

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Laju pertumbuhan dan perkembangan ekonomi suatu negara tidak dapat dilepaskan dari peran infrastruktur sebagai komponen penunjang dalam mewujudkan sasaran pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat. Infrastruktur merupakan prasyarat mutlak bagi terlaksananya pembangunan suatu Negara. Kondisi infrastruktur di suatu negara akan berbandung lurus dengan pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan suatu Negara.

Alinea IV Pembukaan Undang-undang Dasar (UUD) 1956 menyatakan bahwa tujuan negara Indonesia sebagai berikut:

“Kemudian daripada itu untuk membentuk suatu Pemerintah Negara Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial, maka disusunlah Kemerdekaan Kebangsaan Indonesia itu dalam suatu Undang-Undang Dasar Negara Indonesia, yang terbentuk dalam suatu susunan Negara Republik Indonesia yang berkedaulatan rakyat dengan berdasar kepada Ketuhanan Yang Maha Esa, Kemanusiaan yang adil dan beradab, Persatuan Indonesia dan Kerakyatan yang dipimpin oleh hikmat kebijaksanaan dalam Permusyawaratan/Perwakilan, serta dengan mewujudkan suatu Keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.”<sup>1</sup>

Guna mencapai tujuan Negara tersebut, maka ketersediaan infrastruktur yang mampu menunjang pertumbuhan ekonomi dan peningkatan kesejahteraan

---

<sup>1</sup>Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.Pembukaan. (Preamble)

masyarakat merupakan prasyarat mutlak yang menjadi tanggung jawab negara. Pelaksanaan tanggungjawab negara tersebut dilaksanakan oleh pemerintah, baik Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah sesuai dengan pembagian kewenangan yang telah ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan. Jalan merupakan salah satu infrastruktur yang sangat penting dan menentukan bagi keberhasilan pemerintah dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya.

Penyelenggaraan jalan sebagai prasarana transportasi dalam kehidupan bangsa, kedudukan dan peranan jaringan jalan pada hakekatnya menyangkut hajat hidup orang banyak serta mengandalikan struktur pengembangan wilayah pada tingkat nasional, terutama yang menyangkut perwujudan perkembangan yang seimbang dan pemerataan hasil pembangunan, serta peningkatan pertahanan dan keamanan negara, dalam rangka mewujudkan rencana pembangunan jangka panjang dan rencana pembangunan jangka menengah menuju masyarakat Indonesia yang adil dan makmur berdasarkan Pancasila dan Undang-undang Dasar 1945.

“Kedudukan dan peranan jalan sangat penting dan menentukan kehidupan rakyat, maka negara berhak menguasai jalan. Penyediaan jalan umum oleh negara pada dasarnya dibangun di atas tanah yang dikuasai oleh negara. Penyelenggaraan jalan sebagai salah satu bagian dalam mewujudkan prasarana transportasi melibatkan masyarakat dan pemerintah. Sehubungan dengan hal tersebut, setiap usaha penyelenggaraan jalan memerlukan kesepakatan atas pengenalan

sasaran pokok yang dilandasi oleh jiwa pengabdian dan tanggung jawab terhadap bangsa dan Negara.<sup>2</sup>

Penyelenggaraan jalan oleh pemerintah secara konsepsional dan menyeluruh perlu melihat jalan sebagai suatu kesatuan sistem jaringan jalan yang meningkat dan menghubungkan pusat-pusat kegiatan. Hal tersebut dikenal dengan sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder. Setiap sistem jaringan jalan diadakan pengelompokan jalan menurut fungsi, status, dan kelas jalan. Pengelompokan jalan berdasarkan menurut memberikan kewenangan kepada Pemerintah untuk menyelenggarakan jalan yang mempunyai layanan nasional dan pemerintah daerah untuk menyelenggarakan jalan di wilayahnya sesuai dengan prinsip otonomi daerah.

“Penegasan tentang hak dan kewajiban pemerintah serta masyarakat menunjukkan bahwa wewenang pemerintah dalam penyelenggaraan jalan dapat melimpahkan dan/atau diserahkan kepada instansi-instansi di daerah atau diserahkan kepada badan usaha atau perorangan. Pelimpahan dan/atau penyerahan wewenang penyelenggaraan jalan tersebut tidak melepaskan tanggung jawab pemerintahan atas penyelenggaraan jalan.”<sup>3</sup>

Jalan sebagai salah satu prasarana transportasi yang menyangkut hajat hidup orang banyak, mempunyai fungsi sosial yang sangat penting, sehingga wewenang penyelenggaraan jalan wajib dilaksanakan dengan mengutamakan sebesar-besar kepentingan umum. Sejalan dengan pelaksanaan otonomi

---

<sup>2</sup> Benny Chatib. *Pengusahaan Jalan Terpadu dan Berkesinambungan Dalam Rangka Otonomi Daerah*. Seminar Nasional Desentralisasi Pengelolaan Jalan di Indonesia. ITB, 4 September 2013. Bandung: Institut Teknologi Bandung. 2013. hlm. 3

<sup>3</sup> Handono Karyadiningrat. *Implementasi Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah Dalam Penyelenggaraan Jalan*. Jakarta: Direktorat Jenderal Bina Marga. Kementerian Pekerjaan Umum Republik Indonesia. 2009. hlm 72.

daerah, maka perlu dicarikan formulasi yang cepat dan tepat tentang bentuk kelembagaan perusahaan jalan yang mandiri dan otonomi tersebut terlepas dari ikatan pengaturan birokrasi. Besaran tantangan kebutuhan jalan diahapkan kepada keterbatasan luas wilayah yang memungkinkan untuk pembangunan jalan. Salah satu bagian dari infrastruktur yang berperan penting dalam penyelenggaraan pembangunan adalah tersediannya Lalu Lintas Jalan dan Angkutan Jalan (LLAJ) yang aman dan nyaman.<sup>4</sup> Secara tegas, konsiderans Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Tanggung jawab utama penyediaan sarana dan prasarana lalu lintas guna mewujudkan lalu lintas jalan yang aman dan nyaman serta terhindar dari kecelakaan lalu lintas jalan merupakan tanggung jawab pemerintah.

Pengelolaan jalan secara khusus telah ditetapkan dalam Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Menegaskan sebagai berikut:

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

---

<sup>4</sup>Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 angka (1). “Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah salah satu system yang terdiri atas Lalu Lintas , Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta Pengelolannya”.

- (2) Wewenang penyelenggaraan jalan secara umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan”.<sup>5</sup>

Negara Indonesia dengan wilayah yang sangat luas dan disertai aneka budaya heterogen, maka pengelolaan jalan dilakukan pemerintah berdasarkan kewenangan wilayahnya telah ditegaskan yaitu “Pengaturan jalan secara umum meliputi pengaturan jalan secara umum, pengaturan jalan nasional, pengaturan jalan provinsi, pengaturan jalan kabupaten dan jalan desa, serta pengaturan jalan kota”.<sup>6</sup>

Pemerintah telah menaruh perhatian besar untuk mengimplementasikan undang-undang jalan tersebut. Hal tersebut ditandai dengan telah diterbitkan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan. Pembagian wewenang dan tanggung jawab pengaturan jalan diserasikan dengan semangat otonomi daerah.

- “(1) Wewenang penyelenggaraan jalan ada pada pemerintah dan pemerintah Daerah.
- (2) Wewenang penyelenggaraan jalan oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi penyelenggaraan jalan secara umum dan penyelenggaraan jalan nasional.
- (3) Wewenang penyelenggaraan jalan oleh pemerintah daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi penyelenggaraan jalan provinsi, jalan kabupaten/kota, dan jalan desa.
- (4) Penyelenggaraan jalan secara umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan secara makro sesuai dengan kebijakan nasional.

---

<sup>5</sup>Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Pasal 14, ayat (1) dan (2).

<sup>6</sup>*Ibid.* Pasal 17.

- (5) Penyelenggaraan jalan secara umum sebagaimana dimaksud pada ayat (4) meliputi jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa”.<sup>7</sup>

Pembagian pengaturan jalan tersebut mencerminkan tanggung jawab atas masing-masing daerah, sehingga ketika terjadi kerusakan jalan di kota, maka Pemerintah yang bertanggung jawab atas kerusakan jalan tersebut.<sup>8</sup> Wewenang dan tanggung jawab pemerintah, baik Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi, maupun Pemerintah Kabupaten/Kota terhadap jalan meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan.

Pemerintah Kota yang mendapat kritik dalam pengelolaan dan perawatan jalan adalah Pemerintah Kota Bandung, Propinsi Jawa Barat. Kondisi jalan di Kota Bandung tergolong ke dalam tingkat darurat. Hal tersebut ditandai dengan sampai dengan Juni 2013 terdapat 350 titik kerusakan jalan.<sup>9</sup> Pemerintah Kota Bandung yang memiliki kewenangan dan tanggung jawab terhadap 1.236 km, terdapat 383 km atau 31,04% dalam kondisi rusak dengan rincian yaitu 15,91% rusak ringan dan 15,13% rusak berat. Kendati demikian, sepanjang jalan rusak tersebut terhitung mulai bulan April 2014 telah diperbaiki 190 km atau 15%. Sementara dari sisi panjang ruas jalan, total jalan yang menjadi wewenang dan

---

<sup>7</sup>Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan Pasal 57, ayat (1) – (5).

<sup>8</sup> Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Lalu Lintas Jalan dan Angkutan Jalan. Pasal 20.

<sup>9</sup>350Titik Jalan di Kota Bandung Rusak. <http://daerah.sindonews.com/read/2013/06/05/28/746392/350-titik/jalan-di-kota-bandung-rusak>), 12 September 2013.

tanggung jawab Pemerintah Kota Bandung yaitu 1.236km, terdapat 383 km mengalami rusak yang berbeda-beda.<sup>10</sup>

Kerusakan jalan di Kota Bandung telah berdampak kepada berbagai macam permasalahan bagi warga Kota Bandung. Selain permasalahan kemacetan lalu lintas yang menghambat mobilitas warga Kota Bandung, terdapat pula masalah yang muncul yaitu kecelakaan lalu lintas jalan. Kecelakaan lalulintas jalan tersebut telah mengakibatkan kerugian bagi korban kecelakaan lalu lintas jalan. Kerugian tersebut meliputi luka badan, baik luka ringan maupun luka berat, kerusakan kendaraan, kehilangan barang, bahkan sampai kepada kehilangan nyawa.

Kota Bandung merupakan kota dengan jumlah kendaraan terbesar di Jawa Barat.<sup>11</sup> Ditinjau dari jumlah kendaraan bermotor, jumlah kendaraan bermotor di Kota Bandung mencapai 1,5 juta unit dengan laju pertumbuhan sebesar 11% setiap tahunnya.<sup>12</sup> Perkembangan jumlah kendaraan bermotor yang sangat pesat di Kota Bandung, tetapi kurang diimbangi dengan pengelolaan jalan secara tertib dan teratur yaitu penyediaan sarana dan prasarana yang lengkap dan tepat, maka telah berdampak kepada kurang keamanan dan kenyamanan, serta kurang mampu mengakomodasi

---

<sup>10</sup>Jalan Rusak Parah, ini Jawaban Walikota. (<http://www.merdeka.com/peristiwa/jalan-bandung-rusak-parah-ini-jawaban-wali-kota.html>), 12 September 2013.

<sup>11</sup>Jumlah Kendaraan Banyak Menguntungkan PAD Jabar. (<http://www.pikiran-rakyat.com/node/117536>), 30 September 2013.

<sup>12</sup>Pertumbuhan Kendaraan di Kota Bandung 11% Setiap Tahunna. (<http://www.bisnis-jabar.com/index.php/berita/pertumbuhan-kendaraan-di-bandung-11-setiap-tahunnya>), 30 September 2013.

kepentingan pengguna jalan. Sementara peraturan perundang-undangan telah menegaskan bahwa Pemerintah Kota Bandung memiliki wewenang dan tanggung jawab dalam penyediaan sarana dan prasarana yang dapat mengakomodasi kepentingan pengguna jalan. Tujuannya adalah untuk menjamin agar pengguna jalan terhindar dari kecelakaan lalu lintas jalan dan kerugian yang lebih besar sebagai akibat dari sarana dan prasarana lalu lintas jalan kurang atau memadai.

Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pasal 24 menegaskan bahwa penyelenggara jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki jalan yang rusak agar tidak mengakibatkan kecelakaan lalu lintas jalan. Apabila belum diperbaiki, maka jalan yang rusak harus diberi tanda atau rambu. Penyelenggara jalan tersebut menurut pasal 26 ayat (1) huruf c yaitu Pemerintah Kabupaten/Kota untuk jalan Kabupaten/Kota. Pasal 240 huruf b menyatakan bahwa korban kecelakaan lalu lintas jalan berhak mendapat kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas jalan.

Kecelakaan yang telah berakibat kepada kerugian pengguna jalan merupakan dampak dari ketersediaan sarana dan prasarana lalu lintas jalan yang kurang lengkap dan tepat. Oleh karena itu Pemerintah Kota Bandung telah

mendapat gugatan dari warga Kota Bandung yang mengalalu kecelakaan lalu lintas jalan dan kerugian di wilayah Kota Bandung.<sup>13</sup>

Gugatan kepada Pemerintah Kota Bandung dilakukan oleh warga Bandung melalui dua cara. Pertama, melalui mekanisme *citizen law suit*.<sup>14</sup> Pengertian dari “*citizen law suit* adalah gugatan warga Negara yang ditujukan kepada Pemerintah atau negara akibat pelanggaran-pelanggaran hukum yang dilakukan negara dan dianggap merugikan kepentingan publik”.<sup>15</sup> Gugatan *citizen law suit* merupakan sebuah gugatan yang berkaitan dengan kepentingan umum. Kedua, melalui gugatan peruatan melawan hukum.<sup>16</sup> Pada *citizen law suit*, gugatan dilakukan tidak oleh korban kecelakaan lalu lintas jalan yang diduga diakibatkan karena tidak terakomodasi sarana dan prasarana lalu lintas jalan.<sup>17</sup>

Gugatan yang diajukan kepada Pemerintah Kota Bandung adalah gugatan yang diajukan oleh pihak Tim Advokat Pengawal Pemulihan Hak Warga Kota Bandung.<sup>18</sup> Gugatan tersebut diajukan berkaitan dengan kondisi jalan di Kota Bandung yang buruk, sehingga telah mengakibatkan jumlah kecelakaan yang terjadi di Kota Bandung semakin bertambah banyak. Gugatan

---

<sup>13</sup>14 Warga Gugat Wakikota & Ketua DPRD Bandung Soal Jalan Rusak. (<http://news.detik.com/read/2013/06/25/171903/2283905/486/14-warga-gugat-wali-kota-ketua-dprd-bandung-soal-jalan-rusak>), 12 Nopember 2013.

<sup>14</sup> LBH Gugat Jalan Rusak di Bandung. (<http://www.pikiran-rakyat.com/node/240082>), 6 Februari 2014.

<sup>15</sup> Henry C. Black, Blacks Law Dictionary. Harvard Publishing. 1989. hlm. 289.

<sup>16</sup> Gugatan Korban Jalan Rusak Sebelum Lebaran. (<http://www.pikira-rakyat.com/node/242959>), 12 Nopember 2013.

<sup>17</sup> *Ibid.*

<sup>18</sup>Jalan Rusak Warga Gugat Pemerintah Kota Bandung. (<http://www.tempo.co/read/news/2013/06/25/054891158/Jalan-Rusak-Warga-Bandung-Gugat-Pemerintah-Kota>). 27 November 2013.

tersebut diajukan kepada Walikota Bandung, Kepala Dinas Bina Marga, Kementerian Pekerjaan Umum, Pemerintah Kota Bandung, dan DPRD Kota Bandung. Penyampaian gugatan tersebut dilakukan pada tanggal 25 Juni 2013 dengan Nomor perkara 299/PDT/G/2013/PN.BDG.<sup>19</sup>

Selain Pemerintah Kota Bandung, salah satu kementerian di Indonesia yang pernah mengalami gugatan yaitu Kementerian Pekerjaan Umum. Gugatan tersebut bermula ketika adik dari Arik S. Wartono warga Desa Kembangan yang mengalami kecelakaan yang diakibatkan jalan di Bandjarsari, Gresik rusak.<sup>20</sup> Akibat kecelakaan tersebut adik dari Arik S. wartono yang bernama Adi mengalami gegar otak, sehingga mengajukan gugatan dengan kerugian material sebesar Rp.47.500,000 (empat puluh tujuh juta lima ratus rupiah) dan kerugian immaterial sebesar Rp.10.000.000.000 (sepuluh milyar rupiah).<sup>21</sup> Penggugat mengajukan gugatannya melalui Lembaga Advikasi Masyarakat. Penggugat beralasan bahwa pihak yang digugat merupakan pemegang tanggung jawab terhadap peyelenggara, perawatan, dan perbaikan jalan sebagaimana telah diatur dalam Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Undang-undang Jalan.

---

<sup>19</sup>LBH Gugat Pemerintah Kota Bandung. (<http://www.pikiran-rakyat.com/node/240082>). 27 Nopember 2013.

<sup>20</sup>LBH Gugat Pemerintah Kota Bandung. (<http://www.pikiran-rakyat.com/node/240082>), 27 Nopember 2013.

<sup>21</sup><http://.tempo.com/read/news/2013/07/27/063500187/Celaka-Akibat-Jalan-Rusak-Menteri-Digugat-Rp-10-M>.

Perbedaan antara gugatan yang diajukan di Kota Bandung dan gugatan yang diajukan di Gresik terdapat pada bentuk gugatannya yaitu gugatan yang diajukan oleh warga Bandung melalui Tim Advokasi Masyarakat Bandung merupakan gugatan yang dikategorikan sebagai *citizen law suit*. Sementara kasus gugatan yang terjadi di Gresik merupakan gugatan perorangan. Adapun perbedaan pihak yang digugat perkara yang terjadi di Bandung adalah Walikota Bandung, DPRD Kota Bandung, dan Kementerian Pekerjaan Umum. Sementara itu dalam kasus gugatan yang terjadi di Gresik pihak yang digugat adalah Kementerian Pekerjaan Umum, Gubernur Jawa Timur, dan Bupati Gresik. Kedua kasus tersebut memiliki kesamaan latar belakang yaitu kondisi jalan yang rusak dan mengakibatkan kecelakaan dan atau kerugian pengguna jalan. Kerusakan jalan tersebut merupakan tanggung jawab pemerintah, baik Pemerintah Pusat dalam hal ini Kementerian Pekerjaan Umum maupun Pemerintah Daerah.

Ruang lingkup hukum dapat melihat secara umum bahwa konsep tanggung jawab hukum (*liability*) akan merujuk kepada tanggung jawab hukum dalam ranah hukum publik dan tanggung jawab hukum dalam ranah hukum *privat*.<sup>22</sup> Tanggung jawab hukum dalam ranah hukum publik dapat dilihat dari pendekatan kepada tanggung jawab administrasi negara dan tanggung jawab hukum pidana, Sedangkan tanggung jawab dalam ranah hukum *privat* yaitu tanggung jawab hukum dalam hukum perdata dapat berupa tanggung

---

<sup>22</sup> Van Apeldoorn. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Pradnya Paramita. 2000, hlm. 26.

jawab berdasarkan wanprestasi dan tanggung jawab berdasarkan perbuatan melawan hukum.<sup>23</sup>

Berdasarkan pada rumusan Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Lalu Lintas Jalan dan Angkutan pasal 240 huruf b, maka yang menjadi korban kecelakaan lalu lintas jalan dapat mengajukan gugatan kepada pihak yang mengakibatkan kerugian. Secara khusus berdasarkan pada rumusan Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, pasal 13 ayat (1) dan (2) yang berhubungan dengan penguasaan jalan umum yaitu pemerintah.

Bertitik tolak KUH Perdata pasal 1365, maka setiap orang yang mengakibatkan kerugian wajib mengganti kerugian yang diakibatkan oleh perbuatan penguasaan jalan dan bertanggung jawab atas lalu lintas jalan. Hal tersebut merupakan salah satu bentuk dasar hukum yang dapat dijadikan tuntutan bagi setiap korban yang mengalami kecelakaan lalu lintas jalan di jalan karena kondisi jalan yang tidak laik operasi.

Berdasarkan latar belakang di atas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian lebih lanjut dalam sebuah skripsi dengan judul:

**PERTANGGUNGJAWABAN PEMERINTAH KOTA BANDUNG DALAM  
PENYEDIAAN SARANA DAN PRASARANA LALU LINTAS JALAN  
BERKAITAN DENGAN KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN DIKAITKAN  
DENGAN UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU  
LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

---

<sup>23</sup> Moegni Djojodirdjo. *Perbuatan Melawan Hukum*. Jakarta: Pradnya Paramita. 1979, hlm. 13.

## **B. Identifikasi Masalah**

1. Bagaimana penyediaan sarana dan prasarana lalu lintas jalan oleh Pemerintah Kota Bandung?
2. Bagaimana pertanggungjawaban Pemerintah Kota Bandung terhadap kecelakaan lalu lintas jalan?
3. Bagaimana perlindungan hukum oleh Pemerintah Kota Bandung terhadap pengguna jalan yang mengalami kecelakaan lalu lintas jalan.

## **C. Tujuan Penelitian**

Penelitian ini bertujuan untuk pengumpulan, menginventarisasi, serta menyusun dan dan informasi yang memiliki korelasi langsung dengan penerapan konsep perbuatan melawan hukum oleh Pemerintah Kota Bandung dalam kasus yang berkaitan dengan kecelakaan lalu lintas jalan sebagai akibat dari kondisi jalan yang tidak memadai. Data yang telah terhimpun secara sistematis akan dianalisis dengan menggunakan dasar teori Hukum Perdata dan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Secara khusus, tujuan penelitian ini sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui dan memahami mengenai penyediaan sarana dan prasarana lalu lintas jalan oleh Pemerintah Kota Bandung.
- b. Untuk mengetahui dan memahami mengenai pertanggungjawaban Pemerintah Kota Bandung terhadap kecelakaan lalu lintas jalan.

- c. Untuk mengetahui dan memahami mengenai perlindungan hukum oleh Pemerintah Kota Bandung terhadap pengguna lalu lintas jalan yang mengalami kecelakaan lalu lintas jalan.

#### **D. Kegunaan Penelitian**

Penelitian ini diharapkan memiliki kegunaan, baik secara teoritis maupun praktis sebagai berikut:

##### **1. Kegunaan Teoritis**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pemikiran dan pengetahuan terhadap perkembangan ilmu hukum perdata dengan memberikan gambaran secara ilmiah dalam bentuk konsep pertanggungjawaban pemerintah agar dapat diterapkan dalam kasus-kasus yang sama atau mendekati sama, terutama yang berkaitan langsung dengan penyediaan sarana dan prasarana lalu lintas jalan. Bentuk pertanggungjawaban pemerintah terhadap kecelakaan lalu lintas jalan. Perlindungan hukum terhadap pengguna lalu lintas jalan yang mengalami kecelakaan lalu lintas jalan.

##### **2. Kegunaan Praktis**

Penelitian ini diharapkan dapat berguna sebagai bahan pertimbangan bagi Pemerintah Kota Bandung dalam mengatasi permasalahan hukum sebagai akibat ketidaklaksanaan lalu lintas jalan secara operasional di Kota Bandung.

## E. Kerangka Pemikiran

Salah satu ciri yang menonjol dari hukum pada masyarakat modern adalah penggunaan hukum secara sadar oleh masyarakat.<sup>24</sup> Hukum tidak hanya dipakai untuk mengukuhkan pola-pola kebiasaan dan tingkah laku yang terdapat dalam masyarakat, melainkan juga mengarahkannya kepada tujuan-tujuan yang dikehendaki, menghapuskan kebiasaan yang dipandang tidak sesuai lagi, menciptakan pola-pola kelakuan baru dan sebagainya. inilah yang disebut pandangan modern tentang hukum itu yang menjurus pada penggunaan hukum sebagai sebagai suatu instrumen.<sup>25</sup>

Peran hukum sebagai sarana kontrol sosial terjadi sejak abad ke-16.<sup>26</sup> Menurut Roscoe Pound, tugas utama hukum adalah melakukan rekayasa sosial, dengan fungsi utama antara lain melindungi kepentingan, yaitu kepentingan umum, kepentingan sosial, dan kepentingan pribadi secara seimbang.<sup>27</sup> Keseimbangan harmonis inilah yang merupakan hakikat keadilan.<sup>28</sup> Untuk menentukan kepentingan-kepentingan apakah yang boleh dijamin oleh hukum, Roscoe Pound memberikan tiga batasan, yaitu (1) keperluan yang menjadi syarat bagi hukum hanya berurusan dengan perbuatan manusia dan barang-barang, bukan bagian dalamnya; (2) pembatasan-pembatasan yang

---

<sup>24</sup>Satjipto Raharjo, *Ilmu Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2000, hlm. 206.

<sup>25</sup>*Idem.*, hlm. 206.

<sup>26</sup>Roscoe Pound, *Tugas Hukum*, dialihbahasakan oleh Muhammad Radjab, Jakarta: Yayasan Dana Buku Indonesia, 1965, hlm. 87.

<sup>27</sup>Otje Salman Soemadiningrat, *Filsafat Hukum Perkembangan dan Dinamika Masalah*, Bandung: Refika Aditama, 2009, hlm. 49.

<sup>28</sup>*Idem.*, hlm. 49.

melekat di dalam sanksi hukum atas paksaan kemauan manusia dengan kekerasan; dan (3) keperluan yang mensyaratkan hukum untuk menggunakan badan luar untuk melaksanakan isi dan maksud tujuannya.<sup>29</sup> Penggunaan hukum untuk melakukan perubahan-perubahan sosial di masyarakat berkaitan erat dengan konsep penyelenggaraan sosial ekonomi dalam masyarakat.<sup>30</sup>

Salah satu instrumen hukum guna melakukan rekayasa sosial adalah melalui peraturan perundang-undangan. Pada tahun 2009, Pemerintah dan DPR menetapkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 240 huruf b memberikan instrument perlindungan bagi korban kecelakaan lalu lintas untuk menggugat ganti kerugian kepada pihak yang bertanggung jawab dalam melakukan penyediaan sarana dan prasarana lalu lintas melalui mekanisme gugatan atas perbuatan melawan hukum oleh pemerintah yang merupakan perluasan dari Pasal 1365 KUH Perdata.

Sebelum tahun 1919, ahli hukum begitu pula hakim, menganggap perbuatan melawan hukum hanyalah perbuatan-perbuatan yang melanggar undang-undang atau sesuatu hak (*subjectief recht*) orang lain saja.<sup>31</sup> Pandangan ini disebabkan oleh pengaruh aliran legisme yang sangat kuat di Belanda.<sup>32</sup> Legisme berpandangan bahwa tidak ada hukum selain dimuat dalam

---

<sup>29</sup>Roscoe Pound, *Tugas.... Op.Cit.*, hlm. 70.

<sup>30</sup>Satjipto Raharjo, *Ilmu..... Loc.Cit.*

<sup>31</sup>R Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata, Cetakan XXXI*, Jakarta: Intermasa, 2003, hlm. 133.

<sup>32</sup>Riduan Syahrani, *Seluk Beluk dan Asas-Asas Hukum Perdata*, Bandung: Alumni, 2006, hlm. 262.

undang-undang, sehingga perbuatan melanggar hukum tidak ditafsirkan lain daripada perbuatan melanggar undang-undang.<sup>33</sup>

Akan tetapi pandangan legisme tersebut dirasakan sangat tidak memuaskan sehingga mendapat tantangan keras dari Hamaker, Meijers, Anema, H. Krabbe dan lain-lain. Molengraf menjadi orang pertama menyatakan bahwa *onrechtmatige daad* dalam arti sempit sudah tidak dapat dipertahankan.<sup>34</sup> Pada tahun 1919, *Hoge Raad* telah meninggalkan penafsiran yang sempit itu dengan memberikan pengertian baru tentang *onrechtmatige daad* dalam putusannya yang terkenal pada tanggal 31 Januari 1919.<sup>35</sup> Putusan tersebut menyatakan bahwa *onrechtmatige daad* tidak hanya perbuatan yang melanggar hukum atau melanggar hak orang lain, tetapi juga tiap perbuatan yang bertentangan dengan “kepatutan yang harus diindahkan dalam pergaulan masyarakat terhadap pribadi atau benda orang lain”.<sup>36</sup>

Pertanggungjawaban berasal dari tanggung jawab, yang berarti keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (jika ada sesuatu hal, dapat dituntut, dipersalahkan, dan diperkirakan). Tanggung jawab Pemerintahan adalah kewajiban penataan hukum (*compulsory compliance*) dari negara atau pemerintah atau pejabat pemerintah atau pejabat lain yang menjalankan fungsi pemerintahan sebagai akibat adanya suatu keberatan, gugatan, judicial review,

---

<sup>33</sup>*Idem.*, hlm. 262.

<sup>34</sup>*Idem.*, hlm. 262

<sup>35</sup>*Idem.*, hlm. 262.

<sup>36</sup>R Subekti, *Pokok-Pokok....Loc.Cit.*

yang diajukan oleh seseorang, masyarakat, badan hukum perdata baik melalui penyelesaian pengadilan atau di luar pengadilan untuk pemenuhan berupa:<sup>37</sup>

- a. Pembayaran sejumlah uang (subsidi, ganti rugi, tunjangan, dsb);
- b. Menerbitkan atau membatalkan/mencabut suatu keputusan atau peraturan, dan;
- c. Tindakan-tindakan lain yang merupakan pemenuhan kewajibannya, misalnya untuk melakukan pengawasan yang lebih efektif dan efisien, mencegah adanya bahaya bagi manusia maupun lingkungan, melindungi harta benda warga, mengelola dan memelihara sarana dan prasarana umum, mengenakan sanksi terhadap suatu pelanggaran dan sebagainya”.

Konsep perbuatan melawan hukum terus mengalami perkembangan sehingga melahirkan konsep perbuatan melawan hukum oleh penguasa (*onrechtmatige overheidsdaad*). Berdasarkan sistematika yang dianut oleh KUH Perdata, perbuatan melanggar hukum oleh penguasa dimasukkan dalam rangkaian hukum perjanjian yang bersumber pada undang-undang akibat tindakan hukum manusia karena adanya perbuatan yang melanggar hukum.<sup>38</sup> Hal ini diawali pada tahun 1924, pada saat H.R. memberi putusan bahwa badan-badan hukum publik bertanggung jawab secara langsung menurut Pasal 1365 KUH Perdata, apabila penguasa melanggar suatu ketentuan undang-undang, baik yang bersifat “*publiekrechtlijk* maupun *privaatrechtlijk*”.<sup>39</sup> Pasal 1365 B.W. adalah Pasal perbatasan antara hukum perdata dan hukum publik atau dengan bahasa hukum dapat disebut bahwa dalam perkembangannya

---

<sup>37</sup> Mahfud MD, SF Marbun, *Hukum Administrasi Negara Indonesia*, Liberty, Yogyakarta, 2006, hlm. 45.

<sup>38</sup> Achmad Ichsan, *Hukum Perdata I B*, Jakarta: Pembimbing Masa, 1969. hlm. 250.

<sup>39</sup> *Idem.*, hlm 250.

terdapat sifat “*perpubliek rechtlijking*” dari “*privaatrechtelijke rechtsbetreking*” sehingga karenanya tidak dapat lagi disebut pasal yang masih murni adanya dilapangan hukum perdata.<sup>40</sup> Pasal 1365 KUH Perdata menyatakan bahwa “Tiap perbuatan yang melanggar hukum yang menimbulkan kerugian bagi orang lain mengharuskan orang yang karena kesalahannya itu menimbulkan terjadinya kerugian, mengganti kerugian dimaksud.” Menurut ketentuan tersebut, maka terdapat 4 syarat untuk perbuatan melanggar hukum ialah:<sup>41</sup>

- “1. Adanya perbuatan melanggar hukum.
2. Terdapat kesalahan
3. Terdapat kerugian
4. Adanya *causalitas* antara sebab dan akibat.”

Mengacu kepada Arrest Hoge Raad pada tanggal 31 Januari 1919, maka yang dimaksud dengan perbuatan melanggar hukum memiliki beberapa ketentuan, yaitu sebagai berikut:<sup>42</sup>

- a. Unsur perbuatan atau tidak melakukan perbuatan, yang mengurangi hak pihak lain atau yang berlawanan dengan kewajiban pribadi menurut hukum dapat ditemukan dasarnya dalam hukum positif;
- b. Unsur perbuatan yang melanggar adat kesopanan yang baik adalah suatu perbuatan yang bertentangan dengan hukum tata kesopanan;
- c. Unsur perbuatan, yang bertentangan dengan kewajiban bertindak hati-hati, yang berlaku dalam masyarakat ramai terhadap pihak lain atau milik pihak lain adalah suatu perbuatan, yang bertentangan dengan tindak tanduk ketentuan ketentuan saling menghormati, yang menjadi pedoman hidup dari masyarakat dalam pergaulan satu sama lain.”

Agar dapat dimintai pertanggungjawabannya orang yang melakukan perbuatan melanggar hukum, Pasal 1365 BW mensyaratkan adanya

---

<sup>40</sup>T Boestomi, *Hukum Perdata dan Hukum Tata Usaha Negara dalam Teori dan Praktek*, Bandung: Alumni, 1994, hlm. 19.

<sup>41</sup>*Idem.*, hlm. 251.

<sup>42</sup>Riduan Syahrani, *Seluk Beluk.... Op.Cit.*, hlm. 264.

kesalahan.<sup>43</sup> Terdapat dua teori mengenai kesalahan, yaitu kesalahan dalam arti objektif (*objectieve schuld*) dan kesalahan dalam arti subjektif (*subjectieve schuld*). Kesalahan dalam arti objektif, mereka dianggap melakukan pelanggaran hukum karena berbuat kesalahan, apabila ia bertindak lain dari pada yang seharusnya dilakukan oleh orang-orang dalam keadaan itu dalam pergaulan masyarakat itu. Sementara itu, terkait kesalahan dalam arti subjektif, Achmad Ichsan menyatakan:<sup>44</sup>

“Kesalahan dalam arti subjektif melihat pada orangnya yang melakukan perbuatan itu, apakah orang itu menurut hukum orang dapat dipertanggungjawabkan artinya orang itu *psychis* normal atau si pembuat itu masih kanak-kanak.” Kerugian yang disebabkan oleh perbuatan melanggar hukum dapat berupa kerugian materill dan dapat berupa kerugian immaterill (*idiil*).<sup>45</sup>

Kerugian materil dapat terdiri dari kerugian yang nyata diderita dan hilangnya keuntungan yang diharapkan.<sup>46</sup> Adapun kerugian immaterill adalah kerugian berupa pengurangan kesenangan hidup misalnya karena penghinaan (Pasal 1372 BW), luka atau cacatnya anggota tubuh/badan (Pasal 1371 BW).<sup>47</sup> Tujuan dari akibat wanprestasi adalah memberikan penggantian kerugian, sedangkan dalam hal pelanggaran hukum adalah memulihkan kembali keadaan seperti semula.<sup>48</sup>

---

<sup>43</sup>*Idem.*, hlm. 264.

<sup>44</sup>*Ibid.*, hlm. 256.

<sup>45</sup>Riduan Syahrani, *Seluk Beluk... Op.Cit*, hlm. 266.

<sup>46</sup>*Idem.*, hlm. 266.

<sup>47</sup>*Idem.*, hlm. 267.

<sup>48</sup>Achmad Ichsan, *Hukum... Loc.Cit*.

Berdasarkan pada ketentuan hukum yang berlaku di Indonesia, dalam hal ini adalah Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, tidaklah dapat dituntut penggantian kerugian, bila kerugian yang diderita itu tidak ada hubungannya dengan perbuatan melanggar hukum artinya bahwa kerugian itu tidak disebabkan, karena adanya perbuatan melanggar hukum. Untuk menentukan fakta mana yang merupakan akibat dan berhubungan dengan perbuatan melanggar hukum terdapat dua teori:<sup>49</sup>

“a. Teori “*conditio sine qua non*” dari Von Buri

Teori ini menyatakan bahwa suatu hal adalah sebab dari suatu akibat, apabila akibat itu tidak akan terjadi, jika sebab itu tidak ada. Dengan ini teori ini *mengenal banyak sebab dari suatu akibat*.

b. Teori “*adequate veroorzaking*” (penyebab yang bersifat dapat dikira-kirakan)

Teori ini menyatakan, bahwa suatu hal baru dapat dinamakan sebab dari suatu akibat, apabila menurut pengalaman manusia dapat dikira-kirakan lebih dulu, bahwa sebab itu, mengakibatkan perbuatan itu”.

Penggunaan rumusan perbuatan melawan hukum oleh penguasa tersebut dapat ditentukan konsep perbuatan melawan hukum yang dilakukan pemerintah (*onrechtmatige overheidsdaad*) dapat diterapkan dalam kasus-kasus yang berkaitan dengan penyediaan dan pemeliharaan sarana dan prasarana lalu lintas, kasus-kasus yang berkaitan dengan kurang tersedianya sarana dan prasarana di Kota Bandung dapat dikaitkan dengan konsep perbuatan melawan hukum oleh penguasa (*onrechtmatige overheidsdaad*), serta perlindungan hukum yang harus dilakukan oleh Pemerintah Kota Bandung berkaitan dengan tidak terakomodasinya sarana dan prasarana lalu lintas yang

---

<sup>49</sup> *Ibid.*, hlm. 258.

terdapat di masyarakat. Di sisi lain penyelenggaraan negara harus berdasarkan hukum, penyelenggaraan negara juga harus dijalankan berdasarkan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*). Menurut *United Nation Development Program* (UNDP), *good governance* adalah:<sup>50</sup> “*the exercise of political, economic, and administrative authority to manage a nation’s affair at all levels.*”

Berdasarkan pengertian di atas, maka terdapat tiga ruang lingkup *good governance*, yang meliputi:<sup>51</sup>

- “1. *Economic governance*, meliputi proses pembuatan keputusan (*decision making process*) yang memfasilitasi terhadap *equity, poverty, dan quality of live*.
2. *Political governance* adalah keputusan untuk formulasi kebijakan.
3. *Administrative governance* adalah sistem implementasi proses kebijakan.”

Menurut pendapat Philipus M Hadjon, “Prinsip *good government governance*/asas-asas umum penyelenggaraan pemerintahan yang baik (APPB), adalah asas-asas hukum tidak tertulis, dari mana untuk keadaan-keadaan tertentu dapat ditarik aturan-aturan hukum yang dapat diterapkan”.<sup>52</sup>

Masih berdasarkan pendapat dari Phillipus M Hadjon, “Prinsip-prinsip APPB tersebut yaitu persamaan, kepercayaan, kepastian hukum, kecermatan, pemberian alasan, larangan penyalahgunaan wewenang, dan larangan

---

<sup>50</sup>Sedarmayanti, *Good Governance (Kepemerintahan yang Baik) Dalam Rangka Otonomi Daerah Upaya Membangun Organisasi Efektif dan Efisien Melalui Restrukturisasi dan Pemberdayaan*, Bandung: Mandar Maju, 2003, hlm. 4.

<sup>51</sup>*Idem.*, hlm. 4.

<sup>52</sup>Philipus M Hadjon (et.al), *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1993. hlm. 270.

bertindak sewenang-wenang”.<sup>53</sup> Melihat prinsip-prinsip tersebut, maka salah satu tujuan ABBB adalah untuk menghindari tindakan pemerintah yang dapat mengakibatkan kerugian bagi warga negara dalam penyelenggaraan negara.

Penyelenggaraan kehidupan bernegara guna mencapai tujuan negara menuntut pejabat-pejabat negara berperan aktif dalam setiap komponen yang bersinggungan dengan kehidupan warga negara. T Boestomi menyatakan:<sup>54</sup>

“Dalam penyelenggaraan negara tersebut, pejabat negara atau badan-badan hukum publik dapat melakukan perbuatan melawan hukum oleh penguasa (*onrechtmatigd overheidsdaad*). Hal meningkatnya perbuatan tersebut tidak lain karena memang situasi dan kondisi negara sedang berkembang yang sedang membangun selalu menuntut terdapatnya pihak Pemerintah yang aktif campur tangan dalam penyelenggaraan pemerintahan umum.”

Berdasarkan pendapat tersebut maka dapat ditarik sebuah kesimpulan,

“Adalah kewajaran apabila di satu pihak campur tangan negara harus terwujud secara aktif dan menyeluruh sedang dilain pihak makin meningkatnya juga penyelewengan-penyelewengan aparat negara akan menjadi salah satu faktor yang mengakibatkan sulitnya mencapai suatu ketertiban, sebab justru ketidaktertiban itu datangnya dari pihak yang wajib melaksanakan penertiban, tidak malah memberikan contoh kebalikannya”.<sup>55</sup>

Guna menghindari penyalagunaan kekuasaan oleh para pejabat pemerintah yang mengakibatkan kerugian bagi warga negara, maka dalam berkembang konsep perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh penguasa (*onrechtmatige overheidsdaad*). Berdasarkan sistematika yang dianut oleh KUH

---

<sup>53</sup>*Idem.*, hlm. 270.

<sup>54</sup>T Boestomi, *Hukum Perdata dan Hukum Tata Usaha Negara dalam Teori dan Praktek*, Bandung: Alumni, 1994, hlm. 19.

<sup>55</sup>*Idem.*, hlm. 20.

Perdata, “Perbuatan melanggar hukum oleh penguasa dimasukkan dalam rangkaian hukum perjanjian yang bersumber pada undang-undang akibat tindakan hukum manusia karena adanya perbuatan yang melanggar hukum”.<sup>56</sup> Hal ini diawali pada tahun 1924, “Pada saat H.R. (*Hoge Raad*/Mahkamah Agung Belanda) memberi putusan bahwa badan-badan hukum publik bertanggung jawab secara langsung menurut Pasal 1365 KUH Perdata, apabila penguasa melanggar suatu ketentuan undang-undang, baik yang bersifat *publiekrechtlijk* maupun *privaatrechtlijk*”.<sup>57</sup>

## F. Metode Penelitian

Skripsi ini menggunakan metode penelitian normatif yang dilakukan dengan yang meneliti data sekunder pada bidang hukum yang ada sebagai data kepustakaan dengan menggunakan metode berpikir deduktif (dari umum ke khusus). Data sekunder tersebut diantaranya Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (*Burgerlijk Wetboek*) dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pada penelitian hukum normatif, hukum dikonsepsikan sebagai kaidah atau norma yang merupakan patokan berprilaku bagi manusia yang dianggap pantas.<sup>58</sup>

### 1. Sifat Penelitian

---

<sup>56</sup>Achmad Ichsan, *Hukum Perdata I B*, Jakarta: Pembimbing Masa, 1969. hlm. 250.

<sup>57</sup>*Ibid.*

<sup>58</sup>Amirudin, H. Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Rajawali Press, 2004, hlm. 118.

Sifat penelitian yang dilakukan dalam penelitian ini adalah deskriptif analitis. Penelitian ini memberikan gambaran seteliti mungkin tentang pertanggung jawaban pemerintah dapat diterapkan dalam kasus-kasus yang berkaitan dengan penyediaan dan pemeliharaan sarana dan prasarana lalu lintas, kasus-kasus yang berkaitan dengan kurang tersedianya sarana dan prasarana di Kota Bandung dapat dikaitkan dengan konsep pertanggung jawaban oleh pemerintah, serta perlindungan hukum yang harus dilakukan oleh Pemerintah Kota Bandung berkaitan dengan tidak terakomodasinya sarana dan prasarana lalu lintas yang terdapat di masyarakat sehingga dapat mempertegas teori-teori tentang perbuatan melawan hukum yang telah ada.<sup>59</sup>

## 2. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan pendekatan yuridis normatif. Pendekatan yuridis normatif dilakukan dengan melakukan pengujian dan pengkajian terhadap data sekunder berupa teori-teori hukum, asas-asas hukum, dan norma norma hukum yang memiliki korelasi dengan konsep pertanggung jawaban oleh pemerintah, yaitu Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (*Burgerlijk Wetboek*) dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta peraturan perundang-undangan lain yang terkait. Selain itu, penelitian ini juga menggunakan pendekatan sosiologis empiris yang dilakukan dengan melakukan wawancara dengan

---

<sup>59</sup>Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: UI Press, 2006, hlm. 10.

Pemerintah Kota Bandung terkait dengan kendala-kendala dalam menyediakan sarana dan prasarana lalu lintas jalan.

### 3. Jenis Data

Data yang diteliti dalam penelitian ini adalah data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier. Bahan hukum primer yang menjadi acuan penulis dalam penyusunan tugas akhir ini adalah peraturan perundangan yang berlaku di Indonesia yaitu Undang-Undang No.22 Tahun 2009 dan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Sementara bahan hukum sekunder berupa literature mengenai hukum perikatan, hukum administrasi Negara. Bahan hukum tersier sendiri dalam hal ini penulis mengacu pada ensiklopedia, Kamus Besar Bahasa Indonesia dan juga sumber tersier lainnya.

### 4. Teknik Pengumpulan Data dan Analisa Data

#### a. Teknik Pengumpulan Data

Data sekunder diperoleh dengan cara sebagai berikut:

- 1) Bahan hukum primer, yaitu bahan hukum yang bersifat autoritatif artinya memiliki autoritas.<sup>60</sup> Bahan hukum primer mencakup peraturan perundang-undangan antara lain Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

---

<sup>60</sup>Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum, Kencana*, Jakarta: 2010, hlm. 142.

- 2) Bahan hukum sekunder, yaitu semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi.<sup>61</sup> Bahan hukum sekunder mencakup literature mengenai hukum perikatan, perbuatan melawan hukum oleh penguasaan dan hukum administrasi negara.
- 3) Bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang memberikan petunjuk atau penjelasan terhadap bahan-bahan hukum primer dan sekunder.<sup>62</sup> Bahan hukum tersier terdiri dari ensiklopedia, Kamus Besar Bahasa Indonesia, dan Kamus Hukum Indonesia-Belanda.

#### b. Teknik Analisa Data

Data diperoleh dari berbagai sumber kemudian dikumpulkan. Data berupa buku, literatur, makalah, dan jurnal baik cetak maupun elektronik. Setelah dikumpulkan, data dianalisis dengan metode deduktif sehingga dapat diketahui bagaimana bentuk pertanggung jawaban yang dapat dituntut dari Pemerintah Kota Bandung atas tidak terakomodasinya sarana dan pra sarana lalu lintas dapat diterapkan dalam kasus-kasus yang berkaitan dengan kurang tersedianya sarana dan prasarana di Kota Bandung dapat dikaitkan dengan pertanggung jawaban Pemerintah, serta perlindungan hukum yang harus dilakukan oleh Pemerintah Kota Bandung berkaitan dengan tidak terakomodasinya sarana dan prasarana lalu lintas yang terdapat di masyarakat.

---

<sup>61</sup> *Idem.*, hlm. 142.

<sup>62</sup> *Idem.*, hlm. 142.

## G. Sistematika Pembahasan

Untuk memudahkan dalam menafsirkan dan memahami materi yang dibahas dalam karya tulis ini, maka diadakan pengorganisasian dalam pembahasan untuk digunakan sebagai sistematika pembahasan dengan membagi ke dalam lima bab sebagai berikut:

Bab pertama merupakan bab pendahuluan yang memuat latar belakang penelitian, identifikasi masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian, kerangka penelitian, metode penelitian, serta sistematika pembahasan.

Bab ke dua menyajikan hasil kajian pustaka yaitu mengenai peran pemerintah dalam memfasilitasi sarana dan prasarana bagi kehidupan bernegara dan penyelenggaraan pemenuhan kebutuhan masyarakat. Yang meliputi materi teori dasar mengenai pemerintah dan pemerintah daerah, tugas pemerintah sebagai fasilitator dalam penyelenggaraan sarana dan prasarana lalu lintas jalan, serta tanggung jawab dan kewenangan pemerintah dalam pengelolaan sarana dan prasarana lalu lintas jalan.

Bab ke tiga merupakan bab yang menyajikan materi mengenai tata kelola pemerintahan yang meliputi uraian tentang konsep umum *good governance*, pengelolaan pemerintahan yang baik, serta perlindungan hukum dalam implementasi *good governance*.

Bab ke empat merupakan bab yang membahas hasil penelitian mengenai analisis hukum terhadap tanggung jawab pemerintah Kota Bandung dalam penyediaan sarana dan prasarana lalu lintas jalan berdasarkan Undang-

undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang meliputi materi penyediaan sarana dan prasarana lalu lintas jalan oleh pemerintah Kota Bandung. Kemudian dibahas juga mengenai pertanggungjawaban pemerintah Kota Bandung terhadap korban kecelakaan lalu lintas jalan, serta perlindungan hukum oleh pemerintah Kota Bandung bagi pengguna lalu lintas jalan yang mengalami kecelakaan lalu lintas jalan.

Bab kelima adalah bab penutup yang akan menampilkan kesimpulan atas hasil analisis dan memberikan saran terhadap permasalahan yang terjadi serta memberikan masukan kepada para pihak yang berkompeten dalam bidang hukum perdata.