



Tanggung Jawab Penyelenggara Jalan Umum Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Ketidaklaikan Jalan

Mochammad Rifqi Anam, Zahry Vandawati Chumaida*

Universitas Airlangga, Indonesia

vanda@fh.unair.ac.id*

Abstract: Money laundering is an organized crime. What is meant by the crime of money laundering is converting profits obtained from unlawful activities into financial assets originating from sources that are not against the law. Riau Islands Province is the second province after DKI Jakarta where according to PPATK report data (Center for Financial Transaction Reports and Analysis) there were 11,318 Suspicious Financial Transaction Reports throughout 2021 and in 2022 there were 4,475 Reports. By using normative research methods, with a conceptual and regulatory approach. The results of this research provide an illustration that several factors in the occurrence of this phenomenon are caused by the geographical location of the Riau Islands which borders neighboring countries, its location is very strategic because it directly faces several neighboring countries, making the Riau Islands Province very vulnerable to money laundering crimes and its development. Metropolitan cities such as Batam City have the largest nightlife centers in Indonesia, and developments in financial transfer system technology make money laundering transactions very vulnerable to occurring.

Key Words: Road Administrators, Road Unworthiness, Public Road, Victim Of Traffic Accident

Abstrak: Dalam penelitian ini akan menganalisa terkait tanggung jawab penyelenggara jalan perawatan sarana dan prasarana di jalan umum, selain itu juga akan dibahas mengenai konsep ketidaklaikan jalan, serta hak bagi korban kecelakaan akibat ketidaklaikan jalan. Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah Pendekatan Perundang-undangan (Statute Approach) dan Pendekatan Konseptual (conceptual approach). Penyelenggara jalan umum ditentukan berdasarkan status jalannya. Penyelenggara jalan bertanggung jawab terhadap pemeliharaan sarana dan prasarana jalan umum. Dalam hal itu, penyelenggara jalan juga bertanggung jawab untuk melakukan uji laik fungsi jalan dan melakukan perbaikan jalan yang rusak agar menciptakan jalan yang berkeselamatan dan berkepastian hukum. Terhadap penyelenggara jalan umum yang lalai dalam menyediakan jalan yang berkeselamatan dan berkepastian hukum harus bertanggung jawab terhadap adanya kecelakaan lalu lintas akibat ketidaklaikan jalan. Sehingga penyelenggara harus mengganti kerugian yang dialami oleh korban kecelakaan lalu lintas akibat ketidaklaikan jalan.

Kata kunci: Jalan Umum, Ketidaklaikan Jalan, Penyelenggara Jalan, Korban Kecelakaan Lalu Lintas.

Pendahuluan

Menurut Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan (selanjutnya disebut UU Jalan), jalan adalah suatu prasarana transportasi yang meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel. Tanpa adanya jalan, maka aktivitas yang dilakukan oleh masyarakat menjadi terhambat, oleh karena itu jalan menjadi penting bagi perkembangan masyarakat. (Rani Nur Aeni, 2016, p. h. 2) Jalan yang dibangun harus dijamin kemanannya oleh negara agar kesejahteraan masyarakat meningkat. Kemanan yang dimaksud bukan berarti hanya merujuk pada kondisi tidak adanya perang, akan tetapi juga meliputi segi keamanan yang lain, salah satunya adalah keamanan dalam menggunakan jalan. (Suwardjoko P. Warpani, 2002)

Lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus terus dikembangkan potensinya untuk mewujudkan jalan yang aman dan meminimalisir kecelakaan lalu lintas. Pasal 1 angka 24 UULAJ mengatur bahwa kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak sengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas melibatkan kendaraan bermotor yang di dalamnya terdapat manusia, benda, dan bahaya yang menyebabkan kematian, cedera, kerusakan atau kerugian, selain itu kecelakaan juga mungkin melibatkan kendaraan bermotor dengan kendaraan yang tidak bermotor. (Soerjono Soekanto, 2000)

Beberapa faktor yang dapat menjadi penyebab kecelakaan adalah faktor manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. Dalam Pasal 229 ayat (5) UU LLAJ diatur bahwa kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh faktor kelalaian pengguna jalan, ketidaklaikan kendaraan, serta ketidaklaikan jalan dan/atau lingkungan. Faktor manusia menjadi faktor yang dominan pada terjadinya kecelakaan lalu lintas, seperti tidak taat terhadap rambu lalu lintas, lalai, bahkan mengendarai kendaraan di atas batas kecepatan. (Nawir, 2020) Selanjutnya ada faktor kendaraan, yang seringkali kecelakaan lalu lintas diakibatkan oleh pecah ban, rem tidak berfungsi, dan peralatan yang sudah rusak namun tidak diganti. Yang ketiga ada faktor alam, seperti ketika turun hujan yang membuat jalan menjadi licin, membuat jarak pengereman menjadi lebih jauh, dan juga mempengaruhi jarak pandang (Nawir, 2020, p. 15) . Yang terakhir ada faktor jalan, terkait dengan rencana jalan, geometrik jalan, kondisi permukaan jalan, dan jalan rusak atau berlubang yang sangat membahayakan pengguna jalan (Ramadhanti, 2022; Zhortisary dkk, 2022; Hasanah dkk, 2022; Dari, 2022).

Keadaan jalan merupakan salah satu faktor penyebab terjadinya kecelakaan. Berdasarkan data yang dikeluarkan oleh Badan Pusat Statistika total panjang jalan di Indonesia mencapai 546.116 (lima ratus empat puluh enam ribu seratus enam belas) kilometer. (Badan Pusat Statistik, 2021) Dari panjang keseluruhan tersebut

16,01% (enam belas koma nol satu persen) merupakan jalan rusak dan 15,9% (lima belas koma sembilan persen) merupakan jalan rusak berat. Untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan, Pasal 4 ayat (1) Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 4 Tahun 2023 tentang Pedoman Laik Fungsi Jalan (selanjutnya disebut Permen PUPR No.4/2023) mengatur bahwa jalan yang dioperasikan harus memenuhi persyaratan laik fungsi jalan secara teknis dan administratif.

Kecelakaan yang terjadi akibat jalan yang rusak atau tidak laik juga berujung pada gugatan ke pengadilan kepada penyelenggara jalan. Hal tersebut tertuang dalam Putusan Pengadilan Tinggi Jawa Barat Nomor 397/PEN/PDT/2017/PT. BDG atas perkara meninggalnya Ponti Kadron Nainggolan yang mengalami kecelakaan saat berkendara dan meninggal dunia disebabkan oleh jalan berlubang (Hasugian, 2022; Rahmah, 2022; Fauziah, 2022; Hermawan, 2022). Dari putusan tersebut dapat terlihat bahwa gugatan dapat diajukan terhadap penyelenggara jalan yang dinilai lalai dalam melakukan perawatan sarana dan prasarana jalan. Penyelenggara jalan sepatutnya bertanggung jawab atas kelaikan fungsi jalan karena sudah menjadi tugasnya untuk melakukan pemenuhan standar jalan untuk menjamin keamanan dan keselamatan lalu lintas. (Dewa Arya Lanang Raharja, 2017, p. h. 85) Jalan yang tidak laik akan menjadi salah satu faktor penyebab kecelakaan lalu lintas. Tentunya berlawanan dengan tujuan negara yang seharusnya menciptakan keamanan bagi masyarakat yang menggunakan jalan. Pengguna jalan yang mengalami kecelakaan lalu lintas tentunya menjadi pihak yang sangat dirugikan (Halifina, 2022; Gumilar, 2022; Maula, 2022; Noor, 2022; Limbong, 2022). Kerugian tersebut berupa kerugian harta benda, mengalami cedera, kecacatan, dan bahkan kehilangan nyawa. Oleh karena itu pengguna jalan harus memperoleh hak yang telah diatur dalam peraturan perundang-undangan. Seringkali dalam kecelakaan lalu lintas yang terjadi akibat dari ketidaklaikan jalan, korban tidak mendapat ganti kerugian dari penyelenggara jalan. Hal ini dikarenakan seringkali korban kecelakaan tidak memahami proses serta jalur yang dapat ditempuh untuk mendapatkan hak-haknya.

Undang-Undang LLAJ tidak memberikan definisi yang jelas terkait dengan ketidaklaikan jalan. Sehingga dalam penelitian ini akan membahas terkait dengan konsep ketidaklaikan jalan. Dengan diketahuinya konsep ketidaklaikan jalan, maka diharapkan dapat membuka pemahaman terkait dengan jalan yang laik maupun jalan yang tidak laik. Selain itu dalam UU LLAJ masih terdapat konsep yang kabur terkait dengan penyelenggara jalan. Tidak disebutkan secara jelas siapa pihak atau instansi yang disebut sebagai penyelenggara jalan yang bertanggung jawab terhadap perawatan sarana dan prasarana jalan. Dalam penelitian ini difokuskan pada ruas jalan umum dan penyelenggara jalan umum (Putri, 2022; Hatima, 2022; Nggai, 2022; Saputri dkk, 2022; Octavia, 2022). Sehingga perlu ditelaah lebih lanjut terkait dengan pihak yang bertanggung jawab terhadap perawatan sarana dan prasarana jalan. Hal ini bertujuan untuk menjelaskan pihak yang bertanggung jawab

atas kecelakaan lalu lintas akibat dari ketidaklaikan jalan. Selain itu perlu juga dibahas mengenai hak korban kecelakaan lalu lintas yang seharusnya berhak mendapat ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab yakni penyelenggara jalan. Karena selama ini korban kecelakaan akibat ketidaklaikan jalan kerap tidak mendapat ganti kerugian sebagaimana diatur dalam Pasal 240 UU LLAJ. Dari hak-hak korban tersebut perlu dilakukan analisis lebih lanjut terkait dengan upaya hukum yang dapat dilakukan untuk mendapatkan ganti kerugian supaya terwujud rasa keadilan dan kepastian hukum.

Metode

Penelitian ini adalah penelitian hukum yang bersifat doktrinal untuk memberikan penjelasan sistematis aturan yang mengatur suatu kategori hukum tertentu. (Mahmud, 2021) Melalui penelitian ini akan dihasilkan preskripsi yaitu ditemukannya hukum atau norma yang mengatur terkait dengan topik yang dibahas. Harapannya, penelitian ini dapat menjawab persoalan hukum pada topik yang dibahas serta sedapat mungkin hasil dari penelitian ini dapat diterapkan untuk memecahkan masalah hukum. Penelitian ini menggunakan 2 (dua) macam pendekatan yang pertama adalah pendekatan perundang-undangan (*Statute Approach*), dalam menjawab permasalahan dalam penelitian ini digunakan peraturan perundang-undangan yang meliputi peraturan tertulis yang berisi norma hukum yang sifatnya mengikat secara umum serta ditetapkan oleh pejabat yang berwenang melalui prosedur sesuai peraturan perundang-undangan. Pendekatan konseptual (*Conceptual Approach*), dengan menggunakan pendekatan ini, maka akan dirujuk prinsip-prinsip hukum yang bersumber dari pandangan berbagai ahli hukum atau doktrin hukum.

Hasil dan Pembahasan

Untuk mengelola jalan dengan efektif, maka dilakukan klasifikasi jalan. Klasifikasi secara harfiah adalah penggolongan atau pengelompokan. Dalam kaitannya dengan jalan, maka klasifikasi jalan merupakan suatu bentuk penggolongan atau pengelompokan jalan. Agar suatu pengklasifikasian menjadi efektif, maka klasifikasi jalan harus mencerminkan gambaran atau kondisi yang sebenarnya dari jalan tersebut. (Jansen S.T.M.C., 1994)

Jalan di Indonesia berdasarkan peruntukannya dibagi menjadi jalan umum dan jalan khusus. Pasal 1 angka 10 UU Jalan mendefinisikan jalan umum sebagai jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum. Sedangkan jalan khusus diatur definisinya pada Pasal 1 angka 11 UU Jalan merupakan 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, pemerintah daerah, selain penyelenggara jalan. Berdasarkan dari dua definisi tersebut, maka terdapat perbedaan signifikan di antara keduanya. Jalan umum dapat

digunakan bagi lalu lintas semua orang tanpa perlu izin untuk melewatinya. Sedangkan jalan khusus dibangun untuk keperluan lalu lintas tertentu, sehingga tidak semua orang bisa melewatinya tanpa izin.

Jalan umum diklasifikasikan menurut sistem, fungsi, status, dan kelas. Berdasarkan sistemnya, jalan tergabung ke dalam sistem jaringan jalan. Sistem jaringan jalan diatur dalam Pasal 1 angka 4 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor : 03/PRT/M/2012 tentang Pedoman Penetapan Fungsi Jalan dan Status Jalan (selanjutnya disebut Permen PUPR No. 03/PRT/M/2012) yaitu suatu kesatuan ruas jalan yang saling menghubungkan dan mengikat pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya dalam hubungan hierarki. Prinsip yang mendasar terkait dengan penetapan hierarki jaringan jalan adalah bahwa jalan memiliki salah satu dari dua fungsi. Pertama, fungsi lalu lintas berfokus pada perpindahan pergerakan atau mobilitas. Kedua, fungsi hunian yang bertitik berat pada penyediaan akses dalam melakukan aktivitas. (Fred Wegman et al, 2006) Jalan yang berfokus pada mobilitas lebih menekankan pada penyediaan pergerakan lalu lintas manusia dan barang yang efisien, teratur, dan aman. Sedangkan pada jalan dengan fungsi hunian, lalu lintas mendapat peran sekunder setelah aktivitas seperti bersepeda dan berjalan kaki. Dengan kata lain ruang jalan digunakan bersama dan lalu lintas di jalan tersebut hanya digunakan untuk mengakses hunian.

Pengklasifikasian jalan umum berdasarkan statusnya diatur dalam Pasal 9 ayat (1) UU Jalan yang mengatur klasifikasi jalan berdasarkan statusnya terdiri dari jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa. Pasal 13 ayat (1) UU Jalan mengatur penguasaan atas jalan ada pada negara. Penguasaan jalan oleh negara berimplikasi pada pemberian wewenang kepada Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, dan Pemerintah Desa untuk melaksanakan penyelenggaraan jalan sesuai dengan kewenangannya dengan tetap memperhatikan keberlangsungan pelayanan jalan dalam kesatuan sistem jaringan jalan. Penetapan status ruas jalan wajib dilakukan baik oleh Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah sesuai dengan kewenangannya. Dengan ditetapkannya status jalan maka diharapkan tidak ada ruas jalan tanpa status yang menyebabkan ketidakjelasan terkait kewenangan dan tanggung jawab penyelenggaraan jalan pada ruas jalan tersebut. Wewenang atau *bevoegheid* didefinisikan sebagai kekuasaan hukum atau *rechtsmacht*. (Philippus Hadjon, 1997) Sehingga apabila dikaitkan dengan konsep hukum publik, wewenang berkaitan erat dengan kekuasaan. Pendapat berbeda terkait dengan wewenang dikemukakan oleh Bagir Manan. Menurutnya wewenang tidak sama dengan kekuasaan (*macht*). Kekuasaan hanya mengemban hak untuk berbuat. Dalam hukum, wewenang merupakan perwujudan dari hak dan kewajiban (*rechten en plichten*). (Ridwan HR, 2003, p. h. 72)

Sebagai pihak yang berwenang, maka pemerintah sesuai dengan status jalannya harus melaksanakan penyelenggaraan jalan. Adapun wewenang tiap ruas jalan diatur dalam Pasal 14 hingga Pasal 16 UU Jalan. Untuk penyelenggaraan jalan

secara umum dan jalan nasional wewenangnya berada pada Pemerintah Pusat. Pemerintah Daerah provinsi berwenang terhadap penyelenggaraan jalan provinsi. Untuk ruas jalan kabupaten/kota wewenang penyelenggaraan jalan berada pada Pemerintah Daerah kabupaten/kota. Terkait dengan jalan desa wewenang penyelenggaraan jalan berada pada Pemerintah Desa.

Merujuk pada kamus hukum terdapat dua istilah yang menunjuk pada kata tanggung jawab yakni *liability* dan *responsibility*. *Liability* merupakan “*condition of being actually or potentially subject to an obligation; condition of being responsible for a possible or actual loss, penalty, evil, expense, or burden; condition which creates a duty to perform an act immediately or in the future*”.(Henry Campbell Black, 1979) Berdasarkan definisi tersebut, tanggung jawab diartikan sebagai suatu kondisi tunduk pada kewajiban secara aktual atau potensial; keadaan bertanggung jawab terhadap hal-hal yang aktual atau mungkin seperti kerugian, ancaman, kejahatan, biaya, atau beban; kondisi yang menciptakan tugas untuk melaksanakan undang-undang dengan segera atau di waktu yang akan datang. Sedangkan *responsibility* didefinisikan sebagai “*the obligation to answer for an act done, and to repair any injury it may have caused*”.(Henry Campbell Black, 1979, p. h. 1476) Kewajiban untuk bertanggungjawab atas undang-undang yang dilaksanakan, dan memperbaiki atau sebaliknya memberi ganti rugi atas kerusakan apapun yang telah ditimbulkannya. Apabila kedua definisi tersebut disandingkan, maka dapat dilihat bahwa kata *liability* memiliki makna kata yang lebih komprehensif. *Liability* merujuk pada tiap karakter dari resiko dan tanggung jawab, baik yang pasti, yang bergantung, atau juga yang mungkin.

Menurut pendapat Agus Taufik dalam bukunya yang berjudul Uji Laik Fungsi Jalan Berkeselamatan dan Berkepastian Hukum, jalan harus bisa memberikan jaminan keselamatan yakni disediakannya komponen dan subkomponen yang sesuai dengan kriteria teknis dalam rangka mewujudkan jalan yang berkeselamatan, berkenyamanan, berkelanjutan, serta efektif dalam penggunaan ruang dan pembiayaan.(Agus Taufik, 2022) Dalam menentukan definisi ketidaklaikan jalan perlu dilakukan interpretasi terhadap makna dari ketidaklaikan jalan. Interpretasi merupakan salah satu bentuk penemuan hukum yang bertujuan untuk memberikan peraturan perundang-undangan. Salah satu metode interpretasi yang dapat digunakan adalah *a contrario*. Interpretasi *a contrario* adalah cara menjelaskan makna undang-undang dengan didasarkan pada pengertian yang sebaliknya dari peristiwa konkret yang dihadapi dengan peristiwa yang diatur dalam undang-undang.(M. Fauzan, 2014, p. h. 75) Esensi dari metode ini adalah melakukan penafsiran secara berlawanan dari pengertian terhadap peristiwa konkret yang sedang dihadapi dengan peristiwa yang diatur di dalam undang-undang.

Undang-undang hanya mengatur mengenai definisi laik fungsi jalan dalam Pasal 1 angka 9 Permen PUPR No.4 Tahun 2023 yang mengatur laik fungsi jalan adalah kondisi suatu ruas jalan yang memenuhi persyaratan teknis kelaikan untuk

memberikan keamanan dan keselamatan bagi penggunanya serta persyaratan hukum administratif yang memberikan kepastian hukum bagi penyelenggara jalan dan pengguna jalan sehingga jalan tersebut dapat dioperasikan untuk umum. Berdasarkan hal tersebut, maka ketidaklaikan jalan dapat didefinisikan sebagai kondisi ruas jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis kelaikan sehingga tidak dapat memberikan keamanan dan keselamatan bagi penggunanya serta tidak memenuhi persyaratan administratif sehingga tidak dapat memberikan kepastian hukum bagi penyelenggara jalan dan pengguna jalan sehingga jalan tersebut tidak layak dioperasikan untuk umum.

Jalan sebagai sebuah sarana mobilitas bagi pengguna jalan yakni masyarakat harus dapat menjamin keselamatan bagi penggunanya. Jalan yang dapat menjamin hal tersebut disebut sebagai jalan yang berkeselamatan. Jalan yang berkeselamatan memiliki 4 (empat) kriteria penting yaitu *forgiving road*, *self explaining road*, *self regulating road*, dan *self enforcing road*. (Agus Taufik, 2022)

a. *Forgiving road*

Manusia pada dasarnya selalu berbuat kesalahan tak terkecuali di jalan, oleh karena itu desain jalan harus mengakomodir adanya potensi kelalaian dari pengguna jalan sehingga tidak terjadi risiko fatal pada saat terjadi kecelakaan.

b. *Self explaining road*

Jalan harus didesain mampu untuk memberikan informasi yang dapat dipahami oleh pengguna jalan. Oleh karena itu informasi yang diberikan harus sederhana, seragam, tidak ambigu, mudah dikenali, dibaca, dan dipahami. Sehingga jalan dalam hal ini harus mampu menjelaskan informasi kepada pengguna jalan ketika pengguna jalan ragu saat melintasi jalan untuk menghindari kecelakaan.

c. *Self regulatoring road*

Jalan harus terdiri dari komponen dan subkomponen yang sesuai dengan standar teknis sehingga desainnya dapat dikatakan memenuhi persyaratan dan kriteria perancangan teknis jalan. Komponen jalan secara teknis terdiri dari geometrik jalan, perkerasan jalan, bangunan pelengkap jalan, ruang bagian jalan, manajemen rekayasa jalan dan perlengkapan jalan.

d. *Self enforcing road*

Desain pada jalan harus dapat memaksa pengguna jalan untuk menaati peraturan sehingga dapat tercipta keselamatan bersama. Bangunan jalan harus memiliki kriteria *self enforcing road*, yang berarti jalan harus dapat menegakkan hukum sendiri agar dipatuhi oleh penggunanya.

Dalam rangka menciptakan jalan yang berkeselamatan UU LLAJ mengharuskan suatu ruas jalan memenuhi persyaratan laik fungsi jalan secara teknis dan administratif. Oleh karena itu penyelenggara jalan wajib untuk melakukan uji laik fungsi jalan sebelum pengoperasian suatu ruas jalan. Uji laik fungsi jalan adalah pengujian yang meliputi pemeriksaan teknis dan pemeriksaan dokumen administratif suatu ruas jalan. Dalam uji laik fungsi jalan terdapat dua faktor penting yang dinilai yakni, persyaratan teknis dan persyaratan administratif.

Terkait dengan persyaratan teknis telah diatur dalam Pasal 5 Permen PUPR No. 4 Tahun 2023, meliputi :

- a. Teknis struktur perkerasan jalan yang antara lain meliputi kekesatan jalan dan kondisi perkerasan jalan

Kondisi perkerasan jalan berdasarkan desainnya dibedakan menjadi perkerasan kaku, perkerasan lentur, dan perkerasan komposit. Pemilihan jenis perkerasan ini disesuaikan dengan kondisi jalan tersebut seperti volume kendaraan, umur rencana jalan, dan kondisi fondasi jalan.

- b. Teknis struktur bangunan pelengkap dan penghubung jalan

Meliputi persyaratan teknis jembatan, terowongan ponton, lintas atas, lintas bawah, tempat parkir, gorong-gorong, tembok penahan, dan saluran tepi jalan. Terkait dengan struktur bangunan pelengkap dan penghubung jalan yang dilihat adalah ada atau tidak adanya kerusakan. Kerusakan dapat mencakup skala sangat sedikit hingga ke kondisi kritis. Kerusakan sangat sedikit adalah kerusakan yang tidak berpengaruh pada faktor keamanan serta fungsi dari bangunan pelengkap. Selanjutnya ada kerusakan bangunan pelengkap yang membutuhkan pemantauan serta pemeliharaan berkala seperti struktur kayu yang mulai mengalami pelapukan atau penurunan mutu pada elemen pasangan batu. Lebih lanjut ada kerusakan pada elemen struktur yang memerlukan tindakan secepatnya. Apabila tidak segera ditangani dapat menjadi kerusakan yang serius dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan. Yang terakhir adalah kerusakan dengan kondisi kritis yang perlu penanganan secepatnya seperti kegagalan rangka, pondasi terkikis, sandaran atau pegangan pengaman tidak ada.

- c. Teknis geometrik jalan

Meliputi jumlah lajur, lebar lajur, lengkung horizontal, tikungan, gradien jalan, jarak pandang, delineasi, median jalan, bahu jalan, dan persimpangan. Terkait dengan geometrik jalan kecepatan desain dan kelas penggunaan jalan menjadi elemen kriteria desain yang utama. Prinsip utama dari desain geometrik jalan adalah desain jalan harus mengakomodir elemen geometrik jalan untuk mengoptimalkan efektivitas dan efisiensi serta kebutuhan dan kualitas pergerakan kendaraan yang akan melalui jalan tersebut.

- d. Teknis pemanfaatan bagian-bagian jalan

Meliputi tipe guna lahan sekitar, dan akses menuju properti, akses menuju persimpangan, fasilitas pejalan kaki, fasilitas khusus sepeda dan sepeda motor, zona selamat sekolah. Pemanfaatan bagian-bagian jalan tidak boleh mengganggu keamanan dan keselamatan pengguna jalan, tidak mengganggu pandangan bebas pengemudi serta konsentrasi pengemudi, tidak mengganggu bangunan pelengkap jalan dan rambu-rambu lalu lintas.

- e. Teknis penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas

Meliputi batas kecepatan, pembedaan kecepatan, dan manajemen kecepatan operasional lalu lintas.

- f. Teknis perlengkapan jalan

Meliputi rambu dan marka jalan, fasilitas penyeberangan jalan, dan pita penghaduh. Untuk tinggi rambu lalu lintas pada sisi jalan minimal 1,20 meter dan maksimum 5 meter disesuaikan dengan letak rambu tersebut. Untuk marka jalan dikatakan rusak apabila marka pudar dan tidak terlihat oleh pengguna jalan.

Persyaratan administratif sebagai salah satu syarat jalan laik fungsi diatur dalam Pasal 6 Permen PUPR No. 4 Tahun 2023. Adapun yang termasuk ke dalam persyaratan administratif meliputi :

- a. Mencakup kelengkapan administratif terkait dengan petunjuk, perintah, dan larangan dalam pengaturan lalu lintas bagi semua perlengkapan jalan, status jalan, kelas jalan, kepemilikan tanah ruang milik jalan, leger jalan, dan lingkungan hidup;
- b. Selain itu persyaratan administratif juga mencakup dokumen serah terima pekerjaan pertama atau *Provisional Hand Over* (PHO) untuk jalan baru dan sertifikat persetujuan desain untuk pelaksanaan konstruksi dan persetujuan laik fungsi struktur jembatan khusus dan/atau terowongan yang diterbitkan oleh Menteri, untuk persyaratan administratif laik fungsi jalan yang terdapat jembatan khusus dan/atau terowongan.

Undang-Undang LLAJ mendefinisikan kecelakaan lalu lintas sebagai suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak sengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa yang tidak diinginkan dan dihindari oleh khususnya oleh pengguna jalan. Hal ini dikarenakan kecelakaan lalu lintas membawa dampak yang merugikan bagi pihak yang terlibat kecelakaan lalu lintas. Dampak tersebut dapat berupa kerusakan benda, cedera, hingga kehilangan nyawa.

Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa hukum yang menimbulkan akibat hukum. Akibat hukum tersebut berupa lahirnya suatu hak bagi korban kecelakaan lalu lintas. Adapun terkait dengan hak korban kecelakaan lalu lintas telah diatur dalam Pasal 240 UU LLAJ yang mengatur korban kecelakaan lalu lintas berhak mendapatkan :

- a. Pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas dan/atau pemerintah;
- b. Ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas; dan
- c. Santunan kecelakaan lalu lintas dari perusahaan asuransi.

Saat terjadi suatu kecelakaan lalu lintas, korban bisa mendapat luka atau cedera baik itu ringan, sedang maupun berat. Oleh karena itu pada dasarnya hak untuk mendapat pertolongan dan perawatan yang diberikan kepada korban bertujuan untuk meringankan beban penderitaan korban kecelakaan lalu lintas. Adapun bentuk untuk meringankan beban penderitaan korban tersebut dapat berupa pertolongan pertama di tempat kejadian. Pertolongan pertama di tempat kejadian dapat berupa diberikannya P3K (Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan) yakni

diberikannya bantuan dengan cepat dan tepat sebelum korban dibawa ke tempat rujukan.(Rini Susilowati, 2015) Tempat rujukan yang dimaksud adalah rumah sakit agar korban kecelakaan lalu lintas dapat mendapatkan penanganan lebih lanjut. Korban kecelakaan lalu lintas harus diutamakan dalam pemberian pertolongan pertama dan perawatan di rumah sakit.

Selain berhak untuk mendapatkan pertolongan dan perawatan, korban kecelakaan juga berhak atas pemberian santunan kecelakaan dari perusahaan asuransi. Asuransi dalam Pasal 1 angka (1) UU Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian (selanjutnya disebut UU Perasuransian) adalah perjanjian antara dua pihak, yaitu perusahaan asuransi dan pemegang polis, yang menjadi dasar untuk penerimaan premi oleh perusahaan asuransi sebagai imbalan untuk : a) memberikan penggantian kepada tertanggung atau pemegang polis karena kerugian, kerusakan, biaya yang timbul, kehilangan keuntungan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin diderita tertanggung atau pemegang polis karena terjadinya suatu peristiwa yang tidak pasti, atau b) memberikan pembayaran yang didasarkan pada meninggalnya tertanggung atau pembayaran yang didasarkan pada hidupnya tertanggung dengan manfaat yang besarnya telah ditetapkan dan/atau didasarkan pada hasil pengelolaan dana. Asuransi dapat diklasifikasikan berdasarkan sifat penyelenggaraan usahanya menjadi 2 (dua) kelompok. Yang pertama adalah asuransi sosial yang penyelenggaraannya bersifat wajib berdasarkan undang-undang guna memberikan perlindungan dasar bagi kepentingan masyarakat, kedua adalah asuransi komersil yang sifat penyelenggaraannya berdasarkan kesepakatan dan kontrak asuransi dengan tujuan memperoleh keuntungan.(Hilda Yunita & Rizky Amalia, 2015) Adapun yang dimaksud pemberian santunan dalam Pasal 240 UU LLAJ merujuk pada asuransi sosial dari Jasa Raharja. Asuransi sosial terkait dengan kecelakaan lalu lintas diatur dalam UU Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (selanjutnya disebut (UU No.34/1964).

Terkait dengan upaya pengajuan klaim asuransi Jasa Raharja ada beberapa dokumen yang perlu disiapkan, yakni :(*Cara Klaim Santunan Jasa Raharja Bagi Korban Kecelakaan*, 2019)

1. Meminta surat keterangan kecelakaan dari Unit Kecelakaan Lalu Lintas Polisi Resor setempat atau instansi serupa yang memiliki wewenang.
2. Membuat surat keterangan kesehatan atau surat keterangan kematian dari rumah sakit.
3. Membawa identitas pribadi korban seperti : Kartu Keluarga, Kartu Tanda Penduduk, Surat Nikah.

Untuk korban kecelakaan lalu lintas yang mengalami luka-luka dan mendapatkan perawatan ada beberapa dokumen terkait yang harus disiapkan, seperti :(Bernadetha Aurelia Oktavira, 2023)

1. Laporan polisi disertai dengan sketsa tempat kejadian perkara kecelakaan atau bisa juga menggunakan laporan kecelakaan dari pihak berwenang lainnya.
2. Kuitansi tagihan perawatan dan obat-obatan yang resmi dikeluarkan oleh rumah sakit.
3. Foto kopi Kartu Tanda Penduduk korban.
4. Apabila dikuasakan maka dilampirkan surat kuasa dari korban kepada penerima santunan yang dilengkapi dengan foto kopi Kartu Tanda Penduduk korban penerima santunan.
5. Foto kopi surat rujukan apabila korban dirujuk ke rumah sakit lain.

Untuk korban kecelakaan lalu lintas yang mengalami luka-luka hingga mengalami cacat maka dapat melampirkan dokumen tambahan selain dokumen di atas. Dokumen tersebut adalah keterangan cacat dari dokter yang melakukan perawatan beserta foto diri yang menunjukkan kondisi cacat tetap. Korban kecelakaan lalu lintas yang meninggal dunia selain dokumen yang telah disebutkan di atas harus melampirkan surat kematian dari rumah sakit atau surat kematian dari kelurahan apabila korban tidak dibawa ke rumah sakit. Setelah dokumen-dokumen yang diperlukan telah siap maka langkah selanjutnya adalah mendatangi Kantor Jasa Raharja terdekat untuk melakukan pengisian formulir. Formulir tersebut diantaranya adalah formulir pengajuan santunan, formulir keterangan singkat kecelakaan, formulir kesehatan korban, atau keterangan ahli waris apabila korban meninggal dunia. Apabila berhalangan untuk mendatangi Kantor Jasa Raharja terdekat maka pengisian formulir dapat dilakukan secara online melalui laman resmi Jasa Raharja atau melalui aplikasi JRku yang dapat diunduh melalui gawai. Setelah mengisi formulir dan melengkapi dokumen yang diperlukan maka proses selanjutnya adalah menunggu verifikasi dan pencairan dana santunan selesai.

Perlu diperhatikan terkait dengan ketentuan Pasal 15 PP No.18/1965 mengatur bahwa pembayaran dana (santunan jasa raharja) kepada korban kecelakaan lalu lintas jalan tidak mengurangi tanggung jawab pihak yang dapat dipersalahkan menurut hukum pidana atau perdata untuk kecelakaan yang terjadi. Sehingga, meskipun korban kecelakaan lalu lintas telah mendapatkan pembayaran santunan, akan tetapi tidak menggugurkan hak dari si korban untuk menuntut ganti rugi dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan tersebut. Adapun dalam menghitung besaran ganti rugi yang harus dibayarkan, pembayaran santunan oleh Jasa Raharja juga harus turut dipertimbangkan.(Marianna Sutadi, 1992)

Klaim santunan Jasa Raharja nominalnya berkisar dari Rp. 500.000,- (lima ratus ribu rupiah) hingga Rp. 50.000.000,- (lima puluh juta rupiah). Ada kemungkinan bagi korban kecelakaan lalu lintas mengeluarkan biaya perawatan lebih dari nominal yang dapat dicairkan oleh santunan Jasa Raharja. Oleh karena itu terhadap biaya yang tidak dapat ditutup oleh nominal santunan Jasa Raharja, maka korban kecelakaan juga berhak atas ganti kerugian dari pihak yang

bertanggung jawab. Penyelenggara jalan mempunyai tanggung jawab untuk melakukan perawatan terhadap jalan dengan tujuan menciptakan jalan yang berkeselamatan dan berkepastian hukum. Tindakan penyelenggara jalan yang membiarkan jalan rusak atau tidak laik sehingga menyebabkan pengguna jalan mengalami kecelakaan lalu lintas dapat dikategorikan sebagai perbuatan melanggar hukum. Perbuatan melanggar hukum diatur pada Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPer) yang mengatur bahwa tiap perbuatan melanggar hukum yang membawa kerugian orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya tersebut, menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut. Dari pasal tersebut, maka unsur perbuatan melanggar hukum terdiri atas :

a. Perbuatan melanggar hukum;

Adapun perbuatan melanggar hukum adalah berbuat maupun tidak berbuat yang melanggar hak orang lain, bertentangan dengan kewajiban hukum pelaku, bertentangan dengan kesusilaan, atau bertentangan dengan kecermatan yang seharusnya diindahkan dalam pergaulan masyarakat.(Nieuwenhuis, 1985)

b. Kerugian;

Kerugian berasal dari kata rugi yang secara harfiah merarti menanggung atau menderita rugi. Tanpa adanya kerugian yang ditimbulkan dari perbuatan melanggar hukum, maka tidak dapat dilakukan suatu tuntutan kepada pihak yang melanggar hukum tersebut.

c. Kesalahan;

Orang yang menimbulkan kerugian hanya bertanggung jawab apabila ia bersalah. Unsur kesalahan mempersoalkan perihal siapa yang melakukan perbuatan tersebut. Seseorang dapat dikatakan bersalah apabila orang tersebut dapat disesali (*verweten*) atas perbuatan melanggar hukum yang telah dilakukannya.(Nieuwenhuis, 1985, p. h. 129) Sebuah kesalahan dapat disebabkan oleh suatu kesengajaan dan kelalaian. Kesalahan dengan kesengajaan berarti seseorang berniat untuk membuat suatu akibat dengan melakukan suatu perbuatan.(P.N.H. Simanjuntak, 2015, p. h. 304) Sedangkan kelalaian adalah kondisi ketika seseorang tidak melakukan perbuatan padahal hukum mewajibkan ia berbuat atau melakukan suatu perbuatan.(P.N.H. Simanjuntak, 2015, p. h. 304)

d. Hubungan kausal antara perbuatan dan kerugian.

Unsur ini menerangkan bahwa antara perbuatan dan kerugian harus ada hubungan sebab akibat. Kerugian merupakan sebuah rantai akhir dari sebuah rangkaian kejadian yang saling berhubungan dalam sebuah perbuatan melanggar hukum.(Marianna Sutadi, 1992, p. h. 11) Unsur-unsur yang disebutkan di atas bersifat kumulatif. Sehingga apabila ada satu unsur yang tidak terpenuhi, maka suatu perbuatan tidak dapat dikatakan sebagai perbuatan melanggar hukum. Berdasarkan unsur-unsur tersebut dapat diartikan perbuatan melanggar hukum adalah suatu perbuatan yang melanggar hak orang lain, kewajiban diri, kesusilaan, atau kebiasaan yang harus diindahkan dalam suatu pergaulan masyarakat. Perbuatan tersebut menimbulkan kerugian di pihak lain. Sehingga kerugian bagi

pihak yang dirugikan itu harus diganti oleh orang yang karena kesalahannya mengakibatkan kerugian tersebut.

Pada kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada jalan umum yang tanggung jawabnya berada di bawah penyelenggara jalan umum maka dapat dilakukan beberapa upaya penyelesaian sengketa melalui non litigasi. Dalam Undang-Undang Administrasi Pemerintahan terjadi perluasan terhadap definisi Keputusan Tata Usaha Negara (selanjutnya disebut KTUN). Keputusan Tata Usaha Negara dalam Pasal 87 UU Administrasi Pemerintahan diatur sebagai :

- a. penetapan tertulis yang juga mencakup tindakan faktual;
- b. Keputusan Badan dan/atau Pejabat Tata Usaha Negara di lingkungan eksekutif, legislatif, yudikatif, dan penyelenggara negara lainnya;
- c. Berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan dan Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik;
- d. Bersifat final dalam arti lebih luas;
- e. Keputusan yang berpotensi menimbulkan akibat hukum; dan/atau
- f. Keputusan yang berlaku bagi warga masyarakat.

Berdasarkan definisi tersebut, KTUN mengalami perluasan yang sebelumnya hanya mencakup penetapan tertulis akan tetapi sekarang diperluas mencakup tindakan faktual. Tindakan faktual adalah tindakan nyata atau fisik yang dilakukan oleh Pemerintah. Tindakan faktual diklasifikasikan menjadi tindakan aktif dan tindakan pasif. Contoh dari tindakan aktif adalah pembangunan gedung pemerintahan, pembangunan jalan, dan pembayaran gaji pegawai negeri sipil. Sedangkan tindakan pasif adalah tindakan membiarkan sesuatu hal. Salah satu bentuk dari tindakan faktual pemerintah yang bersifat pasif adalah tidak melakukan perbaikan pada jalan yang rusak maupun tidak melakukan evaluasi berkala pada kelaikan jalan.

Kompetensi absolut terkait perbuatan melanggar hukum oleh Pemerintah diatur dalam Pasal 2 ayat (1) Peraturan Mahkamah Agung Nomor 2 Tahun 2019 (selanjutnya disebut Perma No. 2/2019) yang mengatur bahwa perkara perbuatan melanggar hukum oleh badan dan/atau Pejabat Pemerintahan (*Onrechmatige Overheidsdaad*) merupakan kewenangan Pengadilan Tata Usaha Negara. Sebelum melakukan gugatan perbuatan melanggar hukum oleh Pemerintah ke PTUN perlu ditempuh upaya administratif terlebih dahulu. Upaya administratif merupakan sebuah keharusan sebelum pengajuan gugatan ke PTUN. Hal ini diatur dalam Rumusan Hukum Kamar Tata Usaha Negara Pasal 2 ayat (1) Peraturan Mahkamah Agung Nomor 6 Tahun 2018 tentang Pedoman Penyelesaian Sengketa Administrasi Pemerintahan Setelah Menempuh Upaya Administratif (selanjutnya disebut Perma No. 6/2018) yang mengatur bahwa pengadilan berwenang menerima, memeriksa, memutus, dan menyelesaikan sengketa administrasi pemerintahan setelah menempuh upaya administratif.

Upaya administratif terkait dengan kasus kecelakaan lalu lintas akibat ketidaklaikan jalan tidak diatur secara khusus dalam peraturan dasarnya yakni UU

LLAJ dan UU Jalan. Sehingga berdasarkan Perma No.2/2019 upaya administratifnya merujuk pada Pasal 75 hingga Pasal 78 UU Administrasi Pemerintahan. Upaya administratif terdiri dari keberatan dan banding. Upaya administratif diajukan kepada Pejabat Pemerintahan atau Atasan pejabat yang menetapkan dan/atau melakukan keputusan dan/atau tindakan. Adapun terhadap isi dari upaya administratif tersebut menurut Pasal 76 ayat (4) UU Administrasi Pemerintahan berkaitan dengan batal atau tidaknya Keputusan dengan atau tanpa disertai tuntutan ganti rugi dan tuntutan administratif.

Dalam pengajuan gugatan perbuatan melanggar hukum oleh Pemerintah ke PTUN tentu perlu disoalkan terkait besaran ganti rugi yang dapat diajukan. Hal ini dikarenakan dalam Pasal 3 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1991 tentang Ganti Rugi dan Tata Cara Pelaksanaannya Pada Peradilan Tata Usaha Negara mengatur terkait besaran ganti rugi yang dapat diperoleh berkisar antara Rp. 250.000,0 (dua ratus lima puluh ribu rupiah) dan paling banyak Rp. 5.000.000,- (lima juta rupiah). Besaran nilai ganti rugi tersebut tentunya terlalu kecil sehingga apabila kerugian yang dialami oleh korban kecelakaan lebih dari itu maka tidak didapat rasa keadilan bagi korban. Oleh karena itu dalam Perma No. 2/2019 terkait dengan jumlah maksimal ganti rugi tidak lagi dibatasi. Jumlah ganti kerugian didasarkan pada kerugian yang dialami secara nyata yang dirumuskan secara jelas dalam *posita* gugatan serta jumlah dan bentuknya yang dimuat dalam *petitum*.

Kesimpulan

Tanggung jawab terhadap ruas jalan dibagi sesuai dengan status jalan. Pada jalan nasional kewenangan diberikan pada Pemerintah Pusat. Jalan provinsi berada di bawah tanggung jawab Gubernur. Jalan kabupaten atau kota wewenangnya pada bupati atau walikota. Jalan desa penyelenggaraan jalannya berada di bawah bupati atau walikota. Jalan khusus oleh pihak yang membangun jalan khusus tersebut. Sesuai dengan status jalannya, pihak yang diberi wewenang menyelenggarakan jalan harus melaksanakan penyelenggaraan jalan yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan. Penyelenggara jalan di atas harus menjamin jalan yang berada di bawah tanggung jawabnya terjamin keselamatan dan kepastian hukum bagi pengguna jalan. Hal tersebut diwujudkan lewat uji laik fungsi jalan yang dilakukan secara berkala dan juga melakukan perawatan terhadap ruas-ruas jalan agar tercapai umur masa pelayanan jalan. Terhadap jalan rusak apabila tidak dapat segera dilakukan perbaikan, maka wajib dipasang rambu peringatan agar pengguna jalan dapat berhati-hati. Korban kecelakaan lalu lintas, mempunyai untuk mendapat pertolongan dan perawatan, hak untuk mendapat ganti kerugian, dan hak untuk mendapat santunan dari perusahaan asuransi. Terkait dengan santunan, korban kecelakaan dapat mengajukan klaim ke Jasa Raharja. Untuk upaya pemenuhan hak terhadap ganti kerugian dari penyelenggara jalan dapat melalui upaya non litigasi maupun upaya litigasi. Untuk upaya non litigasi dapat ditempuh dengan upaya administratif terlebih dahulu berupa keberatan dan

banding,. Sedangkan untuk jalur litigasi ditempuh melalui pengadilan tata usaha negara untuk penyelenggara jalan umum. Untuk nominal ganti kerugian yang dapat digugat tidak lagi dibatasi sebagaimana diatur dalam PP No. 43/1991.

Daftar Rujukan

Agus Taufik. (2022). *Uji Laik Fungsi Jalan Berkeselamatan dan Berkepastian Hukum*. Gajah Mada University Press.

Badan Pusat Statistik. (2021). *Statistik Transportasi Darat*. BPS RI.

Bernadetha Aurelia Oktavira. (2023). *Cara Klaim Jasa Raharja dan Buat Laporan Kecelakaan*. <https://www.hukumonline.com/klinik/a/cara-klaim-jasa-raharja-dan-buat-laporan-kecelakaan-lt5f8d6c9f67a57>

Dari, F. S. W. (2022). Kesadaran Hukum Masyarakat Dalam Pencegahan Pembakaran Hutan. *De Cive : Jurnal Penelitian Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan*, 2(10), 381–389. <https://doi.org/10.56393/decive.v2i10.1595>

Dewa Arya Lanang Raharja. (2017). Penyelenggara Jalan Sebagai Subyek Hukum Tindak Pidana. *Magister Hukum Udayana*, Vol. 6.

Fauziah, I. C. (2022). Implementasi Kesadaran Hukum untuk Mengurangi Problematika di Masyarakat dan Upaya yang Dilakukan Penegak Hukum. *De Cive : Jurnal Penelitian Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan*, 2(9), 345–353. <https://doi.org/10.56393/decive.v2i9.1608>

Fred Wegman et al. (2006). Sustainable Safety in The Netherlands : Evaluation of National Road Safety Program. *Transportation Research Record : Journal of The Transportation Research Board*, Vol. 1969(No. 1).

Gumilar, A. T. (2022). Urgensi Rekrutmen Politik Sebagai Upaya Meningkatkan Partisipasi Politik di Partai NasDem Kota Bandung. *De Cive : Jurnal Penelitian Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan*, 2(10), 396–402. <https://doi.org/10.56393/decive.v2i10.1688>

Halifina, E. (2022). Analisis Perspektif Mahasiswa dalam Fenomena Berlangsungnya Dukungan Bakal Calon Presiden Indonesia pada Pilpres 2024. *De Cive : Jurnal Penelitian Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan*, 2(10), 390–395. <https://doi.org/10.56393/decive.v2i10.1678>

Hasanah, A. H., Adha, M. M., & Mentari, A. (2022). Peran Guru Penggerak Dalam Mewujudkan Profil Pelajar Pancasila di Sekolah. *De Cive : Jurnal Penelitian Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan*, 2(10), 372–380. <https://doi.org/10.56393/decive.v2i10.1053>

- Hasugian, C. R. (2022). Pentingnya Penerapan Kesadaran Hukum dalam Hidup Bermasyarakat. *De Cive : Jurnal Penelitian Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan*, 2(9), 328–336. <https://doi.org/10.56393/decive.v2i9.1594>
- Hatima, S. F. (2022). Revitalisasi Kesadaran Hukum Lingkungan Masyarakat Muara Badak Kalimantan Timur. *De Cive : Jurnal Penelitian Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan*, 2(12), 466–473. <https://doi.org/10.56393/decive.v2i12.1609>
- Henry Campbell Black. (1979). *Black's Law Dictionary*. ST. Paul Minn. West Publishing Co.
- Hermawan, D. (2022). Nilai Islam dalam Akulturasi Kebudayaan (Studi terhadap Tradisi Ruwatan Rambut Gimplal di Kabupaten Wonosobo). *De Cive : Jurnal Penelitian Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan*, 2(9), 354–360. <https://doi.org/10.56393/decive.v2i9.1676>
- Hilda Yunita, & Rizky Amalia. (2015). Karakteristik Hubungan Hukum Dalam asuransi Jasaraharja Terhadap Klaim Korban Kecelakaan Angkutan Umum. *Yuridika*, 30.
- Jansen S.T.M.C. (1994). Road Classification and Categorization. *S.W.O.V. Institute for Road Safety*.
- Limbong, S. T. (2022). Kesadaran Hukum Berjalan Lintas Masyarakat Loa Duri Ilir Kalimantan Timur. *De Cive : Jurnal Penelitian Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan*, 2(8), 308–316. <https://doi.org/10.56393/decive.v2i8.1605>
- M. Fauzan. (2014). *Kaidah Penemuan Hukum Yurisprudensi Bidang Hukum Perdata*. Kencana.
- Mahmud, P. (2021). *Penelitian Hukum*. Kencana.
- Marianna Sutadi. (1992). *Tanggung Jawab Perdata Dalam Kecelakaan Lalu Lintas*. Mahkamah Agung RI.
- Maula, M. I. (2022). Analisis Ketaatan Hukum Masyarakat Mewujudkan Konsep Negara Hukum. *De Cive : Jurnal Penelitian Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan*, 2(8), 290–299. <https://doi.org/10.56393/decive.v2i8.1593>
- Nawir, D. (2020). *Manajemen Lalu Lintas*. Literasi Nusantara.
- Nggai, Y. (2022). Kajian tentang Gender dari Persepektif Adat Lio di Desa Mauloo Kecamatan Paga. *De Cive : Jurnal Penelitian Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan*, 2(11), 403–412. <https://doi.org/10.56393/decive.v2i11.1032>

- Nieuwenhuis, J. H. (1985). *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*.
- Noor, M. B. (2022). Upaya Peningkatan Kesadaran Hukum Masyarakat. *De Cive : Jurnal Penelitian Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan*, 2(8), 300–307. <https://doi.org/10.56393/decive.v2i8.1599>
- Octavia, N. A. (2022). Analisis Kesadaran Masyarakat dan Aparatur Negara Terhadap Hukum. *De Cive : Jurnal Penelitian Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan*, 2(11), 421–429. <https://doi.org/10.56393/decive.v2i11.1596>
- P.N.H. Simanjuntak. (2015). *Hukum Perdata Indonesia*. Kencana.
- Philippus Hadjon. (1997). Tentang Wewenang. *Yuridika*, 7.
- Putri, A. S. S. (2022). Pentingnya Kesadaran Hukum pada Lingkungan Masyarakat. *De Cive : Jurnal Penelitian Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan*, 2(12), 457–465. <https://doi.org/10.56393/decive.v2i12.1597>
- Rahmah, N. (2022). Implementasi Nilai Hukum Masyarakat Wilayah Tanah Grogot Kalimantan Timur. *De Cive : Jurnal Penelitian Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan*, 2(9), 337–344. <https://doi.org/10.56393/decive.v2i9.1598>
- Ramadhanti, D. N. (2022). Demokrasi dan Pemilu Indonesia dalam Tinjauan Sosiologi Politik. *De Cive : Jurnal Penelitian Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan*, 2(9), 361–366. <https://doi.org/10.56393/decive.v2i9.1677>
- Rani Nur Aeni. (2016). Upaya Korban Mempertahankan Hak - Hak Akibat Pelanggaran Pasal 273 Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *Novum, Vol. 3*(No. 3).
- Ridwan HR. (2003). *Hukum Administrasi Negara*. UII Press.
- Rini Susilowati. (2015). *Jurus Rahasia Menguasai P3K Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan*. Lembar Langit Indonesia.
- Saputri, D. N. I., Adha, M. M., & Nurhayati, N. (2022). Pengaruh Kegiatan Pembinaan Terhadap Sikap Kemandirian Anak Didik Pemasarakatan di LPKA Kelas II Kota Bandar Lampung. *De Cive : Jurnal Penelitian Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan*, 2(11), 413–420. <https://doi.org/10.56393/decive.v2i11.1061>
- Soerjono Soekanto. (2000). *Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas*. Graha.
- Suwardjoko P. Warpani. (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. ITB.

Zhortisary, M. F., Kasim, A. M., & Khaidir, K. (2022). Peran Guru Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan Dalam Menegakkan Kedisiplinan Pada Siswa Sekolah Menengah Pertama. *De Cive : Jurnal Penelitian Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan*, 2(10), 367–371. <https://doi.org/10.56393/decive.v2i10.1033>