PUNGGAWA
LAW REVIEW
Punggawa Law Review
Volume 1, Number 4, 2026
E-ISSN: 3125-0580
Open Access: punggawajournal.com/plr

# Rekonstruksi Pertanggungjawaban Perdata Penyelenggara Jalan atas Kecelakaan akibat Kerusakan Infrastruktur: Analisis Kewajiban Pemeliharaan, Pembuktian Kelalaian, dan Hubungan Kausalitas

**Siti Nur Zahra**[1]
[1] Fakultas Hukum/Fakultas Hukum Universitas Pamulang, Tangerang Selatan, Indonesia
*Korespondensi: sitinurzahra534@gmail.com*

**Informasi Artikel**
**Riwayat artikel:**
Received Sept 24th, 2026
Revised Nov 2th, 2026
Accepted Nov 10th, 2026

**Keyword:**
Tanggung gugat perdata; Penyelenggara jalan; Kerusakan jalan; Kelalaian; kausalitas; Ganti rugi.

**ABSTRAK**
Penelitian ini telah menganalisis konstruksi pertanggungjawaban perdata penyelenggara jalan atas kecelakaan yang berkaitan dengan kerusakan infrastruktur, dengan menitikberatkan pada atribusi kewenangan, standar kehati-hatian, dan pembuktian hubungan kausalitas. Penelitian hukum normatif dilakukan melalui pendekatan perundang-undangan, konseptual, kasus, serta perbandingan terbatas dengan hukum Jerman. Bahan hukum primer ditelaah bersama artikel ilmiah mengenai tanggung jawab pemerintah dan pemeliharaan jalan. Hasil analisis telah menunjukkan bahwa tanggung gugat tidak dapat dibebankan hanya karena kecelakaan terjadi pada ruas jalan yang rusak. Penentuan pihak yang bertanggung jawab harus didahului identifikasi status jalan dan kewenangan penyelenggaranya. Kelalaian dinilai melalui kewajiban memperbaiki kerusakan secara segera dan patut, kewajiban memasang rambu ketika perbaikan belum dapat dilakukan, serta bukti bahwa penyelenggara mengetahui atau secara wajar seharusnya mengetahui bahaya tersebut. Hubungan kausalitas telah diuji dengan mempertimbangkan kondisi jalan, perilaku pengguna, kondisi kendaraan, dan keadaan luar biasa. Perbandingan dengan Jerman telah memperlihatkan pentingnya inspeksi berkala dan tindakan pengamanan yang proporsional. Penelitian telah menyimpulkan perlunya model pengujian tanggung gugat bertahap agar perlindungan korban sejalan dengan kepastian hukum bagi penyelenggara jalan.

© 2026 The Authors. Published by Punggawa Legacy Center. This is an open access article under the CC BY license (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

## PENDAHULUAN

Jalan merupakan prasarana publik yang memungkinkan mobilitas orang dan barang serta menopang kegiatan sosial dan ekonomi. Fungsi tersebut sekaligus menempatkan penyelenggara jalan pada posisi yang memikul kewajiban hukum untuk menjaga agar jalan yang dibuka bagi lalu lintas berada dalam kondisi yang layak dan tidak menimbulkan bahaya yang seharusnya dapat dicegah. Kerusakan berupa lubang, retakan, permukaan bergelombang, amblesan, atau hilangnya perlengkapan keselamatan bukan semata persoalan teknis pekerjaan umum. Ketika kondisi itu meningkatkan risiko kecelakaan, persoalannya beralih menjadi isu perlindungan keselamatan pengguna jalan dan akuntabilitas penyelenggara infrastruktur.

Kerangka hukum positif Indonesia telah memuat kewajiban yang relevan. Pasal 24 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mewajibkan penyelenggara jalan segera dan patut memperbaiki jalan rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan. Apabila perbaikan belum dapat dilakukan, ayat (2) mewajibkan pemasangan tanda atau rambu untuk mencegah kecelakaan. Kewajiban tersebut tidak berdiri sendiri. Pasal 23 mengaitkan preservasi jalan dengan kewajiban menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Pasal 273

selanjutnya mengatur konsekuensi pidana terhadap penyelenggara jalan yang tidak memenuhi kewajiban tersebut dalam keadaan yang ditentukan undang-undang (Indonesia, 2009). Pada ranah perdata, Pasal 1365 KUHPerdata menyediakan dasar tuntutan ganti rugi apabila suatu perbuatan melawan hukum yang dapat dipertanggungjawabkan menimbulkan kerugian bagi pihak lain.

Persoalan hukum tidak selesai dengan menunjuk Pasal 24 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau Pasal 1365 KUHPerdata. Tidak setiap kerusakan jalan secara otomatis melahirkan tanggung gugat. Penilaian harus menjawab siapa penyelenggara yang berwenang atas ruas tersebut, kapan kewajiban untuk bertindak muncul, tindakan apa yang secara wajar dapat diharapkan, apakah penyelenggara memiliki kesempatan untuk mengurangi bahaya, dan apakah kelalaian tersebut mempunyai hubungan yang memadai dengan kecelakaan. Tanpa parameter itu, pertanggungjawaban berisiko menjadi terlalu luas karena menganggap pemerintah sebagai penanggung seluruh kecelakaan, atau terlalu sempit karena korban dibebani pembuktian yang tidak realistis terhadap proses internal administrasi pemeliharaan jalan.

Masalah atribusi kewenangan menjadi tahap awal yang menentukan. Sistem jalan nasional, provinsi, kabupaten/kota, dan desa dibentuk melalui pembagian status serta kewenangan penyelenggaraan. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 mengatur kembali klasifikasi, status, dan penyelenggaraan jalan. Karena itu, lokasi kecelakaan di dalam wilayah administratif suatu kabupaten atau kota tidak serta-merta berarti pemerintah kabupaten/kota merupakan pihak yang bertanggung jawab. Status jalan dan kewenangan aktual atas pemeliharaan harus diperiksa secara terpisah. Fauzan, Manggala, dan Nasution (2024) menempatkan status jalan dan koordinasi antartingkat pemerintahan sebagai unsur penting dalam menilai pertanggungjawaban pemerintah daerah. Temuan tersebut memperlihatkan bahwa kesalahan menentukan pihak tergugat dapat mengaburkan substansi kewajiban pemeliharaan.

Penelitian terdahulu telah membahas pertanggungjawaban penyelenggara jalan dari beberapa sudut. Pratama, Turisno, dan Widanarti (2017) mengkaji kelalaian pemerintah daerah dalam perkara kecelakaan fatal di Pematangsiantar dengan merujuk Putusan Nomor 21/Pdt.G/2013/PN.Pms. Rukmini dan Luhfitasari (2020) membahas perlindungan hukum bagi korban kecelakaan akibat kerusakan jalan provinsi. Rumate, Siar, dan Mamahit (2023) mengulas pertanggungjawaban penyelenggara jalan atas kerusakan yang mengakibatkan kecelakaan. Pratiwi, Aulia, dan Amanda (2024) mengkaji penanganan kerusakan jalan oleh aparatur PUPR, sedangkan Fauzan et al. (2024) memusatkan perhatian pada status jalan dan koordinasi kewenangan, sedangkan Hardicky, Hardianti, dan Sahuritna (2024) menelaah tanggung jawab pemerintah berdasarkan ketentuan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dua penelitian yang menjadi titik tolak pengembangan artikel ini juga memperlihatkan perkembangan diskursus yang berdekatan. Faradila, Arifudin, dan Siahaan (2026) membahas tanggung gugat penyelenggara jalan terhadap kecelakaan akibat jalan rusak melalui studi hukum perdata, termasuk hak korban dan kemungkinan gugatan berdasarkan Pasal 1365 KUHPerdata. Ayudyanti dan Noer (2026) mengkaji pertanggungjawaban pemerintah daerah dengan menekankan unsur perbuatan melawan hukum, batas restitusi, serta sinkronisasi Pasal 1365 KUHPerdata dan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Kedua penelitian tersebut menyediakan landasan penting, tetapi belum merumuskan secara terstruktur suatu standar penilaian berjenjang yang menghubungkan identifikasi kewenangan, pengetahuan penyelenggara terhadap bahaya, kepatutan waktu penanganan, tindakan pengamanan sementara, dan pengujian kausalitas dalam satu kerangka analitis.

Di sinilah letak kesenjangan penelitian. Kajian yang ada telah menjelaskan dasar normatif dan kemungkinan pertanggungjawaban, tetapi pembuktian kelalaian masih memerlukan operasionalisasi lebih lanjut. Frasa “segera dan patut” dalam Pasal 24 ayat (1) tidak menetapkan tenggat waktu numerik yang berlaku untuk seluruh jenis kerusakan. Penilaiannya harus mempertimbangkan tingkat bahaya, intensitas lalu lintas, visibilitas kerusakan, ketersediaan tindakan sementara, laporan masyarakat, inspeksi rutin, dan kemampuan teknis penyelenggara. Demikian pula, kewajiban memasang rambu dalam ayat (2) perlu diperlakukan sebagai kewajiban mandiri yang dapat dilanggar meskipun perbaikan permanen belum dapat dilaksanakan. Pengabaian rambu dapat memperbesar risiko dan menjadi dasar penilaian kelalaian, sepanjang unsur tanggung gugat lainnya terbukti.

Kesenjangan berikutnya berkaitan dengan pembuktian kausalitas. Kecelakaan lalu lintas pada umumnya bersifat multifaktorial. Kerusakan jalan dapat berinteraksi dengan kecepatan kendaraan, kondisi penerangan, cuaca, kondisi kendaraan, kemampuan pengemudi, serta tindakan pengguna jalan lain. Oleh sebab itu, hubungan kausalitas tidak tepat diuji dengan asumsi bahwa kerusakan jalan harus

menjadi satu-satunya penyebab. Yang perlu dinilai adalah apakah kegagalan penyelenggara memenuhi kewajiban keselamatan merupakan sebab faktual dan sebab hukum yang cukup dekat terhadap kerugian, serta apakah perilaku korban atau faktor lain memutus atau hanya turut berkontribusi pada rangkaian sebab. Analisis semacam ini menghindari penggunaan konsep *conditio sine qua non* secara mekanis. Pengembangan kerangka tersebut relevan pula dengan perkembangan hukum administrasi pemerintahan. Peraturan Mahkamah Agung Nomor 2 Tahun 2019 mengatur pedoman penyelesaian sengketa tindakan pemerintahan dan kewenangan mengadili perbuatan melanggar hukum oleh badan dan/atau pejabat pemerintahan (*onrechtmatige overheidsdaad*). Keberadaan aturan ini mengharuskan analisis lebih cermat terhadap karakter tindakan atau kelalaian yang disengketakan, subjek yang melakukan tindakan, serta kompetensi peradilan. Dengan demikian, pilihan jalur gugatan tidak dapat ditentukan hanya dari fakta bahwa tergugat adalah pemerintah. Karakter hubungan hukum, objek sengketa, dan petitum perlu diperiksa agar gugatan tidak keliru forum.

Sebagai perspektif pembanding, hukum Jerman mengenal kewajiban menjaga keselamatan lalu lintas pada jalan umum (*Verkehrssicherungspflicht*) yang diturunkan dari prinsip umum tanggung jawab delik. Pasal 823 ayat (1) Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) mengatur kewajiban ganti rugi atas pelanggaran secara melawan hukum dan karena kesengajaan atau kelalaian terhadap kehidupan, tubuh, kesehatan, kebebasan, kepemilikan, atau hak lain. Pasal 839 BGB mengatur tanggung jawab pejabat atas pelanggaran kewajiban jabatan, yang dalam keadaan tertentu dibaca bersama Pasal 34 Grundgesetz. Putusan Bundesverwaltungsgericht tanggal 2 Juni 2022, 9 A 13.21, menjelaskan pentingnya pemeriksaan jalan secara berkala untuk mengenali kerusakan baru dan mengambil langkah pengamanan yang diperlukan. Perbandingan ini tidak dimaksudkan untuk memindahkan doktrin Jerman ke Indonesia, melainkan untuk menunjukkan bahwa inspeksi, kemampuan mendeteksi risiko, dan respons yang proporsional dapat dijadikan parameter konkret dalam menilai kewajiban pemeliharaan.

Penelitian ini bertujuan membangun kerangka penilaian tanggung gugat perdata penyelenggara jalan melalui keterkaitan antara status jalan, kewajiban pemeliharaan, standar kehati-hatian, pembuktian kerugian, dan kausalitas. Kontribusi teoretisnya adalah memperjelas hubungan norma hukum jalan dengan unsur Pasal 1365 KUHPerdata melalui model pengujian bertahap. Kontribusi praktisnya ialah menyediakan pedoman analisis bagi korban, penyelenggara jalan, penegak hukum, dan hakim dalam menilai bukti yang relevan. Kebaruan artikel terletak pada penyusunan parameter operasional untuk menilai kelalaian dan kausalitas secara terintegrasi, bukan pada pengulangan kesimpulan bahwa pemerintah dapat dimintai pertanggungjawaban.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif yang bersifat preskriptif-analitis. Objek kajian meliputi norma mengenai penyelenggaraan dan pemeliharaan jalan, tanggung jawab perdata atas perbuatan melawan hukum, tanggung jawab pejabat pemerintahan, serta ketentuan mengenai penyelesaian sengketa tindakan pemerintahan. Penelitian tidak menggunakan populasi atau responden empiris karena fokusnya adalah konstruksi norma dan argumentasi hukum. Unit analisis mencakup peraturan perundang-undangan, putusan pengadilan yang dapat diidentifikasi, dan publikasi ilmiah yang relevan.

Pendekatan perundang-undangan digunakan untuk menelaah UUD NRI 1945, KUHPerdata, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022, Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan, Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, serta PERMA Nomor 2 Tahun 2019. Pendekatan konseptual digunakan untuk menguraikan perbuatan melawan hukum, kelalaian, kewajiban kehati-hatian, kerugian, dan hubungan kausalitas. Pendekatan kasus digunakan secara terbatas terhadap perkara yang telah dipublikasikan, terutama Putusan Nomor 21/Pdt.G/2013/PN.Pms sebagaimana dibahas dalam penelitian Pratama et al. (2017). Pendekatan perbandingan dilakukan dengan menelaah ketentuan BGB Jerman dan putusan Bundesverwaltungsgericht mengenai kewajiban pengamanan jalan.

Bahan hukum primer terdiri atas peraturan perundang-undangan dan putusan pengadilan. Bahan hukum sekunder meliputi artikel jurnal hukum, buku metodologi penelitian hukum, serta publikasi akademik mengenai tanggung jawab penyelenggara jalan. Penelusuran sumber dilakukan melalui pangkalan data jurnal, laman resmi lembaga pembentuk peraturan, dan repositori putusan atau pengadilan. Sumber yang tidak memiliki identitas bibliografis memadai tidak digunakan sebagai dasar

utama argumentasi. Artikel Faradila et al. (2026) dan Ayudyanti dan Noer (2026) diperlakukan sebagai penelitian terdahulu yang dianalisis secara kritis, bukan sebagai satu-satunya dasar hukum.

Analisis dilakukan secara kualitatif melalui inventarisasi, klasifikasi, interpretasi sistematis, dan interpretasi teleologis terhadap bahan hukum. Norma yang mengatur kewajiban penyelenggara jalan dihubungkan dengan unsur Pasal 1365 KUHPerdata, kemudian diuji melalui empat tahap: identifikasi pihak yang berwenang, penilaian pelanggaran kewajiban kehati-hatian, pembuktian kerugian dan kausalitas, serta penentuan bentuk pemulihan. Hasil analisis disusun secara preskriptif dengan memperhatikan konsistensi antarperaturan, asas kepastian hukum, dan perlindungan terhadap pengguna jalan.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Kedudukan Kewajiban Penyelenggara Jalan dalam Konstruksi Tanggung Gugat Perdata

Kewajiban penyelenggara jalan harus dibaca sebagai kewajiban hukum yang bersifat positif. Penyelenggara tidak cukup hanya menghindari tindakan yang membahayakan, tetapi juga harus melakukan tindakan pemeliharaan dan pengamanan ketika kondisi jalan menimbulkan risiko. Pasal 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 membentuk dua kewajiban yang saling melengkapi: kewajiban memperbaiki kerusakan yang dapat mengakibatkan kecelakaan dan kewajiban memberikan tanda atau rambu apabila perbaikan belum dapat dilakukan. Rumusan ini memperlihatkan bahwa hukum tidak mensyaratkan perbaikan permanen sebagai satu-satunya respons. Dalam situasi ketika perbaikan membutuhkan waktu, tindakan pengamanan sementara tetap wajib dilaksanakan.

Frasa “segera dan patut” mengandung standar perilaku yang harus diukur berdasarkan keadaan konkret. “Segera” menolak penundaan tanpa alasan yang dapat dibenarkan, sedangkan “patut” menuntut penilaian proporsional terhadap tingkat risiko dan kemampuan tindakan yang tersedia. Lubang kecil pada jalan lingkungan dengan lalu lintas rendah tidak selalu menuntut respons identik dengan lubang dalam pada jalan arteri yang dilalui kendaraan berkecepatan tinggi. Namun, perbedaan tingkat risiko tidak menghapus kewajiban; ia memengaruhi intensitas dan kecepatan respons yang wajar. Penyelenggara setidaknya perlu melakukan penilaian risiko, memasang peringatan, mengatur lalu lintas jika diperlukan, dan menjadwalkan perbaikan berdasarkan tingkat urgensi.

Kewajiban tersebut berkaitan dengan Pasal 23 yang mengharuskan penyelenggara menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas ketika melaksanakan preservasi atau peningkatan kapasitas jalan. Pasal 26 juga mengatur pembagian penyediaan perlengkapan jalan berdasarkan klasifikasi jalan. Sementara itu, Pasal 273 menyediakan ancaman pidana bagi penyelenggara yang tidak segera dan patut memperbaiki jalan rusak yang menimbulkan akibat tertentu atau tidak memasang tanda ketika jalan belum diperbaiki. Hubungan antara norma-norma tersebut menunjukkan adanya sistem perlindungan berlapis: kewajiban pemeliharaan, kewajiban mitigasi risiko, dan konsekuensi hukum atas pelanggaran.

Namun, sanksi pidana Pasal 273 tidak identik dengan pemulihan kerugian korban. Tanggung jawab pidana berorientasi pada pertanggungjawaban atas tindak pidana, sedangkan gugatan perdata berdasarkan Pasal 1365 KUHPerdata bertujuan memperoleh penggantian kerugian yang dapat dibuktikan. Keduanya dapat berhubungan, tetapi tidak saling menggantikan. Pembuktian unsur pidana tidak dengan sendirinya menentukan seluruh komponen kerugian perdata, dan tidak adanya putusan pidana bukan berarti gugatan perdata otomatis tidak dapat diajukan. Masing-masing rezim memiliki dasar, unsur, prosedur, dan tujuan yang berbeda.

Pasal 1365 KUHPerdata mensyaratkan adanya perbuatan melawan hukum, kesalahan, kerugian, dan hubungan sebab akibat. Dalam konteks jalan rusak, perbuatan dapat berbentuk tindakan maupun kelalaian. Kelalaian dapat terjadi ketika penyelenggara tidak melakukan inspeksi yang semestinya, mengabaikan laporan kerusakan, menunda perbaikan tanpa dasar yang wajar, atau tidak memasang rambu meskipun bahaya telah diketahui. Perbuatan melawan hukum juga dapat dikonstruksikan sebagai pelanggaran kewajiban hukum yang secara khusus dibebankan oleh Pasal 24 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Karena itu, norma sektoral tersebut menjadi ukuran untuk menilai apakah tindakan penyelenggara sesuai dengan standar perilaku yang diwajibkan.

Perlu dibedakan antara kewajiban penyelenggara sebagai institusi dan kesalahan pejabat atau aparatur tertentu. Gugatan perdata harus mengidentifikasi subjek hukum yang tepat serta dasar atribusi atau representasi tanggung jawabnya. Tidak semua kerusakan dapat dibebankan secara langsung kepada kepala daerah secara pribadi. Pemeriksaan perlu diarahkan pada siapa yang secara hukum dan faktual

mengemban kewenangan pemeliharaan, bagaimana kewenangan itu didelegasikan, dan apakah tindakan atau kelalaian terjadi dalam pelaksanaan fungsi tersebut. Analisis ini mencegah pencampuran antara tanggung jawab institusional pemerintah, tanggung jawab badan atau pejabat pemerintahan, dan tanggung jawab pribadi akibat kesalahan individual.

**Atribusi Kewenangan Berdasarkan Status Jalan sebagai Prasyarat Gugatan**

Penentuan penyelenggara jalan merupakan prasyarat sebelum unsur kesalahan dinilai. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 membedakan jalan berdasarkan sistem, fungsi, status, dan kelas. Pembagian status menjadi jalan nasional, provinsi, kabupaten, kota, dan desa berkaitan dengan pembagian kewenangan penyelenggaraan. Oleh karena itu, batas wilayah administratif bukan satu-satunya dasar untuk menentukan pihak yang harus bertanggung jawab. Ruas jalan yang berada di dalam wilayah suatu kota dapat berstatus jalan nasional atau provinsi, sehingga penyelenggara dan instansi yang berwenang atas pemeliharaannya harus ditentukan berdasarkan dokumen penetapan status dan ketentuan pelaksanaan.

Fauzan et al. (2024) menunjukkan bahwa tanggung jawab pemerintah daerah terhadap kerusakan jalan perlu ditinjau berdasarkan status jalan. Penelitian tersebut juga menyoroti pentingnya sinergi pusat dan daerah, termasuk mekanisme pelaporan satu pintu. Artikel ini mengembangkan implikasi keperdataan dari persoalan tersebut: status jalan bukan sekadar informasi administratif, melainkan faktor yang menentukan identifikasi kewajiban hukum, pihak yang memiliki kapasitas mencegah bahaya, dan subjek yang tepat untuk dimintai pertanggungjawaban. Jika gugatan diarahkan kepada instansi yang tidak memiliki kewenangan pemeliharaan, hubungan antara kewajiban, kesalahan, dan kerugian menjadi sulit dibuktikan.

Penentuan kewenangan tidak selalu cukup dilakukan dengan membaca klasifikasi jalan secara abstrak. Perlu diperiksa keputusan penetapan status, dokumen pengelolaan ruas, kontrak pemeliharaan apabila pekerjaan dialihdayakan, catatan serah terima pekerjaan, serta struktur organisasi instansi terkait. Dalam situasi tertentu, pekerjaan pemeliharaan dapat dilaksanakan oleh kontraktor, tetapi hal tersebut tidak serta-merta menghapus kewajiban publik penyelenggara untuk memastikan keselamatan jalan. Hubungan hukum antara penyelenggara dan kontraktor harus diperiksa untuk menentukan apakah kelalaian berasal dari pelaksanaan teknis, pengawasan kontrak, atau kegagalan koordinasi.

Apabila kerusakan berada pada jalan nasional yang melintasi wilayah kabupaten/kota, pemerintah daerah dapat menerima laporan dan melakukan koordinasi atau tindakan darurat sesuai kewenangan serta ketentuan yang berlaku. Akan tetapi, tindakan bantuan atau koordinasi tersebut tidak otomatis memindahkan status dan kewenangan pemeliharaan. Sebaliknya, penyelenggara utama tidak dapat menganggap laporan masyarakat sebagai urusan pihak lain tanpa mekanisme penerusan dan respons. Prinsip pelayanan publik yang baik menuntut adanya jalur pelaporan, pencatatan, penerusan, dan pengawasan yang dapat ditelusuri. Kegagalan koordinasi dapat relevan untuk menilai kesalahan apabila terbukti bahwa instansi yang bersangkutan mempunyai kewajiban untuk bertindak atau meneruskan informasi.

Konsekuensinya, berkas pembuktian dalam gugatan sebaiknya tidak hanya memuat foto kerusakan dan bukti kecelakaan. Dokumen status jalan, peta jaringan, keputusan penetapan status, informasi instansi pemelihara, serta dokumen pekerjaan jalan dapat membantu mengidentifikasi pihak yang memiliki kewajiban. Korban juga dapat mengumpulkan bukti pelaporan melalui kanal resmi, nomor pengaduan, surat, atau komunikasi tertulis dengan instansi. Dokumen tersebut dapat menunjukkan kapan penyelenggara memperoleh informasi dan berapa lama kesempatan yang tersedia untuk melakukan tindakan pengamanan.

**Standar Kelalaian: Pengetahuan, Risiko, Waktu Respons, dan Mitigasi**

Penilaian kelalaian dalam perkara jalan rusak seharusnya tidak berhenti pada fakta bahwa jalan berada dalam kondisi tidak sempurna. Infrastruktur yang digunakan secara publik dapat mengalami kerusakan karena cuaca, beban kendaraan, usia konstruksi, atau pekerjaan utilitas. Tidak setiap kerusakan dapat langsung dihilangkan pada saat pertama kali muncul. Yang menjadi persoalan adalah apakah penyelenggara telah melakukan langkah yang patut untuk mengenali, mengendalikan, dan memperbaiki bahaya. Dengan demikian, ukuran tanggung gugat perlu memperhatikan unsur pengetahuan aktual maupun pengetahuan yang secara wajar seharusnya dimiliki oleh penyelenggara.

Pengetahuan aktual dapat dibuktikan melalui laporan masyarakat, laporan petugas lapangan, hasil inspeksi, berita acara, dokumentasi pekerjaan, atau pemberitahuan dari kepolisian dan instansi lain. Pengetahuan konstruktif (*constructive notice*) dapat dipertimbangkan ketika sifat kerusakan, lamanya

kerusakan, atau frekuensi inspeksi yang seharusnya dilakukan menunjukkan bahwa penyelenggara patut mengetahui bahaya tersebut. Konsep ini bukan pembalikan beban pembuktian secara otomatis. Ia merupakan alat analisis untuk menilai apakah ketidaktahuan penyelenggara dapat dibenarkan berdasarkan sistem pengawasan yang semestinya dijalankan.

Standar waktu respons harus ditentukan berdasarkan tingkat bahaya. Faktor yang relevan antara lain kedalaman dan luas lubang, posisi kerusakan pada lajur kendaraan, kecepatan rencana jalan, volume lalu lintas, keberadaan penerangan, jarak pandang, kemungkinan pengendara menghindar, serta keberadaan pengguna jalan rentan seperti pengendara sepeda motor dan pesepeda. Kerusakan yang berada pada jalur utama dengan kecepatan tinggi dan sulit terlihat pada malam hari menuntut tindakan pengamanan lebih cepat dibanding kerusakan yang tidak menimbulkan risiko langsung. Namun, tanpa pedoman teknis yang transparan, penilaian "segera dan patut" berpotensi menjadi tidak konsisten.

Ketika perbaikan permanen belum dapat dilakukan, rambu atau tanda peringatan berfungsi sebagai tindakan mitigasi minimum. Tindakan itu perlu efektif, terlihat, ditempatkan sebelum titik bahaya, dan sesuai dengan karakter lalu lintas. Pemasangan tanda yang tidak terlihat pada malam hari, terlalu dekat dengan lubang, atau tidak disertai pengamanan pada kondisi berisiko tinggi mungkin tidak memenuhi tujuan Pasal 24 ayat (2). Dengan kata lain, keberadaan rambu secara formal tidak selalu membuktikan bahwa kewajiban telah dipenuhi. Efektivitas tindakan harus dinilai dari kemampuannya memberi peringatan yang memadai kepada pengguna jalan.

Inspeksi berkala merupakan instrumen penting untuk memenuhi kewajiban kehati-hatian. Catatan inspeksi yang memuat tanggal, lokasi, jenis kerusakan, tingkat risiko, petugas pemeriksa, dan tindak lanjut dapat menunjukkan apakah penyelenggara menjalankan sistem pemeliharaan yang wajar. Apabila kerusakan muncul tiba-tiba akibat kejadian alam, ketiadaan pengetahuan aktual mungkin dapat dipertimbangkan. Namun, setelah penyelenggara menerima laporan atau mempunyai kesempatan wajar untuk mengetahui bahaya, kewajiban mitigasi mulai relevan. Keadaan luar biasa tidak serta-merta menghapus kewajiban untuk memasang rambu atau melakukan tindakan sementara ketika hal tersebut masih mungkin dilakukan.

Putusan Bundesverwaltungsgericht Jerman tanggal 2 Juni 2022, 9 A 13.21, menegaskan bahwa kewajiban keselamatan jalan menuntut pengamatan berkala agar kerusakan baru atau bahaya dapat diketahui dan langkah pengamanan yang diperlukan dapat dilakukan. Prinsip ini memperlihatkan hubungan antara frekuensi inspeksi, kemampuan mengenali bahaya, dan tindakan pencegahan. Penerapannya dalam konteks Indonesia harus disesuaikan dengan pembagian kewenangan, sumber daya, dan norma nasional. Nilai komparatifnya terletak pada penegasan bahwa standar kehati-hatian tidak hanya diukur setelah kecelakaan terjadi, tetapi juga dari kualitas sistem pengawasan sebelum kecelakaan.

Alasan keterbatasan anggaran perlu dinilai secara proporsional. Keterbatasan fiskal dapat menjadi fakta yang relevan dalam menentukan urutan prioritas pekerjaan, tetapi tidak menghapus kewajiban hukum yang secara eksplisit memerintahkan tindakan pengamanan. Dalam keadaan perbaikan permanen belum dapat dibiayai atau dilaksanakan, pemasangan rambu, pembatasan lajur, penutupan sementara, atau pengalihan arus dapat menjadi langkah yang lebih segera dan relatif terjangkau. Karena itu, dalih anggaran tidak cukup untuk membenarkan pembiaran total terhadap bahaya yang telah diketahui dan dapat dimitigasi.

**Pembuktian Unsur Perbuatan Melawan Hukum dan Kerugian**

Unsur pertama, yaitu adanya perbuatan, mencakup tindakan aktif maupun kelalaian. Dalam perkara kerusakan jalan, bentuk yang paling relevan umumnya adalah tidak dilaksanakannya kewajiban yang diwajibkan hukum. Penggugat perlu menunjukkan bahwa penyelenggara memiliki kewajiban yang relevan, bahwa kondisi jalan memicu kewajiban untuk memperbaiki atau memberi tanda, dan bahwa tindakan yang diwajibkan tidak dilakukan secara patut. Bukti yang dapat digunakan meliputi dokumentasi kondisi jalan, tanggal pengambilan gambar, saksi yang mengetahui kondisi lokasi, laporan pengaduan, catatan inspeksi, dan keterangan ahli teknik jalan.

Unsur melawan hukum dapat dibuktikan dengan menunjukkan pertentangan antara tindakan atau kelalaian dengan kewajiban hukum. Pasal 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 memberikan dasar normatif yang konkret. Selain itu, pelanggaran terhadap prinsip kehati-hatian dapat menjadi relevan apabila penyelenggara mengabaikan risiko yang seharusnya dapat diperkirakan. Penilaian tidak boleh semata-mata didasarkan pada akibat yang telah terjadi. Hakim perlu menilai keadaan sebelum

kecelakaan, termasuk apakah bahaya dapat dikenali, apakah tindakan pengamanan tersedia, dan apakah penyelenggara mempunyai kesempatan yang wajar untuk melaksanakannya.

Unsur kesalahan berkaitan dengan kesengajaan atau kelalaian. Dalam perkara ini, kelalaian dapat tampak dari tidak adanya inspeksi yang memadai, tidak ditindaklanjutinya laporan, atau tidak dipasangnya tanda bahaya ketika perbaikan belum dapat dilakukan. Pembuktian kesalahan tidak seharusnya disamakan dengan pembuktian bahwa seorang pejabat secara pribadi menghendaki terjadinya kecelakaan. Fokusnya adalah apakah penyelenggara tidak memenuhi standar perilaku yang secara hukum dapat diharapkan darinya. Dokumen administratif internal menjadi penting karena dapat menjelaskan alur informasi, pembagian tugas, dan keputusan penanganan.

Unsur kerugian mencakup kerugian materiil dan, sepanjang dapat dibuktikan serta dinilai secara hukum, kerugian immateriil. Kerugian materiil dapat berupa biaya pengobatan, biaya rehabilitasi, kehilangan pendapatan, biaya transportasi selama pemulihan, kerusakan kendaraan, dan biaya lain yang mempunyai hubungan langsung dengan kecelakaan. Bukti yang relevan antara lain kuitansi, rekam medis, surat keterangan dokter, bukti penghasilan, estimasi perbaikan kendaraan, serta dokumen kehilangan pendapatan. Kerugian immateriil seperti penderitaan fisik atau tekanan psikologis perlu dijelaskan secara konkret dan tidak cukup hanya dinyatakan dalam angka tanpa dasar.

Pasal 240 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengakui hak korban kecelakaan untuk memperoleh pertolongan dan perawatan, ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab, serta santunan asuransi sesuai ketentuan. Norma ini memperkuat posisi korban sebagai subjek yang memiliki hak atas pemulihan. Namun, hak tersebut tidak berarti seluruh komponen kerugian otomatis dibebankan kepada penyelenggara jalan. Korban tetap perlu menunjukkan dasar tanggung jawab tergugat, jenis kerugian, besaran yang diminta, dan hubungan antara kerugian dengan peristiwa yang menjadi dasar gugatan.

Unsur hubungan kausalitas merupakan bagian yang paling kompleks. Analisis dapat dimulai dengan pertanyaan faktual: apakah kecelakaan kemungkinan tidak akan terjadi dengan cara yang sama apabila jalan berada dalam kondisi aman atau apabila rambu peringatan dipasang secara memadai? Setelah itu perlu dinilai kedekatan normatif antara risiko yang diwajibkan untuk dicegah oleh Pasal 24 dan kerugian yang benar-benar terjadi. Jika kerusakan jalan menciptakan risiko kendaraan kehilangan kendali dan risiko itulah yang terwujud, hubungan kausal dapat lebih mudah dibangun. Sebaliknya, jika kecelakaan terjadi karena sebab yang tidak berkaitan dengan kerusakan, hubungan tersebut menjadi lemah.

Pendekatan sebab faktual tidak boleh diterapkan secara kaku seolah-olah hanya satu faktor yang dapat menjadi penyebab. Dalam kecelakaan, beberapa faktor dapat bekerja secara bersamaan. Misalnya, lubang jalan berada pada lintasan kendaraan, pengendara melaju dengan kecepatan di atas batas, dan penerangan jalan tidak memadai. Dalam keadaan seperti itu, perlu dinilai apakah kerusakan jalan tetap merupakan salah satu sebab yang relevan dan apakah perilaku pengendara turut berkontribusi terhadap besaran tanggung jawab. Keberadaan kesalahan korban tidak selalu menghapus seluruh tanggung jawab penyelenggara, tetapi dapat berpengaruh terhadap penilaian kausalitas dan proporsi ganti rugi sesuai konstruksi hukum yang diterapkan.

Bukti teknis dapat memperkuat analisis kausalitas. Laporan kepolisian, hasil olah tempat kejadian perkara, foto dan video lokasi, rekaman kamera, kondisi cuaca, spesifikasi kendaraan, jejak pengereman, serta keterangan ahli teknik lalu lintas dapat digunakan untuk merekonstruksi peristiwa. Keterangan ahli diperlukan terutama ketika bentuk kerusakan, kecepatan kendaraan, jarak pandang, atau kemungkinan menghindar menjadi isu yang diperselisihkan. Dokumentasi harus memiliki waktu dan lokasi yang jelas agar dapat dihubungkan dengan kondisi pada saat kecelakaan, bukan hanya kondisi jalan setelah diperbaiki.

Secara praktis, pembuktian sebaiknya disusun dalam urutan kronologis: kapan kerusakan muncul atau pertama kali diketahui, kapan laporan diterima, tindakan apa yang dilakukan, apakah rambu dipasang, bagaimana kondisi jalan pada saat kecelakaan, dan kerugian apa yang timbul. Urutan ini memungkinkan hakim melihat hubungan antara kewajiban, kesempatan bertindak, kelalaian, dan akibat. Tanpa kronologi, foto kerusakan hanya membuktikan kondisi fisik jalan, bukan dengan sendirinya membuktikan bahwa penyelenggara telah lalai.

**Hubungan antara Gugatan Perdata dan Sengketa Tindakan Pemerintahan**

Karakter tergugat sebagai badan atau pejabat pemerintahan menimbulkan pertanyaan mengenai forum penyelesaian sengketa. PERMA Nomor 2 Tahun 2019 mengatur pedoman penyelesaian sengketa

tindakan pemerintahan dan kewenangan mengadili perbuatan melanggar hukum oleh badan dan/atau pejabat pemerintahan. Aturan ini penting karena memperjelas pergeseran penanganan sengketa tindakan pemerintahan ke lingkungan peradilan tata usaha negara sesuai ruang lingkup yang diatur. Oleh karena itu, analisis gugatan terhadap pemerintah tidak dapat semata-mata menggunakan rumusan lama bahwa setiap tuntutan berdasarkan Pasal 1365 KUHPerdata selalu menjadi kewenangan peradilan umum.

Penentuan kompetensi harus dilakukan dengan mengidentifikasi objek sengketa, sifat hubungan hukum, kapasitas tergugat, dan bentuk pemulihan yang dimohonkan. Sengketa yang pada pokoknya menguji tindakan atau tidak bertindaknya badan atau pejabat pemerintahan dalam menjalankan kewenangan pemerintahan dapat masuk dalam rezim sengketa tindakan pemerintahan. Di sisi lain, tuntutan ganti rugi yang timbul dari hubungan keperdataan tertentu perlu dianalisis berdasarkan karakter hubungan tersebut dan ketentuan kompetensi yang berlaku. Penggunaan istilah Pasal 1365 KUHPerdata tidak dengan sendirinya menentukan forum; substansi gugatan tetap menjadi faktor utama.

Karena itu, korban perlu menghindari penyusunan gugatan yang hanya menyebut pemerintah sebagai tergugat tanpa menjelaskan tindakan atau kelalaian spesifik yang disengketakan. Posita perlu memuat status jalan, dasar kewenangan, kewajiban yang dilanggar, kronologi pengetahuan penyelenggara, bentuk kelalaian, kerugian, dan kausalitas. Petitum harus disesuaikan dengan forum yang berwenang serta jenis pemulihan yang dimungkinkan. Konsultasi hukum dan pemeriksaan dokumen kewenangan dapat mengurangi risiko gugatan dinyatakan tidak dapat diterima karena kesalahan menentukan pihak atau forum.

Temuan Faradila et al. (2026) mengenai kesenjangan antara pengaturan dan pelaksanaan hak korban, serta analisis Ayudyanti dan Noer (2026) mengenai hubungan antara tanggung jawab perdata dan kewajiban penyelenggara, menunjukkan bahwa akses terhadap pemulihan tidak hanya ditentukan oleh adanya norma substantif. Mekanisme prosedural juga menentukan apakah korban dapat membawa tuntutannya ke forum yang tepat. Dengan demikian, pembaruan analisis tanggung gugat perlu menggabungkan dimensi substantif dan prosedural, bukan memisahkannya.

**Perbandingan Terbatas dengan Hukum Jerman**

Perbandingan dengan Jerman memberikan gambaran bahwa tanggung jawab atas keselamatan jalan dapat dikonstruksikan melalui kewajiban umum untuk mengamankan sumber bahaya. Pasal 823 ayat (1) BGB menetapkan kewajiban mengganti kerugian apabila seseorang secara melawan hukum, dengan kesengajaan atau kelalaian, melanggar kehidupan, tubuh, kesehatan, kebebasan, kepemilikan, atau hak lain orang lain. Pasal 839 BGB mengatur tanggung jawab pejabat apabila melanggar kewajiban jabatan yang dibebankan kepadanya terhadap pihak ketiga. Pasal 34 Grundgesetz mengatur pengalihan tanggung jawab negara atau badan publik dalam keadaan pelanggaran kewajiban jabatan oleh pejabat ketika menjalankan fungsi publik.

Doktrin *Verkehrssicherungspflicht* menuntut pihak yang menguasai atau mengelola sumber bahaya mengambil tindakan pengamanan yang wajar untuk mencegah risiko terhadap pihak lain. Dalam konteks jalan, kewajiban ini mencakup pengamatan dan pemeriksaan berkala, pengenalan kerusakan, serta tindakan pengamanan sesuai tingkat bahaya. Putusan Bundesverwaltungsgericht 9 A 13.21 tanggal 2 Juni 2022 menguraikan bahwa kewajiban keselamatan jalan menuntut pemeriksaan dalam interval yang memadai agar kerusakan baru dapat diketahui dan tindakan yang diperlukan dapat dilakukan. Standar tersebut tidak berarti setiap jalan harus selalu bebas dari seluruh ketidaksempurnaan, melainkan bahwa risiko yang dapat dikenali harus ditangani dalam batas tindakan yang wajar.

Persamaan fungsional dengan hukum Indonesia tampak pada orientasi pencegahan bahaya dan penggunaan standar kelalaian. Pasal 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 bahkan secara eksplisit menyebut kewajiban memperbaiki jalan rusak dan memasang rambu ketika perbaikan belum dapat dilakukan. Perbedaannya terletak pada struktur norma dan forum. Di Indonesia, kewajiban sektoral tersebut terhubung dengan rezim tanggung gugat berdasarkan Pasal 1365 KUHPerdata dan pengaturan sengketa tindakan pemerintahan melalui PERMA Nomor 2 Tahun 2019. Dalam sistem Jerman, hubungan antara delik umum, kewajiban jabatan, dan tanggung jawab negara diatur melalui BGB dan Grundgesetz serta dikembangkan melalui yurisprudensi.

Perbandingan ini mengajarkan dua hal yang dapat dipertimbangkan dalam pengembangan hukum Indonesia. Pertama, standar inspeksi berkala perlu diterjemahkan ke dalam prosedur operasional yang dapat diaudit, termasuk pencatatan kondisi jalan dan tindak lanjut laporan. Kedua, ukuran kepatutan respons sebaiknya mempertimbangkan tingkat bahaya dan kemampuan pengendalian risiko, bukan

hanya ketersediaan anggaran untuk perbaikan permanen. Namun, konsep Jerman tidak dapat diterapkan secara langsung karena struktur pemerintahan, hukum acara, dan dasar pertanggungjawabannya berbeda. Perbandingan hanya berfungsi sebagai referensi konseptual untuk memperjelas isi kewajiban kehati-hatian.

**Model Pengujian Tanggung Gugat dan Implikasi Praktis**

Berdasarkan analisis di atas, tanggung gugat perdata penyelenggara jalan dapat diuji melalui empat tahap yang saling berkaitan. Tahap pertama adalah atribusi kewenangan. Pada tahap ini diperiksa status ruas jalan, instansi penyelenggara, kewenangan pemeliharaan, dan kemungkinan adanya pelaksanaan pekerjaan oleh pihak ketiga. Tahap kedua adalah pelanggaran kewajiban kehati-hatian. Penilaiannya meliputi kondisi kerusakan, tingkat risiko, pengetahuan aktual atau konstruktif, interval inspeksi, waktu respons, serta efektivitas rambu atau tindakan sementara. Tahap ketiga adalah pembuktian kerugian dan hubungan kausalitas. Tahap keempat adalah penentuan bentuk serta proporsi pemulihan berdasarkan bukti dan karakter kontribusi faktor penyebab.

Model tersebut tidak dimaksudkan sebagai unsur baru di luar Pasal 1365 KUHPerdata, melainkan sebagai alat sistematis untuk menerapkan unsur yang telah dikenal. Atribusi kewenangan membantu menentukan siapa pelaku atau pihak yang mempunyai kewajiban. Standar kehati-hatian membantu menguji sifat melawan hukum dan kesalahan. Pembuktian kerugian dan kausalitas menguji unsur akibat. Dengan susunan demikian, analisis menjadi lebih transparan dan mengurangi risiko kesimpulan yang hanya bertumpu pada fakta kecelakaan.

Dari sisi penyelenggara, model tersebut mendorong tata kelola pemeliharaan yang terdokumentasi. Sistem pengaduan perlu mencatat waktu laporan, lokasi, foto, klasifikasi tingkat bahaya, unit penanggung jawab, dan tindak lanjut. Inspeksi rutin harus disertai standar pencatatan yang seragam. Untuk kerusakan yang belum dapat diperbaiki, keputusan mitigasi perlu didokumentasikan, termasuk alasan pemilihan rambu, pembatasan lajur, atau pengalihan arus. Dokumentasi semacam ini bukan hanya alat pembelaan hukum, melainkan bukti bahwa kewajiban keselamatan telah dijalankan.

Dari sisi korban, pengumpulan bukti sebaiknya dilakukan sedini mungkin dengan tetap memperhatikan keselamatan dan proses penyelidikan. Korban atau keluarga dapat menyimpan foto lokasi, identitas saksi, laporan polisi, bukti medis, kuitansi, bukti pendapatan, dan bukti komunikasi dengan penyelenggara. Apabila memungkinkan, informasi mengenai status jalan dan instansi pemelihara perlu diminta melalui mekanisme informasi publik. Bukti mengenai laporan terdahulu dari masyarakat lain juga dapat relevan untuk menunjukkan bahwa kerusakan telah diketahui sebelum kecelakaan, sepanjang diperoleh secara sah dan dapat diverifikasi.

Penguatan regulasi dapat diarahkan pada pedoman teknis yang menerjemahkan frasa “segera dan patut” menjadi klasifikasi tingkat bahaya dan standar respons minimum. Pedoman tersebut tidak harus menetapkan tenggat tunggal untuk semua keadaan, tetapi dapat menetapkan kategori risiko, kewajiban tindakan sementara, dan dokumentasi yang harus tersedia. Sistem pelaporan terpadu sebagaimana disarankan Fauzan et al. (2024) dapat membantu mengatasi fragmentasi informasi antartingkat pemerintahan. Namun, integrasi sistem perlu disertai kejelasan pihak yang menerima laporan, kewajiban meneruskan laporan, serta batas waktu konfirmasi dan tindak lanjut.

Rekomendasi pembentukan dana penjaminan atau skema restitusi khusus perlu dikaji lebih lanjut dari segi dasar kewenangan, sumber pendanaan, tata kelola, dan hubungannya dengan mekanisme ganti rugi yang sudah ada. Skema administratif tidak boleh menggantikan hak korban untuk mengajukan gugatan apabila unsur tanggung gugat terpenuhi. Sebaliknya, mekanisme penyelesaian nonlitigasi dapat menjadi sarana pemulihan lebih cepat apabila terdapat pengakuan tanggung jawab dan kesepakatan yang adil. Setiap skema harus memastikan transparansi penilaian kerugian, akses korban, dan akuntabilitas penggunaan anggaran.

Temuan ini sejalan dengan perhatian penelitian terdahulu terhadap lemahnya implementasi kewajiban pemeliharaan, tetapi memberikan penajaman pada cara menguji kelalaian. Pratama et al. (2017) memperlihatkan relevansi perkara konkret dalam menilai tanggung jawab pemerintah daerah. Rukmini dan Luhfitasari (2020) menekankan perlindungan korban, sementara Hardicky et al. (2024) menempatkan Pasal 273 sebagai instrumen sanksi terhadap penyelenggara. Fauzan et al. (2024) mengingatkan bahwa status jalan dan koordinasi kewenangan merupakan persoalan mendasar. Artikel ini menyatukan isu-isu tersebut ke dalam model pengujian yang berurutan, dengan memberi perhatian khusus pada pengetahuan atas bahaya, standar waktu respons, dan kausalitas multifaktorial.

Model pengujian juga membatasi klaim tanggung jawab agar tidak bersifat absolut. Pemerintah tidak otomatis bertanggung jawab atas setiap kecelakaan yang terjadi di jalan yang mengalami kerusakan. Harus dibuktikan bahwa tergugat merupakan pihak yang memikul kewajiban relevan, bahwa kewajiban tersebut dilanggar secara dapat dicela, bahwa korban mengalami kerugian, dan bahwa pelanggaran mempunyai hubungan kausal dengan kerugian. Di sisi lain, pemerintah tidak dapat menghindari tanggung jawab hanya dengan menyebut keterbatasan anggaran atau menyatakan bahwa kerusakan merupakan persoalan teknis. Ketika bahaya dapat diketahui dan tindakan pengamanan yang wajar tersedia, pembiaran dapat memenuhi dasar penilaian kelalaian.

Kerangka tersebut perlu membedakan kewajiban untuk mengetahui keadaan jalan dari kewajiban untuk menghilangkan seluruh risiko. Jalan umum merupakan ruang yang dinamis; kerusakan dapat muncul di antara dua periode inspeksi dan tidak selalu dapat diperbaiki seketika. Hukum tidak menuntut standar kesempurnaan absolut, tetapi menuntut sistem pengawasan dan respons yang masuk akal. Karena itu, keberadaan kerusakan pada saat kecelakaan harus ditempatkan dalam rangkaian waktu. Apakah kerusakan baru muncul beberapa menit sebelum kecelakaan, atau telah berlangsung selama berminggu-minggu? Apakah terdapat inspeksi rutin? Apakah laporan telah diterima? Pertanyaan kronologis ini menentukan apakah penyelenggara mempunyai kesempatan nyata untuk mencegah akibat.

Penilaian kesempatan bertindak dapat menggunakan pendekatan risiko dan kemampuan pengendalian. Risiko dapat dipahami dari kemungkinan terjadinya kecelakaan dan tingkat keparahan akibat apabila bahaya terwujud. Kerusakan yang dangkal tetapi berada di jalur kendaraan cepat pada tikungan atau turunan dapat menimbulkan bahaya lebih besar dibanding kerusakan yang lebih dalam pada bahu jalan yang tertutup. Demikian pula, lubang yang tergenang air pada malam hari dapat sulit dikenali oleh pengendara. Dengan menilai kombinasi probabilitas dan tingkat dampak, kewajiban respons dapat ditentukan secara lebih rasional. Analisis ini bukan penggantian standar hukum dengan rumus teknis, melainkan cara menjelaskan mengapa suatu bahaya menuntut tindakan lebih cepat.

Keadaan darurat juga perlu dipisahkan dari kelalaian yang telah berlangsung. Hujan ekstrem, banjir, longsor, atau kerusakan mendadak akibat kendaraan berat dapat menimbulkan keadaan yang tidak sepenuhnya dapat dikendalikan. Namun, peristiwa alam tidak otomatis menjadi alasan pembebasan. Setelah kejadian diketahui, penyelenggara tetap perlu mengambil langkah yang secara wajar dapat dilakukan untuk melindungi pengguna. Pembelaan keadaan memaksa lebih relevan apabila penyelenggara dapat menunjukkan bahwa peristiwa tersebut tidak dapat diperkirakan atau dicegah dan bahwa tindakan pengamanan yang layak telah diupayakan. Dengan demikian, *force majeure* harus diuji secara konkret, bukan digunakan sebagai label umum untuk setiap kerusakan.

Kontrak pemeliharaan dengan penyedia jasa juga tidak boleh menjadi alasan untuk mengaburkan tanggung jawab. Dalam pekerjaan yang dialihdayakan, kontraktor dapat memiliki kewajiban kontraktual untuk melaksanakan pekerjaan sesuai spesifikasi dan standar teknis. Akan tetapi, penyelenggara tetap mempunyai fungsi pengaturan, pengawasan, dan pengendalian sesuai ketentuan yang berlaku. Apabila kecelakaan terjadi karena kualitas pekerjaan yang buruk, perlu ditelusuri apakah kontraktor menyimpang dari kontrak, apakah pengawas menerima hasil pekerjaan tanpa pemeriksaan memadai, atau apakah kerusakan timbul setelah masa pemeliharaan. Jawaban atas pertanyaan tersebut menentukan dasar tanggung jawab masing-masing pihak dan kemungkinan tuntutan regres atau tanggung jawab bersama.

Dokumen pengadaan dan kontrak dapat menjadi bukti yang penting, tetapi akses korban terhadap dokumen internal sering kali terbatas. Dalam keadaan demikian, mekanisme keterbukaan informasi publik dapat menjadi sarana untuk meminta informasi mengenai status jalan, instansi pengelola, jadwal pemeliharaan, atau laporan penanganan yang bersifat terbuka. Permintaan informasi perlu dirumuskan secara spesifik dan tetap memperhatikan pengecualian informasi yang sah. Data yang diperoleh dapat membantu korban mengidentifikasi pihak yang bertanggung jawab dan menyusun kronologi. Di sisi penyelenggara, keterbukaan yang proporsional juga dapat memperkuat kepercayaan publik dan mengurangi sengketa akibat ketidakjelasan tindak lanjut.

Pembuktian melalui laporan masyarakat memiliki arti khusus karena laporan dapat menunjukkan pengetahuan aktual penyelenggara. Namun, korban tidak harus selalu membuktikan bahwa dirinya sendiri pernah melaporkan kerusakan. Informasi dapat berasal dari laporan warga lain, inspeksi petugas, pemberitaan, atau dokumentasi internal. Hal yang harus dibuktikan adalah relevansi informasi tersebut terhadap instansi yang berwenang dan waktu ketika informasi diterima. Laporan yang disampaikan

kepada instansi yang salah mungkin tetap relevan apabila terdapat kewajiban untuk meneruskannya kepada penyelenggara yang tepat. Oleh sebab itu, sistem pelaporan terpadu bukan hanya persoalan efisiensi administrasi, tetapi juga sarana untuk memperjelas alur pengetahuan dan tanggung jawab.

Dalam perkara yang menimbulkan luka berat atau kematian, kerugian korban dan keluarga memiliki dimensi yang lebih kompleks. Selain biaya perawatan dan kehilangan penghasilan, dapat timbul biaya pemakaman, kehilangan dukungan ekonomi, serta kerugian non-ekonomis yang harus dinilai berdasarkan dasar hukum dan bukti yang tersedia. Penghitungan kerugian tidak boleh bersifat spekulatif. Untuk kehilangan pendapatan, misalnya, perlu dibedakan antara pendapatan yang telah nyata hilang dan proyeksi pendapatan masa depan yang mempunyai dasar cukup. Keterangan ahli atau dokumen pekerjaan dapat membantu menilai besaran kerugian secara rasional. Penilaian yang cermat menjaga agar kompensasi tidak terlalu rendah maupun tidak didasarkan pada klaim yang tidak dapat diverifikasi.

Asuransi dan santunan kecelakaan juga harus ditempatkan secara tepat dalam analisis pemulihan. Pasal 240 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebut hak korban atas ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab dan santunan asuransi sesuai ketentuan. Keberadaan santunan tidak serta-merta menghapus tanggung jawab pihak yang lalai, tetapi perlu diperiksa agar tidak terjadi penghitungan ganda atas komponen kerugian yang sama. Penyelenggara, perusahaan asuransi, dan pihak lain dapat memiliki dasar tanggung jawab yang berbeda. Oleh karena itu, klaim kepada satu pihak perlu diselaraskan dengan pembayaran yang telah diterima dari sumber lain sesuai hukum yang berlaku.

Perlu pula dibedakan antara pemulihan individual dan perbaikan sistemik. Pembayaran ganti rugi kepada korban dapat memulihkan sebagian kerugian individual, tetapi tidak otomatis menghilangkan sumber bahaya bagi pengguna jalan berikutnya. Sebaliknya, perbaikan jalan setelah kecelakaan tidak dengan sendirinya mengganti kerugian korban yang telah terjadi. Kedua bentuk respons perlu berjalan paralel: pemulihan terhadap pihak yang dirugikan dan tindakan korektif untuk mencegah kejadian serupa. Hal ini sejalan dengan fungsi preventif Pasal 24 serta fungsi kompensatoris Pasal 1365 KUHPerdata. Pemisahan tujuan tersebut penting agar penyelenggara tidak menganggap perbaikan fisik sebagai penyelesaian penuh atas tuntutan korban.

Perkara Putusan Nomor 21/Pdt.G/2013/PN.Pms yang dikaji Pratama et al. (2017) memperlihatkan bahwa perkara jalan rusak telah menjadi objek pengujian tanggung jawab pemerintah daerah dalam praktik peradilan. Nilai penting pendekatan kasus bukan sekadar mengulang hasil putusan, melainkan menguji bagaimana kewajiban pemeliharaan, status jalan, kelalaian, dan kerugian dibuktikan dalam perkara konkret. Penelitian ini menggunakan perkara tersebut sebagai ilustrasi doktrinal, tetapi tidak menarik generalisasi bahwa seluruh perkara jalan rusak harus diputus dengan hasil yang sama. Setiap sengketa tetap bergantung pada bukti, status jalan, dan karakter kelalaian yang diajukan.

Perkembangan literatur setelah 2020 juga menunjukkan semakin kuatnya perhatian pada kewenangan pemerintah daerah dan efektivitas pemeliharaan. Artikel Sawelet, Nirahua, dan Saija (2022), serta Ode, Nendissa, dan Pattinasarany (2026) membahas implementasi kewenangan pemerintah daerah terhadap jalan rusak. Fauzan et al. (2024) menekankan status jalan dan koordinasi, sedangkan Putra, Hermawan, dan Nugroho (2025) menelaah tanggung jawab Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dalam pemeliharaan jalan di Jawa Timur. Artikel Puspita Sari et al. (2026) mengangkat tanggung jawab negara dari perspektif perlindungan hukum. Rangkaian kajian ini menunjukkan bahwa isu kewenangan, pelaksanaan pemeliharaan, dan perlindungan korban saling berhubungan. Kontribusi artikel ini adalah mengikatnya melalui standar pembuktian yang dapat digunakan dalam penilaian tanggung gugat.

Walaupun model empat tahap dapat membantu sistematisasi, model tersebut tidak boleh dipahami sebagai daftar mekanis yang menggantikan penalaran hakim. Pada praktiknya, beberapa unsur dapat saling memengaruhi. Misalnya, status jalan menentukan pihak yang wajib melakukan inspeksi; hasil inspeksi menentukan apakah penyelenggara mengetahui bahaya; pengetahuan memengaruhi penilaian waktu respons; dan efektivitas rambu memengaruhi hubungan kausalitas. Oleh sebab itu, model harus digunakan secara interaktif. Hakim dapat kembali menilai tahap awal apabila bukti baru menunjukkan bahwa pihak yang digugat bukan penyelenggara yang berwenang atau bahwa bahaya timbul dari pekerjaan pihak ketiga.

Standar pembuktian juga perlu mempertimbangkan asimetri informasi antara korban dan pemerintah. Catatan inspeksi, kontrak pemeliharaan, dan laporan internal biasanya dikuasai oleh

penyelenggara. Korban dapat menghadapi kesulitan untuk mengakses bukti tersebut, sementara ia harus membuktikan unsur-unsur gugatan. Kondisi ini tidak serta-merta mengubah beban pembuktian yang ditetapkan hukum acara, tetapi dapat menjadi alasan bagi pengadilan untuk menilai secara cermat permohonan pembuktian, kewajiban menghadirkan dokumen, dan konsekuensi apabila pihak yang menguasai bukti tidak memberikan penjelasan yang memadai. Transparansi administrasi akan membantu mengurangi ketimpangan tersebut.

Pada tahap penentuan bentuk pemulihan, pengadilan perlu membedakan antara kerugian yang telah terjadi dan tindakan yang dimaksudkan untuk mencegah bahaya di masa mendatang. Tuntutan ganti rugi berorientasi pada kompensasi atas kerugian korban, sedangkan permintaan tindakan tertentu terhadap penyelenggara harus disesuaikan dengan kompetensi forum dan dasar hukum yang tersedia. Apabila korban menghendaki perbaikan jalan, pemasangan rambu, atau perubahan tata kelola, tuntutan tersebut tidak selalu identik dengan tuntutan pembayaran berdasarkan Pasal 1365 KUHPerdata. Perumusan petitum yang tepat akan membantu memastikan bahwa jenis pemulihan yang diminta dapat diperiksa oleh pengadilan yang berwenang.

Secara kelembagaan, penyelenggara jalan perlu membangun standar dokumentasi yang dapat diuji. Catatan yang baik sekurang-kurangnya memuat identitas ruas, status jalan, waktu inspeksi, temuan kerusakan, klasifikasi risiko, keputusan tindakan sementara, waktu perbaikan, serta pihak yang bertanggung jawab. Jika tindakan belum dapat dilakukan, alasan dan rencana tindak lanjut perlu dicatat. Standar ini dapat menjadi dasar evaluasi internal, audit keselamatan, dan pembuktian dalam sengketa. Tanpa dokumentasi, penyelenggara akan kesulitan menunjukkan bahwa tindakan yang diambil telah memenuhi standar kepatutan, sementara korban juga kesulitan memperoleh gambaran mengenai proses penanganan.

Pada akhirnya, pertanggungjawaban perdata tidak seharusnya diposisikan sebagai ancaman terhadap penyelenggara infrastruktur, melainkan sebagai mekanisme akuntabilitas atas kewajiban yang telah ditetapkan oleh hukum. Penyelenggara yang telah memiliki sistem inspeksi, menindaklanjuti laporan, memasang rambu, dan melakukan perbaikan dalam waktu yang wajar tidak semestinya dibebani tanggung jawab hanya karena kecelakaan terjadi. Sebaliknya, penyelenggara yang membiarkan bahaya yang diketahui tanpa langkah mitigasi patut dimintai pertanggungjawaban apabila kerugian dan kausalitas terbukti. Keseimbangan ini menjaga agar gugatan perdata tetap berfungsi sebagai sarana keadilan, bukan sebagai pertanggungjawaban tanpa batas.

Persoalan forum peradilan perlu dibahas dengan kehati-hatian karena tidak semua tindakan pemerintah mempunyai karakter hukum yang sama. Ketika kerusakan jalan berkaitan dengan kegagalan menjalankan fungsi penyelenggaraan infrastruktur, penggugat perlu menilai apakah pokok sengketa merupakan tindakan atau tidak bertindaknya pejabat dalam ranah pemerintahan. PERMA Nomor 2 Tahun 2019 memberikan pedoman khusus mengenai sengketa tindakan pemerintahan. Oleh sebab itu, penggunaan Pasal 1365 KUHPerdata sebagai dasar materiil tidak boleh mengabaikan ketentuan mengenai kompetensi absolut. Pemilihan forum yang tepat merupakan bagian dari akses terhadap keadilan, bukan sekadar persoalan teknis prosedural.

Pada saat yang sama, perlu kehati-hatian untuk tidak menyamakan semua gugatan terhadap pemerintah sebagai sengketa tindakan pemerintahan. Hubungan kontraktual antara korban dengan penyedia jasa, misalnya, dapat menimbulkan sengketa perdata yang berbeda karakter. Begitu pula apabila kerugian timbul dari perbuatan pihak swasta yang mengerjakan proyek jalan. Pengadilan harus melihat substansi hubungan hukum dan sumber kewajiban yang dilanggar. Identitas tergugat sebagai badan publik merupakan petunjuk penting, tetapi tidak cukup untuk menentukan forum tanpa pemeriksaan objek dan dasar gugatan.

Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan memberikan konteks bagi penilaian tindakan dan keputusan pejabat pemerintahan, termasuk penggunaan wewenang dan larangan penyalahgunaan wewenang. Dalam perkara pemeliharaan jalan, kewenangan administratif dapat meliputi perencanaan, penganggaran, pengawasan, dan pelaksanaan program. Tidak semua kekurangan kebijakan anggaran otomatis menjadi perbuatan melawan hukum terhadap korban tertentu. Diperlukan hubungan yang cukup antara kewajiban yang dilanggar, ruang diskresi yang dimiliki, serta risiko yang secara konkret timbul. Analisis ini penting agar tanggung gugat tidak berubah menjadi pengujian abstrak terhadap kebijakan fiskal.

Perencanaan anggaran tetap dapat menjadi bukti kontekstual untuk menilai apakah penyelenggara telah mengambil langkah yang wajar. Dokumen perencanaan, daftar prioritas perbaikan,

hasil audit kondisi jalan, dan laporan pelaksanaan dapat menunjukkan apakah bahaya telah dikenali serta bagaimana prioritas ditetapkan. Apabila ruas berisiko tinggi berulang kali tidak dimasukkan dalam program penanganan tanpa alasan yang dapat dipertanggungjawabkan, keadaan tersebut dapat memperkuat dugaan kelalaian. Sebaliknya, apabila dokumen menunjukkan inspeksi, pengamanan sementara, dan tindakan perbaikan dalam batas waktu yang wajar, hal itu dapat menjadi bukti bahwa penyelenggara telah menjalankan kewajibannya.

Analisis terhadap perilaku pengguna jalan juga harus dilakukan secara seimbang. Pengguna jalan wajib mematuhi ketentuan lalu lintas dan mengemudikan kendaraan dengan hati-hati. Namun, kewajiban pengguna tidak menghapus kewajiban penyelenggara untuk menyediakan jalan yang aman dan memberi peringatan atas bahaya yang diketahui. Pengendara yang melaju dengan kecepatan wajar tetapi tidak dapat menghindari lubang yang tidak diberi tanda berada dalam situasi berbeda dari pengendara yang mengabaikan rambu atau mengemudi secara ceroboh. Pembedaan tersebut harus didukung bukti, bukan asumsi yang dibangun setelah kecelakaan terjadi.

Jika terbukti terdapat kontribusi dari beberapa pihak, penilaian tanggung jawab harus memperhatikan dasar hukum mengenai kesalahan masing-masing pihak dan hubungan kausalnya dengan kerugian. Tidak tepat menyimpulkan bahwa kesalahan korban selalu membebaskan penyelenggara, sebagaimana tidak tepat pula menyatakan bahwa kerusakan jalan selalu membuat penyelenggara menanggung seluruh kerugian. Penilaian yang proporsional memerlukan rekonstruksi kejadian dan evaluasi terhadap kemampuan masing-masing pihak untuk mencegah akibat. Dalam hal terdapat pihak ketiga seperti kontraktor atau perusahaan utilitas, keterlibatan mereka juga perlu diperiksa berdasarkan perbuatan dan kewajiban yang relevan.

Pada tataran kebijakan, klasifikasi risiko dapat menjadi penghubung antara standar teknis dan standar hukum. Kategori risiko tinggi dapat ditetapkan untuk kerusakan yang berpotensi menyebabkan kendaraan kehilangan kendali, berada pada jalur utama, sulit terlihat, atau tidak menyediakan ruang aman untuk menghindar. Kategori menengah dapat diberikan pada kerusakan yang masih dapat diantisipasi tetapi membutuhkan perbaikan terjadwal dan tanda peringatan. Kategori rendah tidak berarti kerusakan dapat diabaikan; penyelenggara tetap perlu mencatat dan menjadwalkan pemeliharaan. Klasifikasi yang konsisten akan membantu penyelenggara mengalokasikan sumber daya dan memberi dasar objektif bagi evaluasi setelah kecelakaan.

Untuk menjamin akuntabilitas, standar teknis sebaiknya disertai mekanisme audit dan evaluasi berkala. Audit dapat memeriksa kesesuaian antara catatan inspeksi dan kondisi faktual, ketepatan waktu respons, efektivitas rambu, serta penyelesaian laporan masyarakat. Hasil audit dapat digunakan untuk memperbaiki prosedur internal dan menentukan prioritas anggaran. Jika terjadi kecelakaan, catatan audit juga dapat membantu menilai apakah kerusakan merupakan kejadian baru yang belum sempat ditangani atau bagian dari pola pembiaran yang berlangsung lama. Dengan demikian, audit berfungsi sebagai instrumen pencegahan sekaligus penguatan pembuktian.

## KESIMPULAN

Pertanggungjawaban perdata penyelenggara jalan atas kecelakaan akibat kerusakan infrastruktur harus dinilai melalui penerapan Pasal 1365 KUHPerdata yang dihubungkan dengan kewajiban khusus dalam Pasal 23, Pasal 24, Pasal 26, Pasal 240, dan Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Tanggung gugat tidak timbul secara otomatis dari fakta adanya jalan rusak dan kecelakaan. Penilaiannya harus diawali dengan identifikasi status jalan dan pihak yang memiliki kewenangan pemeliharaan, dilanjutkan dengan pemeriksaan apakah penyelenggara mengetahui atau patut mengetahui bahaya, apakah respons perbaikan atau tindakan pengamanan telah dilakukan secara segera dan patut, serta apakah kelalaian tersebut mempunyai hubungan kausal dengan kerugian korban. Kausalitas harus dinilai secara kontekstual dengan memperhitungkan faktor pengguna jalan, kendaraan, cuaca, dan kondisi lingkungan tanpa menganggap bahwa satu faktor harus menjadi penyebab tunggal. Perbandingan terbatas dengan hukum Jerman memperkuat arti inspeksi berkala dan mitigasi risiko yang proporsional. Oleh karena itu, diperlukan pedoman teknis mengenai klasifikasi bahaya, standar respons, sistem pelaporan terpadu, dan dokumentasi pemeliharaan agar perlindungan korban dan kepastian hukum bagi penyelenggara dapat berjalan berimbang.

## DAFTAR PUSTAKA

Ayudyanti, I., & Noer, Z. (2026). Pertanggungjawaban hukum pemerintah daerah terhadap jalan rusak (Studi Pasal 1365 KUHPerdata). Judge: Jurnal Hukum, 6(9). https://doi.org/10.54209/judge.v6i09.1998

Bundesverwaltungsgericht. (2022, June 2). Urteil vom 2. Juni 2022 – 9 A 13.21. https://www.bverwg.de/de/020622U9A13.21.0

Faradila, Arifudin, N., & Siahaan, N. F. (2026). Tanggung gugat penyelenggara jalan terhadap kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak (Studi hukum perdata). Jurnal Riset Rumpun Ilmu Sosial, Politik dan Humaniora, 5(2), 279–288. https://doi.org/10.55606/jurrish.v5i2.7286

Fauzan, M., Manggala, B. S., & Nasution, A. I. (2024). Pertanggungjawaban pemerintah daerah terhadap kerusakan jalan di daerah ditinjau berdasarkan status jalan. Jurnal Ilmiah Dinamika Hukum, 25(1), 34–56. https://doi.org/10.35315/dh.v25i1.9366

Germany. (1949). Basic Law for the Federal Republic of Germany (Grundgesetz), Article 34. https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_gg/

Germany. (2002). Bürgerliches Gesetzbuch (BGB), §§ 823, 839. https://www.gesetze-im-internet.de/bgb/

Hardicky, N., Hardianti, F., & Sahuritna, A. (2024). Pertanggungjawaban pemerintah terhadap kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan jalan rusak. Jurnal Ilmu Hukum, Humaniora dan Politik, 4(6), 2726–2734. https://doi.org/10.38035/jihhp.v4i6.2866

Indonesia. (1945). Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Indonesia. (n.d.). Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Indonesia. (2006). Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86.

Indonesia. (2009). Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96.

Indonesia. (2014). Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 292.

Indonesia. (2019). Peraturan Mahkamah Agung Nomor 2 Tahun 2019 tentang Pedoman Penyelesaian Sengketa Tindakan Pemerintahan dan Kewenangan Mengadili Perbuatan Melanggar Hukum oleh Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan.

Indonesia. (2022). Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 12.

Indonesia. (2023). Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang.

Ode, A., Nendissa, R. H., & Pattinasarany, Y. (2026). Tanggung jawab pemerintah daerah provinsi dalam menanggulangi jalan rusak. Pattimura Law Study Review, 4(2), 26–37. https://doi.org/10.47268/palasrev.v4i2.23907

Pratama, R. P., Turisno, B. E., & Widanarti, H. (2017). Tanggung jawab pemerintah kepala daerah Kota Pematang Siantar atas kelalaian tidak memperbaiki jalan rusak yang mengakibatkan korban kecelakaan meninggal dunia (Studi terhadap Putusan Nomor 21/Pdt.G/2013/PN.Pms). Diponegoro Law Journal, 6(1), 1–15. https://doi.org/10.14710/dlj.2017.15669

Putra, V. D. A., Hermawan, S., & Nugroho, A. (2025). Analisis tanggung jawab hukum Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dalam pemeliharaan jalan di Jawa Timur. Aliansi: Jurnal Hukum, Pendidikan dan Sosial Humaniora, 2(2), 44–60. https://doi.org/10.62383/aliansi.v2i2.808

Puspita Sari, S. T., Marwiyah, S., Hamdani, F., & Aribawa, M. Y. (2026). Tanggung negara terhadap kecelakaan lalu lintas akibat kondisi jalan berlubang perspektif perlindungan hukum. Journal Evidence of Law, 5(1), 170–180. https://doi.org/10.59066/jel.v5i1.2191

Rukmini, S., & Luhfitasari, R. (2020). Perlindungan hukum terhadap korban kecelakaan lalu lintas akibat adanya jalan rusak di jalan provinsi Kabupaten Penajam Paser Utara. Lex Suprema, 2(1), 168–185.

Rumate, K. G., Siar, L., & Mamahit, C. E. M. (2023). Pertanggungjawaban penyelenggara jalan atas kerusakan jalan yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Lex Privatum, 7(2), 33–48.

Sawelet, A., Nirahua, S. E. M., & Saija, V. J. E. (2022). Implementasi kewenangan pemerintah daerah terhadap jalan rusak. TATOHI: Jurnal Ilmu Hukum, 2(3), 281–292.

Pratiwi, A. S., Aulia, I. S., & Amanda, T. (2024). Bentuk pertanggungjawaban aparatur pemerintah PUPR terhadap penanganan kerusakan jalan di Cipta Karya Kota Pekanbaru. Jurnal Ilmiah Mahasiswa Merdeka EMBA, 3(2), 1–10.