

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Alat Pemberi Isyarat Lampu Lalu Lintas

A.1 Pengertian

Mengacu pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 Angka 19, Alat Pemberi Isyarat Lampu Lalu Lintas tak lain merupakan “suatu perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur lalu lintas orang dan/atau kendaraan pada persimpangan atau ruas jalan”. APILL kerap kali ditempatkan pada ruang lingkup persimpangan jalan, tempat penyebrangan pejalan kaki dan tempat-tempat lain titik arus lalu lintas.¹³

Pengaturan lalu lintas oleh alat pemberi isyarat lampu lalu lintas ditujukan kepada para pengguna kendaraan untuk berhenti maupun bergerak sesuai isyarat yang diberikan, hal ini guna mengatur pergerakan kendaraan pada setiap kelompok pergerakan kendaraan agar dapat bergerak secara bergantian sehingga tidak saling mengganggu antar arus yang ada¹⁴.

A.2 Jenis dan Fungsi

Alat Pemberi Isyarat Lampu Lalu Lintas diketahui terdiri dari 3 Jenis, Yaitu¹⁵ :

- 1) Lampu 3 (tiga) warna

¹³ Muhamad Akbar Shidik dan Maya Destriani. 2023. *Implementasi Sistem Informasi Geografis APILL (Studi Kasus Dinas Perhubungan Kabupaten Subang)*. Subang. Jurnal Ilmu Sistem Informasi. Vol. 10 No. 2. Hal. 20.

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ *Panduan Penempatan Fasilitas Perlengkapan Jalan Departemen Perhubungan.*

Perlengkapan jalan yang secara khusus ditujukan untuk mengatur pengguna kendaraan ruas jalan, terdiri atas 3 warna berupa merah guna isyarat berhenti, kuning guna isyarat persiapan untuk berhenti dan berhati-hati serta hijau guna isyarat bergerak. Alat pemberi isyarat lampu lalu lintas diketahui dipasang secara vertikal maupun horizontal serta dapat juga dilengkapi tanda panah seperti gambar berikut :



Gambar 2.1 Lampu 3 Warna

2) Lampu 2 (dua) warna

Perlengkapan jalan yang secara khusus ditujukan untuk mengatur pengguna kendaraan ruas jalan dan/atau pejalan kaki, terdiri atas 2 warna berupa merah guna isyarat berhenti dan hijau guna isyarat bergerak. Alat pemberi isyarat lampu lalu lintas diketahui dapat dipasang secara vertikal maupun horizontal seperti gambar berikut :



Gambar 1.2 Lampu 2 Warna

3) Lampu 1 (satu) warna

Perlengkapan Jalan yang secara khusus ditujukan untuk mengisyaratkan peringatan bahaya kepada pengguna jalan, terdiri atas 1 warna berupa kuning guna isyarat berhati-hati. Alat pemberi isyarat lampu lalu lintas diketahui dapat dipasang secara vertikal maupun horizontal seperti gambar berikut :



Gambar 2.3 Lampu 1 Warna

Peranan alat pemberi isyarat lampu lalu lintas sebagai suatu perangkat yang mengatur lalu lintas ruas jalan guna keselamatan, ketertiban dan kenyamanan pengguna jalan, diketahui memerlukan perhitungan pengaturan jalan dalam menyusun sistem jaringan jalan yang efektif sebagaimana diperlukan kegiatan perumusan kebijakan perencanaan, penyusunan perencanaan umum, dan penyusunan peraturan perundang-undangan jalan dalam pemenuhan standar penyusunan sistem jaringan jalan. Pernyataan tersebut turut didukung oleh ketentuan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Pasal 3 yang secara khusus menetapkan bahwasanya :

“Penyelenggaraan jalan umum diarahkan untuk mewujudkan :

- a. *Perikehidupan rakyat yang serasi dengan tingkat kemajuan yang sama, merata, dan seimbang; dan*
- b. *Daya guna dan hasil guna upaya pertahanan keamanan negara.”*

Fungsi efektifitas alat pemberi isyarat lampu lalu lintas sebagai instrumen perlengkapan jalan, terdapat regulasi dalam penetapan alat pemberi isyarat lampu lalu lintas dalam sistem jaringan jalan, sebagaimana perannya dalam mengendalikan arus lalu lintas ruas jalan, tetapi tidak ditemukan pernyataan yang membahas tentang penetapan alat pemberi isyarat lampu lalu lintas pada ruang lingkup infrastruktur jembatan maupun larangan penetapannya pada ruang lingkup infrastruktur jembatan.

A.3 Pihak Penyelenggara

Pihak Penyelenggara alat pemberi isyarat lampu lalu lintas terbagi menjadi 4 pihak dengan kewenangannya masing-masing, hal ini mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014 Pasal 28 yakni :

- 1) Direktur Jenderal dengan kewenangannya pada jalan nasional.
- 2) Gubernur dengan kewenangannya pada jalan provinsi.
- 3) Bupati dengan kewenangannya pada jalan kabupaten dan jalandesas.
- 4) Walikota dengan kewenangannya pada jalan kota.

Penyelenggaraan dalam hal ini meliputi 3 jenis kegiatan, yang meliputi kegiatan penetapan dan pemasangan, pemeliharaan serta

penghapusan¹⁶. Masing-masing pihak penyelenggara, baik Direktur Jenderal, Gubernur, Bupati maupun Walikota memiliki kesamaan kewenangan dengan perbedaan berupa ruang lingkup kewenangan semata.

A.4 Penetapan Pemasangan

Penetapan lokasi alat pemberi isyarat lampu lalu lintas diketahui memiliki acuan faktor dalam pengimplementasiannya, mulai dari faktor desain geometrik jalan, kondisi tata guna lahan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, situasi arus lalu lintas, kelengkapan bagian konstruksi jalan, kondisi struktur tanah, dan konstruksi yang tidak berkaitan dengan Pengguna Jalan, sesuai dengan ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014 Pasal 29 Ayat (1). dengan dipertimbangkannya faktor-faktor tersebut dalam proses penetapan alat pemberi isyarat lampu lalu lintas, tak dapat dipungkiri bahwasanya ruang lingkup infrastruktur turut wajib dipertimbangkan sebagai faktor penentu efektifitas penetapan alat pemberi isyarat lampu lalu lintas sebagaimana fungsian utama jembatan adalah infrastruktur penghubung jalan dan penopang beban dinamis, bukan beban statis.

A.5 Pemeliharaan

Mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014 Pasal 41, diketahui bahwasanya kegiatan pemeliharaan alat

¹⁶ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014, Pasal 27.

pemberi isyarat lampu lalu lintas dilakukan secara berkala dan/atau insidental :

1) Pemeliharaan secara berkala

Kegiatan pemeliharaan dilaksanakan dengan jangka waktu minimum 6 bulan sekali. Kegiatan pemeliharaan mempertimbangkan aspek umur teknis masing-masing komponen, perkembangan teknologi dan inovasi bidang transportasi dan telematika serta rencana pengaturan lalu lintas. Kegiatan pemeliharaan meliputi kegiatan pembersihan komponen optis dari kotoran, pembersihan alat pemberi isyarat lampu lalu lintas dari korosi, pelapisan cat pelindung dari korosi serta pembersihan bendabenda pada area armatur yang berpotensi menghalangi maupun mengurangi intensitas pencahayaan.

2) Pemeliharaan secara insidental

Kegiatan pemeliharaan hanya meliputi penggantian komponen baru alat pemberi isyarat lampu lalu lintas yang mengalami kerusakan mendadak, penyesuaian waktu siklus dengan situasi arus lalu lintas aktual dan penyesuaian letak komponen utama dan tambahan yang bergeser dari posisi awal pemasangan.

A.6 Penghapusan

Dalam upaya penghapusan alat pemberi isyarat lampu lalu lintas, terdapat persyaratan yang perlu dipenuhi dalam pelaksanaannya sebagaimana tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014 Pasal 42, yaitu :

1) Umur teknis

Alat pemberi isyarat lampu lalu lintas telah mencapai jangka umur maksimum 5 tahun.

2) Kebijakan pengaturan lalu lintas

Pelaksanaan penghapusan dikarenakan perubahan pengaturan lalu lintas oleh pejabat yang berwenang.

3) Keberadaan fisik alat pemberi isyarat lampu lalu lintas terjadi kerusakan maupun kehilangan alat pemberi isyarat lampu lalu lintas.

A.7 Urgensitas

Alat pemberi isyarat lampu lalu lintas memiliki peran krusial dalam menjaga arus lalu lintas dan keselamatan pengguna jalan pada persimpangan, yang mana dalam hal ini urgensitas tersebut apabila dirincikan terbagi menjadi 3 jenis urgensitas, yaitu :

1) Keselamatan

Peran alat pemberi isyarat lampu lalu lintas perihal keselamatan ditunjukkan melalui hasil sebab akibat dengan memastikan arah jalur dan laju kendaraan diatur sedemikian mungkin mengikuti sistem yang telah dirancang, guna mencegah peristiwa kecelakaan pada ruas jalan, khususnya persimpangan.

2) Efisiensi

Peran alat pemberi isyarat lampu lalu lintas perihal nilai efisiensinya ditunjukkan melalui seberapa berhasil peranan perlengkapan jalan

dalam mengatur dan menjaga arus lalu lintas pada persimpangan dengan baik.

3) Prediktabilitas

Peran alat pemberi isyarat lampu lalu lintas perihal prediktabilitasnya ditunjukkan melalui peranannya sebagai instrumen pemberi peringatan/isyarat lalu lintas bagi para pengendara, memudahkan pengendara dalam mengatur laju kendaraannya.

A.8 Ruang Cakupan

Alat pemberi isyarat lampu lalu lintas mencakup berbagai jenis jalan dalam penetapannya, yaitu¹⁷ :

1) Jalan Nasional¹⁸

Merupakan jalan arteri dan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol.

2) Jalan Provinsi¹⁹

Merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antar ibukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi.

3) Jalan Kabupaten²⁰

Merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk pada jalan arteri maupun kolektor, yang menghubungkan

¹⁷ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Jalan, Pasal 26 Ayat (1).

¹⁸ Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Pasal 9 Ayat (2).

¹⁹ Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Pasal 9 Ayat (3).

²⁰ Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Pasal 9 Ayat (4).

ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antar ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antar pusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten.

4) Jalan Kota²¹

Merupakan jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antar pusat pelayanan dalam kota, menghubungkan antar persil, serta menghubungkan antar pusat pemukiman yang berada dalam kota.

5) Jalan Desa²²

Merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar pemukiman desa, serta jalan lingkungan.

6) Jalan Tol²³

Jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang diwajibkan membayar tol dan dikelola oleh badan usaha jalan tol.

B. Tinjauan Umum tentang Infrastruktur Jembatan

B.1 Pengertian

Jembatan adalah suatu bangunan struktural yang secara khusus ditujukan sebagai infrastruktur penghubung antara kedua kawasan yang

²¹ Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Pasal 9 Ayat (5).

²² Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Pasal 9 Ayat (6).

²³ Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol, Pasal 1 Angka 2.

terpisah oleh sungai, lembah, jurang atau hambatan fisik lainnya²⁴.

Dengan peranan jembatan sebagai penyokong kelancaran sistem transportasi, sudah sewajarnya jembatan memikul varian beban dalam cakupan ruang lingkungannya sebagaimana terdapat beban dinamis dan beban statis yang melintasi jembatan²⁵. Sebagaimana tertera diatas, diketahui bahwasanya terdapat 2 jenis beban yang dipikul oleh jembatan, yaitu :

1) Beban dinamis

Beban dinamis adalah beban yang dapat terjadi atau bekerja secara tiba-tiba pada sebuah struktur. Mayoritas beban dinamis diketahui berukuran besar tetapi berubah-ubah terhadap waktu, yakni dapat berupa beban angin, beban seismik, beban fatigue, dan frekuensi natural namun dalam hal ini kendaraan pada masa bergerak dapat turut dinyatakan sebagai beban dinamis²⁶.

2) Beban statis

Beban statis adalah beban besar yang memiliki intensitas tetap pada sebuah struktur. Dengan ukurannya yang dinilai besar dan tetap, maka mobil yang sedang dalam keadaan berhenti dapat turut dinyatakan

²⁴ Hieryco Manalip. (et. al.). 2018. *Perencanaan Balok Girder Profil I pada Jembatan Prestressed dengan Variasi Bentang*. Jurnal Sipil Statik. Vol. 6. No. 2. Hal. 68.

²⁵ Widi Nugraha, *Loc.cit*.

²⁶ Lasinta Ari Nendra Wibawa dan Dwi Aries Himawanto. 2018. *Analisis Ketahanan Beban Dinamis Material Turbin Angin Terhadap Kecepatan Putar Rotor (Rpm) Menggunakan Metode Elemen Hingga*. Jakarta. Jurnal Teknik Mesin, Elektro dan Komputer. Vol. 9. No. 2. Hal. 804.

sebagai beban statis sebagaimana kedua syarat berupa ukuran bebannya yang besar serta intensitasnya yang dalam keadaan tetap²⁷.

B.2 Fungsi

Dengan peranan jembatan sebagai prasarana penghubung antara 1 kawasan wilayah dengan wilayah yang lainnya, maka dapat disimpulkan bahwasanya keberadaan jembatan telah memberikan 2 jenis fungsi kepada masyarakat sekitar, yaitu :

1) Fungsi Sosial

Dengan hadirnya jembatan sebagai prasarana penghubung wilayah, maka terdapat keuntungan tersendiri bagi masyarakat, mulai dari peningkatan interaksi sosial yang terjalin dengan baik antar masing-masing masyarakat daerah²⁸, yang mana dalam jangka waktu panjang dapat menghasilkan suatu kolaborasi positif, baik dalam segi pendidikan, budaya, kesehatan dan semacamnya. Hal ini tentunya difaktori oleh sikap kebersatuan masyarakat sebagai satu kesatuan wilayah.

2) Fungsi Ekonomi

Berkat peranan jembatan yang menghubungkan suatu wilayah dengan wilayah lainnya, para penggiat usaha dapat lebih mudah mendistribusikan barang jualannya, serta dengan dipangkasnya jarak tempuh antara pusat produksi dengan daerah pemasaran, maka biaya

²⁷ Rio Yuan Pallafine. 2018. *Pengembangan Kompensator Daya Reaktif Variabel untuk Memperbaiki Faktor Daya pada Beban Statis*. Surakarta. Jurnal Teknik Elektro. Vol. 1. No. 1. Hal. 4.

²⁸ Dewi Aldillah, *Op.cit.* hal. 83.

transportasi akan turut mengecil sebagaimana jarak tempuh, waktu tempuh serta biaya tempuh terpengkas karena kehadiran jembatan selaku prasarana penghubung wilayah²⁹.

B.3 Tujuan Rancangan Khusus

Pembangunan infrastruktur jembatan dilakukan guna menghubungkan suatu wilayah dengan wilayah lain yang terhalang oleh medan sungai, jurang dan lembah guna memotong jarak tempuh dan keefektifan lainnya. Secara khusus, jembatan memiliki rancangan desain yang berperan sebagai suatu infrastruktur yang memiliki kapasitas dalam menopang beban dinamis dan statis, dengan beban bergerak/dinamis sebagai beban primer yang ditopang, sebagaimana suatu jembatan harus mampu memikul beban yang bervariasi dari kendaraan yang melintasinya (Wang, Kang, and Jiang 2016)³⁰.

Kapasitas jembatan dalam menopang 2 jenis beban perlu ditinjau secara matang, sebagaimana beban primer yang ditopang oleh jembatan merupakan beban dinamis. atas pernyataan tersebut, dapat ditarik kesimpulan bahwa jembatan tidak disarankan menjadi suatu prasarana pusat kegiatan masyarakat sebagaimana dapat menghambat arus lalu lintas, terlebih dengan ditetapkannya alat pemberi isyarat lampu lalu lintas pada ruang lingkup prasarana jembatan dapat menimbulkan titik jenuh (Kemacetan).

²⁹ Dewi Aldillah, *Op.cit.* hal. 84.

³⁰ Widi Nugraha, *Loc.cit.*

Pengalihfungsian jembatan diluar rancangan desain khususnya membuka berbagai macam potensi negatif, salah satunya ialah kecelakaan massal berupa runtuhnya infrastruktur jembatan. Runtuhnya jembatan difaktori oleh kelendutan pondasi pada struktur jembatan, yang secara terus menerus menopang beban statis dalam jumlah masif dan efek penopangan beban statis terakumulasi dalam jangka waktu yang panjang. Diperburuk dengan sistem pemeliharaan yang minim oleh pihak penyelenggara.

B.4 Pihak Penyelenggara

Mengacu pada Pasal 7 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan, disebutkan bahwasanya Pemeliharaan jembatan dilaksanakan oleh Komisi Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan (KKJTJ) dan Pengelola.

Komisi Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan dalam hal ini ialah instansi yang membantu tugas menteri dalam penanganan keamanan, dan keandalan jembatan dan terowongan jalan³¹, sedangkan Pengelola Jembatan dalam hal ini ialah Pihak Pemerintah, Swasta, Badan Usaha atau Perorangan yang diberi kewenangan dalam kegiatan penyelenggaraan pembangunan, pengelolaan serta inspeksi jembatan³².

³¹ Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan, Pasal 1 angka 2.

³² Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan, Pasal 1 angka 3.

Komisi Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan serta Pengelola Jembatan dalam hal ini bersinergi untuk menjalankan tugasnya sebagaimana Pengelola bertugas sebagai kaki tangan daripada KKJTJ dalam melakukan pembangunan jembatan, pengelolaan jembatan dan inspeksi jembatan³³. Sedangkan Komisi Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan berperan sebagai penguji daripada hasil tugas Pengelola, sebagaimana tugas Komisi Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan ialah memastikan pembangunan dan pengelolaan jembatan telah mengikuti konsepsi dan kaidah keamanan jembatan, tak lupa menyusun rekomendasi teknis KKTJT kepada Menteri dalam rangka persetujuan perencanaan teknis dalam pembangunan, perubahan desain dan pengelolaan jembatan³⁴.

C. Tinjauan Umum Peraturan Perundang-undangan terkait isu hukum

C.1 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan

Secara keseluruhan, Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 mengatur seputar jalan, namun terdapat beberapa Pasal yang secara tidak langsung memuat ketentuan alat pemberi isyarat lampu lalu lintas yang berkaitan dengan permasalahan penelitian, berikut penggalan pasal-asal terkait :

- 1) Pasal 1 Angka 18³⁵

³³ Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan, Pasal 10.

³⁴ Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan, Pasal 40 Ayat (2).

³⁵ Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Pasal 1 Angka 18.

“Sistem jaringan jalan adalah satu kesatuan ruas jalan yang saling menghubungkan dan mengikat pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya dalam satu hubungan hierarkis.”

Daripada ketentuan Pasal tersebut, perlu dicermati bahwasanya dalam sistem jaringan jalan, perlengkapan jalan seperti alat pemberi isyarat lampu lalu lintas turut berperan sebagai kunci dalam kesatuan sistem jaringan jalan sebagaimana peranannya dalam mengatur arus lalu lintas jalan, begitu pula dengan jembatan yang berfungsi dalam menghubungkan suatu kawasan daerah dengan daerah lainnya guna memperlancar fungsi ekonomi dan sosial daerah.

2) Pasal 7 Ayat (1)³⁶

“Sistem jaringan jalan terdiri atas sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder.”

Daripada ketentuan Pasal tersebut, diketahui bahwasanya sistem jaringan jalan merupakan suatu kepaduan antara 2 sistem jaringan jalan.

3) Pasal 7 Ayat (2)³⁷

“Sistem jaringan jalan primer sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan.”

³⁶ Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Pasal 7 Ayat (1).

³⁷ Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Pasal 7 Ayat (2).

Daripada ketentuan Pasal tersebut, dijelaskan bahwasanya sistem jaringan jalan primer berperan dalam pelayanan distribusi barang dan jasa yang bertujuan untuk mengembangkan seluruh wilayah dalam lingkup nasional.

4) Pasal 7 Ayat (3)³⁸

“Sistem jaringan jalan sekunder sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan.

Daripada ketentuan Pasal tersebut, dijelaskan bahwasanya sistem jaringan jalan sekunder berperan dalam pelayanan distribusi barang dan jasa, yang ditujukan kepada masyarakat perkotaan.

5) Pasal 8 Ayat³⁹

Jalan umum menurut fungsinya dikelompokkan ke dalam jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan.

Daripada ketentuan Pasal tersebut, maka diketahui bahwasanya jalan umum termuat dalam beberapa komponen jenis jalan, yaitu :

1) Jalan Arteri

Merujuk Pasal 8 Ayat (2), jalan arteri merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.

2) Jalan Kolektor

³⁸ Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Pasal 7 Ayat (3).

³⁹ Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Pasal 8 Ayat (1).

Merujuk Pasal 8 Ayat (3), jalan kolektor merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.

3) Jalan Lokal

Merujuk Pasal 8 Ayat (4), jalan lokal merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

4) Jalan Lingkungan

Merujuk Pasal 8 Ayat (5), jalan lingkungan merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

Tertuang ketentuan Pasal yang merincikan wewenang dan pemegang wewenang atas ruang lingkup wilayahnya masing-masing, berikut Pasal terkait :

1) Pasal 14⁴⁰

(1)“Wewenang Pemerintah dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan secara umum dan penyelenggaraan jalan nasional.”

(2)“Wewenang penyelenggaraan jalan secara umum dan penyelenggaraan jalan nasional sebagaimana dimaksud pada Ayat

⁴⁰ Undang-Undang Nomor 38 tahun 2004 tentang Jalan, Pasal 14.

(1) meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan. ”

2) Pasal 15 Ayat (1)

“Wewenang pemerintah provinsi dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan provinsi.”

3) Pasal 16 Ayat (1)

“Wewenang pemerintah kabupaten dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa.”

4) Pasal 16 Ayat (2)

“Wewenang pemerintah kota dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan kota.”

Daripada ketentuan Pasal-Pasal tersebut, diketahui bahwasanya pemerintah berperan sebagai pemangku kewenangan dalam penyelenggaraan jalan, yang mencakup penyelenggaraan jalan secara umum maupun nasional, dengan penyelenggaraan nasional yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan. Pemerintah dengan ruang lingkup wilayahnya masing-masing memiliki hak kewenangan atas rumah tangganya sendiri.

C.2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Secara keseluruhan, Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengatur seputar lalu lintas dan angkutan jalan, namun terdapat beberapa Pasal yang secara tidak langsung memuat ketentuan larangan penetapan alat

pemberi isyarat lampu lalu lintas pada ruang lingkup infrastruktur jembatan,
berikut penggalan Pasal-Pasal terkait :

5) Pasal 118 Huruf B⁴¹

“Selain Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek, setiap Kendaraan Bermotor dapat berhenti di setiap jalan, kecuali:

- a) terdapat rambu larangan berhenti dan/atau Marka Jalan yang bergaris utuh;
- b) pada tempat tertentu yang dapat membahayakan keamanan, keselamatan serta mengganggu Ketertiban dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan/atau
- c) di jalan tol.”

Daripada ketentuan Pasal tersebut, terdapat penggalan ketentuan lainnya dalam Jawaban Pasal huruf b seperti berikut⁴² :

“Huruf b Yang dimaksud dengan “tempat tertentu yang dapat membahayakan” adalah:

- a) tempat penyeberangan Pejalan Kaki atau tempat penyeberangan sepeda yang telah ditentukan;
- b) jalur khusus Pejalan Kaki;
- c) tikungan;
- d) di atas jembatan;
- e) tempat yang mendekati perlintasan sebidang dan persimpangan;

⁴¹ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 118 Huruf b.

⁴² Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jawaban Pasal 118 Huruf b.

- f) di muka pintu keluar masuk pekarangan;
- g) tempat yang dapat menutupi Rambu Lalu Lintas atau Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas; atau
- h) berdekatan dengan keran pemadam kebakaran atau sumber air untuk pemadam kebakaran.

Dengan ketentuan tersebut, maka secara tidak langsung Pasal 118 huruf b menyatakan bahwasanya jembatan bukanlah tempat yang tepat bagi kendaraan berdiam diri. Maka dapat ditarik kesimpulan bahwasanya jembatan bukanlah ruang lingkup yang strategis dalam menetapkan alat pemberi isyarat lampu lalu lintas.

6) Pasal 97 Ayat (2)⁴³

“Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas kepolisian sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) dilakukan dengan menggunakan Rambu Lalu Lintas, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, serta alat pengendali dan pengaman Pengguna Jalan yang bersifat sementara.”

Daripada penggalan ketentuan Pasal tersebut, alat pemberi isyarat lampu lalu lintas memiliki peranan sebagai instrumen manajemen dan rekayasa lalu lintas Pihak Kepolisian dalam mengatur arus lalu lintas.

7) Pasal 3 Huruf a⁴⁴

“terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum,

⁴³ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 97 Ayat (2).

⁴⁴ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 3 Huruf a.

memperkokuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.”

Daripada ketentuan Pasal tersebut, dijelaskan bahwasanya manajemen dan rekayasa lalu lintas dilaksanakan dengan banyak pertimbangan dan proses, namun pada pengimplementasiannya tidak mengindahkan konsep dasar daripada fungsi dan tujuan khusus jembatan, yaitu infrastruktur jembatan sebagai prasarana penghubung dibangun guna menopang beban dinamis dan bukan sebaliknya (beban statis), yang mana dalam ruang lingkup jembatan seharusnya tidak diperkenankan penetapan alat pemberi isyarat lampu lalu lintas.

C.3 Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol

Secara keseluruhan, Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 mengatur mengenai seputar jalan tol. Diketahui bahwasanya jalan tol turut termasuk dalam ruang lingkup alat pemberi isyarat lampu lalu lintas, memberikan keterangan bahwa peraturan tersebut memiliki keterkaitan terhadap permasalahan penelitian.

C.4 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan

1) Pasal 1 Angka 6⁴⁵

“Pengaturan jalan adalah kegiatan perumusan kebijakan perencanaan, penyusunan perencanaan umum, dan penyusunan peraturan perundang-undangan jalan.”

⁴⁵ Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, Pasal 1 angka 6.

Mengacu pada Pasal tersebut, pengaturan jalan memerlukan beberapa tahap proses terlebih dahulu sebelum pengaturan jalan ditetapkan, mulai dari kegiatan perumusan kebijakan perencanaan, penyusunan perencanaan umum, dan penyusunan peraturan perundang-undangan jalan, yang mana dalam hal ini memiliki bobot yang sama dalam merealisasikan pengaturan jalan dengan leger sebagai dokumen yang memuat data perkembangan ruas jalan⁴⁶.

Mengacu daripada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, dapat ditarik kesimpulan bahwasanya Peraturan ini memuat ketentuan umum mengenai pemberdayaan jalanan dengan leger sebagai dokumen yang memuat data sistem jaringan jalan meliputi peta lokasi ruas jalan, data jalan dan jembatan, data utilitas dan reklame dan data ruang milik jalan.

C.5 Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas

Secara keseluruhan, Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 mengatur seputar kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas yang meliputi 5 jenis kegiatan sebagaimana tertuang dalam ketentuan Pasal 3, yaitu perencanaan, pengaturan, perekayasaan, pemberdayaan, dan pengawasan.

⁴⁶ Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, Pasal 1 angka 12.

Kegiatan-kegiatan tersebut memiliki peran krusial dalam menentukan rekayasa lalu lintas sebagaimana dalam penetapan alat pemberi isyarat lampu lalu lintas, diperlukan pemenuhan tahap-tahap kegiatan tersebut guna hasil akhir yang baik. Diketahui bahwasanya terdapat banyak pihak yang berperan dalam kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas tersebut, meliputi⁴⁷ :

“Kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas merupakan tanggung jawab :

- a. Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan untuk jalan nasional;
- b. Menteri yang bertanggung jawab di bidang jalan untuk jalan nasional;
- c. Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk jalan nasional, provinsi, kabupaten/kota dan desa;
- d. Gubernur untuk jalan provinsi;
- e. Bupati untuk jalan kabupaten dan jalan desa; dan
- f. Walikota untuk jalan kota.”

C.6 Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan`

Secara keseluruhan mengatur seputar jaringan lalu lintas dan angkutan jalan yang merupakan suatu rangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Ditemukan ketentuan-ketentuan yang secara tidak langsung

⁴⁷ Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, Pasal 2.

memiliki keterkaitan dengan isu penelitian yang dilakukan oleh peneliti,
yaitu :

1) Pasal 3 Ayat (1)⁴⁸

“Pemerintah dan Pemerintah Daerah wajib mengembangkan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk menghubungkan semua wilayah daratan di seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.”

2) Pasal 3 Ayat (2)⁴⁹

“Pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) dilakukan sesuai kebutuhan dengan berpedoman pada rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.”

3) Pasal 3 Ayat (3)⁵⁰

“Rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada Ayat (2) terdiri atas:

- a. rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan nasional;
- b. rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi; dan;
- c. rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota.”

Daripada ketentuan Pasal-Pasal tersebut, diketahui bahwasannya jaringan lalu lintas dan angkutan jalan berperan sebagai ruang kegiatan yang diciptakan oleh pemerintah dan pemerintah daerah guna

⁴⁸ Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 3 Ayat (1).

⁴⁹ Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 3 Ayat (2)

⁵⁰ Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 3 Ayat (3)

menghubungkan seluruh wilayah daratan Indonesia dalam hal penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan efektif yang berpedoman pada rencana induk jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, baik dalam lingkup nasional, provinsi dan kabupaten/kota.

4) Pasal 26⁵¹

Setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa :

- a. Rambu Lalu Lintas;
- b. Marka Jalan;
- c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
- d. Alat penerangan jalan;
- e. Alat pengendali dan pengamanan Pengguna Jalan;
- f. Alat pengawasan dan pengamanan jalan;
- g. Fasilitas untuk sepeda, Pejalan Kaki, dan penyandang cacat; dan
- h. Fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar badan jalan

5) Pasal 27 Ayat (1)⁵²

Penentuan lokasi, pengadaan, pemasangan, pemeliharaan, perbaikan, penghapusan, dan pengawasan perlengkapan jalan harus sesuai dengan peruntukan.

6) Pasal 27 Ayat (2)

⁵¹ Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 26.

⁵² Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 27 Ayat (1).

Penentuan lokasi, pengadaan, dan pemasangan perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) dilakukan berdasarkan hasil analisis manajemen dan rekayasa lalu lintas.

7) Pasal 27 Ayat (3)⁵³

Penentuan lokasi, pengadaan, pemasangan, pemeliharaan, perbaikan, penghapusan, dan pengawasan perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) dilakukan oleh:

- a. Menteri, untuk jalan nasional;
- b. Gubernur, untuk jalan provinsi;
- c. Bupati, untuk jalan kabupaten dan jalan desa; dan
- d. Walikota, untuk jalan kota

8) Pasal 27 Ayat (4)⁵⁴

Khusus untuk jalan tol, pengadaan, pemasangan, pemeliharaan, perbaikan, penghapusan, dan pengawasan perlengkapan jalan dilakukan oleh penyelenggara jalan tol setelah mendapatkan penetapan Menteri.

9) Pasal 27 Ayat (5)⁵⁵

Pengadaan, pemasangan, dan pemeliharaan perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud pada Ayat (3) dilaksanakan berdasarkan standar teknis yang ditetapkan oleh Menteri.

10) Pasal 28 Ayat (1)

⁵³ Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 27 Ayat (3).

⁵⁴ Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 27 Ayat (4).

⁵⁵ Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 27 Ayat (5).

Penentuan lokasi dan pemasangan bangunan dan/atau fasilitas yang bukan termasuk perlengkapan jalan di ruang milik jalan dilarang mengganggu keberadaan dan fungsi perlengkapan jalan.

11) Pasal 28 Ayat (2)⁵⁶

Tata cara penentuan lokasi dan pemasangan bangunan dan/atau fasilitas yang bukan termasuk perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Daripada ketentuan Pasal-Pasal tersebut, diketahui bahwasanya alat pemberi isyarat lampu lalu lintas selaku perlengkapan jalan telah ditentukan proses penentuan lokasi, pengadaan, pemasangan, pemeliharaan, perbaikan, penghapusan dan pengawasan perlengkapan jalan yang sesuai dengan peruntukannya mengikuti standar teknis oleh pihak penyelenggara terkait, dengan catatan fasilitas yang tidak termasuk dalam perlengkapan jalan tidak mengganggu keberadaan dan fungsi perlengkapan jalan tersebut.

C.7 Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 tentang Pembentukan dan Organisasi Kementerian Negara

Secara keseluruhan, peraturan ini membahas mengenai peran dan kewenangan kementerian sesuai dengan bidangnya masing-masing sebagaimana bunyi Pasalberikut :

1) Pasal 1 Angka 8, 15, 18, dan 33⁵⁷

⁵⁶ Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 28 Ayat (2).

⁵⁷ Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 tentang Pembentukan dan Organisasi Kementerian Negara, Pasal 1.

Dengan Peraturan Presiden ini dibentuk Kementerian Negara, yang selanjutnya disebut dengan Kementerian sebagai berikut :

Pasal 1 angka 8 : Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia;

Pasal 1 angka 15 : Kementerian Perhubungan

Pasal 1 angka 18 : Kementerian Pekerjaan Umum;

Daripada Pasal tersebut, disebutkan menteri-mentri yang berkewenangan dalam penanganan permasalahan pada isu penelitian yang sedang dikaji oleh peneliti, sebagaimana kementerian hukum dan ham berperan dalam memenuhi tugasnya menyelenggarakan urusan pemerintahan dibidang hukum dan hak asasi manusia untuk membantu presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara, kementerian perhubungan dengan peranannya dalam perumusan, penetapan, dan keberlanjutan kebijakan di bidang transportasi, serta kementerian pekerjaan umum dan perumahan rakyat yang berperan dalam menyelenggarakan pembangunan infrastruktur di Indonesia.

C.8 Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2010 tentang Kedudukan, Tugas, dan Fungsi Kementrian Negara serta Susunan Organisasi, Tugas, dan Fungsi Eselon I Kementrian Negara, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 14 Tahun 2014

Secara keseluruhan berperan sebagai tindak lanjut Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 tentang Pembentukan dan Organisasi Kementerian Negara, guna menjamin pelaksanaan tugas pemerintahan.

ketentuan perihal tugas masing-masing kementerian, berikut bunyi Pasal terkait :

1) Pasal 2⁵⁸

“Kementerian Koordinator Bidang Politik, Hukum, dan Keamanan mempunyai tugas membantu Presiden dalam menyinkronkan dan mengkoordinasikan perencanaan, penyusunan, dan pelaksanaan kebijakan di bidang politik, hukum, dan keamanan.”

2) Pasal 320⁵⁹

“Kementerian Perhubungan mempunyai tugas menyelenggarakan urusan di bidang perhubungan dalam pemerintahan untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara.”

3) Pasal 391⁶⁰

“Kementerian Pekerjaan Umum mempunyai tugas menyelenggarakan urusan di bidang pekerjaan umum dalam pemerintahan untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara.”

Daripada Pasal tersebut, diketahui bahwasanya masing-masing kementerian memiliki peranan tersendiri terhadap pemerintahan, yang mana sama imbang pula antara satu sama lain sebagaimana masing-masing kementerian bekerja secara sinergi dan berkelanjutan.

⁵⁸ Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2010 tentang Kedudukan, Tugas, dan Fungsi Kementerian Negara serta Susunan Organisasi, Tugas, dan Fungsi Eselon I Kementerian Negara, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 14 Tahun 2014, Pasal 2.

⁵⁹ Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2010 tentang Kedudukan, Tugas, dan Fungsi Kementerian Negara serta Susunan Organisasi, Tugas, dan Fungsi Eselon I Kementerian Negara, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 14 Tahun 2014, Pasal 320.

⁶⁰ Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2010 tentang Kedudukan, Tugas, dan Fungsi Kementerian Negara serta Susunan Organisasi, Tugas, dan Fungsi Eselon I Kementerian Negara, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 14 Tahun 2014, Pasal 391.

C.9 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 68 Tahun 2013

Secara keseluruhan berperan sebagai tindak lanjut Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2013 tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2010 tentang Kedudukan, Tugas, dan Fungsi Kementerian Negara serta Susunan Organisasi, Tugas, dan Fungsi Eselon I Kementerian Negara. Dalam hal ketentuan yang terkandung, peraturan ini menegaskan hierarki daripada masing-masing kementerian di dalam ruang lingkup pemerintahan.

C.10 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lampu Lalu Lintas

1) Pasal 28 Ayat (1)⁶¹

Mengacu pada Pasal 28 Ayat (1), dijelaskan bahwasanya pihak penyelenggara meliputi beberapa pihak, yakni :

- a) Direktur Jenderal guna jalan nasional
- b) Gubernur guna jalan provinsi
- c) Bupati guna jalan kabupaten dan jalan desa
- d) Walikota guna jalan kota

Perlu diketahui bahwasanya ketentuan pelarangan penetapan alat pemberi isyarat lampu lalu lintas pada ruang lingkup infrastruktur

⁶¹ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lampu Lalu Lintas, Pasal 28 Ayat (1).

jembatan tidak tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lampu Lalu Lintas, melainkan yang tertuang hanya faktor acuan daripada penetapan alat pemberi isyarat lampu lalu lintas berupa desain geometrik jalan, kondisi tata guna lahan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, situasi arus lalu lintas, kelengkapan bagian konstruksi jalan, kondisi struktur tanah dan konstruksi yang tidak berkaitan dengan pengguna jalan⁶².

Mengacu pada Pasal 36, dijelaskan bahwasanya terdapat berbagai jenis lokasi penempatan alat pemberi isyarat lampu lalu lintas yang dapat dijadikan acuan pada lampiran II, namun tidak terdapat acuan yang merujuk kepada ruang lingkup jembatan⁶³.

Dalam peninjauan alat pemberi isyarat lampu lalu lintas tidak dinilai efektif, maka penghapusan alat pemberi isyarat lampu lalu lintas dapat dilaksanakan sebagaimana diperlukan pemenuhan syarat sesuai dengan ketentuan Pasal 42 Ayat (1) yang berbunyi⁶⁴ :

“Penghapusan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 huruf c harus memenuhi persyaratan yang ditentukan berdasarkan :

- a) umur teknis;
- b) kebijakan pengaturan lalu lintas; dan

⁶² Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lampu Lalu Lintas, Pasal 29 Ayat (1).

⁶³ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lampu Lalu Lintas, Pasal 36.

⁶⁴ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lampu Lalu Lintas, Pasal 42 Ayat (1).

c) keberadaan fisik Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas.”

C.11 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat RI Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan

1) Pasal 1 Angka 2⁶⁵

“Komisi Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan yang selanjutnya disingkat KKJTJ adalah Instansi yang bertugas membantu Menteri dalam penanganan keamanan dan keandalan jembatan dan terowongan jalan.”

Dalam hal ini, Komisi Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan (KKJTJ) selaku Instansi berperan sebagai Pihak Penyelenggara.

2) Pasal 1 Angka 3⁶⁶

“Pengelola jembatan dan/atau terowongan jalan yang selanjutnya disebut Pengelola adalah pihak Pemerintah, Swasta, Badan Usaha, atau Perorangan yang berwenang dan bertanggung jawab dalam menyelenggarakan pembangunan, pengelolaan, serta inspeksi jembatan dan terowongan jalan.”

Dalam hal ini, Pengelola Jembatan dan/atau Terowongan Jalan selaku Pemerintah, Swasta, Badan Usaha, atau Perorangan berperan sebagai Pihak Penyelenggara.

3) Pasal 7⁶⁷

⁶⁵ Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat RI Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan, Pasal 1 Angka 2.

⁶⁶ Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat RI Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan, Pasal 1 Angka 3.

⁶⁷ Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat RI Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan, Pasal 7.

“Penyelenggaraan keamanan jembatan dan terowongan jalan dilakukan oleh KKJTJ dan Pengelola.”

Dalam hal ini keduanya saling bersinergi dalam menyelenggarakan keamanan jembatan dan terowongan jalan.

4) Pasal 10⁶⁸

“Dalam penyelenggaraan keamanan jembatan dan terowongan jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal7, Pengelola melakukan:

- a) pembangunan jembatan dan terowongan jalan;
- b) pengelolaan jembatan dan terowongan jalan; dan
- c) inspeksi jembatan dan terowongan jalan.”

Dijelaskan bahwasanya Pengelola berperan besar dalam menunjang keamanan jembatan dan terowongan jalan sebagaimana Pengelola berwenang dalam melaksanakan pembangunan jembatan dan terowongan jalan, pengelolaan jembatan dan terowongan jalan dan inspeksi jembatan dan terowongan jalan.

5) Pasal 8⁶⁹

“Komisi Keamanan Jembatan Terowongan Jalan (KKJTJ) sebagaimana dimaksud dalam Pasal6 mempunyai tugas:

- a) melakukan pengkajian teknis keamanan jembatan dan terowongan jalan;
- b) menyelenggarakan inspeksi jembatan dan terowongan jalan;

⁶⁸ Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat RI Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan, Pasal 10.

⁶⁹ Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat RI Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan, Pasal 8.

- c) memberikan rekomendasi teknis mengenai keamanan jembatandan terowongan jalan kepada Menteri;
- d) memberikan masukan terkait dengan norma, standar, prosedur, dan kriteria bidang jembatan dan terowongan jalan; dan
- e) memberikan dukungan dalam pelaksanaan sosialisasi norma, standar, prosedur, dan kriteria bidang jembatan dan terowonganjalan.”

Dengan peranannya sebagai penguji hasil tugas Pengelola, maka dapat dinyatakan bahwasanya Pengelola selaku kaki tangan dan Komisi Keamanan Jembatan Terowongan Jalan selaku penguji saling bersinergi dalam menyelenggarakan keamanan jembatan dan terowongan jalan.

D. Tinjauan Umum Kepastian Hukum

D.1 Pengertian

Mengacu pada ketentuan Pasal 1 Ayat 3 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Pasal tersebut secara tegas menyatakan bahwa “Negara Indonesia adalah negara hukum”. Indonesia dengan statusnya sebagai negara hukum tak memungkiri fakta bahwasanya seluruh aspek dalam bidang kemasyarakatan, kebangsaan, kenegaraan serta pemerintahannya berdasarkan atas hukum sebagai kiblat dan tolak ukur⁷⁰.

Pernyataan daripada pasal tersebut secara tidak langsung menyimpulkan bahwa Negara Indonesia menjadikan teori kepastian hukum sebagai salah satu asas dalam sistem hukum Indonesia sebagaimana asas

⁷⁰ Siti Halilah dan Muhammad Fakhurrahman Arif. 2021. *Asas Kepastian Hukum Menurut Para Ahli*. Jambi. *Jurnal Hukum Tata Negara*. Vol. 4. No. 2. Hal. 57.

dalam negara hukum mengutamakan landasan peraturan perundang-undangan, kepatutan, dan keadilan dalam setiap kebijakan Penyelenggara Negara⁷¹.

Merujuk pada Gustav Radbruch, beliau menafsirkan kepastian hukum sebagai salah satu hal dari tujuan hukum, dengan kepastian hukum yang berperan sebagai bagian dari upaya perwujudan keadilan⁷². Atas pernyataan tersebut, beliau turut menjelaskan 4 faktor yang berkaitan erat dengan makna dari kepastian hukum, yaitu⁷³:

- 1) Hukum merupakan hal positif yang memiliki arti bahwa hukum positif ialah perundang-undangan.
- 2) Hukum didasarkan pada sebuah fakta, artinya hukum itu dibuat berdasarkan pada kenyataan.
- 3) Fakta yang termaktub atau tercantum dalam hukum harus dirumuskan dengan cara yang jelas, sehingga akan menghindari kekeliruan dalam hal pemaknaan atau penafsiran serta dapat mudah dilaksanakan.
- 4) Hukum yang positif tidak boleh mudah diubah.

Berdasarkan penjelasan daripada pendapat beliau, maka dapat ditarik kesimpulan bahwasanya hukum sebagai perundang-undangan (*hal positif*) memiliki kewenangan dalam mengatur seluruh kepentingan subjeknya (*manusia dan badan hukum*) dan bersifat “represif”.

⁷¹ Penjelasan atas Undang-Undang Nomor 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggara Negara yang Bersih dan Bebas dari Korupsi, Kolusi, dan Nepotisme, Pasal 3 Angka 1.

⁷² Aprilia Silvi Suciana. 2023. *Analisis Yuridis Putusan Lepas Oleh Hakim Dalam Tindak Pidana Pencucian Uang (Studi Kasus; Putusan Pengadilan Nomor 555/Pid.Sus/2021/PN. Sby)*. Jakarta. Jurnal Hukum Pidana. Vol. 1. No. 1. Hal. 28-29.

⁷³ Satjipto Rahardjo. 2012. *Ilmu Hukum*. Bandung. Penerbit Citra Aditya Bakti. Hal. 19.

E. Tinjauan Umum Penemuan Hukum

E.1 Pengertian

Penemuan hukum atau yang kerap dikenali pembentukan hukum merupakan suatu metode perolehan hukum oleh hakim dan petugas hukum yang berwenang guna jawaban terhadap suatu masalah yang muncul akibat peristiwa hukum, dengan catatan peraturan terkait isu hukum telah hadir eksistensinya, namun tidak memiliki kejelasan mengenai penerapannya pada suatu kasus yang konkret⁷⁴. Berdasarkan kasus peristiwa yang dinilai konkret, maka kasus permasalahan tersebut wajib hukumnya untuk diselesaikan dan ditemukan hukumnya.

Merujuk dari Paul Scholten mengenai pengertian penemuan hukum, beliau menyatakan bahwasanya penemuan hukum merupakan sesuatu yang berbeda dengan hanya melakukan penerapan peraturan perundang-undangan terhadap suatu peristiwanya karena adanya kekaburan hukum atau ketidakjelasan suatu peraturan perundang-undangan, sehingga harus dilakukan penemuan hukum baik melalui metode interpretasi, melalui jalan analogi, maupun melalui metode penghalusan atau pengkonkretan hukum⁷⁵.

Hakim memiliki tuntutan dalam memilih aturan hukum yang akan diterapkan guna menafsirkannya untuk menentukan atau menemukan bentuk perilaku yang tercantum dalam aturan terkait, serta menemukan makna yang terkandung didalamnya, guna menerapkan penerapannya dan

⁷⁴ Rinta Nervindya Wijaya. 2018. *Kekosongan Hukum Pengaturan Ojek Online Dalam Perspektif Hukum Perizinan*. Malang. Jurnal Ilmu Hukum. Vol. 1. No. 1. Hal. 17.

⁷⁵ Achmad Ali. *Menguak Tabir Hukum: Suatu kajian Filosofis dan Sosiologis*. 1993. Jakarta. Penerbit Chandra Pratama. Hal.146.

menafsirkan fakta yang ditemukan, baik fakta tersebut termasuk dalam makna penerapan aturan hukum tersebut. Penemuan hukum diketahui dapat diselesaikan melalui penyelesaian perkara konkret dalam proses peradilan⁷⁶.

E.2 Faktor Penyebab

Penemuan hukum sebagai metode perolehan hukum tentunya difaktori oleh beberapa alasan, yaitu⁷⁷ :

1) Kekosongan Hukum

Suatu peristiwa konkret dalam hal peraturan yang mengatur dan dihadapi oleh hakim bersifat *nonexistent*, yang bermakna bahwasanya suatu perbuatan terkait tidak memiliki peraturan yang mengikat.

2) Kekaburan Hukum (*Vague Norm*)

Suatu peristiwa hukum dalam hal peraturan yang mengatur masih bersifat belum jelas dan detail makna yang terkandung. Umumnya kejelasannya tersebut dipengaruhi oleh unsur serta definisi yang masih belum jelas sehingga batasan daripada perbuatan tersebut dapat menimbulkan multi tafsir.

3) Inkonsistensi Hukum

Suatu peristiwa hukum dalam hal pasal yang termuat dalam perundang-undangan mengenai perbuatan yang sama saling bertentangan antara satu sama lain, menyebabkan permasalahan bagi hakim dalam

⁷⁶ Achmad Ali, *Op.cit.*. Hal.23.

⁷⁷ Rinta Nervindya Wijaya, *Op.cit.* Hal. 19.

memberikan putusan terhadap putusan terhadap perbuatan yang dimaksud.

E.3 Aliran-Aliran

Penemuan hukum memiliki beragam jenis aliran, hal ini disebabkan oleh masing-masing perbedaan pandangan terhadap aliran hukum. Perbedaan atas pandangan tersebut menciptakan pandangan-pandangan aliran dalam penemuan hukum, yang mana dalam hal ini berdasar pada doktrin-doktrin ahli hukum yang saling berpendapat atas penemuan hukum. Berikut aliran-aliran yang ikut andil dalam mempengaruhi penemuan hukum, yakni⁷⁸ :

1) Aliran Legisme/Positivisme Hukum

Aliran yang berpandangan bahwa hanya hukum tertulis(undang-undang) yang dapat dinyatakan sebagai sumber hukum, dikarenakan hukum tertulis cukup jelas dan lengkap. Aliran ini diketahui menitikberatkan pada kekuasaan yang menciptakan hukum tertulis, sebagaimana semua persoalan hukum di masyarakat telah diatur sedemikian rupa, yang menyebabkan hukum tertulis memperoleh kewenangan kepercayaan secara penuh dalam mengatasi ketidakpastian hukum tidak tertulis pada suatu masa, dimana segala hal perbuatan terjamin oleh undang-undang tetapi bersifat kaku dan statis⁷⁹.

Aliran legisme turut termasuk sebagai positivisme hukum dikarenakan aliran positivisme telah memperkuat pelajatan aliran legisme, yaitu

⁷⁸ Rinta Nervindya Wijaya, *Op.cit.* Hal. 20.

⁷⁹ Ahmad Rifai. *Penemuan Hukum oleh Hakim: Dalam Perspektif Hukum Progresif.* Penerbit Sinar Grafika. Jakarta. Hal. 28-29.

suatu pelajaran yang menyatakan tiada hukum diluar undang-undang dan undang-undang menjadi sumber hukum satu-satunya⁸⁰. Walaupun turut termasuk sebagai positivism hukum, aliran legissime tidak sama dengan positivisme hukum dikarenakan aliran legissime hanya menganggap undang-undang selaku hukum sebagai sumber hukum, yang kemudian bertentangan terhadap aliran positivisme hukum yang berpandangan bahwa sumber hukum tidak undang-undang semata, melainkan juga terdapat kebiasaan, adat yang baik dan pendapat masyarakat. Pada kasus perkara, ajaran positivisme hukum diketahui mengutamakan penemuan hukum dan kepastian hukum⁸¹.

2) Aliran Historis

Aliran historis beranggapan bahwa undang-undang tidak bersifat lengkap, melainkan terdapat sumber hukum lain yang saling melengkapi antara satu sama lain, salah satunya ialah kebiasaan. Merujuk pada pendapat Von Savigny, hukum memiliki acuan dasar berupa sistem asas-asas hukum dan pengertian dasar dari mana untuk setiap peristiwa dapat diterapjan kaedah yang dinilai cocok⁸².

3) Aliran *Begriffsjurisprudenz*

Aliran *Begriffsjurisprudenz* berpandangan bahwa hukum merupakan suatu sistem yang bersifat tertutup dengan cakupannya yang menyeluruh, dengan hukum yang diartikan sebagai tujuan semata

⁸⁰ Utrecht. *Pengantar Hukum Indonesia*. 1986. Penerbit Ichtiar. Jakarta. Hal. 44.

⁸¹ Ahmad Rifai, *Op.cit.* Hal. 30.

⁸² Sudikno Mertokusumo. 2008 *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*. Penerbit Liberty. Hal. 167-168

(kepastian hukum). Perkara peristiwa hukum diselesaikan melalui logika hukum dengan menggunakan silogisme oleh hakim dalam mengambil kesimpulan, yang mana dalam hal ini hakim melengkapi kelemahan undang-undang guna memperluas pengertian hukum dengan menggunakan rasio⁸³.

4) Aliran *Interessenjurisprudenz*

Aliran *Interessenjurisprudenz* berpandangan bahwa undang-undang tidak bersifat lengkap dan sumber hukum tidak hanya undang-undang semata, melainkan hakim dapat turut berperan dalam mencakup, memperluas dan membentuk peraturan dalam putusan hakim. Hakim dalam meraih keadilan setinggi-tingginya diberikan izin untuk menyimpang dari undang-undang yang berlaku demi kemanfaatan hukum (*Freis emerssen*). Ukuran dengan kesadaran hukum dan keyakinan Masyarakat bergantung pada ukuran keyakinan hakim, Dimana kedudukan hakim bebas dan mutlak⁸⁴.

5) Aliran *Soziologische Rechtsschule*

Aliran *Soziologische Rechtsschule* berpandangan terbalik dengan Aliran *Soziologische Rechtsschule*, Dimana hakim tidak diberikan kebebasan dalam melakukan penemuan hukum (*Freies emerssen*). Aliran ini turut berpendapat bahwa hakim diwajibkan untuk tidak terpacu pada undang-undang dalam penerapannya, melainkan turut memperhatikan kenyataan-kenyataan yang terjadi dalam lingkup

⁸³ Sudikno Mertokusumo dan A. Pitlo. 1993. *Bab-Bab tentang Penemuan Hukum*. Penerbit Citra Aditya Bakti. Jakarta. Hal. 6.

⁸⁴ Achmad Ali, *Op.cit.* Hal. 148-150.

Masyarakat guna memberikan keputusan terhadap suatu peristiwa hukum. Aliran yang tetap memberikan kebebasan tetapi tetap terikat (*gebonded-vrijheid*) atau keterikatan yang bebas (*vrij-gebondenheid*). Maka dapat disimpulkan bahwasanya aliran ini menetapkan kewenangan hakim untuk menyeleraskan undang-undang dengan keadaan zaman⁸⁵.

6) Aliran *Freirechtbewegung*

Aliran *Freirechtbewegung* berpendapat bahwa tidak terdapat undang-undang yang bersifat sempurna, tidak memiliki banyak kekurangan dan harus dilengkapi. Aliran ini diketahui menentang bahwa hakim perlu diberikan kebebasan dalam melaksanakan penemuan hukum, sebagaimana penemuan hukum bukanlah kebebasan yang mutlak karena kebebasan ini tetap mengacu pada undang-undang tanpa dikesampingkan oleh hakim. Putusan hakim tentunya tidak langsung berasal dari undang-undang maupun sitem asas-asas hukum atau pengertian hukum, melainkan terdapat unsur penilaian pemegang peranan⁸⁶.

E.4 Sumber

Sumber penemuan hukum merupakan tempat yang digunakan oleh hakim sebagai dasar dalam melakukan penemuan hukum⁸⁷. Hirarki dengan peranannya sebagai tingkatan lapisan bagi sumber hukum, yang mana dalam

⁸⁵ Ahmad Rifai, *Op.cit.* Hal. 33-34.

⁸⁶ Sudikno Mertokusumo, *Op.cit.* Hal. 168.

⁸⁷ Rinta Nervindya Wijaya, *Op.cit.* Hal. 25.

hal ini penggunaan sumber hukum diwajibkan untuk memprioritaskan sumber hukum tertinggi terlebih dahulu daripada yang memiliki tingkatan lapisan rendah. Hirarki sumber hukum terdiri dari⁸⁸:

1) Peraturan Perundang-undangan

Hakim ditekankan untuk memahami makna, arti dan tujuan daripada pasal-pasal yang termuat dalam undang-undang, yang mana dalam hal ini tidak hanya membaca bunyi pasal semata, tetapi turut membaca ketentuan penjelasan, konsideran hingga peraturan lain yang berkaitan.

2) Hukum Kebiasaan

Hakim menggunakan hukum kebiasaan dengan catatan tidak ditemukannya ketentuan terkait permasalahan hukum pada peraturan perundang-undangan. Hukum kebiasaan pada artiannya merupakan hukum yang bersifat tidak tertulis pada lapisan ruang lingkup Masyarakat, dengan tokoh masyarakat berperan sebagai pihak yang memahami peraturan tersebut secara keseluruhan. Berikut persyaratan yang perlu dipenuhi bagi hukum kebiasaan untuk dinyatakan sebagai sumber hukum :

- a) Perbuatan perilaku dilakukan secara terus menerus dan berulang
- b) Perbuatan perilaku dilakukan dalam jangka waktu yang lama
- c) Perbuatan perilaku memiliki sifat yang dinilai mengikat seperti hukum pada umumnya.

3) Yurisprudensi

⁸⁸ Rinta Nervindya Wijaya, *Op.cit.* Hal. 25-28.

Yurisprudensi dengan artiannya sebagai putusan hakim terdahulu merupakan suatu kumpulan putusan hakim yang tersusun secara sistematis dari Tingkat peradilan pertama hingga peradilan kasasi, dengan pemberian anotasi oleh pakar di bidang peralihan. Asas precedent dan asas bebas termuat dalam penggunaan sumber hukum, dengan asas precedent sebagai larangan penyimpangan putusan hakim terdahulu yang sederajat ataupun lebih tinggi dan asas bebas sebagai ketentuan ketidakterikatan hakim terhadap putusan hakim terdahulu, baik sederajat maupun yang lebih tinggi. Sistem peradilan Indonesia diketahui menganut asas precedent dan asas stare decisis yang menyebabkan hakim-hakim Indonesia memiliki kebebasan untuk mengikuti maupun tidak mengikuti putusan-putusan hakim terdahulu.

4) Perjanjian internasional

Sumber hukum yang mengacu pada perjanjian-perjanjian internasional dengan substansinya yang sesuai dengan peristiwa hukum yang ada.

5) Doktrin

Sumber hukum yang digunakan apabila perjanjian internasional tidak dapat menuntaskan permasalahan hukum yang ada. Digunakan dengan tujuan memberikan Batasan permasalahan, yang mana berbentuk dari pendapat para pakar hukum yang dapat diterapkan dalam suatu penemuan hukum.

E.5 Metode

Dalam proses penemuan hukum, metode diperlukan dalam tahapan penemuannya, yang mana dalam hal ini metode tersebut turut dipengaruhi oleh beragam teori penemuan hukum, yaitu :

a) Metode Interpretasi Hukum

Merujuk pada Dharma Pratap, metode interpretasi hukum secara khusus memberikan setiap penjelasan istilah dari perjanjian apabila ditemukannya pengertian yang multitafsir maupun tidak jelas, serta para pihak yang memberikan pengertian yang berbeda terhadap istilah yang sama ataupun belum dapat memberikan pengertian terhadap istilah tersebut. Kehadiran daripada intepretasi tersebut tak lain untuk memberikan suatu kejelasan terhadap maksud dan tujuan utama para pihak menggunakan kata-kata yang digunakan para pihak dalam menghadapi keadaan yang sering terjadi⁸⁹.

Merujuk pada Sudikno Mertokusumo, beliau mendefinisikan interpretasi sebagai suatu metode penemuan hukum yang memberikan penjelasan menyeluruh mengenai teks undang-undang, dengan tujuan ruang lingkup kaidah yang termuat dalam undnag-undang tersebut dapat diterapkan dalam peristiwa hukum tertentu. Tujuan akhir penjelasan dan penafsiran hukum dilakukan guna merealisasikan fungsi agar hukum positif dapat berlaku. Penerapan interpretasi sendiri dipengaruhi oleh prinsip *contextualism*.

⁸⁹ Ahmad Rifai, *Op.cit.* Hal. 61.

b) Metode Kontruksi Hukum

Metode kontruksi hukum secara definisi merupakan suatu metode penemuan hukum yang digunakan oleh hakim pada saat menghadapi suatu kekosongan hukum (*recht vacuum*) maupun kekosongan undang-undang yang berperan sebagai hukum positif (*wet vacuum*). Hakim dengan kewenangannya memiliki kewajiban untuk menerima suatu perkara yang diajukan kepadanya, tak terkecuali perkara yang tidak memiliki hukum positif yang mengatur (*asas ius curia novit*).

Permasalahan hukum tersebut dapat diatasi oleh hakim melalui penggalian latar belakang permasalahan hukum tersebut, dilanjutkan dengan melihat hukum yang berlaku pada lapisan masyarakat. Penggalian latar belakang dilaksanakan oleh hakim, yang mana dalam hal ini meliputi proses penggalian, pemahaman, dan pengacuan pada nilai-nilai hukum yang berlaku di lapisan masyarakat, serta penentuan rasa keadilan bagi masyarakat⁹⁰.

Penggalian hukum secara definisi merupakan kegiatan hakim dalam mencari hukum yang berkembang di lapisan masyarakat seperti adat istiadat, kebiasaan, dan norma social. Pemahaman hukum secara definisi merupakan kegiatan hakim dalam memahami nilai-nilai hukum yang dijunjung tinggi oleh masyarakat sebagai kiblatnya. Penentuan rasa keadilan secara definisi merupakan kegiatan hakim dalam

⁹⁰ Jazim Hamidi. *Hermeunetika Hukum: Teori Penemuan Hukum Baru dengan Interpretasi Teks*. Penerbit UII Pers. Jakarta. 2005. Hal. 58-59.

memutuskan perkara dengan cara yang dinilai adil dan sesuai dengan moral keadilan yang berkembang di lapisan masyarakat.

Metode kontruksi hukum bertujuan dalam menyajikan rasa keadilan atas ketetapan putusan hakim terhadap peristiwa konkret. Nilai keadilan diperlukan dalam merekonstruksi peraturan perundang-undangan dalam menciptakan standar moral keadilan di masyarakat. Upaya pemenuhan kekosongan hukum dapat dilakukan dengan kegiatan kontruksi antara sistem formil dan sistem materill hukum, menghasilkan pertimbangan hakim yang turut mengacu pada hati nurani dalam penetapan putusan yang dinilai adil.

Penetapan putusan tersebut dalam jangka waktu panjang dapat diberlakukan sebagai kaidah hukum baru yang berperan sebagai dasar pembenar bagi putusan hakim dengan peristiwa yang sama⁹¹.

⁹¹ Ahmad Rifai, *Op.cit.* Hal. 74.