

# Dilema Pengelolaan Jalan Raya

(Bagian 2-Habis)

Redar Suwelas  
15-5-2013

**PARA** pihak-pihak terkait yang bertanggung jawab terhadap pembangunan jalan dan jembatan dengan enteng dapat menghindar dari tanggungjawab. Dengan mudah mereka melampar tanggung jawab kepada sopir yang mengangkut barang yang mel-



Akadun

sitas jalan atau banjir ketika jalan rusak dengan cepat.

Ketiga, jalan dibangun kurang mengindahkan kondisi topografi, klimatologi, dan geografis. Orientasi rendah bangsa Indonesia terhadap mutu mengakibatkan masyarakat akan puas apabila jalan terlihat mulus. Oleh karena itu tidak akan peduli manakala ternyata jalan tidak bermutu. Material dan bentuk fisik jalan tidak mendapat perhatian dari semua pihak.

Padahal beberapa material dan bentuk fisik jalan tidak tahan dengan air tergenang, banjir, serta tonase muatan kendaraan. Lebih para lagi, anggota masyarakat kurang atau tidak memahami pemicu yang dapat mempercepat kerusakan jalan adalah air. Masyarakat sering menggyur jalan dengan air bahkan sampai tergenang se-

hingga ketika dilewati kendaraan, jalan cepat rusak.

Keempat, kurangnya pemeliharaan dan perawatan jalan termasuk rendah penegakan hukum bagi pelanggaran penggunaan jalan raya yang tidak sesuai dengan peraturan yang ada jembatan timbang tidak berdaya melawan kekuatan kapitalis. Koordinasi yang kurang berjalan baik dengan berbagai pihak seperti dengan unit kerja yang membangun drainase atau saluran air dan perusahaan yang melakukan pemasangan kabel dalam tanah di pinggir jalan atau bahkan di jalan sehingga jalan cepat rusak. Kurang cepatnya jalan rusak tidak diperbaiki mengakibatkan jaringan yang rusak bertambah banyak dan luas.

## Pengelola Jalan

Desentralisasi dan otonomi daerah telah dilaksanakan sejak tahun 2001 berdasarkan UU No. 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah. Berdasarkan undang-undang ini, urusan infrastruktur diserahkan kepada daerah kabupaten/kota. Namun demikian, secara praktis tidak semua pengelolaan jalan diserahkan kepada kabupaten/kota. Prinsip Concurrent mengibatkan pengelolaan jalan terkotak-kotak menjadi jalan desa, jalan kabupaten/kota, jalan provinsi, jalan pusat. Padahal manakala terjadi kerusakan jalan maka terdakwa utama adalah Bupati atau Walikota. Meskipun kerusakan jalan itu pada jalan

propinsi atau pusat, tetap saja Bupati atau Walikota menjadi sasaran tembak kekesalan rakyat. Rakyat tidak mau tahu bahwa kerusakan jalan propinsi perbaikannya menjadi tanggung jawab propinsi dan kerusakannya pusat/negara perbaikannya menjadi tanggung jawab pemerintah pusat.

Oleh karena itu pengelolaan jalan raya ke depan sebaiknya seluruhnya diserahkan kepada kabupaten/kota tidak boleh terkotak-kotak lagi. Pemerintahan kabupaten/kota hendaknya diberikan kewenangan untuk membuat, memelihara, mendalikan jalan yang berada di wilayah kerjanya termasuk dana untuk pengelolaan jalan tersebut disalurkan melalui block grant. Pemerintahan pusat melalui propinsi hanya bertanggung jawab untuk mendistribusikan dan mengalokasikan anggaran untuk pemerintahan kabupaten/kota serta melakukan pengawasan atas kinerja pengelolaan jalan kabupaten/kota dan meminta pertanggungjawaban penguasaan dananya.

## Implikasi Kebijakan

Dari hasil kajian dan analisis terhadap cepatnya jalan raya rusak di atas maka ada beberapa implikasi kebijakan yang wajib diperhatikan dalam pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan. Pertama, pemerintah selayaknya membangun jalan dan jembatan yang berkualitas sehingga mampu dilewati oleh

kendaraan yang memiliki tonase 80 ton. Beban kendaraan 80 ton merupakan jalan tengah untuk meningkatkan efisiensi dalam transportasi dan distribusi barang meskipun pemerintah dalam 10 tahun mendatang sudah memikirkan jalan yang dapat dilalui kendaraan dengan beban di atas 100 ton.

Pemerintah perlu membuat klasifikasi jalan, apakah *highway, road, atau street*. Highway dibuat dengan konstruksi beton bertulang yang dapat dilewati kendaraan-kendaraan besar seperti truk yang bertonase lebih dari 60 ton. Road dibuat dengan konstruksi hotmix yang mampu dilewati kendaraan bertonase 40 sampai dengan 60 ton. Street dibuat dengan konstruksi aspal untuk kendaraan sedan dan minibus.

Kedua, pemerintah perlu melakukan skala prioritas dalam menjalankan program-program pembangunan yang dapat didanai APBN/D serta mengeliminasi anggaran yang tidak produktif dan tidak mendidik masyarakat. Pemerintah juga selayaknya melakukan efisiensi dalam pengelolaan anggaran termasuk menciptakan sistem politik yang tidak kolusif.

Ketiga, agar tidak terjadi penyelewengan dana pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan maka dalam pengadaan jalan dan jembatan tersebut Kementerian PU dan atau Dina PU perlu mengandeng KPK untuk laktahap belang, pengejaraan, dan

pengawasan.

Keempat, pemerintah melakukakan *law enforcement* terutama bagi pelanggar batas ketentuan tonase kendaraan angkutan barang tanpa pandang bulu. Oleh karena itu, pemerintah hendaknya meningkatkan efektivitas jembatan timbang dengan memberantas KKN. Pemerintah melakukan koordinasi dengan pihak terkait penggunaan lahan di atas atau pinggir jalan untuk pembangunan lainnya, bila perlu menerapkan sanksi yang berat bagi pelanggaran.

Kelima, pemerintah bekerja sama dengan lembaga penelitian untuk melakukan penelitian tentang model dan bentuk pembangunan jalan raya yang tepat dengan struktur dan kontur tanah, kelembaban dan daya serap tanah terhadap air dan sebagainya agar kualitas jalan menjadi baik sesuai dengan kondisi geografis, iklim, dan topografi daerahnya.

Keenam, pemerintah hendaknya memfasilitasi pembentukan kelompok masyarakat pemelihara jalan raya di mana tugas utamanya untuk memberikan kesadaran kepada masyarakat bagaimana sebaiknya perilaku masyarakat terhadap jalan raya. (\*\*)

**Penulis adalah pengamat Politik Pemerintahan, Lektor Kepala pada Kopertis Wilayah IV Jabar-Banten dpk pada STIA Sebelas April Sumedang.**