

**Regulasi Penggalian Jalan dan Mekanisme Hukum bagi Warga Terdampak
Kemacetan: Studi Kasus DKI Jakarta**

Sari Amalia Dewi

Universitas Prof. Dr. Moestopo (Beragama), Jakarta
Jl. Hang Lekir I No.8, RT.1/RW.3, Gelora, Kecamatan Tanah Abang, Kota Jakarta Pusat, Daerah
Khusus Ibukota Jakarta 10270
*Email Korespondensi: sariamalia@yahoo.com

Abstract - *Traffic congestion in DKI Jakarta has become an increasingly complex issue, primarily due to road excavation projects often carried out without careful planning and proper coordination. This study aims to analyze the regulations governing road excavation activities in DKI Jakarta and examine the legal remedies available to residents seeking accountability for the resulting impacts. The research employs normative legal methods with a statutory and case approach. The findings indicate that despite existing regulations on road excavation management, implementation in the field still faces various challenges, including a lack of transparency, poor inter-agency coordination, and weak law enforcement against violations. The success of legal actions taken by residents in addressing the impacts of road excavation projects highly depends on effective complaint mechanisms and government transparency. Legal remedies available to residents include administrative complaints, lawsuits for government wrongful acts (PMHP) in the State Administrative Court (PTUN), and alternative mechanisms such as reports to the Ombudsman and class action lawsuits. This study recommends regulatory revisions emphasizing greater transparency in excavation project licensing, stricter supervision mechanisms, and the imposition of severe sanctions for violations to minimize negative impacts on the community.*

Keywords: *Legal Remedies; Traffic Congestion; Road Excavation; Regulations; DKI Jakarta*

Abstrak - Kemacetan lalu lintas di DKI Jakarta menjadi permasalahan yang semakin kompleks, terutama akibat pekerjaan penggalian jalan yang sering kali dilakukan tanpa perencanaan matang dan koordinasi yang baik. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis regulasi yang mengatur kegiatan penggalian jalan di DKI Jakarta serta mengkaji upaya hukum yang dapat ditempuh warga untuk meminta pertanggungjawaban terhadap dampak yang ditimbulkan. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan kasus. Hasil penelitian menunjukkan bahwa meskipun telah terdapat regulasi yang mengatur tata kelola penggalian jalan, implementasi di lapangan masih menghadapi berbagai kendala, termasuk kurangnya transparansi, koordinasi antarinstansi, dan lemahnya penegakan hukum terhadap pelanggaran. Keberhasilan upaya hukum warga dalam menangani dampak proyek galian jalan sangat bergantung pada mekanisme pengaduan yang efektif dan transparansi pemerintah. Upaya hukum yang dapat ditempuh warga meliputi pengaduan administratif, gugatan perbuatan melawan hukum oleh pemerintah (PMHP) di Pengadilan Tata Usaha Negara (PTUN), serta mekanisme alternatif seperti laporan ke Ombudsman dan class action. Penelitian ini merekomendasikan perlunya revisi regulasi yang lebih menekankan transparansi perizinan proyek galian jalan, mekanisme pengawasan yang lebih ketat, serta pemberian sanksi yang tegas terhadap pelanggaran guna meminimalisasi dampak negatif terhadap masyarakat.

Kata Kunci: Upaya Hukum; Kemacetan; Penggalian Jalan; Regulasi; DKI Jakarta

Pendahuluan

Kemacetan lalu lintas merupakan fenomena yang tidak asing bagi warga Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta (DKI Jakarta). Kemacetan ini terutama terjadi pada jam-jam sibuk, seperti saat berangkat dan pulang kerja. Berbagai faktor berkontribusi terhadap masalah ini (Sitanggang & Saribanon, 2018), mulai dari kepadatan penduduk, jumlah kepemilikan kendaraan bermotor, hingga keterbatasan infrastruktur jalan yang tidak proporsional dengan tingkat mobilitas masyarakat.

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) per Februari 2024, jumlah penduduk DKI Jakarta mencapai 10.684,9 ribu jiwa. Dengan luas wilayah 662,33 km², tingkat kepadatan penduduk mencapai 16 ribu orang/km². (Badan Pusat Statistik, 2024) Selain itu, data dari Korps Lalu Lintas Polisi Republik Indonesia (Korlantas Polri) per 5 Mei 2024 mencatat jumlah kendaraan bermotor di wilayah hukum Polda Metro Jaya mencapai 24.356.669 unit (Kurniawan & Kurniawan, 2024). Sementara itu, panjang jalan di DKI Jakarta hanya sekitar 6.485 km (BPS-Statistics DKI Jakarta, 2025) sehingga tidak mampu menampung jumlah kendaraan yang semakin meningkat setiap tahunnya. Ketidakseimbangan antara jumlah penduduk, kendaraan, dan infrastruktur jalan menyebabkan kemacetan menjadi bagian tak terpisahkan dari kehidupan masyarakat Jakarta.

Selain kepadatan penduduk dan meningkatnya jumlah kendaraan, kemacetan lalu lintas di DKI Jakarta juga diperparah oleh lemahnya koordinasi dalam pelaksanaan proyek infrastruktur jalan, terutama yang melibatkan penggalian atau rekonstruksi pada titik-titik lalu lintas padat. Kondisi ini memiliki kemiripan dengan temuan Ertamy (2020) di Kota Balikpapan, di mana simpang-simpang utama seperti simpang tiga Markoni, Le Grendeur, dan Beruang Madu mengalami kemacetan parah karena derajat kejenuhan

yang tinggi dan waktu tundaan yang besar akibat tidak terkoordinasinya sinyal lalu lintas. Dalam konteks Jakarta, pelaksanaan pekerjaan jalan yang tidak terintegrasi antarinstansi dan minimnya pengaturan waktu pengerjaan memperburuk kondisi lalu lintas yang telah padat. Dampak ini tidak hanya mengurangi efisiensi mobilitas, tetapi juga menimbulkan ketidaknyamanan dan kerugian sosial-ekonomi yang dirasakan langsung oleh warga (Ertamy, 2020).

Meskipun perbaikan dan pembangunan infrastruktur jalan bertujuan untuk meningkatkan kualitas transportasi, pelaksanaannya justru kerap menimbulkan dampak negatif berupa kemacetan yang semakin parah. Ruas jalan yang sebelumnya sudah padat menjadi semakin sempit karena adanya penutupan sebagian jalur akibat proyek galian, yang penyelesaiannya sering kali tidak jelas.

Studi oleh Dewi dkk. (2023) menunjukkan bahwa penyempitan ruas jalan sepanjang ± 270 meter di Jalan Provinsi Lasem-Sale, Kabupaten Rembang, yang disertai dengan aktivitas parkir di badan jalan, menyebabkan penurunan signifikan terhadap kecepatan arus lalu lintas—yakni hanya berkisar 7–10 km/jam pada jam sibuk—dan meningkatkan volume kendaraan hingga mencapai 346 smp/jam. (Dewi dkk., t.t.). Temuan ini memperkuat indikasi bahwa proyek pembangunan fisik di badan jalan yang tidak terencana secara matang dapat mengakibatkan kemacetan yang kronis. Dalam konteks DKI Jakarta, proyek penggalian jalan sering kali menimbulkan permasalahan serupa, terutama ketika pelaksanaannya tidak disertai pengaturan waktu dan jalur alternatif yang memadai. Hal ini menimbulkan pertanyaan serius mengenai tanggung jawab hukum dan perlindungan terhadap hak mobilitas warga yang terdampak langsung.

Dampak kemacetan yang berkepanjangan akibat penggalian jalan

bukan sekadar gangguan bagi pengguna jalan, tetapi juga berdampak luas pada aktivitas ekonomi dan sosial masyarakat. Berdasarkan laporan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) menyebutkan bahwa kemacetan di Jabodetabek menyebabkan kerugian ekonomi sekitar Rp71,4 triliun per tahun (Adri, 2024). Selain itu, kemacetan juga berkontribusi terhadap peningkatan emisi gas rumah kaca yang berdampak buruk bagi kualitas udara dan kesehatan masyarakat. Dengan demikian, kemacetan akibat pekerjaan galian jalan tidak hanya berdampak pada keterlambatan perjalanan, tetapi juga memiliki konsekuensi ekonomi dan lingkungan yang signifikan.

Dari perspektif hukum, hak atas mobilitas yang lancar dan aksesibilitas yang memadai merupakan bagian dari hak masyarakat yang dijamin dalam berbagai regulasi terkait tata ruang dan transportasi (Zuhri, 2012).

Pemerintah daerah sebagai penyelenggara jalan memiliki tanggung jawab untuk memastikan bahwa setiap pekerjaan penggalian jalan dilakukan dengan perencanaan yang matang, transparan, dan memperhitungkan dampaknya terhadap mobilitas masyarakat. (Kementerian Pekerjaan Umum, 2024).

Sayangnya, masih banyak proyek galian jalan yang dilaksanakan tanpa sosialisasi yang memadai kepada masyarakat atau tanpa kejelasan waktu penyelesaiannya, sehingga menimbulkan keresahan publik dan dampak negatif yang lebih luas.

Berdasarkan permasalahan ini, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis ketentuan hukum yang mengatur kegiatan penggalian jalan di DKI Jakarta, serta mengkaji upaya hukum yang dapat ditempuh oleh warga yang dirugikan akibat kemacetan yang timbul.

Urgensi penelitian ini ialah untuk memberikan pemahaman bagi masyarakat tentang hak-hak mereka dan mendorong

pemerintah daerah untuk lebih bertanggung jawab dalam perencanaan serta pelaksanaan proyek infrastruktur jalan. Selain itu, penelitian ini juga sangat penting untuk memberikan rekomendasi kebijakan yang dapat meningkatkan efektivitas regulasi terkait pekerjaan penggalian jalan guna mengurangi dampak negatifnya terhadap mobilitas perkotaan.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif (Diantha, 2016) dengan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan kasus (*case approach*). Pendekatan perundang-undangan digunakan untuk menelaah regulasi yang berkaitan dengan tata ruang perkotaan, penggalian jalan, serta tanggung jawab pemerintah daerah dalam penyelenggaraan jalan. Sementara itu, pendekatan kasus digunakan untuk menganalisis dampak konkret dari kegiatan penggalian jalan di DKI Jakarta terhadap kemacetan dan hak-hak warga yang terdampak.

Sumber data dalam penelitian ini terdiri atas data sekunder yang meliputi: 1) Peraturan perundang-undangan yang berlaku, seperti Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan dan peraturan terkait lainnya. 2) Putusan pengadilan yang relevan mengenai sengketa akibat kegiatan penggalian jalan. 3) Jurnal ilmiah, buku, serta artikel yang membahas permasalahan hukum terkait dengan tata kelola jalan dan hak-hak pengguna jalan.

Dalam menganalisis regulasi yang berlaku, penelitian ini menggunakan teknik interpretasi hukum, termasuk interpretasi gramatikal, sistematis, dan teleologis. Interpretasi gramatikal digunakan untuk memahami ketentuan hukum berdasarkan teks peraturan yang ada, sedangkan interpretasi sistematis dilakukan dengan menghubungkan berbagai regulasi yang berkaitan dengan tata ruang dan infrastruktur jalan. Sementara itu,

interpretasi teleologis digunakan untuk menilai apakah regulasi yang ada telah memenuhi tujuan utama perlindungan hak-hak pengguna jalan. (Marzuki, 2017)

Data sekunder dalam penelitian ini dianalisis secara deskriptif-analitis, yaitu dengan menggambarkan peraturan hukum yang berlaku dan menghubungkannya dengan fakta empiris di lapangan. Data sekunder ini bersumber dari laporan instansi terkait seperti Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), Badan Pusat Statistik (BPS), serta laporan akademik dari jurnal ilmiah. Teknik analisis ini memungkinkan penelitian untuk menilai sejauh mana regulasi yang ada dapat memberikan perlindungan hukum bagi warga yang terdampak kemacetan akibat penggalian jalan. Dengan metode ini, diharapkan penelitian dapat memberikan kontribusi akademik dalam pengembangan hukum tata ruang dan administrasi pemerintahan daerah, serta memberikan rekomendasi yang dapat digunakan untuk memperbaiki regulasi terkait penggalian jalan di DKI Jakarta.

Hasil Dan Pembahasan

Ketentuan Hukum Galian Jalan di DKI Jakarta

Isu kemacetan yang timbul sebagai akibat galian jalan bersinggungan dengan 2 (dua) ruang lingkup hukum yang berlaku, yaitu hukum mengenai jalan dan tata ruang. Selain itu, memperhatikan lokasi galian jalan dilakukan atas jalan di wilayah administrasi DKI Jakarta, maka selain hukum nasional atau tingkat Pemerintah Pusat berlaku juga hukum tingkat Pemerintah Daerah. Tidak kurang, lokasi jalan tempat berlangsungnya pekerjaan galian menentukan tidak hanya tingkatan jenis jalan tersebut, namun menentukan juga pihak yang dapat dimintai pertanggungjawaban secara hukum.

Pada tingkat Undang-Undang, berlaku Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (UU Jalan) dan Undang-

Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang (UU Tata Ruang) yang mengatur baik mengenai jalan maupun penataan ruang termasuk wilayah perkotaan. Sebagai pelaksana kedua Undang-Undang tersebut, berlaku juga Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan dan PP Nomor 15 Tahun 2010 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang.

Namun, meskipun regulasi ini telah mengatur aspek teknis dan administratif terkait penggalian jalan, masih terdapat kelemahan yang signifikan dalam implementasinya. Salah satu kelemahan utama adalah kurangnya transparansi dalam pelaksanaan proyek penggalian jalan. Regulasi yang ada belum secara eksplisit mengatur kewajiban pemerintah atau kontraktor untuk menyediakan informasi rinci kepada masyarakat mengenai jadwal pengerjaan, estimasi waktu penyelesaian, serta dampak lalu lintas yang akan ditimbulkan. Hal ini menyebabkan masyarakat sering kali tidak memiliki akses terhadap informasi yang jelas mengenai proyek yang sedang berlangsung.

Selain itu, dalam praktiknya, masih banyak pekerjaan galian yang dilakukan tanpa koordinasi yang baik antara instansi terkait. Misalnya, pekerjaan galian yang dilakukan oleh perusahaan penyedia utilitas (air, listrik, atau telekomunikasi) sering kali tidak disinkronkan dengan program rehabilitasi jalan yang dilakukan oleh pemerintah daerah. Akibatnya, jalan yang baru diperbaiki sering kali kembali digali dalam waktu singkat, menciptakan gangguan lalu lintas yang berkepanjangan.

Selain transparansi dan koordinasi, aspek penegakan hukum terhadap pelanggaran regulasi penggalian jalan juga masih lemah. Tidak adanya mekanisme sanksi yang tegas bagi pihak yang melakukan pekerjaan galian tanpa mengikuti prosedur yang benar membuat banyak proyek berjalan tanpa pengawasan ketat. Padahal, dalam beberapa negara maju

seperti Singapura dan Jerman, pelanggaran terkait proyek jalan dapat dikenakan denda besar atau bahkan pencabutan izin kontrak.

Secara khusus, terdapat juga sejumlah Peraturan Menteri (Permen) Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) yang dikeluarkan oleh Menteri PUPR sebagai Menteri yang melaksanakan kewenangan di bidang jalan maupun penataan ruang. (*Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 5 Tahun 2023 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Perencanaan Teknis Jalan*, t.t.).

Pada dasarnya, Jalan diartikan sebagai prasarana transportasi darat yang diperuntukan kegiatan lalu lintas pada segala tingkat permukaan darat maupun di atas permukaan laut. Adapun jalan yang diperuntukan lalu lintas umum dan bukan merupakan Jalan Tol atau Jalan Khusus (privat) diatur sebagai Jalan Umum. Jalan Umum sendiri terbagi atas 5 (lima) status jalan, yakni nasional, Jalan provinsi, Jalan kabupaten, Jalan kota, dan Jalan desa.

Segala bentuk kegiatan yang dilakukan atas Jalan diatur sebagai Penyelenggaraan Jalan yang meliputi kegiatan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan Jalan. Sementara pihak yang bertanggung jawab dan memiliki kewenangan untuk melakukan Penyelenggaraan Jalan diatur sebagai Penyelenggara Jalan. Mengenai siapa yang menjadi Penyelenggara Jalan, dalam konteks Jalan Umum pada tingkat provinsi dan/atau kabupaten/kota yang digunakan untuk lalu lintas lokal sehari-hari, maka pihak yang berwenang sebagai Penyelenggara Jalan adalah Pemerintah Daerah baik pada tingkat provinsi maupun kabupaten/kota.

Selain itu, oleh karena Jalan merupakan prasarana transportasi darat yang dibangun atas suatu Sistem Jaringan Jalan, maka memperhatikan sejumlah ketentuan dan Penjelasan UU Jalan, pengaturan jalan tidak lepas dari pengaturan

mengenai Penataan Ruang. Hal ini dengan memperhatikan bahwa Ruang meliputi ruang darat dan tersusun dalam suatu Struktur Ruang yang dipahami sebagai sistem jaringan prasarana yang berfungsi sebagai pendukung kegiatan sosial ekonomi masyarakat.

Termasuk sebagai kegiatan Penataan Ruang adalah Perencanaan Tata Ruang, Pemanfaatan Ruang, dan Pengendalian Pemanfaatan Ruang, dengan Penyelenggaraan Penataan Ruang meliputi pengaturan, pembinaan, pelaksanaan, dan pengawasan, yang serupa dengan pemahaman kegiatan Penyelenggaraan Jalan yang disebut sebelumnya. Sama seperti Penyelenggara Jalan, terdapat pihak yang berwenang atas Penataan Ruang, di mana pada tingkat provinsi dan kabupaten/kota dipegang oleh Pemerintah Daerah.

Setelah memahami ruang lingkup pengaturan mengenai jalan dan penataan ruang secara umum, selanjutnya perlu dipahami pengaturan mengenai pekerjaan galian di jalan secara hukum. Pengaturan tersebut dapat ditemukan dalam Permen PUPR Nomor 13/PRT/M/2011 Tahun 2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan, yang mengatur bahwa kegiatan Pekerjaan Galian merupakan bagian dari Rehabilitasi (Jalan). Adapun Rehabilitasi Jalan sendiri merupakan salah satu bentuk Pemeliharaan Jalan yang pengaturannya ditemukan dalam PP Nomor 34 Tahun 2007. Kelak, dalam perubahan UU Jalan melalui Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang (Perpu) Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja, nomenklatur Preservasi Jalan dan Rehabilitasi Jalan telah diakomodasi.

Memahami bahwa kegiatan Pekerjaan Galian termasuk dalam lingkup Penyelenggaraan Jalan, maka terhadap kegiatan tersebut berlaku standar minimal mutu dan pelayanan yang berhak diterima masyarakat yang diatur sebagai Standar Pelayanan Mutu atau SPM. Apabila

merujuk pada perubahan UU Jalan dalam Perpu Nomor 2 Tahun 2022, kegiatan Pekerjaan Galian yang termasuk sebagai Rehabilitasi Jalan merupakan bagian dari kegiatan utama Pembangunan Jalan Umum yang mencakup preservasi jalan yang sudah ada. Preservasi dalam bentuk Pekerjaan Galian menjadi kewajiban bagi Penyelenggara Jalan untuk dilakukan selama sesuai dengan tujuan mempertahankan kondisi ideal dan tingkat pelayanan jalan, dengan memperhatikan keselamatan pengguna Jalan dan penempatan perlengkapan Jalan secara jelas.

Selain pengaturan mengenai tugas dan wewenang Pemerintah (baik Pusat maupun Daerah) atas Pekerjaan Galian sebagai bagian dari Penyelenggaraan Jalan, terdapat juga ketentuan hukum yang mengatur mengenai hak dan peran masyarakat terhadap Penyelenggaraan Jalan tersebut.²⁵ Selain ketentuan hukum yang disebutkan sebelumnya, terdapat juga PP Nomor 68 Tahun 2010 tentang Bentuk dan Tata Cara Peran Masyarakat Dalam Penataan Ruang dan Permen PUPR Nomor 01/PRT/M/2012 Tahun 2012 tentang Pedoman Peran Masyarakat dalam Penyelenggaraan Jalan. Mengacu kembali pada ketentuan utama UU Jalan, hak-hak masyarakat diatur sebagai berikut: a. memberi masukan kepada Penyelenggara Jalan dalam rangka pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan Jalan; b. berpartisipasi dalam Penyelenggaraan Jalan; c. memperoleh manfaat atas Penyelenggaraan Jalan sesuai dengan SPM yang ditetapkan; d. memperoleh informasi mengenai Penyelenggaraan Jalan; e. memperoleh ganti rugi yang layak akibat kesalahan dalam Pembangunan Jalan; dan f. mengajukan gugatan kepada pengadilan terhadap kerugian akibat Pembangunan Jalan.

Dengan memahami bahwa masyarakat memiliki hak atas Penyelenggaraan Jalan yang baik dan tanpa

kendala, serta bahwa masyarakat memiliki juga peran untuk melakukan pengawasan dan pelaporan hingga gugatan atas penyimpangan dalam Penyelenggaraan Jalan yang merugikan, maka dapat dipahami bahwa kegiatan Pekerjaan Galian jalan yang menimbulkan masalah (dalam hal ini kemacetan) merupakan suatu isu hukum yang dapat dimintai pertanggungjawabannya.

Adapun guna memahami siapa pihak yang bertanggung jawab sebagai Penyelenggara Jalan atas suatu jalan tertentu, maka harus dapat ditentukan status jalan tersebut terlebih dahulu. Status jalan di Provinsi DKI Jakarta diatur dalam Keputusan Gubernur DKI Jakarta Nomor 312 Tahun 2022 tentang Penetapan Status Ruas Jalan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, yang menguraikan status Jalan Provinsi dan Jalan Provinsi Lokal (Kabupaten/Kota dan Desa) sesuai tingkat Pemerintah Daerah pada masing-masing wilayah administrasinya. Melalui pengaturan tersebut, masyarakat dapat mengetahui pejabat berwenang mana yang dapat dimintai pertanggungjawabannya atas masalah Penyelenggaraan Jalan di suatu jalan tertentu di wilayah Provinsi DKI Jakarta.

Upaya Hukum Warga DKI Jakarta atas Dampak Galian Jalan

Meskipun Undang-Undang telah mengatur mengenai sanksi pidana bagi Penyelenggara Jalan yang tidak memperbaiki jalan sehingga mengakibatkan kecelakaan, isu hukum yang hendak dijawab dalam tulisan ini hanya menyangkut masalah kemacetan yang timbul akibat kegiatan galian jalan. Selain itu, fokus pertanggungjawaban yang hendak diperoleh adalah kejelasan dan percepatan waktu penyelesaian pekerjaan jalanan berikut ganti rugi yang dapat diterima pengguna jalan.

Penulis menilai bahwa isu hukum yang timbul dari kemacetan akibat galian

jalan merupakan suatu Perbuatan Melawan Hukum oleh Pemerintah (PMHP), dengan memperhatikan bahwa pihak Penyelenggara Jalan adalah Pemerintah dan isu hukum tersebut timbul sebagai akibat dari kegagalan pelaksanaan wewenang Penyelenggara Jalan sehingga merugikan hak masyarakat. Adapun PMHP merupakan perluasan objek sengketa tata usaha negara (TUN) pasca berlakunya Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan (UU AP), pemaknaan Keputusan Tata Usaha Negara (KTUN) untuk mencakup juga tindakan faktual dan tidak terbatas pada penetapan tertulis. Meskipun sebelumnya gugatan PMHP termasuk sebagai kompetensi Peradilan Umum dengan menggunakan dasar hukum Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHP), Peraturan Mahkamah Agung (Perma) Nomor 1 Tahun 2019 seluruh gugatan PMHP menjadi kompetensi absolut Peradilan Tata Usaha Negara (PTUN).

Apabila masyarakat sebagai pengguna jalan hendak menggugat pekerjaan galian jalan sebagai PMHP, maka harus terlebih dahulu menempuh upaya administratif yang tersedia sebelum mengajukan gugatan pada PTUN. Upaya administratif yang tersedia dapat berupa mengajukan keberatan kepada pejabat TUN yang berwenang atas pekerjaan galian jalanan, berikut mengajukan banding administratif kepada atasan dari pejabat sebagaimana dimaksud. Merujuk pada Lampiran Angka 4.3 Peraturan Menteri PUPR Nomor 01/PRT/M/2012 Tahun 2012, maka dalam hal pekerjaan galian jalan yang dilakukan atas Jalan Kota pada salah satu wilayah administratif tingkat Kota pada Provinsi DKI Jakarta, pejabat berwenang yang dapat diajukan keberatan adalah Kepala Dinas Pekerjaan Umum (PU) kota setempat selaku Pelaksana Penyelenggara Jalan, untuk selanjutnya diajukan banding kepada Walikota

setempat selaku Penyelenggara Jalan sebelum perkara digugat di PTUN.

Selanjutnya, baik dalam hal mengajukan upaya administratif maupun menggugat pada PTUN, masyarakat selaku Pengguna Jalan harus menguraikan objek keberatan atau gugatan berikut alasan-alasannya yang dapat mengacu pada Perma No. 1 Tahun 2019. Objek sengketa TUN dalam hal ini merujuk pada pekerjaan galian jalan yang dilakukan berdasarkan kewenangan pejabat TUN sesuai lokasinya. Dengan merujuk pada pengaturan SPM yang berlaku untuk kegiatan Penyelenggaraan Jalan berikut Rehabilitasi Jalan, tidak dipenuhinya ketentuan SPM sebagaimana dimaksud dapat menjadi alasan mumpuni untuk mengajukan keberatan dan/atau gugatan.

Lebih jelasnya, apabila Pekerjaan Galian dilakukan tanpa kejelasan kapan waktu penyelesaiannya atau tidak tersedia keterbukaan informasi yang cukup seperti pihak yang bertanggung jawab atau narahubung yang tersedia, maka kondisi-kondisi tersebut dapat menjadi alasan keberatan atau gugatan. Hal ini didasari tidak terpenuhinya kewajiban Penyelenggara Jalan untuk memperhatikan asas-asas sesuai UU Jalan yakni efisiensi dan efektivitas, serta transparansi dan akuntabilitas dalam Pekerjaan Galian jalan sebagai bagian dari Penyelenggaraan Jalan. Tidak kurang, perlu diuraikan juga kerugian yang ditimbulkan akibat PMHP yang dinilai terjadi, yakni kemacetan yang menimbulkan kerugian materiil dan dapat diukur mulai dari biaya bahan bakar yang terbuang, keterlambatan dalam aktivitas bernilai ekonomis (pekerjaan), hingga sejauh tumpukan emiten polusi yang mencemari lingkungan sekitar.

Mengacu kembali pada Perma No. 2 Tahun 2019, maka amar putusan yang dapat diputuskan oleh Pengadilan dalam hal memutus perkara PMHP dapat berupa perintah bagi pejabat TUN untuk melakukan atau tidak melakukan suatu

perbuatan. Atas dasar tersebut, warga masyarakat dapat menuntut agar pekerjaan galian yang berlangsung tanpa kejelasan untuk dilaksanakan dengan jangka waktu yang jelas. Selain itu, dapat juga dituntut agar Penyelenggara Jalan memastikan keterbukaan informasi mengenai narahubung untuk mengajukan komplain lebih lanjut maupun petunjuk rute alternatif yang dapat memitigasi kemacetan pada lokasi Pekerjaan Galian berlangsung. Tidak kurang juga, warga masyarakat dapat menuntut ganti kerugian sekiranya mengalami kerugian materiil akibat kemacetan berkelanjutan yang terjadi.

Simpulan

Penelitian ini menyimpulkan bahwa kegiatan penggalian jalan di DKI Jakarta diatur dalam berbagai regulasi yang berasal dari dua bidang hukum utama, yakni hukum jalan dan penataan ruang. Namun, implementasi peraturan tersebut di lapangan masih menghadapi hambatan serius, antara lain kurangnya transparansi, koordinasi antarinstansi yang lemah, serta penegakan hukum yang belum efektif. Hal ini menyebabkan masyarakat sering dirugikan oleh proyek galian jalan yang tidak terencana dengan baik dan menimbulkan kemacetan berkepanjangan.

Secara hukum, warga memiliki hak untuk menuntut pertanggungjawaban atas dampak negatif dari pekerjaan galian jalan, terutama jika pekerjaan tersebut dilakukan tanpa kejelasan jadwal, informasi yang tidak memadai, atau menimbulkan kerugian materiil. Warga dapat menempuh upaya hukum melalui mekanisme Perbuatan Melawan Hukum oleh Pemerintah (PMHP) di Peradilan Tata Usaha Negara (PTUN), setelah terlebih dahulu menempuh jalur administratif sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Administrasi Pemerintahan dan Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 2019.

Selain itu, identifikasi pejabat yang bertanggung jawab sebagai Penyelenggara

Jalan sangat penting dalam proses pelaporan atau gugatan, yang dapat merujuk pada Keputusan Gubernur DKI Jakarta Nomor 312 Tahun 2022. Kejelasan ini menjadi syarat penting bagi warga untuk menuntut pemenuhan Standar Pelayanan Minimal (SPM) dan ganti rugi atas kerugian yang dialami.

Penelitian ini **merekomendasikan** perlunya pengaturan dan penegakan hukum atas syarat-syarat pelaksanaan pekerjaan galian, di mana kegiatan tersebut tidak dapat dilakukan sebelum adanya penyediaan informasi yang jelas dan rinci mengenai jangka waktu pengerjaan, alternatif rute, serta pihak yang bertanggung jawab yang dapat diketahui publik terlebih dahulu. Selain itu, perlu adanya ketentuan mengenai jangka waktu tertentu sebagai masa transisi sebelum Penyelenggara Jalan melaksanakan pekerjaan galian, termasuk rehabilitasi jalan. Ketentuan ini bertujuan untuk memberikan pemberitahuan kepada masyarakat mengenai potensi gangguan pada rute tersebut, sehingga masyarakat dapat menyesuaikan dan mengantisipasi alternatif perjalanan mereka.

Daftar Pustaka

- Adri, A. (2024, Oktober 25). *Economic Losses Caused by Jakarta Traffic Congestion Reach Rp 71.4 Trillion Per Year*.
https://www.kompas.id/baca/englis h/2024/10/24/en-layanan-transportasi-publik-untuk-kesejahteraan-warga?utm_source=chatgpt.com
- Badan Pusat Statistik. (2024, Februari 20). *Panjang Jalan Menurut Provinsi dan Tingkat Kewenangan Pemerintahan (km)*, 2022.
<https://www.bps.go.id/id/statistics-table/3/U0VOeFZEZFNiVnByUkdGMlNrOTFVVGRHY1ZkVGR6MDkjMw==/panjang-jalan-menurut->

- provinsi-dan-tingkat-kewenangan-pemerintahan--km---2022.html?year=2022
- BPS-Statistics DKI Jakarta. (2025, Februari 12). *Penduduk, Laju Pertumbuhan Penduduk, Distribusi Persentase Penduduk Kepadatan Penduduk, Rasio Jenis Kelamin Penduduk Menurut Kabupaten/Kota di Provinsi DKI Jakarta, 2025*. <https://jakarta.bps.go.id/en/statistics-table/3/V1ZSbFRUY3lTbFpEYTNsVWNGcDZjek53YkhsNFFUMDkjMw==/penduduk--laju-pertumbuhan-penduduk--distribusi-persentase-penduduk-kepadatan-penduduk--rasio-jenis-kelamin-penduduk-menurut-kabupaten-kota-di-provinsi-dki-jakarta--2024.html>
- Dewi, K., Krisdiyanto, A., & Yasak, I. (t.t.). *Analisis Pengaruh Penyempitan Jalan dan Parkir Badan Jalan Terhadap Karakteristik Arus Lalu Lintas*.
- Diantha, I. M. P. (2016). *Metodologi Penelitian Hukum Normatif dalam Justifikasi Teori Hukum*. Prenada Media.
- Ertamy, A. (2020). *Perencanaan Koordinasi Simpang Untuk Menangani Kemacetan Lalu Lintas Pada Jalan Jendral Sudirman Kota Balikpapan*.
- Kementerian Pekerjaan Umum. (t.t.). *Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan*. <https://jdih.pu.go.id/internal/assets/assets/produk/UU/2014/10/UU38-2004.pdf>
- Kurniawan, R., & Kurniawan, A. (t.t.). *Mau Dibatasi, Jumlah Kendaraan di Jakarta Mencapai 24,3 Juta*. <https://otomotif.kompas.com/read/2024/05/06/120200215/mau-dibatasi-jumlah-kendaraan-di-jakarta-mencapai-24-3-juta>
- Marzuki, M. (2017). *Penelitian Hukum: Edisi Revisi, cetakan ke-13*. Kencana.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 5 Tahun 2023 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Perencanaan Teknis Jalan*. (t.t.).
- Sitanggang, R., & Saribanon, E. (2018). *Faktor-Faktor Penyebab Kemacetan di DKI Jakarta*. 4(3).
- Zuhri, M. (2012). *Aspek Hukum Perencanaan Tata Ruang Kawasan Perkotaan*. 58.