

**IMPLEMENTASI UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009  
PASAL 131 AYAT(1)  
TENTANG  
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN  
KAJIAN KHUSUS HAK PEJALAN KAKI  
PERSPEKTIF HUKUM ISLAM  
(Studi Kasus di Kota Bengkulu)**



**SKRIPSI**

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat  
Untuk Mendapat Gelar Sarjana Hukum (S.H)

Oleh :

**ZETRIE ANDEKA MUSLIMAH**  
NIM. 1416151892

**PROGRAM STUDI HUKUM TATA NEGARA (SIYASAH)  
FAKULTAS SYARI'AH  
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI (IAIN) BENGKULU  
2018 M / 1439 H**

## PERSETUJUAN PEMBIMBING

Skripsi atas nama **Zetrie Andeka Muslimah**, NIM. 1416151892 yang berjudul **“Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pasal 131 Ayat (1) Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan kajian khusus Hak Pejalan Kaki Perspektif Hukum Islam (Studi Kasus Di Kota Bengkulu)”**. Program studi Hukum Tata Negara, Fakultas Syariah telah diperiksa dan diperbaiki sesuai saran pembimbing I dan pembimbing II. Oleh karena itu, skripsi ini telah memenuhi persyaratan dan disetujui untuk diujikan dalam sidang munaqosah di Fakultas Syari’ah Institut Agama Islam Negeri Bengkulu.

Bengkulu, Juli 2018

Pembimbing I

**Dr. H. John Kenedi, S.H., M.Hum**  
**NIP.196205031986031004**

Pembimbing II

**Fauzan S.Ag .MH**  
**NIP.197707252002121003**



**KEMENTERIAN AGAMA RI  
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI (IAIN) BENGKULU  
FAKULTAS SYARI'AH**

Alamat : Jln. Raden Fatah Pagar Dewa Telp. (0736) 51276, 51171 Fax (0736) 51171 Bengkulu

**HALAMAN PENGESAHAN**

Skripsi atas nama **Zetrie Andeka Muslimah, NIM. 1416151892** yang berjudul **"Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan kajian khusus Hak Pejalan Kaki Perspektif Hukum Islam (Studi Kasus Di Kota Bengkulu)"**. Telah diuji dan dipertahankan di depan tim sidang munaqosyah Fakultas Syari'ah IAIN Bengkulu pada :

Hari : Selasa

Tanggal : 31 Juli 2018

Dan dinyatakan **LULUS**, dapat diterima dan disahkan sebagai syarat guna memperoleh gelar Sarjana Hukum (S.H) dalam Hukum Tata Negara.

Bengkulu, Agustus 2018

**Dekan Fakultas Syari'ah**



**Dr. Imam Mahdi, S.H, M.H**

**NIP. 196503071989031005**

**Tim Sidang Munaqasyah**

**Ketua**

**Dr. H. John Kenedi, S.H, M.Hum**

**NIP.196205031986031004**

**Sekretaris**

**Fauzan S. Ag .MH**

**NIP.197707252002121003**

**Penguji 1**

**Dr. Imam Mahdi, S.H, M.H**

**NIP. 196503071989031005**

**Penguji II**

**Wery Gusmansyah, MH**

**NIP. 198202122011011009**

*Motto*

**SABAR BUIKAN TENTANG BERAPA LAMA KAU BISA  
MENUNGGU. MELAINKAN TENTANG BAGAIMANA  
PRILAKUMU SAAT MENUNGGU.**



## PERSEMBAHAN

Segala puji penulis haturkan kepada ALLAH SWT atas rahmat dan karuni-Nya sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini tepat pada waktunya. Dengan segala kebahagiaan dan kerendahan hati, penulis mempersembahkan karya skripsi ini untuk:

- Mama dan papa tercinta (Oesman Aznoer Dan Emilia Adirah) yang tidak pernah berhenti menyemangati dan memberi dukungan untuk ku. Semoga dikemudian hari dapat mempersembahkan yang terbaik.
- Saudari terkasih wah ( Witha Foetri Anggri), Inga (Vera Nike Susmi) Dan Afrizha Nur Fajriani yang selalu memberikan motivasi terbaik untuk menyelesaikan skripsi ini dengan cepat.
- Kepada orang terdekat dan terkasih yang tidak pernah lelah mendengarkan keluhan kesah Ani Sartika, Onyol (Widya Agesna), Mbak Alvia Ulfah, Mbak Weny Safitri, Tete Putu, Alfian Tanjung, Rohman Maulid, Andi Nelson.
- Teman-teman seperjuangan HTN angkatan 2014
- Dosen pembimbing 1 ( bapak jhon kenedi) dan pembimbing 2 ( Bapak fauzan)
- Almamater kebanggaanku

## SURAT PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan:

1. Skripsi dengan judul **“Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 131 ayat (1) Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan Spesifikasi Hak Pejalan Kaki Perspektif Hukum Islam(Studi Kasus Di Kota Bengkulu)”** adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik, baik di IAIN Bengkulu maupun di Perguruan Tinggi lainnya.
2. Skripsi ini murni gagasan, pemikiran dan rumusan saya sendiri tanpa bantuan yang tidak sah dari pihak lain kecuali arahan dari tim pembimbing.
3. Di dalam skripsi ini tidak terdapat hasil karya atau pendapat yang telah ditulis atau di publikasikan orang lain, kecuali kutipan secara tertulis dengan jelas dan dicantumkan sebagai acuan di dalam naskah saya dengan disebutkan nama pengarangnya dan dicantumkan pada daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya, dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran, saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar sarjana, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma dan ketentuan yang berlaku.

Bengkulu, Juli 2018 M

Mahasiswa yang bersangkutan



Zetrie Andeka Muslimah

NIM.1416151892

## ABSTRAK

Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Kajian Khusus Hak Pejalan Kaki Perspektif Hukum Islam Studi Kasus Di Kota Bengkulu, Oleh : Zetrie Andeka Muslimah NIM:1416151892

Ada dua persoalan yang dikaji dalam skripsi ini, yaitu : Bagaimana Implementasi dari pasal 131 ayat (1) tentang hak dan kewajiban pejalan kaki dalam berlalu lintas dan sanksi pasal 28 ayat (2) tentang penggunaan dan perlengkapan jalan serta Bagaimana Kajian Khusus Hak Pejalan Kaki menurut Persepektif Hukum Islam. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian lapangan (*field research*) yang bersifat deskriptif analitik. Yaitu penelitian yang mendeskripsikan tentang implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Kajian Khusus Hak Pejalan Kaki Perspektif Hukum Islam. Dari penelitian disimpulkan pertama, bahwa Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Kota Bengkulu belum terlaksana dengan baik. Kedua, penerapan dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pada Pasal 28 Ayat 2 belum terlalu di terapkan dengan benar sehingga hak pejalan kaki masih belum diberikan secara maksimal dan ketiga, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan ini pembuatannya sudah sesuai dengan hukum islam dimana pmbuatannya diperuntuan untuk kemaslahatan umat.

*Kata kunci : pejalan kaki, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, kemaslahatan umat, hukum islam*

## KATA PENGANTAR

Puji syukur saya haturkan kehadiran ilahi Robbi penggenggam alam semesta dan jiwa raga atas limpahan kenikmatan-Nya yang tiada tara. Sehingga dengan rahmat-Nyalah saya dapat menyelesaikan semua rangkaian kuliah dan penyusunan skripsi dengan judul **“Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 131 Ayat (1) Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kajian Khusus Hak Pejalan Kaki Perspektif Hukum Islam (Studi Kasus di Kota Bengkulu)”**

Dalam menyelesaikan rangkaian waktu belajar di kampus ini saya menyadari telah mendapatkan begitu banyak dukungan, arahan, bimbingan, masukan serta saran dari berbagai pihak. Untuk itu saya mengucapkan terima kasih kepada:

1. Prof. Dr. H. Sirajuddin. M, M. Ag, MH, Rektor Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Bengkulu yang telah mengizinkan saya menuntut ilmu di kampus ini.
2. Dr. Imam Mahdi, SH, MH, Dekan Fakultas Syariah IAIN Bengkulu yang telah sabar dalam memberi pengarahan selama saya menuntut Ilmu di IAIN Bengkulu.
3. Zurifah Nurdin, M.Ag, Ketua Jurusan Syariah yang telah sabar dalam memberi pengarahan selama menuntut Ilmu di IAIN Bengkulu.
4. Dr. H. John Kenedi, S.H. M.Hum, Pembimbing I yang telah memberikan pengarahan, motivasi, semangat selama bimbingan karya ilmiah dengan penuh kesabaran.



5. Fauzan, S.Ag., MH Pembimbing II yang telah memberikan pengetahuan dan bimbingan.
6. Kedua orang tuaku yang selalu mendoakan kesuksesan penulis.
7. Bapak/Ibu dosen Fakultas Syariah Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Bengkulu yang telah memberikan pengetahuan dan bimbingan dengan baik.
8. Staf dan karyawan Fakultas Syariah IAIN Bengkulu yang telah memberikan pelayanan dengan baik.

Saya menyadari barangkali masih banyak kekurangan dalam pelaksanaan maupun penulisan laporan hasil akhir dari skripsi ini. Untuk itu, kritik dan saran sangat saya harapkan demi perbaikan ke depan. Walaupun kecil semoga apa yang saya lakukan ini mampu memberikan manfaat bagi diri dan khalayak umumnya.

Bengkulu,                      Februari 2018 M  
Jumadil Akhir 1439 H

Penulis

Zetrie Andeka Muslimah  
NIM. 1416151892

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL</b>	
<b>HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING .....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN .....</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN MOTTO .....</b>	<b>iii</b>
<b>HALAMAN PERSEMBAHAN .....</b>	<b>iv</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN.....</b>	<b>v</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>vi</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>viii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
a. Latar belakang masalah.....	1
b. Rumusan masalah.....	7
c. Tujuan penelitian.....	7
d. Kegunaan penelitian.....	7
e. Penelitian terdahulu.....	8
f. Metode penelitian.....	11
g. Sistematika penulisan.....	13
<b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
A. Pengertian Implementasi .....	16
a. Teori Implementasi Kebijakan.....	18
b. Tahapan implementasi kebijakan.....	23
B. Konsep Hak Dan Kewajiban.....	27
a. Hak .....	27
b. Kewajiban .....	29
<b>BAB III DESKRIPSI WILAYAH PENELITIAN</b>	
a. Sejarah Kota Bengkulu .....	32
b. Letak Geografis Dan Iklim Kota Bengkulu .....	33
c. Pemerintahan .....	34
d. Kependudukan .....	35

e. Keadaan Pendidikan dan Sosial .....	36
f. Pembangunan .....	37
g. Jumlah Kendaraan Di Kota Bengkulu.....	38

#### **BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

a. Implementasi pasal 131 ayat (1) tentang hak dan kewajiban pejalan kaki dalam berlalu lintas dan sanksi bagi pejalan kaki di kota Bengkulu	40
b. Pandangan Hukum Islam Terhadap Penyalahgunaan Hak Pejalan Kaki Dan Sanksi Terhadap Pelanggar.....	48
c. Sejarah Lahirnya Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009.	53
d. Tujuan Lahirnya Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009..	57
e. Muatan Isi Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 .....	60
f. Pengertian Pejalan Kaki .....	64
g. Pengertian Trotoar .....	66
h. Analisis Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Terhadap Kajian Khusus Pejalan Kaki.....	68

#### **BAB V PENUTUP**

a. Kesimpulan .....	71
b. Saran.....	72

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Perkembangan pembangunan dan penataan ruang di Indonesia saat ini dari tahun ketahun semakin maju, seiring dengan perkembangan zaman dan aktifitas yang dijalanninya setiap hari. Berfokus kepada rancangan sistem terhadap penyalahgunaan trotoar, yang mana masalah utamanya adalah bergantinya fungsi trotoar itu sendiri yang sejatinya adalah jalur pejalan kaki yang sejajar dengan jalan namun lebih tinggi dari permukaan jalan itu sehingga tujuannya adalah untuk menjamin keselamatan pejalan kaki yang bersangkutan.

Berjalan kaki adalah salah satu alat transportasi yang murah, mudah dan sehat. Di mana hal ini menjadi terpinggirkan akibat pembangunan yang semakin pesat. Salah satu dari fasilitas pejalan kaki adalah trotoar, yang mana trotoar ini secara kegunaannya masih belum terealisasikan dengan benar sepenuhnya.

Didalam pasal 45 ayat (1) undang-undang No.22 tahun 2009 tentang lalun lintas dan angkutan jalan (UU LLAJ) menyebutkan bahwa trotoar merupakan salah satu fasilitas pendukung lalu lintas dan angkutan jalan di antara beberapa fasilitas lainnya seperti lajur sepeda, tempat penyebrangan

pejalan kaki,halte,dan fasilitas khusus bagi penyandang cacat atau manusia lanjut usia.<sup>1</sup>

Sekarang ini di Bengkulu trotoar sudah beralih fungsi untuk tindakan yang menyalahi fungsi trotoar itu sendiri yang tentunya melanggar hukum, seperti contohnya trotoar yang fungsinya untuk pejalan kaki namun dimanfaatkan untuk pribadi seperti berjualan hingga trotoar disulap menjadi lahan parkir.

Pemerintah sudah melakukan banyak cara untuk menertibkan lalu lintas terkhusus mengenai trotoar ini,namun nyatanya hingga saat ini masih banyak saja penyalahgunaan fungsi dari trotoar ini dan belum terasa manfaat sebenarnya untuk masyarakat. Mungkin penyalahgunaan trotoar ini karena ketiadaan tradisi untuk membangun kota yang baik atau memang masyarakat kurang patuh terhadap aturan yang telah pemerintah buat atau bisa juga pemerintah yang kurang responsif dengan kondisi yang ada.Kebijakan itu dibuat oleh pemerintah,kemudian dituangkan dalam tindakan-tindakan nyata, dengan tujuan untuk melayani kepentingan umum.<sup>2</sup>

Didunia, data *World Health Organization* (WHO) menyatakan, 22% korban kecelakaan adalah pejalan kaki. Angka itu setara dengan 747 pedestrian tewas perhari. Sedangkan di indonesia persentasenya cukup tinggi yakni 30% dari 3.675 kasus kecelakaan yang terjadi sepanjang 2013.

---

<sup>1</sup>Undang-Undang no.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ)

<sup>2</sup>H.M. Arba,*Hukum Tata Ruang Dan Tata Guna Tanah*, (Jakarta: Sinar Grafika,2017), h.15

Fakta yang masih kita ingat pada tanggal 22 Januari 2012 di Jakarta 13 pejalan kaki diterjang mobil yang dikemudikan oleh pengemudi yang lepas kendali. Sembilan orang meregang nyawa dan empat menderita luka berat. Tahun 2016 terjadi 288 kecelakaan perhari di Indonesia.

Trotoar merupakan salah satu fasilitas pendukung jalan yang mana terdapat pada pasal 25 ayat (1) huruf UU LLAJ. Berkaitan dengan peraturan yang ada didalam undang-undang ini pun terdapat sanksi jikalau melanggar ketentuan tersebut yaitu :

- 1) (Pasal 274 ayat (2) UU LLAJ) ancaman pidana bagi setiap orang yang mengakibatkan gangguan pada fungsi perlengkapan jalan adalah pidana dengan kurungan penjara paling lama satu tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh juta rupiah); atau
- 2) (Pasal 275 ayat(1) UU LLAJ) Bagi setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi rambu lalu lintas marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, fasilitas pejalan kaki, dan alat pengamanan pengguna jalan dapat dipidana dengan kurungan penjara paling lama satu bulan atau membayar denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).<sup>3</sup>

Hal ini menunjukkan betapa pentingnya fungsi trotoar dan tidak boleh disalahgunakan dengan cara dan kondisi apapun. Berbagai paparan diatas membuat orang bertanya-tanya bagaimana kah Islam menanggapi hal tersebut?

Islam merupakan agama terakhir yang diturunkan oleh Allah SWT melalui Nabi Muhammad SAW, agama yang memberikan pedoman hidup kepada setiap umat manusia yang mana pedomannya adalah Al-Quran dan hadist yang mencakup semua elemen kehidupan manusia, seperti aspek ibadah, akhlak dan etika didalam kehidupan bermasyarakat. Sedangkan tujuan hukum Islam itu sendiri secara garis besar adalah sejalan dengan risalah Nabi

---

<sup>3</sup>Undang-Undang Republik Indonesia No.22 tahun 2009

Muhammad SAW yaitu *rahmatan lil alamin* yang terdapat didalam firman Allah surat Q.S al-Anbiya :107 yang artinya:

وَمَا أَرْسَلْنَاكَ إِلَّا رَحْمَةً لِّلْعَالَمِينَ

Artinya: “Dan tiadalah kami mengutus kamu, melainkan untuk (menjadi) rahmat bagi segala alam”<sup>4</sup>

Syariat *Islamiyyah* adalah hukum atau peraturan Islam yang mengatur seluruh sendi kehidupan umat Islam. Selain berisi hukum, aturan dan panduan peri kehidupan, syariat Islam juga berisi kunci penyelesaian seluruh masalah kehidupan manusia baik di dunia maupun di akhirat.<sup>5</sup> Karena itu, dapat dikatakan bahwa syariat hukum Islam adalah hukum-hukum yang bersifat umum yang dapat diterapkan dalam perkembangan menurut situasi dan kondisi masyarakat serta menurut adat kebiasaan masyarakat tersebut yang tidak melanggar ketetapan Al-Quran dan hadist yang telah disepakati oleh ulama dan tidak melanggar koridor Islam. Sebagaimana yang di jelaskan dalam firman Allah dalam surat An-nisa’ ayat 59 yang Artinya :

*Hai orang-orang yang beriman, taatilah Allah dan taatilah Rasul (Nya), dan ulil amri di antara kamu. Kemudian jika kamu berlainan pendapat tentang sesuatu, maka kembalikanlah ia kepada Allah (Al Quran) dan Rasul (sunnahnya), jika kamu benar-benar beriman kepada Allah dan hari kemudian. Yang demikian itu lebih utama (bagimu) dan lebih baik akibatnya.*<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup>Departemen Agama RI, *Al-Qur'an dan Terjemahan*, (Bandung : PT Syigma Examedia Arkanleema, 2010), h. 331.

<sup>5</sup>Wikipedia, *Syariat Islam*, diakses tanggal 13 Desember 2017 dari [https://id.wikipedia.org/wiki/Syariat\\_Islam](https://id.wikipedia.org/wiki/Syariat_Islam).

<sup>6</sup>Departemen Agama RI, *Al-Qur'an dan Terjemahan*, (Bandung : PT Syigma Examedia Arkanleema, 2010), h. 87.

Islam juga tidak mnengekangsegala tindakan manusia selama perbuatan yang dilakukan umat manusia tidak melanggar aqidah dan ajaran-ajaran syariat Islam yang terdapat didalam al-Quran dan as-sunnah.<sup>7</sup>

Oleh karena itu demi kesejahteraan bersama, dan tidak mengganggu hak masing-masing dari perorangan hendaknya kita sebagai makhluk sosial mengerti akan porsi kita masing-masing. Dalam hal ini perlu adanya penegasan hukum secara mendetail dan mengena pada setiap pokok permasalahan yang terjadi dan sering dihadapi oleh setiap lapisan masyarakat karena masih banyak masyarakat yang kurang mengetahui batasan-batasan yang telah ditetapkan oleh syariat.

Kajian fiqh siyasah mengusahakan atas segala kebutuhan masyarakat sesuai waktu dan tempat, dan pada gilirannya mengarahkan ke kehidupan masyarakat sesuai dengan prinsip-prinsip syariah yang umum atau *dalil-dalil kully*.<sup>8</sup>

Dalam tinjauan fiqh, karena jalan termasuk dalam kategori fasilitas umum yang boleh digunakan oleh siapa saja, diperbolehkan berjualan dijalan meskipun tanpa izin dahulu kepada pemerintah, selama hal tersebut tidak mengganggu orang yang lewat, orang yang lewat dijalan tersebut juga tidak diperkenankan mengganggu orang yang berjualan tersebut, pemerintah juga tidak berhak menarik ongkos dari orang yang berjualan tersebut. Dan diperbolehkan pula membuat atap untuk meneduhi tempat berjualannya, namun tidak boleh mendirikan tempat berjualan yang sifatnya permanen.

---

<sup>7</sup>Teungku Muhammad Hasbi, *Hukum-hukum Fiqh Islam*, Jakarta: Pustaka Rizki Putra, 1997, h.67

<sup>8</sup>H.A. Djazuli, *Fiqh Siyasah*, (Jakarta: Kencana, 2003), h.39



Begitu juga pemerintah boleh menyediakan tempat dipinggir jalan untuk berjualan karena pemerintah memiliki wewenang untuk mengambil kebijakan yang dianggap maslahat.

Sedangkan apabila orang yang berjualan tersebut mengganggu orang yang lewat, maka hukumnya haram berjualan di jalan, berdasarkan hadits :

لَا ضَرَرَ وَلَا ضِرَارَ

“Tidak (boleh melakukan/menggunakan sesuatu yang) berbahaya atau membahayakan” (Sunan Ibnu Majah, No.3340 dan Musnad Ahmad, No.2865)

Secara umum tugas kekhalifahan manusia adalah untuk memakmurkan dan menyejahterahkan kehidupan serta melakukan pengabdian atau ibadah kepada Allah dalam seluruh aspek kehidupan.<sup>9</sup>

Begitu juga pemerintah diperbolehkan mengeluarkan peraturan yang mengatur pelarangan berjualan di jalan, apabila dianggap mengganggu atau membahayakan orang yang lewat, meskipun jarang ada orang yang terganggu. Pemerintah juga bisa mengangkat beberapa orang (SATPOL PP) yang diberi tugas untuk menjalankan aturan tersebut. Bagi orang yang lewat atau orang yang melihatnya juga diperbolehkan mengingatkan atau melarang orang yang berjualan di jalan apabila dirasakan mengganggu, selama tidak dikhawatirkan akan menjadi fitnah apabila tindakan tersebut bukan dilakukan oleh pihak yang berwenang.

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “**Implementasi UU No.22 Tahun 2009 Pasal 131**

---

<sup>9</sup> Didin Hafidhuddin, *Islam Aplikatif*, Jakarta: Gema Insani, 2004, h.26

**Ayat (1) Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Kajian Khusus Hak Pejalan Kaki Perspektif Hukum Islam (Studi Kasus Di Kota Bengkulu)”.**

**B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang yang sudah dijelaskan diatas, maka dapat di identifikasikan beberapa aspek permasalahan sebagai berikut .

1. Bagaimana Implementasi dari pasal 131 ayat (1) tentang hak dan kewajiban pejalan kaki dalam berlalu lintas dan sanksi pasal 28 ayat (2) tentang penggunaan dan perlengkapan jalan?
2. Bagaimana Kajian Khusus Hak Pejalan Kaki menurut Persepektif Hukum Islam ?

**C. Tujuan Penelitian**

Dari latar belakang masalah yang ada, maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui Implementasi dari pasal 131 ayat (1) tentang hak dan kewajiban pejalan kaki dalam berlalu lintas dan sanksi pasal 28 ayat (2) tentang penggunaan dan perlengkapan jalan.
2. Untuk menganalisis kajian khusus hak pejalan kaki menurut Prespektif Hukum Islam.

**D. Kegunaan Penelitian**

1. Secara teoritis

Diharapkan dapat menambah ilmu pengetahuan dan kepustakaan dalam bidang hukum islam khususnya pengetahuan tentang implementasi

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pasal 131 ayat (1) Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, mengetahui sejauh mana sanksi dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pasal 131 ayat (1) Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan serta mengetahui hak pejalan kaki menurut perspektif hukum Islam.

## 2. Secara Praktis

Diharapkan dapat memberikan kontribusi pemikiran sebagai bahan kajian bagi penelitian-penelitian selanjutnya yang relevan dengan tema penelitian ini.

## **E. Penelitian Terdahulu**

Penelitian terdahulu ini menjadi salah satu acuan penulis dalam melakukan penelitian sehingga penulis dapat memperkaya teori yang digunakan dalam mengkaji penelitian yang dilakukan. Dari penelitian terdahulu, penulis tidak menemukan penelitian dengan judul yang sama seperti judul penelitian penulis. Namun penulis mengangkat beberapa penelitian sebagai referensi dalam memperkaya bahan kajian pada penelitian penulis. Berikut merupakan penelitian terdahulu beberapa jurnal terkait dengan penelitian yang dilakukan penulis.

### 1. Nama peneliti Chafida

Judul penelitian : Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 131 Ayat (1) Tentang Hak-Hak Pejalan Kaki Di Kota Yogyakarta Dalam Perspektif Siyasah Dusturiyah

Persamaan : skripsi saudara Chafida ini sama-sama mengupas mengenai implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Perbedaan : pertama, perbedaanya terletak pada lokasi penelitian yang mana skripsi Chafida ini lokasi penelitiannya berada di Yogyakarta sedangkan skripsi saya lokasinya Kota Bengkulu. Kedua, terletak pada rumusan masalah yang mana rumusan masalah penulis terdiri dari tiga sub, dan skripsi Chafida hanya dua sub bahasan. Serta pada bahasan sub ketiga skripsi Chafida ini menggunakan metode hukum islam yaitu *siyasah dusturiah* sedangkan skripsi saya sendiri menggunakan metode *masalah mursalah* dan yang terakhir yang paling inti adalah kesimpulan dari tiap skripsi dimana skripsi Chafida ini memiliki kesimpulan pertama, ketidak optimalan dari trotoar menyebabkan berkurangnya pejalan kaki di kota Yogyakarta. Kedua, pada kesimpulan kedua, berjualan di trotoar merupakan upaya pemerintah kota Yogyakarta untuk mencari jalan tengah antara pemerintah dan pedagang kki lima. Sedangkan skripsi penulis memiliki kesimpulan pertama, bahwa undang-undang nomor 22 tahun 2009 ini, sesungguhnya peraturannya sudah jelas dan sudah di jalankn oleh pemerintah namun masyarakatlah yang kurang peduli terhadap aturan tersebut, yang kedua sanksi yang ada pada undang-undang nomor 22 tahun 2009 ini belum di terapkan secara maksimal dikarenakan para aparat negara masih memberikan toleransi dikarenakan hati nurani karena terkadan yang berjualan beralasan untuk mencari nafkah. Ketiga, pada

skripsi saya menyimpulkan boleh berjualan di trotoar menurut pandangan islam dengan catatan tidak mengganggu orang lain dan memberikan ruang bagi pejalan kaki.

2. Nama Peneliti : Rahmadani Efendi

Judul Penelitian: Jaminan Kenyamanan Pejalan Kaki Dalam Tata Kelola Transfortasi( *Transportation Goverernance*) Di Kota Yogyakarta.

Pada skripsi ramadhani Effendi tujuannya mengetahui dan memahami jaminan kenyamanan pejalan kaki dalam tata kelola transportasi (transportation governance) di Kota Yogyakarta. Sedangkan skripsi Zetrie Andeka Muslimah membahas mengenai implementasi dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Psal 131 Ayat (1) lalu lintas Angkutan Jalan.

Nama Peneliti : Ilus, Syafaruddin dan Nurlaily Kadarini

Judul Penelitian : Studi Tentang Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar Di Kota Pontianak (Studi Kasus Jalan Sultan Abdurrahman Pontianak)

Penelitian yang dilakukan oleh tiga orang diatas dianalisis adalah tingkat kenyamanan pejalan kaki dalam pemanfaatan trotoar, dengan mengambil lokasi penelitian di Jalan Sultan Abdurrahman Pontianak sebagai bahan studi kasus dalam spesifikasi pengambilan data penelitian

Sedangkan skripsi Zetrie Andeka Muslimah membahas mengenai seberapa Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 ini di implementasikan

## **F. Metode Penelitian**

### **1. Jenis Penelitian**

Adapun jenis penelitian yang penulis gunakan adalah penelitian lapangan (*field reserch*) penelitian ini meruoakan jenis penelitian kualitatif, metode kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data yang deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang diamati. Karena itu data-data yang disajikan dalam bentuk kata-kata,bukan dalam bentuk angka-angka. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pengembangan (*reserch and development*).

Penelitian dan penegmbangan merupakan jembatan antara penelitian dasar (*basic reserch*) dengan penelitian terapan(*applied reserch*), dimana penelitian dasar bertujuan untuk” *to discover new knowlage about fundamental phonemena*” dan *applied research*bertujuan untuk menemukan pengetahuan yang secara praktis dapat di aplikasikan.<sup>10</sup>

### **2. Jenis Data**

Adapun data yang diperlukan dalam penelitian ini yaitu deskripsi mengenai Implementasi UU No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Kajian Khusus Hak Pejalan Kaki Prespektif Hukum Islam Di Kota Bengkulu.

---

<sup>10</sup>Sugiyono, *Metode Penelitian Kualitatif*,(Bandung: Alfabeta, 2014),h.4

### 3. Sumber Data dan Tehnik Pengumpulan Data

Untuk mendapatkan pengetahuan tentang objek yang diteliti maka data dia ambil dari dua jenis yang terdiri dari data primer dan data sekunder.

**Data Primer:** yaitu data yang di peroleh penulisan dari hasil wawancara langsung dengan masyarakat, tokoh agama dan pemerintah setempat objek dari penelitian ini adalah kota bengkulu. Sedangkan subjek dari penelitian ini adalah masyarakat dan unsur pemerintahan.

**Data Sekunder:** yaitu data yang tidak didapatkan secara langsung oleh penulis tetapi di peroleh dari orang lain atau pihak lain. Maksudnya data ini diperoleh dari dokumen-dokumen, buku-buku, jurnal penelitian, artikel, atau majalah ilmiah yang masih berhubungan dengan materi penelitian yaitu: Implementasi UU No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Kajian Khusus Hak Pejalan Kaki Prespektif Hukum Islam Di Kota Bengkulu.

Tehnik pengumpulan data sepenuhnya menggunakan cara penelitian yang berhubungan dengan permasalahan yang akan dibahas. Pengumpulan data di peroleh melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi.

#### a. Observasi

Dalam hal ini penulis melakukan dan mengamati pada subjek tentang apa-apa yang diperlukan menjadi data terhadap persoalan yang ada dan untuk mengetahui data yang akurat mengenai “Implementasi

UU No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Kajian Khusus Hak Pejalan Kaki Prespektif Hukum Islam Di Kota Bengkulu”. Pengamatan atau obsevasi adalah kegiatan pengamatan atau pengambilan data untuk memotret seberapa jauh efek tindakan telah mencapai sasaran.<sup>11</sup>

b. Wawancara

Teknik wawancara, menurut *Esterberg* dalam sugiyono (2013:231) wawancara merupakan pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam topik tertentu.

c. Dokumentasi

Suatu cara yang digunakan penulis untuk memperoleh data sekunder yang dilakukan dengan jalan mengumpulkan data-data yang berupa buku atau sumber lainnya yang berhubungan dengan judul masalah.

#### **4. Analisis Data**

Tiap data yang diperoleh akan dikumpulkan menurut pokok bahasan. Kemudian diteliti dan diperiksa kembali apakah pertanyaan telah terjawab.

Analisis merupakan bagian dan proses pengujian data yang hasilnya digunakan sebagai bukti yang memadai untuk menarik

---

<sup>11</sup>Moh Nazir. *Metode Penelitian*,(Jakarta:Ghalia Indonesia.2005), h.44



kesimpulan penelitian, analisis data ini dilakukan setelah data yang diperoleh dari sampel melalui instrumen yang dipilih.<sup>12</sup>

Analisis data dalam penelitian kualitatif bersifat induktif, yaitu suatu analisis berdasarkan data yang diperoleh, selanjutnya dikembangkan menjadi hipotesis. Berdasarkan hipotesis yang dirumuskan dari data tersebut, selanjutnya dicarikan data lagi secara berulang-ulang sehingga dapat disimpulkan apakah hipotesis itu dapat diterima atau ditolak berdasarkan data yang terkumpul.

#### **G. Sistematika Penulisan**

Demi untuk terarahnya dan memudahkan dalam memahami tulisan ini, maka penelitian proposal skripsi ini dibagi dalam beberapa bab yaitu:

**BAB I:** Pendahuluan dalam bab ini menguraikan latar belakang, rumusan masalah, tujuan penulisan skripsi, kegunaan penulisan skripsi, penelitian terdahulu, metode penelitian, teknik pengumpulan data, teknik analisis data dan sistematika penulisan skripsi.

**BAB II:** Merupakan landasan teori yang akan dijadikan landasan terhadap masalah Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Kajian Khusus Hak Pejalan Kaki. Dimana didalam bab ini membahas mengenai pengertian trotoar, pengertian pejalan kaki, fungsi trotoar, manfaat trotoar, dasar hukum pengalih fungsian trotoar.

**BAB III:** Uraian mengenai deskripsi wilayah Kota Bengkulu

---

<sup>12</sup> Tanzeh Ahmad. *Metode Penelitian Praktis*. (Yogyakarta :Teras, 2011).h 96

**BAB IV:** Menyajikan hasil penelitian di lapangan dan menganalisis tentang Implementasi Undang-undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Kajian Khusus Hak Pejalan Kaki.

**BAB V:**Penutup yang terdiri dari kesimpulan dan saran.

## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### A. Pengertian Implementasi

Secara sederhana implementasi bisa diartikan pelaksanaan atau penerapan. Browne dan Wildavsky mengemukakan bahwa “implementasi adalah perluasan aktivitas yang saling menyesuaikan”.<sup>13</sup>

Menurut Nurdin Usman, implementasi adalah bermuara pada aktivitas, aksi, tindakan atau adanya mekanisme suatu sistem, implementasi bukan sekedar aktivitas, tapi suatu kegiatan yang terencana dan untuk mencapai tujuan kegiatan.<sup>14</sup> Guntur Setiawan berpendapat, implementasi adalah perluasan aktivitas yang saling menyesuaikan proses interaksi antara tujuan dan tindakan untuk mencapainya serta memerlukan jaringan pelaksana, birokrasi yang efektif.<sup>15</sup>

Implementasi merupakan suatu rangkaian aktivitas dalam rangka menghantarkan kebijakan kepada masyarakat sehingga kebijakan tersebut dapat membawa hasil sebagaimana diharapkan. Rangkaian kegiatan tersebut mencakup, *Pertama* persiapan seperangkat peraturan lanjutan yang merupakan interpretasi dari kebijakan tersebut.<sup>16</sup> *Kedua*, menyiapkan sumber daya guna menggerakkan kegiatan implementasi termasuk didalamnya sarana dan prasarana, sumber daya keuangan dan tentu saja penetapan siapa yang bertanggung jawab melaksanakan kebijaksanaan tersebut. *Ketiga*, bagaimana menghantarkan kebijaksanaan secara

---

<sup>13</sup> Nurdin Usman, *Konteks Implementasi Berbasis Kurikulum*, Grasindo, Jakarta, 2002, hal 7

<sup>14</sup> Nurdin Usman, *Konteks Implementasi...*, hal 70

<sup>15</sup> Guntur Setiawan, *Implementasi dalam Birokrasi Pembangunan*, Balai Pustaka, Jakarta, 2004, hal 39

<sup>16</sup> Syauckani dkk, *daerah dalam negara kesatuan*, pustaka pelajar, yogyakarta, 2004, hal 295

kongkrit ke masyarakat. Berdasarkan pandangan tersebut diketahui bahwa proses implementasi kebijakan sesungguhnya tidak hanya menyangkut perilaku badan administratif yang bertanggung jawab untuk melaksanakan program dan menimbulkan ketaatan pada diri kelompok sasaran, melainkan menyangkut jaringan kekuatan politik, ekonomi, dan sosial yang langsung atau tidak langsung dapat mempengaruhi perilaku dari semua pihak yang terlibat untuk menetapkan arah agar tujuan kebijakan publik dapat direalisasikan sebagai hasil kegiatan pemerintah. Sedangkan menurut Daniel A. Mazmanian dan Paul A. Sabatier menjelaskan makna implementasi ini dengan mengatakan bahwa memahami apa yang senyatanya terjadi sesudah suatu program dinyatakan berlaku atau dirumuskan merupakan fokus perhatian implementasi kebijaksanaan, yakni kejadian-kejadian dan kegiatan-kegiatan yang timbul sesudah disahkannya pedoman-pedoman kebijaksanaan negara, yang mencakup baik usaha-usaha untuk mengadministrasikan maupun untuk menimbulkan akibat/dampak nyata pada masyarakat atau kejadian-kejadian.<sup>17</sup>

ada tiga unsur penting dalam proses implementasi yaitu:

- (1) adanya program atau kebijakan yang dilaksanakan
- (2) target group yaitu kelompok masyarakat yang menjadi sasaran dan ditetapkan akan menerima manfaat dari program, perubahan atau peningkatan

---

<sup>17</sup> Abdul wahab, *formulasi kebijakan dari formulasi ke implementasi kebijaksanaan negara*, jakarta, 2005, hal 65

(3) unsur pelaksana (*Implementor*) baik organisasi atau perorangan untuk bertanggung jawab dalam memperoleh pelaksanaan dan pengawasan dari proses implementasi tersebut.<sup>18</sup>

Implementasi melibatkan usaha dari *policy makers* untuk memengaruhi apa yang oleh Lipsky disebut “street level bureaucrats” untuk memberikan pelayanan atau mengatur perilaku kelompok sasaran (*target group*). Untuk kebijakan yang sederhana, implementasi hanya melibatkan satu badan yang berfungsi sebagai implementor, misalnya, kebijakan pembangunan infrastruktur publik untuk membantu masyarakat agar memiliki kehidupan yang lebih baik, Sebaliknya untuk kebijakan makro, misalnya, kebijakan pengurangan kemiskinan di pedesaan, maka usaha-usaha implementasi akan melibatkan berbagai institusi, seperti birokrasi kabupaten, kecamatan, pemerintah desa.

Keberhasilan implementasi kebijakan akan ditentukan oleh banyak variabel atau faktor, dan masing-masing variabel tersebut saling berhubungan satu sama lain. Untuk memperkaya pemahaman kita tentang berbagai variabel yang terlibat didalam implementasi, maka dari itu ada beberapa teori implementasi:

#### **a. Teori Implementasi Kebijakan**

##### **1. Teori George C. Edwards III (2004)**

Dalam pandangan Edwards III, implementasi kebijakan dipengaruhi oleh empat variabel, yakni: (1) komunikasi, (2) sumberdaya, (3) disposisi, dan (4) struktur birokrasi. Keempat variabel tersebut juga saling berhubungan satu sama lain.

---

<sup>18</sup> Surmayadi nyoman, *efektifitas implementasi kebijakan otonomi daerah*, jakarta, 2005, hal 79

### **a. Komunikasi**

Keberhasilan implementasi kebijakan mensyaratkan agar implementor mengetahui apa yang harus dilakukan. Apa yang menjadi tujuan dan sasaran kebijakan harus ditransmisikan kepada kelompok sasaran (target group) sehingga akan mengurangi distorsi implementasi. Apabila tujuan dan sasaran suatu kebijakan tidak jelas atau bahkan tidak diketahui sama sekali oleh kelompok sasaran, maka kemungkinan akan terjadi resistensi dari kelompok sasaran.

### **b. Sumber daya**

Walaupun isi kebijakan sudah dikomunikasikan secara jelas dan konsisten, tetapi apabila implementor kekurangan sumberdaya untuk melaksanakan, implementasi tidak akan berjalan efektif. Sumberdaya tersebut dapat berwujud sumberdaya manusia, yakni kompetensi implementor dan sumber daya finansial. sumberdaya adalah faktor penting untuk implementasi kebijakan agar efektif. Tanpa sumber daya, kebijakan hanya tinggal di kertas menjadi dokumen saja.

### **c. Disposisi**

Disposisi adalah watak dan karakteristik yang dimiliki implementor. apabila implementor memiliki disposisi yang baik, maka dia akan menjalankan kebijakan dengan baik seperti apa yang diinginkan oleh pembuat kebijakan. Ketika implementor memiliki sikap atau perspektif yang berbeda dengan pembuat kebijakan, maka proses implementasi kebijakan juga menjadi tidak efektif. berbagai pengalaman pembangunan dinegara-negara dunia ketiga menunjukkan

bahwa tingkat komitmen dan kejujuran aparat rendah. Berbagai kasus korupsi yang muncul dinegara-negara dunia ketiga, seperti indonesia adalah contoh konkrit dari rendahnya komitmen dan kejujuran aparat dalam mengimplementasikan program-program pembangunan.

#### **d. Struktur birokrasi**

Struktur organisasi yang bertugas mengimplementasikan kebijakan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap implementasi kebijakan. Salah satu dari aspek struktur yang penting dari setiap organisasi adalah adanya prosedur operasi yang (*standard operating procedures* atau SOP). SOP menjadi pedoman bagi setiap implementor dalam bertindak. Struktur organisasi yang terlalu panjang akan cenderung melemahkan pengawasan dan menimbulkan *red-tape*, yakni prosedur birokrasi yang rumit dan kompleks, Ini pada gilirannya menyebabkan aktivitas organisasi tidak fleksibel.

#### **2. Teori Merilee S. Grindle (1980 )**

Keberhasilan implementasi menurut Merilee S. Grindle yang menjelaskan bahwa implementasi dipengaruhi oleh dua variabel besar,yakni isi kebijakan dan lingkungan (konteks) implementasi, kedua hal tersebut harus didukung oleh program aksi dan proyek individu yang didesain dan dibiayaiberdasarkan tujuan kebijakan, sehingga dalam pelaksanaan kegiatan akan memberikan hasil berupa dampak pada masyarakat, individu dan kelompok sertaperubahan dan penerimaan oleh masyarakat terhadap kebijakan yang terlaksana.<sup>19</sup>

variabel isi kebijakan menurut Grindle mencakup beberapa indikator yaitu:

---

<sup>19</sup> Wibawa, *evaluasi kebijakan publik*, jakarta, 2005, hal 36

- 1) Kepentingan kelompok sasaran atau *target groups* termuat dalam isi kebijakan.
- 2) Jenis manfaat yang diterima oleh *target group*.
- 3) Derajat perubahan yang diharapkan dari sebuah kebijakan.
- 4) Letak pengambilan keputusan.
- 5) Pelaksana program telah disebutkan dengan rinci, dan
- 6) Dukungan oleh sumber daya yang dilibatkan.

Sedangkan variabel lingkungan kebijakan mencakup 3 indikator yaitu:

1. Seberapa besar kekuasaan, kepentingan, dan strategi yang dimiliki oleh para aktor yang terlibat dalam implementasi kebijakan.
2. Karakteristik lembaga dan rejim yang sedang berkuasa.
3. Tingkat kepatuhan dan responsivitas kelompok sasaran.

Di sini kebijakan yang menyangkut banyak kepentingan yang berbeda akan lebih sulit diimplementasikan dibanding yang menyangkut sedikit kepentingan. Oleh karenanya tinggi-rendahnya intensitas keterlibatan berbagai pihak (politisi, pengusaha, masyarakat, kelompok sasaran dan sebagainya) dalam implementasi kebijakan akan berpengaruh terhadap efektivitas implementasi kebijakan.

### **3. Teori Donald S. Van Meter dan Carl E. Van Horn**

Menurut meter dan horn, ada enam variabel yang memengaruhi kinerja implementasi, yakni:

- 1) Standar dan sasaran kebijakan. Standar dan sasaran kebijakan harus jelas dan terukur sehingga dapat direalisasikan.



- 2) Sumber daya. Implementasi kebijakan perlu dukungan sumber daya baik sumber daya manusia (human resources) maupun sumberdaya non-manusia (non-human resource).
- 3) Hubungan antar Organisasi. Dalam banyak program, implementasi sebuah program perlu dukungan dan koordinasi dengan instansi lain.
- 4) Karakteristik agen pelaksana. Yang dimaksud karakteristik agen pelaksana adalah mencakup struktur birokrasi, norma-norma, dan polapola hubungan yang terjadi dalam birokrasi, yang semuanya itu akan memengaruhi implementasi suatu program.
- 5) Kondisi sosial, politik, dan ekonomi. Variable ini mencakup sumberdaya ekonomi lingkungan yang dapat mendukung keberhasilan implementasi kebijakan.

Disposisi implementor ini mencakup tiga hal yang penting, yakni: respon implementor terhadap kebijakan, yang akan memengaruhi kemauannya untuk melaksanakan kebijakan. Dan intensitas disposisi implementor, yakni preferensi nilai yang dimiliki oleh implementor.

#### **4. Teori David L. Weimer dan Aidan R. Vining**

Dalam pandangan **Weimer dan Vining (2007 : 396)** ada tiga kelompok variabel besar yang dapat memengaruhi keberhasilan implementasi suatu program, yakni: logika kebijakan, lingkungan tempat kebijakan dioperasikan, dan kemampuan implementor kebijakan.

- a) Logika dari suatu kebijakan. Ini dimaksudkan agar suatu kebijakan yang ditetapkan masuk akal dan mendapat dukungan teoritis.

b) Lingkungan tempat kebijakan tersebut dioperasikan akan memengaruhi keberhasilan implementasi suatu kebijakan. Yang dimaksud lingkungan ini mencakup lingkungan sosial, politik, ekonomi, hukum, dan fisik atau geografis.

c) Kemampuan implementor. Keberhasilan suatu kebijakan dapat dipengaruhi oleh tingkat kompetensi dan keterampilan dari implementor kebijakan

### **b. Tahapan implementasi kebijakan**

Tahapan implementasi kebijakan yang menempatkan kebijakan dalam pengaruh berbagai faktor dalam rangka pelaksanaan kebijakan itu sendiri. Disini akan dapat dipahami, bagaimana kinerja dari suatu kebijakan, bagaimana isi yang berinteraksi dengan kelompok sasaran dan bagaimana sejumlah faktor yang berasal dari lingkungan (politik, sosial dan lain-lainnya) berpengaruh pada pelaksanaan kebijakan.

Meter dan Horn dalam mengatakan, bahwa yang menentukan keberhasilan implementasi kebijakan antara lain :

1. Standar dan Tujuan Kebijakan (*Policy standards objectives*) Standar dan tujuan kebijakan memberikan perhatian utamapada faktor-faktor yang menentukan hasil kerja, maka identifikasi indikator-indikator hasil kerja merupakan hal yang penting dalam analisis. Karena indikator ini menilai, sejauh mana standar dan tujuan menjelaskan keseluruhan kebijakan, ini terbukti karena mudah diukur dalam berbagai kasus.

2. Sumberdaya Kebijakan (*Policy Resources*)

Implementasi kebijakan bukan hanya pada standar dan tujuan, tetapi juga menyediakan sumberdaya yang digunakan untuk memudahkan administrasi. Sumberdaya yang dimaksudkan meliputi dana dan insentif yang diharapkan dapat menunjang implementasi yang efektif.

### 3. Aktifitas Pengamatan dan Komunikasi Interorganisasional

*(Interorganizational Communication and enforcement Activities)* Implementasi yang efektif memerlukan standar dan tujuan program dipahami oleh individu-individu yang bertanggung jawab agar implementasi tercapai. Maka perlu melibatkan komunikasi yang konsisten dengan maksud mengumpulkan informasi. Komunikasi antara organisasi merupakan hal yang kompleks. Penyampaian informasi kebawah pada suatu organisasi atau organisasi yang satu ke organisasi yang lain, mau atau tidak komunikator baik secara sengaja atau tidak. Implementasi yang akan berhasil memerlukan mekanisme dan prosedur institusional di mana

otoritas yang lebih tinggi dapat memungkinkan pelaksana akan bertindak dengan cara konsisten.

### 4. Karakteristik Pelaksana *(The Characteristics of the Implementing Agencies)*.

Struktur birokrasi dianggap karakteristik, norma dan pola hubungan dalam eksekutif yang memiliki aktual atau potensial dengan apa yang dilakukan dalam kebijakan, lebih jelasnya karakteristik berhubungan dengan kemampuan dan kriteria staf tingkat pengawas (kontrol) hirarkis terhadap keputusan-keputusan sub unit dalam proses implementasi. Sumberdaya pelaksana, validitas organisasi, tingkat komunikasi terbuka, yaitu jaringan komunikasi vertikal dan horizontal

dalam organisasi hubungan formal dan informal antara pelaksana dengan pembuat kebijakan.

#### 5. Kondisi Ekonomi, Sosial dan Politik

Pada waktu implementasi kebijakan tidak terlepas dari pengaruh ekonomi, sosial dan politik (Ekosospol). Pengaruh Eksospol terhadap kebijakan pemerintah telah menjadi perhatian utama, walau dampak dari faktor ini baru sedikit mendapat perhatian. Tapi faktor ini memiliki efek yang menonjol terhadap keberhasilan aktivitas pelaksana.<sup>20</sup>

Ada beberapa hal yang berhubungan dengan faktor Eksospol yaitu :

- 1) Apakah sumberdaya-sumberdaya ekonomi yang tersedia dalam organisasi pelaksana cukup memadai untuk menunjang keberhasilan pelaksanaan.
- 2) Sejauhmana atau bagaimana kondisi-kondisi sosial ekonomi yang akan mempengaruhi pelaksanaan kebijakan.
- 3) Bagaimana sifat umum ; seberapa jelas masalah kebijakan yang terkait.
- 4) Apakah kelompok elite menyetujui atau menentang pelaksanaan kebijakan.
- 5) Apakah karakteristik partisipan dari organisasi pelaksana
  - a. Ada oposisi atau dukungan partisipan untuk kebijakan tersebut.
  - b. Disposisi atau Sikap Pelaksana Variabel ini menyangkut masalah persepsi- persepsi pelaksana dalam juridis dimana kebijakan disampaikan.

Ada tiga unsur yang mempengaruhi pelaksana dalam mengimplementasikan kebijakan:

---

<sup>20</sup> Sujianto, *implementasi kebijakan publik konsep*, bandung, 2008, hal 35

- 1) Kognisi (pemahaman dan pengetahuan)
- 2) Arah respon pelaksana terhadap implementasi menerima atau menolak.
- 3) Intensitas dari respon pelaksana.

Enam variabel yang dikembangkan Meter dan Horn dalam menentukan keberhasilan implementasi, menunjukkan adanya pengaruh dari sikap para pembuat kebijakan sendiri, tetapi juga ada unsur-unsur yang eksternal yang masih melihat kehendak kelompok sasaran. Dengan demikian, akan ada keseimbangan yang menunjukkan keserasian antara program yang dibuat dengan kehendak kelompok sasaran. Ini dilakukan melalui komunikasi antara pembuat kebijakan dengan pelaksananya.

*Grindle* mengatakan tentang keberhasilan Implementasi kebijakan yaitu: setelah kebijakan ditransformasikan, maka implementasi kebijakan dilakukan. Keberhasilannya ditentukan oleh derajat *Implementability* dari kebijakan tersebut. Isi kebijakan mencakup:

- 1) Kepentingan yang terpenuhi oleh kebijakan
- 2) Jenis manfaat yang akan dihasilkan
- 3) Derajat perubahan yang diinginkan
- 4) Kedudukan pembuat kebijakan
- 5) Siapa pelaksana program

Sementara itu situasi implementasinya adalah:

- 1) Kekuasaan, kepentingan dan aktor yang terlibat
- 2) Karakteristik lembaga penguasa

### 3) Keputusan dan daya tanggap.<sup>21</sup>

George C. Edward, mengenai variabel-variabel yang mempengaruhi keberhasilan implementasi, kecuali Sujianto mengganti satu variabel yakni variabel struktur birokrasi dengan *jenis manfaat yang diperoleh*.<sup>22</sup>

## **B. KONSEP HAK DAN KEWAJIBAN**

Hukum adalah peraturan-peraturan atau kaidah-kaidah dalam suatu kehidupan bersama, keseluruhan peraturan tentang tingkah laku yang berlaku dalam suatu kehidupan bersama, yang dapat dipaksakan pelaksanaannya dengan suatu sanksi. Hukum itu mengatur hubungan hukum antara tiap orang, tiap masyarakat, tiap lembaga, bahkan tiap negara. Hubungan hukum tersebut terlaksana pada hak dan kewajiban yang diberikan oleh hukum.

Hukum harus dibedakan dengan hak dan kewajiban, yang timbul kalau hukum itu diterapkan terhadap peristiwa konkret. Tetapi kedua-duanya tidak dapat dipisahkan satu sama lain. Tatanan yang diciptakan oleh hukum itu baru menjadi kenyataan apabila kepada sunyek hukum diberi hak dan dibebani kewajiban. Setiap hubungan hukum yang diciptakan oleh hukum selalu mempunyai dua segi yang isinya di satu pihak hak, sedang di pihak lain kewajiban. Tidak ada hak tanpa kewajiban, sebaliknya tidak ada kewajiban tanpa hak.

### **a. Hak**

Hak adalah suatu kewenangan atau kekuasaan yang diberikan oleh hukum. Suatu kepentingan yang dilindungi oleh hukum. Baik pribadi maupun umum.

---

<sup>21</sup> Ryant nugroho, *kebijakan publik formulasi, dan evaluasi, jakarta*, 2003, hal 174

<sup>22</sup> Sujianto, *implementasi kebijakan publik konsep, teori dan praktik*, pekan baru, 2008 hal 69

Dapat diartikan bahwa hak adalah sesuatu yang patut atau layak diterima. Contoh hak : hak untuk hidup, hak untuk mempunyai keyakinan dan lain-lain.

Ada dua teori dalam ilmu hukum untuk menjelaskan keberadaan Hak, yaitu ;

### **1. Teori Kepentingan (Belangen Theorie),**

dianut Rudolf von Jhering, yang berpendapat “hak itu sesuatu yang penting bagi seseorang yg dilindungi oleh hukum, atau suatu kepentingan yg terlindungi”. Teori ini dibantah oleh Utrecht, menurutnya “hukum itu memang mempunyai tugas melindungi kepentingan dari yang berhak, tetapi orang tidak boleh mengacaukan antara hak dan kepentingan. Karena hukum sering melindungi kepentingan dengan tidak memberikan hak kepada yang bersangkutan”.

### **2. Teori Kehendak (Wilsmacht Theorie),**

Hak adalah kehendak yang diperlengkapi dengan kekuatan dan diberi oleh tata tertib hukum kepada seseorang. Dianut oleh Bernhard Windscheid. Berdasarkan kehendak seseorang dapat memiliki rumah, mobil, tanah, dll. Sedangkan anak dibawah umur atau orang gila tidak dapat beri hak, karena belum menyatakan kehendaknya. Teori ini dibantah oleh Utrecht, menurutnya walaupun dibawah pengampuan mereka tetap dapat memiliki mobil, rumah, dsb. Namun, yg menjalankan adalah wali atau kuratornya.

Hak dibedakan menjadi :

1. Hak mutlak, ialah kewenangan atau kekuasaan mutlak yang diberikan oleh hukum kepada subjek hukum. Pemegang hak mutlak dapat mempertahankannya terhadap siapapun juga. Hak mutlak ada beberapa macam;

- Hak asasi manusia
- Hak publik mutlak (hak negara memungut pajak)
- Hak keperdataan ( misalnya hak/kekuasaan orang tua terhadap anak)

2. Hak relatif (hak nisbi), yaitu hak yang memberikan kewenangan kepada seseorang atau beberapa orang untuk menuntut agar orang lain melakukan sesuatu. Hak relatif biasanya timbul karena perjanjian – perjanjian yang dilakukan oleh subyek hukum.

Hapusnya suatu hak menurut hukum dapat disebabkan oleh empat hal yaitu :

- Apabila pemegang hak meninggal dunia dan tidak ada pengganti atau ahli waris yang ditunjuk, baik oleh pemegang hak maupun ditunjuk oleh hukum.
- Masa berlakunya hak telah habis dan tidak dapat diperpanjang lagi.
- Telah diterimanya suatu benda yang menjadi objek hak.
- Karena daluarsa (verjaring)

#### **b. KEWAJIBAN**

Kewajiban ialah suatu beban yang bersifat kontraktual. Hak dan kewajiban itu timbul apabila terjadi hubungan hukum antara dua pihak yang didasarkan pada suatu kontrak atau perjanjian. Jadi, selama hubungan hukum yang lahir dari perjanjian itu belum berakhir, maka pada salah satu pihak ada beban kontraktual, ada keharusan atau kewajiban untuk memenuhinya. Sebaliknya, apa yang dinamakan tanggung jawab adalah beban yang bersifat moral. Pada dasarnya, sejak lahirnya kewajiban sudah lahir pula tanggung jawab.



Kewajiban sesungguhnya merupakan beban, yg diberikan oleh hukum kepada subjek hukum. Kewajiban dalam ilmu hukum menurut Curzon dibedakan beberapa golongan, yaitu

- Kewajiban Mutlak dan Kewajiban Nisbi
- Kewajiban Publik dan Kewajiban Perdata
- Kewajiban Positif dan Kewajiban Negatif

Lahir dan timbulnya suatu Kewajiban, disebabkan oleh hal sebagai berikut :

- Karena diperoleh suatu hak yang membebani syarat untuk memenuhi kewajiban.
- Berdasarkan suatu perjanjian yang telah disepakati.
- Adanya kesalahan atau kelalaian seseorang yg menimbulkan kerugian bagi orang lain, sehingga ia wajib membayar ganti rugi.
- Karena telah menikmati hak tertentu yg harus diimbangi dengan kewajiban tertentu.
- Karena daluarsa (verjaring) contoh denda

Hapusnya suatu Kewajiban karena hal-hal sebagai berikut :

- Karena meninggalnya orang yg mempunyai kewajiban, tanpa ada penggantinya, baik ahli waris maupun orang lain atau badan hukum yang ditunjuk oleh hukum.
- Masa berlakunya telah habis dan tidak diperpanjang.
- Kewajiban telah dipenuhi oleh yang bersangkutan.

- Hak yg melahirkan kewajiban telah dihapus
- Daluarsa (verjaring) extinctief.
- Ketentuan undang-undang.
- Kewajiban telah beralih atau dialihkan kepada orang lain.
- Terjadi suatu sebab di luar kemampuan manusia, sehingga tidak dapat dipenuhi kewajiban itu.

## **BAB III**

### **DESKRIPSI WILAYAH PENELITIAN**

#### **A. Sejarah Kota Bengkulu**

Secara historis Kota Bengkulu terbentuk berdasarkan Undang-undang No. 6 tahun 1956 tentang Pembentukan Daerah Otonom Kabupatenkabupaten dalam lingkungan Daerah Propinsi Sumatera Selatan. Sejak dikeluarkannya UU No. I tahun 1957, Kota kecil Bengkulu diubah statusnya menjadi Kotapraja, meliputi 4 wilayah kedudukan yang membawahi 28 Kepangkuan. Berdasarkan UU. No. 9 tahun 1967 Jo. Peraturan Pemerintah No. 20 tahun 1988 Propinsi Bengkulu berdiri di Kota Bengkulu dijadikan sebagai Ibu Kota. Kemudian sebutan Kotapraja diganti dengan Kotamdyia Dati II Bengkulu sesuai dengan UU. No. 5 tahun 1974 tentang Pokok-pokok Pemerintahan di Daerah. Istilah Kotamdyia Dati II Bengkulu berubah menjadi Kota Bengkulu berdasarkan UU. No. 22 tahun 1999 tentang Pemerinthan Daerah.

Pada tahun 2003 Kota Bengkulu mengalami pemekaran wilayah, yang semula 4 kecamatan dengan 57 Kelurahan menjadi 9 kecamatan dan 67 kelurahan berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bengkulu No. 28 tahun 2003. Selanjutnya pada tahun 2011, Kota Bengkulu mengalami pemekaran kecamatan kembali, sebagaimana pada tabel berikut :

**Tabel 1.**  
**Pemekaran Kecamatan dan Kelurahan Di Kota Bengkulu**  
**Pada Tahun 2017**

No	Kecamatan	Luas Wilayah (HA)	Jumlah Kelurahan
1	Selebar	4.636	13
2	KampungMelayu	2.314	5
3	GadingCempaka	1.444	6
4	RatuAgung	1.102	7
5	RatuSamban	284	7
6	TelukSegara	276	9
7	Sungai Serut	1.353	8
8	MuaraBangkahulu	2.316	6
9	SinggaranPati	1.442	6
<b>Total</b>			67

Sumber : Bappeda Kota Bengkulu, 2017

Berdasarkan tabel 1 di atas dan data anak jalanan menunjukkan bahwa rata-rata orang tua anak jalanan berdomosili di wilayah Kecamatan Gading Cempaka, Kecamatan Singaranpati dan Muara Bangkahulu, ini dapat berarti bahwa aktivitas yang mereka lakukan memiliki kedekatan jarak tempat tinggal anak-anak. Kemudahan menemukannya ke lokasi aktivitas akan menjadi daya dorong bagi anak- anak, cepat sampai dan relatif aman .

## **B. Letak Geografis dan Iklim Kota Bengkulu**

Kota Bengkulu merupakan Ibu Kota Propinsi Bengkulu yang memiliki luas 151.7 KM2 menurut hasil survey terakhir Bakosurtanal. Kota Bengkulu terletak di posisi Barat Pulau Sumatera berada diantara 30 45'' – 30 59''. Kota Bengkulu memiliki relief permukaan tanah yang bergelombang , terdiri dari daratan pantai dan daerah bukit-bukit serta di beberapa tempat terdapat cekungan alur sungai kecil.

Kota Bengkulu di sebelah Utara dan Timur berbatasan dengan Kabupaten Seluma dan sebelah Barat berbatasan dengan Samudera Indonesia. Curah hujan pada tahun 2010 lebih rendah dibanding dengan tahun 2010. Curah hujan terbanyak terjadi pada bulan Oktober, Maret dan Februari. Sedang jumlah hujan tertinggi yaitu selama 27 hari terjadi pada bulan Maret dan Oktober dan rata-rata hari hujan di Kota Bengkulu pada tahun 2010 sebanyak 23 hari hujan.

### C. Pemerintahan

Pemerintah Kota Bengkulu dipimpin oleh seorang Walikota dan Wakil Walikota yang dipilih langsung melalui Pemilihan Umum Kepala Daerah tahun 2008. Pada tahun 2010 untuk pemilihan legeslatif telah terpilih 30 orang anggota Dewan Perwakilan Rakyat Daerah terdiri dari 22 orang laki-laki dan 8 orang perempuan. Untuk berjalannya roda Pemerintahan, Pemerintah Kota Bengkulu memiliki 108 unit kerja sebagaimana pada tabel 2 berikut :

**Tabel 2.**  
**Persebaran Unit Kerja di Pemerintah Kota Bengkulu**

No	Unit Kerja	Jumlah
1	Sekretariat	3
2	Badan	10
3	Dinas	15
4	Kantor	4
5	Kecamatan	9
6	Kelurahan	67
<b>Total</b>		108

Sumber :Bappeda Kota Bengkulu, 2017

#### D. Kependudukan

Berdasarkan Sensus Penduduk tahun 2017 oleh Badan Statistik yang dikenal dengan SP2010 menunjukkan bahwa penduduk Kota Bengkulu berjumlah 308.544 Jiwa, yang terdiri dari 155.372 jiwa laki-laki dan 153.384 jiwa perempuan. Sementara jumlah rumah tangga tercatat sebesar 79.168 rumah tangga. Adapun sebaran penduduk menurut kecamatan dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel 3.**  
**Persebaran Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Bengkulu Tahun 2017**

No	Kecamatan	Laki-laki (Jiwa)	Perempuan (Jiwa)	Jumlah
1	Selebar	23.504	22.707	46.211
2	KampungMelayu	14.519	13.853	28.372
3	GadingCempaka	39.468	39.299	78.767
4	RatuAgung	24.742	24.513	49.255
5	RatuSamban	12.149	12.457	24.624
6	TelukSegara	11.714	12.284	23.998
7	Sungai Serut	11.023	10.958	21.981
8	MuaraBangkahulu	18.169	17.167	35.336
9	SinggaranPati			
<b>Total</b>		155.288	153.256	308.544

Sumber: Bappeda Kota Bengkulu, 2017

Laju pertumbuhan penduduk berdasarkan Sensus Penduduk tahun 2012 sebesar 2,9 % per tahun, laju pertumbuhan penduduk tertinggi di Kecamatan Selebar sebesar 11,03 % dan terendah di kecamatan Teluk Segara sebesar 0,08%. Tingkat kepadatan penduduk Kota Bengkulu pada tahun 2010 dengan luas wilayah 151.7 KM<sup>2</sup> adalah 2.033 jiwa per KM<sup>2</sup>. Angka ini mengalami kenaikan 10,6 % di banding tahun 2009, dimana tingkat kepadatan penduduk Kota Bengkulu tahun tersebut adalah 1,838 jiwa. Dilihat penyebarannya dari 9 Kecamatan di wilayah Kota Bengkulu, penduduk yang

lebih banyak tinggal di kecamatan Gading Cempaka yaitu sebanyak 78.767 jiwa (25,5%), disusul kecamatan Ratu Agung 49.255 jiwa (16,0%). Kedua kecamatan ini merupakan pusat Pemerintahan dan ekonomi Kota Bengkulu.

#### **E. Keadaan Pendidikan dan Sosial**

Berdasarkan data tahun 2012 banyak jenis pendidikan negeri dan swasta menurut tingkat pendidikan adalah, Taman Kanak-kanak sebanyak 86, Sekolah Dasar sebanyak 104, Sekolah Lanjutan Tingkat Pertama sebanyak 51, Sekolah Lanjutan Tingkat Atas sebanyak 28, Sekolah Lanjutan Tingkat Kejuruan 20 dan Perguruan Tinggi sebanyak 11. (Diknas Kota Bengkulu : 2017).

Fasilitas Kesehatan berupa Puskesmas sampai tahun 2010 berjumlah sebanyak 19, Puskesmas Pembantu sebanyak 53, Puskesmas Keliling sebanyak 19, Klinik KB sebanyak 63, Rumah Bersalin sebanyak 20, Poyandu sebanyak 192, Poskesdes sebanyak 67. (Dinas Kesehatan Kota : 2012). Dalam tahapan keluarga sejahtera di Kota Bengkulu tahun 2011 – 2012 tidak sedikit pun mengalami peningkatan yakni dalam angka Pra Sejahtera : 1.775, Sejahtera I : 10.658, Sejahtera II : 22.465, Sejahtera III : 19.169 dan Sejahtera Plus : 3.967. Selanjutnya data umat beragama di Kota Bengkulu sampai tahun 2012 adalah ; Islam : 278.031, Katholik : 4.617, Protestan : 13.813, Hindu : 521 dan Budha : 1.602 . ( Depag Kota Bengkulu : 2017).

Dari data penganut agama penduduk Kota Bengkulu mayoritas menganut Islam. Mengingat telah merebaknya angka anak jalanan di Kota

Bengkulu, sudah sepiantasnya partisipasi dan peran tokoh agama sangat penting dalam mengentaskan anak jalanan. Sesungguhnya ajaran Islam memiliki konsep pembinaan keluarga. Islam juga mengajarkan betapa besar tanggung jawab orang tua dalam mendidik anak. Maka kalau anak-anak disibukkan dengan pendidikan maka secara otomatis mereka tidak akan turun ke jalan.

Tentang pandangan Islam terhadap perilaku anak jalanan adalah bahwa sesungguhnya setiap orang itu mulia dan baik, kecuali jika dia telah berperilaku tidak baik. Maka selama mereka berperilaku baik tidak mencuri, tidak kriminal, tidak mencuri, tidak berkata kotor, mengelem maka mereka tetap baik di mata agama. Dari kondisi inilah pelibatan tokoh agama dalam rangka pemberdayaan ekonomi keluarga melalui kegiatan penyuluhan dan pengajian perlu digalakkan. Misal penyaluran dan pemanfaatan dana-dana zakatzakat mall yang sesuai dengan peruntukan dan sesuai sasaran akan menjadi modal dan kekuatan membangun ekonomi masyarakat miskin di Kota Bengkulu.

## **F. Pembangunan**

Seperti pada umumnya kita mengetahui semakin berkembangnya zaman maka pembangunan akan semakin gencar dilakukan. Hal ini pun di lakukan oleh pemerintah Kota Bengkulu. Banyak pembangunan yang dilakukan pemerintah kota bengkulu, namun pembangunan yang akan dibahas dan kita tabelkan disini ialah pembangunan yang berkaitan dengan trotoar, kenyamanan dan fasilitas



pejalan kaki. Adapun pembangunan yang kita bahas adalah pembagunan jalan di kota bengkulu, adapun datanya ada pada tabel di bawah ini.

Data Panjang Jalan Kabupaten/Kota Se-Provinsi Bengkulu Tahun 2010-2013

Kabupaten/Kota	2010	2011	2012	2013	2014
Bengkulu selatan	649.20	656.29	689.53	-	773.51
Rejanglebong	660.12	681.76	718.61	-	722.37
Bengkulu utara	677.09	677.09	720.51	-	720.51
Kaur	398.36	447.94	447.94	-	471.85
Seluma	536.67	1696.00	532.86	-	860.21
Mukomuko	680.33	716.50	719.50	-	745.15
Lebong	-	362.17	376.17		512.31
Kepahiang	538.65	581.30	585.23		653.23
Bengkulu Tengah	309.35	309.35	346.80		377.35
Kota Bengkulu	-	625.48	893.15		949.35
Provinsi Bengkulu	-	6753.88	6030.30		6785.84

Sumber Data: Badan Pusat Statistik Provinsi Bengkulu

### G. Jumlah Kendaraan Di Kota Bengkulu

Semakin berkembang suatu daerah maka akan semakin banyak perubahan yang akan dialami pada suatu masyarakat, yang ,mana seperti yang kita ketahui padaawalnya masyarakat hanya mengenal alat transportasi yaitu berjalan kaki atau menggunakan hewan ternak setelah berkembangnya zaman maka tercipta lah kendaraan seperti yang kita ketahui sekarang ini, untuk mengetahui perkembanagn lebih jauh maka kita harus melihat tabel dibawah ini :

<b>JenisKendaraan</b> <i>Kind of Vehicles</i>	<b>Kepemilikan/ Owner</b>				
	<b>BknUmum/ Perorangan</b> <i>Private</i>	<b>Umum/ Perusahaan</b> <i>Company</i>	<b>Pemerintah</b> <i>Government</i>	<b>Lainnya</b> <i>Others</i>	<b>Jumlah</b> <i>Total</i>
<i>(1)</i>	<i>(2)</i>	<i>(3)</i>	<i>(4)</i>	<i>(5)</i>	<i>(6)</i>
<b>Mobil penumpang/ Passenger Car:</b>					
- Sedan	19	-	-	-	19
- Mini bus	203	-	9	-	212
- Jeep	18	-	4	-	22
- Microlet	-	10	-	-	10
- Lainnya	-	-	-	-	-
<b>Mobil Bus/ Bus:</b>					
- Bus	-	-	-	-	-
- Micro bus	-	-	3	-	3
- Lainnya	-	-	-	-	-
<b>Mobil Barang/ Cargo:</b>					
- Pick up	59	6	4	-	69
- Truk	8	24	-	-	32
- Tanki	-	-	-	-	-
- Lainnya	-	-	-	-	-
<b>Sepeda Motor (roda 2 dan 3)</b>	1 480	-	91	-	1 571
<b>KendaraanKhusus</b>	-	-	3	-	3
<b>Jumlah/ Total</b>	<b>1 787</b>	<b>42</b>	<b>112</b>	<b>-</b>	<b>1 941</b>

Sumber: Polres 623 Kabupaten Bengkulu Selatan  
Source : The Local Police 623 of Bengkulu Selatan  
Regency

## **BAB IV**

### **PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Implementasi Pasal 131 Ayat (1) Tentang Hak Dan Kewajiban Pejalan Kaki Dalam Berlalu Lintas Dan Sanksi Bagi Pejalan Kaki Di Kota Bengkulu**

Didalam pasal 131 ayat (1) menyebutkan bahwa pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar, temoat penyebrangan dan fasilitas lain. Dalam hal ini kita fokus membahas salah satu pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah yaitu trotoar, dimana yang kita ketahui bahwa trotoar ini sendiri menurut undang-undang nomor 22 tahun 2009, trotoar adalah salah satu asilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas. Dimana trotoar ini merupakan hak pejalan kaki, sama seperti tempat penyebrangan. Apabila terdapat suatu undang-undang maka disini kita temui sanksi dan dalam hal ini satpol pp sebagai tim pengeksekusi dilapangan.

Pamong Praja yang disingkat (Satpol PP), adalah perangkat Pemerintah Daerah dalam memelihara ketenteraman dan ketertiban umum serta menegakan Peraturan Daerah.Organisasi dan tata kerja Satuan Polisi Pamong Praja ditetapkan dengan Peraturan Daerah.

Adapun visi dan misi satuan pamong praja ini adalah visi “mewujudkan masyarakat Kota Bengkulu yang aman, tertib, tentram, rapi dan teratur”. Untuk mewujudkan visi tersebut, perlu tindakan nyata dalam bentuk tiga (3) misi sesuai dengan peranan Satuan Polisi Pamong Praja Kota Bengkulu:

1. Mewujudkan penataan organisasi yang efektif dan efisien.
2. Mewujudkan pembinaan ketertiban dan ketentraman masyarakat.
3. Mewujudkan tegaknya Peraturan Daerah dan Peraturan Kepala Daerah.<sup>23</sup>

Dengan adanya visi tersebut, maka sesuai dengan fungsi dan tugas pokoknya sudah jelas bahwa lembaga Satpol PP dibentuk untuk membantu pemerintah dalam menertibkan dan mewujudkan masyarakat yang aman dan patuh terhadap peraturan pemerintah dan Undang-undang yang berlaku. Visi dan misi Satpol PP lembaga yang bertugas dalam menertibkan masyarakat ini juga mempunyai tugas dan tanggungjawab yang besar terhadap Negara dalam mengatur dan menciptakan masyarakat yang aman, selain daripada itu Satpol PP juga termasuk golongan aparat penegak hukum yang kedudukannya sama dengan Polisi, atau TNI dalam bidang penertiban dan melindungi masyarakat. Sama halnya dengan lembaga-lembaga penegak hukum yang lain Satpol PP juga mempunyai posisi yang sama dimata hukum dan dalam bidang Undang-undang yang berlaku, karena terbukti dengan dasar atau sumber hukum keberadaan Satpol PP.

1. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 38 Tahun 2010 tentang Pedoman Penyelenggaraan Pendidikan dan Pelatihan Dasar Polisi Pamong Praja.
2. Undang-undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Otonomi Daerah.
3. Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2010 tentang Satuan Polisi Pamong Praja.

---

<sup>23</sup> Satuan Polisi Pamong Praja (Satpol PP) Kota Bengkulu tanggal 3 April 2018

4. Peraturan Daerah Kota Bengkulu Nomor 10 Tahun 2016 tentang pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kota Bengkulu.
5. Peraturan Walikota Bengkulu Nomor 43 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Daerah Kota Bengkulu, didalam Peraturan Walikota Bengkulu Nomor 43 Tahun 2016 dalam BAB XVIII pasal 52 ayat 1 dan 2 tentang tugas dan fungsi Satpol PP.<sup>24</sup>

Undang-undang 22 tahun 2009 menjadi dasar atau acuan bagi Satpol PP dalam melaksanakan tugas dan fungsinya, demi terwujudnya tujuan lembaga Satpol PP tersebut. Pemerintah memberikan tugas dan fungsi terhadap lembaga Satpol PP ini atas dasar yang jelas dan sudah disahkan oleh negara, jadi setiap aturan pemerintah ataupun undang-undang yang dibuat oleh pemerintah itu wajib dilaksanakan begitupun dengan masyarakat. Lembaga Satpol PP adalah lembaga yang hanya menjalankan perintah dari pemerintah dan undang-undang oleh karena itu, masyarakat wajib mematuhi apa yang telah diperintahkan oleh lembaga pemerintahan termasuk juga lembaga Satpol PP.

Perkembangan zaman membuat banyak kebutuhan manusia menjadi banyak macamnya, dan banyak bagian- bagian terkecil di kehidupan ini menjadi penting, seperti kenyamanan. Banyak pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah untuk membuat masyarakat nyaman. Tak lupa pula sebelum membangun segala sesuatunya pemerintah dalam hal ini yang berkepentingan

---

<sup>24</sup>Peraturan Walikota Nomor 43 Tahun 2016 *Tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Daerah Kota Bengkulu*

untuk merealisasikan hal tersebut pastinya merancang dan mempertimbangan segala seuatunya secara matang agar masyarakat dapat merasakan manfaat dari apa yang telah di buat dengan tidak sia-sia. Maka dari itu segala seuatunya harus di rancang Secara detail agar pemanfaatannya terarah dengan baik secara kuantitatif maupun kualitatif.

Dalam hal ini kita fokus membahas salah satu pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah yaitu trotoar, dimana yang kita ketahui bahwa trotoar ini sendiri menurut undang-undang no 22 tahun 2009, trotoar adalah salah satu fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas dimana trotoar ini merupakan hak pejalan kaki, sama seperti tempat penyebrangan.

Pejalan kaki yaitu berjalan dengan kaki (tidak berkendaraan). Senada dengan hal ini seorang pengguna trotoar atau pejalan kaki mengungkapkan makna dari trotoar itu sendiri yaitu tempat orang berjalan kaki seperti yang ada di beberapa papan pengumuman yang ada di jalan-jalan.

Trotoar sendiri seharusnya memiliki beberapa fasilitas seperti fasilitas untuk penyandang disabilitas, memiliki tangga, struktur kemiringan yang tepat. Nyaman dan aman, serta memiliki penutup lubang Saluran utilitas atau drainase.

Dengan adanya undang-undang nomor 22 tahun 2009 pasal 131 ayat (1) tentang lalu lintas angkutan jalan(LLAJ) Dimana didalamnya membahas masalah hak pejalan kaki, maka dari itu penulis melakukan wawancara kebeberapa narasumber seperti berikut ini:

1. Sejauh mana masyarakat mengetahui Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pasal 131 ayat (1) yang mengatur tentang hak-hak pejalan kaki

Banyak masyarakat yang masih belum mengetahui dengan adanya undang-undang nomor 22 tahun 2009

Menurut asnarti yang di tuturkan oleh salah satu orang pengguna jalan kaki di jalan manggis panorama bengkulu beliau menuturkan “ sering kami jalan disiko balik dari pasar, Cuma dak pulo tau nian kalau ado peraturan tentang jalan kaki .

Sejalan dengan pendapat ibu asnarti, menurut mario, saya mengetahui adanya peraturan tersebut namun saya tidak terlalu memperdulikannya, sehingga saya tidak mengetahui isi dari undang-undang tersebut.

Jadi dari hasil wawancara diatas dapat kita simpulkan bahwa diantara masyarakat peraturan ini masih sedikit asing.

2. Tentang ketersediaan fasilitas dan kelayakan fasilitas yang ada untuk pejalan kaki di Kota Bengkulu.

Adapun ketersediaan fasilitas, yang ada d trotoar ini sendiri menurut bapak fakhrizal putra selaku sekretaris satpol pp kota bengkulu “fasilitas yang ada sudah baik, sebagaimana yang kita rasakan, kan kalau dulu, jalur trotoar itu licin trus ngak ada yang miring-miring itu, kalos ekarag kan udah nyaman. Kayak yang ada di dekat simpang lima itu, sudah bagus sakali. Bisa sealian di jadiin jogging track. Kalau untuk trotoarnya kita udah nyaman beda tyang sekarang sama yang dulu, dulu

kan Cuma 1 meter ya kan sekarang sudah sangat-sangat luas bahkan bisa digunakan untuk jualan terutama pada saat bulan ramadhan, itu kebijakan juga, seperti tahun lalu itu kan dilarang, namun masyarakat ini kan ketika tempat itu pernah dijadikannya tempat berjualan maka sulit kita untuk mengusir mereka, ya kan kadang kala kita tidak tega juga karena disana mereka mencari nafkah apalagi seperti pada event-event tertentu seperti bulan ramadhan.

Menurut asnarti fasilitasnya lah elok, Cuma kadang itulah galak kami lewat ado yang jualan, kadang ruko tu lah ngambik sampai jalan, tukang parkir pulo parkir lah di trotoar, jadi kami jalan di jalan tu, bukan nyo d trotoar.

Diungkapkan lagi oleh ibu ria Cak itulah, lah lumayan elok ndari yang kemaren-kemaren.

Hal senada juga di ungkapkan oleh saudara mario, fasilitasnya sudah nyaman, trotoarnya sudah bagus ngk kayak dulu apa adanya, tapi sayangnya kadang ngak pada fungsinya, kadang di gunakan untuk jualan, kadang untuk tempat parkir, kadang orang lewati untuk jalan pakai motor, itulah jadi kita yang berjalann kaki kadang harus mengalah dengan turun kejalan untuk berjalan, bukannya ditrotoar.

Dari hasil wawancara diatas antar peneliti dengan beberapa narasumber mereka mengeluarkan argumen yang hampir senada yaitu fasilitasnya sudah baik dan memadai namun masih disalah gunakan oleh pedagang , tukang parkir dan pengendara motor.



3. melaksanakan UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang hak-hak pejalan kaki di trotoar oleh pemerintah

dengan adanya undang-undang nomor 22 tahun 2009 pasal 131 ayat (1) tentang lalu lintas dan angkutan jalan maka sudah semesinya pemerintah menjalankan aturan yang telah ditetapkan dimana hal ini menyangkut keaslihan orang banyak seperti halnya yang dikatakan beberapa narasumber:

Satpol pp itu kan penegak perda jadi ketika perda yang terkait misalnya parkir itu berhubungan dengan dinas perhubungan ketika parkir di letakan bukan pada tempat parkir dinas perhubungan itu meminta bantuan Satpol pp untuk eksekusi di lapangan, jadi tugas dari satpol pp adalah penegak perda tapi bukan semata-mata satpol pp turun sendiri nah perda ini kan seperti tadi kan dinas perhubungan bekerjasama dengan satpol pp sebagai penegak perda, pasar misalkan terkait dinas teknisnya adalah perindag, nah mereka meminta bantuan untuk menertibkan pasar panorama misalnya salah satu jadi itu, Cuma keseharian kami memang kami bisa turun seperti pasar panorama sudah semeraut, tanpa diminta juga kami tertibkan. Cuma seperti trotoar mau tidak mau itu adalah sehubungan dengan dinas perhubungan yang bekerjasama dengan satpol pp jadi kami itu tugas utama adalah eksekusi sebagai penegak perda. Nah kalau biasanya untuk penertiban itu tergantung kondisi di lapangan misalnya sudah marak, kita nggak menutup mata sekarang seperti jalan KZ. Abidin contohnya, saya sendiri lewat sana

saja malas, nah Cuma terkait kebijakan, kalau kita eksekusi kita kasian sama masyarakatnya, kenapa kita tidak keras menertibkan itu, makanya nanti saya yakin itu tidak bebas, cuma itu kembali terkait pada dinas perhubungan, karena parkir sudah di ambil sama pedagang kadang-kadang pedagang sudah kerja sama dengan tukang parkir, lapak parkir disewakan kepedagang. Parkir ngambil lagi di pinggir jalan nah ini membuat habis jalan, nah yang seperti ini harus di tertibkan, penertiban ini harus dilaksanakan dengan dinas terkait teknis dilapangan, parkir maupun trotoar.

Menurut mario,sepertinya untuk pelaksanaannya sudah baik, karena kan bisa kita lihat bahwa trotoar kita di beberapa jalan sudah bagus.

Namun masyarakat selama ini banyak mengeluhkan trotoar yang dialih fungsikan oleh para pedagang yang ada dan juga menjadi tempat parkir motor. Dimana hal tersebut membuat para pengguna jalan kaki tidak dapat berjalan lagi di atas trotoar sehingga mereka harus berjalan di jalan yang di lalui oleh kendaraan, dimana hal ini sesungguhnya berbahaya bagi mereka.

Seperti yang di ungkapkan oleh sekretaris satpol pp “ kadang masyarakat itu bandel, kita razia hari ini namun kelang 3 hari kemudian mereka balik lagi, seperti di pasar panorama kan kita lihat sendiri mereka berjualan di trotoar jadi yang jalan kaki udah sampe ke jalan-jalan. Alasannya kalo jualan di dalam pembelinya sepi,ini kan bukan salah

pemerintah lagi sudah di sediakan tempat tapi mereka masih bandel pengen keluar- keluar , padahal untuk peringatan udah di pasang di beberapa trotoar tetap saja tidak di indahkan, jadi kalo terjadi kecelakaan orang yang sedang berjalan atau gimna bukan salah dari pihak kami lagi”.

Dari beberapa wawancara di atas dapat disimpulkan bahwa pejalan kaki memiliki hak untuk berjalan kaki di trotoar, dan para pedagang, mupun tukang parkir tidak boleh memarkirkan kendaraan mereka di atas trotoar .

### **B. Pandangan Hukum Islam Terhadap Penyalahgunaan Hak Pejalan Kaki Dan Sanksi Terhadap Pelanggar**

Undang-undang RI nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas angkutan jalan, menyebutkan pengertian dari pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan.<sup>25</sup>

Didalam undang-undang nomor 22 tahun 2009 ini pun memiliki sanksi bagi pelanggar yang berada pada pasal 274 ayat ,1) dan 275 ayat (1).

Berdasarkan pasal 274 ayat (1) maka sanksi pidananya yaitu 1(satu) tahun penjara atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah) dan pasal 275 ayat (1) ang sanksi pidananya yaitu 1(satu) tahun penjara atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Dalam penelitian ini menggunakan teori *masalah* sebagai alat menganalisis.

Secara etimologi masalah adalah sama dengan manfaat, baik dari segi lafal maupun makna.maslahah bearti manfaat atau suatu pekerjaan yang

---

<sup>25</sup> Pustaka mahardika, *Undang-undang lalu lintas angkutan jalan*, h.6

mengandung manfaat.<sup>26</sup>sedangkan secara etimologi menurut Al- Ghazali dalam kitab *al-Mustasyfā* merumuskan maslāhah mursālah sebagai berikut: Apa-apa (maslāhah) yang tidak ada bukti baginya dari syara' dalam bentuk nash tertentu yang membatalkannya dan tidak ada yang memperhatikannya. Sedangkan secara terminologi,ada beberapa ulama yang mengemukakan pendapatnya, menurut imam al-ghazali masalahah adalah mengambil manfaat dan menolak kemudharatan dalam rangka memelihara tujuan syara'.<sup>27</sup> Sedangkan menurut Jalal al-Din Abd al-Rahman memberi rumusan yang lebih luas yaitu Maslahat yang selaras dengan tujuan syari' (pembuat hukum) dan tidak ada petunjuk tertentu yang membuktikan tentang pengakuannya atau penolakannya.<sup>28</sup>

Adapun tujuan syara' yang dimaksud imam al-gazali, ada lima bentuk yaitu :

1. Memelihara agama
2. Akal
3. Jiwa
4. Keturunan
5. Harta

Apabila seseorang melakukan semua perbuatan yang tujuannya adalah untuk memelihara kelima yang telah disebutkan maka hal ini di namakan

---

<sup>26</sup> Husain hamid hasan,nazhariyayah al-maslahah, h.3

<sup>27</sup> Abu hamid al-ghazali, al-mustafa, h.286

<sup>28</sup> Asyyaukani, *Irsyād al-Fuhūl* (Beirut; Dār al-Kutūb al-Ilmiyah, 1994), h.333

*masalah*. Disamping itu upaya untuk menolak kemudharatan yang berkaitan dengan kelima aspek tujuan syara' tersebut juga dinamakan *masalah*.<sup>29</sup>

Syariat islam ini dalam kehidupan berbangsa dan bernegara sangat memperhatikan terwujudnya kesejahteraan dan kemaslahatann umum. Jadi untuk mewujudkan kesejahteraan serta mewujudkan kemaslahatan umum hal ini tidak memandang keyakinan, ras, golongan, etnis, wana kulit, dan tidak bertentangan dengan syari'at islam yaitu :

1. Al-qur'an
2. Al-hadist
3. Al-ijma
4. Al-qias

Maka dari itu muara dri masalah ini adalah ada pada prinsip keadilan, kemerdekaan, dan kesetaraan manusua si hadapan hukum.

Dalam mewujudkan muslahah ini ada baiknya yang paling di upayakan adalah dengan tidak menimbulkan kerugian orang lain, kerana upaya menghindari kerusakan harus di utamakan dari pada upaya mendatangkan kemaslahatan.

syarat-syarat maslāhah mursālah yang dipakai sebagai dasar pembentukan hukum. Syarat-syaratnya ada yaitu:

1. Maslahat yang dimaksud adalah maslahat yang sebenarnya bukan hanya dugaan semata. Maksudnya ialah agar bisa diwujudkan pembentukan hukum tentang masalah yang dapat memberi kemaslahatan dan menolak

---

<sup>29</sup> Nasrun haroen , *ushul fiqh I*, h.114

kerusakan. Jika maslahat itu berdasarkan dugaan semata maka pembentukan hukum itu tidak akan mendatangkan maslahat.<sup>30</sup>

2. Maslahat itu sifatnya umum, bukan bersifat perorangan. Maksudnya ialah bahwa dalam kaitannya dengan pembentukan hukum atas suatu kejadian dapat melahirkan manfaat bagi kebanyakan orang tidak hanya mendatangkan manfaat bagi satu orang atau beberapa orang saja.<sup>31</sup>
3. Maslahat itu tidak boleh bertentangan dengan dalil syara' yang telah ada, baik dalam bentuk nash, Alquran dan sunnah, maupun ijma' dan qiyas.
4. Maslahat mursalah itu diamalkan dalam kondisi yang memerlukan, seandainya masalahnya tidak diselesaikan dengan cara ini, maka umat akan berada dalam kesempitan hidup, dengan arti harus ditempuh untuk menghindarkan umat dari kesulitan.<sup>32</sup>

Daris segi kemaslahatan di bangun nya trotoar ini menjadi suatu kemaslaatan bagi banyak orang. Karena syarat-syarat dan kadah masalah dalam menetapkan undang-undang nomor 22 tahun 2009 pasal 131 ayat (1) tentang lalu lintas angkutan jalan ini telah terpenuhi serta kemaslahatannya lebih besar di bading kemudharatannya.

Menurut pandangan fiqih, jalan termasuk dalam kategori fasilitas umum yang boleh digunakan oleh siapa saja, diperbolehkan berjualan dijalan meskipun tanpa izin dahulu kepada pemerintah, selama hal tersebut tidak mengganggu orang yang lewat, orang yang lewat dijalan tersebut juga tidak

---

<sup>30</sup>Chaerul Umam, *Ushul Fiqih I* (Bandung: Pustaka Setia, 2000), h. 137

<sup>31</sup>Alaiddin Koto, *Ilmu Fiqih dan Ushul Fiqih* (Cet.I; Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004), h. 145.

<sup>32</sup>Amir Syarifuddin, *Ushul Fiqih Jilid 2* (Cet.I; Jakarta: Logos Wacana Ilmu, 1999, h. 337.

diperkenankan mengganggu orang yang berjualan tersebut, pemerintah juga tidak berhak menarik ongkos dari orang yang berjualan tersebut.

Diperbolehkan pula membuat atap untuk meneduhi tempat berjualannya, namun tidak boleh mendirikan tempat berjualan yang sifatnya permanen. Begitu juga pemerintah boleh menyediakan tempat dipinggir jalan untuk berjualan karena pemerintah memiliki wewenang untuk mengambil kebijakan yang dianggap maslahat.

Apabila orang yang berjualan tersebut mengganggu orang yang lewat, maka hukumnya haram berjualan dijalan, berdasarkan hadits :

لَا ضَرَرَ وَلَا ضِرَارَ

*“Tidak (boleh melakukan/menggunakan sesuatu yang) berbahaya atau membahayakan”* (Sunan Ibnu Majah, no.3340 dan Musnad Ahmad, no.2865)<sup>33</sup>

Pemerintah juga diperbolehkan mengeluarkan peraturan yang mengatur pelarangan berjualan dijalan, apabila dianggap mengganggu atau membahayakan orang yang lewat, meskipun jarang ada orang yang terganggu.

Pemerintah juga bisa mengangkat beberapa orang (SATPOL PP) yang diberi tugas untuk menjalankan aturan tersebut. Bagi orang yang lewat atau orang yang melihatnya juga diperbolehkan mengingatkan atau melarang orang yang berjualan dijalan apabila dirasakan mengganggu, selama tidak

---

<sup>33</sup>Siroj Munir, <http://www.fikihkontemporer.com/2013/02/hukum-berjualan-dipinggir-jalan-dan.html> tanggal akses 9 agustus 2018

dikhawatirkan akan menjadi fitnah apabila tindakan tersebut bukan dilakukan oleh pihak yang berwenang.

Didalam Undang-Undang Lalulintas dan Angkutan Jalan No. 22/2009 terdapat peraturan mengenai hak pejalan kaki telah diatur dengan jelas. Pada pasal 25 ayat 1 “Setiap Jalan yang digunakan untuk Lalu Lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan Jalan berupa : fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat.”

Pasal 93 ayat 2 “Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan Pejalan Kaki.”

Pasal 106 ayat 2 “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda.”

Uraian diatas membuat kita mengerucutkan bahwa berjualan dipinggir jalan, selama tidak mengganggu orang yang lewat hukumnya boleh, sedangkan bila jelas jelas menggannggu orang yang lewat hukumnya haram, begitu juga tidak diperbolehkan ditempat-tempat dimana pemerintah melarang untuk berjualan. Jadi apabila pemerintah telah mengeluarkan aturan larangan berjualan dipinggir jalan atau trotoar maka tidak diperbolehkan berjualan ditempat tersebut.

### **C. Sejarah Lahirnya Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009**

Lalu lintas dan Angkutan Jalan ketika pada Masa Pemerintahan Hindia Belanda diatur dalam “Werverkeersordonnantie” (Staatsblad 1933 Nomor 86).



Perkembangan selanjutnya *Weverkeersordonnantie* tidak sesuai lagi dengan tuntutan dan dirubah lagi dalam *Staatsblad* 1940 No. 72. Kemudian *Weverkeersordonnantie* dirubah lagi setelah Indonesia tepatnya pada tahun 1951 dengan UU No. 3 Tahun 1951 Perubahan Dan Tambahan Undang – Undang Lalu Lintas Jalan (*Weverkeersordonnantie*, *Staatsblad* 1933 No. 86). Kemudian selang 15 Tahun kemudian dari berlakunya UU No. 15 Tahun 1951 Pemerintah Indonesia mengatur lagi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kedalam Undang – Undang yang baru serta mencabut peraturan sebelumnya tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Maka Lahirnya UU No. 3 Tahun 1965 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang pada waktu itu atas persetujuan bersama antara Presiden Soekarno dengan DPR GR (Dewan Perwakilan Rakyat Gotong Royong). Undang-Undang No. 3 Tahun 1965 ini bahwa ini adalah Undang-Undang pertama yang mengatur LLAJ di Indonesia setelah Indonesia merdeka.<sup>34</sup>

Selanjutnya dibentuklah perubahan atas Undang-Undang No.3 Tahun 1965 yakni Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, yang menyebutkan Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat

---

<sup>34</sup> Dikutip dari <http://feriansyach.wordpress.com/2011/03/08/sejarah-singkat-regulasi-lalulintas-danangkutan-jalan-di-indonesia/> di akses pada tanggal 3 Februari 2018

persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan Negara.<sup>35</sup>

Setelah melalui waktu yang cukup lama, dan dengan berlandaskan semangat reformasi dan perubahan, selanjutnya dibentuk lah Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bentuk Perubahan atas UU No.14 Tahun 1992. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, UU ini melihat bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Selanjutnya di dalam batang tubuh di jelaskan bahwa tujuan yang hendak dicapai oleh Undang – Undang ini adalah:

- a. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Selanjutnya pada paragraf ke-5 (kelima) pada Penjelasan Umum UU No.22 Tahun 2009 menyebutkan Penajaman formulasi mengenai asas dan tujuan dalam Undang – Undang ini, selain untuk menciptakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain,

---

<sup>35</sup> Dikutip dari <http://www.bantuanhukum.or.id/web/blog/implementasi-undangundang-nomor-22-tahun-2009-tentang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan- raya/> diakses pada tanggal 3 Februari 2018

juga mempunyai tujuan untuk mendorong perekonomian nasional, mewujudkan kesejahteraan rakyat, persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. Aspek keamanan juga mendapatkan perhatian yang ditekankan dalam pengaturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Selain itu, di dalam Undang – Undang ini juga ditekankan terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa (just culture) melalui upaya pembinaan, pemberian bimbingan, dan pendidikan berlalu lintas sejak usia dini serta dilaksanakan melalui program yang berkesinambungan.<sup>36</sup>

Menurut Bagir Manan Peraturan perundang-undangan adalah peraturan tertulis yang dibuat oleh lembaga Negara atau pejabat yang berwenang dan mengikat secara umum dan dibuat secara sistematis sesuai dengan jenis dan hierarki yang didasarkan pada asas bahwa peraturan yang lebih rendah tidak boleh bertentangan dengan peraturan yang lebih tinggi, proses pembentukan undang-undang yang baik, harus diatur secara komprehensif baik mengenai proses perencanaan, penyiapan, pembahasan, pengesahan sampai dengan pengundangan.<sup>37</sup>

Melihat beberapa pemaparan diatas pada dasarnya Undang-Undang No.22 Tahun 2009 menjadi pelengkap dari keseluruhan perubahan Undang – Undang mengenai Lalu Lintas dan Angkuta Jalan dan berlaku saat ini. Sehingga sebagai Undang-Undang yang terbaru maka kedudukan Undang – Undang No.22 Tahun 2009 memiliki kekuatan dengan berlegitimasi pada asas *lex posterior derogat lex*

---

<sup>36</sup> Lihat paragraf ke-5 Penjelasan Umum UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

<sup>37</sup><http://ditjenpp.kemenkumham.go.id/htn-dan-puu/60-pembentukanperaturan-perundang-undangan-di-indonesia.html> dituliskan oleh Prof. Dr. Bagir Manan, SH., MCL, diakses pada tanggal 3 Februari 2018

priori sebagaimana memiliki pengertian bahwa substansial undang – undang yang baru mengalahkan undang – undang yang lama.

#### **D. Tujuan Lahirnya Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009**

Apabila kita melihat dari tujuan terbentuknya atau lahirnya Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 itu sendiri, pada dasarnya kita dapat melihat dari konsideran menimbang yang terdapat pada UU No.22 Tahun 2009 yang antara lainnya menyebutkan:

- a. Bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b. bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah;
- c. bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara;
- d. bahwa Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru;

- e. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c, dan huruf d perlu membentuk Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Apabila kita melihat dari isi penjelasan umum dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pada paragraf ke-3 (ketiga) menyebutkan bahwa dalam Undang – Undang ini pembinaan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan secara bersama-sama oleh semua instansi terkait (stakeholders) sebagai berikut :

- 1) Urusan pemerintahan di bidang prasarana Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
- 2) Urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- 3) Urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang industri;
- 4) Urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang teknologi; dan

5) Urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi Kendaraan<sup>38</sup>

Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia. Pembagian kewenangan pembinaan tersebut dimaksudkan agar tugas dan tanggung jawab setiap pembina bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terlihat lebih jelas dan transparan sehingga penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat terlaksana dengan selamat, aman, tertib, lancar, dan efisien, serta dapat dipertanggungjawabkan.

Selanjutnya terdapat juga tujuan daripada undang – undang No. 22 Tahun 2009 tersebut dikeluarkan yaitu melengkapi undang – undang yang sebelumnya yaitu mengenai hal-hal yang bersifat teknis operasional, yang semula dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur dalam peraturan pemerintah dan peraturan pelaksanaannya, dalam Undang-Undang ini telah diatur secara tegas dan terperinci dengan maksud agar ada kepastian hukum dalam pengaturannya sehingga tidak memerlukan lagi banyak peraturan pemerintah dan peraturan pelaksanaannya.<sup>39</sup>

Melihat dari beberapa alasan terbentuknya UU No.22 Tahun 2009 diatas, secara singkatnya tujuan dibentuknya UU No.22 Tahun 2009 itu sendiri menurut hemat penulis adalah guna melengkapi peraturan yang telah lalu dikarenakan perubahan dari dinamika kehidupan itu sendiri. Seperti yang diuraikan oleh Bagir Manan bahwa dalam merumuskan suatu rancangan undang-undang yang harus

---

<sup>38</sup>Lihat paragraf ke-3 Penjelasan Umum UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

<sup>39</sup> Lihat paragraf ke-4 Penjelasan Umum UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

diperhatikan diantaranya adalah untuk apa undang – undang tersebut dibentuk<sup>27</sup>. Sependapat dengan hal tersebut maka penulis menyimpulkan dinamika terhadap Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia menjadi salah satu alasan fundamental untuk membentuk perubahan atas UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ada sebelum UU No.22 Tahun 2009 dibentuk.

### **E. Muatan Isi Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009**

Muatan isi Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 apabila kita merujuk pada BAB I mengenai Ketentuan Umum dan Pada Pasal 1 angka 1 yang menyebutkan bahwa:

“Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.”

Sehingga menurut hemat penulis secara garis besar Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tersebut menjelaskan mengenai:

- a. Lalu Lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan
- b. Angkutan Jalan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan ruang lalu lintas jalan
- c. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Sedangkan simpul adalah tempat yang diperuntukkan bagi pergantian antarmoda dan intermodal yang berupa terminal, stasiun kereta api, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau, dan/atau Bandar udara

- d. Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah ruang lalu lintas, terminal dan perlengkapan jalan yang meliputi marka, rambu, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan serta fasilitas pendukung
- e. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan diatas rel sedangkan kendaraan tidak bermotor adalah yang digerakkan manusia atau hewan
- f. Pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki surat ijin mengemudi
- g. Pengguna Jalan adalah orang yang menggunakan jalan untuk berlalu lintas

Secara substansial hal yang disebutkan diatas saling terkait antara satu sama lain, mengingat bahwa suatu tindakan dapat saja atau mampu mencederai undangundang sehingga oleh karenanya muatan isi dari Undang – Undang Pasal 22 Tahun 2009 tersebut cukup detail menjelaskan beberapa point yang terkait. Selanjutnya mengenai pihak yang langsung bertanggungjawab terhadap keamanan lalu lintas dan angkutan jalan adalah Kepolisian Negara Republik Indonesia, sebagaimana disebutkan pada Pasal 200 ayat (1) yang berbunyi:

“Kepolisian Negara Republik Indonesia bertanggung jawab atas terselenggaranya kegiatan dalam mewujudkan dan memelihara Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.”



Namun apabila kita membaca isi dari Pasal 200 ayat (2) yang menyebutkan:

“Penyelenggaraan kegiatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui kerja sama antara pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan masyarakat.”

Disana menyebutkan pula “melalui kerja sama antara pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan masyarakat”. Sehingga menurut hemat penulis peran serta masyarakat dalam turut menjaga keamanan lalu lintas juga sangatlah diperlukan, sebagaimana jelas pada Pasal 200 ayat (2) diatas telah menyebutkan. Oleh karenanya kepatuhan terhadap peraturan yang disebutkan diatas perlu dilakukan dengan sebaik – baiknya. Sebagaimana kepatuhan itu sendiri pada dasarnya dapat terbentuk dari adanya kesadaran masyarakat dalam menyikapi peraturan, hal ini disebut kesadaran hukum. Menurut Soerjono Soekanto mengemukakan empat indikator dari kesadaran hukum, yaitu:

- a. Pengetahuan tentang hukum
- b. Pemahaman tentang hukum
- c. Sikap terhadap hukum; dan
- d. Perilaku hukum.<sup>40</sup>

Selanjutnya secara singkatnya menurut Soerjono Soekanto menyebutkan bahwa Kesadaran hukum mempunyai beberapa konsepsi, salah satunya konsepsi mengenai kebudayaan hukum. Konsepsi ini mengandung ajaran-ajaran kesadaran hukum lebih banyak mempermasalahkan kesadaran hukum yang dianggap sebagai

---

<sup>40</sup>Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, (Jakarta: Rajawali Press, 1982), h. 140

mediator antara hukum dengan perilaku manusia, baik secara individual maupun kolektif.<sup>41</sup>

Menurut pendapat Achmad Ali, menyatakan kesadaran hukum, ketaatan hukum dan efektifitas hukum adalah tiga unsur yang saling berhubungan. Sering orang mencampur adukkan antara kesadaran hukum dan ketaatan hukum, padahal kedua hal itu, meskipun sangat erat hubungannya, namun tetap tidak persis sama. Kedua unsur itu memang sangat menentukan efektif atau tidaknya pelaksanaan hukum dan perundang-undangan di dalam masyarakat.<sup>42</sup>

Melihat dari beberapa pendapat diatas, penulis berkesimpulan bahwa kesadaran hukum itu pada dasarnya adalah suatu keharusan yang wajib dilakukan oleh masyarakat pada umumnya, dan bagi para penegak hukum secara lebih khususnya. Sehingga apabila penulis menarik kesimpulan yang lebih sederhana dalam menilai isi dari Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tersebut bawa inti dari Undang-Undang tersebut secara garis besar adalah mengenai pengaturan berlalu lintas dan berkendara yang wajib dipatuhi oleh pihak-pihak yang telah disebutkan oleh Pasal 200 ayat (1) dan ayat (2). Terkait dengan tema penulis mengenai implementasi Pasal 81 UU No.22 Tahun 2009 akan dibahas pada sub bab selanjutnya.

---

<sup>41</sup> Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum...*, h.217

<sup>42</sup> Achmad Ali, *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) dan Teori Peradilan (Judicialprudence) Termasuk Interpretasi Undang-Undang (Legisprudence)*, Kencana, Jakarta, 2009, h. 298

## **F. Pengertian Pejalan Kaki**

Pejalan kaki adalah istilah dalam transportasi yang digunakan orang yang berjalan di lintasan pejalan kaki baik di pinggir jalan, trotoar, lintasan khusus bagi pejalan kaki ataupun menyeberang jalan. Pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan di Ruang Lalu Lintas Jalan. Walaupun pada umumnya kita beranggapan bahwa pengemudi atau pengendara kendaraan adalah pengguna jalan yang utama di Indonesia, kelompok terbesar justru sebenarnya adalah pejalan kaki.

Meningkatnya angka pejalan kaki beberapa tahun belakangan ini perlu segera mendapat perhatian. Kecelakaan pejalan kaki terutama karena masih minimnya fasilitas pejalan kaki, seperti trotoar dan jembatan penyeberangan pejalan kaki. Berbagai alasan dapat dijadikan argumentasi terhadap minimnya fasilitas terhadap pejalan kaki. Namun

Pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan (UU No.22 Tahun 2009). Walaupun di dalam sistem transportasi sering dilupakan, pejalan kaki tidak boleh disingkirkan. Peningkatan gerakan pejalan kaki dan tingkat pelayanan, tidak kurang penting dibandingkan dengan yang lainnya. Untuk itu diperlukan fasilitas yang memadai meliputi lebar efektif trotoar yang sesuai dengan kebutuhan dan tempat-tempat peristirahatan serta pengadaan sarana dan prasarana peneduh.

Pejalan kaki adalah orang yang melakukan aktifitas berjalan kaki dan merupakan salah satu unsur pengguna jalan. (Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat : SK.43/AJ 007/DRJD/97). Pejalan kaki harus berjalan pada bagian jalan yang diperuntukan bagi pejalan kaki, atau pada bagian pejalan kaki,

atau pada bagian jalan yang paling kiri apabila tidak terdapat bagian jalan yang diperuntukan bagi pejalan kaki (PP No. 43 , 1993).

Standar pelayanan pejalan kaki harus didasarkan atas kebebasan untuk memilih kecepatan normal untuk melakukan pergerakan, kemampuan untuk mendahului pejalan kaki yang bergerak lebih lambat, dan kemudahan untuk melakukan pergerakan persilangan dan pergerakan berlawanan arah pada tiap-tiap pemusatan lalu lintas pejalan kaki. Menurut Highway Capacity Manual (2000) aktifitas pejalan kaki merupakan komponen penting dalam analisa kapasitas jalan di perkotaan dan karakteristik pejalan kaki merupakan faktor penting dalam mendesain sistem operasi transportasi. Selain itu hal yang perlu diperhatikan untuk kemudahan pejalan kaki adalah masalah fasilitas, kenyamanan, dan keselamatan<sup>43</sup>

Hak dan kewajiban pejalan kaki dalam berlalu lintas juga diatur dalam Peraturan Pemerintah. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki atau pesepeda dipidana dengan pidana kurungan paling lama dua bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (UU No. 22 Tahun 2009 Pasal 284). Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 juga menyebutkan pengemudi kendaraan bermotor wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki. Kewajiban pejalan kaki dalam Pasal 91 dan 92 (PP No.43 Tahun 1993) antara lain:

Pasal 91 1.

1) Pejalan kaki harus :

---

<sup>43</sup> Moh. Kusnardi, Pengantar Hukum Tata Negara *Indonesia* , (Jakarta: Sinar Jaya, 1983), h.153.

- a. berjalan pada bagian jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki, atau pada bagian jalan yang paling kiri apabila tidak terdapat bagian jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki
  - b. Mempergunakan bagian jalan yang paling kiri apabila mendorong kereta dorong
  - c. Menyeberang di tempat yang telah ditentukan;
- 2) Dalam hal tidak terdapat tempat penyeberangan, pejalan kaki dapat menyeberang ditempat yang dipilihnya dengan memperhatikan keselamatan dan kelancaran lalu lintas.
  - 3) Rombongan pejalan kaki dibawah pimpinan seseorang harus mempergunakan lajur paling kiri menurut arah lalu lintas.<sup>44</sup>

#### Pasal 92

- 1) Pejalan kaki yang merupakan penderita cacat tunanetra wajib mempergunakan tanda-tanda khusus yang mudah dikenali oleh pemakai jalan.
- 2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tanda-tanda khusus sebagaimana yang dimaksud diatur dengan Keputusan Menteri

### **G. Pengertian Trotoar**

Trotoar adalah jalur pejalan kaki yang terletak di daerah manfaat jalan, diberi lapis permukaan, diberi evaluasi lebih tinggi dari permukaan jalan dan pada umumnya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan.<sup>45</sup>

---

<sup>44</sup> Andi Hamzah, *Bunga Rampai Hukum Pidana Dan Acara Pidana*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1986), h. 133

Fungsi utama trotoar adalah untuk memfasilitasi pejalan kaki dari satu tempat ketempat lain dengan berkesinambungan, lancar, selamat, aman dan nyaman. Menurut Undang-Undang No.26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang pemerintah Mo. 43 tahun 1993 tentang Prasarana dan lalu lintas, ada beberapa jenis ruang untuk pejalan kaki,antara lain :

- a. Ruang pejalan kaki disisi jalan (sidewalk) : Merupakan bagian dari sistem jalur pejalan kaki dari tepi jalan raya hingga tepi terluar lahan milik bangunan
- b. Ruang Pejalan Kaki di Sisi Air (Promenade): Ruang pejalan kaki yang pada salah satu sisinya berbatasan dengan badan air.
- c. Ruang Pejalan Kaki di Kawasan komersial/Perkantoran (Arcade) : Ruang pejalan kaki yang berdampingan dengan bangunan pada salah satu atau kedua sisinya.
- d. Ruang Pejalan Kaki di RTH (Green Pathaway) : ruang pejalan kaki yang terletak dianantara ruang terbuka hijau. Area ini menyediakan satu penyangga dari sirkulasi kendaraan di jalan dan memungkinkan untuk dilengkapi dengan berbagai elemen ruangan seperti kios umum, perabot (bangku, hidran air, telepon dan atau marka jalan)
- e. Ruang Pejalan Kaki di Bawah Tanah (Underground): ruang pejalan kaki yang berada di bawah tanah.

## **H. Analisis Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Terhadap Kajian Khusus Pejalan Kaki**

Dalam aktifitas kehidupan sehari-hari kita selalu bersinggungan dengan lalu lintas dan angkutan jalan. Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan masyarakat, hal tersebut sesuai dengan apa yang telah diamanatkan dalam ketentuan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Lalu lintas dan angkutan jalan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional sehingga harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah serta akuntabilitas penyelenggaraan negara. Adapun pengertian jalan berdasarkan Pasal 1 ayat (12) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, adalah “seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel“. Sedangkan pengertian lalu lintas berdasarkan Pasal 1 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, adalah “gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan“.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan salah satu moda transportasi nasional. Dalam menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus

memperhatikan asas transparan, asas akuntabel, asas berkelanjutan, asas partisipasi, asas bermanfaat, asas efisien dan efektif, asas seimbang, asas terpadu, asas mandiri, hal tersebut sesuai dengan ketentuan Pasal 2 Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam penjelasan Pasal 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan ini yang dimaksud dengan :

- a. Asas Transparan adalah keterbukaan dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- b. Asas Akuntabel adalah penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat dipertanggungjawabkan.
- c. Asas Berkelanjutan adalah penjaminan kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis laik kendaraan dan rencana umum pembangunan serta pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- d. Asas Partisipasi adalah pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan kecelakaan, dan pelaporan atas peristiwa yang terkait dengan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- e. Asas Bermanfaat adalah semua kegiatan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.
- f. Asas Efisien dan Asas Efektif adalah pelayanan dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan oleh setiap pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna.
- g. Asas Seimbang adalah penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang harus dilaksanakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban Pengguna Jasa dan penyelenggara.
- h. Asas Terpadu adalah penyelenggaraan pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan kesalingbergantungan kewenangan dan tanggung jawab antar instansi pembina.
- i. Asas Mandiri adalah upaya penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan melalui pengembangan dan pemberdayaan sumber daya nasional.



Adapun tujuan diselenggarakannya lalu lintas jalan dan angkutan jalan berdasarkan Pasal 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sebagai berikut :

- a. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa.
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Salah satu tujuan diselenggarakannya lalu lintas jalan dan angkutan jalan adalah untuk terciptanya ketertiban dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Yang dimaksud dengan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan berdasarkan Pasal 1 ayat (31) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah “suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan atau lingkungan“. Untuk mendukung adanya keselamatan dalam berlalu lintas perlu adanya kesadaran para pemakai jalan untuk menciptakan ketertiban lalu lintas. Berdasarkan Pasal 1 ayat (32) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dimaksud dengan ketertiban lalu lintas dan Angkutan Jalan adalah “suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap pengguna jalan“. Dalam menyelenggarakan kegiatan untuk mewujudkan dan memelihara keamanan, ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan, salah satunya merupakan tanggung jawab dari Kepolisian Negara Republik Indonesia.

## BAB V

### PENUTUP

#### A. KESIMPULAN

1. Implementasi undang-undang nomor lalu lintas angkutan jalan 22 tahun 2009 pasal 131 ayat (1) mengenai hak pejalan kaki yaitu dalam menjalankan aturan dari Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009 pemerintah sesungguhnya sudah berupaya cukup baik namun, hal ini tidak dipandang baik oleh pandangan mata orang awam sebab masih buruknya penampakan ditrotoar Kota Bengkulu. Hal ini terbukti dengan adanya papan pengumuman yang di buat pemerintah yang isinya mengenai trotoar hak pejalan kaki. Serta aturan pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 belum diterapkan secara maksimal dikarenakan Aparatur pemerintah yang memiliki wewenang untuk memberikan sanksi kepada para pelanggar memberikan kelonggaran atau toleransi dengan alasan masyarakat yang berjualan di trotoar , ataupun yang menyulap trotoar sebaga lahan parkir untuk mencari makan.
2. Kajian Khusus Hak Pejalan Kaki menurut Persepektif Hukum Islam Undang-undang lalu lintas angkutan jalan(LLAJ) nomor 22 tahun 2009 pasal 131 ayat 1 ditinjau dari hukum islam yang dalam hal ini menggunakan metode *maslahah* adalah bahwa undang-undang lalu lintas angkutan jalan pasal 131 ayat 1 sudah sangat sesuai dari tujuan

di buatnya peraturan tersebut, yaitu untuk mencapai kemaslahatan bersama. Adapun di tinjau dari aspek kemaslahatan, pelaksanaan peraturan untuk tidak berjualan pada trotoar, atau tidak mengalih fungsikan trotoar sebagai mana mestinya ini menjadi kemaslahatan bersama bagi masyarakat, yang di mana mengingat manfaat dari trotoar ini yang salah satunya juga dapat mengurangi angka kecelakaan. Sehingga aspek utamanya adalah untuk kemaslahatan bersama.

## **B. SARAN**

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan maka penulis akan memberikan saran anrata lain:

1. Hal yang harus dilakukan pemerintah kedepannya adalah menyingkirkan pedagang kaki lima, memberikan peringatan kepada para tukang parkir liarserta pemilik toko yang menjual dagangan nya hingga menutupi trotoar.
2. Ada kalanya penegak hukum lebihh meningkatkan sosialisasi dan penyuluhan hukum kepada masyarakat agar mesyarakat lebih memahamitetang keberadaan aturan undang-undang lalu lintas angkutan jalan nomor 22 tahun 2009 pasal 131 ayat 1 ini.

Dengan adanya tulisan karya ilmiah ini diharapkan masyarakat dapat menjalankan aturan tentang trotoar adalah hak pejalan kaki.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abdul Wahab, 2005, *Formulasi Kebijakan Dari Formulasi Ke Implementasi Kebijaksanaan Negara*, Jakarta: Bumi Aksara
- Achmad Ali, 2009. *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) dan Teori Peradilan (Judicialprudence) Termasuk Interpretasi Undang-Undang (Legisprudence)*, Jakarta: Kencana
- Andi Hamzah, 1986. *Bunga Rampai Hukum Pidana Dan Acara Pidana*, Jakarta: Ghalia Indonesia
- Departemen Agama RI, 2010. *Al-Qur'an dan Terjemahan*, Bandung : PT Syigma Examedia Arkanleema
- Didin Hafidhuddin, 2004. *Islam Aplikatif*, Jakarta: Gema Insani
- Gianfranco Poggi, 1992 *The Development of the Modern State "Sociological Introduction*, California: Standford University Press
- Guntur Setiawan, *Impelementasi Dalam Birokrasi Pembangunan*, Balai Pustaka, Jakarta, 2004
- H.M. Arba, 2017. *Hukum Tata Ruang Dan Tata Guna Tanah*, Jakarta : Sinar Grafika
- H.A. Djazuli , 2003. *Fiqh Siyasah*, Jakarta: Kencana
- Jimly Asshiddiqie, 2005. *Hukum Tata Negara dan Pilar-Pilar Demokrasi*, Jakarta: Konstitusi Press
- Mahkamah Konstitusi, 2010 . *Jurnal Konstitusi*, Edisi 4 Agustus Jakarta
- Moh Mahfud MD, 2001. *Dasar dan Struktur Ketatanegaraan Indonesia (Edisi Revisi)*, Jakarta: Rineka Cipta
- Moh Nazir. 2005. *Metode Penelitian*, Jakarta: Ghalia Indonesia
- Moh. Kusnardi, 1983. *Pengantar Hukum Tata Negara Indonesia*, Jakarta: Sinar
- Moeljatno, 2001. *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana*, Jakarta: Penerbit Bumi Aksara Jaya
- Muhamad bukhori. *pengertian negara, unsur-unsur tujuan dan fungsi negara* Diakses tanggal 1 agustus 2018 dari <https://karyapemuda.com/pengertian-negara/>.

- M. Yamin, 1959 *Naskah Persiapan UUD 1945: Risalah Sidang BPUPKI/PPKI*, Jakarta: Sekretariat Negara RI
- RiyantoAstim, 2006. *Teori konstitusi*. Bandung: Yapemdo
- Ryant Nugroho, 2003, *Kebijakan Publik Formulasi, Dan Evaluasi*, Jakarta: Pt Elex Media
- Sentanoe Kertonegoro, 1987. *Jaminan Sosial dan Pelaksanaannya di Indonesia. Cet, II*. Jakarta : Mutiara Sumber Widya
- Siswo Yudo Husodo, 2006. *Mimpi Negara Kesejahteraan*, Jakarta : Perkumpulan Prakarsa
- Soerjono Soekanto, 1982. *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, Jakarta: Rajawali Press
- Soemardi, 2010. *Teori Umum Hukum dan Negara : Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif Sebagai Ilmu Hukum Deskriptif-Empirik*, Bandung :Bee Media Indonesia
- Sugiyono, 2014. *Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung: Alfabeta
- Suharto, *reinventing* di kunjung pada tanggal 13 Agustus 2018 pukul 23.12 hal 7 dari <http://www /suharto/ Pdf/Reinventing .Depos>.
- Sujianto, 2008, *Implementasi Kebijakan Publik Konsep*, Bandung:Alaf Riau
- Surmayadi Nyoman, 2005, *Efektifitas Implementasi Kebijakan Otonomi Daerah*, Jakarta: Citra Utama
- Syafiie, 1994. *Sistem Pemerintahan Indonesia*, Jakarta :Rineka Cipta
- Syaukani Dkk, 2004 , *Daerah Dalam Negara Kesatuan, Pustaka Pelajar*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Teungku Muhammad Hasbi, 1997. *Hukum-hukum Fiqh Islam*, Jakarta: Pustaka Rizki Putra
- Undang-Undang no. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ).
- Usman Nurdin, 2002, *Konteks Implementasi Berbasis Kurikulum*, Jakarta:Grasindo
- Tanzeh Ahmad. 2011. *Metode Penelitian Praktis*. Yogyakarta :Teras

Wibawa, 2005, *Evaluasi Kebijakan Publik*, Jakarta: Pt Raja Grafindo

Wikipedia, *Syariat Islam*, diakses tanggal 13 Desember 2017 dari  
*[Https://Id.Wikipedia.org/Wiki/Syariat Islam](https://id.wikipedia.org/wiki/Syariat_Islam)*.