

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Tarik-menarik kewenangan antara pusat dan daerah menjadi inti permasalahan dalam otonomi di Indonesia. Pemerintah Pusat dianggap kurang memberi kewenangan daerah, hal ini karena pemerintah pusat menilai daerah belum siap berotonomi. Pemberian otonomi kepada daerah yang demikian besar dan luas di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah semakin mengendur seiring dengan perubahan undang-undang tersebut yang digantikan dengan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah. Hal serupa ternyata juga masih dirasakan setelah UU Nomor 32 Tahun 2004 diganti dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Alih-alih untuk menguatkan otonomi seluas-luasnya, kedua undang-undang terakhir justru secara bertahap dianggap membalikkan kembali arah otonomi daerah ke arah sentralisasi, sehingga terkesan menjadi resentralisasi.

Salah satu indikasi pemerintah pusat menilai daerah belum siap berotonomi karena ketidakmampuan daerah dalam menjalankan otonomi daerah adalah dalam hal pengelolaan jalan. Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan penghubung, bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah

permukaan tanah, dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali rel, jalan lori, dan jalan kabel.¹

Secara umum, terdapat beberapa permasalahan terkait dengan pembangunan jalan, antara lain:

1. Kondisi jalan yang masih buruk serta lambatnya pembangunan jalan baru yang menghubungkan daerah-daerah dan pusat perekonomian.
2. Ketidakjelasan penyelenggaraan jalan, yaitu antara membuat jalan baru dan pemeliharaan jalan yang sudah ada.
3. Persoalan kelembagaan, di mana saat ini penyelenggaraan jalan yang terkait dengan perencanaan, pembangunan, pemeliharaan, pemanfaatan, pengelolaan, dan pengawasan jalan belum terkonsolidasi dalam kelembagaan yang baik.²

Pembangunan jalan sebagai bagian dari infrastruktur di wilayah Banten memiliki peran sangat penting dalam mendukung perekonomian dan mobilitas masyarakat, di antaranya:

1. Meningkatkan aksesibilitas, karena jalan yang baik dan terhubung antar wilayah akan mempermudah akses masyarakat ke berbagai layanan penting seperti pendidikan, kesehatan, dan pasar. Dengan demikian, pembangunan jalan akan meningkatkan kualitas hidup dan mempermudah distribusi barang dan jasa. (Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 : 2)

2. Peningkatan ekonomi lokal, karena jalan yang lebih baik memungkinkan barang dan produk dari Banten dapat didistribusikan lebih cepat ke pasar-pasar di luar wilayah Banten. Hal ini akan memperlancar arus perdagangan dan memperbesar potensi ekonomi daerah melalui peningkatan sektor pertanian, industri, dan perdagangan.
3. Mobilitas dan konektivitas yang lebih baik, hal ini karena jalan yang baik mendukung mobilitas manusia dan barang, serta meningkatkan konektivitas antara daerah perkotaan dan pedesaan. Hal ini akan mempermudah mobilitas pekerja, pelancong, dan turis, yang pada gilirannya mendorong pertumbuhan sektor pariwisata di Banten.
4. Mendukung pengembangan infrastruktur lain, karena pembangunan jalan seringkali menjadi fondasi untuk pembangunan infrastruktur lainnya, seperti jaringan listrik, air bersih, dan telekomunikasi. Dengan konektivitas yang lebih baik, pembangunan infrastruktur ini dapat dilakukan dengan lebih efisien dan merata.
5. Penciptaan lapangan kerja, hal ini karena adanya pembangunan jalan memerlukan banyak tenaga kerja, baik untuk pembangunan fisiknya maupun untuk pemeliharaannya. Hal ini akan menciptakan lapangan kerja baru bagi masyarakat setempat, yang dapat mengurangi angka pengangguran dan meningkatkan kesejahteraan sosial.
6. Meningkatkan daya saing wilayah, karena infrastruktur jalan yang baik membuat wilayah Banten lebih kompetitif dalam menarik investor.

Dengan adanya kemudahan transportasi, biaya logistik dapat ditekan, dan perusahaan akan lebih tertarik untuk berinvestasi di Banten.

7. Mengurangi kemacetan dan kecelakaan lalu lintas, karena pembangunan jalan yang dirancang dengan baik dan sesuai standar akan mengurangi kemacetan serta meningkatkan keselamatan berlalu lintas. Dengan manajemen transportasi yang lebih baik, kecelakaan dapat diminimalkan, dan pergerakan barang dan orang dapat lebih lancar.

Secara keseluruhan, pembangunan jalan merupakan investasi jangka panjang yang penting bagi perkembangan ekonomi dan sosial di wilayah Banten. Sehingga diharapkan dengan adanya pembangunan jalan yang merata dan berkualitas, Banten dapat menjadi wilayah yang lebih maju, kompetitif, dan sejahtera.

Kewenangan pengambil kebijakan antara pemerintah pusat, provinsi dan kabupaten/kota yang tidak tegas khususnya dalam pemberian izin, rekomendasi, dispensasi dan pemanfaatan jalan menyebabkan terjadinya tumpang tindih kebijakan pembangunan jalan, salah satunya di Provinsi Banten. Di samping itu, formula dalam pengaturan mengenai jalan khususnya jaminan peningkatan aksesibilitas wilayah yang sedang dan belum berkembang juga masih belum jelas. Begitu juga standar konstruksi jalan yang memadai baik untuk jalan nasional, provinsi maupun kabupaten/kota.

Pengaturan mengenai pembangunan jalan pada dasarnya diatur dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, dengan peraturan pelaksana yang berlaku dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia

Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan. Selanjutnya dilakukan perubahan UU Nomor 38 Tahun 2004 dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

Selanjutnya, pembangunan jalan di provinsi Banten diatur dalam Peraturan Daerah Provinsi Banten Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pembangunan Infrastruktur Jalan dengan Penganggaran Tahunan Jamak, di mana Perda Provinsi Banten ini diberlakukan dengan tujuan untuk memberikan jaminan penganggaran dalam pembangunan infrastruktur jalan di provinsi Banten, antara lain memberikan kepastian pembangunan ruas jalan yang telah diprioritaskan, serta memberikan kepastian pengikatan jumlah anggaran yang akan digunakan dalam pembangunan infrastruktur.

Lebih lanjut mengenai pembangunan jalan juga diatur dalam Peraturan Gubernur Provinsi Banten Nomor 82 Tahun 2016 tentang Tata Kelola Pemanfaatan dan Penggunaan Bagian-Bagian Jalan Provinsi, di mana dalam Pergub tersebut diberlakukan dengan maksud sebagai pedoman dalam melaksanakan pemanfaatan dan penggunaan bagian-bagian jalan pada jalan provinsi, serta bertujuan untuk pengamanan fungsi jalan, menjamin kelancaran dan keselamatan pengguna jalan, serta keamanan konstruksi jalan.

Adapun terkait dengan tumpang tindih kewenangan, di mana hal tersebut terjadi ketika pengelolaan jalan tidak selaras dengan tujuan otonomi daerah, hal tersebut dapat menyebabkan sengketa lahan dan ketidakpastian hukum. Koordinasi antara kebijakan yang diterapkan oleh pemerintah pusat

dan pemerintah provinsi dalam hal pembangunan infrastruktur atau pembangunan jalan di wilayah Banten.

Tumpang tindih kewenangan pembangunan jalan antara pemerintah pusat dan provinsi di wilayah Banten dapat menyebabkan berbagai masalah dalam perencanaan, pendanaan, pelaksanaan, dan pengawasan proyek infrastruktur. Beberapa masalah utama yang timbul antara lain:³

1. Perencanaan yang tidak terkoordinasi, yaitu:
 - a. kebijakan yang bertabrakan, di mana perencanaan yang tidak terkoordinasi antara pemerintah pusat dan provinsi Banten dapat menyebabkan pembangunan jalan yang tidak optimal. Contohnya yaitu ketika terdapat dua proyek pembangunan jalan yang direncanakan di jalur yang sama atau berdekatan, namun tujuan proyek pembangunan jalan tersebut berbeda, sehingga dapat mengarah pada pemborosan sumber daya.
 - b. prioritas yang berbeda, di mana pemerintah pusat dan pemerintah daerah provinsi Banten memiliki prioritas pembangunan jalan yang berbeda, yaitu pemerintah pusat lebih fokus pada proyek jalan nasional, sedangkan pemerintah provinsi Banten lebih fokus pada jalan yang menghubungkan daerah-daerah dalam provinsi Banten. Sehingga tanpa adanya koordinasi yang baik, hal tersebut mengakibatkan ketidakseimbangan pembangunan infrastruktur.
2. Pendanaan yang Tidak Efektif, yaitu:
 - a. Pemborosan anggaran, di mana tumpang tindih kebijakan juga pada akhirnya mengakibatkan pemborosan anggaran. Jika pemerintah pusat dan pemerintah daerah provinsi Banten mengalokasikan dana untuk proyek jalan yang sama tanpa adanya koordinasi yang baik, maka dana yang tersedia dapat digunakan secara tidak efisien.
 - b. Terlambatnya pencairan dana, di mana proses pendanaan yang tidak jelas atau saling tumpang tindih antara pemerintah pusat dengan provinsi Banten yang mengakibatkan keterlambatan dalam pencairan dana untuk proyek pembangunan jalan, yang pada gilirannya dapat menyebabkan stagnansi atau bahkan pembatalan proyek.
3. Kesulitan dalam Pelaksanaan Proyek, yaitu:

- a. Proyek yang tertunda atau terganggu, hal ini disebabkan perencanaan dan pendanaan tidak terkoordinasi dengan baik, proyek jalan dapat tertunda atau terganggu karena keputusan yang saling bertentangan antara pemerintah pusat dan provinsi Banten. Di mana adanya perbedaan kebijakan mengenai waktu pelaksanaan atau alokasi sumber daya yang terbatas.
 - b. Redudansi pekerjaan, di mana pembangunan jalan yang dilakukan oleh pemerintah pusat dan provinsi Banten dengan perencanaan yang tidak terkoordinasi dapat menghasilkan pekerjaan yang redundan atau tidak diperlukan, seperti pengerjaan dua ruas jalan yang hampir identik oleh pemerintah pusat dan provinsi Banten di area yang sama.
4. Pengawasan yang Lemah, yaitu:
- a. Ketidaktahuan tanggung jawab, karena dengan adanya tumpang tindih kebijakan, muncul kebingungan terkait siapa yang bertanggung jawab dalam pengawasan proyek jalan. Pemerintah pusat dan provinsi Banten dapat saling menyalahkan jika terdapat masalah dalam pelaksanaan atau kualitas pekerjaan, sehingga pengawasan menjadi kurang efektif.
 - b. Kurangnya konsistensi dalam standar pengawasan, yaitu pengawasan dari pemerintah pusat dan provinsi Banten yang terpisah dapat berakibat pada penerapan atau implementasi standar yang tidak konsisten, baik dalam kualitas material, waktu penyelesaian, maupun prosedur keselamatan. Hal ini dapat mengarah pada kualitas jalan yang tidak memadai.
5. Kurangnya Sinergi antara Pemerintah, yaitu:
- a. Fragmentasi kebijakan, di mana ketika kebijakan pembangunan jalan tidak terintegrasi dengan baik, akan sulit untuk mencapai tujuan pembangunan yang menyeluruh dan terkoordinasi. Fragmentasi kebijakan ini menyebabkan kurangnya sinergi antara kebijakan nasional dan daerah, yang seharusnya bisa saling mendukung untuk memaksimalkan hasil pembangunan infrastruktur jalan.
 - b. Tidak optimalnya penggunaan sumber daya, yaitu dengan tumpang tindih kebijakan, penggunaan sumber daya manusia, material, dan teknologi tidak bisa dioptimalkan secara maksimal. Misalnya, tenaga kerja yang sama bisa dipakai untuk dua proyek berbeda, yang akan menambah biaya dan waktu yang tidak perlu.
6. Penghambatan Pembangunan Daerah, yaitu:
- a. Ketumpangan pembangunan, di mana ketidakjelasan dalam pembagian tanggung jawab antara pemerintah pusat dan provinsi bisa menyebabkan ketumpangan dalam pembangunan jalan. Beberapa daerah mungkin mendapat perhatian lebih dari pemerintah pusat, sementara daerah lainnya yang lebih

membutuhkan jalan yang baik mungkin terlupakan atau tidak mendapatkan prioritas.

- b. Ketidakjelasan fungsi jalan, yaitu jalan yang dibangun oleh pemerintah pusat bisa mengarah ke wilayah yang lebih strategis untuk kepentingan nasional, sementara jalan yang dibangun oleh provinsi bisa lebih fokus pada penghubung antar daerah. Ketidakjelasan fungsi ini bisa mempengaruhi efektivitas pembangunan jalan bagi masyarakat.

Menurut Ombudsman, akibat adanya tumpang tindih kewenangan terkait pembangunan jalan antara pemerintah pusat dan pemerintah provinsi Banten, mengakibatkan terdapat 13 (tiga belas) proyek jalan yang belum selesai, serta adanya jalan yang rusak akibat *overloading*. Salah satunya di Kota Serang, di mana Ombudsman menemukan sejumlah permasalahan terkait proyek pembangunan jalan yang belum tuntas, antara lain jalan Parung-Kalodran-Sadik, jalan Jakung-Gedeg, jalan Cilowong-Gedeg, jalan Pipitan-Ampel, jalan Warudoyong-Silebu, jalan Kasemen-Margasana, jalan Ciracas-Barang, jalan Taman-Taktakan, jalan Ciwandan-Cibomo, jalan Kalodran-Jengkol, jalan KPW Banten Lama, jalan Kasemen-Warung Jaud, dan jalan Cilowong-Gedeg Pasir Gadung.⁴

Pemerintah kota Serang belum dapat menyelesaikan proyek jalan tersebut karena adanya kendala dalam urusan infrastruktur yang belum sepenuhnya dikelola oleh Pemkot Serang, di mana banyak infrastruktur yang bukan merupakan kewenangan atau tanggung jawab Pemkot Serang. Sehingga Ombudsman menyarankan agar Pemkot Serang melakukan koordinasi dengan

pemerintah pusat dan provinsi Banten sebagai pengelola jalan guna penanganan kerusakan infrastruktur di kota Serang.⁵

Perencanaan dan koordinasi yang lebih baik antara pemerintah pusat dan provinsi, tumpang tindih kebijakan dapat diatasi untuk mendukung pembangunan jalan yang lebih efektif dan efisien, sehingga tidak terjadi tumpang tindih kewenangan pembangunan jalan yang dapat mengakibatkan terhambatnya infrastruktur pembangunan jalan yang diperlukan masyarakat. Berdasarkan permasalahan tersebut, maka menarik untuk dilakukan penelitian yang berjudul “Tumpang Tindih Pembagian Kewenangan Pembangunan Jalan Antara Pemerintah Pusat dan Provinsi di Wilayah Banten (Studi Kasus Jalan Pipitan – Ampel di Kota Serang)”.

B. Identifikasi Masalah

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui mengenai Tumpang Tindih Pembagian Kewenangan Pembangunan Jalan Antara Pemerintah Pusat dan Provinsi di Wilayah Banten (Studi Kasus Jalan Pipitan – Ampel di Kota Serang). Berdasarkan latar belakang masalah yang diuraikan di atas, maka penulis dapat mengidentifikasi permasalahan dalam skripsi ini sebagai berikut:

1. Mengkaji secara ilmiah mengenai pembagian kewenangan pembangunan jalan antara pemerintah pusat dan provinsi di wilayah Banten.

2. Mengkaji dampak tumpang tindih kewenangan terhadap efektivitas dan efisiensi Pembangunan jalan di wilayah Banten.
3. Mengkaji konsep kewenangan dan konsep pembangunan jalan.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian yang telah dikemukakan di atas, maka rumusan masalah yang akan dibahas dan dianalisa, sebagai berikut:

1. Bagaimana pembagian kewenangan pembangunan jalan antara pemerintah pusat dan provinsi di wilayah Banten (Studi Kasus Jalan Pipitan – Ampel di Kota Serang)?
2. Bagaimana dampak tumpang tindih kewenangan antara Pemerintah Pusat dan Provinsi Banten terhadap efektivitas efisiensi pembangunan jalan di Banten (Studi Kasus Jalan Pipitan – Ampel di Kota Serang)?

D. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui pembagian kewenangan pembangunan jalan antara pemerintah pusat dan provinsi di wilayah Banten (Studi Kasus Jalan Pipitan – Ampel di Kota Serang).
2. Untuk mengetahui dampak tumpang tindih kewenangan antara Pemerintah Pusat dan Provinsi Banten terhadap efektivitas efisiensi pembangunan jalan di Banten (Studi Kasus Jalan Pipitan – Ampel di Kota Serang).

E. Manfaat Penelitian

Manfaat yang diperoleh dari penulisan skripsi ini dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Manfaat Akademis:

- a. Untuk mengembangkan ilmu pengetahuan melakukan kegiatan penelitian.
- b. Hasil penulisan diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan ilmu hukum, serta diharapkan dapat memberi gambaran terkait terjadinya tumpang tindih kewenangan pembangunan jalan antara Pemerintah Pusat dan Provinsi Banten.

2. Manfaat Praktis

- a. Diharapkan agar dalam penulisan ini dapat memberikan kontribusi bagi seluruh pihak terkait faktor penyebab terjadinya tumpang tindih kewenangan pembangunan jalan antara Pemerintah Pusat dan Provinsi Banten.
- b. Diharapkan dapat memberi masukan kepada pembuat kebijakan, mengenai hal-hal yang harus segera dilaksanakan untuk memberi kepastian hukum terhadap ketentuan hukum terkait terjadinya tumpang tindih kewenangan pembangunan jalan antara Pemerintah Pusat dan Provinsi Banten.

F. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual adalah suatu uraian yang menjelaskan secara teoritis model konseptual variabel-variabel penelitian, tentang bagaimana pertautan teori-teori yang berhubungan dengan variabel-variabel penelitian yang ingin diteliti, yaitu variabel bebas dengan variabel terikat.⁶ Berdasarkan hal tersebut, apabila dilihat dari judul proposal skripsi ini yaitu “Tumpang Tindih Pembagian Kewenangan Pembangunan Jalan Antara Pemerintah Pusat dan Provinsi di Wilayah Banten (Studi Kasus Jalan Pipitan – Ampel di Kota Serang)”, maka akan diuraikan tentang pengertian pokok yang dijadikan konsep dalam penelitian ini sesuai dengan judul skripsi yang telah ditetapkan, sehingga akan memberikan batasan yang tetap dalam penafsiran terhadap beberapa istilah. Adapun konsep dalam penelitian ini adalah:

1. Tumpang Tindih, dalam Kamus Bahasa Indonesia diartikan sebagai tindih menindih; bersusun-susun tindih-menindih; bertimbun-timbun banyak sekali; berjejal-jejal; bertumpuk-tumpuk; bercampur aduk; saling berbeda (bertentangan).⁷ Tumpang tindih juga diartikan sebagai keadaan ketika sesuatu meluas ke atas atau melewati dan menutupi sebagian. Tumpang tindih juga dapat berarti memiliki kesamaan dengan sesuatu yang lain.⁸
2. Kewenangan, menurut Kamus Bahasa Indonesia, adalah hal berwenang; hak atau kekuasaan yang dipunyai untuk melakukan sesuatu.⁹

3. Pembangunan Jalan, merupakan kegiatan penyusunan program dan anggaran, perencanaan teknis, pengadaan tanah, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian jalan, dan/atau preservasi jalan.¹⁰
4. Jalan, adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian Jalan, termasuk bangunan penghubung, bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah, dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel, jalan lori, dan jalan kabel.¹¹
5. Pemerintah Pusat, adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan pemerintahan Negara Republik Indonesia yang dibantu oleh Wakil Presiden dan Menteri sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.¹²
6. Pemerintah Provinsi/Daerah, kepala daerah sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.¹³ Pemerintah Daerah juga diartikan sebagai Gubernur dan perangkat daerah sebagai unsur penyelenggaraan pemerintahan daerah. (Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022:13)

G. Kerangka Teori

Kerangka teori adalah rangkaian telaah secara teoritis tentang teori-teori yang melandasi penelitian yang dilakukan sehingga dengan dasar tersebut kerangka pemikiran pada garis besarnya akan menampakkan suatu ruang lingkup pelaksanaan penelitian.¹⁴ Dengan demikian dalam skripsi ini penulis menggunakan teori kewenangan. Menurut Nur Basuki Winarno, wewenang sebagai konsep hukum publik sekurang-kurangnya terdiri dari 3 (tiga) komponen, yaitu sebagai berikut:

1. Komponen Pengaruh: Bahwa penggunaan wewenang dimaksudkan untuk mengendalikan perilaku subjek hukum.
2. Komponen dasar hukum: Bahwa wewenang itu selalu dapat ditunjukkan dasar hukumnya.
3. Komponen konformitas hukum: Mengandung makna adanya standar wewenang, yaitu standar umum (semua jenis wewenang) dan standar khusus (untuk jenis wewenang tertentu).

Lebih lanjut Nur Basuki Winarno menyatakan, bahwa sejalan dengan pilar utama negara hukum yaitu asas legalitas, atas dasar prinsip tersebut bahwa wewenang pemerintahan berasal dari peraturan perundang-undangan. Setiap perbuatan pemerintah diisyaratkan harus bertumpu pada kewenangan yang sah. Tanpa adanya kewenangan yang sah, seorang pejabat tidak dapat

melaksanakan suatu perbuatan pemerintah. Setiap kewenangan yang sah merupakan atribut bagi setiap pejabat atau bagi setiap badan hukum.¹⁵

Nur Basuki Winarno juga menjelaskan bahwa kewenangan yang sah bila ditinjau dari sumber darimana kewenangan itu lahir atau diperoleh, maka terdapat 3 (tiga) kategori kewenangan, yaitu:¹⁶

1. Kewenangan Atributif, biasanya digariskan atau berasal dari adanya pembagian kekuasaan oleh peraturan perundang-undangan. Dalam pelaksanaan kewenangan atributif ini pelaksanaannya dilakukan sendiri oleh pejabat atau badan yang tertera dalam peraturan dasarnya. Terhadap kewenangan atributif mengenai tanggung jawab dan tanggung gugat berada pada pejabat atau badan sebagaimana tertera dalam peraturan dasarnya.
2. Kewenangan Delegatif, bersumber dari pelimpahan suatu organ pemerintah kepada organ lain dengan dasar peraturan perundang-undangan. Dalam hal kewenangan delegatif, tanggung jawab dan tanggung gugat beralih kepada yang diberi wewenang tersebut dan beralih pada delegataris.
3. Kewenangan Mandat, merupakan kewenangan yang bersumber dari proses atau prosedur pelimpahan dari pejabat atau badan yang lebih tinggi kepada pejabat atau badan yang lebih rendah. Kewenangan mandate terdapat

dalam hubungan rutin atasan dan bawahan, kecuali bila dilarang secara tegas.

Berdasarkan uraian di atas, jika dihubungkan dengan penelitian skripsi ini, maka teori kewenangan digunakan untuk menganalisa penyebab terjadinya tumpang tindih kewenangan pembangunan jalan, serta dampak tumpang tindih kewenangan antara Pemerintah Pusat dan Provinsi Banten terhadap efektivitas dan efisiensi pembangunan jalan di Banten.

H. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normatif yaitu penelitian yang mengacu kepada norma-norma hukum, yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku sebagai pijakan normatif.¹⁷ Pada penelitian ini akan mengkaji Tumpang Tindih Kewenangan Pembangunan Jalan Pemerintah Pusat dan Provinsi di Wilayah Banten. Menggunakan berbagai data sekunder seperti peraturan perundang-undangan, teori hukum, dan dapat berupa pendapat para sarjana. Penelitian hukum normatif ini juga menggunakan penelitian lapangan (*field research*) dengan data primer sebagai penunjang.

2. Sumber Data

Demi mencapai keberhasilan dan efektivitas penulisan skripsi,

penulis memerlukan data-data yang bersumber pada data pustaka ataupun sumber lain, maka sumber data yang dipergunakan dalam penelitian ini bersumber dari data sekunder dan data primer. Data Sekunder adalah data yang bersifat pribadi maupun bersifat publik, kegunaannya untuk mencari data awal/informasi, mendapatkan landasan teori/landasan hukum, serta untuk mendapatkan batasan/definisi/arti suatu istilah, yang bersumber dari perundang-undangan, yurisprudensi, dan buku literatur hukum atau bahan hukum tertulis lainnya.¹⁸ Adapun beberapa jenis data sekunder adalah sebagai berikut:

- a. Bahan Hukum Primer, adalah bahan yang isinya mengikat karena dikeluarkan oleh Pemerintah,¹⁹ yang terdiri dari berbagai peraturan perundang-undangan, diantaranya:
 - 1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
 - 2) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.
 - 3) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.
 - 4) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan. (Ashshofa, *Op.Cit*, hlm. 103)
 - 5) Peraturan Daerah Provinsi Banten Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pembangunan Infrastruktur Jalan dengan Penganggaran Tahunan Jamak.

- 6) Peraturan Gubernur Provinsi Banten Nomor 82 Tahun 2016 tentang Tata Kelola Pemanfaatan dan Penggunaan Bagian-Bagian Jalan Provinsi.
- b. Bahan Hukum Sekunder, adalah bahan hukum yang isinya membahas bahan hukum primer, seperti buku, artikel, makalah, jurnal, dokumen atau literatur hukum, pendapat atau konsep para pakar hukum, laporan penelitian, dan berbagai karya tulis ilmiah lainnya,²⁰ yang berhubungan dengan pembahasan dalam penelitian ini, yang meliputi:
- 1) Buku literatur.
 - 2) Hasil karya ilmiah.
 - 3) Artikel, yaitu ulasan tertulis dari para pakar dan/atau akademisi.
 - 4) Jurnal, yaitu majalah yang khusus memuat artikel-artikel mengenai hukum.
- c. Bahan Hukum Tersier, adalah bahan-bahan yang bersifat menunjang bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, seperti kamus hukum, kamus bahasa Indonesia, buku pegangan, media cetak, media internet, serta ensiklopedia hukum.²¹

Pengertian data primer adalah data yang diperoleh langsung dari subyek penelitian dengan menggunakan alat pengambilan data langsung pada subjek sebagai sumber informasi yang dicari.²² Adapun data primer diperoleh dari Kantor Kecamatan Walantaka di Kota Serang.

3. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data di dalam penelitian ini akan dilakukan dengan cara studi dokumentasi yang dilakukan terhadap data sekunder untuk mendapatkan landasan teoritis berupa pendapat atau tulisan para ahli atau pihak lain yang mendapatkan informasi baik dalam bentuk formil maupun data melalui data resmi yang berhubungan dengan pembahasan mengenai tumpang tindih kewenangan pembangunan jalan Pemerintah Pusat dan Provinsi di Wilayah Banten.

Terhadap data primer, penelitian ini juga diperoleh melalui wawancara dan observasi. Wawancara merupakan teknik pengumpulan data dengan cara mendapatkan keterangan atau informasi secara langsung dari narasumber, yaitu pihak-pihak yang terkait secara langsung dengan obyek yang diteliti.²³ Alat wawancara yang digunakan adalah buku catatan dan perekam suara (*tape recorder*). Wawancara dilakukan terhadap Roni Rohimat selaku Sekretaris Camat Walantaka di Kota Serang.

Sedangkan observasi adalah proses pengamatan yang cermat dan sistematis terhadap suatu objek untuk mengumpulkan data secara langsung. Objek yang diamati dalam penelitian ini adalah Jalan Pipitan – Ampel di Walantaka – Kota Serang.

4. Teknik Pengolahan Data

Setelah data-data yang diperlukan sudah tergali dan terkumpul, maka langkah selanjutnya mengolah data tersebut menggunakan teknik-

teknik sebagai berikut:

a. Editing (Pemeriksaan Data)

Editing adalah meneliti data-data yang telah diperoleh, terutama dari kelengkapan jawaban, keterbacaan tulisan, kejelasan makna, kesesuaian dan relevansinya dengan data yang lain.²⁴ Tahap ini merupakan proses editing data, yaitu meneliti data-data yang diperoleh, terutama kelengkapan jawaban, keterbacaan tulisan, kejelasan makna, kesesuaian dan relevansinya dengan data yang lainnya terhadap hasil studi dokumen terkait tumpang tindih kewenangan pembangunan jalan Pemerintah Pusat dan Provinsi di Wilayah Banten.

b. Display/Penyajian Data

Sekumpulan informasi yang tersusun yang memberi kemungkinan untuk menarik kesimpulan dan pengambilan tindakan. Bentuk penyajian data dalam penelitian ini yaitu berupa teks naratif, untuk memudahkan membaca dan menarik suatu kesimpulan.

5. Teknik Analisa Data

Data yang diperoleh dari hasil penulisan ini menggunakan analisis Deskriptif Kualitatif. Deskriptif yaitu data yang diperoleh, dipilih serta disusun secara sistematis. Sedangkan kualitatif yaitu cara menguraikan data yang bersumber dari bahan hukum atau kepustakaan dalam bentuk kalimat yang teratur, runtun, logis dan efektif untuk memudahkan

interpretasi data sehingga didapat suatu simpulan yang kemudian disusun secara sistematis dalam bentuk laporan penelitian atau skripsi.

I. Sistematika Penulisan

Untuk memberikan gambaran singkat dari keseluruhan skripsi, maka penulis menyajikan sistematika penulisan ke dalam 5 (lima) bab dengan uraian masing-masing sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN, bab ini penulis akan menguraikan mengenai latar belakang masalah, identifikasi masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, kerangka konseptual, kerangka teori, metode penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA, bab ini berisi kajian pustaka yang berkenaan dengan judul masalah yang diteliti yaitu tinjauan umum tentang kewenangan; tinjauan umum tentang jalan; tinjauan umum tentang pembangunan jalan; tinjauan umum tentang pemerintah pusat; tinjauan umum tentang pemerintah provinsi/daerah.

BAB III HASIL PENELITIAN, bab ini penulis menguraikan mengenai penelitian tumpang tindih kewenangan pembangunan jalan Pemerintah Pusat dan Provinsi di Wilayah Banten yang dipaparkan melalui penyajian data dan menyesuaikan dengan permasalahan yang dianalisis. Pada bagian ini, data yang disajikan berupa data penelitian normatif.

BAB IV ANALISA DAN PEMBAHASAN, bab ini penulis menguraikan tentang Analisa dan pembahasan dari hasil penelitian, yaitu pembagian

kewenangan pembangunan jalan antara pemerintah pusat dan provinsi di wilayah Banten (Studi Kasus Jalan Pipitan – Ampel di Kota Serang), serta dampak tumpang tindih kewenangan antara Pemerintah Pusat dan Provinsi Banten terhadap efektivitas dan efisiensi pembangunan jalan di Banten (Studi Kasus Jalan Pipitan – Ampel di Kota Serang).

BAB V PENUTUP, bab ini membahas mengenai uraian kesimpulan dari hasil penelitian dan saran yang dianggap perlu. Kesimpulan merupakan jawaban dari rumusan masalah, serta saran yang merupakan pendapat berupa rekomendasi untuk perbaikan atau penelitian lebih lanjut.