

Hak Cipta Diindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

BAB III

TINJAUAN TEORETIS

A. Pengertian Trotoar

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Trotoar ialah tepi jalan besar yang sedikit lebih tinggi daripada jalan tersebut, tempat orang berjalan kaki.³⁸

Menurut Wikipedia bahasa Indonesia ensiklopedia bebas, Trotoar adalah jalur pejalan kaki yang umumnya sejajar dengan jalan dan lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan untuk menjamin keamanan pejalan kaki yang bersangkutan.³⁹

Menurut keputusan Direktur Jenderal Bina Marga No.76/KPTS/Db/1999 tanggal 20 Desember 1999 yang dimaksud dengan trotoar adalah bagian dari jalan raya yang khusus disediakan untuk pejalan kaki yang terletak didaerah manfaat jalan, yang diberi lapisan permukaan dengan elevasi yang lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan, dan pada umumnya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan.⁴⁰ Fungsi utama trotoar adalah untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan dan kenyamanan pejalan kaki tersebut.

Trotoar juga berfungsi memperlancar lalu lintas jalan raya karena tidak terganggu atau terpengaruh oleh lalu lintas pejalan kaki. Ruang di bawah trotoar dapat digunakan sebagai ruang untuk menempatkan utilitas dan pelengkap jalan lainnya.

³⁸ Depdikbud, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, (Balai Pustaka : 1994)

³⁹ Wikipedia Bahasa Indonesia Ensiklopedia

⁴⁰ Kep Dirjen Bina Marga No.76/KPTS/Db/1999 Tanggal 20 Desember 1999

Namun menurut Ir. Wobowo Gunawan dalam bukunya *Standart Perancangan Geometrik Jalan Perkotaan* menjelaskan bahwa trotoar memiliki pengertian sebagai bagian jalan yang disediakan untuk pejalan kaki. Umumnya ditempatkan sejajar dengan jalur lalu lintas, dan harus terpisah dari jalur lalu lintas oleh struktur fisik. Pengertian tersebut mengatakan bahwa antara trotoar merupakan tempat berjalan kaki yang berada bersebalahan dengan jalan raya, keadaan trotoar dan jalan raya harus memiliki batas yang memisahkan keduanya. Pemisah yang dibuat tersebut digunakan untuk keamanan pejalan kaki agar pemakai jalan raya tidak memasuki wilayah trotoar dan dapat membahayakan pejalan kaki.⁴¹ Menurut Iswanto (2006), Trotoar merupakan wadah atau ruang untuk kegiatan pejalan kaki melakukan aktivitas dan untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan bagi pejalan kaki. Trotoar juga dapat memicu interaksi sosial antar masyarakat apabila berfungsi sebagai suatu ruang publik.

Dari dua pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa trotoar merupakan jalan yang disediakan dan digunakan untuk berjalan kaki, jalan ini berada di pinggir jalan dan memiliki ketinggian tertentu serta terpisah dari jalur lalu lintas oleh struktur fisik. Dapat dikatakan bahwa segala sesuatu bangunan yang berada di trotoar tidak diperkenankan karena tidak sesuai dengan fungsi dan tempatnya.

⁴¹ Wibowo Gunawan, MSP, *Standart Perancangan Geometrik Jalan Perkotaan Direktorat Jenderal Bina Marga Departemen Pekerjaan Umum. 1988*

Hak Cipta Diindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Hak Cipta Diindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.

b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

B. Landasan Hukum Trotoar

1. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
2. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan.
3. Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 02 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Di Kota Pekanbaru
4. Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 9 Tahun 2013 Tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 8 Thun 2008 Tentang Pembentukan Susunan Organisasi, Kedudukan Dan Tugas Pokok Dinas-Dinas Di Lingkungan Pemerintahan Kota Pekanbaru.

C. Aturan dan Ketentuan Trotoar

Dalam membangun saran trotoar dibutuhkan beberapa kriteria untuk tercapainya saran berjalan kaki yang nyaman. Trotoar memiliki ketentuan jalan tipe II kelas 1, kelas 2, kelas 3 dilengkapi dengan trotoar kecuali jalan tipe 1 seperti jalan pintas karena jalan tersebut terlalu sempit untuk didampingi trotoar, sedangkan jalan tipe II merupakan jalan raya yang sering dilewati oleh kendaraan, seperti pada daerah pinggir kota untuk daerah tipe II kelas 3 karena pejalan kaki lebih dari 300 orang per 12 jam serta volume kendaraan melebihi 1000 buah per 12 jam maka perlu disediakan trotoar.⁴²

⁴² Petunjuk Perencanaan Trotoar, *Direktorat Jenderal Bina Marga Direktorat Pembinaan Jalan Kota* NO. 007/T/BNKT/1990

Beberapa aturan dalam penempatan trotoar dan fasilitas penunjang lainnya:

1. Suatu ruas jalan dianggap perlu dilengkapi dengan trotoar apabila disepanjang jalan tersebut terdapat penggunaan lahan yang mempunyai potensi menimbulkan pejalan kaki.

Penggunaan lahan tersebut antara lain perumahan , sekolah, pusat perbelanjaan, pusat perdagangan, pusat perkantoran, pusat hiburan, pusat kegiatan social, daerah industry, terminal bus dan lain-lain.

2. Secara umum trotoar dapat direncanakan pada ruas jalan yang terdapat volume pejalan kaki lebih besar dari 300 orang per 12 jam (06.00–18.00) dan volume lalu lintas lebih besar dari 1000 kendaraan per 12 jam (06.00–18.00)
3. Penempatan trotoar telah ditentukan seperti ditempatkan pada sisi kiri bahu jalan atau sisi kanan dari jalur lalu lintas (bila tersedia jalur parkir). Namun bila jalur tanaman tersedia dan terletak di sebelah bahu kiri jalan atau parkir, trotoar harus dibuat bersebelahan dengan jalur tersebut.
4. Penempatan perlengkapan jalan pada prinsipnya harus diletakan pada sisi dalam ausisikiri dari trotoar.
5. Bila trotoar bersebelahan lansung dengan tanah milik perorangan, maka sarana penghijauan kota (pohon, pot) haruslah ditanam di sisi dalam dari trotoar, namun bila terdapat ruang cukup antara trotoar dengan tanah milik perorangan tersebut maka saran penghijauan kota dapat ditanam di sisi luar trotoar.

Hak Cipta Diindungi Undang-Undang

1. Diarangi mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Diarangi mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Hak Cipta Diindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

6. Selakon terbuka untuk drainase, jalan harus terletak pada bagian luar dari trotoar. Slokan tertutup dapat dianggap sebagai bagian dari trotoar bila tertutup dengan slab beton.
7. Trotoar harus ditinggikan setinggi kerib.⁴³

Menurut Iswanto (2006), elemen-elemen pendukung yang harus terdapat pada jalur trotoar :

1. Lahan parkir kendaraan bermotor.
2. Saluran air baik yang tertutup maupun terbuka.
3. Sarana penghijauan jalan.
4. Tempat sampah
5. Halte bus
6. Telephone umum.

Adapula perlengkapan yang dibangun di sebelah kanan atau luar jalur trotoar seperti :

1. Rambu-rambu lalu lintas yang digunakan untuk mengatur kendaraan bermotor di jalan raya.
2. *Traffic light* untuk menghindari kemacetan di pertigaan dan perempatan jalan raya.
3. Hydrant merupakan kran air berkekuatan besar yang digunakan bila ada kebakaran.
4. Lampu kota yang digunakan sebagai penerangan jalan raya dan trotoar saat malam hari.

⁴³ *Ibid*

Hak Cipta Diindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

5. Serta pembatas yang digunakan untuk memisahkan antara jalur trotoar dengan jalur lalu lintas.

Dimensi Trotoar

1. Ruang Bebas trotoar

Tinggi bebas trotoar tidak kurang dari 2,5 meter dan kedalaman bebas trotoar tidak kurang dari satu meter dari permukaan trotoar. Kebebasan samping trotoar tidak kurang dari 0,3 meter. Perencanaan pemasangan utilitas selain harus memenuhi ketentuan ruang bebas trotoar, harus juga memenuhi ketentuan- ketentuan dalam buku petunjuk pelaksanaan pemasangan utilitas.⁴⁴

2. Lebar Trotoar

Lebar trotoar harus dapat melayani volume pejalan kaki yang ada. Trotoar yang sudah ada perlu ditinjau kapasitas (lebar), keadaan dan penggunaannya apabila terdapat pejalan kaki yang menggunakan jalur lalu lintas kendaraan. trotoar disarankan untuk direncanakan dengan tingkat pelayanan serendah-rendahnya C. Pada keadaan tertentu yang tidak memungkinkan trotoar dapat direncanakan sampai dengan tingkat pelayanan E.

⁴⁴ *ibid*

Hak Cipta Diindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Tabel III.1
Tingkat Pelayanan Trotoar

Tingkat Pelayanan	Modul (m ² /orang)	Volume (orang/meter/menit)
A	≥ 3,25	≤ 23
B	2,30 - 3,25	23 - 33
C	1,40 - 2,30	33 - 50
E	0,90 - 1,40	50 - 66
F	0,45 - 0,90	66 - 82
	≥ 0,45	≥ 82

Sumber: *Standart Perancangan Geometrik Jalan Perkotaan Direktorat Jendral bina marga- Departemen Pekerjaan Umum (1990)*

Tabel III.2
Lebar minimum trotoar menurut penggunaan lahan

Penggunaan lahan sekitarnya	Lebar minimum (m)
<input type="checkbox"/> Perumahan	1,5
<input type="checkbox"/> Perkantoran	2,0
<input type="checkbox"/> Industri	2,0
<input type="checkbox"/> Sekolah	2,0
<input type="checkbox"/> Terminal/Stop Bus	2,0
<input type="checkbox"/> Pertokoan/Perbelanjaan	2,0

Sumber: *Standart Perancangan Geometrik Jalan Perkotaan Direktorat Jendral bina marga- Departemen Pekerjaan Umum (1990)*

Hak Cipta Diindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Ketentuan lebar trotoar untuk jalan tipe-tipe sebagai berikut:

Tabel III.3
Ketentuan lebar trotoar untuk jalan tipe 2

KLASIFIKASI RENCANA	STANDAR	LEBAR	MINIMUM
	MINIMUM	(PENGENCUALIAN)	
TIPE II	KLS 1	3,0	1,5
	KLS 2	3,0	1,5
	KLS 3	1,5	1,0

Sumber: Standart Perancangan Geometrik Jalan Perkotaan. Direktorat jendral bina marga-Departemen Pekerjaan Umum (1990)

Lang dalam Tisnaningtyas (2002) mengungkapkan bahwa jalur pejalan kaki mempunyai kaitan antara asal dan tujuan pergerakan orang. Trotoar merupakan jalur pejalan kaki di luar bangunan dan merupakan bagian dari jalan berupa jalur terpisah yang khusus untuk pejalan kaki dan biasanya terletak di tepi jalan. Hal utama yang perlu dipertimbangkan dalam mengkaji trotoar adalah sirkulasi pejalan kaki tersebut.⁴⁵

Sirkulasi pejalan kaki berkaitan dengan beberapa hal berikut (Tisnaningtyas, 2002):

1. Tempat asal dan tujuan.

Lokasi parkir dapat menjadi tempat asal pejalan kaki menuju tempat tujuan, sehingga peletakkan lokasi parkir akan mempengaruhi aktivitas pejalan kaki tersebut.

⁴⁵ Sakti Adji Adisasmata, *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2012), h. 31.

Hak Cipta Diindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

2. Karakteristik perjalanan.

Sebagian besar pejalan kaki melakukan perjalanan dari lokasi parkir atau pemberhentian umum yang tidak jauh sehingga perjalanan relative dekat.

Kriteria yang harus dimiliki oleh suatu trotoar adalah (Tisnangingtyas, 2002):

1. Kenyamanan

Utermann dalam Tisnangingtyas (2002) menjelaskan bahwa kenyamanan dipengaruhi oleh jarak tempuh. Weisman dalam Tisnangingtyas (2002) mendefinisikan kenyamanan sebagai suatu keadaan lingkungan yang memberi rasa yang sesuai kepada panca indera disertai dengan fasilitas yang sesuai dengan kegiatan. Tingkat kenyamanan pejalan kaki dipengaruhi oleh kapasitas trotoar yang meliputi jumlah pejalan kaki per satuan waktu, penghentian, lebar jalur, ruang pejalan kaki, volume, tingkat pelayanan, harapan pemakai, dan jarak berjalan. Menurut Utermann dalam Indraswara (2007), kenyamanan seseorang untuk berjalan kaki dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas. Jarak tempuh perjalanan kaki di Indonesia hanya berkisar kurang lebih 400 meter dan kenyamanan bias diperoleh apabila jarak tempuh kurang dari 300 meter.

2. Visibilitas

Wiesman dalam Tisnangingtyas (2002) mendefinisikan visibilitas sebagai jarak penglihatan dimana objek yang diamati dapat terlihat jelas.

Hak Cipta Diindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.

b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

Jarak penglihatan tersebut tidak hanya berkaitan dengan jarak yang dirasakan secara dimensional atau geometris saja, tetapi juga menyangkut persepsi visual dimana seseorang merasa tidak adanya halangan untuk mencapai objek yang dituju.

3. Waktu

Menurut Utermann dalam Indraswara (2007), berjalan kaki pada waktu- waktu tertentu akan mempengaruhi jarak berjalan yang mampu ditempuh.

4. Ketersediaan transportasi publik

Transportasi publik sebagai moda pengantar sebelum dan sesudah berjalan kaki sangat mempengaruhi jarak tempuh berjalan kaki (Indraswara, 2007).

Ketersediaan transportasi publik yang memadai akan mendorong orang berjalan kaki lebih jauh.

5. Pola tata guna lahan

Indraswara (2007) mengungkapkan bahwa perjalanan di daerah dengan penggunaan lahan *mixed use* seperti di pusat kota akan lebih cepat dilakukan dengan berjalan kaki dibandingkan dengan kendaraan bermotor.

Menurut Uniaty (1992), jalur trotoar sebagai bagian ruang arsitektur kota merupakan prasarana penting dalam sistem transportasi kota dan menjadi bagian penting yang tidak terpisahkan dari transportasi kota. Penanganan jalur trotoar tidak sekedar menekankan pada penanganan secara kualitas dan kuantitas fisik saja, melainkan pula penanganan non fisik yang berkaitan dengan manusia sebagai pemakai jalur tersebut.

D. Teori Hukum Pembangunan

Pembangunan teori hukum Indonesia pernah dikembangkan oleh Mochtar Kusumaatmaja, melalui teorinya yang disebut dengan teori hukum pembangunan. Teori hukum pembangunan menurut Mochtar Kusumaatmaja tersebut berlandaskan kepada teori-teori hukum dan keadaan-keadaan sebagai berikut :⁴⁶

1. Teori kebudayaan dari Northrop. Dalam hal ini, hukum bukan hanya dianggap sebagai norma tetapi juga institusi.
2. Teori orientasi kebijaksanaan (policy oriented) dari Mc. Dougal dan Laswell. Dalam hal ini hukum dipandang sebagai suatu proses.
3. Teori hukum pragmatis dari Roscoe Pound dan Eugen Ehrlich. Dalam hal ini, hukum berkaitan dengan kondisi dan gejala-gejala kemasyarakatan dan juga hukum berfungsi sebagai sarana pembangunan.
4. Penyesuaiannya dengan kondisi di Indonesia. Antara lain lebih menonjolkan faktor undang-undang dari yurisprudensi. Sebagaimana diketahui bahwa di Negara-negara yang berlaku sistem Anglo Saxon, yurisprudensi sangat memegang peranan yang penting.

Namun demikian, ada perbedaan antara teori hukum Roscoe Pound dengan teori hukum Mochtar Kusumaatmaja, yaitu sebagai berikut :⁴⁷

1. Sesuai dengan sistem dan tradisi hukum yang berlaku di Indonesia, dalam proses pembangunan dan pengembangan hukum faktor undang-undang jauh lebih penting dibandingkan dengan yurisprudensi. Berbeda dinegara

⁴⁶ Dr. Munir Fuady, S.H., M.H., LL.M. *Dinamika Teori Hukum* (Bogor: Ghalia Indonesia :2007) h.165

⁴⁷ *Ibid*

asal teori Roscoe Pound, yaitu USA, dimana kedudukan yurisprudensi jauh lebih penting dari yang terjadi di Indonesia.

2. Penolakan terhadap penggunaan hukum hanya sebagai “alat” (tool), seperti dalam konsepsi Roscoe Pound bahwa hukum sebagai alat (tool) terhadap rekayasa masyarakat (*social engineering*). Penggunaan hukum hanya sebagai alat akan bersifat mekanistik dan menjurus kepada pengakuan paham “legisme” yang berlaku di zaman penjajahan Belanda yang ditentang keras oleh banyak kalangan.

Meskipun teori hukum pembangunan dari Mochtar Kusumaatmaja memainkan peranan penting pada masa Orde Baru dibawah rezim Presiden Soeharto, tetapi dalam khasanah teori hukum dan ilmu pengetahuan, teori hukum dari Mochtar Kusumaatmaja tersebut tidak begitu signifikan artinya. Hal ini disebabkan oleh faktor-faktor sebagai berikut :⁴⁸

1. Pada masa Mochtar Kusumaatmaja tersebut, bukan hanya beliau yang menyatakan bahwa hukum dapat difungsikan sebagai sarana pembangunan. Saat itu, yakni saat orang lagi demam-demamnya pembangunan bertahap (pembangunan lima tahunan), istilah hukum (maupun sector lain) sebagai sarana pembangunan merupakan istilah yang sangat umum dipakai di kalangan masyarakat. bukankah saat itu, istilah “pembangunan” merupakan istilah yang nyaris skral.
2. Sebelum era Mochtar Kusumaatmaja, pengertian hukum sebagai alat pembangunan bahkan sudah di praktikkan oleh pemerintah Indonesia.

⁴⁸ *Ibid*, h . 166.

Hak Cipta Diindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Hak Cipta Diindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Misalnya, dengan adanya perombakan hukum di bidang pertambangan, minyak, dan gas bumi, hukum laut, nasionalisasi perusahaan-perusahaan Belanda.

3. Bahwa kemudian bersama dengan tumbangny rezim Orde Baru di bawah pimpinan Presiden Soeharto, dan digantikan oleh rezim pemerintahan dimasa reformasi (sejak tahun 1988), maka pengertian hukum sebagai alat pembangunan juga hilang seperti ditelan bumi. Orang-orang sudah melupakannya dan sebagian orang justru menudingnya sebagai suatu teori hukum yang salah dan sesat yang sangat menjilat atau menyembahnyembah penguasa .

E. Hak dan Kewajiban Pejalan Kaki

Hak Pejalan Kaki dalam Berlalu Lintas :⁴⁹

1. Pejalan Kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung berupa trotoar, tempat penyeberangan dan fasilitas lain.
2. Pejalan Kaki berhak mendapatkan prioritas pada saat menyeberang jalan di tempat penyeberangan.
3. Dalam hal belum tersedia fasilitas sebagaimana dimaksud diatas pejalan kaki berhak menyeberang di tempat yang dipilih dengan memperhatikan dirinya

⁴⁹ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Kewajiban Pejalan kaki harus:⁵⁰

1. Pejalan Kaki Wajib :
 - a. Menggunakan bagian Jalan yang di peruntukkan bagi Pejalan Kaki atau Jalan yang paling tepi atau
 - b. Menyeberang di tempat yang telah ditentukan.
2. Dalam hal tidak terdapat tempat penyeberangan yang ditentukan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, Pejalan Kaki wajib memperhatikan Keselamatan dan Kelancaran Lalu Lintas.
3. Pejalan kaki penyandang cacat harus mengenakan tanda khusus yang jelas dan mudah dikenali Pengguna Jalan lain.

Dapat terlihat bahwa pejalan kaki memiliki hak dan kewajibannya di jalan raya. Namun jika dilihat dari faktanya pejalan kaki tidak sepenuhnya mendapatkan haknya untuk menggunakan trotoar. Tak sampai 50% pejalan kaki bisa menggunakan trotoar untuk berjalan kaki, hal ini dapat terlihat dari banyaknya kawasan trotoar yang di pakai oleh pedagang kaki lima untuk berjualan selain dari pada itu terlalu sempitnya kawasan trotoar sehingga pejalan kaki sulit untuk menggunakan trotoar untuk berjalan kaki.

Seperti yang dikemukakan oleh Ahmad Syarifuddin penggiat koalisi pejalan kaki mengatakan bahwatidak berfungsinya trotoar dikarenakan trotoar yang telah rusak dan sebagian besar telah di gunakan oleh pedagang kaki lima serta sebagai lahan parkir kendaraan.⁵¹

⁵⁰ Ibid

⁵¹ Ketua Koalisi Pejalan Kaki Indonesia situs resmi selamatkan hak pejalan kaki