

# Jangan Pangkas Anggaran Pemeliharaan Jalan

ANGGARAN pemeliharaan jalan harus diadakan lagi. Namun, jika nanti setelah dianggarkan, jangan dikorupsi oleh oknum yang berkepentingan, seperti yang selama ini masih kerap terjadi.

Penghematan anggaran terjadi hampir di semua instansi pemerintah, termasuk anggaran pemeliharaan jalan. Pemeliharaan jalan perlu dilakukan secara rutin, mengingat tingkat kerusakan jalan akibat hujan cukup tinggi dan mendekati musim lebaran. Kondisi jalan harus baik (mulus) ketika akan dilewati pemudik lebaran. Pemudik lebaran terbanyak menggunakan sepeda motor.

Sepele motor sangat rentan kecelakaan. Apalagi nanti banyak jalan yang rusak, pasti akan menambah korban kecelakaan pesepeda motor. Tentunya, hal ini tidak diinginkan.

Data Korlantas Polri (2024), jenis transportasi penyebab kecelakaan tertinggi sepeda motor sebanyak 77 persen. Sisanya, truk 10 persen, kendaraan umum 8 persen, mobil pribadi 3 persen dan lain-lain

2 persen. Kecelakaan lalu lintas penyebab kematian ke 3 tertinggi di Indonesia.

Ketika musim hujan tiba, banyak ditemukan jalan rusak. Jalan rusak, jika dibiarkan tidak ditangani dengan baik akan berpotensi rawan menimbulkan kecelakaan lalu lintas dan menimbulkan korban.

Banyaknya jalan rusak dan dibiarkan terkadang membahayakan pengguna jalan, sesuai Pasal 24 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menyatakan penyelenggara wajib segera dan patut untuk memperbaiki jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

Pasal 24 ayat (2), dalam hal belum dilakukan perbaikan jalan yang rusak, penyelenggara jalan wajib memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya kerusakan lingkungan. Warga yang terdampak jalan rusak punya peluang untuk menuntut haknya sesuai wewenang jalan.

Jalan nasional wewenang-

nya Ditjen. Bina Marga Kementerian PUPR, jalan provinsi wewenangnya Pemerintah Provinsi dan jalan kota/kabupaten wewenangnya Pemkot/Pemkab.

Sementara di Pasal 273 aturan yang sama, menyebutkan setiap penyelenggara jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak yang mengakibatkan

kecelakaan lalu lintas, sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan kendaraan dipidana kurungan paling lama 6 bulan atau denda maksimal Rp 12 juta.

Kemudian kalau sampai mengakibatkan luka berat, pelaku dipidana kurungan maksimal 1 tahun atau denda korban meninggal dunia, dapat



Oleh:

**DJOKO  
SETIJOWARNO**

Wakil Ketua  
Pemberdayaan dan  
Pengembangan Wilayah  
Masyarakat Transportasi  
Indonesia (MTI) Pusat

halus dan tidak berlubang.  
**CATATAN KNKT**

Catatan Komisi Nasional Keselamatan Transportasi atau KNKT (Januari 2024), menyebutkan jalan keselamatan harus memenuhi kaidah. Pertama, regulating road, yaitu jalan harus sesuai dengan regulasinya. Kedua, self-explaining road, jika jalan itu tidak sesuai dengan regu-

dipidanapenjara hingga 5 tahun atau denda paling banyak Rp 120 juta.

Hendaknya, iniperlumenjadi perhatian untuk penyelenggara jalan agar lebih memperhatikan keselamatan penggunaan jalan. Jalan berkeselamatan dalam p e m a h a m a n

P e m e r i n t a h saat ini adalah mantab jalan, permukaannya

lasinya, maka jalan itu harus bisa menjelaskan apa hazard nya dan apa yang harus dilakukan pengguna jalan agar tidak terpapar hazard tersebut. Dan ketiga, forgiving road, yaitu jika pengguna jalan lengah, sehingga terjadi kecelakaan maka jalan akan memaafkan tidak sampai fatal.

Ketiga hal di atas kurang mendapat perhatian pemerintah saat ini, sehingga kontribusi jalan sebagai penyebab kecelakaan dan peningkatan fatalitasnya masih sangat tinggi.

Road side hazard sering kali terabaikan, ruang terbuka lebar seperti itu, tiang rigid di tepi jalan yang bisa memotong mobil jadi dua bagian, drainase terbuca dari beton sedalam 1 meter yang memakan korban 6 jiwa yang jatuh ke dalamnya dengan kepala pecah, tiang variable massage system (VMS) yang membuat bus terbelah, tiang jembatan yang membuat bus jadi dua bagian dan sebagainya. Rekomendasi KNKT jelas agar pemerintah membenahi road side hazard ini. Pasalnya, sudah cukup banyak korban jiwa

akibat keteledoran dan salah rancangan (design) jalan dan bangunan di atasnya.

**KONDISI JALAN**

Berdasarkan SK Menteri PUPR No. 1688/KPTS/M/2022 tentang Penetapan Ruas Jalan Menurut Statusnya Sebagai Jalan Nasional, panjang jalan keseluruhan di Indonesia adalah 529.132,19 kilometer. Panjang jalan di Indonesia berdasarkan kewenangan, jalan nasional 47.603,39 km (8,90 persen), jalan provinsi 47.874,4 km (9,06 persen) dan jalan kota/kabupaten 433.654,4 km (82,05 persen).

Menurut data IRMS Semester 2 (2022) dan Data Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah (2020), kondisi jalan di Indonesia berdasarkan kewenangan, kemandapan untuk jalan nasional 92,18 persen, jalan provinsi 73,79 persen dan jalan kota/kabupaten 62 persen.

Berdasar Keputusan Menteri PUPR No. 367/KPTS/M/2023 tentang Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional Tahun 2020-2040, ada 5 arah kebijakan penyelenggaraan jalan.

Pertama, pengembangan jaringan jalan untuk mendukung prasarana transportasi dilakukan secara bertahap melalui peningkatan jaringan jalan pada simpul-simpul yang sudah berkembang.

Kedua, pembangunan jalan baru untuk mendukung simpul transportasi baru disesuaikan dengan kebutuhan dalam rangka menyeimbangkan tingkat penawaran dan jasa transportasi. Ketiga, mengembangkan jaringan jalan untuk mendukung simpul-simpul transportasi agar meningkatkan daya saing dan efisiensi dalam penyediaan pelayanan

Keempat, meningkatkan iklim kompetisi secara sehat dan memberikan alternatif bagi pengguna jasa dengan tetap mempertahankan keberpihakan pemerintah sebagai regulator pelayanan umum. Dan kelima, mendukung pengembangan sistem transportasi nasional yang andal dan berkemampuan tinggi dengan bertumpu pada aspek keselamatan, keterpaduan antar moda/antar sektor/antar wilayah. (\*\*\*/rdh)