penyelenggaraan LLAJ yang diatur dalam Pasal 3 UU LLAJ bertujuan untuk:

1. Mewujudkan pelayanan LLAJ yang aman, tertib, dan lancar untuk mendorong pertumbuhan ekonomi, meningkatkan kesejahteraan, memperkokoh persatuan bangsa, dan menjunjung martabat bangsa.
2. Mengembangkan etika berlalu lintas dan budaya bangsa agar tercipta perilaku pengguna jalan yang bertanggung jawab.
3. Menegakkan hukum dan kepastian hukum untuk memastikan perlakuan yang adil dan setara bagi semua pihak yang terlibat dalam lalu lintas.

Penyelenggaraan LLAJ dilakukan melalui koordinasi antarinstansi sesuai tugas dan fungsi masing-masing, mencakup:

1. Urusan pemerintahan di bidang jalan yang menjadi tanggung jawab kementerian terkait.
2. Urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana LLAJ yang dikelola oleh kementerian terkait.

Pasal 24 UU LLAJ mengamanatkan dua kewajiban utama bagi penyelenggara jalan:

1. Segera memperbaiki jalan yang rusak yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.
2. Memberikan tanda atau rambu pada jalan yang rusak jika perbaikan belum dapat dilakukan untuk mencegah kecelakaan.

Jika kecelakaan terjadi akibat kerusakan jalan, ini menunjukkan bahwa penyelenggaraan LLAJ belum tercapai sesuai tujuan undang-undang, yang mengutamakan keselamatan dan perlindungan hukum bagi pengguna jalan. Oleh karena itu, perbaikan jalan dan pemberian tanda pada jalan rusak harus dilakukan segera untuk meminimalkan risiko kecelakaan.

Kelalaian pemerintah dalam perbaikan jalan dapat dianggap sebagai perbuatan melawan hukum oleh penguasa (*Onrechtmatige Overheidsdaad*). Berdasarkan Perma No. 2 Tahun 2019, sengketa ini melibatkan tuntutan untuk menyatakan tindakan pejabat pemerintah tidak sah dan/atau batal, serta tuntutan ganti rugi. Tindakan pemerintah yang dapat dikategorikan sebagai *Onrechtmatige Overheidsdaad* bisa berupa tindakan hukum atau tindakan nyata yang tidak langsung bertujuan menimbulkan akibat hukum, tetapi tetap memiliki dampak hukum (Asimah, Muttaqin, dan Sugiharti 2020). Hal ini sejalan dengan definisi dalam Undang-Undang Administrasi Pemerintahan yang mengatur tindakan administrasi sebagai perbuatan yang dilakukan atau tidak dilakukan oleh pejabat pemerintahan.

Dasar hukum untuk perbuatan melawan hukum oleh penguasa tercantum dalam Pasal 1365 KUH Perdata yang menyatakan bahwa setiap perbuatan melanggar hukum yang menyebabkan kerugian harus memberi ganti rugi. Tindakan ini dapat dikenakan jika lima unsur berikut terpenuhi:

1. Adanya perbuatan.
2. Perbuatan tersebut melawan hukum.
3. Kerugian yang ditimbulkan.
4. Kesalahan pihak yang melakukan perbuatan.
5. Hubungan sebab akibat antara perbuatan dan kerugian.

Dalam konteks pemeliharaan jalan, jika kelalaian pemerintah dalam memperbaiki jalan rusak menyebabkan kecelakaan dan kerugian, maka pemerintah dapat dianggap melakukan *Onrechtmatige Overheidsdaad* dan wajib memberikan ganti rugi sesuai hukum yang berlaku. Penyelesaian sengketa ini dapat dilakukan melalui gugatan ke Pengadilan Tata Usaha Negara (PTUN), yang memiliki kewenangan untuk memutuskan kasus perbuatan melawan hukum oleh pejabat pemerintahan dalam administrasi negara.

Kerusakan jalan provinsi di Jawa Timur yang mencapai 154 kilometer, baik ringan maupun berat, menjadi tanggung jawab DPU Bina Marga. Tanggung jawab ini sesuai dengan Pasal 3 UU LLAJ. Jika ada kelalaian dalam pemeliharaan jalan, DPU Bina Marga dapat dimintai pertanggungjawaban sesuai hukum, yang dapat berupa sanksi dari PTUN atau pengadilan umum dalam kasus pidana. Penyelenggara jalan juga diwajibkan untuk memperbaiki jalan rusak dan menyediakan tanda untuk jalan yang belum diperbaiki, menyediakan pengaturan lalu lintas, dan mengalokasikan dana untuk penanganan kecelakaan lalu lintas (Pasal 238 dan 239 UU LLAJ). Korban kecelakaan memiliki hak untuk mendapatkan pertolongan, perawatan, ganti rugi, serta santunan dari perusahaan asuransi (Pasal 240 dan 241 UU LLAJ). Masyarakat dapat mengajukan gugatan melalui mekanisme Citizen Lawsuit, yang memungkinkan masyarakat untuk menuntut pemerintah atas kelalaian pemeliharaan jalan. Dasar hukum gugatan ini terdapat dalam Pasal 258 UU LLAJ dan Pasal 62 UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, yang memberikan hak kepada masyarakat untuk berpartisipasi dalam penyelenggaraan jalan dan mengajukan gugatan jika mengalami kerugian akibat pengelolaan jalan (Patuti 2024). Mekanisme ini bertujuan memastikan pemerintah bertanggung jawab atas pelaksanaan tugasnya dan memberikan jalan yang aman dan layak bagi masyarakat.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan dari penelitian ini menunjukkan bahwa DPU Bina Marga Provinsi Jawa Timur memiliki tanggung jawab hukum dalam pengelolaan jalan provinsi yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan. Meskipun tantangan anggaran terbatas, DPU Bina Marga telah berhasil menjaga sebagian besar jalan provinsi dalam kondisi mantap, dengan anggaran yang tersedia difokuskan pada perbaikan jalan yang membutuhkan perhatian. Pemeliharaan jalan provinsi sangat penting untuk mendukung aksesibilitas dan pertumbuhan ekonomi, namun dibatasi oleh kondisi geografis, anggaran, dan kerusakan akibat beban lalu lintas. Oleh karena itu, kolaborasi antara pemerintah, masyarakat, dan sektor terkait sangat diperlukan untuk mewujudkan infrastruktur jalan yang aman dan berkelanjutan. Selain itu, perlindungan hukum bagi pengguna jalan bertujuan untuk menjamin keselamatan dan keadilan, serta memastikan penyelenggara jalan bertanggung jawab atas kelalaian yang menyebabkan kerusakan atau kecelakaan. Saran yang diajukan mencakup adopsi pendekatan manajemen berbasis risiko untuk pemeliharaan jalan, peningkatan akuntabilitas dan transparansi dalam pelaksanaan pemeliharaan, serta peningkatan partisipasi aktif masyarakat dalam pengawasan dan penggunaan mekanisme Citizen Lawsuit untuk memastikan tanggung jawab penyelenggara jalan terlaksana dengan baik.

DAFTAR REFERENSI

- Alfiani, R., Ardinata, M., Dasan, A., & Hangabei, S. M. (2022). Legal analysis of the decision number: 22 / Pdt.G / 2019 / Pn.Bgl. to the employment contract between CV. Tapan Gems Construction with Public Works and Spatial Planning Department Bengkulu Province. *Jurnal Hukum Sehasen*, 8(2), 113–120. <https://doi.org/10.37676/jhs.v8i2.3079>
- Angelina, D., & Wahyuni, K. (2021). Pengaruh infrastruktur ekonomi dan sosial terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia, 2015–2019. *Seminar Nasional Official Statistics 2021* (November), 733–742. <https://doi.org/10.34123/semnasoffstat.v2021i1.1025>
- Asimah, D., Muttaqin, Z., & Sugiharti, D. K. (2020). Implementasi perluasan kompetensi PTUN dalam mengadili tindakan faktual (Onrechtmatige Overheidsdaad/Ood). *Acta Diurnal Jurnal Ilmu Hukum Kenotariatan*, 4(1), 152–170. <https://doi.org/10.23920/acta.v4i1.531>
- Asshiddiqie, J., & Safa'at, M. A. (2006). Teori Hans Kelsen tentang hukum. *Mahkamah Konstitusi RI*, No. 15.
- Astawa, I. G. P. (2024). Konvergensi hukum administrasi negara: Analisis terhadap keputusan tata usaha negara yang mengandung unsur hukum perdata. *Litigasi*, 25(2), 20–42. <https://doi.org/10.23969/litigasi.v25i2.17205>
- Bagaskara, H. (2022). Implementasi Pasal 30 Ayat (1) Huruf B Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang jalan terkait pemeliharaan jalan rusak (Studi di Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Sumber Daya Air Kabupaten Sidoarjo). *Brawijaya Law Student Journal*, May. <https://hukum.studentjournal.ub.ac.id/index.php/hukum/article/view/4663>
- Bimasakti, M. A. (2021). Dispute settlement in the Ombudsman and the Court of Law regarding compensation in public service dispute. *Jurnal Hukum Dan Peradilan*, 10(2), 277–299. <https://doi.org/10.25216/jhp.10.2.2021.277-299>
- BPS. (2024a). Ekonomi Indonesia triwulan II-2024 tumbuh 3,79 persen (q-to-q), ekonomi Indonesia triwulan II-2024 tumbuh 5,05 persen (y-on-y), dan ekonomi Indonesia semester I-2024 tumbuh 5,08 persen (c-to-c). Badan Pusat Statistik. <https://www.bps.go.id/id/pressrelease/2024/08/05/2381/indonesia-s-economic-growth-q2-2024-was-3-79-percent--q-to-q---5-05-percent--y-on-y---and-in-semester-1-2024-was-5-08-percent--c-to-c-.html>
- BPS. (2024b). Statistik daerah Provinsi Jawa Timur 2024. Badan Pusat Statistik.
- DPU Bina Marga Jawa Timur. (2023). Laporan kinerja Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Provinsi Jawa Timur tahun 2023. Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Provinsi Jawa Timur. <https://binamarga.jatimprov.go.id/>
- Hadjon, P. M. (2011). Pengantar hukum administrasi Indonesia (Cetakan kesebelas). Gadjah Mada University Press.
- Hadjon, P. M. (2015). Peradilan tata usaha negara dalam konteks Undang-Undang No. 30 Th. 2014 tentang administrasi pemerintahan. *Jurnal Hukum Dan Peradilan*, 4(1), 51–64. <https://doi.org/10.25216/jhp.4.1.2015.51-64>

- Hapsari, T. (2011). Pengaruh infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia (Skripsi, UIN Syarif Hidayatullah Jakarta).
- Hariansah, S., & Agustian, R. A. (2022). Ambiguitas dan inkonsistensi kedudukan serta kewenangan wakil kepala daerah dalam sistem pemerintahan daerah. *Progresif: Jurnal Hukum*, 16(1), 114–129. <https://doi.org/10.33019/progresif.v16i1.2849>
- Hariyanto, H. (2020). Hubungan kewenangan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah berdasarkan Negara Kesatuan Republik Indonesia. *Volksgeist: Jurnal Ilmu Hukum Dan Konstitusi*, 3(2), 99–115. <https://doi.org/10.24090/volksgeist.v3i2.4184>
- Hr, R. (2003). Pertanggungjawaban publik pemerintah dalam perspektif hukum administrasi negara. *Jurnal Hukum Ius Quia Iustum*, 10(22), 27–38. <https://doi.org/10.20885/iustum.vol10.iss22.art3>
- Ibrahim, J. (2007). Teori & metodologi penelitian hukum normatif. Bayumedia Publishing.
- Kamagi, G. A. (2018). Perbuatan melawan hukum (Onrechtmatige Daad) menurut Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan perkembangannya. *Lex Privatum*, 6(5), 59–60.
- Kurniawijaya, A. (2021). Efektivitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pelanggaran hak pejalan kaki di Kota Surakarta dalam perspektif sosiologi hukum. *Jolasic (Journal of Law, Society, and Islamic Civilization)*, 8(1), 63–75. <https://doi.org/10.20961/jolsic.v8i1.48698>
- Marzuki, P. M. (2019). Penelitian hukum (14th ed.). Kencana.
- Mertokusumo, S. (1987). Perlindungan hukum bagi rakyat Indonesia. Pt. Bina Ilmu.
- Mochtar, Z. A., & Hiariej, E. O. S. (2021). Dasar-dasar ilmu hukum. Red & White Publishing.
- Mustamu, J. (2014). Pertanggungjawaban hukum pemerintah (kajian tentang ruang lingkup dan hubungan dengan diskresi). *Sasi*, 20(2), 21–30.
- Patuti, T. A. (2024). Perlindungan hukum bagi hak pengguna jalan dari kelalaian penyelenggara jalan melalui civil lawsuit ditinjau dari hukum perdata. *Jurnal Hukum Legalita*, 6(2), 171–180. <https://doi.org/10.47637/legalita.v6i2.1538>
- Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 1 Tahun 2014 tentang penyelenggaraan jalan berkeselamatan. Pemerintah Provinsi Jawa Timur.
- Peraturan Gubernur Jawa Timur Nomor 57 Tahun 2018 tentang nomenklatur, susunan organisasi, uraian tugas dan fungsi serta tata kerja unit pelaksana teknis Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Provinsi Jawa Timur. Pemerintah Provinsi Jawa Timur.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 05 Tahun 2018 tentang kriteria teknis jalan. Kementerian PUPR.
- Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang penyelenggaraan bidang jalan. Sekretariat Negara.

- Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang jalan. Sekretariat Negara.
- Prasetyo, R., & Firdaus, D. (2020). Pengaruh infrastruktur pada pertumbuhan. *Jurnal Ekonomi Dan Kebijakan Pembangunan*, 2(2), 222–236.
- Putra, M. H. S., & Risdianto, Y. (2020). Analisis penyusunan kelas jalan berdasarkan Peraturan Menteri PUPR (No. 05/Prt/M/2018) dan pemetaan kelas jalan (menggunakan software ArcGIS) pada jalan provinsi di wilayah Kabupaten Mojokerto. *Rekayasa Teknik Sipil*, 8(1). <https://ejournal.unesa.ac.id/index.php/rekayasa-teknik-sipil/article/view/31862>
- Rahardjo, S. (2010). Penegakan hukum progresif. Kompas.
- Rahardjo, S. (2014). Ilmu hukum. Citra Aditya Bakti.
- Ridwan, H. R. (2006). Hukum administrasi negara. Rajagrafindo Persada.
- Ruben, A., Asnawi, E., & Oktapani, S. (2024). Implementasi tanggung jawab pemerintah terhadap pemeliharaan jalan di Kabupaten Bengkalis. *Collegium Studiosum Journal*, 7(1), 142–157. <https://doi.org/10.56301/csj.v7i1.1268>
- Siahay, M. C., Ahmad, S. N., Gusty, S., Yusman, H. A. I. S., Ampangallo, B. A., Rachman, R. M., Latupeirissa, J. E., Masdiana, & Maitimu, A. (2023). Pembangunan infrastruktur di Indonesia. Tohar Media.
- Sofyanoor, A. (2022). Peran hukum administrasi negara dalam pemberantasan korupsi di Indonesia. *Sibatik Journal: Jurnal Ilmiah Bidang Sosial, Ekonomi, Budaya, Teknologi, Dan Pendidikan*, 1(2), 21–30. <https://doi.org/10.54443/sibatik.v1i2.9>
- Solechan, S. (2019). Asas-asas umum pemerintahan yang baik dalam pelayanan publik. *Administrative Law And Governance Journal*, 2(3), 541–557. <https://doi.org/10.14710/alj.v2i3.541-557>
- Sri Mamudji, D., et al. (2005). Metode penelitian dan penulisan hukum. Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia.
- Sukwika, T. (2018). Peran pembangunan infrastruktur terhadap ketimpangan ekonomi antarwilayah di Indonesia. *Jurnal Wilayah Dan Lingkungan*, 6(2), 115–130. <http://dx.doi.org/10.14710/jwl.6.2.115-130>
- Sulistiyono, F. (2022). Tanggung jawab pemerintah daerah Kabupaten Jember dalam menyelenggarakan pengelolaan sampah berdasarkan Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2008 tentang Pengelolaan Sampah. *Constitution Journal*, 1(2), 157–168. <https://doi.org/10.35719/constitution.v1i2.29>
- Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang perubahan kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang jalan. Sekretariat Negara.
- Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang administrasi pemerintahan. Sekretariat Negara.

- Vinx, L. (2007). Kelsen's principles of legality. In Hans Kelsen's Pure Theory of Law: Legality and Legitimacy (pp. 0). Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780199227952.003.0003>
- Yassin, G., Ismail, D. E., & Tijow, L. M. (2020). Penegakan hukum kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak. *Gorontalo Law Review*, 3(2), 122–136. <https://doi.org/10.32662/golrev.v3i2.982>
- Yudaningrum, F., & Ikhwanudin, I. (2017). Identifikasi jenis kerusakan jalan (Studi kasus ruas jalan Kedungmundu-Meteseh). *Teknika*, 12(2). <https://doi.org/10.26623/teknika.v12i2.638>
- Yulianti, R., & Hasanah, B. (2018). Implementasi program pemeliharaan jalan di Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) Kabupaten Pandeglang. *Sawala: Jurnal Administrasi Negara*, 6(2), 111–125. <https://doi.org/10.30656/sawala.v6i2.926>