

NASKAH PUBLIKASI

**EFEKTIVITAS PASAL 25 UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009
TENTANG LALU LINTAS ANGKUTAN DAN JALAN DALAM
MENANGGULANGI PELANGGARAN HAK ATAS PEJALAN KAKI DI KOTA
YOGYAKARTA**



Oleh:

RIZKY ANADIARTI

1700024030

**Skripsi ini Disusun untuk Melengkapi Persyaratan
Dalam Memperoleh Gelar Sarjana Hukum**

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS AHMAD DAHLAN**

2024

THESIS

**EFFECTIVENESS OF ARTICLE 25 OF LAW NUMBER 22 YEAR 2009 ON
ROAD TRAFFIC AND TRANSPORTATION IN TACKLING VIOLATIONS OF
PEDESTRIAN RIGHTS IN YOGYAKARTA CITY.**



Written by:

RIZKY ANADIARTI

1700024030

**This Thesis Submitted as a Fulfillment of the Requirements
to Attain the Bachelor Degree of Legal Studies**

**FACULTY OF LAW
AHMAD DAHLAN UNIVERSITY**

2024

EFEKTIVITAS PASAL 25 UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS ANGKUTAN DAN JALAN DALAM MENANGGULANGI PELANGGARAN HAK ATAS PEJALAN KAKI DI KOTA YOGYAKARTA

ABSTRAK

Trotoar merupakan sarana dari jalan raya yang berfungsi untuk memfasilitasi pejalan kaki agar memberikan rasa aman dan nyaman saat melakukan aktivitas di jalan raya. Selain memfasilitasi pejalan kaki, trotoar juga berfungsi untuk melancarkan lalu lintas jalan raya tidak terganggu oleh adanya pejalan kaki. Dengan demikian, trotoar merupakan hak bagi pejalan kaki di mana kendaraan bermotor, pedagang kaki lima, ataupun perusahaan waralaba dilarang menggunakan trotoar sebagai fasilitas alternatif di jalan raya.

Berdasarkan definisi di atas, penelitian ini bertujuan untuk menguji efektivitas Pasal 25 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Yogyakarta melalui metode hukum normatif-empiris, serta melakukan teknik pengumpulan data secara kualitatif dengan wawancara, observasi, dan mendokumentasi fenomena jalan raya di Kota Yogyakarta dengan merujuk pada gambar, responden, jurnal dan literatur hukum.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Pasal 25 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan dan Jalan belum sepenuhnya efektif, sebab masih marak terjadi pelanggaran terhadap hak pejalan kaki yang didominasi oleh pedagang kaki lima yang beroperasi di atas trotoar, serta juru parkir ilegal yang menggunakan trotoar sebagai area parkir motor dan mobil di bahu jalan. Hal tersebut terjadi akibat kurangnya pemahaman masyarakat atas peraturan lalu lintas dan minimnya sosialisasi dari pemerintah daerah. Selain itu, kurangnya penerapan hukum yang tegas membuat pelanggaran hak pejalan kaki dapat dinormalisasi oleh sebagian masyarakat di Kota Yogyakarta.

Kata Kunci: Efektivitas hukum, pejalan kaki, pelanggaran, kota Yogyakarta

EFFECTIVENESS OF ARTICLE 25 OF LAW NUMBER 22 YEAR 2009 ON ROAD TRAFFIC AND TRANSPORTATION IN TACKLING VIOLATIONS OF PEDESTRIAN RIGHTS IN YOGYAKARTA CITY.

ABSTRACT

A Sidewalk is a means that is part of a road functioning to facilitate pedestrians to make them feel safe and comfortable when doing their activities on the road. Apart from facilitating pedestrians, a sidewalk also has the function of clearing road traffic from pedestrians. Therefore, the sidewalk is a right for pedestrians where motorized vehicles, street vendors, or franchise companies are prohibited from exploiting the sidewalk as an alternative facility on the road.

Based on the previously mentioned definition, this research aimed to test the effectiveness of Article 25 of Law Number 22 of 2009 on Road Traffic and Transportation in Yogyakarta through normative-empirical legal methods. This research employed qualitative data collection techniques such as interviewing, observing, and documenting phenomena of roads in Yogyakarta City by referring to pictures, respondents, journals, and legal literature.

The results indicated that Article 25 of Law Number 22 of 2009 on Road Traffic and Transportation was not ineffective. This can be seen from widespread violations of pedestrian rights dominated by street vendors operating on sidewalks. There were also illegal parking attendants using sidewalks for motorbike and car parking areas on the shoulder. This happened due to the public's lack of understanding of traffic regulations and minimal outreach from local governments. Moreover, the lack of strict implementation of the law could be interpreted that the violation of pedestrian rights was normalized by some people in Yogyakarta City.

Keywords: *The effectiveness of law, pedestrian, violations, Yogyakarta City*

Has been translated by Ahmad Dahlan Language Center	On:
	16/03/2024

A. PENDAHULUAN

Undang-Undang lalu lintas dan angkutan jalan (LLAJ) atau dikenal dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan mengatur tentang bagaimana penyelenggaraan sistem transportasi nasional. UU LLAJ diundangkan karena dianggap bahwa akses transportasi telah menjadi kebutuhan pokok manusia baik di perkotaan maupun pedesaan (Haryanto, 2011: 39). Undang-undang ini diharapkan dapat memberikan pelayanan lalu lintas yang aman dan tertib guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan menjaga etika berlalu lintas yang sopan.

Salah satu bentuk mobilitas masyarakat perkotaan yang paling mendasar adalah perjalanan kaki namun karena merekalah yang paling berisiko terlibat dalam beberapa jenis kecelakaan sehingga pejalan kaki merupakan kelompok yang paling rentan. Pasal 106 UU LLAJ menegaskan adanya perlindungan pejalan kaki. Menurut pasal tersebut, setiap orang yang mengoperasikan kendaraan bermotor di jalan raya memiliki kewajiban untuk mengutamakan keselamatan sepeda dan pejalan kaki. Selain itu, karena pejalan kaki memiliki keutamaan saat menyeberang, Pasal 131 UU LLAJ memberikan hak kepada pejalan kaki berupa pra sarana pendukung seperti zebra cross.

Mereka yang berjalan kaki dianggap sebagai pejalan kaki dan termasuk dalam kategori pengguna jalan. SK.43/AJ 007/DRJD/97 merupakan keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat. Pejalan kaki harus menggunakan bagian pejalan kaki, area khusus pejalan kaki atau paling kiri jalan. Keberagaman pejalan kaki terdapat tiga kategori yang berlaku pada penyeberangan jalan yang memerlukan perhatian karena faktor fisik (Nurahman dan Mashudin, 2019: 84):

1. Masyarakat yang menggunakan jalan dan melintasinya harus memiliki fasilitas khusus karena memiliki keterbatasan fisik.
2. Dibandingkan dengan kelompok umur lainnya, anak-anak (0–12 tahun) yang melakukan penyeberangan sering mengalami kecelakaan yang disebut dengan penyeberangan anak.
3. Karena kelemahan fisik, keterlambatan menyeberang jalan yang berkaitan dengan usia dan perilaku pejalan kaki yang buruk, pejalan kaki yang lebih tua lebih mungkin terlibat dalam kecelakaan dibandingkan pejalan kaki pada usia lainnya.

Shane dan Roess (1990) mencantumkan hal-hal ciri khas pejalan kaki (Nurahman dan Mashudin, 2019: 85) yaitu penjual kaki lima telah lama menjadi topik perdebatan dalam berbagai konteks sosial dan politik. Keberadaannya seringkali dikaitkan dengan masalah penggusuran dan penegakan hukum. Konflik antara pedagang kaki lima dan otoritas pemerintah terkadang disebabkan oleh inisiatif pengendalian. Pedagang kaki lima sering ikut serta dalam demonstrasi bersama kelompok masyarakat lain yang hampir selalu menimbulkan kekacauan serta menyulitkan upaya menjaga perdamaian, karena para pedagang kaki lima memanfaatkan trotoar sebagai tempat usahanya, hal inilah yang menyebabkan masyarakat sering kehilangan hak untuk berjalan di trotoar tersebut.

Salah satu fasilitas tepi jalan yang tercakup dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan adalah trotoar. Trotoar yang disediakan oleh pemerintah daerah merupakan salah satu pra sarana pendukung pengendalian lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 45 Ayat 1 Huruf A.

Sesuai dengan UUD Negara Republik Indonesia Tahun 1945 Pasal 34 ayat (3) yang menyatakan bahwa negara bertanggung jawab. Dalam menyediakan fasilitas

pelayanan umum dan kesehatan yang memadai. Pemerintah menawarkan trotoar bagi pejalan kaki sebagai salah satu jenis pelayanan publik. Bentuk pra sarana penunjang lalu lintas dan angkutan jalan lainnya. Sesuai dengan Undang-Undang Jalan Nomor 38 Tahun 2004, trotoar berfungsi sebagai kawasan yang bernilai bagi pejalan kaki. Sesuai dengan ketentuan Pasal 11 ayat (2), badan jalan, saluran tepi jalan dan tepi jalan semuanya termasuk dalam kawasan penggunaan jalan raya sebagaimana dimaksud pada ayat (1). Badan jalan, saluran air pinggir jalan, dan ambang batas keselamatan semuanya merupakan bagian dari zona konstruksi. Penjelasan Pasal 11 ayat (2) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang jalan memuat konsep ruang penggunaan jalan. Badan jalan meliputi jalur kendaraan bermotor dan jalur pejalan kaki di bahu jalan dengan atau tanpa jalur pemisah. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang jalan merupakan salah satu peraturan pelaksana yang disusun untuk melaksanakan persyaratan Undang-undang ini. Bagian terluar dari penggunaan jalan merupakan tempat ambang batas keselamatan jalan berada.

Pasal 34 ayat (4) Peraturan Pemerintah 34 Tahun 2006 melarang penggunaan trotoar yang menyatakan trotoar hanya diperuntukkan bagi lalu lintas pejalan kaki. Sanksi pidana berikut ini diatur dalam UU lalu lintas dan angkutan jalan apabila terjadi gangguan terhadap pengoperasian trotoar dan fasilitas pejalan kaki lainnya:

1. Siapapun dilarang melakukan aktivitas apapun yang membahayakan keutuhan jalan atau menimbulkan kerusakan, siapapun yang dinyatakan bersalah melakukan tindakan yang menyebabkan kerusakan jalan atau mengganggu fungsinya dapat menghadapi hukuman satu tahun penjara atau denda Rp 24.000.000,00 di samping hukuman lainnya.
2. Fasilitas bagi pejalan kaki wajib disertakan dalam setiap perlengkapan jalan yang digunakan untuk angkutan umum.

Setiap orang yang melakukan aktivitas apapun yang mengganggu pengoperasian peralatan jalan adalah melanggar hukum. "Trotoar" mengacu pada kawasan pejalan kaki yang dikompromikan oleh penggunaannya sebagai pasar, siapapun yang melakukan tindakan apapun yang mengganggu pengoperasian fasilitas pejalan kaki diancam dengan denda maksimal dua ratus ribu rupiah atau hukuman satu bulan penjara. Hak pejalan kaki untuk menggunakan bagian jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki atau jalan yang paling tepi juga diatur dalam Pasal 132 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas angkutan jalan. Dalam hal tidak terdapat tempat penyeberangan yang ditetapkan sebagaimana dimaksud pada ayat 1 huruf b, pejalan kaki wajib mengutamakan keselamatan dan kelancaran pergerakan lalu lintas.

Pejalan kaki penyandang disabilitas wajib memiliki rambu yang dapat langsung terlihat oleh mobil lain. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Republik Indonesia tentang lalu lintas dan angkutan jalan, pejalan kaki berhak didahulukan. Prioritas ini diberikan ketika pengemudi lain terlihat, ketika ada barang prioritas atau ketika pejalan kaki dalam keadaan aman. Secara hukum, pejalan kaki memiliki prioritas saat menggunakan jalan raya. Trotoar adalah lokasi utama penjualan karena tingginya lalu lintas pejalan kaki dan aksesibilitas publik, kebiasaan masyarakat setempat menggunakannya untuk keperluan pribadi bukanlah satu-satunya faktor yang berkontribusi terhadap pertumbuhan populasi pedagang kaki lima di Yogyakarta. Padahal, trotoar berfungsi sebagai ruang jalan bagi pejalan kaki dan bukan sebagai tempat berdagang, sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan. Peneliti tertarik meneliti topik ini setelah melihat kasus yang sering terjadi. **“Efektivitas Undang-Undang Lalu Lintas Pasal 25 UU No. 22 Tahun 2009 dalam Menanggulangi Pelanggaran Terhadap Hak Pejalan Kaki di**

Kota Yogyakarta.”

B. RUMUSAN MASALAH

Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Apa saja pelanggaran hak pejalan kaki yang terjadi di Kota Yogyakarta menurut Pasal 25 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang UU Lalu Lintas? Bagaimana efektivitas Pasal 25 UU No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas angkutan dan jalan dalam menanggulangi hak pejalan kaki di Kota Yogyakarta?

C. METODE PENELITIAN

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif- empiris, jenis penelitian ini memungkinkan untuk mendapat informasi di lapangan (*field research*) sehingga dapat dilakukan analisa komprehensif dan mendalam mengenai efektifitas peraturan perundang-undangan dan hukum berjalan efektif ditengah Masyarakat.

Selain itu jenis penelitian hukum normatif-empiris berfungsi untuk melakukan pengamatan secara langsung dilapangan. Penelitian hukum normatif-empiris digunakan untuk melakukan konsepsi yang tertulis pada peraturan atau undang-undang (*law in book*), konsep-konsep berfungsi untuk memberikan perilaku yang pantas untuk manusia sesuai norma dan kaidah hukum yang berlaku.

Menurut Irwansyah (2020: 92) Penelitian hukum normatif-empiris disebut dengan penelitian hukum terapan. Terdapat dua bagian dalam penelitian hukum, dengan kata lain fase-1 adalah hukum normatif yang sedang berlangsung dan fase-2 adalah implementasi penerpan (*in concerto*) yang efektif dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Dalam menunjang hal tersebut, maka dibutuhkan data untuk mendukung pendekatan tersebut yang bersumber pada data primer dan data sekunder. Melalui pendekatan ini diharapkan akan ada pemahaman terhadap penerapan sebenarnya dari ketentuan-ketentuan hukum tersebut dan agar ketentuan-ketentuan tersebut dikaji ulang agar menjadi efektif.

2. Objek Penelitian

Kota Yogyakarta menjadi alasan pemilihan lokasi penelitian karena kota Yogyakarta merupakan salah satu kota wisata yang ramai dikunjungi oleh wisatawan lokal maupun internasional. Atas dasar tersebut sudah seharusnya Kota Yogyakarta menjadi kota yang ramah untuk pejalan kaki.

3. Fokus Penelitian

Efektifitas Pasal 25 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dalam menegakkan hak-hak pejalan kaki atau mengatasi pelanggaran-pelanggaran yang dapat menghilangkan hak-hak tersebut menjadi pokok bahasan penelitian ini.

4. Sumber Data

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang otoritatif. Bahan hukum primer terdiri dari peraturan perundang-undangan, catatan resmi yang diambil dari pembuatan peraturan perundang-undangan atau putusan-putusan hakim. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan bahan hukum primer sebagai berikut:

Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas angkutan dan jalan

yaitu;

- 1) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang jalan
- 2) Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang jaringan lalu lintas dan angkutan jalan
- 3) Pedoman perencanaan jalur pejalan kaki pada jalan umum No.032/T/BM/1999
- 4) PERMEN Pekerjaan Umum No. 03/PRT/M/2014 tentang pedoman penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan.
- 5) Perda No. 1 tahun 2019 tentang penyelenggaraan lalu lintas angkutan dan jalan

b. Bahan Hukum Sekunder

Peneliti menggunakan bahan hukum sekunder, bahan hukum sekunder adalah publikasi tentang hukum yang bukan dokumen-dokumen resmi. Bahan hukum sekunder terdiri dari buku-buku hukum, jurnal, makalah, ataupun putusan pengadilan.

c. Bahan Hukum Tersier

Selain dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, peneliti menggunakan bahan hukum tersier. Bahan hukum tersier bersifat sebagai petunjuk atau pelengkap dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder sebelum. Bahan hukum tersier terdiri dari kamus-kamus hukum dan kamus besar Bahasa Indonesia.

5. Metode Pengumpulan Data

Peneliti mengumpulkan informasi untuk mendapatkan data yang dibutuhkan dengan cara sebagai berikut:

a. Wawancara

Sesuai dengan Pasal 25 undang-undang nomor 22 tahun 2009, dalam penelitian ini menggunakan metode wawancara untuk mengetahui jenis dan jumlah pelanggaran lalu lintas dan angkutan umum yang dilakukan oleh masyarakat umum serta keadaan yang menyebabkan terjadinya pelanggaran tersebut dan upaya yang dilakukan Polda DIY dan Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta untuk mengatasi masalah ini. Menurut Irwansyah (2020:22), angket lisan yang sering disebut wawancara adalah suatu percakapan dimana orang yang diwawancarai diberikan pertanyaan-pertanyaan untuk memberikan informasi.

b. Observasi

Dalam mendapatkan data yang dapat dipercaya dan tidak memihak, peneliti terjun ke lapangan dan melihat langsung gejala-gejala yang terjadi pada subjek penelitiannya. "Menggunakan format observasi atau membiarkannya kosong sebagai instrumen merupakan cara yang paling efektif dalam melakukan observasi," menurut Irwansyah (2020:22) Hal-hal mengenai peristiwa atau perbuatan yang dinyatakan terjadi dicantumkan dalam format yang telah disiapkan sedangkan observasi diartikan oleh Rachman (1999: 77) sebagai pemantauan dan pencatatan secara cermat terhadap gejala-gejala aktual pada pasien yang diteliti.

Dasar pemikiran observasi adalah pemeriksaan peneliti terhadap lingkungan sekitar. Apa yang diamati bervariasi tergantung pada pertanyaan yang dibuat mengenai hasil yang diharapkan.

c. Dokumentasi

Menurut Irwansyah (2020:22) "yang tidak kalah pentingnya dengan metode

lainnya adalah metode dokumentasi, yaitu pencarian data tentang suatu hal atau variabel yang berupa catatan, transkrip, buku, surat kabar, majalah, prasasti, agenda, risalah rapat, dan lainnya.". Dengan menggunakan dokumentasi semacam ini, diperoleh informasi mengenai variabel-variabel yang berkontribusi terhadap pelanggaran hak pejalan kaki yang terjadi di kota Yogyakarta.

6. Teknik Analisa Data

Penelitian ini bersifat kualitatif, menurut Bogdan dan Taylor (1975 dalam Moleong 2007), karena data deskriptif dikumpulkan dari kata-kata lisan atau tertulis individu serta perilaku yang mereka amati. Oleh karena itu, baik lingkungan maupun masyarakat secara umum menjadi sasaran pendekatan ini. Menurut Moleong (2007), penelitian kualitatif didefinisikan sebagai tradisi unik dalam ilmu-ilmu sosial yang terutama mengacu pada observasi manusia baik untuk materi topik maupun nomenklatur (Kirk dan Miller, 1986). Penelitian kualitatif menggunakan teknik kualitatif seperti pemeriksaan dokumen, wawancara dan observasi. Terdapat beberapa alasan mengapa pendekatan kualitatif ini dipilih. Pertama, bekerja dengan berbagai realitas memfasilitasi penyelesaian pendekatan kualitatif. Kedua, pendekatan ini dengan jelas menggambarkan jenis interaksi yang ada antara peneliti dan partisipan. Ketiga, pendekatan menunjukkan sensitivitas dan kemampuan beradaptasi yang lebih besar terhadap berbagai dampak bersama yang lebih tajam pada pola nilai yang diamati.

Data yang terkumpul akan dianalisis data kualitatif dengan menggunakan model interaktif yang meliputi tahapan reduksi data, penyajian data, penyusunan kesimpulan, dan verifikasi penelitian (Milles dan Huberman, dalam Moleong, 2007). Keempat proses analisis reduksi, penyajian, penarikan kesimpulan dan verifikasi selesai sekaligus karena prosedur pengumpulan data sudah selesai.

Reduksi data akan dilakukan secara terus menerus selama penelitian ini berlangsung, untuk sampai pada dan memvalidasi hasil akhir, komponen ini memerlukan modifikasi analisis, klasifikasi atau kategorisasi, panduan, penghapusan informasi duplikat dan penataan data (Miles dan Huberman, dalam Moleong, 2007).

Penyajian data menurut Miles dan Huberman (dalam Moleong, 2007) adalah pemeriksaan terhadap berbagai jenis data yang terdapat dalam kotak matriks serta susunan baris dan kolom matriks untuk data kualitatif. Dalam mengurangi kemungkinan peneliti bertindak tergesa-gesa dan terburu-buru serta mengambil kesimpulan yang salah, digunakan bahasa naratif untuk menyajikan fakta dalam data kualitatif.

Dua model analitik utama disajikan oleh Miles dan Huberman dalam Rachman yang pertama adalah paradigma analisis cair, dimana proses pengumpulan data dilakukan secara bersamaan melalui tiga komponen analisis: reduksi, penyajian data dan penarikan kesimpulan/verifikasi. Kedua, pengumpulan data, reduksi data dan tampilan data semuanya diselesaikan pada waktu yang sama dalam model analitis interaktif. Setelah data dikumpulkan, terjadi interaksi antara tiga komponen analisis: reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan.

D. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta

Dalam meningkatkan pelayanan publik, instansi perangkat daerah dalam hal ini harus disesuaikan dengan Peraturan Pemerintah Kota Yogyakarta nomor 10 tahun 2008 tentang pembentukan, susunan, kedudukan dan tugas fungsi pokok pelayanan daerah di daerah yang ditetapkan dengan peraturan daerah. Peraturan Nomor 3 Tahun 2008 tentang organisasi perangkat daerah. Penting untuk mengetahui peran,

tanggung jawab dan susunan organisasi dinas daerah di pemerintah kota Yogyakarta.

BAB VI pada peraturan ini juga mengatur kedudukan tugas pokok dinas perhubungan merupakan unsur penyelenggara pemerintahan daerah pada bidang pos, telekomunikasi dan perhubungan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 tentang kedudukan, wilayah dan tanggung jawab utama Dinas perhubungan tercantum dalam pasal 14 dan mencakup pengujian kendaraan bermotor, pengelolaan terminal penumpang, pengendalian operasional, optimalisasi dan pengelolaan parkir, pengendalian lalu lintas, dan rekayasa transportasi.

Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta

a. Visi

Sesuai dengan tugas dan fungsi dinas perhubungan yang diatur dalam peraturan daerah kota Yogyakarta nomor 10 tahun 2008 tentang pembentukan, susunan, kedudukan dan tugas pokok dinas daerah, juga di dalam peraturan walikota Yogyakarta nomor 77 tahun 2008 tentang fungsi, rincian tugas dan tata kerja dinas perhubungan maka visi dinas perhubungan kota Yogyakarta adalah "terwujudnya sistem transportasi kota yang efektif, efisien, akuntabel dan berwawasan lingkungan serta responsif gender" yang dimaksud dengan "sistem transportasi kota yang efektif" sebagai berikut:

- 1) Menerapkan sistem transportasi yang mengutamakan ketertiban, keamanan, keselamatan dan kelancaran arus lalu lintas.
- 2) Memiliki manfaat dalam mendorong masyarakat untuk menggunakan transportasi umum
- 3) Mampu menawarkan infrastruktur dan fasilitas yang nyaman.

Semua lapisan masyarakat mungkin memiliki transportasi yang terjangkau dan mudah diakses melalui "sistem transportasi perkotaan yang efisien". Adapun yang dimaksud dengan "sistem transportasi kota yang Akuntabel" adalah menyediakan transportasi yang dapat melayani secara kontinu dan baik serta dapat dipertanggungjawabkan.

Adapun yang dimaksud dengan "sistem transportasi kota yang berwawasan lingkungan" adalah:

- 1) Menyediakan transportasi dengan emisi gas buang tidak melebihi standar minimal
- 2) Menyediakan pengujian kendaraan bermotor agar laik jalan.
- 3) Mendorong penggunaan transportasi kendaraan tidak bermotor.

Adapun yang dimaksud dengan "sistem transportasi kota yang berwawasan responsif gender" adalah menyediakan transportasi yang mengkondisikan agar manula, difabel, serta anak-anak dan perempuan dapat merasa nyaman dan aman.

b. Misi

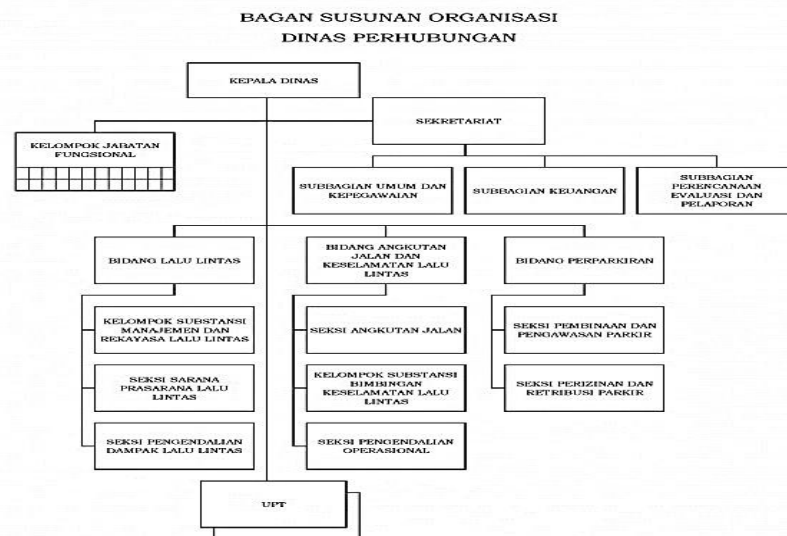
Misi Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, antara lain:

- 1) Meningkatkan keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas jalan

- 2) Meningkatkan kualitas dan kuantitas pelayanan bidang transportasi jalan yang memenuhi standar pelayanan.

Gambar 3.1 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta

Sumber: perhubungan.jogjakota.go.id



2. Bentuk Pelanggaran Hak Pejalan Kaki dan di Kota Yogyakarta

Kondisi Fasilitas Pejalan Kaki Kota Yogyakarta

Menemukan tempat yang aman dan nyaman untuk berjalan kaki merupakan tantangan yang sangat berat bagi pejalan kaki yang juga merupakan pengguna jalan dan bagian dari lalu lintas. Terjadinya penurunan jumlah pejalan kaki dalam sistem transportasi sebagai dampak dari pergeseran posisi pejalan kaki yang seharusnya berada pada urutan teratas dalam hirarki. Berdasarkan kenyataan, hierarki pengguna jalan pada sistem transportasi telah berubah sebagai berikut.

**Tabel 3.1 Hirarki Penggunaan Jalan
Hierarki Pengguna Jalan**

Seharusnya	Kenyataan
Pejalan Kaki	Kendaraan Pribadi
Kendaraan Tidak Bermotor	Kendaraan Umum
Kendaraan Umum	Kendaraan Tidak Bermotor
Kendaraan Pribadi	Pejalan Kaki

Karena perubahan ini, pejalan kakilah yang paling dirugikan. Bapak Harry Purwanto dari dinas perhubungan menyatakan bahwa kebijakan yang rendah terhadap pejalan kaki berikut ini adalah alasannya.

"Mengapa mobil pribadi terus mengalahkan pejalan kaki? karena ini adalah keadaan. Mobil pribadi terus mendominasi dan di satu sisi, jumlah pejalan kaki lebih sedikit. Oleh karena itu, negosiasi kebijakan pejalan kaki lebih sedikit. Kami mendapat dukungan masyarakat, maka kita dapat mendorong lebih banyak orang untuk berjalan kaki." (hasil wawancara 30 Januari 2024)

Di sisi lain, preferensi masyarakat terhadap kendaraan pribadi, khususnya untuk

jarak pendek, merupakan faktor yang berkontribusi terhadap penurunan jumlah pejalan kaki. Pentingnya berjalan kaki sebagai suatu aktivitas telah berubah bagi individu dari latar belakang sosial ekonomi rendah atau mereka yang tidak memiliki akses terhadap mobil pribadi karena perubahan gaya hidup masyarakat. Selain itu, salah satu alasan mengapa lebih sedikit orang yang berjalan kaki adalah karena kepemilikan mobil pribadi menjadi lebih mudah dan lebih murah akibat pertumbuhan sektor industri. Hal tersebut dinyatakan oleh Dimas Priyatno salah satu pejalan kaki “Ya umumnya masyarakat di zaman sekarang udah berjalan kaki kecuali terpaksa banget. Walaupun dekat juga kebanyakan dari mereka menggunakan kendaraan, biasanya sih karena malas atau biar cepat aja” (Hasil wawancara 28 Januari 2024).

Fakta bahwa jumlah pejalan kaki masih lebih sedikit dibandingkan jumlah mobil tidak menjadi alasan kurangnya fasilitas pejalan kaki. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) mengatur pejalan kaki dan mengatur bahwa mereka harus memiliki fasilitas untuk memudahkan mobilitasnya. Trotoar merupakan salah satu fasilitas bagi pejalan kaki yang sering terlihat. Aspek lingkungan trotoar yang sempurna harus diperhitungkan saat melakukan pengadaan trotoar. Lebar trotoar pada tabel berikut dan jarak minimal 2,50 meter di atas permukaan trotoar merupakan persyaratan yang harus dipenuhi untuk memenuhi peraturan trotoar:

Tabel 3.2 Lebar Trotoar Minimum

Fungsi Jalan	Lebar Trotoar Minimum
Arteri Primer Kolektor Primer Arteri Sekunder	1,50 Meter
Kolektor Sekunder Lokal Sekunder	1,50 Meter

Sumber: SNIT-14-2004 Tentang Geometri Jalan Perkotaan

Data tersebut menunjukkan bahwa panjang jalan dan trotoar Kota Yogyakarta dengan blok berpemandu masih tergolong sederhana. Tidak hanya itu, Kota Yogyakarta memiliki 103 jalan daerah dengan total panjang 37.324,30 m² yang belum dilengkapi trotoar, agar pejalan kaki dapat berjalan secara efektif, trotoar sebagai fasilitas pejalan kaki harus ada di semua jalan dan terhubung dengan tempat umum lainnya.

Minimnya infrastruktur menjadi salah satu penyebab Kota Yogyakarta masih memiliki sedikit trotoar di beberapa jalurnya. Porsi jalannya kecil karena harus menyisakan ruang hingga 1,5 meter untuk dijadikan jalan setapak. Hal itu diklarifikasi Kepala Bina Marga Dinas Kimpraswil.

"Trotoar tidak dapat dipasang pada jalan mana pun yang tidak memiliki saluran air bawah tanah. Kepala Dinas Bina Marga, Permukiman dan Prasarana Daerah (Kimpraswil) Kota Yogyakarta, Wijayanto, menjelaskan, "Kalau dibuat trotoar, nanti kalau saluran air sudah dibangun, trotoar itu harus dibongkar lagi" (www.krjogja.com, dilihat pada 27 Januari 2024)

Di Yogyakarta, beberapa pohon telah ditanam di tepi trotoar dan jalan raya untuk meningkatkan kenyamanan pejalan kaki. Tujuan penanaman pohon adalah untuk

membuat jalan raya menjadi lebih hijau, mengurangi dampak polusi udara akibat padatnya lalu lintas, dan melindungi pejalan kaki dari terik matahari. Vegetasi pinggir jalan di Yogyakarta berjumlah 14.505 pada tahun 2017, menurut statistik BLH. Selain itu, 1.908 pergola telah dipasang di jalan setapak untuk membantu melindungi masyarakat dari panas.

Infrastruktur pejalan kaki di Yogyakarta mempunyai sejumlah masalah yang membatasi aksesibilitas. Kualitas permukaan trotoar di Kota Yogyakarta sebesar 41% baik, 45% cukup baik, dan 14% kurang baik. Terdapat beberapa gangguan pada trotoar dari 65 jalur yang diperiksa, antara lain pembatas telepon dan tiang listrik 98,46%, tempat parkir mobil 93,85%, pot bunga 64,62%, dan bahaya mobil 95,38%. bertenaga listrik, karena banyak kendaraan bermotor yang memanfaatkan trotoar sebagai jalurnya. (WALHI Yogyakarta, 2019).

Rute pejalan kaki ditata berdasarkan pedoman tertentu agar berjalan kaki menjadi nyaman bagi masyarakat di Kota Yogyakarta, *zebra cross* terdapat di 50,77% trotoar dan sinyal hitung mundur pejalan kaki terdapat di 27,69% trotoar, 73% jalan memiliki sinyal di persimpangan dan 96,92% memiliki penerangan untuk meningkatkan visibilitas bagi pejalan kaki, pohon pelindung terdapat di 83,08% tersebar di jalan Sudirman, Jalan Malioboro, Jalan Cendana, Jalan Pramuka, Jalan Parangtritis, Jalan Suroto dan Jalan Abu Bakar Ali untuk kenyamanan pejalan kaki sehingga memungkinkan mereka berjalan di bawah naungan (WALHI Yogyakarta, 2019).

Upaya untuk menegakkan pedoman jalur pejalan kaki agar warga Yogyakarta dapat berjalan-jalan dengan nyaman. Fasilitas pejalan kaki di Yogyakarta kurang memadai karena trotoar diubah menjadi ruang pejalan kaki. Pemanfaatan utama alih fungsi ini adalah parkir dan perdagangan Pedagang Kaki Lima (PKL). Selain itu, penggalian kabel optik di bawah permukaan sering mengakibatkan pembongkaran trotoar. Fasilitas pejalan kaki tidak berfungsi sesuai rencana, meskipun infrastrukturnya memenuhi persyaratan kenyamanan. Tidaklah nyaman atau aman bagi pejalan kaki untuk memanfaatkan fasilitas yang sudah ada. Hal ini juga dikonfirmasi oleh Fiqri Aprilian Wijaya “Sebenarnya di daerah kota, pemerintah sudah memberikan fasilitas yang cukup nyaman untuk pejalan kaki tapi sebagian besar dimanfaatkan oleh oknum-oknum tertentu untuk kepentingan pribadinya jadi kita sebagai pengguna jadi terganggu dan akhirnya fasilitas itu cuma dinikmati oleh orang-orang tertentu saja”

1) Instansi dan Lembaga Terkait

Pemerintah Kota Yogyakarta berupaya menjamin kenyamanan pejalan kaki. Trotoar yang bersih, bebas hambatan, sesuai peraturan dan terdapat tanaman peneduh memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki. Kepastian ini memungkinkan untuk berjalan-jalan keliling Yogyakarta dengan mudah. Dalam membuat pejalan kaki lebih nyaman, fungsi-fungsi yang dilakukan oleh pemerintah, dunia usaha dan masyarakat secara keseluruhan saling terkait dan saling melengkapi. Berikut ini diuraikan metode tata kelola dan penerapannya di Kota Yogyakarta untuk memenuhi jaminan tersebut.

a. Pemerintah Yogyakarta

Salah satu badan yang mempunyai kewenangan pengelolaan resmi pada beberapa aspek wilayah Kota Yogyakarta adalah pemerintah kota Yogyakarta. Kekuasaan tersebut diwujudkan dalam penyediaan pelayanan publik, infrastruktur, pengawasan, regulasi dan lain-lain. Kementerian Perhubungan (Dishub) menjadi aktor pengelolaan transportasi yang paling berwenang menangani persoalan ini.

Selain digunakan oleh pejalan kaki, trotoar di Yogyakarta juga dimanfaatkan untuk keperluan lain. Oleh karena itu, Dinas Ketertiban Kota Yogyakarta mengawasi

pemanfaatan ruang publik seperti trotoar; Badan Lingkungan Hidup melakukan penghijauan kembali jalur pejalan kaki.

b. Swasta

Sektor swasta adalah bisnis yang berfokus pada menghasilkan uang. Pihak-pihak yang terlibat dengan pasar secara lebih teratur. GIZ mewakili salah satu pemangku kepentingan demi kepentingan terbaik pihak-pihak tersebut. Organisasi Kerja Sama Internasional Jerman, atau *Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit* (GIZ) adalah organisasi nirlaba yang berbasis di Jerman. Upaya pemerintah Jerman untuk memberikan bantuan kepada negara-negara berkembang dikenal sebagai GIZ.

c. Masyarakat

Komunitas yang tertarik dengan hal ini kebanyakan terorganisir, seperti LSM, komunitas atau forum. Meskipun memiliki minat yang sama, mungkin lebih sulit untuk mengetahui bagaimana seseorang terlibat dalam masyarakat.

2) Bentuk Pelanggaran Terhadap Hak Pejalan Kaki di Kota Yogyakarta

Memastikan kenyamanan pejalan kaki merupakan tugas yang menantang, terutama mengingat prevalensi kendaraan pribadi dan banyaknya permasalahan pejalan kaki yang melibatkan beberapa pemangku kepentingan. Fasilitas trotoar cocok dari segi tampilan tetapi tidak sesuai dari segi fungsionalitas. Salah satu tantangannya adalah kurangnya komunikasi antar instansi terkait. Keberadaan pedagang kaki lima (PKL) dan juru parkir yang tidak terdaftar menyebabkan seringnya terjadi gangguan di trotoar.

Menurut Bapak Harry Purwanto, Kepala Bidang Transportasi dan Keselamatan, Dinas Perhubungan (Dishub) juga mengoordinasikan upaya penanggulangan parkir liar yang kerap merambah kawasan pejalan kaki.

“Jogja banyak sekali pedagang kaki lima yang berjualan dengan memakai atau mengalih fungsikan trotoar, belum lagi masalah juru parkir liar yang juga mengambil sebagian atau seluruh badan trotoar. Inikan melanggar hukum sebenarnya, terlebih pasal dan undang-undang yang mbak sampaikan”. (Hasil wawancara tanggal 29 Januari 2024)

Terkait dengan jenis dan bentuk pelanggaran yang sering terjadi di Trotoar pak Harry Purwanto menambahkan pernyataan sebagai berikut, “Kalau soal itu mungkin yang paling sering kita jumpai pelanggarnya adalah pedagang kaki lima dan juru parkir liar, setiap hari kami juga melakukan patroli dalam upaya penertiban pelanggaran-pelanggaran yang terjadi di trotoar” (Hasil wawancara tanggal 29 Januari 2024)

Fenomena tersebut didukung dengan klarifikasi dari Nabila Puji Astuti “Sebenarnya sih salah satu yang buat kemacetan itu berawal dari kurang tertibnya pedagang kaki lima dan juru parkir lalu itu merembet yang membuat pejalan kaki berjalan tidak di trotoar melainkan di tepi jalan. Dari sini kendaraan juga mau tidak mau pengguna kendaraan menjadi tergeser jadi lebar jalannya menjadi lebih sempit” (Hasil wawancara tanggal 29 Januari 2024)

Dari hasil observasi pengamatan secara langsung di lapangan dan hasil dari wawancara pihak Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, peneliti mendapati bahwa bentuk pelanggaran yang masih sering terjadi di trotoar dan melanggar hak atas pejalan kaki adalah berdirinya lapak-lapak milik pedagang kaki lima di trotoar dan juru parkir liar yang memakai trotoar untuk digunakan lahan parkir.

Pelanggaran tersebut sudah dianggap sebagai sesuatu yang normal ditengah Masyarakat hari ini, normalisasi pelanggaran tersebut juga dijamin oleh seorang juru parkir liar di Kawasan jalan parantritis,

“Memang disini (memakir motor), sudah bertahun-tahun kok seperti ini, soalnya sudah tidak ada lahan parkir disekitar sini, jadi ya sudah kita pakai saja buat parkir. Kita tetap kasih sedikit ruang untuk pejalan kaki yang melintas, memang sudah

seperti ini sejak lama.” (Hasil wawancara tanggal 31 Januari 2024)

Ungkapan serupa juga diberikan oleh Bapak Slamet salah satu pedagang kaki lima yang memakai trotoar sebagai tempat untuk berjualan di Kawasan jalan parangtritis kota Yogyakarta,

“Sudah 4 tahun mbak (berjualan di trotoar), habis untuk menyewa rumah toko atau tempat biayanya mahal, makanya mending disini saja. Selama ini tidak ada (tindakan penertiban), soalnya kan saya rutin bayar iuran keamanannya ke petugas” (Hasil wawancara 31 Januari 2024)

Pernyataan tersebut didukung oleh Ahmad Yoga Prakoso selaku penjalan kaki “Kadang trotor kalau gak dipake untuk pedagang kaki lima yang dipake untuk parkir kendaraan yang sembarangan. Ini gak cuma memakan trotor tapi kadang bisa hampir sampai ke jalan. Bukan cuma pejalan kaki yang terganggu tetapi seluruh pihak kayak pengguna jalan dan PKL juga tidak nyaman” (Hasil wawancara 31 Januari 2024)

3. Efektivitas Pasal 25 UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ Kota Yogyakarta

Sejak zaman Belanda hingga era reformasi saat ini, lalu lintas dan transportasi jalan raya di Indonesia telah mengalami banyak era pembangunan karena perubahan perilaku manusia dan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, lalu lintas dan transportasi jalan selalu menghadapi berbagai tantangan. *Werverkeersordonnantie* (Staatsblad 1933 Nomor 86) mengatur lalu lintas dan angkutan jalan raya di bawah kekuasaan Hindia Belanda. *Werverkeersordonnantie* diubah sekali lagi pada Staatsblad No. 72 tahun 1940, setelah lebih banyak modifikasi, karena tidak lagi sesuai standar. *Weverordinantei* diubah lagi setelah Indonesia dengan Undang-undang Nomor 3 Tahun 1951 Perubahan dan tambahan undang-undang lalu lintas jalan (*Wegverkeersordonnantie*, Staatsblad 1933 Nomor 86).

Alat transportasi yang vital dan strategis dalam meningkatkan perekonomian menjaga keutuhan dan persatuan serta berdampak pada setiap sendi kehidupan berbangsa dan bernegara adalah transportasi, setelah diberhentikannya Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 selama satu tahun karena beberapa alasan pemerintah, sebagaimana tercantum dalam PERPU Nomor 1 Tahun 1992. Selain itu, lalu lintas dan angkutan jalan diatur dengan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 yang merupakan peningkatan dari Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992. Undang-undang tahun 1992 yang dibentuk dengan semangat reformasi dan kemajuan ini merupakan undang-undang terakhir yang mengatur lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia. Menurut peraturan perundang-undangan, upaya peningkatan kesejahteraan masyarakat harus membantu persatuan dan pertumbuhan bangsa dengan memanfaatkan jalan raya dan sarana transportasi lainnya.

Lalu lintas dan angkutan jalan raya mempunyai peranan strategis yang sangat penting dalam mendorong pertumbuhan dan persatuan bangsa sejalan dengan tujuan UUD 1945 yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan setiap orang. Lalu lintas jalan raya dan transit harus dimanfaatkan semaksimal mungkin sebagai bagian dari sistem transportasi nasional. Tujuannya adalah mewujudkan transportasi jalan, keamanan, kesejahteraan dan ketertiban dalam rangka mendorong kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, pertumbuhan ekonomi, dan tanggung jawab penyelenggaraan negara.

Tujuan pembagian wewenang pembinaan adalah agar fungsi dan tanggung jawab masing-masing pengawas di bidang ini lebih transparan dan mudah dipahami sehingga memungkinkan terselenggaranya lalu lintas dan angkutan jalan dengan aman, tenteram, tertib, lancar, efisien dan bertanggung jawab. rekayasa lalu lintas, manajemen, instruksi, registrasi dan identitas kendaraan bermotor dan pengemudi serta penegakan

hukum lalu lintas dan angkutan jalan. Pergerakan kendaraan, orang, dan/atau barang di jalan umum; terciptanya, pengembangan, dan terselenggaranya lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, tenteram, tertib dan lancar dan integrasi transportasi jalan dengan moda transportasi lainnya. Kegiatan yang memanfaatkan prasarana, sarana penunjang dan sarana lalu lintas dan angkutan jalan. Selain itu, kami berupaya menjunjung tinggi harkat dan martabat bangsa, sekaligus memajukan perekonomian, mewujudkan kesejahteraan sosial, dan menjaga persatuan bangsa.

Bahasa yang digunakan untuk menggambarkan lalu lintas dan angkutan jalan raya juga telah diperbaiki melalui undang-undang ini yang kini memandangnya sebagai satu sistem yang tidak hanya mencakup lalu lintas, angkutan jalan raya dan jaringan angkutan jalan raya namun juga kendaraan, pengemudi, pengguna jalan dan jalan raya.

Undang-undang ini menyoroti perlunya pemerintah untuk mendukung industri dalam negeri dengan memberikan fasilitas, insentif dan standar produk peralatan lalu lintas dan angkutan jalan antara lain untuk memberdayakan dan memperluas sektor lalu lintas dan angkutan jalan. Prosedur rekayasa, produksi, perakitan, pemeliharaan dan perbaikan merupakan bagian dari kemajuan industri yang melibatkan pengembangan infrastruktur lalu lintas dan transportasi jalan.

Salah satunya adalah penyediaan perlengkapan jalan seperti trotoar yang berfungsi sebagai fasilitas bantuan pejalan kaki, serta prasarana lalu lintas dan transportasi jalan pada seluruh jalan umum. Pertama-tama penulis akan membahas pengertian trotoar dan pejalan kaki. Berjalan kaki merupakan salah satu metode transportasi dari satu lokasi ke lokasi lain. Transportasi yang paling dasar adalah berjalan kaki. Karena kemudahan penggunaan ini, pejalan kaki berada pada posisi yang dirugikan dibandingkan pengguna jalan lainnya dan lebih mungkin terlibat dalam kecelakaan atau konfrontasi saat berjalan berdampingan dengan moda transportasi lain.

"Seseorang yang berjalan" adalah arti dari kata Latin "*pedester/pedesters*", dan dari sinilah kata "*pedestrian*" dalam bahasa Inggris berasal. Pejalan kaki didefinisikan oleh direktur jenderal perhubungan darat sebagai orang yang melakukan aktivitas berjalan kaki. Pejalan kaki merupakan kelompok pengguna jalan selain pengemudi. Pejalan kaki diartikan sebagai seseorang yang berjalan sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 Ayat 26 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan menetapkan aturan-aturan berikut yang berlaku bagi jalur pejalan kaki yang sering disebut dengan trotoar:

Tujuan dari perlengkapan jalan adalah untuk meningkatkan efisiensi arus lalu lintas dan keselamatan pengemudi. Jalan umum dibagi menjadi empat kategori berdasarkan fungsinya: jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal dan jalan lingkungan.

- a. Jalan raya umum yang ditetapkan sebagai jalan arteri dirancang untuk menangani lalu lintas jarak jauh secara efisien dengan kecepatan rata-rata tinggi dan sedikit titik akses jalan.
- b. Jalan umum yang diperuntukkan sebagai jalan pengumpulan dimaksudkan untuk memfasilitasi angkutan pengumpul atau pemisahan. Mereka memiliki jarak menengah, kecepatan rata-rata sedang dan akses jalan terbatas.
- c. Jalan lokal adalah jalan raya umum dengan jumlah pintu masuk yang tidak terbatas, kecepatan rata-rata yang pendek dan tujuan untuk mendukung lalu lintas lokal.
- d. Jalan lingkungan merupakan jalan raya umum dengan kecepatan rata-rata rendah dan jarak tempuh pendek yang mendukung mobilitas lingkungan.

Berdasarkan kondisinya saat ini, jalan umum diklasifikasikan menjadi jalan nasional, provinsi, kabupaten, kota atau desa.

- a. Dalam sistem jaringan jalan utama yang menghubungkan ibu kota provinsi, jalan raya

- nasional adalah jalan arteri, jalan kolektor, jalur strategis nasional dan jalan tol.
- b. Jalan raya provinsi berfungsi sebagai jalan kolektor dan jalur utama dalam sistem jaringan jalan luas yang menghubungkan ibu kota provinsi dengan ibu kota kabupaten/kota atau sebaliknya.
 - c. Jalan strategis kabupaten, jalan umum pada sistem jaringan jalan sekunder kabupaten, dan jalan lokal pada sistem jaringan jalan utama tidak termasuk dalam kelompok (a dan b). Mereka menciptakan hubungan antara kecamatan dan kantor pusat kabupaten, serta antara pusat kegiatan lokal dan ibu kota kabupaten.
 - d. Jalan kota adalah jalan raya umum dengan akses terbuka yang berfungsi sebagai penghubung antara lingkungan pemukiman dan pusat layanan, serta antara pusat layanan dan bidang jaringan jalan sekunder individu.
 - e. Jalan umum dan jalan lingkungan yang menghubungkan berbagai wilayah desa atau antar desa disebut sebagai jalan desa.

Kriteria teknis berikut ini menjadi landasan bagi jenis jalur pejalan kaki yang dapat direncanakan di jalan umum:

- a. Pada suatu jalan raya, trotoar adalah kawasan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki yang sejajar dengan jalur lalu lintas mobil dan mempunyai lapisan permukaan yang lebih tinggi daripada perkerasan jalan trotoar merupakan area yang diperuntukkan bagi pejalan kaki.
- b. Persyaratan geometrik trotoar harus memenuhi kaidah keteknikan.
- c. Diukur dari permukaan trotoar, tinggi ruang bebas dan kedalaman bebas minimal 2,2 meter dan jarak bebas sampingnya minimal 0,3 meter.
- d. Jarak bebas dari jalan setapak harus dipertimbangkan ketika memasang utilitas.

a). Fasilitas Penyebrangan

1. Penyeberangan Sebidang (*At-Grade*).

Penyeberangan sebidang terdiri atas 2 macam yaitu:

- 1) *Zebra Cross* disebut juga *Zebra Crossing* adalah persimpangan yang dibatasi oleh garis melintang yang membentang di sepanjang jalan dan ditandai dengan garis putih searah dengan pergerakan lalu lintas. *Zebra cross* dipasang di jalan raya yang jarang dilalui orang yang berjalan atau mengemudi sehingga orang masih dapat dengan mudah menemukan tempat yang aman untuk menyeberang.
- 2) *Pelican Cross* adalah jenis *zebra cross* yang mempunyai lampu untuk mengatur lalu lintas kendaraan dan persimpangan. Ini diproduksi untuk pejalan kaki dengan menahan tombol kontrol selama jangka waktu tertentu saat mereka berjalan. Jika berada di rute yang banyak lalu lintas pejalan kaki, fitur ini bermanfaat. Menggunakan pelikan dalam situasi tertentu:
 - a. Dipasang di jalan raya paling sedikit 300 meter dari persimpangan atau
 - b. Di jalan yang lalu lintas kendaraannya bergerak dengan kecepatan rata-rata lebih dari 40 km/jam.

2. Penyeberangan Tidak Sebidang (*Elevated/ Underground*).

Perlindungan tidak sebidang terbagi dalam dua kategori:

- 1) Jembatan layang adalah jembatan yang dirancang dengan mempertimbangkan manusia. Fasilitas ini bermanfaat jika terletak pada jalur yang banyak lalu lintas mobil dan pejalan kaki, khususnya lalu lintas kendaraan berkecepatan tinggi. Jika bangunannya miring atau tidak terlalu curam maka jembatan akan berfungsi dengan baik. Banyaknya orang yang menyeberang jalan menjadi salah satu penyebab kemacetan lalu lintas dan jembatan penyeberangan ini dapat diminimalkan. Persyaratan pemanfaatan jembatan penyeberangan antara lain:

- a. Penyeberangan yang melibatkan burung pelikan atau zebra telah mengganggu lalu lintas kendaraan saat ini.
 - b. Di bagian jalan yang banyak terjadi tabrakan pejalan kaki.
 - c. Di jalan raya dengan lalu lintas pejalan kaki yang padat dan kendaraan yang bergerak cepat.
- 2) Bawah Tanah/Terowongan: Jenis jembatan ini mirip dengan jembatan pejalan kaki, hanya saja jembatan ini dibangun di bawah tanah. Tentu saja, pembangunan terowongan bawah tanah untuk penyeberangan lebih mahal dan melibatkan desain yang lebih rumit dibandingkan jembatan penyeberangan; Meski demikian, sistem terowongan ini lebih indah karena menjaga keindahan alam dan kemurnian kawasan sekitarnya. Kondisi terowongan dan bawah tanah digunakan
- a. Tidak mungkin melintasi kawasan seperti jalan layang atau jembatan.
 - b. Posisi tanah/medan memungkinkan untuk dibangunnya terowongan bawah tanah.

Dengan kata lain, trotoar berfungsi sebagai ruang berbagai acara masyarakat. Infrastruktur kota terdiri dari enam kelompok, menurut Grigg (1988): bangunan dan olahraga luar ruangan, pengelolaan sampah, jalan, layanan transportasi, air, serta pembangkit dan distribusi energi. Trotoar memperbaiki enam elemen transportasi yang terletak di atas atau di bawahnya: halte, tempat parkir, sungai terbuka atau tertutup, tempat sampah, dan jaringan telepon/listrik. Menurut Danisworo (1991), trotoar adalah jalur pejalan kaki yang dipisahkan dari jalur yang digunakan oleh angkutan umum dan biasanya terletak di sebelah atau dekat jalur tersebut. Menurut Shirvani (1985), trotoar memainkan peran penting dalam desain perkotaan dengan membina hubungan antara berbagai aktivitas di dalam suatu ruang. Trotoar kota berfungsi sebagai penghubung antar jalan. Jika pejalan kaki bukan mobil atau pengguna lain adalah pengguna utama rute tersebut, maka trotoar akan menjadi lebih penting lagi. Trotoar pada dasarnya dirancang untuk meningkatkan kenyamanan, keselamatan, dan kelancaran pejalan kaki.

Saat membangun trotoar, dimungkinkan juga untuk mempersiapkan kebutuhan akan kehadiran trotoar di rute mana pun dengan lebih dari 300 pejalan kaki dan lebih dari 1000 mobil dalam jangka waktu 12 jam. Selain itu, untuk menciptakan kawasan pejalan kaki yang sesuai, pedoman atau standar berikut harus dipatuhi saat memasang trotoar dan infrastruktur pendukung lainnya:

- 1) Jika terdapat penggunaan lahan di sepanjang jalan yang dapat menarik pejalan kaki, maka kawasan tersebut dianggap memerlukan jalur pejalan kaki. Perumahan, fasilitas pendidikan, perusahaan ritel, pameran dagang, gedung perkantoran, tempat hiburan, pusat komunitas, kawasan industri, terminal bus dan keperluan lainnya termasuk di antara penggunaan lahan ini.
- 2) Secara umum, ruas jalan dengan volume pejalan kaki lebih dari 300 orang setiap periode 12 jam (06.00–18.00) dapat dirancang dengan trotoar.
- 3) Lokasi jalan setapak, seperti di luar jalur lalu lintas (jika ada tempat parkir) atau di luar bahu jalan, telah ditentukan. Sebaliknya jika jalur tanaman berbatasan dengan bahu kiri.
- 4) Jika memungkinkan, trotoar ditempatkan pada atau di dalam saluran *drainase* terbuka yang telah ditutup dengan pelat beton sesuai dengan persyaratan.
- 5) Pada halte, trotoar harus ditempatkan bersebelahan atau sejajar dengan jalur bus. Trotoar dapat ditemukan di depan atau di belakang halte bus.
- 6) Secara umum, perlengkapan jalan harus ditempatkan di sisi kiri trotoar.

- 7) Jika trotoar terletak tepat di sebelah properti pribadi, elemen penghijauan perkotaan seperti pohon dan pot perlu ditanam di dalam trotoar. Jika terdapat cukup ruang antara trotoar dan properti pribadi, ide penghijauan kota dapat ditanam di luar trotoar.
- 8) Ketinggian trotoar harus lebih besar dari permukaan perkerasan jalan untuk memperlancar kelancaran lalu lintas.

Trotoar harus ditempatkan di tempat yang dapat melindungi orang dari cuaca buruk, seperti di sepanjang koridor jalan setapak dengan area tempat duduk dan pepohonan yang memberikan keteduhan.

Dalam upaya mendorong efektivitas hukum pada Pasal 25 UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, selain faktor infrastruktur, peran penegak hukum dan kesadaran masyarakat akan hukum itu sendiri juga sangat penting dan dapat menjadi tolak ukur efektif atau tidaknya pasal tersebut, sampai mana penegakan hukum dapat secara tegas mengupayakan penegakan hukum itu sendiri dan pada tahapan apa pemahaman masyarakat agar dapat mengerti dan memahami hukum sehingga hukum tersebut dapat dipatuhi sebagaimana mestinya.

Dalam konteks ini penulis menemukan bahwa petugas yang berwenang dalam upaya menegakan hukum itu sendiri tidak mengerti seperangkat atribut hukum apa yang harus dipakai dalam upaya menanggulangi pelanggaran hak pejalan kaki, seperti yang diungkapkan oleh Bapak Harry Purwanto, Kepala Bidang Transportasi dan Keselamatan Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta,

“Selama ini upaya yang dilakukan hanya berupa teguran dan himbauan, belum ada penanganan secara mendalam dalam proses pemberian sanksi tersebut, karena kita (Dinas Perhubungan) tidak berdiri pada ranah yuridis tapi ketertiban (administratif) saja” (Hasil wawancara tanggal 29 Januari 2024)

Upaya penerapan pasal 25 UU No. 22 tahun 2009 tentang LLAJ tidak cukup berkuat pada pemberian sanksi administratif yang berupa teguran atau himbauan saja, celah pemberian sanksi administratif tersebut justru akan melahirkan praktik-praktik kecurangan berupa pungli, penegak hukum dan pemerintah harus membuat para pelanggar hak pejalan kaki tersebut mendapatkan efek jera sehingga dapat memutus normalisasi pelanggaran tersebut dan mengembalikan trotoar ke fungsi seharusnya.

Pemerintah juga harus memulai langkah-langkah yang strategis dan efektif untuk melakukan sosialisasi-sosialisasi hukum dan penerapannya kepada masyarakat, ketidaktahuan akan hukum dan peraturan yang ada, membuat masyarakat akan terus menormalisasi pelanggaran hak atas pejalan kaki tersebut, seperti yang diungkapkan oleh seorang juru parkir liar di Kawasan Jalan Parangtritis Kota Yogyakarta,

“Sepertinya memang ada (aturan) tapi saya tidak tahu, kami tetap sediakan ruang untuk pejalan kaki, jadi seharusnya tidak ada masalah yang serius” (Hasil wawancara 31 Januari 2024)

Hal serupa juga diungkapkan oleh bapak Slamet salah satu pedagang kaki lima di kawasan Jalan Parangtritis Kota Yogyakarta, “Saya tahu kalau trotoar memang untuk pejalan kaki, tapi mau gimana lagi, kita juga sudah membayar iuran keamanan, jadi menurut saya tidak jadi masalah” (Hasil wawancara 31 Januari 2024)

Pelanggaran yang terus terjadi dilingkungan trotoar di Kota Yogyakarta menjadi fenomena pelanggaran hukum yang terkesan dibiarkan karena tidak adanya ketegasan dari para penegak hukum untuk memberikan sanksi yang menimbulkan efek jera bagi pelanggar, keresahan tersebut diutarakan oleh Ivana, pejalan kaki disekitaran Jalan Prangtritis,

“Harusnya (pedagang kaki lima dan juru parkir liar) ditertibkan, karena akan membahayakan pejalan kaki yang menggunakan fasilitas trotoar, harapannya

pemerintah dan pihak terkait dapat memberikan solusi untuk permasalahan ini, pedagang kaki lima dan juru parkir liar dicarikan tempat (relokasi) sehingga trotoar steril dan dapat berfungsi sebagaimana fungsinya” hasil wawancara 31 Januari 2024

Pemerintah Kota Yogyakarta melalui Pemerintah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta bukan tanpa upaya, pemerintah sudah melakukan langkah konkret dalam upaya merelokasi pedagang kaki lima yang memakai trotoar untuk berjualan, upaya tersebut dapat dilihat melalui kebijakan pemerintah lewat SE Gubernur Nomor 3/SE/1/2022 Tentang Penataan Kawasan Khusus Pedestrian di Jalan Malioboro dan Jalan Margo Mulyo.

Relokasi yang sudah berjalan 2 tahun tersebut mendapat kritik dari para pedagang kaki lima yang terdampak atas relokasi tersebut, para pedagang kaki lima mengeluhkan minimnya infrastruktur seperti kurangnya ketersediaan *Water Closet* (WC) sehingga menimbulkan antrian yang panjang, kebocoran atap di beberapa tempat dan ruang yang terlalu sempit di Teras Malioboro 2 tempat dimana para pedagang kaki lima dipindahkan, selain itu adanya praktik pungli yang dilakukan oleh para oknum yang berakibat pedagang yang berhak tidak mendapatkan lapaknya.

Salah satu pedagang kaki lima yang terdampak relokasi tersebut adalah Endang, Endang menjelaskan bahwa, “Setelah dipindahkan (relokasi) pendapatan tentu saja menurun, tempat ini (Teras Malioboro 2) masih banyak fasilitas yang kurang memadai, sudah begitu kita masih harus membayar untuk mendapatkan lapak jualan ini” (Hasil wawancara 1 Februari 2024)

Bahwa upaya pemerintah dalam merelokasi pedagang kaki lima juga harus mendapatkan perhatian, pemeliharaan dan pemantauan secara berkala agar langkah tersebut menjadi efektif dan menjadi solusi serta jawaban dari permasalahan yang terjadi di trotoar.

Peran pemerintah yang proaktif, penegak hukum dan kesadaran masyarakat akan hukum menjadi parameter untuk mengukur sampai mana efektivitas dan implementasi sebuah produk hukum tersebut dapat diterapkan, jika pemerintah pasif, penegak hukum tidak memiliki kapabilitas dan integritas lalu masyarakat justru menormalisasi pelanggaran yang dilakukan tentu peraturan atau produk hukum itu sendiri tidak efektif, pemerintah yang memiliki otoritas terkait harus berani memberikan pembelajaran yang aktif mengenai persoalan ini, hal tersebut amat diperlukan untuk penegakan hukum yang adil dan bermartabat kedepannya.

E. PENUTUP

1. KESIMPULAN

Berdasarkan analisis pada bab sebelumnya, temuan studi di bawah ini membahas efektivitas Pasal 25 Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2009 yang mengatur lalu lintas dan angkutan jalan dalam menangani pelanggaran hak pejalan kaki:

1. Bahwa bentuk pelanggaran terhadap hak pejalan kaki di Kota Yogyakarta didominasi oleh lapak pedagang kaki lima dan lahan parkir dari juru parkir liar dan pelanggaran-pelanggaran tersebut menjadi sesuatu yang normal ditengah masyarakat, selain itu terjadi praktik pungli oknum petugas terkait keamanan dan perizinan pedagang kaki lima dan juru parkir liar yang menyalahi aturan yang berlaku.
2. Terkait efektivitas pasal 25 UU No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas angkutan dan jalan, pasal tersebut belum efektif dalam menanggulangi pelanggaran hak atas pejalan kaki di Kota Yogyakarta, tidak berintegritasnya petugas dan penegak hukum dan kesadaran masyarakat akan hukum yang masih lemah menjadi faktor yang paling menentukan kesimpulan tersebut.

2. SARAN

Berdasarkan temuan di atas, penulis menawarkan saran selanjutnya sebagai berikut:

1. Penegak Hukum

Sikap dan pelayanan aparat haruslah diperbaiki dengan tidak mentolerir tindakan yang melanggar hukum demi tegaknya hukum dengan begitu hukum dapat diterima dan dilaksanakan oleh masyarakat.

2. Pemerintah Kota Yogyakarta

Mendidik masyarakat mengenai peraturan lalu lintas, termasuk cara kerja trotoar dan hak-hak mereka sebagai pejalan kaki. Dilaksanakan secara berkala, menyeluruh, dan intens untuk memastikan masyarakat memahami sepenuhnya dan menerapkan kebijakan tersebut secara tepat dan sistematis.

3. Masyarakat

Lebih memperkaya diri dengan wawasan dan pengetahuan terkait fungsi trotoar dan hak pejalan kaki, sehingga dapat menumbuhkan kesadaran hukum secara holistik dan organik

DAFTAR PUSTAKA

- Dirdjosisworo, Sudjono, *Sosiologi Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta: Cet. III, 1996
- Friedman, M Lawrence, *American Law, An Introduction Revised and Update*, E.W.Norton & Company: 1997
- Gunawan, Wibowo. 1988. *Standart Perancangan Geometrik Jalan Perkotaan*. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Irwansyah, 2020, *Penelitian Hukum Pilihan Metode & Praktik Penulisan Artikel*, Yogyakarta: Mirra Buana Media.
- Ibrahim, Jhonny, *Teori dan metodologi penelitian hukum normatif* , Malang: Bayumedia, 2013
- Loeqman, Loebby, *Pentaatan Hukum*, Materi Kuliah Sejarah Hukum pada Program Pascasarjana, Program Magister Ilmu Hukum Universitas Muhammadiyah Jakarta
- Mahmud Marzuki, Peter. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Group, 2007 Miles, Matthew. B dan A. Michael Huberman.1992. *Analisis Data Kualitatif*. Jakarta: Universitas Indonesia Press.
- Moleong, Lexy J. 2007. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Nurachman, R. Nurul dan Dudu Duswara Machmudin. *Efektivitas Penegakan Hukum Terhadap Pejalan Kaki (Pedestrian) Dalam Perkara Kecelakaan Lalu Lintas*. Wacana Paramarta: Jurnal Ilmu Hukum 18.2. 2019.
- Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki pada Jalan Umum No.032/T/BM/1999 Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan PERMEN Pekerjaan Umum No. 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan

- Petunjuk Perencanaan Trotoar, Direktorat Jenderal Bina Marga Direktorat Pembinaan Jalan Kota NO. 007/T/BNKT/1990 Prodjodikoro, Wirjono. 1981. *Azas-azas Hukum Pidana Indonesia*. Jakarta: Eresco.
- Rachman, Maman. 1999. *Strategi dan Langkah-langkah Penelitian*. Semarang: IKIP Semarang Press
- Rasjidi, Lili, *Dasar-dasar Filsafat Hukum*, PT. Citra Aditya, Bandung, Cet. VII, 1996 Rasjidi, Lili, *Filsafat Hukum, Apakah Hukum Itu*, Remaja Rosdakarya, Bandung, Cet. VI: 1993
- Soemitro, Ronny Hanitijo, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri* Jakarta: Ghalia Indonesia, 1990
- Soekanto, Soerjono, 2005. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Soekanto, Soerjono, 2007, *Pokok-Pokok Sosiologi Hukum*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada. Standard Perencanaan Geometrik Untuk Jalan Perkotaan, Direktorat Jenderal Bina Marga-Direktorat Pembinaan Jalan Kota, Maret 1992
- Sudarto. 1990, *Hukum Pidana 1*, Semarang: Yayasan Soedarto d/a Fakultas Hukum Universitas Diponegoro.
- Syahrani, Ridwan, *Rangkuman Intisari Hukum*, Pustaka Kartini, Jakarta:1991 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan
- Uniaty, Quintarina. 1992. *Model Jalur Pedestrian: Kajian Perseptual terhadap Fenomena dan Karakteristik Jalur Pedestrian sebagai Bagian dari Ruang Arsitektur Kota*. Tesis Institut Teknologi Bandung.
- <https://www.walhi.or.id/category/jurnal-tanah-air>
- Wibowo, Lukman. 2005. *Kenyamanan Pejalan Kaki terhadap Pemanfaatan Trotoardi Jalan Protokol Kota Semarang, Studi Kasus Jalan M.T. Haryono, Semarang*. Skripsi Program Studi Pendidikan Teknik Bangunan Fakultas Teknik Universitas Negeri Semarang.