



**PT. BANGGA MEDIA  
KONSULTINDO**

**2025**

# **LAPORAN BUKUI**

**NASKAH AKADEMIK DAN  
RAPERDA TENTANG PERUBAHAN  
ATAS PERATURAN DAERAH  
NOMOR 8 TAHUN 2016  
TENTANG  
PENYELENGGARAAN  
STANDARDISASI JALAN  
PROVINSI JAWA TENGAH**



**DPRD PROVINSI  
JAWA TENGAH**

## DAFTAR ISI

<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>i</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>iii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>iv</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Identifikasi Masalah.....	4
1.3 Tujuan dan Kegunaan Penyusunan Naskah Akademik .....	4
1.4 Metode Penelitian .....	5
1.4.1 Metode Pendekatan .....	6
1.4.2 Data yang dipergunakan.....	6
1.4.3 Pengumpulan Data .....	7
1.4.4 Analisis Data .....	8
<b>BAB II LANDASAN TEORETIS</b> .....	<b>9</b>
2.1 Kajian Teoretis.....	9
2.1.1 Penyelenggaraan Jalan .....	9
2.1.2 Klasifikasi Jalan .....	10
2.1.3 Leger Jalan .....	12
2.1.4 Peran Jaringan Jalan.....	13
2.1.5 Kriteria Jaringan Jalan.....	13
2.1.6 Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan .....	14
2.1.7 Kriteria Perencanaan Teknis Jalan .....	14
2.1.8 Pedoman Pemanfaatan dan Penggunaan Bagian-Bagian Jalan.....	15
2.2 Kajian Terhadap Asas/ Prinsip yang Terkait dengan Penyusunan Norma .....	16
2.3 Kajian Terhadap Praktik Penyelenggaraan, Kondisi Yang Ada Serta Permasalahan Yang Dihadapi Masyarakat .....	18
2.3.1 Gambaran Umum Provinsi Jawa Tengah.....	18
2.3.2 Pembangunan Jalan Provinsi Jawa Tengah.....	19
2.3.3 Status Jalan Provinsi Jawa Tengah .....	19
2.3.4 Kondisi Jalan Provinsi Jawa Tengah.....	21
2.4 Kajian Terhadap Implikasi Penerapan Sistem Baru .....	22
2.4.1 Implikasi Sosial dan Kehidupan Masyarakat .....	24
2.4.2 Implikasi Terhadap Keuangan Daerah.....	28
2.4.3 Proyeksi Manfaat Ekonomi dan Sosial .....	32

<b>BAB III EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT .....</b>	<b>34</b>
3.1 Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.....	34
3.2 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.....	35
3.3 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan .....	40
3.4 Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan .....	43
3.5 Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko .....	44
3.6 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Standardisasi Jalan Provinsi Jawa Tengah .....	45
<b>BAB IV LANDASAN FILOSOFIS SOSIOLOGIS DAN YURIDIS .....</b>	<b>48</b>
4.1 Landasan Filosofis .....	48
4.2 Landasan Sosiologis .....	52
4.3 Landasan Yuridis .....	57
4.3.1 Undang-Undang .....	58
4.3.2 Peraturan Pemerintah .....	58
4.3.3 Peraturan Menteri .....	59
4.3.5 Peraturan Daerah Provinsi .....	59
<b>BAB V JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP MATERI MUATAN PERATURAN DAERAH .....</b>	<b>61</b>
5.1 Jangkauan dan Arah Pengaturan.....	61
5.1.1 Ketentuan Umum .....	62
5.1.2 Batang Tubuh Rancangan Peraturan Daerah.....	66
5.2 Ruang Lingkup dan Materi Muatan.....	66
5.2.1 Ruang Lingkup.....	67
5.2.2 Materi Muatan .....	68
<b>BAB VI PENUTUP .....</b>	<b>75</b>
6.1 Kesimpulan .....	75
6.2 Saran .....	76
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>78</b>

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Kriteria Jaringan Jalan.....	14
Tabel 2.2 Panjang Jalan Menurut Kabupaten/Kota dan Kewenangan Pemerintah .....	20
Tabel 2.3 Identifikasi Masalah Jaringan Jalan Provinsi .....	23
Tabel 2.4 Rincian Anggaran Standarisasi Jalan Provinsi.....	31

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kondisi Jalan Provinsi Jawa Tengah.....	21
Gambar 2.2 Anggaran APBD Provinsi Jawa Tengah Program Penyelenggaraan Jalan .....	29
Gambar 2.3 Kondisi Panjang Jalan Provinsi Belum Memiliki Lebar 7 Meter.....	30

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Jalan merupakan salah satu prasarana transportasi yang menjadi unsur penting dalam pengembangan kehidupan berbangsa dan bernegara. Keberadaan jalan memiliki peranan strategis dalam mendukung pembangunan di berbagai bidang seperti ekonomi, sosial, budaya, dan lingkungan, serta untuk memajukan kesejahteraan umum (Mansoor & Paul, 2022; Akpan & Morimoto, 2022). Jalan merupakan salah satu prasarana transportasi yang menjadi unsur penting dalam pengembangan kehidupan berbangsa dan bernegara. Keberadaan jalan memiliki peranan strategis dalam mendukung pembangunan di berbagai bidang seperti ekonomi, sosial, budaya, dan lingkungan, serta untuk memajukan kesejahteraan umum. Sebagai penghubung berbagai aktivitas ekonomi dan sosial, jalan yang berkualitas akan meningkatkan efisiensi distribusi barang dan jasa, memperluas akses masyarakat terhadap berbagai fasilitas publik, serta mendorong pertumbuhan ekonomi daerah.

Daerah Jawa Tengah penyelenggaraan jalan memiliki kompleksitas tersendiri mengingat karakteristik geografis yang beragam, kepadatan penduduk yang tinggi di wilayah tertentu, serta dinamika perkembangan ekonomi yang pesat. Kondisi geografis Jawa Tengah menunjukkan karakteristik fisik khusus, terutama di wilayah pesisir utara (Pantura) yang dicirikan oleh endapan sedimen aluvial yang menghasilkan tekstur tanah yang lebih lunak dibandingkan dengan zona tengah dan selatan Pulau Jawa. Lebih lanjut, infrastruktur jalan transportasi berperan penting dalam pertumbuhan ekonomi regional dan cenderung mempengaruhi wilayah sekitarnya melalui efek spillover (Mohamad et al., 2021). Kondisi ini menuntut adanya sistem penyelenggaraan jalan yang teratur, terencana, dan berkesinambungan untuk menjamin keselamatan, kenyamanan, dan kelancaran berlalu lintas bagi masyarakat. Saat ini, pengaturan mengenai penyelenggaraan jalan di Provinsi Jawa Tengah diatur dalam Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Standardisasi Jalan. Namun berdasarkan hasil Pengkajian Analisis dan Evaluasi yang dilakukan Sekretariat

Daerah Provinsi Jawa Tengah pada tahun 2022, Peraturan Daerah tersebut menghadapi beberapa permasalahan mendasar yang memerlukan penyesuaian. Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 2 Tahun 2022 telah membawa perubahan paradigma dalam penyelenggaraan jalan di Indonesia, terutama dalam hal perluasan kewenangan pemerintah daerah provinsi, penguatan peran provinsi dalam koordinasi, kewajiban membangun sistem data dan informasi yang terintegrasi, serta penguatan partisipasi masyarakat (Rohman, 2025; Woltjer, 2002).

Evaluasi Perda Nomor 8 Tahun 2016 menemukan beberapa pembelajaran penting yang menjadi dasar penyusunan Peraturan Daerah baru. Pertama, pengaturan yang bersifat teknis tentang standardisasi jalan tidak tepat diatur dalam Peraturan Daerah tetapi lebih tepat dalam Peraturan Gubernur, karena materi muatan teknis cenderung mutatis mutandis dengan Peraturan Menteri dan jarang dijadikan pedoman oleh perangkat daerah. Kedua, terjadi disharmonisasi dengan UU Nomor 2 Tahun 2022 tentang perubahan kewenangan, PP Nomor 30 Tahun 2021 tentang perubahan standar kelas jalan, dan PP Nomor 5 Tahun 2021 tentang perizinan berbasis risiko. Ketiga, ditemukan tumpang tindih kewenangan antara Dinas Perhubungan dan Dinas PUPR terkait perlengkapan jalan yang menghambat koordinasi efektif (World Bank, 2021). Keempat, perlu integrasi pengaturan garis sempadan jalan untuk menghindari fragmentasi pengaturan dan memudahkan implementasi.

Berdasarkan data infrastruktur jalan Provinsi Jawa Tengah, terdapat beberapa kondisi yang memerlukan perhatian serius. Panjang jalan provinsi mencapai ribuan kilometer yang menghubungkan 35 kabupaten dan kota dengan kondisi jalan yang bervariasi dari baik hingga rusak berat. Kerusakan jalan sering terjadi akibat beban berlebih kendaraan pengangkut hasil pertanian dan pertambangan, kondisi tanah gambut di beberapa wilayah yang menyebabkan penurunan konstruksi jalan, serta curah hujan tinggi yang mempercepat kerusakan (Harahap & Khoirunurrofik, 2021). Keterbatasan anggaran menjadi tantangan utama, dimana Indonesia memerlukan tambahan Rp 753 triliun untuk membiayai proyek infrastruktur hingga 2029, dan meskipun belanja infrastruktur jalan telah

meningkat menjadi IDR 70 triliun per tahun, tingkat investasi ini tidak sejalan dengan permintaan yang meningkat (World Bank, 2013).

Evaluasi Perda Nomor 8 Tahun 2016 menemukan beberapa pembelajaran penting yang menjadi dasar penyusunan Peraturan Daerah baru.

- a. Pengaturan yang bersifat teknis tentang standardisasi jalan tidak tepat diatur dalam Peraturan Daerah tetapi lebih tepat dalam Peraturan Gubernur karena materi muatan teknis cenderung mutatis mutandis dengan Peraturan Menteri dan jarang dijadikan pedoman oleh perangkat daerah, di mana Peraturan Daerah seharusnya mengatur kebijakan umum dan kewenangan pemerintah daerah serta mencerminkan penyelenggaraan otonomi daerah dengan menampung kondisi khusus daerah
- b. Terjadi disharmonisasi dengan UU Nomor 2 Tahun 2022 tentang perubahan kewenangan, PP Nomor 30 Tahun 2021 tentang perubahan standar kelas jalan, dan PP Nomor 5 Tahun 2021 tentang perizinan berbasis risiko, dimana ketidaksinkronan antara regulasi pusat dan daerah menciptakan hambatan signifikan dalam pengembangan infrastruktur jalan sebagaimana ditemukan bahwa perbedaan regulasi antara pemerintah pusat dan daerah serta regulasi pusat yang tidak sesuai dengan kondisi lokal menjadi tantangan utama dalam desentralisasi pembangunan infrastruktur.
- c. Ditemukan tumpang tindih kewenangan antara Dinas Perhubungan dan Dinas PUPR terkait perlengkapan jalan yang menghambat koordinasi efektif, dimana struktur kelembagaan yang tidak tepat untuk merencanakan dan mengelola transportasi di wilayah metropolitan menjadi hambatan signifikan karena kota hanya dapat merencanakan dan mengatur layanan dalam batas-batasnya sementara Dinas Perhubungan Provinsi bertanggung jawab mengembangkan layanan transportasi antar-kabupaten tetapi tidak memiliki otoritas atas layanan dalam kota (World Bank, 2021). Keempat, perlu integrasi pengaturan garis sempadan jalan untuk menghindari fragmentasi pengaturan dan memudahkan implementasi, dimana koordinasi antar-kementerian dan lembaga menjadi kunci keberhasilan proyek infrastruktur sebagaimana ditunjukkan oleh keberhasilan berbagai proyek melalui koordinasi antar-lembaga yang kuat (Pustral UGM, 2025).

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Berdasarkan uraian di atas, beberapa permasalahan yang dapat diidentifikasi dan akan menentukan cakupan dari penyusunan Naskah Akademik ini adalah sebagai berikut:

1. Apakah materi muatan Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Standardisasi Jalan Provinsi Jawa Tengah perlu direvisi untuk mengakomodir perkembangan regulasi dan fokus pada kebijakan umum serta tidak terlalu teknis?
2. Apa yang menjadi pertimbangan landasan filosofis, sosiologis dan yuridis dari Perubahan atas Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Standardisasi Jalan Provinsi Jawa Tengah?
3. Bagaimana harmonisasi pengaturan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Standardisasi Jalan Provinsi Jawa Tengah yang baru agar sesuai dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, terutama untuk mengakomodasi kewenangan baru Pemerintah Daerah dalam Pengaturan Jalan Provinsi?
4. Bagaimana sasaran, jangkauan, arah pengaturan dan materi muatan Perubahan Atas Peraturan Daerah tentang Perubahan Perda No.8 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Standardisasi Jalan Provinsi Jawa Tengah, termasuk merancang sistem penyelenggaraan jalan yang terintegrasi, seperti pengaturan, data dan informasi, perizinan, serta partisipasi masyarakat?

## **1.3 Tujuan dan Kegunaan Penyusunan Naskah Akademik**

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, tujuan penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah tentang Penyelenggaraan Jalan adalah:

1. Merumuskan materi muatan Perubahan Peraturan Daerah yang tepat berfokus pada kebijakan umum penyelenggaraan jalan, bukan pada aspek teknis, namun tetap mencerminkan kondisi dan kebutuhan Provinsi Jawa Tengah.
2. Menyusun landasan filosofis, sosiologis dan yuridis dalam pembentukan Peraturan Daerah tentang Perubahan Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Standardisasi Jalan Provinsi Jawa Tengah.

3. Menjamin harmonisasi dan sinkronisasi pengaturan dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022, Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021, dan Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021, serta memastikan Peraturan Daerah mampu mengakomodasi kewenangan baru Pemerintah Provinsi dalam bidang penyelenggaraan jalan.
4. Menyusun sasaran, jangkauan, arah pengaturan dan materi muatan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Jalan, termasuk membangun sistem penyelenggaraan jalan yang terintegrasi, meliputi aspek perencanaan, pengaturan, sistem data dan informasi jalan, perizinan berbasis OSS RBA, serta mekanisme partisipasi masyarakat dalam pelaksanaan dan pengawasan penyelenggaraan jalan.

#### **1.4 Metode Penelitian**

Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah tentang Penyelenggaraan Jalan ini menggunakan pendekatan yuridis normatif yang didukung oleh pendekatan yuridis empiris. Pendekatan yuridis normatif dilakukan dengan mengkaji peraturan perundang-undangan, teori hukum, dan doktrin yang relevan dengan penyelenggaraan jalan, termasuk analisis terhadap Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berisiko.

Selain itu, dalam perumusan BAB II Huruf D Naskah Akademik, terkait Regulatory Impact Assessment (RIA) adalah suatu metode penelitian untuk memeriksa dan mengukur kemungkinan manfaat, biaya, dan dampak dari peraturan baru atau perubahan peraturan. RIA adalah alat untuk memprediksi pengaturan yang berguna yang memberi para pembuat keputusan data empiris dan kerangka komprehensif di mana mereka dapat menilai pilihan mereka dan konsekuensi keputusan yang mereka mungkin ambil<sup>1</sup>. Selain itu, kajian normatif juga mencakup

---

<sup>1</sup> Delia Rodrigo, "Regulatory Impact Analysis in OECD Countries Challenges for Development Sountries", Dalam South Asian-Third High Level Investment Roundtable, (Bhaka, Bangladesh: June 2005) hlm. 5.

studi komparasi terhadap peraturan daerah provinsi lain serta analisis terhadap hasil evaluasi Perda Nomor 8 Tahun 2016 untuk memperoleh pembelajaran normatif yang relevan. Sementara itu, pendekatan yuridis empiris digunakan untuk meneliti kondisi faktual penyelenggaraan jalan di Provinsi Jawa Tengah, meliputi kondisi eksisting jaringan jalan, praktik pelaksanaan oleh perangkat daerah, permasalahan di lapangan, serta aspirasi masyarakat terhadap kebutuhan pengaturan baru.

#### **1.4.1 Metode Pendekatan**

Menurut Soerjono Soekanto, jika dilihat dari sudut tujuan penelitian, penelitian hukum dapat digolongkan menjadi dua jenis, yaitu penelitian normatif dan penelitian empiris<sup>2</sup>. Adapun penelitian hukum normatif mencakup; a) Penelitian terhadap asas-asas hukum; b) Penelitian terhadap sistematika hukum; c) Penelitian terhadap taraf sinkronisasi hukum; d) Penelitian sejarah hukum; dan e) Penelitian perbandingan hukum.

Sedangkan penelitian hukum empiris terdiri dari; a) Penelitian terhadap identifikasi hukum (tidak tertulis); dan b). Penelitian terhadap efektifitas hukum. Metode yang digunakan dalam penyusunan Naskah Akademik ini adalah dengan metode kombinasi/penggabungan penelitian hukum normatif-empiris. Jenis penelitian hukum normatif-empiris (*applied law research*) menurut Abdulkadir Muhammad merupakan penelitian yang menggunakan studi kasus hukum normatif empiris berupa produk perilaku hukum<sup>3</sup>.

Dalam penelitian hukum normatif, hukum yang tertulis dikaji dari berbagai aspek seperti aspek teori, filosofi, perbandingan, struktur/komposisi, konsistensi, penjelasan umum dan penjelasan pada tiap pasal, formalitas dan kekuatan mengikat suatu undang-undang serta bahasa yang digunakan adalah bahasa hukum, sedangkan penelitian empiris ialah penelitian terhadap fakta empiris yang diperoleh berdasarkan observasi atau realitas yang ada di masyarakat.

#### **1.4.2 Data yang dipergunakan**

Data yang diperlukan untuk penyusunan Naskah Akademik ini dapat berupa data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh

---

<sup>2</sup> Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: Universitas Indonesia, 2014, hal. 1-2

<sup>3</sup> Abdulkadir Muhammad, 2004, *Hukum dan Penelitian Hukum* cet-1, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hal. 52.

secara langsung dari sumber pertama. Sedangkan, data sekunder adalah data yang diperoleh dari hasil penelusuran pustaka, yang terdiri atas bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier.

Selain data sekunder tersebut, dalam menyusun Naskah Akademik ini juga mengumpulkan data primer, dimana data primer tersebut digunakan untuk memperkuat data sekunder.

### **1.4.3 Pengumpulan Data**

Pengumpulan data dalam penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah tentang Penyelenggaraan Jalan dilakukan melalui beberapa teknik yang saling melengkapi, yaitu studi kepustakaan (library research), studi lapangan (field research), dan studi komparasi (comparative study).

Studi Kepustakaan (Library Research) dilakukan untuk memperoleh data sekunder melalui penelusuran bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Bahan hukum primer mencakup peraturan perundang-undangan yang terkait dengan penyelenggaraan jalan, seperti Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022, serta berbagai peraturan pemerintah dan peraturan daerah yang relevan. Bahan hukum sekunder meliputi buku, jurnal ilmiah, artikel, hasil penelitian terdahulu, dan naskah akademik dari daerah lain yang berhubungan dengan kebijakan infrastruktur dan pemerintahan daerah. Sedangkan bahan hukum tersier terdiri dari kamus hukum, ensiklopedia, dan sumber penunjang lainnya yang membantu memberikan pemahaman konseptual.

Studi Lapangan (Field Research) dilakukan untuk memperoleh data primer yang bersifat faktual dan kontekstual mengenai pelaksanaan penyelenggaraan jalan di Provinsi Jawa Tengah. Pengumpulan data lapangan dilakukan melalui wawancara mendalam dan Focus Group Discussion (FGD) dengan para pemangku kepentingan yang relevan, seperti Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR), Dinas Perhubungan (Dishub), BAPPEDA, Biro Hukum Sekretariat Daerah, serta perwakilan Dinas PUPR. Selain itu, dilakukan observasi terhadap kondisi nyata jaringan jalan untuk menilai kesesuaian antara ketentuan normatif dan praktik di lapangan, termasuk dalam aspek kelembagaan, pembiayaan, dan partisipasi masyarakat.

Studi Komparasi (Comparative Study) dilakukan untuk mempelajari peraturan dan praktik penyelenggaraan jalan di provinsi lain seperti Jawa Barat, Jawa Timur, dan Jambi yang telah menyesuaikan kebijakan penyelenggaraan jalannya sesuai dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022. Studi ini bertujuan untuk mengidentifikasi best practices yang dapat dijadikan acuan dan pembelajaran dalam merumuskan materi muatan Peraturan Daerah di Jawa Tengah, sehingga hasil pengaturannya bersifat adaptif dan implementatif.

#### **1.4.4 Analisis Data**

Data yang telah dikumpulkan, baik data primer maupun sekunder, dianalisis menggunakan metode analisis kualitatif-deskriptif. Metode ini digunakan untuk menafsirkan, memahami, dan menjelaskan data yang diperoleh secara sistematis agar dapat menghasilkan gambaran yang utuh mengenai permasalahan hukum dan kebijakan penyelenggaraan jalan. Analisis kualitatif dilakukan dengan menelaah isi peraturan perundang-undangan, hasil wawancara, FGD, serta data lapangan untuk menemukan hubungan antara aspek normatif dan empiris.

Analisis dilakukan melalui tiga tahapan utama, yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Tahap reduksi data dilakukan dengan menyeleksi dan mengelompokkan data yang relevan dengan permasalahan penelitian, seperti harmonisasi regulasi, pembagian kewenangan kelembagaan, serta sistem penyelenggaraan jalan terintegrasi. Tahap penyajian data dilakukan dalam bentuk uraian deskriptif yang menggambarkan temuan empiris dan hasil kajian normatif secara sistematis. Sedangkan tahap penarikan kesimpulan dilakukan untuk menemukan kesenjangan antara ketentuan hukum dan praktek pelaksanaannya serta merumuskan rekomendasi kebijakan yang bersifat komprehensif, implementatif, dan sesuai dengan kebutuhan pembangunan daerah.

Melalui proses analisis ini, diharapkan Naskah Akademik dapat menghasilkan landasan ilmiah yang kuat bagi penyusunan Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Jalan yang tidak hanya sesuai dengan prinsip hukum dan tata perundang-undangan, tetapi juga responsif terhadap realitas sosial, ekonomi, dan kelembagaan di Provinsi Jawa Tengah.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORETIS**

#### **2.1 Kajian Teoretis**

##### **2.1.1 Penyelenggaraan Jalan**

Jalan merupakan prasarana transportasi yang dibuat untuk memudahkan masyarakat dalam melakukan mobilisasi melalui jalur darat yang meliputi segala bagian jalan termasuk pelengkap yang di peruntukan untuk lalu lintas. Jalan merupakan infrastruktur yang digunakan untuk mobilitas yang memberikan akses layanan publik, serta dapat mendukung pertumbuhan ekonomi. Pembangunan jalan yang merata di setiap wilayah dapat memudahkan keterhubungan antar wilayah.

Berdasarkan Undang-undang No. 34 Tahun 2004 Tentang Jalan pada pasal 1 menyebutkan bahwa, jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan penghubung, bangunan pelengkap dan pelengkap lainnya yang di peruntukan 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<sup>4</sup>. Sistem jaringan jalan adalah satu kesatuan ruas jalan yang saling menghubungkan dan mengikat pusat kegiatan/pusat pertumbuhan, dan simpul transportasi dengan wilayah yang berada dalam pengaruh penyelenggaraannya dalam satu hubungan hierarkis.

Sistem jaringan jalan yang saling terhubung dapat memberikan berbagai manfaat bagi berbagai sektor. Selain itu, sistem jaringan jalan yang baik juga dapat meningkatkan pembangunan suatu wilayah, pertumbuhan ekonomi, peningkatan kualitas hidup masyarakat, serta memperkuat integrasi nasional.

Penyelenggaraan jalan adalah pihak yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan sesuai kewenangannya. Pada jaringan jalan provinsi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan dilakukan oleh pemerintah provinsi melalui Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Cipta Karya Provinsi.

---

<sup>4</sup> Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan

### 2.1.2 Klasifikasi Jalan

Jaringan jalan memiliki berbagai jenis klasifikasi. Berdasarkan klasifikasi jalan, jaringan jalan terbagi menjadi klasifikasi berdasarkan fungsi, dan status. Klasifikasi jalan berdasarkan fungsinya terbagi menjadi empat klasifikasi yaitu jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan. Pengklasifikasian jalan dilakukan untuk mengelompokkan jalan agar mampu menerima muatan sumbu berat dan dimensi kendaraan bermotor yang ditetapkan. Untuk lebih jelas terkait klasifikasi jalan berdasarkan fungsinya, berikut merupakan penjelasan klasifikasi jalan berdasarkan fungsinya<sup>5</sup>.

a. Jalan Arteri

Jalan arteri merupakan jenis jaringan jalan yang menghubungkan pusat kegiatan utama ataupun kota-kota besar. Jalan arteri biasanya memiliki volume lalu lintas yang sangat tinggi. Kapasitas jalan arteri mampu menampung volume lalu lintas yang besar dan dirancang untuk lalu lintas yang memiliki kecepatan tinggi. Memiliki lebar jalan minimal sebesar 11 meter.

b. Jalan Kolektor

Jalan kolektor merupakan jaringan jalan penghubung antara jalan arteri dengan jalan lokal. Fungsi utama jalan kolektor yaitu sebagai jaringan jalan pengumpul dari jalan lokal menuju jalan arteri. Kapasitas jalan dari jalan kolektor cenderung memiliki volume lalu lintas menengah dan memiliki kecepatan menengah. Memiliki lebar badan jalan minimal 9 meter.

c. Jalan Lokal

Jalan lokal merupakan jaringan jalan yang menghubungkan antara permukiman atau daerah tertentu dengan jaringan jalan kolektor yang kemudian menuju jaringan arteri. Jalan lokal memiliki kapasitas volume kendaraan yang lebih rendah jika dibandingkan dengan jalan kolektor dan memiliki kecepatan kendaraan yang lebih rendah. Memiliki lebar badan jalan sebesar 7,5 meter.

d. Jalan Lingkungan

---

<sup>5</sup> Nailufat dan Oktaviani “Klasifikasi Jalan Berdasarkan Fungsi, Status, dan Kelasnya” (<https://nasional.kompas.com/read/2023/06/25/00150031/klasifikasi-jalan-berdasarkan-fungsi-status-dan-kelasnya>, Diakses pada 23 Oktober 2025)

Jalan lingkungan merupakan jenis jaringan jalannya umum untuk kendaraan angkutan lingkungan yang memiliki kecepatan rendah dan memiliki jarak perjalanan yang dekat. Jalan lingkungan merupakan jalan penghubung antar aktivitas kawasan pedesaan dengan lingkungan sekitarnya. Jalan lingkungan memiliki lebar badan jalan sebesar 6,5 meter.

Selain berdasarkan fungsinya, klasifikasi jalan juga terdapat klasifikasi berdasarkan statusnya. Berdasarkan statusnya jaringan jalan terbagi menjadi lima klasifikasi, yaitu jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa. Untuk lebih jelas terkait klasifikasi jalan berdasarkan statusnya, berikut merupakan klasifikasi jalan berdasarkan statusnya.

a. Jalan Nasional

Jalan nasional merupakan jaringan jalan yang dikelola oleh pemerintah pusat. Jenis jaringan jalan ini menghubungkan antar ibu kota provinsi dan wilayah strategis.

b. Jalan Provinsi

Jalan provinsi merupakan jaringan jalan yang dikelola oleh pemerintah provinsi yang memiliki fungsi sebagai jaringan jalan penghubung antar Kabupaten atau Kota dalam satu provinsi.

c. Jalan Kabupaten atau Kota

Jalan kabupaten/kota merupakan jenis jaringan jalan yang dikelola oleh pemerintah kabupaten/kota digunakan untuk menghubungkan antar kecamatan atau pusat kegiatan lokal.

d. Jalan Desa

Jalan desa merupakan jenis jaringan jalan yang pengelolaan dilakukan oleh pemerintah desa. Jalan desa digunakan untuk menghubungkan antar dusun, desa, dan jaringan jalan akses menuju fasilitas desa.

Klasifikasi Jalan berdasarkan kelasnya terbagi menjadi empat kelas, yaitu kelas I, kelas II, dan kelas III. Untuk lebih jelas terkait klasifikasi jalan berdasarkan kelasnya berikut merupakan klasifikasi jalan berdasarkan kelasnya<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia No. 13 Tahun 2024 Tentang Kelas Jalan Berdasarkan Penggunaan Jalan Serta Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

a. Jalan Kelas I

Jalan kelas I merupakan jenis jaringan jalan yang paling tinggi, di mana kelas jalan ini di dalamnya meliputi jalan arteri dan jalan kolektor. Kelas Jalan I dapat dilalui oleh kendaraan dengan lebar tidak melebihi 2,5 meter, memiliki panjang tidak lebih dari 18 meter, dan tinggi kendaraan tidak melebihi 4,2 meter.

b. Jalan Kelas II

Jalan kelas II merupakan jenis jaringan jalan yang di dalamnya meliputi jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan. Pada jaringan jalan kelas II kendaraan yang dapat melewati kelas jalan tersebut memiliki ukuran yang tidak melebihi 2,5 meter, ukuran panjang tidak melebihi 120 meter, dan ukuran tinggi tidak melebihi 4,2 meter.

c. Jalan Kelas III

Jalan kelas III merupakan jenis jaringan jalan yang di dalamnya meliputi jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan. Pada jenis jalan kelas III kendaraan yang melalui memiliki lebar yang tidak melebihi 2,1 meter, ukuran panjang tidak melebihi 9 meter, dan memiliki tinggi yang tidak melebihi 3,5 meter.

### **2.1.3 Leger Jalan**

Leger jalan merupakan suatu dokumen yang di dalamnya memuat informasi tentang data-data ruas jalan secara lengkap. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006, Leger jalan merupakan dokumen yang memuat data mengenai perkembangan suatu ruas jalan. Setiap penyelenggaraan jalan wajib mengadakan leger jalan yang di dalamnya memuat pembuatan, penetapan, pemantauan, pemutakhiran, penyimpanan, dan pemeliharaan, penggantian, serta menyimpan informasi. Penggunaan leger jalan pada pembangunan atau penyelenggaraan jalan digunakan untuk penyusunan rencana dan program pembangunan jalan dan pendataan tentang sejarah perkembangan suatu ruas jalan. Dokumen leger jalan merupakan dokumen penguat yang digunakan pada saat terjadi sengketa atas aset jalan, sehingga seluruh ruas jalan harus memiliki leger jalan sebagai penguat pada saat terjadi sengketa.

Bagian-bagian leger jalan sekurang-kurangnya harus memuat data identitas jalan, data jalan, peta lokasi ruas jalan, dan data ruang milik jalan. Pada data

identitas jalan di dalamnya harus memuat nomor dan nama ruas jalan, nama pengenal jalan, titik awal dan akhir serta jurusan jalan, sistem jaringan jalan, fungsi jalan, status jalan, dan kelas jalan.

Data jalan pada dokumen leger jalan memuat data teknis dari jalan, jembatan, terowongan, bangunan pelengkap lainnya, pelengkap jalan, dan tanah dasar. Sedangkan untuk peta lokasi pada leger jalan di dalamnya memuat titik awal dan titik akhir ruas jalan, batas administrasi, patok kilometer, persimpangan, jembatan, dan terowongan. Pada bagian data ruang milik jalan di dalamnya memuat luas lahan, data perolehan hak atas tanah, nilai perolehan, dan bukti sertifikat hak atas tanah.

#### **2.1.4 Peran Jaringan Jalan**

Jalan merupakan salah satu fasilitas umum yang digunakan masyarakat dalam mobilisasi. Di Indonesia jaringan jalan memiliki berbagai jenis klasifikasi. Selain itu, jaringan jalan di Indonesia juga memiliki berbagai fungsi atau peran. Berikut merupakan beberapa peran atau fungsi jaringan jalan.

- a. Penghubung antar wilayah, jaringan jalan yang saling terhubung antar wilayah dapat memudahkan keterhubungan masyarakat antar wilayah sehingga memudahkan mobilitas masyarakat untuk berpindah antar wilayah.
- b. Prasarana distribusi, jaringan jalan yang memadai dan memiliki kondisi yang baik dapat memudahkan distribusi barang dan jasa. Kemudahan distribusi barang dan jasa dapat meningkatkan perekonomian masyarakat.
- c. Keamanan dan kenyamanan, kondisi jaringan jalan yang baik, tidak bergelombang, dan mulus dapat memberikan rasa aman dan nyaman bagi masyarakat sebagai pengguna jalan. Selain itu kondisi jalan yang baik juga dapat memberikan keselamatan berkendara.

#### **2.1.5 Kriteria Jaringan Jalan**

Kriteria jaringan jalan ditentukan berdasarkan ketersediaan jaringan sesuai dengan lebar jalan, fungsi jalan, dan cakupan jalan. Berdasarkan fungsinya jaringan jalan diklasifikasikan menjadi empat yaitu jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan. Setiap klasifikasi jalan memiliki kriteria jalan masing-

masing. Berikut merupakan penjelasan mengenai kriteria jaringan jalan berdasarkan fungsi jalan<sup>7</sup>.

**Tabel 2.1 Kriteria Jaringan Jalan**

No.	Fungsi Jalan	Kriteria Jalan
1.	Jalan Arteri	Lebar badan jalan minimal 11 meter, dengan kecepatan kendaraan minimal 60 Km/jam.
2.	Jalan Kolektor	Lebar badan jalan minimal 9 meter, dengan kecepatan paling rendah kendaraan 40 Km/jam.
3.	Jalan Lokal	Lebar badan jalan minimal 7,5 meter dengan kecepatan kendaraan minimal 20 Km/jam
4.	Jalan Lingkungan	Lebar badan jalan minimal 6,5 meter dengan kecepatan kendaraan minimal 15 Km/jam

*Sumber : Nizar Aldi, 2022*

### 2.1.6 Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan

Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 13/PRT/2011 Tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan, secara umum Pemeliharaan jalan adalah kegiatan penanganan jalan, berupa pencegahan, perawatan dan perbaikan yang diperlukan untuk mempertahankan kondisi jalan agar tetap berfungsi secara optimal melayani lalu lintas sehingga umur rencana yang ditetapkan dapat tercapai. Sedangkan, penilikan jalan merupakan kegiatan pelaksanaan, pengamatan, pemanfaatan jalan dan kondisi jalan setiap hari dan laporan pengamatan serta usulan tindakan terhadap hasil pengamatan disampaikan kepada penyelenggara jalan atau instansi yang ditunjuk. Tujuan dari pemeliharaan dan penilikan jalan yaitu sebagai ketertiban dalam pelaksanaan pemeliharaan jalan, mewujudkan pelayanan jalan yang sesuai standar pelayanan minimal, dan mewujudkan ketertiban dalam penggunaan bagian-bagian jalan.

### 2.1.7 Kriteria Perencanaan Teknis Jalan

Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2021 Tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan, Kriteria Perencanaan Teknis Jalan adalah ketentuan teknis jalan yang harus dipenuhi dalam suatu perencanaan teknis jalan. Prosedur pelaksanaan perencanaan teknis jalan

<sup>7</sup> Nizar Aldi “Klasifikasi Jalan Berdasarkan Fungsi” (<https://www.detik.com/sumut/berita/d-6210996/klasifikasi-jalan-berdasarkan-fungsi-berikut-ini-penjelasan-nya> Diakses 27 Oktober 2025)

merupakan tahapan dan ketentuan pelaksanaan perencanaan teknis jalan yang harus diikuti oleh perencana jalan. Pada tahap perencanaan teknis jalan meliputi<sup>8</sup>.

- a. Perencanaan teknis awal, pada tahapan ini perencanaan melakukan perencanaan alternatif alinemen jalan yang akan dibangun dan pertimbangan teknis, ekonomis, lingkungan, dan keselamatan yang melatarbelakangi konsep perencanaan.
- b. Kajian kelayakan jalan (*Feasibility Study*), Kajian kelayakan jalan dilakukan untuk setiap alternatif alinemen jalan keluaran perencanaan teknis awal. Selain itu juga melakukan penetapan pilihan alternatif yang paling layak baik secara finansial maupun secara teknis, serta keselamatan lalu lintas kerja.
- c. Perencanaan teknis akhir (*Final Enngineering Design*), pada tahapan ini desain pendahuluan yang diawali pelengkap data pendukung untuk perencanaan termasuk tinjauan lapangan untuk penetapan alinemen Jalan yang final untuk alternatif alinemen terpilih hasil kajian kelayakan jalan, melakukan perencanaan teknis rinci, audit keselamatan kerja, dan perencanaan teknis akhir.

### **2.1.8 Pedoman Pemanfaatan dan Penggunaan Bagian-Bagian Jalan**

Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 20/PRT/M/2010 Tentang Pedoman Pemanfaatan dan Penggunaan Bagian-Bagian Jalan, tujuan dari pengaturan pemanfaatan dan penggunaan bagian-bagian jalan bertujuan untuk pengamanan fungsi jalan, menjamin kelancaran dan keselamatan pengguna jalan, dan keamanan konstruksi jalan. Lingkup pengaturan pemanfaatan dan penggunaan bagian-bagian jalan meliputi.

- a. Pemanfaatan ruang manfaat jalan dan ruang milik jalan selain peruntukannya meliputi bangunan dan jaringan utilitas, iklan, media informasi, bangun– bangunan, dan bangunan gedung di dalam ruang milik jalan.
- b. Penggunaan ruang manfaat jalan yang memerlukan perlakuan khusus terhadap konstruksi jalan dan jembatan berupa muatan dan kendaraan dengan dimensi, muatan sumbu terberat dan/atau beban total melebihi standar.

---

<sup>8</sup> Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/2021 Tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan

- c. Penggunaan ruang pengawasan jalan yang tidak mengganggu keselamatan pengguna jalan dan keamanan konstruksi jalan.

## **2.2 Kajian Terhadap Asas/ Prinsip yang Terkait dengan Penyusunan Norma**

Pada kajian penyelenggaraan jalan dilaksanakan berdasarkan asas. Asas-asas yang dipilih merujuk Undang-undang No. 2 Tahun 2022 Tentang Penyelenggaraan Jalan, dan Perda Provinsi Jawa Tengah No. 8 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Standardisasi Jalan Provinsi Jawa Tengah, serta disesuaikan dengan kondisi wilayah Provinsi Jawa Tengah. Terdapat 11 (sebelas) asas yang dapat menjadi dasar dari Perubahan Peraturan Daerah.

Asas penyelenggaraan jalan tersebut yaitu kemanfaatan, keselamatan, keamanan dan kenyamanan, efisiensi dan efektivitas, keadilan, keserasian,keselarasan, dan keseimbangan, keterpaduan, kebersamaan dan kemitraan, berkelanjutan, transparansi dan akuntabilitas, dan partisipatif. Dimana sebagiannya dijabarkan sebagai berikut :

### **1. Asas Kemanfaatan**

Asas kemanfaatan berlaku untuk semua kegiatan penyelenggaraan jalan yang dapat memberikan nilai tambah yang sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat baik bagi pemangku kepentingan maupun bagi kepentingan nasional.

### **2. Asas Keselamatan**

Asas keselamatan berkaitan dengan kondisi permukaan jalan dan geometrik jalan. Asas ini juga melandasi Penyelenggaraan Jalan untuk menciptakan keselamatan pengguna Jalan dalam berlalu lintas.

### **3. Asas Keamanan dan Kenyamanan**

Asas yang melandasi Penyelenggaraan Jalan untuk memperhatikan masalah keamanan Jalan sesuai dengan persyaratan keteknikan Jalan.

### **4. Asas Efisiensi dan Efektivitas**

Asas ini melandasi Penyelenggaraan Jalan untuk memperhatikan cara yang tepat, hemat energi, hemat waktu, hemat tenaga, dan rasio dari manfaat setinggi-tingginya dengan biaya yang dikeluarkan.

**5. Asas Keadilan**

Asas keadilan penyelenggaraan jalan diharapkan dapat memberikan perlakuan adil terhadap semua pihak. Asas keadilan diharapkan tidak hanya memberikan pengaruh atau manfaat kepada pihak yang memberi keuntungan ataupun pihak-pihak tertentu.

**6. Asas Keserasian, Keselarasan, dan Keseimbangan Penyelenggaraan Jalan**

Asas ini melandasi Penyelenggaraan Jalan untuk mewujudkan keserasian antara struktur ruang dan pola ruang, keterpaduan antarsektor, keseimbangan pertumbuhan dan perkembangan antardaerah, serta memperhatikan dampak penting terhadap lingkungan.

**7. Asas Keterpaduan**

Asas ini melandasi Penyelenggaraan Jalan pada suatu wilayah yang dimulai dari gagasan pembangunan tahap program, perencanaan, pembangunan, operasi, dan preservasi harus dilakukan secara terpadu.

**8. Asas Kebersamaan dan Kemitraan**

Asas keberhasilan dan kemitraan penyelenggaraan jalan yaitu dalam penyelenggaraan jalan melibatkan peran serta seluruh pemangku kepentingan melalui hubungan kerja yang setara, sinergis, harmonis, dan timbal balik.

**9. Asas Keberlanjutan**

Asas ini melandasi Penyelenggaraan Jalan yang dilaksanakan secara konsisten dan berkesinambungan dengan cara pemanfaatan sumber daya yang menjamin peningkatan kesejahteraan masyarakat untuk masa kini dan masa depan dengan memperhatikan efisiensi khususnya pembangunan material dan sumber daya alam yang tidak terbarukan, keselamatan, dan keamanan pengguna Jalan, mobilitas, pembatasan emisi, dan ekosistem.

**10. Asas Transparansi dan Akuntabilitas**

Asas Transparansi penyelenggaraan jalan yaitu pada proses penyelenggaraan jalan masyarakat dapat mengetahui seluruh prosesnya dan asas akuntabilitas di mana penyelenggaraan jalan tersebut dapat dipertanggung jawabkan kepada semua pihak termasuk masyarakat.

## **11. Asas Partisipatif**

Asas yang melibatkan partisipasi masyarakat baik secara langsung maupun tidak langsung dalam setiap tahapan Penyelenggaraan Jalan, mulai dari pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan.

### **2.3 Kajian Terhadap Praktik Penyelenggaraan, Kondisi Yang Ada Serta Permasalahan Yang Dihadapi Masyarakat**

#### **2.3.1 Gambaran Umum Provinsi Jawa Tengah**

Provinsi Jawa Tengah merupakan salah satu provinsi yang terdapat di Pulau Jawa dan diapit oleh dua provinsi, yaitu Jawa Barat dan Jawa Timur. Secara geografis, Provinsi Jawa Tengah terletak di antara 5<sup>0</sup>40' dan 8<sup>0</sup>30' Lintang Selatan dan antara 108<sup>0</sup>30' dan 111<sup>0</sup>30' Bujur Timur. Provinsi Jawa Tengah memiliki luas wilayah sebesar 3,43 juta hektar atau sekitar 25,04% dari total luas Pulau Jawa. Secara administratif, Provinsi Jawa Tengah terbagi menjadi 29 kabupaten dan 6 kota<sup>9</sup>. Jumlah penduduk sebanyak 38.233,93 jiwa yang terdiri dari 19,20 juta jiwa penduduk laki-laki dan 19,03 juta jiwa penduduk perempuan. Tingkat kepadatan penduduk pada Provinsi Jawa Tengah tahun 2025 mencapai 1.113 jiwa/Km<sup>2</sup>. Tingkat kepadatan penduduk pada masing-masing kabupaten maupun kota pada Provinsi Jawa Tengah bermacam-macam. Tingkat kepadatan penduduk tertinggi yaitu berada pada Kota Surakarta dengan tingkat kepadatan penduduk sebesar 11.324 jiwa/Km<sup>2</sup>. Sedangkan tingkat kepadatan penduduk terendah terdapat pada Kabupaten Blora dengan tingkat kepadatan penduduk hanya sebesar 476 jiwa/Km<sup>2</sup>.

Provinsi Jawa Tengah merupakan salah satu provinsi yang besar di Pulau Jawa. Total panjang jalan pada provinsi Jawa Tengah pada tahun 2024 mencapai 31.631,43 Km, yang terdiri dari 1.518,01 Km jalan nasional, 2.440,12 Km jalan provinsi, dan 27.673,30 Km jalan kabupaten/kota. Kabupaten dengan jalan provinsi terpanjang berada di Kabupaten Grobogan dengan panjang jalan provinsi mencapai 192,63 Km, sedangkan kabupaten/kota dengan jalan kabupaten/kota terpanjang berada pada Kabupaten Banyumas yaitu mencapai 1.508 Km dan Kota Magelang merupakan kota dengan jalan kabupaten/kota terpendek, yaitu hanya mencapai 124,73 Km.

---

<sup>9</sup> Provinsi Jawa Tengah Dalam Angka Tahun 2025

### **2.3.2 Pembangunan Jalan Provinsi Jawa Tengah**

Pembangunan jalan provinsi merupakan tanggung jawab pemerintah provinsi, sehingga kondisi jalan provinsi baik buruknya kondisi jalan merupakan tanggung jawab pemerintah Provinsi. Berdasarkan berita harian dari beritajateng.tv, kondisi jalan Provinsi Jawa Tengah per Februari 2025 memiliki kondisi jalan 91,47% tergolong mantap. Kondisi jalan mantap yaitu kondisi jalan tersebut memiliki kondisi yang baik atau sedang sesuai standar tertentu dan umur rencana yang diperhitungkan<sup>10</sup>. Meski demikian tidak menutup kemungkinan, masih terdapat beberapa titik kondisi jalan di Jawa Tengah yang rusak, baik akibat beban kendaraan maupun dari kondisi cuaca ekstrem yang mengakibatkan banjir di beberapa ruas jalan sehingga menyebabkan lubang hingga kerusakan lainnya. Pihak Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Tengah telah melakukan penambalan ulang di awal tahun, namun cuaca ekstrem menyebabkan terus menyebabkan jalanan rusak.

Berdasarkan berita harian Semarangku.com, Per Agustus 2025 Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Cipta Karya Provinsi Jawa Tengah mencatat kondisi jalan provinsi dinyatakan mantap 89,9% atau sekitar 2.195 Km dari total panjang jalan provinsi sebesar 2.440 Km. 10% dari total panjang jalan provinsi sedang dalam proses pengerjaan, banyak di antaranya berupa preservasi jalan. Dinas Bina Marga menyebutkan, terdapat 79 paket pekerjaan yang telah dilaksanakan, dengan nilai Rp. 8,4 miliar. Beberapa pekerjaan yang telah selesai yaitu di ruas Jepara-Keling serta Ngawen - Todanan, Blora. Beberapa ruas jalan strategis masih dalam proses pengerjaan, seperti pada ruas jalan Brigjen Sudiarto Kota Semarang-Gondang, WIradesa-Kajen, hingga Singget-Cepu yang pekerjaannya banyak menggunakan konstruksi beton.

### **2.3.3 Status Jalan Provinsi Jawa Tengah**

Status jalan merupakan salah satu klasifikasi berdasarkan status kewenangan jalan. Status jaringan jalan terbagi menjadi empat, yaitu jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten atau kota, dan jalan desa. Lebih jelas pembagian status jalan di Provinsi Jawa Tengah, berikut panjang jalan menurut kabupaten/kota dan kewenangan pemerintah berdasarkan data BPS tahun 2020.

---

<sup>10</sup> Made Dunda Yadnya Swari “Kondisi Jalan Provinsi di Jawa Tengah Mantap 91,47 Persen Dinas PU Bina Marga : Tak Mungkin 100 Persen” (<https://beritajateng.tv/kondisi-jalan-provinsi-di-jawa-tengah-mantap-9147-persen-dinas-pu-bina-marga-tak-mungkin-sentuh-100-persen/> Diakses 29 Oktober 2025)

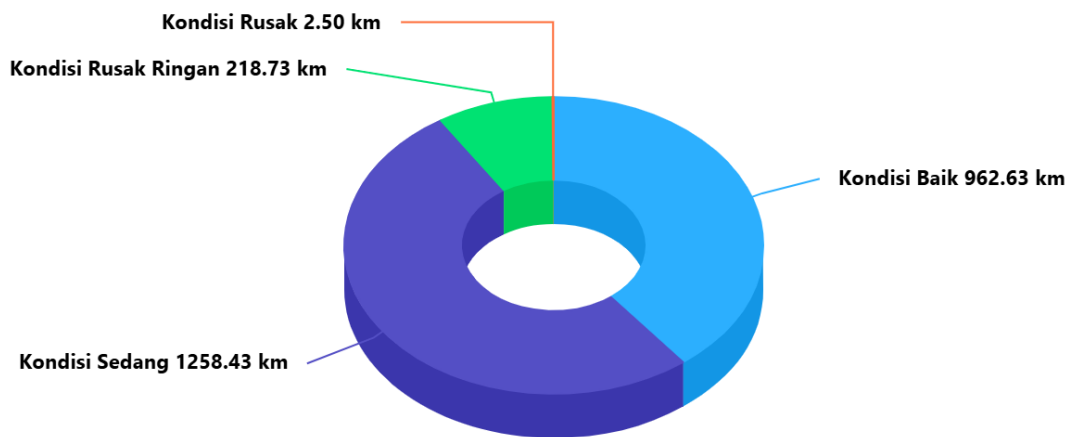
**Tabel 2.2 Panjang Jalan Menurut Kabupaten/Kota dan Kewenangan Pemerintah**

No.	Kabupaten/Kota	Panjang Jalan Nasional (Km)	Panjang Jalan Provinsi (Km)	Panjang Jalan Kabupaten/Kota (Km)	Jumlah Panjang Jalan (Km)
1	Cilacap	174	83	1269	1526
2	Banyumas	171	40	1508	1719
3	Purbalingga	0	34	888	922
4	Banjarnegara	59	88	939	1086
5	Kebumen	56	30	960	1046
6	Purworejo	37	103	769	909
7	Wonosobo	30	111	999	1141
8	Magelang	38	119	1001	1157
9	Boyolali	33	52	678	763
10	Klaten	33	35	770	838
11	Sukoharjo	22	56	605	683
12	Wonogiri	33	181	1038	1253
13	Karanganyar	10	106	1047	1163
14	Sragen	32	104	1020	1157
15	Grobogan	0	211	918	1129
16	Blora	46	99	1211	1356
17	Rembang	87	31	643	760
18	Pati	35	116	837	988
19	Kudus	25	52	639	715
20	Jepara	28	84	872	985
21	Demak	55	51	427	533
22	Semarang	55	83	736	873
23	Temanggung	47	53	650	750
24	Kendal	47	98	770	915
25	Batang	40	73	552	666
26	Pekalongan	9	86	670	765
27	Pemalang	34	93	766	893
28	Tegal	69	43	860	971
29	Brebes	96	149	710	956
30	Kota Magelang	8	0	119	127
31	Kota Surakarta	14	9	214	238
32	Kota Salatiga	12	0	337	350
33	Kota Semarang	68	27	840	935
34	Kota Pekalongan	11	4	153	153
35	Kota Tegal	13	0	231	244
<b>Jawa Tengah</b>		<b>1518</b>	<b>2501</b>	<b>26648</b>	<b>30667</b>

Sumber : Badan Pusat Statistik, 2020

### 2.3.4 Kondisi Jalan Provinsi Jawa Tengah

Jalan provinsi merupakan salah satu jenis jalan yang merupakan tanggung jawab wewenang pemerintah provinsi. Jalan provinsi terdiri dari jalan kolektor primer yang berfungsi sebagai jalan penghubung antar ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten maupun kota. Pada jalan provinsi biasanya memiliki lebar badan jalan yang lebih luas jika dibandingkan dengan jalan kabupaten atau kota. Biasanya lebar badan jalan provinsi memiliki lebar lebih dari 9 meter. Provinsi Jawa Tengah memiliki 169 ruas jalan provinsi yang tersebar di berbagai kabupaten dan kota di Jawa Tengah. Kondisi jalan Provinsi Jawa Tengah juga memiliki kondisi yang berbeda-beda. Untuk lebih jelas terkait kondisi jalan provinsi di Jawa Tengah berikut merupakan kondisi jalan Provinsi Jawa Tengah.



Sumber : Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Tengah

**Gambar 2.1 Kondisi Jalan Provinsi Jawa Tengah**

Berdasarkan **Gambar 2.1** kondisi jaringan jalan pada Provinsi Jawa Tengah memiliki berbagai jenis kondisi. Sebagian besar kondisi jalan pada Provinsi Jawa Tengah memiliki kondisi baik dan sedang, namun tidak menutup kemungkinan terdapat beberapa ruas jalan yang memiliki kondisi yang rusak maupun rusak ringan. Berdasarkan data Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Tengah, perkerasan jalan Provinsi Jawa Tengah sebagian besar memiliki perkerasan jenis aspal dan beton atau rigid<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> Website Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Tengah (<https://webgis.dpabinmarmacipka.jatengprov.go.id/perkerasan> akses 29 Oktober 2025)

## 2.4 Kajian Terhadap Implikasi Penerapan Sistem Baru

Pengelolaan infrastruktur transportasi yang semakin kompleks dan dinamis menuntut adanya instrumen kebijakan yang mampu mengukur secara sistematis sejauh mana perubahan norma atau penerapan sistem baru berpengaruh terhadap aktivitas masyarakat, kelancaran mobilitas, serta beban keuangan pemerintah daerah. *Regulatory Impact Assessment* (RIA) merupakan pendekatan analitis yang strategis untuk mengevaluasi, mengidentifikasi, dan memproyeksikan dampak langsung maupun tidak langsung dari suatu kebijakan, termasuk kebijakan terkait penyelenggaraan jaringan jalan provinsi.

Kajian ini disusun untuk mengidentifikasi beragam potensi tantangan dan hambatan yang dapat muncul selama proses implementasi sistem baru pada jaringan jalan Provinsi Jawa Tengah. Selain itu, kajian ini bertujuan untuk memetakan kebutuhan pembiayaan jangka pendek maupun jangka panjang yang diperlukan dalam mendukung keberhasilan pelaksanaan kebijakan tersebut. Fokus kajian juga diarahkan pada aspek keberlanjutan dan efisiensi fiskal, terutama terkait upaya pemerintah daerah dalam mengoptimalkan alokasi anggaran guna mewujudkan sistem pengelolaan jalan yang lebih andal, berkelanjutan, dan responsif terhadap kebutuhan masyarakat.

Melalui pendekatan *Regulatory Impact Assessment* (RIA) diharapkan para pemangku kebijakan memperoleh landasan pertimbangan yang komprehensif untuk memastikan bahwa kebijakan yang dirumuskan memberikan manfaat nyata bagi masyarakat serta selaras dengan prinsip tata kelola pemerintahan yang baik, yaitu transparansi, akuntabilitas, efektivitas, dan orientasi pada peningkatan kesejahteraan publik.

Berikut analisis mendalam mengenai implikasi penerapan sistem baru pada jaringan jalan Provinsi Jawa Tengah terhadap kondisi sosial masyarakat dan beban keuangan daerah dengan menggunakan pendekatan *Regulatory Impact Assessment* (RIA) :

**Tabel 2.3 Identifikasi Masalah Jaringan Jalan Provinsi**

Kelompok	Identifikasi Masalah Jaringan Jalan Provinsi
<p>Pemerintah (Biro Hukum)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adanya Perbedaan definisi dan konsep antara dua peraturan perundang-undangan atau lebih terhadap objek yang sama sebagai contoh tentang kelas jalan disesuaikan dengan ketentuan Pasal 32 PP Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, bahwa kendaraan yang melintas di Jalan Kelas II ukuran lebarnya tidak boleh melebihi 2.550 mm dan untuk jalan Kelas III tidak boleh melebihi 2.200 mm sehingga perlu dicabut Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Jalan Provinsi Jawa Tengah.</li> <li>• Perlu koordinasi dengan Biro Organisasi terkait penyelenggaraan perlengkapan jalan agar tidak terjadi tumpang tindih pelaksanaan tugas pokok dan fungsi penyelenggaraan perlengkapan jalan antara Dinas Perhubungan dan Dinas PU BMCK dengan melakukan penyesuaian terhadap Pergub SOTK Dinas Perhubungan dan Pergub Dinas PU BMCK.</li> <li>• Peraturan Daerah 8 tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Standarisasi Jalan Provinsi Jawa Tengah ini substansinya mengatur hal-hal bersifat teknis yang seharusnya dapat diatur dengan Peraturan Gubernur, selain itu materi muatan Peraturan Daerah ini sama dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 19 /PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan Dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan sehingga dalam pelaksanaan standar jalan langsung dapat mempedomani Peraturan Menteri dimaksud.</li> </ul>
<p>Masyarakat</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Permasalahan jalan rusak dan berlubang pada jalan provinsi mengganggu kenyamanan dan keamanan masyarakat. Kondisi tersebut dapat mengakibatkan peningkatan angka kecelakaan (Jalan pantura, Jalan Raya Jepara-Bringsri, Jalan Mayjend Sutoyo Semarang, dll)</li> <li>• Minimnya penerangan dan rambu jalan di jalan panturan sebagai penghubung antar kabupaten dan kota dapat membahayakan pengguna jalan (Jalan Pantura Pati, Mayoritas Jalan Provinsi Kabupaten Grobogan, dll)</li> <li>• Kondisi jalan provinsi yang tidak dilengkapi dengan saluran drainase ataupun saluran drainase yang buruk menyebabkan jalan provinsi terendam banjir yang mengakibatkan gangguan pada aktivitas masyarakat</li> <li>• Kondisi jalan provinsi yang sempit atau belum sesuai standar jalan provinsi mengakibatkan terhambatnya aktivitas masyarakat (Pantai Selatan (Pansela) dan Pantai Utara (Pantura), seperti Pemalang–Banyumas dan Banjarnegara–Wonosobo)</li> </ul>

Kelompok	Identifikasi Masalah Jaringan Jalan Provinsi
Dunia Usaha	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pada sektor pertanian dan perkebunan, kerusakan jalan primer dan penghubung desa menjadi kendala utama, terutama ketika hujan lebat atau banjir menyebabkan ruas jalan berlubang dan tergenang sehingga distribusi hasil panen terhambat (Kabupaten Pekalongan (kawasan pesisir seperti Kandangserang, Bandengan), Kabupaten Brebes, Tegal, koridor pedesaan di Batang–Pemalang)</li> <li>• Sektor perikanan dan kelautan menghadapi masalah serius berupa genangan rob yang berulang merendam akses pelabuhan kecil dan akses bongkar-muat khususnya Jalur Pantura Semarang–Demak (terutama di Sayung dan Wedung), serta wilayah pesisir utara Pekalongan</li> <li>• Dalam sektor industri dan manufaktur, penurunan kualitas koridor logistik utama seperti Pantura dan akses menuju Pelabuhan Tanjung Emas di Semarang menjadi permasalahan yang dominan. Ruas-ruas penting di Kendal, Batang, Pekalongan, dan Pemalang kerap mengalami penurunan permukaan jalan, kemacetan, serta perlambatan waktu tempuh yang mengganggu kelancaran rantai pasokan. Kondisi tersebut meningkatkan biaya transportasi, menimbulkan risiko kerusakan kendaraan berat, dan menghambat distribusi barang industri.</li> <li>• Kondisi jalan provinsi di Jawa Tengah belum memenuhi standar ideal, dengan banyak jalan yang masih sempit dan belum terkoneksi dengan baik, sehingga perlu diperlebar dan ditingkatkan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan mendorong pemerataan pembangunan.</li> </ul>

Sumber : Analisis Penyusun, 2025

#### 2.4.1 Implikasi Sosial dan Kehidupan Masyarakat

Pembentukan Raperda tentang Penyelenggaraan Jalan Provinsi Jawa Tengah membawa implikasi sosial yang sangat luas dan mendalam terhadap kehidupan masyarakat di seluruh wilayah. Implikasi ini tidak hanya dirasakan dalam aspek mobilitas fisik semata, tetapi juga menyentuh dimensi fundamental kehidupan masyarakat seperti aksesibilitas terhadap layanan dasar, partisipasi dalam pengambilan keputusan publik, keselamatan dan keamanan, kualitas hidup sehari-hari, hingga peluang ekonomi dan kesejahteraan jangka panjang. Transformasi infrastruktur jalan provinsi melalui pengaturan yang komprehensif dalam Raperda akan menciptakan perubahan struktural dalam pola kehidupan masyarakat, terutama bagi mereka yang selama ini mengalami keterbatasan akses

akibat kondisi jalan yang buruk, terisolasi oleh bencana banjir rob, atau terhambat oleh kemacetan kronis pada jalur-jalur strategis seperti Pantura.

Salah satu implikasi sosial yang paling signifikan adalah penguatan partisipasi masyarakat dalam penyelenggaraan jalan yang akan diatur secara formal dalam Raperda sebagaimana diamanatkan Pasal 62 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja. Landasan hukum yang kuat ini memastikan bahwa masyarakat memiliki hak yang dijamin secara formal untuk memberikan masukan dalam perencanaan jalan, mengawasi pelaksanaan pembangunan, melaporkan kerusakan jalan, dan mengusulkan prioritas perbaikan sesuai kebutuhan lokal mereka. Dengan adanya pengaturan yang jelas mengenai mekanisme partisipasi ini, masyarakat tidak lagi hanya mendengar tentang rencana pembangunan jalan setelah segala sesuatu diputuskan oleh pemerintah, tetapi mereka dapat terlibat sejak tahap awal perencanaan untuk memastikan bahwa pembangunan jalan benar-benar menjawab kebutuhan riil di lapangan. Ketika petani di Wonosobo mengusulkan bahwa jalan menuju kawasan pertanian hortikultura mereka perlu diprioritaskan untuk diperbaiki karena setiap musim panen mereka kehilangan hingga 30 persen hasil panen akibat kerusakan produk selama pengangkutan di jalan yang rusak, usulan mereka akan didengar dan dipertimbangkan secara serius dalam perencanaan anggaran tahun berikutnya. Ketika nelayan di Demak melaporkan bahwa banjir rob telah merusak jalan akses ke pelabuhan ikan sehingga truk pembeli tidak dapat masuk untuk mengangkut ikan hasil tangkapan mereka, laporan mereka akan ditindaklanjuti dengan mekanisme yang jelas dan terukur, bukan sekadar masuk ke meja dan tidak ada tindak lanjut seperti yang sering terjadi selama ini.

Dampak sosial dari penguatan partisipasi masyarakat ini sangat positif dan transformatif dalam mengubah paradigma hubungan antara pemerintah dan masyarakat. Pertama, masyarakat tidak lagi merasa sebagai objek kebijakan yang pasif yang hanya menerima apa yang diberikan pemerintah tanpa bisa menyuarakan kebutuhan dan aspirasi mereka, tetapi menjadi subjek aktif yang dilibatkan dalam pengambilan keputusan terkait jalan yang akan mereka gunakan sehari-hari. Kedua, partisipasi masyarakat yang diatur secara formal dalam Raperda akan meningkatkan transparansi dalam penyelenggaraan jalan sehingga masyarakat

dapat mengawasi penggunaan anggaran dan mencegah korupsi yang selama ini menjadi momok dalam proyek-proyek infrastruktur. Masyarakat akan memiliki akses informasi tentang berapa anggaran yang dialokasikan untuk pembangunan atau perbaikan jalan di wilayah mereka, siapa kontraktor yang mengerjakan, berapa lama target penyelesaian, dan apa spesifikasi teknis yang harus dipenuhi. Dengan informasi ini, masyarakat dapat melakukan pengawasan sosial yang efektif dengan membandingkan antara yang seharusnya dikerjakan dengan kenyataan di lapangan. Jika mereka menemukan bahwa jalan yang seharusnya dibangun dengan lebar 9 meter ternyata hanya 7 meter, atau jalan yang seharusnya menggunakan aspal dengan ketebalan tertentu ternyata tipis dan cepat rusak, mereka dapat melaporkan indikasi korupsi atau kelalaian ini kepada pihak berwenang dengan dasar yang kuat karena ada standar yang jelas dalam Raperda. Ketiga, partisipasi masyarakat akan memperkuat akuntabilitas pemerintah yang harus responsif terhadap keluhan publik karena ada mekanisme formal yang mengikat untuk menindaklanjuti laporan masyarakat. Dengan Raperda baru, pemerintah daerah melalui Dinas yang menyelenggarakan jalan wajib merespons setiap laporan masyarakat dalam jangka waktu tertentu, misalnya 7 hari kerja untuk memberikan tanggapan awal dan 30 hari kerja untuk melakukan penanganan jika laporan terbukti valid, sehingga mengubah budaya kerja birokrasi dari yang sebelumnya cenderung mengabaikan suara rakyat menjadi lebih responsif dan berorientasi pada pelayanan publik yang berkualitas.

Raperda baru juga akan mengatur secara komprehensif mengenai standar dimensi jalan provinsi berdasarkan fungsi dan kelas jalan, dimana jalan arteri primer harus memiliki lebar minimal 11 meter untuk 4 lajur dengan median pemisah yang berfungsi mencegah tabrakan head-on antara kendaraan dari arah berlawanan, jalan kolektor primer minimal 9 meter untuk 2 lajur yang cukup untuk mengakomodasi arus lalu lintas harian termasuk kendaraan besar seperti truk dan bus, dan jalan lokal primer minimal 7 meter yang memadai untuk kendaraan ringan dan sepeda motor, dengan tambahan bahu jalan minimal 1,5 meter di setiap sisi untuk kendaraan yang mogok dan pesepeda sehingga mereka tidak mengganggu arus lalu lintas utama atau membahayakan keselamatan diri sendiri, serta trotoar minimal 1,5 meter untuk pejalan kaki yang selama ini sering diabaikan dalam pembangunan jalan padahal hak pejalan kaki untuk berjalan dengan aman adalah

hak dasar yang harus dijamin. Dengan adanya standar yang jelas dan mengikat secara hukum dalam Peraturan Daerah, pemerintah provinsi memiliki landasan hukum yang kuat untuk mengalokasikan anggaran bagi program pelebaran jalan yang belum memenuhi standar, terutama di koridor-koridor strategis seperti jalur penghubung Pansela dan Pantura seperti ruas Pemalang-Banyumas dan Banjarnegara-Wonosobo yang saat ini masih memiliki lebar kurang dari 7 meter sehingga sering terjadi kemacetan dan kecelakaan karena dua kendaraan besar sulit berpapasan, melakukan pembebasan lahan dengan prosedur yang transparan dan akuntabel sesuai Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum, memberikan kompensasi yang adil kepada pemilik tanah yang terkena pembebasan berdasarkan Nilai Jual Objek Pajak atau harga pasar yang berlaku, serta memprioritaskan pembangunan jalan baru untuk membuka akses ke daerah terisolasi yang selama ini kesulitan memasarkan produk lokal atau mengakses layanan dasar.

Peningkatan aksesibilitas melalui standarisasi dan pembangunan jalan provinsi yang diatur dalam Raperda akan membawa dampak sosial yang sangat luas dan transformatif terutama bagi masyarakat di daerah pegunungan seperti Banjarnegara dan Wonosobo serta daerah pesisir seperti Pekalongan dan Demak yang selama ini terisolasi dari pusat-pusat pertumbuhan ekonomi dan layanan publik. Di bidang pendidikan, dampak yang akan dirasakan sangat signifikan dan berpotensi mengubah masa depan generasi muda di daerah-daerah terpencil tersebut. Dengan jalan yang memadai dan dapat dilalui sepanjang tahun tanpa terputus saat musim hujan atau banjir rob, anak-anak di daerah terpencil dapat mengakses sekolah dengan lebih mudah dan aman sehingga angka putus sekolah yang di daerah terpencil Jawa Tengah saat ini masih mencapai 15-20 persen dapat diturunkan secara signifikan hingga mendekati rata-rata provinsi yang berada di kisaran 3-5 persen. Permasalahan putus sekolah di daerah terpencil selama ini sangat erat kaitannya dengan kesulitan akses transportasi yang membuat perjalanan ke sekolah menjadi sangat melelahkan, memakan waktu lama, dan penuh risiko kecelakaan, dimana banyak anak yang harus berjalan kaki sejauh 5-10 kilometer melewati jalan yang rusak, licin, dan berbahaya hanya untuk sampai ke sekolah, sehingga ketika mereka tiba di sekolah mereka sudah kelelahan dan tidak bisa

belajar dengan optimal. Ketika musim hujan tiba dan jalan menjadi berlumpur atau bahkan terputus karena longsor, anak-anak tidak bisa ke sekolah sama sekali selama sehari-hari atau bahkan berminggu-minggu, menyebabkan mereka tertinggal dalam pelajaran dan akhirnya memilih untuk berhenti sekolah. Dengan adanya jalan yang baik, anak-anak dapat menggunakan sepeda motor atau angkutan umum untuk ke sekolah dengan lebih cepat, aman, dan murah, sehingga hambatan akses ini dapat diatasi dan semua anak memiliki kesempatan yang sama untuk mendapatkan pendidikan berkualitas.

Di bidang kesehatan, dampak peningkatan aksesibilitas jalan akan sangat nyata dan dapat diukur dalam bentuk nyawa yang diselamatkan, penurunan angka kematian ibu dan bayi, serta peningkatan status kesehatan masyarakat secara umum. Akses ke fasilitas kesehatan menjadi lebih cepat dan dapat menyelamatkan nyawa terutama untuk kasus gawat darurat seperti kecelakaan lalu lintas, serangan jantung, stroke, atau komplikasi kehamilan yang memerlukan penanganan segera dalam golden hour yaitu 1 jam pertama sejak kejadian yang menjadi penentu apakah pasien akan selamat atau tidak. Selama ini, banyak kasus kematian yang sebenarnya dapat dicegah terjadi di daerah terpencil karena keterlambatan evakuasi pasien ke rumah sakit akibat jalan yang rusak atau terputus, dimana seorang korban kecelakaan yang mengalami perdarahan hebat dapat meninggal dalam perjalanan ke rumah sakit karena ambulans harus melewati jalan berlubang yang memperparah kondisi pasien dan memakan waktu 2-3 jam untuk sampai ke rumah sakit yang seharusnya hanya 30-45 menit jika jalannya baik, atau seorang ibu hamil yang mengalami perdarahan atau eklamsia bisa kehilangan nyawa bersama bayinya karena tidak dapat dibawa ke rumah sakit tepat waktu.

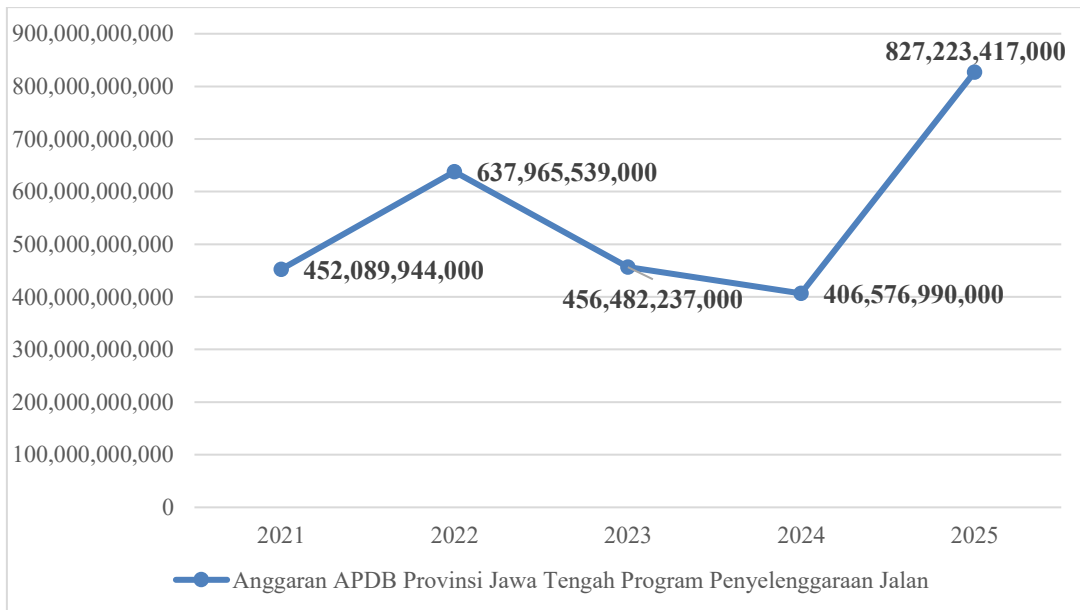
#### **2.4.2 Implikasi Terhadap Keuangan Daerah**

Implikasi terhadap keuangan daerah dari terselenggaranya penyelenggaraan jalan provinsi sangatlah signifikan. Penyelenggaraan jalan provinsi yang terelaisasi dengan baik dapat mengimplikasi pada dua aspek yaitu aspek pengeluaran dan aspek pendapatan. Pada aspek pengeluaran penyelenggaraan jalan berupa kebutuhan anggaran yang besar, keterbatasan fiskal. Sedangkan aspek pendapatan berupa mendorong aktivitas ekonomi, potensi penerimaan retribusi dan lain-lain. Untuk lebih jelas terkait implikasi keuangan daerah pada program penyelenggaraan

jalan Provinsi Jawa Tengah, berikut merupakan implikasi keuangan daerah program penyelenggaraan jalan.

#### 2.4.2.1 Aspek Pengeluaran

Penyelenggaraan jalan provinsi merupakan salah satu belanja daerah yang terbesar dalam Anggaran dan Belanja Daerah (APBD) Provinsi Jawa Tengah. Berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah No. 8 Tahun 2025 Tentang Perubahan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Tahun Anggaran 2025, total anggaran yang digunakan untuk program penyelenggaraan jalan sebelum perubahan sebesar Rp.158.677.628.000 dan setelah perubahan sebesar Rp.827.223.417.000. Besaran perubahan total anggaran program penyelenggaraan jalan sebesar Rp.668.545.789.000 atau 421,32% dari besaran anggaran sebelumnya. Besaran total anggaran program penyelenggaraan jalan tidak hanya mengalami peningkatan di tahun anggaran APBD 2025, namun terjadi di tahun sebelumnya. Berikut merupakan grafik peningkatan anggaran APBD program penyelenggaraan jalan Provinsi Jawa Tengah dalam 5 (lima) tahun ke belakang.



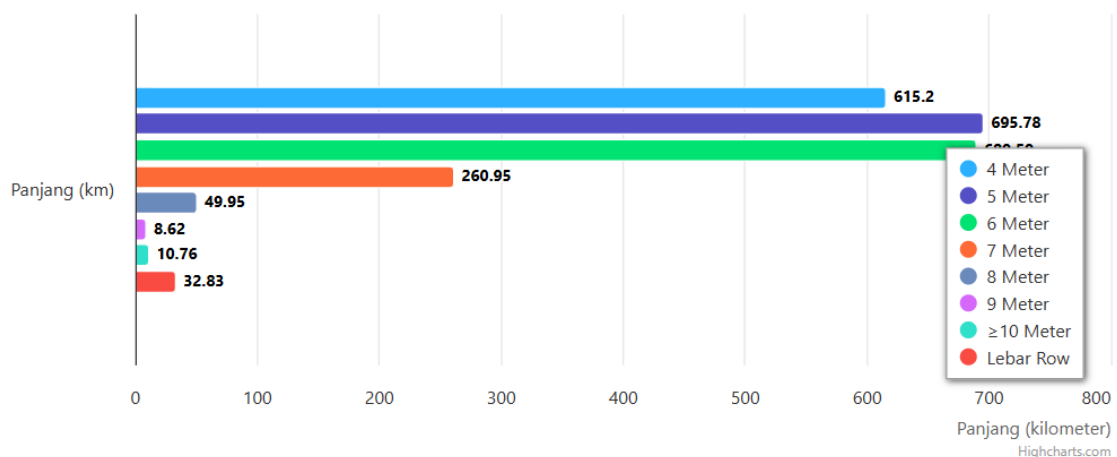
Sumber : APDB Provinsi Jawa Tengah

**Gambar 2.2 Anggaran APBD Provinsi Jawa Tengah Program Penyelenggaraan Jalan**

Berdasarkan Grafik, total anggaran APBD Provinsi Jawa Tengah pada program penyelenggaraan jalan dalam lima tahun terakhir terus mengalami peningkatan. Program penyelenggaraan jalan juga menjadi salah satu beban anggaran yang paling besar dalam anggaran APBD Provinsi Jawa Tengah, sehingga peningkatan pelayanan program penyelenggaraan jalan yang semakin meningkat

akan mengakibatkan peningkatan anggaran program penyelenggaraan jalan. Tingginya beban anggaran karena provinsi bertanggung jawab penuh atas peningkatan, pemeliharaan, pembangunan seluruh ruas jalan provinsi.

Pelaksanaan program penyelenggaraan jalan provinsi membutuhkan biaya yang tinggi, namun keterbatasan fiskal masih menjadi permasalahan. Keterbatasan fiskal dalam program penyelenggaraan jalan menyebabkan beberapa kondisi jalan provinsi masih banyak yang belum sesuai dengan standar jalan provinsi. Beberapa jalan provinsi masih memiliki lebar jalan yang kurang dari 7 meter, seperti pada ruas jalan penghubung antara Pantai Selatan (Pansela) dan Pantai Utara (Pantura), seperti Pemalang-Banyumas dan Banjarnegara-Wonosobo yang masih terlalu sempit<sup>12</sup>. Ketergantungan pada pembiayaan pemerintah pusat juga menjadi kendala dalam penyelenggaraan jalan provinsi. Pembiayaan program penyelenggaraan jalan sangat bergantung pada sumber pembiayaan dari Pemerintah Pusat berupa Dana Alokasi Khusus (DAK) Fisik Bidang Jalan dalam membiayai pembangunan, dan pemeliharaan jalan. Untuk lebih jelas terkait panjang jalan provinsi yang masih memiliki lebar kurang dari 7 meter, berikut merupakan data kondisi lebar jalan provinsi Jawa Tengah berdasarkan data Dinas Pekerjaan Umum Provinsi Jawa Tengah.



Sumber : Dinas Bina Marga Cipta Karya Provinsi Jawa Tengah

**Gambar 2.3 Kondisi Panjang Jalan Provinsi Belum Memiliki Lebar 7 Meter**

Berdasarkan **Gambar 2.3** masih banyak jaringan jalan provinsi yang belum memiliki lebar sesuai dengan standar yaitu 7 meter. Beberapa kondisi jalan yang

<sup>12</sup> Titia Fauziyah dan Gloria Putri “Ahmad Luthfi : Jalan Provinsi Kita Masih Sempit, Banyak yang Belum Penuhi Standar” (<https://regional.kompas.com/read/2025/07/29/154300378/ahmad-luthfi--jalan-provinsi-kita-masih-sempit-banyak-yang-belum-penuhi> diakses : 17 November 2025)

berada di dataran tinggi sehingga cukup menyulitkan dilakukannya pelebaran jalan. Selain itu, tingginya beban anggaran terselenggaranya jaringan jalan provinsi yang sesuai standar menjadi salah satu kendala. Penggunaan dana anggaran APBD Provinsi Jawa Tengah untuk program penyelenggaraan jalan guna terealisasinya jalan provinsi yang sesuai standar dengan rincian sebagai berikut.

**Tabel 2.4 Rincian Anggaran Standarisasi Jalan Provinsi**

No.	Uraian	Jumlah Anggaran (Rp.)	
		Sebelum Perubahan	Setelah Perubahan
1	Pengawasan Penyelenggaraan Jalan Kewenangan Provinsi	1.790.710.000	16.354.971.000
2	Pemantauan dan Evaluasi Penyelenggaraan Jalan/Jembatan	1.782.691.000	1.359.826.000
3	Pelebaran Jalan Menuju Standar	48.250.673.000	494.958.411.000
4	Belanja Modal Tanah	5.100.000.000	10.852.478.000

Sumber : Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah No. 8 Tahun 2025

Tingginya nilai anggaran program penyelenggaraan jalan untuk merealisasi jalan provinsi yang sesuai standar, menyebabkan masih banyak jalan provinsi yang memiliki lebar jalan yang belum sesuai standar atau belum memiliki lebar jalan sebesar 7 meter.

#### **2.4.2.2 Aspek Pemasukan**

Program penyelenggaraan jalan memiliki beban anggaran yang besar, namun program penyelenggaraan jalan yang dilaksanakan dengan baik dapat memberikan manfaat investasi jangka panjang sehingga memberikan dampak positif tidak langsung terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD). Peningkatan program penyelenggaraan jalan yang sesuai dengan standar jalan provinsi akan memberikan kemudahan aktivitas masyarakat untuk melakukan mobilisasi atau perpindahan antar kabupaten ataupun kota. Kemudahan aktivitas masyarakat dapat meningkatkan peningkatan potensi pajak kendaraan bermotor (PKB) dan bea balik nama kendaraan karena peningkatan jumlah kendaraan yang berpotensi meningkat. PKB dan BBNK merupakan salah satu sumber pendapatan asli daerah provinsi, sehingga dengan meningkatnya jumlah kendaraan akan mengakibatkan peningkatan pendapatan asli daerah.

Selain itu, program penyelenggaraan jalan yang terealisasi dengan baik akan meningkatkan aktivitas ekonomi. Kondisi jalan yang baik, tidak berlubang, dan memiliki lebar jalan yang sesuai standar dapat mempercepat distribusi logistik dan

dapat meningkatkan aksesibilitas menuju pusat-pusat kegiatan. Hal ini dapat menciptakan peluang investasi dan meningkatkan pertumbuhan usaha. Kondisi jalan provinsi yang semakin baik dan banyak dipilih masyarakat dapat meningkatkan aktivitas di sekitar jalan, seperti pembangunan pusat bisnis di berbagai pemanfaatan aset/ruang milik jalan yang diatur dengan baik.

### **2.4.3 Proyeksi Manfaat Ekonomi dan Sosial**

Penerapan sistem baru jaringan jalan provinsi diproyeksikan memberikan manfaat ekonomi yang signifikan melalui peningkatan efisiensi pergerakan barang dan jasa. Perbaikan kinerja jaringan jalan, baik dari aspek struktur, kapasitas, maupun manajemen lalu lintas, akan menurunkan biaya logistik dan waktu tempuh pada koridor-koridor utama distribusi di Jawa Tengah. Hal ini memberikan keuntungan langsung bagi sektor industri, pertanian, perikanan, dan UMKM karena biaya transportasi yang lebih rendah dapat meningkatkan margin usaha dan mempercepat distribusi ke pasar. Dengan konektivitas yang lebih baik, kawasan produksi di wilayah pedesaan, pegunungan, dan pesisir juga menjadi lebih kompetitif, sehingga memicu pertumbuhan ekonomi lokal dan memperluas peluang investasi pada sektor yang bergantung pada transportasi darat.

Secara sosial, penerapan sistem baru jaringan jalan akan memperkuat aksesibilitas masyarakat terhadap layanan dasar seperti pendidikan, kesehatan, pekerjaan, dan pusat kegiatan ekonomi. Jalan yang lebih handal dan terintegrasi mempermudah mobilitas warga terutama di daerah yang sebelumnya sering terisolasi akibat banjir rob, kerusakan struktural, atau kemacetan pada jalur penghubung utama. Peningkatan kualitas keselamatan melalui pengurangan titik rawan kecelakaan, perbaikan pencahayaan, serta pengaturan lalu lintas akan menurunkan risiko kecelakaan dan meningkatkan rasa aman pengguna jalan. Akses yang lebih cepat dan stabil juga dapat mendukung peningkatan kualitas hidup masyarakat, termasuk mempercepat respon darurat dan memperbaiki konektivitas antar-kecamatan dan antar-kabupaten.

Secara lebih luas, manfaat sosial-ekonomi tersebut akan mendorong pemerataan pembangunan antarwilayah di Jawa Tengah. Sistem baru jaringan jalan mendorong integrasi wilayah utara–tengah–selatan, sehingga arus barang, orang, dan layanan publik dapat bergerak lebih lancar. Hal ini berdampak pada

meningkatnya produktivitas regional, berkurangnya disparitas ekonomi, serta tumbuhnya sentra-sentra ekonomi baru di daerah yang sebelumnya kurang berkembang. Penerapan sistem ini juga menstimulasi peningkatan aktivitas pariwisata, perdagangan, dan jasa sebagai turunan dari perbaikan aksesibilitas. Dengan demikian, kebijakan ini tidak hanya meningkatkan efisiensi ekonomi, tetapi juga memberi manfaat jangka panjang bagi kesejahteraan sosial dan pembangunan inklusif di tingkat provinsi.

### **BAB III**

## **EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT**

Bab ini memuat hasil kajian terhadap Peraturan Perundang - Undangan terkait yang memuat kondisi hukum yang ada, keterkaitan Undang - Undang dan Peraturan Daerah baru dengan Peraturan Perundang - Undangan lain, harmonisasi secara vertikal dan horizontal, serta status dari Peraturan Perundang - undangan yang ada, termasuk Peraturan Perundang- undangan yang dicabut dan dinyatakan tidak berlaku serta Peraturan Perundang- Undangan yang masih tetap berlaku karena tidak bertentangan dengan Undang- Undang atau Peraturan Daerah yang baru.

Kajian terhadap Peraturan Perundang- Undangan ini dimaksudkan untuk mengetahui kondisi hukum atau Peraturan Perundang- Undangan yang mengatur mengenai substansi atau materi yang akan diatur. Dalam Kajian ini akan diketahui posisi Peraturan Daerah yang baru. Analisis ini dapat menggambarkan tingkat sinkronisasi ,harmonisasi Peraturan Perundang- Undangan yang ada serta posisi dari Undang-Undang dan Peraturan Daerah untuk menghindari tumpang tindih pengaturan. Hasil dari penjelasan atau uraian ini menjadi bahan bagi penyusunan landasan filosofis dan yuridis dari pembentukan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah tentang Penyelenggaraan Jalan yang akan dibentuk.

Dalam konteks penyelenggaraan jalan di Indonesia, terdapat berbagai peraturan perundang-undangan yang tersusun secara hierarkis dan saling berkaitan.

### **3.1 Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945**

Sebagai konstitusi negara dan hukum dasar tertinggi, UUD 1945 menjadi sumber dari segala sumber hukum dalam sistem hukum Indonesia. Meskipun UUD 1945 tidak secara eksplisit mengatur tentang jalan, namun beberapa pasal memberikan landasan konstitusional untuk penyelenggaraan jalan, antara lain:

Ayat 33 ayat 1 UUD 1945 menyatakan: "Bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat. "Jalan sebagai bagian dari infrastruktur publik yang dibangun di atas bumi merupakan aset negara yang harus dikelola untuk kemakmuran rakyat (Mahfud MD, 2012). Tafsir konstitusional terhadap pasal ini

menunjukkan bahwa negara memiliki hak menguasai (staat domein) atas infrastruktur publik termasuk jalan, dengan kewajiban mengelolanya untuk kepentingan publik (Asshiddiqie, 2006).

Pasal 28C ayat (1) UUD 1945 menyatakan: "Setiap orang berhak mengembangkan diri melalui pemenuhan kebutuhan dasarnya, berhak mendapat pendidikan dan memperoleh manfaat dari ilmu pengetahuan dan teknologi, seni dan budaya, demi meningkatkan kualitas hidupnya dan demi kesejahteraan umat manusia."

Infrastruktur jalan merupakan salah satu pemenuhan kebutuhan dasar yang memfasilitasi mobilitas dan akses masyarakat terhadap berbagai layanan publik (Nurcholis, 2005). Hak atas infrastruktur yang memadai termasuk dalam kategori hak ekonomi, sosial, dan budaya (*economic, social, and cultural rights*) yang dijamin konstitusi.

Pasal 18 ayat (2) dan (5) UUD Negara Republik Indonesia Tahun 1945 mengatur tentang otonomi daerah:

- Ayat (2): "Pemerintahan daerah provinsi, daerah kabupaten, dan kota mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan."
- Ayat (5): "Pemerintahan daerah menjalankan otonomi seluas-luasnya, kecuali urusan pemerintahan yang oleh undang-undang ditentukan sebagai urusan Pemerintah Pusat."

Ketentuan ini memberikan landasan konstitusional bagi pembagian urusan pemerintahan antara pusat dan daerah, termasuk urusan penyelenggaraan jalan (Kaloh, 2007). Provinsi sebagai daerah otonom memiliki kewenangan untuk mengatur dan mengurus urusan pemerintahan di bidang jalan sesuai dengan pembagian urusan yang ditetapkan dalam undang-undang.

### **3.2 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan**

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan merupakan peraturan perundang-undangan utama yang mengatur penyelenggaraan jalan di Indonesia (Soeprapto, 2007).

Menurut konsideran Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004, jalan sebagai salah satu prasarana transportasi merupakan unsur penting dalam pengembangan kehidupan berbangsa dan bernegara dalam pembinaan persatuan dan kesatuan bangsa, wilayah negara, pengembangan dan pemanfaatan sumber daya nasional dalam rangka mewujudkan kesejahteraan umum sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 membawa perubahan signifikan dalam penyelenggaraan jalan, khususnya terkait kewenangan pemerintah daerah provinsi. Pasal 15 UU Nomor 2 Tahun 2022 mengatur: "(1) Penyelenggara Jalan umum adalah Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah. (2) Penyelenggara Jalan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi pengaturan, pembangunan, pembinaan, dan pengawasan." Kewenangan pengaturan memberikan keuntungan bagi pemerintah provinsi untuk merumuskan kebijakan dan strategi penyelenggaraan jalan yang disesuaikan dengan kondisi geografis, demografis, dan ekonomi wilayahnya tanpa harus menunggu arahan detail dari pemerintah pusat. Dalam aspek pembangunan, provinsi memiliki keleluasaan untuk menentukan model pelaksanaan yang paling efisien, baik melalui pelaksanaan langsung, kerjasama dengan pihak ketiga, maupun skema pembiayaan kreatif seperti public-private partnership yang dapat mengurangi beban anggaran daerah. Kewenangan pembinaan memungkinkan provinsi untuk mengembangkan pedoman teknis yang aplikatif dan sesuai dengan kondisi lokal, sehingga tidak terjebak pada standar nasional yang mungkin tidak sepenuhnya cocok dengan karakteristik wilayah. Sedangkan kewenangan pengawasan memberikan legitimasi kepada provinsi untuk memastikan bahwa setiap pembangunan jalan di wilayahnya memenuhi standar yang telah ditetapkan, sekaligus sebagai instrumen quality control yang melindungi investasi pembangunan jalan dari potensi pemborosan.

Pasal 9 ayat (7) UU Nomor 2 Tahun 2022 yang memberikan kewenangan penetapan status jalan kepada gubernur merupakan kemajuan signifikan yang menguntungkan provinsi. Kewenangan ini memungkinkan provinsi untuk melakukan reklasifikasi jalan secara mandiri berdasarkan perkembangan fungsi dan peran strategis jalan tersebut, tanpa harus melalui prosedur birokrasi yang panjang ke pemerintah pusat. Provinsi dapat dengan cepat merespons perubahan dinamika

wilayah dengan mengalihkan status jalan dari atau ke kabupaten/kota sesuai dengan kepentingan pelayanan yang lebih luas. Fleksibilitas ini sangat menguntungkan karena memberikan ruang bagi provinsi untuk mengoptimalkan jaringan jalan secara efisien, meningkatkan jalan kabupaten/kota menjadi jalan provinsi ketika fungsinya sudah berkembang menjadi lebih strategis, atau sebaliknya melimpahkan jalan provinsi ke kabupaten/kota ketika fungsinya sudah tidak lagi strategis di tingkat provinsi. Kewenangan penetapan status jalan ini juga memberikan keuntungan dalam hal pengelolaan aset, dimana provinsi dapat lebih fokus mengelola jalan-jalan yang benar-benar strategis dan memberikan dampak signifikan bagi konektivitas wilayah.

Pasal 16 ayat (4) UU Nomor 2 Tahun 2022 tentang pengambilalihan urusan pembangunan jalan oleh provinsi merupakan instrumen yang sangat menguntungkan dalam menjamin kontinuitas pembangunan jalan dan kualitas konektivitas wilayah. Kewenangan ini bersifat opsional dan tidak memaksa, artinya provinsi dapat memilih untuk mengambil alih atau tidak berdasarkan pertimbangan strategis dan kapasitas yang dimiliki. Ketika kabupaten/kota mengalami keterbatasan dalam melaksanakan pembangunan jalan, provinsi dapat mengintervensi untuk memastikan jalan tersebut tetap terbangun dan berfungsi optimal, yang pada akhirnya menguntungkan seluruh wilayah provinsi melalui peningkatan konektivitas. Pengambilalihan ini juga memberikan peluang bagi provinsi untuk mengintegrasikan pembangunan jalan lintas kabupaten/kota dalam satu perencanaan dan pelaksanaan yang koheren, sehingga lebih efisien dalam penggunaan anggaran dan mencegah terputusnya konektivitas akibat perbedaan standar atau prioritas antar kabupaten/kota. Kewenangan ini memperkuat posisi provinsi sebagai koordinator pembangunan regional yang dapat memfasilitasi kerja sama antar daerah dalam penyelenggaraan jalan yang bersifat lintas wilayah. Dengan demikian, perluasan kewenangan melalui UU Nomor 2 Tahun 2022 ini pada hakikatnya memperkuat peran strategis provinsi sebagai motor penggerak pembangunan infrastruktur jalan yang lebih responsif, efisien, dan terintegrasi untuk mendukung pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat secara berkelanjutan.

Ketentuan ini mencerminkan prinsip subsidiaritas dalam desentralisasi, dimana pemerintah yang lebih tinggi dapat mengambil alih urusan yang belum dapat dilaksanakan oleh pemerintah yang lebih rendah. Mekanisme ini penting untuk memastikan kelangsungan pembangunan jalan yang menjadi kebutuhan masyarakat (Manan, 2004).

Pasal 24 ayat (2) menguraikan bentuk-bentuk konkret partisipasi masyarakat yang tetap berlaku dalam kerangka UU Nomor 2 Tahun 2022. Huruf a menyebutkan partisipasi berupa "sumbangan pemikiran dan pertimbangan berkenaan dengan penyelenggaraan jalan." Dalam konteks kewenangan baru yang dimiliki pemerintah daerah provinsi, masyarakat dapat memberikan masukan tidak hanya dalam aspek pembangunan fisik tetapi juga dalam aspek pengaturan dan pembinaan jalan. Misalnya, masyarakat dapat memberikan pertimbangan dalam penyusunan peraturan daerah tentang penyelenggaraan jalan, penetapan standar pelayanan minimal jalan provinsi, atau kebijakan terkait konektivitas antar wilayah. Sumbangan pemikiran masyarakat menjadi sangat penting terutama dalam konteks Pasal 9 ayat (7) UU Nomor 2 Tahun 2022 yang memberikan kewenangan kepada gubernur untuk menetapkan status jalan sesuai kewenangannya, di mana masukan masyarakat dapat membantu gubernur dalam menentukan klasifikasi dan penetapan status jalan yang tepat sesuai dengan kebutuhan dan kondisi di lapangan.

Pasal 24 ayat (3) yang menegaskan bahwa pelaksanaan peran serta masyarakat dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan menjadi sangat penting dalam konteks UU Nomor 2 Tahun 2022. Ketentuan ini mengamanatkan perlunya peraturan pelaksanaan baik di tingkat pusat maupun daerah yang mengatur mekanisme partisipasi masyarakat secara lebih operasional. Di tingkat daerah, gubernur, bupati, atau walikota perlu menerbitkan peraturan daerah atau peraturan kepala daerah yang mengatur tata cara partisipasi masyarakat dalam penyelenggaraan jalan sesuai dengan kewenangannya masing-masing.

### **3.3 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan daerah**

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah merupakan peraturan perundang-undangan yang mengatur sistem pemerintahan daerah di Indonesia dan memberikan landasan konstitusional yang sangat kuat bagi

Pemerintah Provinsi Jawa Tengah untuk mengembangkan kewenangan penyelenggaraan jalan secara komprehensif dan strategis. Peraturan perundang-undangan ini merupakan instrumen hukum yang sangat menguntungkan provinsi dalam memperkuat posisi sebagai penyelenggara jalan utama di tingkat regional dan sebagai koordinator pembangunan infrastruktur jalan yang bersifat lintas wilayah administratif.

Undang-Undang ini mengatur pembagian urusan pemerintahan antara Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi, dan Pemerintah Kabupaten/Kota berdasarkan prinsip otonomi daerah dan tugas pembantuan, sehingga memberikan kejelasan mengenai kewenangan masing-masing tingkat pemerintahan dalam penyelenggaraan berbagai urusan pemerintahan, termasuk urusan penyelenggaraan jalan. Dengan adanya kejelasan pembagian urusan ini, Pemerintah Provinsi Jawa Tengah dapat melaksanakan kewenangan penyelenggaraan jalan dengan kepastian hukum yang tinggi dan tanpa tumpang tindih dengan kewenangan pemerintah pusat atau pemerintah kabupaten/kota. Pasal 9 ayat (3) UU Nomor 23 Tahun 2014 juga mengatur bahwa Pemerintah Provinsi memiliki kewenangan untuk melakukan koordinasi penyelenggaraan jalan dengan Pemerintah Kabupaten/Kota dalam wilayahnya. Koordinasi ini memberikan keuntungan yang sangat besar bagi provinsi karena memungkinkan provinsi untuk memainkan peran sebagai koordinator regional dalam penyelenggaraan jalan yang bersifat lintas wilayah administratif. Koordinasi ini penting untuk memastikan konektivitas jaringan jalan antara jalan provinsi dan jalan kabupaten/kota, sehingga dapat menciptakan jaringan jalan yang terintegrasi dan efisien yang mendukung mobilitas masyarakat dan barang antar wilayah. Koordinasi juga penting untuk memastikan konsistensi standar teknis dan operasional penyelenggaraan jalan di seluruh wilayah provinsi, sehingga dapat menghindari terputusnya konektivitas akibat perbedaan standar atau kualitas jalan antar kabupaten/kota.

Dengan melakukan koordinasi yang efektif, Pemerintah Provinsi Jawa Tengah dapat memastikan efisiensi penggunaan sumber daya dalam pembangunan dan pemeliharaan jalan, sehingga dapat menghindari duplikasi investasi atau pemborosan anggaran yang tidak perlu. Koordinasi juga memungkinkan provinsi untuk menangani dampak lintas batas antara wilayah kabupaten/kota, seperti

kemacetan atau kerusakan jalan yang disebabkan oleh aktivitas di wilayah kabupaten/kota yang berdampak pada jalan di wilayah kabupaten/kota lain, sehingga dapat ditangani secara komprehensif dan terintegrasi.

### **3.3 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan**

Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan memberikan keuntungan yang sangat besar bagi pemerintah provinsi terutama dalam hal mekanisme penetapan dan perubahan status jalan sebagaimana diatur dalam Pasal 13 hingga Pasal 15. Peraturan pemerintah ini memberikan kriteria objektif dan terukur yang dapat dijadikan dasar oleh gubernur dalam melaksanakan kewenangan penetapan status jalan sebagaimana diatur dalam UU Nomor 2 Tahun 2002, di mana kriteria tersebut meliputi aspek teknis seperti fungsi jalan dalam sistem jaringan jalan primer atau sekunder, volume lalu lintas harian rata-rata yang melewati jalan tersebut, klasifikasi jalan berdasarkan muatan sumbu terberat yang dapat dilayani, dan geometrik jalan yang meliputi lebar jalan, radius tikungan, dan kelandaian, serta aspek non-teknis seperti kepentingan strategis jalan ditinjau dari aspek ekonomi dalam menghubungkan pusat-pusat produksi dengan pasar atau pelabuhan, aspek sosial dalam memberikan akses kepada masyarakat luas, aspek politik dalam mengintegrasikan wilayah-wilayah yang secara historis terisolasi, dan aspek pertahanan dan keamanan dalam mendukung mobilitas pertahanan negara.

Kriteria objektif dan terukur ini memberikan keuntungan yang sangat besar bagi provinsi karena penetapan status jalan dapat dilakukan dengan argumentasi yang kuat dan terukur berdasarkan data dan fakta yang dapat diverifikasi, sehingga meminimalkan potensi konflik kewenangan dengan kabupaten/kota yang mungkin keberatan atas perubahan status jalan dari jalan kabupaten/kota menjadi jalan provinsi, memberikan kepastian hukum dalam pengelolaan aset jalan karena status jalan ditetapkan berdasarkan kriteria yang jelas dan bukan berdasarkan pertimbangan subjektif atau politis semata, serta memberikan legitimasi yang kuat bagi provinsi untuk melakukan ekspansi jaringan jalan provinsi melalui mekanisme peningkatan status jalan-jalan strategis dari kabupaten/kota dengan memberikan kompensasi yang adil dan proporsional berdasarkan nilai aset dan manfaat ekonomi yang diperoleh provinsi dari pengambilalihan jalan tersebut.

Pasal 51 hingga Pasal 58 PP Nomor 34 Tahun 2006 tentang sumber pembiayaan penyelenggaraan jalan memberikan keuntungan besar bagi pemerintah provinsi dengan mengatur secara eksplisit sumber-sumber pembiayaan yang beragam, tidak hanya terbatas pada APBD Provinsi tetapi juga dapat berasal dari APBN melalui mekanisme Dana Alokasi Khusus (DAK) atau dana dekonsentrasi untuk jalan-jalan yang memiliki kepentingan nasional, APBD Kabupaten/Kota untuk jalan-jalan yang melewati atau memberikan manfaat langsung kepada wilayah kabupaten/kota tersebut, sumbangan pihak ketiga baik dari perusahaan swasta dalam bentuk Corporate Social Responsibility (CSR), masyarakat dalam bentuk swadaya atau kontribusi tanah, maupun dari lembaga donor internasional dalam bentuk hibah atau pinjaman lunak, serta sumber-sumber lain yang sah sesuai dengan peraturan perundang-undangan seperti hasil pemanfaatan ruang milik jalan, obligasi daerah, pinjaman daerah, dan skema kerjasama pemerintah dengan badan usaha. Ketentuan ini memberikan landasan hukum yang sangat kuat bagi pemerintah provinsi untuk mengembangkan skema pembiayaan inovatif yang dapat mengurangi beban fiskal daerah sekaligus mempercepat pembangunan infrastruktur jalan.

Pasal 59 hingga Pasal 64 PP Nomor 34 Tahun 2006 tentang koordinasi pembiayaan jalan lintas wilayah merupakan ketentuan yang sangat menguntungkan provinsi dengan mengatur mekanisme koordinasi dan kerjasama antar tingkat pemerintahan dalam pembiayaan jalan yang melewati lebih dari satu wilayah administratif, di mana pembiayaan dapat dilakukan secara bersama-sama dengan proporsi kontribusi yang ditetapkan berdasarkan kesepakatan yang mempertimbangkan panjang jalan yang melewati masing-masing wilayah, manfaat ekonomi yang diperoleh masing-masing wilayah dari keberadaan jalan tersebut, dan kemampuan fiskal masing-masing daerah. Ketentuan ini memberikan keuntungan yang sangat besar bagi provinsi karena provinsi tidak harus menanggung beban pembiayaan secara sendirian untuk jalan-jalan yang memberikan manfaat lintas wilayah administrasi, sehingga untuk jalan provinsi yang melewati tiga atau empat kabupaten/kota dan memberikan manfaat ekonomi yang signifikan bagi kabupaten/kota tersebut, provinsi dapat memfasilitasi skema pembiayaan bersama di mana kabupaten/kota turut berkontribusi dalam

pembiayaan pembangunan atau pemeliharaan jalan tersebut sesuai dengan proporsi manfaat yang diperoleh, yang dapat mengurangi beban fiskal provinsi.

Ketentuan ini juga membuka peluang bagi provinsi untuk memfasilitasi pembiayaan bersama dengan pemerintah pusat untuk jalan-jalan provinsi yang memiliki kepentingan strategis nasional seperti jalan yang menghubungkan kawasan ekonomi khusus, kawasan industri strategis, pelabuhan utama, atau bandara internasional, di mana pemerintah pusat dapat memberikan kontribusi pembiayaan melalui mekanisme dana khusus atau Dana Alokasi Khusus (DAK) dengan proporsi yang signifikan sehingga provinsi hanya perlu menyediakan dana pendamping yang relatif kecil tetapi dapat merealisasikan pembangunan jalan-jalan strategis yang memberikan *multiplier effect* yang besar terhadap ekonomi regional.

Pasal 88 hingga Pasal 93 PP Nomor 34 Tahun 2006 tentang pemanfaatan ruang milik jalan dan ruang pengawasan jalan memberikan keuntungan ekonomi yang sangat signifikan bagi pemerintah provinsi dalam hal pengelolaan aset jalan sebagai sumber pendapatan daerah. Peraturan pemerintah ini mengatur secara rinci tentang jenis-jenis pemanfaatan yang diperbolehkan seperti pemanfaatan untuk penempatan reklame atau media iklan luar ruang yang tidak mengganggu keselamatan dan kenyamanan pengguna jalan, pemanfaatan untuk jaringan utilitas seperti kabel listrik, pipa distribusi air minum, pipa gas, kabel telekomunikasi, dan kabel fiber optik yang sangat dibutuhkan oleh operator infrastruktur dan penyedia layanan utilitas. Ketentuan ini memberikan peluang bagi provinsi untuk mengoptimalkan nilai ekonomi aset jalan tanpa membebani APBD, di mana melalui penetapan retribusi pemanfaatan ruang milik jalan yang wajar dan kompetitif, provinsi dapat memperoleh pendapatan yang sangat signifikan sebagai kontribusi terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang dapat mencapai puluhan hingga ratusan miliar rupiah per tahun tergantung pada panjang jalan provinsi dan intensitas pemanfaatan di koridor-koridor strategis.

Peraturan pemerintah ini juga menguntungkan pemerintah provinsi dalam aspek partisipasi masyarakat, di mana PP Nomor 34 Tahun 2006 mengatur secara rinci bentuk-bentuk partisipasi dalam penyelenggaraan jalan yang sejalan dengan ketentuan Pasal 24 UU Nomor 2 Tahun 2022, mulai dari tahap perencanaan, pelaksanaan konstruksi, pemanfaatan, hingga pengawasan jalan. Ketentuan ini

memberikan legitimasi dan kerangka hukum yang jelas bagi pemerintah provinsi untuk melibatkan masyarakat dalam berbagai tahapan penyelenggaraan jalan, yang tidak hanya dapat mengurangi beban pembiayaan melalui kontribusi masyarakat dalam bentuk materi, tenaga, atau tanah, tetapi juga meningkatkan rasa kepemilikan masyarakat terhadap infrastruktur jalan sehingga pemeliharaan dan pengawasan jalan menjadi lebih efektif karena didukung oleh partisipasi aktif masyarakat.

### **3.4 Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

PP Nomor 30 Tahun 2021 menggantikan PP Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan dan membawa perubahan signifikan dalam pengaturan lalu lintas dan angkutan jalan . Pasal 32 PP Nomor 30 Tahun 2021 mengatur tentang kelas jalan berdasarkan kemampuan menerima muatan sumbu terberat dan dimensi kendaraan bermotor.

Ketentuan teknis tentang kelas jalan meliputi:

- Jalan Kelas I:
  - a. dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak kurang lebar tidak melebihi 2.550 (dua ribu lima ratus lima puluh) milimeter;
  - b. ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter;
  - c. ukuran tinggi tidak melebihi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter; dan
  - d. ukuran muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton
- Jalan Kelas II: dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.550 mm, muatan sumbu terberat 10 ton;
- Jalan Kelas III: dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.200 mm, muatan sumbu terberat 8 ton.

Standar teknis ini harus konsisten diterapkan di seluruh wilayah Indonesia untuk menjamin keselamatan lalu lintas dan interoperabilitas jaringan jalan .

Aturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan mengatur standar kelas jalan yang berbeda dengan pengaturan dalam Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2016, khususnya dalam hal dimensi kendaraan yang dapat melintas di jalan dengan kelas tertentu. Pasal 50 Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2016 mengatur bahwa jalan Kelas II dapat dilalui

kendaraan bermotor dengan lebar paling besar 2,50 meter, panjang paling besar 12 meter, tinggi paling besar 4,20 meter, dan muatan sumbu terberat 8 ton, sementara jalan Kelas III dapat dilalui kendaraan bermotor dengan lebar paling besar 2,10 meter, panjang paling besar 9 meter, tinggi paling besar 3,50 meter, dan muatan sumbu terberat 8 ton. Sebaliknya, Pasal 32 PP Nomor 30 Tahun 2021 mengatur bahwa jalan Kelas II dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.550 mm dan muatan sumbu terberat 10 ton, sedangkan jalan Kelas III dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.200 mm dan muatan sumbu terberat 8 ton. Perbedaan pengaturan ini dapat menimbulkan ketidakpastian hukum yang serius dan kesulitan dalam pelaksanaan di lapangan. Pengguna jalan dan penyelenggara jalan akan mengalami kebingungan mengenai standar kelas jalan mana yang harus diikuti, apakah mengikuti standar yang diatur dalam Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2016 atau standar yang diatur dalam PP Nomor 30 Tahun 2021. Selain itu, perbedaan ini dapat mengganggu interoperabilitas jaringan jalan antar provinsi dan menyebabkan ketidakseragaman dalam penerapan standar teknis jalan di seluruh Indonesia.

### **3.5 Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko**

Penerapan sistem kompensasi pembangunan berdasarkan PP 28/2025 tentang penyelenggaraan Perizinan Berbasis Risiko memberikan manfaat yang sangat penting dalam pengendalian dampak lalu lintas dan peningkatan keselamatan jalan. Sebagaimana diatur dalam Pasal 5 ayat (1) huruf b PP 28/2025 yang mengharuskan pemohon izin usaha dengan risiko tinggi untuk menyertakan dokumen analisis dampak lalu lintas dalam permohonan izin usaha, sistem ini memberikan mandat kepada Pemerintah Provinsi Jawa Tengah untuk melakukan analisis dampak lalu lintas yang detail dan komprehensif untuk setiap proyek pembangunan besar. Dengan melakukan analisis dampak lalu lintas yang detail, Pemerintah Provinsi Jawa Tengah dapat mengidentifikasi dampak-dampak negatif yang mungkin timbul dari pembangunan fasilitas terhadap kinerja jalan dan keselamatan pengguna jalan, sehingga dapat mengambil tindakan mitigasi yang tepat. Tindakan mitigasi dapat berupa perbaikan geometrik jalan, penambahan

perlengkapan jalan, pembangunan interchange atau flyover, atau pembangunan jalan akses alternatif yang dapat mengurangi dampak lalu lintas terhadap jalan provinsi yang ada. Dengan menerapkan sistem kompensasi pembangunan, Pemerintah Provinsi Jawa Tengah dapat memastikan bahwa pengusaha yang melakukan pembangunan fasilitas besar menanggung biaya untuk melakukan tindakan mitigasi dampak lalu lintas, sehingga tidak membebani APBD. Hal ini akan meningkatkan keselamatan pengguna jalan dan mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas di jalan provinsi, yang pada gilirannya akan meningkatkan kualitas hidup masyarakat dan mengurangi beban biaya sosial dari kecelakaan lalu lintas.

Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 2025 memberikan legitimasi hukum yang sangat kuat bagi Pemerintah Provinsi Jawa Tengah untuk menerapkan sistem kompensasi pembangunan (*development charge*) yang komprehensif dan terukur terhadap setiap aktivitas pembangunan fasilitas yang mengakses jalan provinsi dan memberikan dampak signifikan terhadap kapasitas dan kinerja jalan. Sistem kompensasi ini merupakan mekanisme yang sangat adil karena menerapkan prinsip *beneficiary pays principle*, dimana pihak yang mendapat manfaat ekonomi dari pembangunan fasilitas yang berdampak pada jalan harus menanggung biaya eksternal yang ditimbulkan berupa penurunan kapasitas jalan atau kebutuhan peningkatan infrastruktur untuk mengakomodasi dampak yang ditimbulkan. Dengan sistem kompensasi yang terstruktur dan berbasis perhitungan yang jelas, Pemerintah Provinsi Jawa Tengah dapat memperoleh sumber pembiayaan infrastruktur jalan yang sangat besar dan berkelanjutan yang tidak membebani APBD tetapi berasal dari internalisasi eksternalitas pembangunan ekonomi.

### **3.6 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Standardisasi Jalan Provinsi Jawa Tengah**

Berdasarkan hasil pengkajian analisis dan evaluasi yang dilakukan oleh Sekretariat Daerah Provinsi Jawa Tengah pada tanggal 8 Desember 2022, sebagaimana tercermin dalam surat Nomor 180.0/137 yang ditandatangani oleh Sekretaris Daerah Provinsi Jawa Tengah, Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Standardisasi Jalan Provinsi Jawa

Tengah mengalami disharmoni pengaturan yang signifikan dengan beberapa peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi.

Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2016, yang disusun berdasarkan UU Nomor 38 Tahun 2004 sebelum diubah, hanya mengatur tentang standardisasi jalan yang bersifat teknis, dan tidak mengatur tentang pengaturan, pembinaan, dan pengawasan jalan secara komprehensif sebagaimana diamanatkan oleh UU Nomor 2 Tahun 2022. Dengan disharmoni ini, Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2016 tidak lagi mencerminkan kewenangan penuh yang diberikan oleh UU Nomor 2 Tahun 2022 kepada Pemerintah Provinsi dalam penyelenggaraan jalan, sehingga peraturan daerah ini hanya mengatur aspek teknis dan tidak mengatur aspek-aspek kebijakan umum penyelenggaraan jalan yang merupakan bagian integral dari kewenangan yang diberikan oleh undang-undang. Peraturan Daerah yang baru harus mengintegrasikan pengaturan standardisasi jalan dengan pengaturan penyelenggaraan jalan secara komprehensif dan kohesif.

Pasal 3 ayat (1) dan ayat (2) Perda 8/2016 mengatur tentang ruang lingkup penyelenggaraan jalan yang mencakup perencanaan, pembangunan, pemeliharaan, pengawasan, dan pengelolaan jalan. Pasal 8, Pasal 9, dan Pasal 10 Perda 8/2016 mengatur tentang perencanaan penyelenggaraan jalan. Dengan menetapkan standar teknis jalan yang jelas dan detail melalui Pasal 4 ayat (2) dan ayat (3) Perda 8/2016, Pemerintah Provinsi Jawa Tengah dapat mengintegrasikan penyelenggaraan jalan dengan perencanaan pembangunan daerah secara lebih efektif. Standar teknis jalan yang jelas dapat menjadi acuan bagi Pemerintah Provinsi Jawa Tengah dalam melakukan perencanaan pembangunan daerah, sehingga dapat memastikan bahwa pembangunan infrastruktur lainnya, seperti pembangunan industri, pembangunan perumahan, atau pembangunan fasilitas publik, dapat terintegrasi dengan baik dengan penyelenggaraan jalan. Dengan meningkatnya integrasi penyelenggaraan jalan dengan perencanaan pembangunan daerah, Pemerintah Provinsi Jawa Tengah dapat meningkatkan efektivitas pembangunan daerah dan dapat mengurangi potensi terjadinya konflik antara pembangunan infrastruktur lainnya dengan penyelenggaraan jalan. Hal ini akan meningkatkan efisiensi penggunaan anggaran pembangunan daerah dan dapat meningkatkan manfaat dari investasi pembangunan daerah yang telah dilakukan.

Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2016 yang hanya berfokus pada standarisasi teknis jalan tidak memberikan mekanisme kontrol preventif yang efektif terhadap aktivitas-aktivitas yang dapat berdampak negatif pada infrastruktur jalan, sehingga Pemerintah Provinsi Jawa Tengah sering menghadapi situasi dimana jalan-jalan yang sudah dibangun dengan biaya besar mengalami penurunan kapasitas atau kerusakan akibat aktivitas pembangunan fasilitas atau penggalian utilitas yang tidak terkontrol dengan baik dan peraturan ini tidak mengatur tentang partisipasi masyarakat dalam penyelenggaraan jalan, sehingga Pemerintah Provinsi tidak memiliki landasan hukum yang kuat untuk melibatkan masyarakat dalam penyelenggaraan jalan maka perlu adanya Perda Baru tentang Penyelenggaraan Jalan di Provinsi Jawa Tengah.

## **BAB IV**

### **LANDASAN FILOSOFIS SOSIOLOGIS DAN YURIDIS**

Pembentukan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah tentang Penyelenggaraan Jalan harus didasarkan pada landasan filosofis, yuridis, dan sosiologis yang kokoh. Ketiga landasan ini merupakan pilar fundamental yang menjamin bahwa peraturan yang dibentuk tidak hanya sah secara hukum, tetapi juga sesuai dengan nilai-nilai luhur bangsa dan menjawab kebutuhan nyata masyarakat.

#### **4.1 Landasan Filosofis**

Landasan filosofis penyelenggaraan jalan di Provinsi Jawa Tengah merujuk pada nilai-nilai Sila Kelima Pancasila. Sebagai dasar filosofis dalam pelaksanaan pembangunan infrastruktur, khususnya jalan, Sila Kelima Pancasila memiliki peran penting yang harus diwujudkan dalam proses penyelenggaraan jalan di Provinsi Jawa Tengah. Sila Kelima Pancasila, yang berbunyi "Keadilan Sosial bagi Seluruh Rakyat Indonesia," merupakan landasan filosofis yang sangat fundamental bagi Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Jalan Provinsi Jawa Tengah. Sila Kelima mengandung nilai-nilai tentang keadilan, kesejahteraan sosial, pemerataan, dan perlindungan hak-hak masyarakat yang harus menjadi panduan dalam penyelenggaraan jalan.

Implementasi nilai-nilai Sila Kelima Pancasila dalam Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Jalan Provinsi Jawa Tengah harus tercermin dalam prinsip-prinsip penyelenggaraan jalan yang ditetapkan, yaitu prinsip keadilan distributif, kesejahteraan sosial, pemerataan manfaat, perlindungan hak-hak masyarakat, dan keberlanjutan sosial. Prinsip-prinsip ini harus menjadi panduan bagi semua pihak yang terlibat dalam penyelenggaraan jalan, sehingga penyelenggaraan jalan dapat benar-benar berkontribusi pada pencapaian keadilan sosial bagi seluruh rakyat Jawa Tengah.

Dengan mengimplementasikan nilai-nilai Sila Kelima Pancasila dalam Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Jalan Provinsi Jawa Tengah, diharapkan bahwa penyelenggaraan jalan di Provinsi Jawa Tengah dapat dilakukan dengan cara yang adil, berkelanjutan, dan memberikan manfaat yang

merata bagi seluruh rakyat Jawa Tengah. Dengan demikian, Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Jalan Provinsi Jawa Tengah akan menjadi peraturan yang tidak hanya sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, tetapi juga mencerminkan nilai-nilai fundamental yang dianut oleh masyarakat Indonesia, khususnya nilai-nilai Sila Kelima Pancasila tentang keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.

Penyelenggaraan jalan harus mampu mewujudkan keadilan sosial dengan memberikan akses yang merata kepada seluruh lapisan masyarakat. Pembangunan jalan tidak boleh hanya terpusat pada wilayah-wilayah yang sudah maju, tetapi juga harus menjangkau daerah-daerah tertinggal, perbatasan, dan terluar. Keadilan distributif menuntut agar alokasi anggaran pembangunan jalan mempertimbangkan pemerataan pembangunan dan pengurangan kesenjangan antar wilayah. Selain itu, penyelenggaraan jalan harus memberikan dampak ekonomi yang berkeadilan, membuka lapangan kerja, dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat secara inklusif.

Landasan filosofis penyelenggaraan jalan di Provinsi Jawa Tengah merujuk pada Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 alinea keempat menegaskan bahwa tujuan negara Indonesia adalah "melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial. Penyelenggaraan jalan merupakan salah satu instrumen untuk mewujudkan cita-cita negara tersebut, khususnya dalam aspek:

1. Melindungi Segenap Bangsa Indonesia

Jalan yang aman dan berkualitas melindungi keselamatan pengguna jalan dari kecelakaan lalu lintas. Standar keselamatan jalan, perlengkapan jalan yang memadai, serta pemeliharaan berkala merupakan wujud tanggung jawab negara dalam melindungi warga negaranya.

2. Memajukan Kesejahteraan Umum

Jalan yang baik membuka akses masyarakat terhadap berbagai peluang ekonomi, pendidikan, kesehatan, dan layanan publik lainnya. Konektivitas

yang meningkat akan menurunkan biaya logistik, memperluas pasar, dan mendorong pertumbuhan ekonomi yang pada akhirnya meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

### 3. Mencerdaskan Kehidupan Bangsa

Akses jalan yang baik memfasilitasi mobilitas pelajar dan mahasiswa ke institusi pendidikan, distribusi buku dan bahan ajar ke daerah-daerah terpencil, serta memungkinkan pertukaran pengetahuan dan budaya antar wilayah.

Pembangunan jalan harus memperhatikan prinsip pembangunan berkelanjutan yang mempertimbangkan keseimbangan antara dimensi ekonomi, sosial, dan lingkungan. Penyelenggaraan jalan tidak boleh mengorbankan kepentingan generasi mendatang melalui eksploitasi sumber daya alam yang berlebihan atau kerusakan lingkungan. Prinsip keberlanjutan menuntut agar pembangunan jalan dilakukan dengan memperhatikan daya dukung lingkungan, konservasi sumber daya alam, dan mitigasi dampak perubahan iklim. Selain itu, penyelenggaraan jalan harus memberikan dampak ekonomi yang berkeadilan, membuka lapangan kerja, dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat secara inklusif.

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD 1945) merupakan konstitusi tertinggi Indonesia yang mengandung nilai-nilai fundamental tentang kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara. UUD 1945 bukan hanya sekadar dokumen hukum, tetapi juga merupakan perwujudan dari nilai-nilai Pancasila dalam bentuk norma-norma konstitusional. Dengan demikian, pembentukan Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Jalan Provinsi Jawa Tengah harus mencerminkan nilai-nilai yang terkandung dalam UUD 1945.

UUD 1945 mengandung berbagai prinsip-prinsip konstitusional yang sangat relevan dengan penyelenggaraan jalan. Pertama, UUD 1945 mengandung prinsip tentang hak asasi manusia. Pasal 28 UUD 1945 menyatakan bahwa setiap orang berhak mengembangkan diri melalui pemenuhan kebutuhan dasarnya, berhak mendapatkan pendidikan, dan berhak mendapatkan pekerjaan serta penghasilan yang layak untuk hidup. Dalam konteks penyelenggaraan jalan,

prinsip ini berarti bahwa penyelenggaraan jalan harus memfasilitasi pemenuhan kebutuhan dasar masyarakat, termasuk akses terhadap pendidikan, kesehatan, dan pekerjaan. Jalan yang dibangun harus dapat menghubungkan masyarakat dengan pusat-pusat pendidikan, kesehatan, dan lapangan kerja, sehingga dapat membantu masyarakat mengembangkan diri dan meningkatkan kesejahteraan mereka.

Kedua, UUD 1945 mengandung prinsip tentang otonomi daerah. Pasal 18 UUD 1945 menyatakan bahwa negara membagi kekuasaan pemerintahan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah. Dalam konteks penyelenggaraan jalan, prinsip ini berarti bahwa Pemerintah Provinsi Jawa Tengah memiliki kewenangan untuk menyelenggarakan jalan di wilayahnya, sesuai dengan kebutuhan dan kondisi lokal. Penyelenggaraan jalan harus dilakukan dengan mempertimbangkan karakteristik unik dari Jawa Tengah, sehingga jalan yang dibangun dapat sesuai dengan kebutuhan dan kondisi lokal.

Ketiga, UUD 1945 mengandung prinsip tentang kesejahteraan umum. Pembukaan UUD 1945 menyatakan bahwa tujuan negara adalah untuk melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial. Dalam konteks penyelenggaraan jalan, prinsip ini berarti bahwa penyelenggaraan jalan harus bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan umum masyarakat. Jalan yang dibangun harus dapat memberikan manfaat yang maksimal bagi masyarakat, baik dalam hal mobilitas, pertumbuhan ekonomi, maupun kualitas hidup secara keseluruhan.

Keempat, UUD 1945 mengandung prinsip tentang negara hukum. Pasal 1 ayat (3) UUD 1945 menyatakan bahwa Indonesia adalah negara hukum. Dalam konteks penyelenggaraan jalan, prinsip ini berarti bahwa penyelenggaraan jalan harus dilakukan sesuai dengan hukum yang berlaku, dan harus memastikan bahwa hak-hak masyarakat dilindungi oleh hukum. Penyelenggaraan jalan harus dilakukan dengan cara yang transparan dan akuntabel, dan harus mematuhi prosedur-prosedur hukum yang telah ditetapkan.

## 4.2 Landasan Sosiologis

Landasan sosiologis berkaitan dengan kenyataan yang hidup dalam masyarakat, yang meliputi kebutuhan dan tuntutan masyarakat dalam berbagai aspek kehidupan. Peraturan Daerah yang baik harus dibentuk berdasarkan realita dan tuntutan kebutuhan masyarakat agar tidak menimbulkan keresahan, ketidakpuasan, dan resistensi ketika diberlakukan. Idealnya, produk peraturan perundang-undangan yang baik tidak dapat dilepaskan dari setting sosialnya dan harus sesuai dengan jiwa masyarakatnya (*volkgeist*). Pemberian ruang yang memadai bagi masyarakat untuk ikut serta dalam proses penyusunan peraturan perundang-undangan merupakan *condition sine qua non* agar Peraturan Daerah yang dibentuk mendapatkan dukungan masyarakat serta memiliki kemampuan untuk diterapkan dan berlaku dalam jangka waktu yang lama karena memang sesuai dengan nilai moral, prinsip-prinsip kebaikan, serta realitas kebutuhan yang hidup di tengah masyarakat.

Provinsi Jawa Tengah memiliki karakteristik demografis dan geografis yang khas dengan jumlah penduduk yang mencapai sekitar 38,23 juta jiwa pada tahun 2025, menjadikannya provinsi dengan jumlah penduduk terbesar ketiga di Indonesia setelah Jawa Barat dan Jawa Timur. Dengan luas wilayah sekitar 32.800,69 km<sup>2</sup> yang mencakup 29 kabupaten dan 6 kota, Provinsi Jawa Tengah memiliki tingkat kepadatan penduduk yang tinggi, terutama di wilayah perkotaan seperti Semarang, Surakarta, Magelang, dan Tegal. Kondisi geografis yang sangat beragam, mulai dari dataran rendah di wilayah pesisir utara (Pantura), dataran tinggi di wilayah tengah dan selatan, hingga wilayah pegunungan seperti Gunung Merapi, Merbabu, Sindoro, dan Sumbing, menuntut sistem penyelenggaraan jalan yang adaptif dan mampu mengakomodasi karakteristik topografi yang berbeda-beda. Sebaran penduduk yang tidak merata antara wilayah utara dan selatan Jawa Tengah mengakibatkan perbedaan tingkat kebutuhan akan infrastruktur jalan yang mendesak untuk segera direspons melalui pengaturan yang komprehensif.

Jawa Tengah merupakan salah satu pusat pertumbuhan ekonomi di Indonesia dengan kontribusi terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) nasional yang signifikan. Sektor-sektor ekonomi utama meliputi industri manufaktur,

pertanian, perdagangan, dan pariwisata yang terus berkembang pesat. Pertumbuhan ekonomi ini menghasilkan peningkatan mobilitas barang dan manusia yang sangat tinggi, sehingga memerlukan dukungan infrastruktur jalan yang memadai. Kawasan industri seperti Kendal Industrial Park (KIP), kawasan industri Cilacap, Semarang, dan Solo membutuhkan akses jalan yang berkualitas untuk mendukung kelancaran logistik. Tingginya biaya logistik di Indonesia yang mencapai 24% dari PDB, jauh lebih tinggi dibandingkan negara maju yang hanya 8-10%, salah satunya disebabkan oleh kondisi jalan yang belum optimal. Perbaikan dan pembangunan jalan provinsi yang strategis dapat menurunkan biaya logistik, meningkatkan daya saing produk, dan mempercepat pertumbuhan ekonomi daerah yang pada akhirnya meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Sektor pariwisata Jawa Tengah dengan destinasi unggulan seperti Candi Borobudur, Candi Prambanan, Dieng Plateau, Karimunjawa, dan berbagai destinasi wisata alam dan budaya lainnya, memerlukan aksesibilitas yang baik melalui jaringan jalan yang berkualitas. Mobilitas masyarakat untuk mengakses pendidikan, kesehatan, dan layanan publik lainnya juga sangat bergantung pada ketersediaan dan kualitas jalan. Jalan yang rusak atau tidak memadai sering kali menjadi hambatan bagi anak-anak untuk bersekolah, pasien untuk mengakses fasilitas kesehatan, dan masyarakat untuk mengakses berbagai layanan pemerintahan. Kondisi ini menunjukkan bahwa infrastruktur jalan bukan hanya persoalan teknis, tetapi merupakan kebutuhan mendasar yang mempengaruhi kualitas hidup masyarakat secara menyeluruh.

Berdasarkan data dari Dinas PU Bina Marga dan Cipta Karya Provinsi Jawa Tengah, kondisi jalan provinsi saat ini masih menghadapi berbagai permasalahan yang serius. Dari total panjang jalan provinsi yang mencapai ribuan kilometer, sebagian besar kondisi jalan “mantap” yang berarti kondisi jalan baik atau sedang, namun terdapat sejumlah ruas jalan yang mengalami kerusakan, baik rusak ringan maupun rusak berat. Kerusakan jalan ini disebabkan oleh berbagai faktor seperti beban lalu lintas yang berlebih (*overloading*), pemeliharaan yang belum optimal akibat keterbatasan anggaran, faktor alam dan cuaca dengan intensitas curah hujan yang tinggi, serta umur jalan yang sudah tua dan melampaui umur rencana. Banyak kendaraan angkutan barang yang melewati batas muatan

yang diizinkan menyebabkan kerusakan struktural pada perkerasan jalan lebih cepat dari yang direncanakan, namun penegakan hukum terhadap pelanggaran ini masih lemah. Kondisi jalan yang rusak tidak hanya menimbulkan ketidaknyamanan bagi pengguna jalan, tetapi juga berdampak negatif terhadap ekonomi melalui peningkatan biaya operasional kendaraan, waktu tempuh yang lebih lama, dan kerusakan kendaraan, serta berdampak pada aspek sosial melalui hambatan aksesibilitas dan isolasi wilayah, dan yang paling krusial adalah meningkatnya risiko kecelakaan lalu lintas.

Data kecelakaan lalu lintas di Jawa Tengah menunjukkan angka yang masih tinggi dan memprihatinkan. Berdasarkan data Korlantas Polri, Jawa Tengah termasuk dalam provinsi dengan angka kecelakaan tertinggi di Indonesia. Faktor-faktor penyebab kecelakaan tidak hanya terkait dengan perilaku pengemudi dan kondisi kendaraan, tetapi juga kondisi infrastruktur jalan yang belum memenuhi standar keselamatan. Permasalahan yang terkait dengan kondisi jalan meliputi kurangnya rambu lalu lintas dan marka jalan yang jelas, penerangan jalan yang tidak memadai terutama di malam hari, tidak adanya pagar pengaman (*guardrail*) di tikungan tajam dan tebing, geometrik jalan yang tidak standar seperti tikungan tajam dan tanjakan curam tanpa jalur pendakian, permukaan jalan yang licin akibat kerusakan atau genangan air, serta kurangnya fasilitas penyeberangan yang aman bagi pejalan kaki. Titik-titik rawan kecelakaan (*black spot*) sering kali tidak ditangani secara sistematis karena belum adanya sistem manajemen keselamatan jalan yang komprehensif. Korban kecelakaan lalu lintas tidak hanya menimbulkan penderitaan bagi keluarga korban, tetapi juga kerugian ekonomi yang sangat besar bagi daerah melalui kehilangan nyawa produktif, biaya perawatan medis, dan kerugian material yang mencapai angka sangat signifikan setiap tahunnya.

Seiring dengan meningkatnya kesadaran masyarakat dan perkembangan demokrasi, tuntutan terhadap pelayanan publik yang berkualitas semakin tinggi. Masyarakat tidak lagi hanya menginginkan tersedianya jalan, tetapi juga menuntut jalan yang berkualitas, aman, nyaman, dan terawat dengan baik. Aspirasi masyarakat yang sering disampaikan melalui berbagai forum, media massa, dan media sosial menunjukkan permintaan yang kuat akan perbaikan jalan yang rusak secara cepat dan tepat waktu, transparansi dalam pengelolaan anggaran

pembangunan jalan, partisipasi dalam perencanaan dan pengawasan pembangunan jalan, serta akuntabilitas dalam pelaksanaan proyek jalan. Tuntutan ini mencerminkan pergeseran paradigma dari government menuju governance, dimana masyarakat tidak hanya sebagai objek pembangunan tetapi juga sebagai subjek yang aktif berpartisipasi dalam proses pembangunan. Pemerintah daerah sebagai pemegang kekuasaan di daerah tidak hanya harus memahami keadaan masyarakat tetapi juga mempertimbangkan dukungan (support) dan tuntutan (demand) yang ada di dalam masyarakatnya untuk menghindari penolakan terhadap kebijakan yang diakibatkan minimnya komunikasi atau ketidaksiapan masyarakat menanggung risiko dan dampak yang dipersepsikan.

Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Standardisasi Jalan Provinsi Jawa Tengah yang saat ini berlaku telah menunjukkan berbagai keterbatasan dan kelemahan dalam implementasinya. Evaluasi terhadap peraturan tersebut menunjukkan bahwa substansi pengaturan belum mencakup seluruh aspek penyelenggaraan jalan secara komprehensif, masih terbatas pada aspek standardisasi teknis sementara aspek-aspek penting lainnya seperti pemeliharaan, pengawasan, pemanfaatan ruang milik jalan, dan partisipasi masyarakat belum diatur secara detail. Peraturan tersebut juga belum sepenuhnya harmonis dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, khususnya setelah terbitnya Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja dan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan yang membawa perubahan paradigma dalam penyelenggaraan jalan. Sistem perizinan pemanfaatan ruang milik jalan yang diatur dalam Perda lama belum sepenuhnya mengakomodasi pelaksanaan sistem Perizinan Berusaha Berbasis Risiko (Risk-Based Approach) sebagaimana diamanatkan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko, sehingga menimbulkan ketidakpastian hukum dan hambatan dalam kemudahan berusaha.

Perkembangan teknologi informasi dan komunikasi yang sangat pesat juga menuntut modernisasi dalam pengelolaan jalan. Sistem data dan informasi jalan yang terintegrasi, pemanfaatan teknologi untuk monitoring kondisi jalan secara real-time, penggunaan aplikasi untuk pengaduan masyarakat, serta sistem

pembayaran elektronik untuk perizinan dan retribusi merupakan tuntutan yang harus diakomodasi dalam peraturan yang baru. Masyarakat saat ini menginginkan kemudahan akses informasi dan layanan yang cepat, transparan, dan akuntabel melalui pemanfaatan teknologi digital. Pemerintah daerah dituntut untuk melakukan transformasi digital dalam penyelenggaraan jalan agar sejalan dengan program nasional seperti Making Indonesia 4.0 dan pembangunan smart city yang sedang dikembangkan di berbagai daerah di Jawa Tengah.

Isu perubahan iklim dan pembangunan berkelanjutan juga menjadi perhatian yang semakin penting dalam penyelenggaraan jalan. Bencana alam seperti banjir, longsor, dan cuaca ekstrem yang semakin sering terjadi akibat perubahan iklim berdampak signifikan terhadap kondisi jalan. Pembangunan jalan yang tidak memperhatikan aspek lingkungan dapat memperparah kerusakan lingkungan dan meningkatkan risiko bencana. Oleh karena itu, pengaturan tentang penyelenggaraan jalan harus mengintegrasikan prinsip-prinsip pembangunan berkelanjutan, termasuk penggunaan material ramah lingkungan, desain jalan yang adaptif terhadap perubahan iklim, sistem drainase yang memadai, dan konservasi sumber daya alam di sekitar jalan. Kesadaran masyarakat terhadap isu lingkungan yang semakin meningkat menuntut pemerintah daerah untuk lebih serius dalam mengelola dampak lingkungan dari pembangunan dan pemeliharaan jalan.

Desentralisasi dan otonomi daerah yang telah berjalan lebih dari dua dekade memberikan kewenangan yang luas kepada pemerintah daerah provinsi untuk mengelola urusan jalan. Namun, pelaksanaan kewenangan ini masih menghadapi berbagai kendala seperti keterbatasan kapasitas kelembagaan, kurangnya sumber daya manusia yang kompeten, koordinasi yang belum optimal antar pemerintah daerah dan antara provinsi dengan kabupaten/kota, serta keterbatasan pendanaan. Peraturan daerah yang baru harus mampu mengatasi kendala-kendala tersebut dengan mengatur secara jelas kelembagaan penyelenggara jalan.

Dengan mempertimbangkan seluruh kondisi sosiologis tersebut, pembentukan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah tentang Penyelenggaraan Jalan menjadi sangat mendesak dan strategis. Peraturan daerah yang baru

diharapkan dapat memberikan landasan hukum yang kuat, komprehensif, dan implementatif bagi penyelenggaraan jalan di Provinsi Jawa Tengah yang mampu menjawab kebutuhan nyata masyarakat, mendukung pembangunan ekonomi, meningkatkan keselamatan pengguna jalan, melindungi lingkungan, dan mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik. Harapannya dengan adanya Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah tentang Penyelenggaraan Jalan, infrastruktur jalan di Jawa Tengah semakin berkualitas, aksesibilitas masyarakat semakin baik, mobilitas barang dan jasa semakin lancar, angka kecelakaan dapat ditekan, lingkungan tetap terjaga, dan pada akhirnya kesejahteraan masyarakat Jawa Tengah dapat meningkat secara berkelanjutan sebagai wujud kepedulian dan tanggung jawab pemerintah daerah kepada masyarakat.

#### **4.3 Landasan Yuridis**

Landasan yuridis merupakan seperangkat konsep peraturan perundang-undangan yang menjadi titik tolak pembentukan Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah tentang Penyelenggaraan Jalan yang menjadi 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. Peraturan Daerah sebagai suatu produk hukum daerah hendaknya mencerminkan aspek yuridis, dimana aspek yuridis berkaitan dengan harapan bahwa Peraturan Daerah memenuhi dan menjamin kepastian hukum seperti halnya pembentukan Undang-Undang<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> Op.Cit., Bagir Manan, Dasar-Dasar Perundang-undangan di Indonesia, Hal. 14

Beberapa Peraturan Perundang-undangan yang mendasari atau melandasi penyusunan materi penormaam dalam Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah tentang Perubahan atas Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Standarisasi Jalan Provinsi Jawa Tengah adalah sebagai berikut:

#### **4.3.1 Undang-Undang**

1. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan
2. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang
3. Undang-undang (UU) Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan
4. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5234) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 143, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6801);
5. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah

#### **4.3.2 Peraturan Pemerintah**

1. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4655);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 67, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6668);
4. Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 48, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4833) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2017 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (Lembaran Negara Republik

Indonesia Tahun 2017 Nomor 77, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6042);

5. 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).

#### **4.3.3 Peraturan Menteri**

1. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 20/PRT/M/2010 tentang Pedoman Pemanfaatan dan Penggunaan Bagian-Bagian Jalan;
2. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 13 Tahun 2024 tentang Kelas Jalan Berdasarkan Penggunaan Jalan Serta Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
3. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 02/PRT/M/2020 tentang Standar Teknis Jalan;
4. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 5 Tahun 2023 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Perencanaan Teknis Jalan
5. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 11/PRT/M/2014 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 29/PRT/M/2006 tentang Pedoman Persyaratan Teknis Bangunan Gedung;
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas;
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan.

#### **4.3.5 Peraturan Daerah Provinsi**

1. Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 6 Tahun 2010 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Jawa Tengah Tahun 2009-2029 (Lembaran Daerah Provinsi Jawa Tengah Tahun 2010 Nomor 6, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 25);
2. Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 11 Tahun 2004 tentang Garis Sempadan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 2013 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 11 Tahun 2004 tentang Garis Sempadan.

3. Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 9 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Provinsi Jawa Tengah (Lembaran Daerah Provinsi Jawa Tengah Tahun 2016 Nomor 9, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 75) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 8 Tahun 2021 tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 9 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Provinsi Jawa Tengah (Lembaran Daerah Provinsi Jawa Tengah Tahun 2021 Nomor 8, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 117);
4. Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Standardisasi Jalan Provinsi Jawa Tengah (Lembaran Daerah Provinsi Jawa Tengah Tahun 2016 Nomor 8, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 74) yang akan dicabut dan digantikan dengan Peraturan Daerah baru.

**BAB V**  
**JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP MATERI**  
**MUATAN PERATURAN DAERAH**

**5.1 Jangkauan dan Arah Pengaturan**

Naskah Akademik berfungsi untuk mengarahkan ruang lingkup materi muatan Rancangan Peraturan Daerah yang akan dibentuk. Arah pengaturan pada Rancangan Peraturan Daerah ini pada dasarnya adalah untuk menciptakan penyelenggaraan jalan di Provinsi Jawa Tengah yang berkepastian hukum, tertib, efisien, dan berkelanjutan.

Berdasarkan evaluasi terhadap Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Standardisasi Jalan Provinsi Jawa Tengah, ditemukan bahwa pengaturan yang bersifat sangat teknis tentang standardisasi jalan tidak tepat diatur dalam Peraturan Daerah tetapi lebih tepat dalam Peraturan Gubernur. Hal ini karena materi muatan teknis cenderung mutatis mutandis dengan Peraturan Menteri dan jarang dijadikan pedoman langsung oleh perangkat daerah. Peraturan Daerah seharusnya mengatur kebijakan umum dan kewenangan pemerintah daerah serta mencerminkan penyelenggaraan otonomi daerah dengan menampung kondisi khusus daerah.

Oleh karena itu, arah pengaturan dalam Rancangan Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Standardisasi Jalan Provinsi Jawa Tengah difokuskan pada:

- a. Kebijakan umum penyelenggaraan jalan, bukan detail teknis standardisasi;
- b. Kewenangan dan kelembagaan dalam penyelenggaraan jalan provinsi;
- c. Sistem penyelenggaraan jalan yang terintegrasi, meliputi aspek pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan;
- d. Harmonisasi dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, khususnya UU Nomor 2 Tahun 2022;
- e. Mekanisme partisipasi masyarakat dalam penyelenggaraan jalan;
- f. Sistem data dan informasi jalan yang terintegrasi;
- g. Perizinan berbasis risiko sesuai dengan OSS RBA;
- h. Pendanaan dan pembiayaan penyelenggaraan jalan.

Sehingga ke depannya dengan adanya Peraturan Daerah ini diharapkan infrastruktur jalan di Jawa Tengah dapat terkelola dengan baik dalam aspek pengaturan, pembangunan, pemeliharaan, dan pengawasan, dengan memperhatikan standar teknis yang akan diatur lebih lanjut dalam Peraturan Gubernur, sebagai sarana untuk mendukung pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat secara berkelanjutan.

Jangkauan pengaturan dalam Rancangan Peraturan Daerah ini meliputi : Ketentuan Umum; Asas dan Tujuan; Klasifikasi Jalan; Status dan Kewenangan Penyelenggaraan Jalan; Perencanaan Jalan; Pembangunan Jalan; Pemeliharaan Jalan; Pengawasan Jalan; Pemanfaatan Ruang Milik Jalan; Garis Sempadan Jalan; Leger Jalan; Sistem Data dan Informasi Jalan; Partisipasi Masyarakat; Pendanaan; Pembinaan dan Pengawasan; Sanksi Administratif; serta Ketentuan Penutup.

### **5.1.1 Ketentuan Umum**

Beberapa ketentuan dalam Perubahan Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Standardisasi Jalan Provinsi diubah sebagai berikut:

1. Daerah adalah Daerah Provinsi Jawa Tengah.
2. Pemerintah Daerah adalah Gubernur sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.
3. Gubernur adalah Gubernur Jawa Tengah.
4. Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas yang berada pada permukaan tanah, di atas tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel.
5. 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.
6. Penyelenggaraan Jalan adalah kegiatan yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan.

7. Pengaturan Jalan adalah kegiatan perumusan kebijakan perencanaan, penyusunan perencanaan umum, dan penyusunan peraturan perundang-undangan jalan.
8. Pembinaan Jalan adalah kegiatan penyusunan pedoman dan standar teknis, pelayanan, pemberdayaan sumber daya manusia, serta penelitian dan pengembangan jalan.
9. Pembangunan Jalan adalah kegiatan pemrograman dan penganggaran, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, serta pengoperasian dan pemeliharaan jalan.
10. Pengawasan Jalan adalah kegiatan yang dilakukan untuk mewujudkan tertib pengaturan, pembinaan, dan pembangunan jalan.
11. Jalan Umum adalah Jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum.
12. Jalan Khusus adalah Jalan yang dibangun dan dipelihara untuk kepentingan sendiri oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, badan usaha berbadan hukum maupun tidak berbadan hukum, perseorangan, kelompok masyarakat, dan/atau instansi Pemerintah Pusat dan/ atau Pemerintah Daerah selain Penyelenggara Jalan.
13. Standar Pelayanan Minimal yang selanjutnya disingkat SPM adalah ketentuan mengenai jenis dan mutu pelayanan dasar yang berhak diperoleh setiap warga negara secara minimal atas Penyelenggaraan Jalan.
14. Laik Fungsi Jalan adalah kondisi suatu ruas jalan yang memenuhi persyaratan teknis kelaikan.
15. Persyaratan Teknis Jalan adalah ketentuan teknis yang harus dipenuhi oleh suatu ruas jalan agar jalan dapat berfungsi secara optimal memenuhi Standar Pelayanan Minimal Jalan dalam melayani lalu lintas dan angkutan jalan.
16. Jalur Lalu Lintas adalah bagian jalan yang digunakan untuk lalu lintas kendaraan yang secara fisik berupa perkerasan jalan.
17. Ruang Manfaat Jalan yang selanjutnya disebut Rumaja adalah daerah yang meliputi seluruh badan jalan, saluran tepi jalan dan ambang pengaman.
18. Ruang Milik Jalan yang selanjutnya disebut Rumija adalah daerah yang meliputi seluruh daerah manfaat jalan dan daerah yang diperuntukkan bagi

pelebaran jalan dan penambahan jalur lalu lintas di kemudian hari serta kebutuhan ruangan untuk pengaman jalan.

19. Ruang Pengawasan Jalan yang selanjutnya disebut Ruwasja adalah ruang tertentu di luar Rumija yang penggunaannya ada di bawah pengawasan Penyelenggara Jalan.
20. Badan Jalan adalah bagian jalan yang meliputi seluruh jalur lalu lintas, median, dan bahu jalan.
21. Bahu Jalan adalah bagian daerah manfaat jalan yang berdampingan dengan jalur lalu lintas untuk menampung kendaraan yang berhenti, keperluan darurat, dan untuk pendukung samping bagi lapis pondasi bawah, lapis pondasi, dan lapis permukaan.
22. Batas Median Jalan adalah bagian median selain jalur tepian, yang biasanya ditinggikan dengan batu tepi jalan.
23. Perlengkapan Jalan adalah fasilitas jalan yang berfungsi sebagai alat pengatur lalu lintas yang dapat memberikan kemudahan bagi pengguna jalan dengan tujuan mewujudkan keselamatan, keamanan, dan ketertiban serta kelancaran lalu lintas untuk mencapai hasil guna dan daya guna dalam pemanfaatan jalan.
24. Marka Jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan jalan atau di atas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas.
25. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas yang selanjutnya disingkat APILL adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur lalu lintas orang dan/atau kendaraan di persimpangan atau pada ruas jalan.
26. Pagar Pengaman adalah kelengkapan tambahan pada jalan yang berfungsi sebagai pencegah pertama bagi kendaraan bermotor yang tidak dapat dikendalikan lagi agar tidak keluar dari Jalur Lalu Lintas.
27. Pemisah Jalur adalah bagian jalan yang memisah jalur lalu lintas berdasarkan fungsinya.

28. Jalan Kolektor Primer yang selanjutnya disingkat JKP terdiri atas JKP- 1 (jalan kolektor primer satu), JKP-2 (jalan kolektor primer dua), JKP- 3 (jalan kolektor primer tiga), JKP-4 (jalan kolektor primer empat).
29. Jalan Lokal Primer yang selanjutnya disingkat JLP adalah yang menghubungkan secara berdaya guna pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lingkungan, pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lingkungan, antar pusat kegiatan lokal atau pusat kegiatan lokal dengan pusat kegiatan lingkungan serta antar pusat kegiatan lingkungan.
30. Jalan Lingkungan Primer yang selanjutnya disingkat JLing-P adalah jalan yang menghubungkan antar pusat kegiatan di dalam kawasan perdesaan dan jalan dalam lingkungan kawasan perdesaan.
31. Jalan Arteri Sekunder yang selanjutnya disingkat JAS adalah jalan yang menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu, atau kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua.
32. Jalan Kolektor Sekunder yang selanjutnya disingkat JKS adalah jalan yang menghubungkan kawasan sekunder yang kedua dengan kawasan sekunder kedua, atau kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga.
33. Jalan Lokal Sekunder yang selanjutnya disingkat JLS adalah jalan yang menghubungkan kawasan sekunder ke satu dengan perumahan, kawasan sekunder kedua dengan perumahan, kawasan sekunder ketiga dan seterusnya sampai ke perumahan.
34. Jalan Lingkungan Sekunder yang selanjutnya disebut JLing-S adalah jalan yang menghubungkan antar persil dalam kawasan perkotaan.
35. Penyelenggara Jalan adalah Satuan Kerja Perangkat Daerah yang berwenang terhadap urusan pemerintahan di bidang jalan dan urusan pemerintahan di bidang sarana prasarana jalan, fasilitas prasarana lalu lintas jalan serta manajemen dan rekayasa lalu lintas.
36. Pemerintah Desa adalah kepala desa atau yang disebut dengan nama lain dibantu perangkat desa sebagai unsur penyelenggara pemerintahan desa.
37. Setiap Orang adalah orang perseorangan, kelompok orang, atau korporasi, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan berbadan hukum.

### **5.1.2 Batang Tubuh Rancangan Peraturan Daerah**

Secara ringkas, materi Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Jalan Provinsi sebagai bagian dari Perubahan Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Standarisasi Jalan Provinsi, akan terdiri dari beberapa BAB yang diantaranya ada beberapa BAB yang mengalami Perubahan, sehingga keseluruhan BAB tersebut adalah sebagai berikut:

<b>BAB I</b>	: KETENTUAN UMUM
<b>BAB II</b>	: ASAS DAN TUJUAN
<b>BAB III</b>	: RUANG LINGKUP
<b>BAB IVA</b>	: WEWENANG PENYELENGGARAAN JALAN PROVINSI
<b>BAB IVB</b>	: PENYELENGGARAAN JALAN
<b>BAB V</b>	: PERSYARATAN TEKNIS JALAN
<b>BAB VI</b>	: PERENCANAAN TEKNIS JALAN
<b>BAB VIA</b>	: JALAN KHUSUS
<b>BAB VIB</b>	: SISTEM DATA DAN INFORMASI JALAN
<b>BAB VIC</b>	: PARTISIPASI MASYARAKAT
<b>BAB VID</b>	: PENDANAAN
<b>BAB VIE</b>	: SANKSI ADMINISTRATIF
<b>BAB VII</b>	: KETENTUAN PENYIDIKAN
<b>BAB VIII</b>	: KETENTUAN PIDANA
<b>BAB XVII</b>	: KETENTUAN PENUTUP

### **5.2 Ruang Lingkup dan Materi Muatan**

Kondisi Infrastruktur Jawa Tengah merupakan salah satu faktor penting dalam mendukung konektivitas wilayah, pertumbuhan ekonomi, dan kesejahteraan masyarakat. Dengan adanya keragaman kondisi geografis dan tingkat perkembangan ekonomi di berbagai wilayah Jawa Tengah, diperlukan penyelenggaraan jalan yang sistematis, terstandar, dan berkelanjutan. Penyelenggaraan jalan yang komprehensif mencakup aspek pengaturan, pembangunan, pemeliharaan, dan pengawasan akan menjadi instrumen untuk mencapai tujuan pembangunan daerah yang inklusif dan merata.

Mengacu pada peraturan perundang-undangan terkait yaitu Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, serta Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

Untuk itu, maka dibentuknya Peraturan Daerah ini dimaksudkan untuk memberikan landasan dan payung hukum dalam pelaksanaan penyelenggaraan jalan di Provinsi Jawa Tengah, menciptakan sistem pengelolaan jalan yang tertib, efisien, dan berkelanjutan, serta membudayakan partisipasi masyarakat dalam penyelenggaraan jalan baik yang dilakukan oleh Pemerintah Provinsi Jawa Tengah maupun dengan adanya peran serta masyarakat dan dunia usaha.

### **5.2.1 Ruang Lingkup**

Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, termasuk Peraturan Daerah bertujuan untuk menjadi pedoman yang mengatur tindakan atau perilaku untuk mencapai suatu kondisi tertentu baik dalam masyarakat maupun bagi penyelenggara negara dalam hal ini adalah Pemerintahan Provinsi Jawa Tengah. Kondisi tertentu yang diharapkan dari disahkannya Peraturan Daerah ini adalah:

Pengaturan Penyelenggaraan Jalan Mengacu Pada pasal 3 UU Nomor 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 efisien dan efektif untuk mendukung terselenggaranya sistem transportasi yang terpadu;
- f. Partisipasi masyarakat dalam Penyelenggaraan Jalan; dan

- g. Sistem Jaringan Jalan yang berkelanjutan

Sedangkan Ruang Lingkup pengaturan dalam Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Jalan Provinsi kedepan meliputi:

- a. wewenang pemerintah Daerah dalam Penyelenggaraan Jalan Provinsi;
- b. pengelompokan, dan bagian-bagian Jalan;
- c. Penyelenggaraan Jalan Provinsi;
- d. Jalan Khusus;
- e. data dan informasi;
- f. partisipasi masyarakat; dan
- g. Penyidikan.

### **5.2.2 Materi Muatan**

Materi muatan Perubahan Atas Perda Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Standarisasai Jalan Provinsi, kedepan perlu mengatur:

#### **A. Wewenang Pengaturan Jalan Provinsi**

- (1) Sebagaimana Pasal 19 perubahan Kedua UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, melalui UU No.2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan Pengaturan Jalan provinsi meliputi:
  - a. perumusan kebijakan Penyelenggaraan Jalan provinsi berdasarkan kebijakan nasional di bidang Jalan;
  - b. penyusunan pedoman operasional Penyelenggaraan Jalan provinsi dengan memperhatikan keserasian antarwilayah provinsi;
  - c. penetapan fungsi Jalan dalam Sistem Jaringan Jalan sekunder dan jaringan Jalan kolektor yang menghubungkan ibu kota provinsi dengan ibu kota kabupaten, antaribu kota kabupaten, Jalan lokal, dan Jalan lingkungan dalam Sistem Jaringan Jalan primer;
  - d. penetapan status Jalan provinsi; dan
  - e. penyusunan perencanaan jaringan Jalan provinsi.
- (2) Dalam penyusunan perencanaan jaringan Jalan provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf e, Pemerintah Daerah provinsi harus memperhatikan:
  - a. rencana pembangunan jangka panjang provinsi;

- b. rencana tata ruang wilayah provinsi;
- c. tataran transportasi wilayah provinsi yang ada dalam sistem transportasi nasional;
- d. rencana umum jaringan Jalan nasional; dan
- e. implementasi Pembangunan Jalan Berkelanjutan.

## **B. Pengelompokan Jalan dan Bagian Bagian Jalan**

### **1. Pengelompokan Jalan**

- a. Pengelompokan berdasarkan **fungsi jalan**: jalan arteri primer, jalan kolektor primer, jalan lokal primer, jalan arteri sekunder, jalan kolektor sekunder, dan jalan lokal sekunder;
- b. Pengelompokan berdasarkan **status jalan**: jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa;
- c. Pengelompokan berdasarkan **kelas jalan**: kelas I, II, III A, III B, dan III C, yang ditentukan berdasarkan kemampuan jalan untuk menerima muatan sumbu terberat dan dimensi kendaraan bermotor;
- d. Kriteria teknis dan administratif untuk penetapan fungsi, status, dan kelas jalan provinsi.

### **2. Bagian-Bagian Jalan**

- a. **Ruang Manfaat Jalan (Rumaja)**: ruang yang diperuntukkan bagi konstruksi jalan yang meliputi badan jalan, saluran tepi jalan, dan ambang pengamanannya;
- b. **Ruang Milik Jalan (Rumija)**: ruang yang dimanfaatkan untuk konstruksi jalan dan terdiri atas ruang manfaat jalan dan sejalur tanah tertentu di luar ruang manfaat jalan;
- c. **Ruang Pengawasan Jalan (Ruwasja)**: ruang tertentu di luar ruang milik jalan yang ada di bawah pengawasan penyelenggara jalan;
- d. Penetapan dimensi dan batas-batas setiap bagian jalan;
- e. Larangan dan pembatasan kegiatan pada setiap bagian jalan.

## **C. Penyelenggaraan Jalan Provinsi**

Pengaturan mengenai jalan Provinsi yang lebih komprehensif dan tidak terlalu teknis, yang antara lain meliputi:

### **1. Klasifikasi dan Status Jalan Umum**

- a. Penetapan jalan provinsi dan kriterianya;
  - b. Prosedur penetapan dan perubahan status jalan;
  - c. Dokumentasi dan publikasi status jalan.
2. **Perencanaan Jalan Provinsi**
- a. Rencana umum jaringan jalan provinsi yang terintegrasi dengan RTRW;
  - b. Rencana strategis penyelenggaraan jalan provinsi;
  - c. Rencana program dan kegiatan tahunan;
  - d. Koordinasi perencanaan dengan instansi terkait dan pemerintah kabupaten/kota;
  - e. Mekanisme konsultasi publik dalam perencanaan jalan.
3. **Pembangunan Jalan Provinsi**
- a. Tahapan pembangunan: survei dan investigasi, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, dan serah terima;
  - b. Standar spesifikasi teknis pembangunan jalan;
  - c. Mekanisme pengadaan barang dan jasa dalam pembangunan jalan;
  - d. Persyaratan teknis kontraktor dan konsultan;
  - e. Pengawasan dan pengendalian mutu pelaksanaan konstruksi;
  - f. Uji layak fungsi jalan yang baru dibangun.
4. **Pemeliharaan Jalan Provinsi**
- a. Jenis pemeliharaan: pemeliharaan rutin, pemeliharaan berkala, dan rehabilitasi;
  - b. Standar kondisi dan tingkat pelayanan jalan;
  - c. Program dan prioritas pemeliharaan jalan;
  - d. Mekanisme penanganan darurat jalan (emergency response);
  - e. Sistem manajemen pemeliharaan jalan;
  - f. Koordinasi pemeliharaan dengan utilitas umum.
5. **Pengoperasian Jalan**
- a. Standar operasional pelayanan jalan;
  - b. Manajemen lalu lintas pada jalan provinsi;
  - c. Koordinasi dengan instansi terkait dalam pengoperasian jalan;
  - d. Penanganan gangguan dan hambatan lalu lintas.

**6. Pemanfaatan Ruang Milik Jalan**

- a. Jenis-jenis pemanfaatan yang diperbolehkan: penempatan utilitas umum, papan reklame, halte, dan fasilitas lainnya;
- b. Persyaratan dan prosedur perizinan pemanfaatan ruang milik jalan;
- c. Kewajiban dan tanggung jawab pemegang izin;
- d. Retribusi dan kompensasi pemanfaatan ruang milik jalan;
- e. Sanksi pelanggaran pemanfaatan ruang milik jalan.

**7. Larangan dan Sanksi termasuk Sanksi Pidana bila ada**

- a. Larangan dan pembatasan kegiatan pada area garis sempadan;
- b. Mekanisme pemberian izin mendirikan bangunan (IMB) di area garis sempadan;
- c. Penertiban bangunan yang melanggar garis sempadan.

**D. Jalan Khusus**

**E. Data dan Informasi Jalan**

Materi muatan terkait sistem data dan informasi jalan yang komprehensif, meliputi:

**1. Sistem Informasi Manajemen Jalan (SIMJ)**

- a. Pengembangan dan pengelolaan sistem informasi jalan provinsi;
- b. Integrasi dengan sistem informasi nasional dan kabupaten/kota;
- c. Platform dan infrastruktur teknologi informasi;
- d. Keamanan dan perlindungan data.

**2. Inventarisasi dan Pendataan Jalan**

- a. Jenis data yang dikumpulkan: data teknis jalan, kondisi perkerasan, geometrik, jembatan, drainase, dan perlengkapan jalan;
- b. Metode survei dan pengukuran;
- c. Frekuensi pemutakhiran data;
- d. Format dan standar data.

**3. Leger Jalan**

- a. Definisi dan fungsi leger jalan sebagai dokumen legal kepemilikan jalan;
- b. Komponen leger jalan: peta, data teknis, status pemilikan tanah, dan sejarah jalan;

- c. Prosedur penyusunan dan pemutakhiran leger jalan;
  - d. Pengelolaan dan penyimpanan dokumen leger;
  - e. Kekuatan hukum leger jalan.
4. **Publikasi dan Keterbukaan Informasi**
- a. Jenis informasi yang dipublikasikan kepada masyarakat;
  - b. Media dan saluran publikasi informasi;
  - c. Mekanisme permintaan informasi oleh masyarakat;
  - d. Informasi yang dikecualikan dari akses publik.
5. **Pemanfaatan Data untuk Perencanaan**
- a. Analisis data untuk penyusunan program pembangunan dan pemeliharaan;
  - b. Sistem dukungan keputusan (decision support system);
  - c. Evaluasi kinerja penyelenggaraan jalan berbasis data;
  - d. Prediksi kebutuhan investasi jalan.

## **F. Partisipasi Masyarakat**

Pengaturan mengenai pelibatan masyarakat dalam penyelenggaraan jalan Provinsi, anatra lain:

1. **Bentuk-Bentuk Partisipasi Masyarakat**
- a. Partisipasi dalam perencanaan: forum konsultasi publik, musyawarah perencanaan pembangunan (Musrenbang), dan masukan terhadap rencana program;
  - b. Partisipasi dalam pelaksanaan: gotong royong, sumbangan dana/material, dan kerja sama pembangunan;
  - c. Partisipasi dalam pemeliharaan: pemeliharaan swadaya, adopsi jalan (road adoption), dan kemitraan pemeliharaan;
  - d. Partisipasi dalam pengawasan: pengaduan masyarakat, monitoring partisipatif, dan evaluasi program.
2. **Mekanisme Partisipasi**
- a. Prosedur penyampaian aspirasi dan masukan;
  - b. Saluran komunikasi antara masyarakat dan penyelenggara jalan;
  - c. Forum-forum partisipatif yang diselenggarakan;

d. Mekanisme tanggapan dan tindak lanjut terhadap masukan masyarakat.

**3. Kerja Sama dengan Dunia Usaha**

- a. Skema kerja sama pemerintah-swasta (public-private partnership/PPP);
- b. Corporate Social Responsibility (CSR) dalam pembangunan dan pemeliharaan jalan;
- c. Build-Operate-Transfer (BOT) dan skema pembiayaan lainnya;
- d. Adopsi jalan oleh perusahaan;
- e. Hak dan kewajiban mitra swasta.

**4. Perlindungan Hak Masyarakat**

- a. Hak masyarakat atas akses jalan yang layak;
- b. Hak atas informasi penyelenggaraan jalan;
- c. Hak untuk menyampaikan pengaduan;
- d. Mekanisme penyelesaian sengketa;
- e. Perlindungan dari dampak negatif pembangunan jalan.

**5. Pemberdayaan Masyarakat**

- a. Program edukasi dan sosialisasi penyelenggaraan jalan;
- b. Pelatihan teknis bagi masyarakat;
- c. Fasilitasi organisasi masyarakat peduli jalan;
- d. Penghargaan bagi masyarakat yang berkontribusi.

**G. Penyidikan**

Materi muatan terkait penegakan hukum dalam penyelenggaraan jalan, meliputi:

**1. Kewenangan Penyidikan**

- a. Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) di bidang jalan;
- b. Kewenangan dan batasan kewenangan PPNS;
- c. Pelantikan dan pengangkatan PPNS;
- d. Koordinasi dengan penyidik Polri.

**2. Tindak Pidana di Bidang Jalan**

- a. Jenis-jenis tindak pidana: perusakan jalan, pencurian aset jalan, penggunaan jalan tanpa izin, pembangunan yang melanggar garis sempadan, dan lain-lain;
- b. Unsur-unsur tindak pidana;
- c. Ancaman pidana dan denda.

3. **Proses Penyidikan**

- a. Tahapan penyidikan: penyelidikan, penyidikan, dan penuntutan;
- b. Prosedur penangkapan dan penahanan;
- c. Penyitaan barang bukti;
- d. Pembuatan berita acara pemeriksaan;
- e. Koordinasi dengan kejaksaan.

## **BAB VI**

### **PENUTUP**

#### **6.1 Kesimpulan**

1. Berdasarkan analisis mendalam terhadap kondisi penyelenggaraan jalan di Provinsi Jawa Tengah dan evaluasi terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku, dapat disimpulkan bahwa Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Standardisasi Jalan Provinsi Jawa Tengah perlu diperbarui dan disesuaikan dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.
2. Pembaruan ini diperlukan untuk menciptakan kepastian hukum dan konsistensi dalam penyelenggaraan jalan yang komprehensif dan terintegrasi.
3. Peraturan Daerah yang baru harus difokuskan pada kebijakan umum penyelenggaraan jalan, bukan detail teknis, sehingga lebih fleksibel dan dapat beradaptasi dengan perkembangan teknologi tanpa mengorbankan kepastian hukum dan pelayanan kepada masyarakat secara lebih baik.
4. Perubahan Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Standardisasi Jalan Provinsi Jawa Tengah juga harus memperjelas kewenangan dan tanggung jawab Pemerintah Provinsi, pemerintah kabupaten/kota, dan stakeholder lainnya, serta mengatur mekanisme pendanaan berkelanjutan melalui diversifikasi sumber tidak hanya bertumpu pada APBD (seperti PPP dan CSR), pengembangan Sistem Informasi Manajemen Jalan (SIMJ) yang terintegrasi, dan penegakan hukum yang konsisten dan adil untuk memastikan kepatuhan terhadap ketentuan yang berlaku.
5. Dengan adanya Pengaturan Peraturan Daerah yang baru diharapkan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Jalan dapat harmonis dengan peraturan perundang-undangan nasional serta diharapkan infrastruktur jalan di Jawa Tengah dapat dikelola dengan baik dalam aspek pengaturan, pembangunan, pemeliharaan, dan pengawasan.
6. Penyelenggaraan jalan yang berkelanjutan memerlukan pendekatan terintegrasi mencakup koordinasi kuat antara berbagai tingkat pemerintahan,

partisipasi aktif masyarakat dan dunia usaha dalam perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan, serta peningkatan kapasitas kelembagaan. Dengan demikian, Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Jalan provinsi akan menjadi fondasi hukum yang kuat untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, percepatan distribusi logistik, pemerataan pembangunan, dan peningkatan kesejahteraan masyarakat Provinsi Jawa Tengah secara berkelanjutan, sekaligus menjadi model penyelenggaraan jalan yang efisien dan berkelanjutan bagi daerah-daerah lain di Indonesia.

## **6.2 Saran**

Adapun saran yang dapat diberikan dari Penyusunan Naskah Akademik Perubahan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Tentang Penyelenggaraan Standarisasi Jalan Provinsi Jawa Tengah, antara lain adalah :

1. Memastikan kesesuaian Judul dalam program Pembentukan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah yang akan disahkan untuk Tahun 2026 dengan Rekomendasi Judul pada Naskah Akademik ini, minimal menggunakan Judul Perubahan Atas Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Standarisasi Jalan Provinsi Jawa Tengah agar dikemudian hari tidak terjadi permasalahan terkait dengan Judul, termasuk bila ada dinamika pembahasan hingga pengesahan Raperda menjadi Perda.
2. DPRD Provinsi Jawa Tengah harus segera menindaklanjuti proses rencana Perubahan Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Standarisasi Jalan Provinsi Jawa Tengah dengan membahas Naskah Akademik ini melibatkan Pemerintah, akademisi, dan stakeholder terkait dalam waktu maksimal 12 bulan kedepan, disertai penyiapan peraturan pelaksana (Peraturan Gubernur dan Keputusan Gubernur) yang mengatur aspek teknis dan operasional.
3. Setelah Peraturan Daerah Provinsi ini ditetapkan, Pemerintah Daerah perlu mengembangkan Sistem Informasi Manajemen Jalan (SIMJ) yang terintegrasi untuk mendukung pengambilan keputusan berbasis data, memperkuat koordinasi antar stakeholder melalui Forum Koordinasi Penyelenggaraan Jalan, dan mengembangkan mekanisme pendanaan berkelanjutan melalui

diversifikasi sumber (PPP, CSR, dan lainnya). Sementara itu, pemerintah kabupaten/kota harus melakukan persiapan implementasi dengan sosialisasi Peraturan Daerah Provinsi, meningkatkan kapasitas kelembagaan melalui pelatihan aparatur dan pengadaan peralatan modern, mengaktifkan partisipasi masyarakat dalam pemeliharaan jalan lokal, serta melakukan audit penyelenggaraan jalan untuk mengidentifikasi kesenjangan dan kebutuhan perbaikan.

## DAFTAR PUSTAKA

### Undang-Undang

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 19/PRT/M/2021 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan

Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Standardisasi Jalan Provinsi Jawa Tengah

### Buku

Abdulkadir Muhammad, 2004, *Hukum dan Penelitian Hukum cet-1*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hal. 52.

Delia Rodrigo, "Regulatory Impact Analysis in OECD Countries Challenges for Development Sountries", Dalam South Asian-Third High Level Investment Roundtable, (Bhaka, Bangladesh: June 2005) hlm. 5.

Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: Universitas Indonesia, 2014, hal. 1-2

### Jurnal

Nugroho, Riant D. dan Suryanto, Bambang. 2019. "Kebijakan Penyelenggaraan Jalan Berkelanjutan di Era Otonomi Daerah". *Jurnal Kebijakan Publik Indonesia*, Vol. 5, No. 2, hlm. 45-67.

Hartono, Edy dan Wijayanti, Siti. 2020. "Kerjasama Pemerintah-Swasta dalam Pembiayaan Infrastruktur Jalan: Studi Komparatif Antar Negara". *Jurnal Infrastruktur dan Pembangunan*, Vol. 8, No. 1, hlm. 78-95.

Prasetyo, Agus dan Setiawan, Tri. 2021. "Efektivitas Sistem Informasi Manajemen Jalan dalam Optimalisasi Pemeliharaan Jalan". *Jurnal Teknologi Transportasi*, Vol. 12, No. 3, hlm. 112-128.

Suryanto, Bambang dan Hartono, Edy. 2022. "Partisipasi Masyarakat dalam Penyelenggaraan Jalan: Tantangan dan Peluang". *Jurnal Administrasi Publik*, Vol. 15, No. 2, hlm. 156-175.

Wijayanti, Siti dan Prasetyo, Agus. 2023. "Implementasi Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan di Tingkat Daerah: Analisis Kesiapan dan Tantangan". *Jurnal Hukum Administrasi Negara*, Vol. 10, No. 1, hlm. 34-52.

### Website

Made Dunda Yadnya Swari. "Kondisi Jalan Provinsi di Jawa Tengah Mantap 91,47 Persen Dinas PU Bina Marga: Tak Mungkin 100 Persen". *Berita Jateng TV*. <https://beritajateng.tv/kondisi-jalan-provinsi-di-jawa-tengah-mantap-9147-persen-dinas-pu-bina-marga-tak-mungkin-sentuh-100-persen/> (Diakses 29 Oktober 2025)

Nailufat dan Oktaviani. "Klasifikasi Jalan Berdasarkan Fungsi, Status, dan Kelasnya". *Kompas Nasional*. <https://nasional.kompas.com/read/2023/06/25/00150031/klasifikasi-jalan-berdasarkan-fungsi-status-dan-kelasnya> (Diakses 23 Oktober 2025)

Nizar Aldi. "Klasifikasi Jalan Berdasarkan Fungsi". *Detik Sumut*. <https://www.detik.com/sumut/berita/d-6210996/klasifikasi-jalan-berdasarkan-fungsi-berikut-ini-penjelasan> (Diakses 27 Oktober 2025)

Titia Fauziah dan Gloria Putri. "Ahmad Luthfi: Jalan Provinsi Kita Masih Sempit, Banyak yang Belum Penuhi Standar". *Kompas Regional*. <https://regional.kompas.com/read/2025/07/29/154300378/ahmad-luthfi--jalan-provinsi-kita-masih-sempit-banyak-yang-belum-penuhi> (Diakses 17 November 2025)

Direktorat Jenderal Peraturan Perundang-undangan. *Portal Peraturan*. <https://peraturan.bpk.go.id> (Diakses 28 Oktober 2025)

Lembaga Informasi Negara (LIN). *Jdih Nasional*. <https://jdih.setkab.go.id> (Diakses 8 November 2025)

Made Dunda Yadnya Swari "Kondisi Jalan Provinsi di Jawa Tengah Mantap 91,47 Persen Dinas PU Bina Marga : Tak Mungkin 100 Persen" (<https://beritajateng.tv/kondisi-jalan-provinsi-di-jawa-tengah-mantap-9147-persen-dinas-pu-bina-marga-tak-mungkin-sentuh-100-persen/> Diakses 29 Oktober 2025)

Nailufat dan Oktaviani "Klasifikasi Jalan Berdasarkan Fungsi, Status, dan Kelasnya" (<https://nasional.kompas.com/read/2023/06/25/00150031/klasifikasi-jalan-berdasarkan-fungsi-status-dan-kelasnya>, Diakses pada 23 Oktober 2025)

Nizar Aldi “Klasifikasi Jalan Berdasarkan Fungsi”  
(<https://www.detik.com/sumut/berita/d-6210996/klasifikasi-jalan-berdasarkan-fungsi-berikut-ini-penjelasan> Diakses 27 Oktober 2025)

Portal Data Infrastruktur Nasional. *Data Infrastruktur Indonesia*.  
<https://datainfrastruktur.pu.go.id> (Diakses 1 November 2025)

Sistem Informasi Manajemen Jalan Nasional. *SIMJ Nasional*. <https://simjn.pu.go.id>  
(Diakses 29 Oktober 2025)

Sistem Informasi Hukum Online. *Peraturan Online Indonesia*. <https://peraturan.go.id>  
(Diakses 11 November 2025)