

Madani: Jurnal Ilmiah Multidisiplin

Volume 1, Nomor 4, Mei 2023

e-ISSN: 2986-6340

DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.7977519>

Perlindungan Hukum Terhadap Pejalan Kaki Yang Menjadi Korban Penyalahgunaan Trotoar di Indonesia

Syifa Nurfajriana¹, Zainab Cahya Rosuli², Mulyadi³

¹²³Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta,

Jalan RS. Fatmawati, Pondok Labu, Jakarta Selatan, 12450.

Email: ¹2110611305@mahasiswa.upnvj.ac.id, ²2110611306@mahasiswa.upnvj.ac.id,

³Mulyadiupn169@gmail.com

Abstrak

Di Indonesia, pemerintah telah memfasilitasi masyarakat dengan adanya trotoar untuk pejalan kaki. Trotoar merupakan salah satu fasilitas untuk pejalan kaki yang terletak sejajar dengan jalur lintas kendaraan namun memiliki elevasi yang lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan serta terdapat lapisan di jalan tersebut. Dalam penggunaan trotoar, trotoar memiliki fungsi trotoar di Indonesia adalah memberikan keamanan dan kenyamanan pejalan kaki dalam menggunakan jalan. Namun sayangnya di dalam kenyataan, penggunaan trotoar seringkali disalahgunakan seperti adanya Ojek, becak motor, gerobak motor, jualan buah-buahan/sayur-sayuran/pakaian diatas mobil serta lainnya yang menggunakan lahan trotoar sebagai tempat usahanya. Tujuan penelitian ini adalah agar dapat mengetahui regulasi terkait penggunaan trotoar di Indonesia khususnya DKI Jakarta dan perlindungan hukum bagi pejalan kaki yang menjadi korban dalam penyalahgunaan trotoar di Indonesia. Penelitian ini menggunakan yuridis normatif atau pendekatan perundang-undangan. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Pasal 45 ayat (1) huruf a yang menjelaskan bahwa trotoar merupakan salah satu dari fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang disediakan penyelenggaraannya oleh pemerintah setempat serta terdapat sanksi bagi yang melanggarnya.

Kata Kunci : Trotoar, Pejalan Kaki, Penyalahgunaan.

Abstract

In Indonesia, the government has facilitated the community by providing sidewalks for pedestrians. The sidewalk is one of the facilities for pedestrians which is located parallel to the traffic lane but has elevation that is higher than the surface of the road pavement and there is a layer on the road. In the use of sidewalks, the function of sidewalks in Indonesia is to provide safety and comfort for pedestrians when using the road. But unfortunately in reality, the use of sidewalks is often misused such as motorbike taxis, motorbike tricycles, motorbike carts, selling fruits/vegetables/clothing on cars and others who use sidewalk land as their place of business. The purpose of this research is to find out regulations related to the use of sidewalks in Indonesia, and legal protection for pedestrians who are victims of sidewalk abuse in Indonesia, especially DKI Jakarta. This research uses normative juridical or statutory approach. Based on Law Number 22 of 2009 Concerning Road Traffic and Transportation in Article 45 paragraph (1) letter a which explains that sidewalks are one of the supporting facilities for the implementation of traffic and road transportation provided by the local government and there are sanctions for those who violate them.

Keywords: Sidewalks, Pedestrians, Abuse.

PENDAHULUAN

Di Indonesia, pemerintah telah memfasilitasi masyarakat dengan adanya trotoar untuk pejalan kaki. Salah satu yang membuktikannya adalah dengan terwujudnya Pontianak oleh

Pemerintah kota Pontianak yang menjadikannya sebagai *sport city* dengan cara dilakukannya pemenuhan fasilitas trotoar dengan pembangunan trotoar sepanjang Jalan Ahmad Yani di Pontianak.¹ Trotoar merupakan salah satu fasilitas untuk pejalan kaki yang terletak sejajar dengan jalur lintas kendaraan namun memiliki elevasi yang lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan serta terdapat lapisan di jalan tersebut.² Fakta menunjukkan, bahwa Dinas Bina Marga DKI Jakarta pada tahun 2022 terdapat pembenahan trotoar di sejumlah lokasi DKI Jakarta. Contoh beberapa jalan tersebut adalah seperti pada lokasi di kawasan Kebayoran Baru, Jakarta Selatan, yang terdiri atas Jalan Cikajang, Jalan Trunojoyo, Jalan Gunawarman, Jalan Pattimura, dan Jalan Sultan Hasanudin. Tidak hanya daerah tersebut, di kawasan Jakarta Pusat juga terdapat pembenahan trotoar yang meliputi Jalan Juanda sampai Jalan Pecenongan dan dari Jalan Proklamasi hingga Jalan Penataran.³

Dalam penggunaan trotoar, pengaruh ada atau tidaknya sebuah trotoar tergantung kepada pengguna jalan yaitu pejalan kaki. Selain itu, trotoar juga dipengaruhi dengan adanya sejumlah kecelakaan yang disebabkan oleh kendaraan yang menimpa pejalan kaki serta adanya unsur aduan atau permintaan yang dilakukan oleh masyarakat. Di Jakarta, setelah adanya revitalisasi sebagaimana pada penjelasan sebelumnya terdapat perkiraan oleh Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) bahwa terdapat peningkatan jumlah pejalan kaki di area trotoar Kemang sebesar 44.7 persen.⁴ Selain Jakarta, Pemerintah Kota Depok juga mengemas Trotoar menjadi "Instagramable" di Margonda agar terciptanya peningkatan pejalan kaki di daerah tersebut.⁵ Hal ini menunjukkan adanya minat masyarakat dalam berjalan kaki menggunakan trotoar.

Dalam penggunaan trotoar, trotoar memiliki fungsi untuk memberikan keamanan dan kenyamanan pejalan kaki dalam menggunakan jalan. Hal ini tentu secara tegas diatur dalam ketentuan Undang-Undang mengenai lalu lintas dan angkutan Jalan.⁶ Dalam Undang-Undang tersebut khususnya pada Pasal 131 ayat (1) disebutkan bahwa fasilitas pendukung seperti trotoar, tempat penyeberangan, dan fasilitas lainnya merupakan hak bagi pejalan kaki yang telah disediakan dan difasilitasi oleh pemerintah sehingga dalam hal ini posisi para pejalan kaki akan sama dengan para jenis pengguna jalan yang lain. Selain itu, dalam Peraturan Pemerintah tentang Jalan juga telah ditegaskan pada Pasal 34 ayat (4) yang menjelaskan bahwa pejalan kaki memiliki hak secara penuh dalam penggunaan trotoar karena trotoar diperuntukkan untuk pejalan kaki yang ingin melintas.

Namun sayangnya hal ini sering berbanding terbalik dengan kenyataan. Trotoar seringkali salah digunakan oleh berbagai pihak seperti adanya pangkalan Ojek di trotoar, becak motor yang memarkir di trotoar, adanya gerobak motor, adanya para penjualan buah atau sayur atau pakaian yang dilakukan diatas trotoar dengan menggunakan kendaraan mobil

¹ Jemi Ibrahim, "Perbanyak Trotoar, Wujudkan Kota Ramah Pejalan Kaki Dan Pejogging | Pemerintah Kota Pontianak.", <https://pontianak.go.id/pontianak-hari-ini/berita/Perbanyak-Trotoar,-Wujudkan-Kota-Ramah-Pejalan-Kaki-dan-Pejogging>, diakses pada 4 Mei 2023.

² FLLAJ KAB. PESSEL, "Hampir Lupa Akan TROTOAR." <https://flaj.pesisirselatankab.go.id/blog/hampir-lupa-akan-trotoar#:~:text=Menurut%20keputusan%20Direktur%20Jenderal%20Bina,lebih%20tinggi%20dari%20permukaan%20perkerasan>, diakses pada 24 Maret 2023.

³ Fransiska Dewi. "Pasca-Penataan, Trotoar Di Jakarta Tetap Belum Ramah Pedestrian." <https://www.kompas.id/baca/metro/2023/01/03/pasca-penataan-trotoar-di-jakarta-warga-menilai-trotoar-tetap-belum-ramah-pedestrian>, diakses 24 Maret 2023.

⁴ Imam Hamdi, "Minat Pejalan Kaki Meningkat Setelah Trotoar Dibenahi." <https://koran.tempo.co/read/metro/465489/minat-pejalan-kaki-meningkat-setelah-trotoar-dibenahi>, diakses 24 Maret 2023.

⁵ Rahmat Tarmuji, "Trotoar Margonda Diyakini Mampu Meningkatkan Minat Pejalan Kak." <https://www.jurnaldepok.id/2022/12/01/trotoar-margonda-diyakini-mampu-meningkatkan-minat-pejalan-kaki>, diakses pada 4 Mei 2023.

⁶ UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

atau lainnya untuk menjadikan lahan trotoar sebagai tempat usahanya. Banyak pelaku yang menjadikan tempat usaha dikarenakan ia membutuhkan tempat yang cocok untuk melakukan usaha secara berpindah pindah dari satu tempat ke tempat lain yang didalamnya terdapat keramaian. Padahal hal yang dilakukan oleh pedagang tersebut untuk menjadikan trotoar sebagai tempat usaha bisa menyebabkan kecelakaan. hal ini disebabkan karena pelaku tidak memperhatikan keselamatan pejalan kaki yang merupakan para pengguna trotoar di dalam trotoar tersebut.⁷

Banyak kasus yang menjelaskan situasi penjelasan diatas, salah satunya adalah kasus yang terjadi pada hari Selasa, 3 Januari 2021 bertempat di Jalan Pecenongan, Jakarta. Pada siang hari di tanggal tersebut, terlihat di sekitar trotoar bahwa hampir seluruh trotoar telah didominasi oleh kendaraan yang parkir serta para pelaku pedagang kaki lima yang berjualan di atas trotoar. Sejumlah pejalan kaki yang melintas harus mencari celah agar bisa berjalan di trotoar. Hampir sepanjang trotoar tersebut, guiding line atau pemandu arah bagi warga disabilitas tertutup oleh mobil dan sepeda motor yang terparkir.⁸ Hal ini tentu membuat masyarakat disana yang pejalan kaki tidak mendapatkan haknya dengan sebagaimana mestinya.

Sehingga berdasarkan uraian latar belakang tersebut, penulis tertarik untuk membahas regulasi terkait penggunaan trotoar di Indonesia dan perlindungan hukum bagi pejalan kaki apabila pejalan kaki menjadi korban dalam penyalahgunaan trotoar di Indonesia.

Metode Penelitian

Dalam penelitian ini jenis penelitian yang digunakan ialah yuridis normatif yang artinya pendekatan dilakukan dengan cara menelaah pendekatan teori-teori, konsep-konsep, mengkaji peraturan perundang-undangan yang bersangkutan dengan penelitian ini atau pendekatan perundang-undangan. Penelitian yuridis normatif sendiri merupakan penelitian hukum dimana meletakkan hukum sebagai sebuah rangkaian sistem norma. Adapun sistem norma yang dimaksud adalah mengenai asas-asas, norma, kaidah dari peraturan perundang-undangan, perjanjian serta doktrin (ajaran). Penelitian normatif ini adalah penelitian terhadap sistematika hukum, yaitu penelitian yang tujuan pokoknya adalah untuk mengadakan identifikasi terhadap pengertian-pengertian atau dasar-dasar hukum. Pendekatan ini sendiri dikenal sebagai pendekatan kepustakaan, yakni dengan mempelajari buku-buku, peraturan perundang-undangan dan dokumen lain yang memiliki keterkaitan dengan penelitian ini.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Regulasi Penggunaan Trotoar di Indonesia

Di Indonesia, telah diatur sejumlah peraturan, salah satunya tentang trotoar. Peraturan mengenai trotoar secara lebih lanjut terdapat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Secara Khusus penjelasan mengenai trotoar terdapat dalam Pasal 45 ayat (1) huruf a yang menegaskan bahwa pemerintah sebagai penyelenggara telah menyediakan sejumlah fasilitas untuk mendukung kelancaran penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, salah satunya adalah trotoar. Di Indonesia, trotoar juga dapat digunakan untuk para pesepeda apabila di dalam wilayah tersebut tidak tersedia jalur yang dikhususkan untuk pesepeda. Penggunaan trotoar untuk pesepeda ini ada di dalam Pasal 114 Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 yang menjelaskan bahwa

⁷ FLLAJ KAB. PESSSEL, "Hampir Lupa Akan TROTOAR."

⁸ Fransiska Dewi. "Pasca-Penataan, Trotoar Di Jakarta Tetap Belum Ramah Pedestrian."

trottoar yang digunakan untuk pejalan kaki dapat digunakan untuk para pesepeda apabila tidak tersedia jalur pesepeda.⁹

Dalam data yang diambil dari berita Antara, dijelaskan didalamnya bahwa di Indonesia, khususnya di Jakarta bahwa sudah terdapat jalur khusus sepeda sepanjang 309,5 Kilometer yang dipergunakan untuk melancarkan serta menjadi penunjang para pesepeda yang melintas. Hal ini dikarenakan jumlah pesepeda yang melintas diperkirakan telah mencapai angka 3.000 orang dalam sehari, selain itu pada tahun 2022 bulan Agustus diperkirakan pelintas sepeda yang lewat mencapai 4.000 pesepeda sehari.¹⁰

Selain itu, akan terciptanya suatu interaksi sosial yang terjadi dalam ruang lingkup masyarakat jika terdapat penggunaan trottoar. Hal ini dikarenakan jika penggunaan trottoar berfungsi sebagai ruang dalam publik yang menciptakan pemisahan yang disebabkan oleh keadaan jalur trottoar dengan penggunaan jalan pada jalur lalu lintas biasa yang dibuat secara terpisah agar dapat menimbulkan kenyamanan serta keamanan para pejalan kaki selaku pengguna jalan raya yang berisikan para kendaraan bermotor, sehingga para pengguna kendaraan bermotor tidak dapat memasuki wilayah trottoar dan membahayakan pejalan kaki.

Seringkali trottoar menjadi tempat favorit para pelaku pedagang kaki lima. Hal ini disebabkan lokasi trottoar merupakan lokasi yang sering dilalui oleh para pejalan kaki sehingga para pelaku pedagang kaki lima sering mengambil kesempatan untuk melakukan kegiatan berjualan di trottoar yang mengakibatkan mengganggu keamanan dan ketertiban pejalan kaki selaku pengguna trottoar.

Selain para pedagang kaki lima yang mengganggu, masih banyak hal yang juga mengganggu kenyamanan para pejalan kaki yang menggunakan trottoar misalnya, terdapat parkir liar disekitar trottoar yang membuat para pejalan kaki harus melewati jalan raya ataupun adanya para pengguna motor yang secara sembarangan menggunakan trottoar untuk melintasi jalan padahal hal ini dapat menyebabkan bahaya bagi pejalan kaki.

Hal ini ditunjukkan oleh data yang dikatakan oleh Ketua Koalisi Pejalan Kaki Alfred Sitorus yang menyebutkan bahwa di salah satu daerah di Indonesia yaitu DKI Jakarta, penggunaan trottoar daerah tersebut telah terambil alih sekitar sembilan puluh persen penggunaannya dikarenakan sering kali di dalam trottoar tersebut digunakan untuk para pedagang kaki lima, parkir liar dan hal lainnya yang menyebabkan terganggunya para pejalan kaki dalam menggunakan trottoar. Sehingga berdasarkan data tersebut hampir tidak terdapat adanya trottoar yang tidak dipenuhi oleh para pedagang kaki lima serta parkir liar di DKI Jakarta.¹¹

Padahal, jika dilihat dalam Peraturan Daerah DKI Jakarta No. 8 Tahun 2007 dijelaskan dalam Pasal 1 angka 14 bahwa pedagang kaki lima merupakan seseorang yang melakukan kegiatan usaha perdagangan maupun jasa yang menempati wilayah atau tempat yang merupakan fasilitas umum maupun prasarana kota. Dalam perizinannya, pedagang kaki lima akan disebut pedagang kaki lima maupun ia mendapatkan izin dari pihak pemerintah terkait ataupun tidak mendapatkan izin. Hal yang yang tidak mendapatkan izin apabila pedagang kaki lima menempati tempat tempat seperti badan jalan, saluran air, trottoar, jalur hijau, jembatan penyeberangan, dan bawah jembatan.

⁹ Elias HenceThesia, V. Novana, dan J. Kareth, "Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Usaha Yang Berjualan di Trottoar Jalan di Kota Jayapura," *CREPIDO* 4, no. 1 (2022), hlm. 32.

¹⁰ Dewa Ketut Sudiarta Wiguna. "Pemprov DKI Miliki Jalur Sepeda Sepanjang 309,5 Kilometer." <https://www.antarane.ws.com/berita/3090117/pemprov-dki-miliki-jalur-sepeda-sepanjang-3095-kilometer>, diakses 2 April 2023.

¹¹ Imam Hamdi, "Trottoar Di Jakarta Hampir 90 Persen Dipakai Parkir Liar Dan PKL." <https://metro.tempo.co/read/1437691/trottoar-di-jakarta-hampir-90-persen-dipakai-parkir-liar-dan-pkl>, diakses 2 April 2023.

Dalam isi pasal tersebut secara jelas telah menyebutkan bahwa pedagang kaki lima diperbolehkan untuk berdagang di tempat-tempat yang menjadi prasarana kota maupun fasilitas umum. Namun, dalam pasal tersebut juga dirincikan secara jelas bahwa pemerintah tidak mengizinkan trotoar untuk dijadikan tempat berdagang bagi pedagang kaki lima. Sehingga apabila pedagang kaki lima tidak mendapatkan izin dari pihak pemerintah untuk berjualan, maka seharusnya pedagang kaki lima tidak boleh berjualan atau melakukan kegiatan usaha di trotoar tersebut.¹²

Di Jakarta, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah menggunakan sebuah peraturan dalam penentuan pedagang kaki lima yang diperbolehkan untuk berdagang di trotoar yaitu Peraturan yang diterbitkan oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Tentang Pedoman Perencanaan Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan¹³. Pada peraturan tersebut menjelaskan secara rinci dalam Pasal 13 Ayat (2) bahwa fasilitas prasarana yang ditujukan untuk pejalan kaki dalam pemanfaatannya hanya diperkenankan untuk aktivitas bersepeda yang mencakup fungsi sosial dan ekologis, interaksi sosial, kegiatan usaha kecil formal, aktivitas pameran di ruang terbuka, jalur hijau, dan sarana pejalan kaki. Selain itu, di dalam Peraturan yang diterbitkan oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, bahwa Pemprov juga mengatur terkait sistem pedagang kaki lima yang mendapatkan jatah lapak dalam berjualan serta tidak diperbolehkannya untuk berdagang secara permanen. Sehingga, pedagang tersebut harus memindahkannya karena telah terdapat batasan waktu dalam berjualan dan tidak boleh sehabisan.¹⁴

Tidak hanya itu, peraturan penggunaan trotoar juga terdapat dalam Peraturan yang diterbitkan oleh Pemerintah tentang Jalan dengan Nomor 34 Tahun 2006. Secara jelas pada Pasal 57 ayat (1) dan (2) terdapat aturan mengenai trotoar yang merupakan bagian jalan yang terletak di sebelah kiri dan/atau kanan badan jalan yang dipergunakan untuk pejalan kaki dan/atau pengguna kendaraan yang bergerak dengan kecepatan rendah. Lalu dalam Pasal 60 ayat (1) juga menjelaskan bahwa penggunaan trotoar hanya diperuntukkan bagi pejalan kaki dan pengguna kendaraan yang bergerak dengan kecepatan rendah.¹⁵

Perlindungan Hukum Terhadap Korban Penyalahgunaan Trotoar di Indonesia

Padatnya demografi di Indonesia membuat keadaan jalan yang kian penuh serta macet yang berkepanjangan. Hal ini berimbas pada penyalahgunaan fungsi trotoar, Trotoar yang ditujukan untuk pejalan kaki seringkali digunakan sebagai jalan tikus oleh pengguna kendaraan bermotor supaya tidak terjebak dari kemacetan. Bahkan tak jarang trotoar dialihfungsikan sebagai tempat mencari pundi-pundi rezeki bagi pedagang kaki lima. Hambatan lain pada trotoar seringkali disebabkan oleh kondisi parkir yang mengganggu fungsi jalan. Trotoar kerap kali dipersempit dengan jalan akses dari gedung atau tempat parkir. Pergerakan mobil dan sepeda motor masuk dan keluar gedung atau tempat parkir mengganggu kenyamanan. Oleh karena itu, penting sekali penguatan fungsi trotoar yang menjamin perlindungan terhadap kenyamanan dan keamanan pengguna.

Banyaknya kasus penyalahgunaan trotoar menyeret kerugian materiil pengguna trotoar yang seharusnya, maka demi memberikan kepastian hukum bagi para pejalan kaki diperlukan penjatuhan sanksi. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dalam

¹² Oi Cahya Rhamadlani dan Yuherman, "Penegakan Hukum Disfungsi Trotoar Yang Digunakan Pedagang Kaki Lima di Kecamatan Tebet," *SUPREMASI: Jurnal Hukum* 3, no. 2 (2021), hlm 199.

¹³ Peraturan Menteri PUPR Nomor 3 Tahun 2014 Tentang Pedoman Perencanaan Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan

¹⁴ Bagus Santosa.. "Mencari Tahu Syarat Trotoar Jakarta Yang Boleh Ditempati PKL." <https://voi.id/berita/1854/mencari-tahu-syarat-trotoar-jakarta-yang-boleh-ditempati-pkl>, diakses 25 Maret 2023.

¹⁵ Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan

Pasal 28 Ayat (2) jo. Pasal 25 ayat (1) yang menerangkan bahwa setiap orang dilarang melakukan kegiatan yang mampu menimbulkan gangguan pada fungsi jalan adapun yang dimaksud ialah trotoar yang disediakan untuk para pejalan kaki. Serta, Pasal 275 ayat (1) jo. Pasal 28 ayat (2), yang menjelaskan bagi setiap masyarakat yang mengakibatkan gangguan pada trotoar akan dikenakan hukuman kurungan paling lama 1 bulan dan denda paling banyak Rp250 000,00.¹⁶ Selanjutnya, bagi para penyalahguna trotoar yang melakukannya demi kepentingannya sendiri diancam pidana khususnya masyarakat yang menimbulkan gangguan pada fungsi jalan maka dijatuhi hukuman paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 24.000.000,00 sebagaimana yang diatur pada pasal 274 Ayat (2).

Kemudian, ditegaskan kembali dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) tepatnya pada pasal 131 ayat 1(2) yang intinya adalah trotoar merupakan hak pejalan kaki. Artinya, fungsi yang paling utama Trotoar guna menyediakan pejalan kaki tempat yang lebih aman, nyaman, dan lancar. Ketentuan lain mengenai sanksi mengenai pelanggaran trotoar termuat dalam pasal 44 ayat (1) Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 2 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Ketertiban Umum Dan Ketentraman Masyarakat. Pelanggaran pasal 10 ayat (1) huruf (c) Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 2 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Ketertiban Umum Dan Ketentraman Masyarakat mendapatkan sanksi administratif seperti Denda, Teguran, Pemberhentian Temporal, sampai Pencabutan Izin.

Adapun mengenai regulasi pidana dan denda termuat dalam pasal 46 ayat (1) Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 2 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Ketertiban Umum Dan Ketentraman Masyarakat, bagi masyarakat yang melanggar Pasal 10 Huruf C dijatuhkan pidana kurungan paling lama 6 bulan atau denda maksimal Rp 50.000.000,00.¹⁷ Selain itu, UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (UU Jalan). Dalam UU ini telah diatur macam-macam sanksi yang mampu dijatuhkan bagi setiap masyarakat yang menimbulkan gangguan pada fungsi jalan. Salah satunya, sebagaimana yang diatur dalam Pasal 63 Ayat (1) menjelaskan bagi setiap masyarakat yang mengakibatkan terganggunya fungsi jalan sebagaimana yang telah diatur dalam Pasal 12 Ayat (1). Maka dijatuhi hukuman penjara paling lama 18 Tahun atau denda paling banyak Rp1.500.000.000 (Satu Milyar Lima Ratus Juta Rupiah).¹⁸

Dengan demikian, dapat dimaknai bahwa sebenarnya sudah banyak payung hukum yang melindungi hak pengguna trotoar. Namun yang sangat disayangkan adalah ketegasan dari regulasi tersebut yang masih lemah akibatnya penyalahgunaan trotoar seolah sudah menjadi budaya yang mengakar pada negara kita ini. diperlukan tindakan mengenai penataan ulang terhadap trotoar, sehingga mampu dioptimalisasi untuk para pejalan kaki pengguna jalan seiring dengan ketentuan Pasal 131 Ayat (1) dimana hal tersebut merupakan hak dari setiap pejalan kaki.¹⁹ perlu adanya ketegasan dari aparat penegak hukum mengenai fungsi trotoar dimana dibarengi oleh kesadaran masyarakat mengenai fungsi trotoar itu sendiri.

¹⁶ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

¹⁷ Dewi Lailatul, "Upaya Penertiban Trotoar Untuk Melindungi Hak Pejalan Kaki Terkait Pelanggaran Fungsi Trotoar", *Jurnal Novum* 2, no. 3 (2015), hlm. 156-157.

¹⁸ Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004

¹⁹ Syarifudin,

"Penyalahgunaan

Trotoar".

<https://www.kompasiana.com/ahmadsyarifudin/5a37c4e75e137352f20c7994/penyalahgunaa-trotoar?page=all#section2>, diakses 25 Maret 2023.

KESIMPULAN

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Pasal 45 ayat (1) huruf A menerangkan bahwa Trotoar merupakan fasilitas yang disediakan oleh Pemerintah setiap wilayah. Oleh karena itu, pada dasarnya trotoar merupakan hak pengguna jalan hal ini kemudian dipertegas sebagaimana yang telah diatur dalam Pasal 131 Ayat (1) UULAJ. Adapun tersedia 2 jenis Sanksi yang dapat dijatuhkan bagi para pelanggar yang menggunakan Trotoar untuk kepentingan sendiri.

1. Penjatuhan pidana penjara bagi setiap orang yang menimbulkan gangguan pada fungsi jalan berupa pidana penjara paling lama 1 Tahun atau denda Rp24.000.000,00
2. Bagi masyarakat yang mengakibatkan gangguan pada Fungsi Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan dan lainnya diancam hukuman paling lama 1 bulan dan denda maksimal Rp250.000,00.

Penyalahgunaan trotoar di Indonesia seolah sudah menjadi hal biasa yang bahkan dimaklumi. Hal ini menunjukkan betapa lemahnya regulasi yang berlaku di Indonesia yang seharusnya melindungi Hak-Hak para pejalan kaki nyatanya masih belum terealisasikan. Maka, diperlukan tindakan tegas karena regulasi tanpa realisasi tentu saja tidak akan menimbulkan efek jera. Dimana diperlukan pengawasan secara berkala mengenai penggunaan trotoar itu sendiri, kemudian menumbuhkan pemahaman para pengguna jalan mengenai ketertiban dan menghormati hak setiap pengguna jalan lainnya. selain itu, memasang CCTV pada setiap trotoar yang mana dapat dilakukan pengawasan secara berkala dan penertiban yang lebih intens sehingga regulasi yang berlaku dapat menjadi payung hukum bagi pengguna trotoar dan memberikan efek jera bagi para penyalahgunaan

Referensi

- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan
 Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan
 Peraturan Menteri PUPR Nomor 3 Tahun 2014 Tentang Pedoman Perencanaan Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.
 Lailatul, Dewi. "Upaya Penertiban Trotoar Untuk Melindungi Hak Pejalan Kaki Terkait Pelanggaran Fungsi Trotoar Di Jalan KH Mas Mansyur Kecamatan Semampir Surabaya" *Jurnal Novum* 2, no. 3 (2015). Hlm 154-162
 Rhamadlani, Oi Cahya, dan Yuherman. "Penegakan Hukum Disfungsi Trotoar Yang Digunakan Pedagang Kaki Lima di Kecamatan Tebet." *SUPREMASI: Jurnal Hukum* 3, no. 2 (2021). Hlm. 193-207.
 Thesia, Elias Hence, V. Novana, dan J. Kareth. "Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Usaha Yang Berjualan di Trotoar Jalan di Kota Jayapura." *CREPIDO* 4, no. 1 (2022). Hlm 30-45.
 Dewi, Fransiska "Pasca-Penataan, Trotoar Di Jakarta Tetap Belum Ramah Pedestrian." <https://www.kompas.id/baca/metro/2023/01/03/pasca-penataan-trotoar-di-jakarta-warga-menilai-trotoar-tetap-belum-ramah-pedestrian>. Diakses 24 Maret 2023.
 FLLAJ KAB. PESSEL, "Hampir Lupa Akan Trotoar." <https://fllaj.pesisirselatankab.go.id/blog/hampir-lupa-akan-trotoar#:~:text=Menurut%20keputusan%20Direktur%20Jenderal%20Bina,lebih%20tinggi%20dari%20permukaan%20perkerasan>. Diakses 24 Maret 2023.
 Hamdi, Imam. "Minat Pejalan Kaki Meningkatkan Setelah Trotoar Dibenahi." <https://koran.tempo.co/read/metro/465489/minat-pejalan-kaki-meningkat-setelah-trotoar-dibenahi>. Diakses 24 Maret 2023.

- Hamdi, Imam. “Trotoar Di Jakarta Hampir 90 Persen Dipakai Parkir Liar Dan PKL.” <https://metro.tempo.co/read/1437691/trotoar-di-jakarta-hampir-90-persen-dipakai-parkir-liar-dan-pkl>. Diakses 2 April 2023.
- Ibrahim, Jemi. “Perbanyak Trotoar, Wujudkan Kota Ramah Pejalan Kaki Dan Pejogging | Pemerintah Kota Pontianak.” <https://pontianak.go.id/pontianak-hari-ini/berita/Perbanyak-Trotoar,-Wujudkan-Kota-Ramah-Pejalan-Kaki-dan-Pejogging>. Diakses pada 4 Mei 2023.
- Santosa, Bagus. “Mencari Tahu Syarat Trotoar Jakarta Yang Boleh Ditempati PKL.” <https://voi.id/berita/1854/mencari-tahu-syarat-trotoar-jakarta-yang-boleh-ditempati-pkl>. Diakses 25 Maret 2023.
- Sudiarta Wiguna, Dewa Ketut. “Pemprov DKI Miliki Jalur Sepeda Sepanjang 309,5 Kilometer.” <https://www.antaraneews.com/berita/3090117/pemprov-dki-miliki-jalur-sepeda-sepanjang-3095-kilometer>. Diakses 2 April 2023.
- Tarmuji, Rahmat. “Trotoar Margonda Diyakini Mampu Meningkatkan Minat Pejalan Kaki.” <https://www.jurnaldepok.id/2022/12/01/trotoar-margonda-diyakini-mampu-meningkatkan-minat-pejalan-kaki>. Diakses pada 4 Mei 2023.
- Udin, Syarif. “Penyalahgunaan Trotoar”. <https://www.kompasiana.com/ahmadsyarifudin/5a37c4e75e137352f20c7994/penyalahgun-aa-trotoar?page=all#section2>. Diakses 25 Maret 2023.