PUNGGAWA
LAW REVIEW
Punggawa Law Review
Volume 2, Number 1, 2027
E-ISSN: 3125-0580
Open Access: punggawajournal.com/plr

Pertanggungjawaban Perdata Pengendara Sepeda Motor atas Kerugian Pejalan Kaki akibat Penyalahgunaan Trotoar

Muhammad Khairul Harkusmani[1]
[1] Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Pamulang, Indonesia
Korespondensi: mkhairul0100@gmail.com

Informasi Artikel

Riwayat artikel:
Received Sept 25th, 2026
Revised Nov 3th, 2026
Accepted Nov 11th, 2026

Keyword:
Trotoar; Pejalan kaki; Perbuatan melawan hukum; Pertanggungjawaban perdata; Ganti kerugian.

ABSTRAK

Penelitian ini menganalisis pengaturan penggunaan trotoar, dasar pertanggungjawaban perdata pengendara sepeda motor, serta parameter pembuktian dan penentuan ganti kerugian bagi pejalan kaki yang dirugikan akibat penyalahgunaan trotoar. Penelitian menggunakan metode hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan, konseptual, dan perbandingan. Bahan hukum primer berupa Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah tentang Jalan, serta ketentuan hukum Prancis; bahan hukum sekunder diperoleh melalui studi kepustakaan. Hasil analisis menunjukkan bahwa penggunaan trotoar oleh sepeda motor bertentangan dengan peruntukan fasilitas pedestrian dan dapat memenuhi unsur perbuatan melawan hukum apabila terbukti terdapat perbuatan, kesalahan, kerugian, serta hubungan kausal. Ketentuan lalu lintas berfungsi sebagai standar perilaku, sedangkan Pasal 1365 dan Pasal 1366 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menjadi dasar pemulihan. Penentuan ganti rugi tetap memerlukan pembuktian kerugian dan kausalitas secara konkret.

© 2026 The Authors. Published by Punggawa Legacy Center. This is an open access article under the CC BY license (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

PENDAHULUAN

Perlindungan pejalan kaki merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari penyelenggaraan lalu lintas yang berorientasi pada keselamatan. Jalan tidak semata-mata menjadi ruang pergerakan kendaraan bermotor, melainkan ruang publik yang digunakan oleh berbagai kelompok pengguna dengan tingkat kerentanan yang berbeda. Pejalan kaki berada pada posisi yang lebih rentan ketika berhadapan dengan kendaraan bermotor karena tidak memiliki perlindungan fisik yang sebanding. Oleh sebab itu, penyediaan fasilitas khusus bagi pejalan kaki harus dipahami sebagai jaminan atas keselamatan dan aksesibilitas, bukan sekadar pelengkap konstruksi jalan.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) menempatkan trotoar sebagai fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Pasal 45 ayat (1) memasukkan trotoar sebagai salah satu fasilitas pendukung, sedangkan Pasal 131 ayat (1) memberikan hak kepada pejalan kaki atas ketersediaan trotoar, tempat penyeberangan, dan fasilitas lainnya. Pengaturan tersebut berhubungan dengan kewajiban pengemudi kendaraan bermotor untuk mengutamakan keselamatan pejalan kaki sebagaimana ditentukan dalam Pasal 106 ayat (2). Dengan demikian, penggunaan trotoar oleh kendaraan bermotor bukan persoalan ketidaktertiban biasa, melainkan tindakan yang berpotensi meniadakan fungsi fasilitas yang secara hukum diperuntukkan bagi pejalan kaki.

Larangan dan konsekuensi atas gangguan terhadap fasilitas pejalan kaki perlu dibaca secara sistematis. Pasal 28 ayat (2) UU LLAJ melarang perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi perlengkapan jalan, termasuk fasilitas pejalan kaki. Ketentuan pidananya terdapat dalam Pasal 275 ayat (1), sedangkan Pasal 284 mengatur sanksi terhadap pengemudi yang tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki atau pesepeda. Di samping itu, Pasal 129 ayat (1) menentukan bahwa pengguna jalan di

luar fungsi jalan bertanggung jawab atas semua akibat yang ditimbulkan. Rangkaian norma tersebut memperlihatkan bahwa hukum lalu lintas tidak hanya mengatur perilaku pengemudi, tetapi juga menghubungkan penyimpangan penggunaan ruang jalan dengan tanggung jawab atas akibatnya.

Persoalan menjadi lebih kompleks ketika penggunaan trotoar oleh pengendara sepeda motor mengakibatkan pejalan kaki mengalami luka, kehilangan penghasilan, kerusakan barang, atau gangguan non-ekonomis. Penjatuhan sanksi pidana atau administratif kepada pengendara tidak serta-merta memulihkan kerugian korban. Pemulihan kepentingan korban memerlukan mekanisme pertanggungjawaban perdata yang dapat menentukan pihak yang wajib mengganti kerugian, jenis kerugian yang dapat dimintakan, dan sejauh mana jumlah kompensasi dapat dibuktikan. Dalam konteks ini, Pasal 1365 KUHPerdata menjadi dasar umum gugatan perbuatan melawan hukum, sedangkan Pasal 1366 mengatur tanggung jawab atas kerugian yang timbul karena kelalaian atau kurang hati-hati.

Hubungan antara pelanggaran lalu lintas dan tanggung jawab perdata tidak dapat dibangun melalui kesimpulan otomatis. Fakta bahwa sepeda motor melintasi trotoar dapat menjadi indikator kuat sifat melawan hukum, tetapi penggugat tetap perlu menguraikan kerugian dan hubungan kausal antara tindakan pengendara dengan kerugian tersebut. Penilaian juga harus memperhatikan Pasal 234 UU LLAJ yang secara khusus mengatur tanggung jawab pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan umum terhadap kerugian pihak ketiga karena kelalaian pengemudi. Ketentuan ini harus dibaca bersama pengecualian pada ayat (3), termasuk keadaan memaksa, perilaku korban sendiri atau pihak ketiga, serta gerakan orang atau hewan meskipun tindakan pencegahan telah dilakukan.

Penelitian terdahulu telah memberikan fondasi penting, tetapi belum sepenuhnya menguraikan hubungan antara penyalahgunaan trotoar dan konstruksi pemulihan perdata bagi pejalan kaki. Suparmi, Surata, dan Mariadi (2015) membahas bentuk dan proses tuntutan ganti rugi akibat perbuatan melanggar hukum dalam kecelakaan lalu lintas melalui penelitian empiris di Kejaksaan Negeri Singaraja. Fokus kajian tersebut berada pada ganti rugi kecelakaan lalu lintas secara umum dan proses tuntutannya, bukan pada karakter khusus trotoar sebagai ruang yang diperuntukkan bagi pejalan kaki. Sementara itu, Putri dan Zeinudin (2025) mengkaji perlindungan hak pejalan kaki terhadap penyalahgunaan trotoar serta penerapan sanksi berdasarkan UU LLAJ. Penelitian tersebut menitikberatkan perlindungan dan sanksi, belum mengembangkan analisis terperinci mengenai unsur-unsur gugatan Pasal 1365 KUHPerdata, pembuktian kausalitas, pembagian tanggung jawab, dan penilaian kerugian korban.

Perbedaan fokus itu membentuk celah penelitian yang lebih spesifik. Kajian ganti rugi kecelakaan lalu lintas belum menempatkan penggunaan trotoar oleh sepeda motor sebagai sumber pelanggaran terhadap hak atas fasilitas pejalan kaki, sedangkan kajian penyalahgunaan trotoar belum secara khusus mengonstruksi mekanisme pertanggungjawaban perdata terhadap kerugian individual yang ditimbulkan. Dengan demikian, celah penelitian bukan terletak pada ketiadaan kajian mengenai trotoar atau ganti rugi, melainkan pada belum terintegrasinya dua ranah analisis tersebut dalam satu kerangka: norma penggunaan trotoar, unsur perbuatan melawan hukum, ketentuan tanggung jawab khusus dalam UU LLAJ, pembuktian kerugian, dan pemulihan korban.

Relevansi pengembangan tersebut juga terlihat dari kajian mengenai aksesibilitas dan perlindungan pejalan kaki. Andayani dan Muslim (2023) menyoroti perlindungan hukum pemerintah daerah terhadap penyandang disabilitas sebagai pejalan kaki, sedangkan Firmansyah dan Phahlevy (2024) mengkaji perlindungan hak pejalan kaki setelah perubahan kebijakan di bidang jalan. Kajian kompensasi kecelakaan juga berkembang melalui pembahasan hak penumpang dan skema jaminan sosial, tetapi objek dan dasar hubungan hukumnya berbeda dari tuntutan langsung pejalan kaki terhadap pengendara (Nurbaiti, 2024; Fadlan & Chikita, 2026). Artikel ini menempatkan tanggung jawab privat pengendara sebagai fokus yang berbeda, dengan tetap mengakui keterkaitannya dengan perlindungan fasilitas pedestrian.

Artikel ini bertujuan menganalisis pengaturan penggunaan trotoar dan perlindungan hukum pejalan kaki, menguji konstruksi pertanggungjawaban perdata pengendara sepeda motor berdasarkan KUHPerdata dan UU LLAJ, serta merumuskan parameter pembuktian dan penentuan ganti kerugian. Kontribusi teoretis artikel terletak pada penyusunan kerangka hubungan antara norma lalu lintas sebagai standar perilaku dan norma perdata sebagai dasar pemulihan. Secara praktis, analisis ini diharapkan membantu korban, praktisi hukum, dan aparat penegak hukum memahami bahwa pelanggaran fungsi trotoar dapat memiliki konsekuensi perdata yang harus dinilai berdasarkan fakta dan pembuktian. Untuk memperkaya evaluasi, artikel juga membandingkan secara terbatas pendekatan Indonesia dengan

hukum Prancis, khususnya rezim kompensasi korban kecelakaan lalu lintas berdasarkan Loi Badinter 1985.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif atau doktrinal yang menempatkan norma hukum, asas, konsep, dan doktrin sebagai objek analisis. Penelitian tidak menggunakan populasi atau sampel manusia karena tidak dimaksudkan untuk mengukur perilaku masyarakat maupun menguji efektivitas penegakan hukum melalui data lapangan. Objek kajian dibatasi pada pertanggungjawaban perdata pengendara sepeda motor yang menggunakan trotoar dan menimbulkan kerugian bagi pejalan kaki.

Pendekatan yang digunakan meliputi pendekatan perundang-undangan (statute approach), pendekatan konseptual (conceptual approach), dan pendekatan perbandingan (comparative approach). Pendekatan perundang-undangan digunakan untuk menelaah KUHPerdata, UU LLAJ, serta peraturan mengenai jalan dan fasilitas pejalan kaki. Pendekatan konseptual digunakan untuk menguraikan perbuatan melawan hukum, kesalahan, kausalitas, kerugian, dan prinsip pemulihan. Pendekatan perbandingan dilakukan secara fungsional dengan menelaah hukum Prancis mengenai tanggung jawab perdata dan kompensasi korban kecelakaan yang melibatkan kendaraan bermotor.

Bahan hukum primer mencakup KUHPerdata, UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, Code civil Prancis, dan Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985. Bahan hukum sekunder terdiri atas artikel jurnal, hasil penelitian, dan literatur hukum perdata serta hukum lalu lintas yang relevan. Bahan dikumpulkan melalui studi kepustakaan dan penelusuran dokumen hukum resmi. Analisis dilakukan secara kualitatif-preskriptif melalui penafsiran gramatikal, sistematis, dan teleologis. Setiap norma dihubungkan dengan konsep pertanggungjawaban perdata, kemudian disusun menjadi parameter analisis yang dapat digunakan untuk menilai peristiwa penggunaan trotoar oleh sepeda motor.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kedudukan Trotoar dan Standar Perilaku Pengendara

Trotoar mempunyai kedudukan hukum sebagai fasilitas pendukung lalu lintas yang diperuntukkan bagi pejalan kaki. Pasal 45 ayat (1) UU LLAJ memasukkan trotoar ke dalam fasilitas pendukung, sedangkan Pasal 131 ayat (1) mengakui hak pejalan kaki atas ketersediaannya. Makna kedua ketentuan tersebut tidak berhenti pada kewajiban pemerintah menyediakan infrastruktur. Hak atas ketersediaan fasilitas mengandung konsekuensi bahwa fasilitas tersebut harus dapat digunakan sesuai fungsi yang ditetapkan. Apabila trotoar secara faktual dikuasai atau dilintasi sepeda motor, hak pejalan kaki kehilangan efektivitasnya karena ruang yang disediakan untuk berjalan menjadi ruang yang mengandung risiko dari kendaraan bermotor.

Penegasan fungsi tersebut terdapat pula dalam Pasal 34 ayat (4) Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, yang menyatakan bahwa trotoar hanya diperuntukkan bagi lalu lintas pejalan kaki. Norma ini memberikan batas peruntukan yang tegas. Karena itu, alasan pengendara seperti menghindari kemacetan, mempersingkat perjalanan, atau mencari ruang gerak tidak dapat dipandang sebagai dasar pembenar untuk menggunakan trotoar. Kepentingan mobilitas pengendara tidak dapat mengesampingkan peruntukan fasilitas yang secara khusus disediakan bagi kelompok pengguna jalan yang lebih rentan.

Standar perilaku pengendara diperkuat oleh Pasal 106 ayat (2) UU LLAJ, yang mewajibkan pengemudi kendaraan bermotor mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda. Ketentuan tersebut merupakan standar kehati-hatian yang relevan dalam menilai kesalahan. Pengendara yang secara sadar mengarahkan sepeda motor ke trotoar menciptakan risiko yang dapat diperkirakan terhadap pejalan kaki. Risiko tersebut meliputi terganggunya ruang gerak, terpaksa turunnya pejalan kaki ke badan jalan, serta kemungkinan terjadinya kontak antara kendaraan dan pejalan kaki. Ukuran kehati-hatian tidak hanya ditentukan oleh ada atau tidaknya tabrakan, tetapi juga oleh keputusan pengendara memasuki ruang yang tidak diperuntukkan bagi kendaraannya.

Pasal 28 ayat (2) dan Pasal 275 ayat (1) UU LLAJ penting untuk memahami dimensi publik dari pelanggaran tersebut. Pasal 28 ayat (2) melarang perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi perlengkapan jalan, termasuk fasilitas pejalan kaki, sedangkan Pasal 275 ayat (1) menetapkan ancaman pidana terhadap perbuatan yang mengganggu fungsi fasilitas tersebut. Pasal 284 mengatur sanksi bagi

pengemudi yang tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki atau pesepeda. Sementara itu, Pasal 129 ayat (1) menyatakan bahwa pengguna jalan di luar fungsi jalan bertanggung jawab atas semua akibat yang ditimbulkan. Keseluruhan ketentuan ini menunjukkan adanya keterkaitan antara pelanggaran fungsi ruang jalan dan kewajiban menanggung akibat.

Penerapan ketentuan pidana dan perdata perlu dibedakan. Sanksi pidana berorientasi pada pertanggungjawaban pelaku atas pelanggaran yang ditentukan undang-undang, sedangkan gugatan perdata bertujuan memulihkan kerugian pihak yang dirugikan. Putri dan Zeinudin (2025) telah menguraikan perlindungan hak pejalan kaki dan sanksi atas penyalahgunaan trotoar. Artikel ini melanjutkan pembahasan tersebut dengan menempatkan sanksi publik sebagai konteks normatif, bukan sebagai pengganti mekanisme ganti rugi. Sekalipun pengendara telah ditindak, korban tetap dapat menempuh jalur perdata sepanjang unsur dan dasar tuntutannya terpenuhi.

Konstruksi Perbuatan Melawan Hukum dalam Penggunaan Trotoar

Pasal 1365 KUHPerdata menjadi dasar umum tuntutan ganti rugi karena perbuatan melawan hukum. Dalam doktrin hukum perdata Indonesia, penerapannya lazim dianalisis melalui unsur adanya perbuatan, sifat melawan hukum, kesalahan, kerugian, dan hubungan kausal antara perbuatan dengan kerugian. Kelima unsur tersebut perlu diperiksa secara kumulatif. Penilaian tidak cukup berhenti pada kesimpulan bahwa pengendara telah melanggar ketentuan lalu lintas; penggugat harus menunjukkan bagaimana pelanggaran itu menimbulkan kerugian konkret bagi dirinya.

Unsur perbuatan dapat berupa tindakan aktif pengendara mengendarai sepeda motor di atas trotoar, melintasi jalur pedestrian, atau menggunakan trotoar untuk mendahului kendaraan lain. Dalam keadaan tertentu, perbuatan juga dapat berupa kelalaian ketika pengendara memiliki kewajiban untuk bertindak hati-hati. Pasal 1366 KUHPerdata secara eksplisit memperluas tanggung jawab terhadap kerugian yang disebabkan kelalaian atau kurang hati-hati. Oleh karena itu, tidak diperlukan maksud khusus untuk mencederai pejalan kaki. Cukup dibuktikan bahwa pengendara tidak menjalankan standar kehati-hatian yang secara wajar dituntut dari pengguna kendaraan bermotor.

Sifat melawan hukum dapat ditemukan dari pertentangan tindakan dengan kewajiban hukum yang berlaku, pelanggaran terhadap hak subjektif orang lain, atau tindakan yang bertentangan dengan kepatutan dan kehati-hatian dalam masyarakat. Penggunaan trotoar oleh sepeda motor bertentangan dengan peruntukan Pasal 34 ayat (4) PP Nomor 34 Tahun 2006 dan mengabaikan hak pejalan kaki berdasarkan Pasal 131 ayat (1) UU LLAJ. Apabila tindakan tersebut menghalangi atau membahayakan pejalan kaki, sifat melawan hukumnya semakin nyata karena tidak hanya menyimpang dari tata guna fasilitas, tetapi juga mengganggu hak orang lain untuk menggunakan ruang pedestrian secara aman.

Unsur kesalahan dinilai berdasarkan kesengajaan atau kelalaian. Pengendara yang secara sadar memasuki trotoar pada umumnya dapat memperkirakan bahwa ruang tersebut digunakan pejalan kaki. Kesalahan dapat berbentuk kesengajaan melakukan tindakan yang dilarang atau kelalaian dalam memperhatikan keselamatan orang lain. Akan tetapi, kesalahan tidak boleh diasumsikan semata-mata dari terjadinya kecelakaan. Pemeriksaan harus mempertimbangkan keadaan konkret, seperti visibilitas, kepadatan pejalan kaki, kecepatan kendaraan, kondisi permukaan trotoar, keberadaan rambu, dan kemungkinan adanya keadaan memaksa.

Unsur kerugian mengharuskan korban menunjukkan akibat yang nyata dan relevan secara hukum. Kerugian dapat berupa biaya pengobatan, biaya perawatan, kehilangan pendapatan, kerusakan barang, biaya transportasi untuk perawatan, serta kerugian non-ekonomis yang dapat dipertanggungjawabkan. Suparmi et al. (2015) membedakan ganti rugi dalam bentuk uang dan pemulihan secara alami atau *natural*. Pembedaan ini berguna untuk menunjukkan bahwa pemulihan tidak selalu terbatas pada pembayaran sejumlah uang. Meski demikian, bentuk pemulihan harus disesuaikan dengan sifat kerugian dan tuntutan yang diajukan.

Hubungan kausal merupakan unsur yang sering menimbulkan persoalan pembuktian. Korban harus menjelaskan bahwa kerugian yang dialaminya merupakan akibat dari tindakan pengendara yang menggunakan trotoar. Jika pejalan kaki tertabrak ketika sepeda motor melintas di trotoar, hubungan kausal dapat dibangun melalui kronologi, saksi, rekaman kamera, dokumentasi lokasi, laporan kepolisian, dan bukti medis. Jika kerugian muncul karena pejalan kaki terpaksa menghindar dan terjatuh, hubungan kausal tetap mungkin dibuktikan, tetapi memerlukan penjelasan yang lebih kuat mengenai rangkaian kejadian dan keterkaitan antara tindakan pengendara dengan respons korban.

Pembuktian kausalitas tidak seharusnya direduksi menjadi pertanyaan apakah kendaraan bersentuhan langsung dengan tubuh korban. Dalam situasi tertentu, gangguan terhadap fungsi trotoar

dapat memaksa pejalan kaki mengambil tindakan menghindar yang berujung pada kecelakaan. Penilaian perlu melihat rangkaian peristiwa secara utuh, termasuk apakah tindakan pengendara merupakan sebab yang secara wajar dapat diperkirakan menimbulkan akibat tersebut. Pada saat yang sama, hubungan kausal tidak dapat ditarik terlalu jauh sehingga seluruh kejadian setelah penggunaan trotoar otomatis dibebankan kepada pengendara. Diperlukan batas rasional berdasarkan kedekatan hubungan sebab akibat dan bukti yang tersedia.

Hubungan Pasal 1365 KUHPerdata dengan Pasal 234 UU LLAJ

Pasal 234 ayat (1) UU LLAJ mengatur bahwa pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang, pemilik barang, dan/atau pihak ketiga karena kelalaian pengemudi. Pejalan kaki yang berada di luar kendaraan dapat termasuk dalam kategori pihak ketiga. Ketentuan ini memberikan landasan khusus dalam konteks kecelakaan lalu lintas dan melengkapi dasar umum Pasal 1365 serta Pasal 1366 KUHPerdata. Penggunaan kedua rezim tersebut secara sistematis membantu menghindari pembacaan bahwa korban hanya dapat mengandalkan satu pasal secara terpisah.

Pasal 234 ayat (2) mengatur tanggung jawab terhadap kerusakan jalan dan/atau perlengkapan jalan akibat kelalaian atau kesalahan pengemudi. Ketentuan ini berbeda objek dari kerugian pribadi pejalan kaki yang terutama berkaitan dengan ayat (1). Oleh sebab itu, ayat (2) tidak tepat dijadikan satu-satunya dasar tuntutan korban yang mengalami luka atau kerugian barang. Dasar yang lebih langsung adalah Pasal 234 ayat (1), bersama Pasal 1365 dan/atau Pasal 1366 KUHPerdata, dengan tetap memperhatikan karakter dan fakta kasus.

Pasal 234 ayat (3) menentukan bahwa tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak berlaku apabila terdapat keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan pengemudi, perilaku korban sendiri atau pihak ketiga, dan/atau gerakan orang atau hewan meskipun tindakan pencegahan telah diambil. Pengecualian tersebut harus ditafsirkan secara hati-hati agar tidak mengosongkan perlindungan pejalan kaki. Pengendara yang sengaja memilih trotoar untuk menghindari kemacetan tidak dapat begitu saja menyebut kemacetan sebagai keadaan memaksa. Keadaan memaksa mensyaratkan situasi yang sungguh-sungguh tidak dapat dielakkan dan berada di luar kemampuan pengemudi, bukan sekadar kondisi yang membuat perjalanan kurang nyaman.

Perilaku korban sendiri dapat relevan apabila terbukti memiliki kontribusi nyata terhadap timbulnya kerugian. Namun, fakta bahwa korban berjalan di trotoar justru merupakan penggunaan fasilitas sesuai peruntukannya dan tidak dapat diperlakukan sebagai kesalahan. Sebaliknya, apabila terdapat tindakan korban yang secara mandiri dan signifikan menimbulkan akibat, kontribusi tersebut perlu diuji berdasarkan bukti, bukan prasangka. Demikian pula, keterlibatan pihak ketiga tidak serta-merta menghapus tanggung jawab pengendara; harus dinilai apakah tindakan pihak ketiga merupakan sebab yang memutus atau mengurangi hubungan kausal.

Penjelasan Pasal 234 ayat (1) UU LLAJ menyatakan bahwa tanggung jawab disesuaikan dengan tingkat kesalahan akibat kelalaian. Penjelasan ini mendukung penilaian yang proporsional. Dalam peristiwa yang melibatkan lebih dari satu faktor, hakim perlu mengidentifikasi kontribusi masing-masing faktor dan menentukan apakah faktor tersebut benar-benar relevan terhadap kerugian. Prinsip ini sejalan dengan kebutuhan untuk tidak mengubah pertanggungjawaban perdata menjadi tanggung jawab mutlak tanpa dasar normatif, sekaligus mencegah pengendara menghindari tanggung jawab hanya dengan menunjuk adanya faktor lain.

Pembuktian dan Penilaian Kerugian Pejalan Kaki

Pembuktian dalam gugatan perdata perlu diarahkan pada setiap unsur pertanggungjawaban. Bukti mengenai keberadaan sepeda motor di trotoar dapat diperoleh melalui rekaman kamera pengawas, foto atau video, keterangan saksi, berita acara kepolisian, serta pengakuan para pihak. Bukti mengenai kondisi tempat kejadian dapat membantu menjelaskan apakah lokasi tersebut merupakan trotoar, bagaimana akses masuk kendaraan, dan apakah terdapat penghalang atau rambu. Bukti medis, kuitansi, surat keterangan dokter, dan dokumen penghasilan diperlukan untuk menguraikan akibat yang dialami korban.

Dokumentasi kejadian harus dibaca secara kontekstual. Rekaman yang memperlihatkan kendaraan berada di trotoar belum tentu membuktikan seluruh unsur gugatan, tetapi dapat menjadi bukti penting mengenai perbuatan dan sifat melawan hukum. Bukti medis menunjukkan adanya luka atau kebutuhan perawatan, tetapi tidak selalu dengan sendirinya membuktikan penyebab luka. Oleh karena itu, keterhubungan antaralat bukti menjadi penting. Kronologi, lokasi, waktu, arah pergerakan

kendaraan, posisi korban, dan kesesuaian antara jenis cedera dengan peristiwa perlu dinilai secara terpadu.

Kerugian materiil pada umumnya lebih mudah dihitung karena dapat diuraikan melalui pengeluaran atau kehilangan nilai ekonomi. Biaya pengobatan dan perawatan dapat dibuktikan dengan kuitansi, tagihan rumah sakit, resep, atau dokumen lain. Kerusakan barang dapat dibuktikan melalui dokumentasi kondisi sebelum dan sesudah kejadian serta estimasi biaya perbaikan. Kehilangan pendapatan perlu didukung keterangan pekerjaan, catatan penghasilan, atau bukti lain yang menunjukkan bahwa korban tidak dapat bekerja akibat kejadian. Tuntutan tidak cukup hanya menyebut angka tanpa dasar perhitungan yang dapat diverifikasi.

Kerugian immateriil memerlukan pendekatan penilaian yang berbeda. Rasa sakit, penderitaan, ketakutan, atau penurunan kualitas hidup tidak selalu dapat dinilai melalui kuitansi. Akan tetapi, sifat non-ekonomis tidak berarti tuntutan tersebut bebas dari pembuktian. Korban dapat menguraikan keadaan yang dialami, durasi pemulihan, dampak terhadap aktivitas sehari-hari, serta dukungan keterangan medis atau psikologis apabila relevan. Penilaian hakim perlu mempertimbangkan kepatutan, proporsionalitas, tingkat dampak, dan hubungan kerugian dengan perbuatan yang terbukti.

Pasal 1371 KUHPerdata relevan ketika perbuatan menyebabkan luka atau cacat badan. Ketentuan ini memberi dasar bagi korban untuk menuntut biaya pengobatan dan kerugian yang disebabkan oleh luka atau cacat tersebut. Pasal 1370 juga mengatur tuntutan dalam hal kematian seseorang karena kesengajaan atau kurang hati-hati, termasuk hak pihak keluarga tertentu yang lazim memperoleh nafkah dari korban. Kedua ketentuan tersebut memperlihatkan bahwa pengaturan ganti rugi dalam KUHPerdata tidak berhenti pada rumusan umum Pasal 1365, tetapi menyediakan pengaturan lebih khusus untuk akibat berupa luka, cacat, atau kematian.

Suparmi et al. (2015) menjelaskan bahwa ganti rugi dapat diberikan dalam bentuk uang atau pemulihan keadaan semula. Dalam konteks pejalan kaki, pemulihan secara natura mungkin relevan terhadap barang yang rusak dan dapat diperbaiki, sedangkan biaya medis atau kehilangan pendapatan lebih tepat dinilai dalam bentuk uang. Tidak semua kerugian dapat dipulihkan secara identik dengan keadaan sebelum kejadian. Karena itu, tujuan ganti rugi harus dipahami sebagai pemulihan yang layak dan proporsional, bukan sebagai sarana memperoleh keuntungan yang tidak berkaitan dengan kerugian.

Pasal 236 UU LLAJ perlu dibedakan dari gugatan perdata berdasarkan KUHPerdata. Ayat (1) menentukan bahwa pihak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 wajib mengganti kerugian, dengan besaran yang ditentukan berdasarkan putusan pengadilan. Ayat (2) secara khusus membuka kemungkinan penyelesaian di luar pengadilan berdasarkan kesepakatan damai untuk kecelakaan lalu lintas ringan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2). Dengan demikian, ruang penyelesaian damai dalam Pasal 236 ayat (2) tidak boleh digeneralisasi untuk seluruh kategori kecelakaan. Pasal 240 UU LLAJ juga mengakui hak korban untuk memperoleh pertolongan dan perawatan, ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab, serta santunan kecelakaan lalu lintas dari perusahaan asuransi. Dalam praktik, kesepakatan damai dapat memberikan pemulihan lebih cepat apabila para pihak sepakat mengenai tanggung jawab dan nilai kerugian. Namun, kesepakatan harus dibuat secara sadar, didasarkan pada informasi yang memadai, dan tidak meniadakan hak korban atas proses hukum yang tersedia apabila kesepakatan tidak tercapai.

Bantuan atau santunan dari skema jaminan kecelakaan lalu lintas juga perlu dibedakan dari tanggung jawab perdata pelaku. Skema jaminan sosial memiliki syarat, cakupan, dan tujuan yang ditentukan undang-undang tersendiri. Fadlan dan Chikita (2026) menunjukkan bahwa skema kompensasi tanpa pembuktian kesalahan tetap dapat menghadapi hambatan administratif dalam praktik. Nurbaiti (2024) mengkaji hak kompensasi penumpang dan persoalan keadilan dalam batas tanggung jawab pengangkut. Kajian tersebut memperlihatkan bahwa mekanisme kompensasi tidak selalu identik dengan gugatan perbuatan melawan hukum. Pejalan kaki yang menuntut pengendara tetap harus mengidentifikasi dasar tanggung jawab yang sesuai dengan hubungan hukum dan jenis kerugian yang dialaminya.

Pengaruh Kondisi Trotoar dan Kontribusi Pihak Lain

Pertanggungjawaban pengendara tidak dapat dianalisis dengan mengabaikan kondisi fisik trotoar. Trotoar yang rusak, terhalang pedagang, digunakan sebagai tempat parkir, atau tidak memiliki kesinambungan dapat memengaruhi pola pergerakan pejalan kaki. Putri dan Zeinudin (2025) menggambarkan bahwa penyalahgunaan trotoar tidak hanya dilakukan oleh kendaraan, tetapi juga dapat

terjadi melalui kegiatan lain yang mengurangi fungsi fasilitas pedestrian. Kondisi tersebut dapat mempersempit ruang aman bagi pejalan kaki dan menimbulkan risiko tambahan.

Meskipun demikian, keberadaan hambatan pada trotoar tidak secara otomatis membebaskan pengendara sepeda motor yang kemudian menggunakan trotoar. Penilaian harus diarahkan pada apakah pengendara memiliki alternatif yang wajar, apakah tindakan memasuki trotoar dapat dihindari, dan apakah risiko terhadap pejalan kaki dapat diperkirakan. Jika trotoar terhalang, pengendara tetap tidak memperoleh hak untuk menjadikannya jalur kendaraan. Hambatan tersebut mungkin relevan untuk menjelaskan konteks kejadian, tetapi tidak serta-merta mengubah peruntukan hukum trotoar.

Apabila kondisi trotoar yang tidak layak menjadi faktor penyebab langsung kecelakaan, tanggung jawab penyelenggara jalan dapat muncul berdasarkan ketentuan yang relevan. UU LLAJ membebankan kewajiban penyelenggaraan dan pemeliharaan fasilitas jalan kepada pihak berwenang sesuai status jalan. Namun, tanggung jawab penyelenggara jalan harus dianalisis terpisah dari tanggung jawab pengendara. Keberadaan kemungkinan tanggung jawab pihak lain tidak dengan sendirinya menghapus tanggung jawab pengendara apabila tindakan pengendara tetap merupakan sebab yang relevan terhadap kerugian.

Analisis mengenai kontribusi sebab dapat menghasilkan beberapa kemungkinan. Pertama, tindakan pengendara merupakan sebab dominan dan tidak terdapat kontribusi korban atau pihak lain yang relevan. Kedua, tindakan pengendara dan kondisi infrastruktur secara bersama-sama berkontribusi terhadap kerugian. Ketiga, tindakan pihak ketiga atau perilaku korban terbukti menjadi penyebab yang relevan. Setiap kemungkinan memerlukan pembuktian tersendiri. Model penilaian ini lebih tepat daripada menerapkan praduga bahwa seluruh kerugian pasti dibebankan kepada pengendara atau sebaliknya membebaskan pengendara hanya karena trotoar tidak berada dalam kondisi ideal.

Pendekatan proporsional tersebut juga sejalan dengan perhatian terhadap aksesibilitas pejalan kaki. Andayani dan Muslim (2023) menunjukkan pentingnya perlindungan fasilitas pedestrian bagi penyandang disabilitas. Dalam kasus penggunaan trotoar oleh kendaraan bermotor, dampak hambatan tidak selalu sama bagi setiap pejalan kaki. Orang dengan disabilitas, lanjut usia, anak-anak, atau orang yang menggunakan alat bantu mobilitas dapat menghadapi risiko lebih besar ketika harus berpindah ke badan jalan. Oleh karena itu, penilaian terhadap tingkat bahaya dan kewajaran perilaku pengendara perlu mempertimbangkan karakter fasilitas dan kelompok pengguna yang dilindungi.

Perbandingan Terbatas dengan Hukum Prancis

Perbandingan dengan Prancis dipilih karena negara tersebut memiliki rezim khusus untuk kompensasi korban kecelakaan lalu lintas melalui Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, yang dikenal sebagai Loi Badinter. Pasal 1 undang-undang tersebut pada pokoknya menerapkan rezim kompensasi terhadap korban kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan darat bermotor, dengan pengecualian tertentu bagi kereta api dan trem yang berjalan pada jalurnya sendiri. Rezim ini dibentuk untuk memperbaiki posisi korban dan mempercepat prosedur kompensasi. Di samping itu, Pasal 1240 dan Pasal 1241 *Code civil* memuat dasar tanggung jawab atas kerugian yang disebabkan kesalahan, kelalaian, atau kurang hati-hati.

Perbedaan utama terletak pada desain perlindungan korban. Dalam hukum Indonesia, tuntutan perdata terhadap pengendara pada umumnya dibangun melalui Pasal 1365 dan Pasal 1366 KUHPerdata, disertai ketentuan khusus UU LLAJ seperti Pasal 234. Korban harus mengidentifikasi dasar tanggung jawab dan membuktikan unsur-unsur yang relevan. Prancis, melalui Loi Badinter, menyediakan kerangka khusus untuk kompensasi korban kecelakaan yang melibatkan kendaraan bermotor, sehingga akses kompensasi tidak sepenuhnya bergantung pada konstruksi gugatan kesalahan umum. Hal ini mencerminkan pilihan kebijakan yang lebih berorientasi pada perlindungan korban dalam konteks risiko lalu lintas.

Perbandingan tersebut tidak berarti bahwa seluruh ketentuan Prancis dapat dipindahkan ke Indonesia. Rezim kompensasi Prancis berkembang dalam struktur asuransi, sistem peradilan, dan kebijakan sosial yang berbeda. Selain itu, Loi Badinter mengatur kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan darat bermotor, sehingga penerapannya terhadap situasi spesifik tetap harus dilihat menurut syarat dan pengecualian undang-undang tersebut. Pelajaran yang dapat diambil bukanlah menyalin sistem, melainkan memperhatikan pentingnya prosedur klaim yang jelas, akses terhadap informasi, penilaian kerugian yang terstruktur, dan perlindungan korban yang tidak berlarut-larut.

Perbandingan ini memperlihatkan dua lapis perlindungan yang dapat dipertimbangkan dalam pengembangan hukum Indonesia. Lapis pertama ialah pertanggungjawaban individual berdasarkan

kesalahan dan perbuatan melawan hukum. Lapis kedua ialah mekanisme kompensasi yang memudahkan korban memperoleh pemulihan tanpa harus menghadapi seluruh beban proses gugatan secara mandiri. Kajian Tunc (1989) mengenai penerapan awal Loi Badinter menunjukkan bahwa perubahan rezim kompensasi merupakan pilihan kebijakan yang menggeser orientasi dari tanggung jawab tradisional menuju perlindungan korban melalui mekanisme asuransi. Referensi tersebut bersifat historis dan digunakan untuk menjelaskan latar perkembangan, bukan sebagai gambaran mutakhir seluruh praktik hukum Prancis.

Dalam konteks penyalahgunaan trotoar, pelajaran komparatif yang paling relevan adalah perlunya pemisahan yang tegas antara penetapan tanggung jawab dan pemenuhan kompensasi. Korban pejalan kaki dapat menghadapi kesulitan pembuktian, khususnya ketika kecelakaan terjadi tanpa saksi atau dokumentasi. Mekanisme yang mempercepat akses terhadap pertolongan, pencatatan kecelakaan, dan klaim kompensasi dapat mengurangi beban tersebut. Namun, mekanisme kompensasi tidak menghilangkan kebutuhan untuk menentukan tanggung jawab akhir di antara pengendara, pemilik kendaraan, penyelenggara jalan, atau pihak lain sesuai kontribusi masing-masing.

Model Analisis Pertanggungjawaban dan Implikasi Praktis

Berdasarkan pengaturan dan konsep yang telah dibahas, pertanggungjawaban perdata dalam kasus penggunaan trotoar oleh sepeda motor perlu diperiksa melalui tahapan analisis yang saling berhubungan. Pertama, ditentukan status ruang yang digunakan: apakah secara fungsi dan kondisi merupakan trotoar atau jalur pedestrian. Kedua, diidentifikasi tindakan pengendara dan norma yang dilanggar, terutama Pasal 34 ayat (4) PP Nomor 34 Tahun 2006, Pasal 106 ayat (2), Pasal 131, dan Pasal 28 ayat (2) UU LLAJ. Ketiga, diperiksa apakah tindakan tersebut memenuhi unsur perbuatan melawan hukum dan kesalahan berdasarkan Pasal 1365 serta Pasal 1366 KUHPerdata.

Keempat, korban harus mengidentifikasi kerugian yang timbul dan membuktikan hubungan kausal. Pada tahap ini, bukti mengenai kejadian harus dihubungkan dengan bukti medis, ekonomi, atau bukti kerusakan barang. Kelima, ditentukan dasar tanggung jawab yang paling tepat, termasuk Pasal 234 ayat (1) UU LLAJ apabila kerugian pihak ketiga timbul karena kelalaian pengemudi. Keenam, diperiksa apakah terdapat keadaan pengecualian atau kontribusi sebab dari korban maupun pihak ketiga sebagaimana Pasal 234 ayat (3). Ketujuh, ditentukan bentuk dan besaran ganti rugi secara proporsional berdasarkan kerugian yang dapat dibuktikan.

Kerangka tersebut memperlihatkan bahwa pelanggaran fungsi trotoar merupakan titik awal penilaian, bukan akhir analisis. Penggunaan trotoar oleh sepeda motor merupakan tindakan yang bertentangan dengan peruntukan fasilitas pedestrian. Apabila tindakan itu menimbulkan kerugian, pengendara berpotensi dimintai pertanggungjawaban perdata. Namun, hasil akhirnya tetap ditentukan melalui pemeriksaan unsur, hubungan kausal, bukti kerugian, serta kemungkinan faktor lain yang relevan. Pendekatan ini menjaga keseimbangan antara perlindungan korban dan prinsip bahwa seseorang hanya dibebani ganti rugi atas kerugian yang secara hukum dapat diatribusikan kepadanya.

Implikasi praktis bagi korban adalah pentingnya mengumpulkan bukti sejak awal secara tertib, termasuk dokumentasi lokasi, identitas kendaraan, saksi, laporan kejadian, dan bukti biaya atau dampak kerugian. Bagi pengendara, kewajiban mengutamakan keselamatan pejalan kaki tidak boleh dipahami hanya sebagai kewajiban menghindari tabrakan, tetapi juga kewajiban menghormati fungsi ruang jalan. Bagi aparat penegak hukum, pencatatan peristiwa perlu mengidentifikasi apakah kendaraan menggunakan trotoar dan bagaimana tindakan tersebut berhubungan dengan timbulnya kerugian. Bagi penyelenggara jalan, kesinambungan, kelayakan, dan aksesibilitas fasilitas pedestrian merupakan bagian dari upaya mencegah konflik ruang.

Pelanggaran yang hanya menimbulkan gangguan fungsi fasilitas perlu dibedakan dari pelanggaran yang telah menimbulkan kerugian individual. Pada keadaan pertama, penegakan ketentuan lalu lintas dapat menjadi respons utama. Pada keadaan kedua, ketika terdapat korban dan kerugian yang dapat dibuktikan, mekanisme perdata menjadi relevan untuk memulihkan hak korban. Pemisahan ini mencegah kekeliruan konseptual yang menyamakan penjatuhan denda dengan pembayaran ganti rugi. Denda merupakan konsekuensi publik yang dijatuhkan negara, sedangkan ganti rugi merupakan pemulihan bagi pihak yang dirugikan.

Kerangka hukum Indonesia telah menyediakan beberapa norma yang dapat dibaca secara terpadu. Pasal 45 dan Pasal 131 UU LLAJ menetapkan kedudukan trotoar dan hak pejalan kaki; Pasal 106 ayat (2) menetapkan standar kehati-hatian pengemudi; Pasal 28 ayat (2), Pasal 275 ayat (1), dan Pasal 284 mengatur dimensi larangan serta sanksi; Pasal 129 ayat (1) menghubungkan penggunaan jalan di luar

fungsinya dengan tanggung jawab atas akibat; sedangkan Pasal 234 mengatur tanggung jawab atas kerugian pihak ketiga. Norma-norma tersebut dapat dihubungkan dengan Pasal 1365 dan Pasal 1366 KUHPerdata untuk membangun dasar pemulihan perdata.

Penelitian normatif ini tidak menyimpulkan frekuensi penggunaan trotoar oleh sepeda motor, tingkat keberhasilan gugatan, atau pola putusan pengadilan tertentu. Kesimpulan yang ditarik terbatas pada konstruksi norma dan konsekuensi doktrinalnya. Penelitian empiris lanjutan dapat menguji bagaimana aparat mencatat peristiwa penggunaan trotoar, bagaimana korban mengakses bukti, bagaimana pengadilan menilai kausalitas, serta bagaimana kesepakatan damai dan skema kompensasi berjalan dalam praktik. Pembatasan ini penting agar argumentasi normatif tidak disajikan seolah-olah merupakan temuan lapangan.

Batas Norma Larangan, Gangguan Fungsi, dan Kerugian Individual

Dalam membaca ketentuan UU LLAJ, perlu dibedakan antara larangan menggunakan fasilitas pejalan kaki di luar peruntukannya, gangguan terhadap fungsi fasilitas, dan timbulnya kerugian individual. Pasal 28 ayat (2) mengatur larangan terhadap perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi perlengkapan jalan, sedangkan Pasal 275 ayat (1) menetapkan konsekuensi pidana terhadap gangguan pada fasilitas pejalan kaki. Pasal 131 ayat (1) pada sisi lain menegaskan hak pejalan kaki atas ketersediaan fasilitas. Ketiga norma tersebut saling berkaitan, tetapi memiliki titik tekan yang tidak sepenuhnya sama. Hak atas fasilitas merupakan norma perlindungan, larangan gangguan merupakan norma pengendalian perilaku, dan ketentuan sanksi merupakan konsekuensi publik atas pelanggaran.

Konstruksi ini penting karena penggunaan trotoar oleh kendaraan bermotor tidak selalu menghasilkan akibat yang sama. Dalam satu keadaan, kendaraan hanya melintasi trotoar tanpa menimbulkan kontak atau kerugian individual yang dapat diidentifikasi. Dalam keadaan lain, tindakan tersebut menghalangi pejalan kaki, memaksanya berpindah ke badan jalan, atau menimbulkan kecelakaan. Keadaan pertama tetap dapat relevan bagi penegakan ketentuan lalu lintas, tetapi belum tentu memenuhi unsur kerugian untuk gugatan perdata. Keadaan kedua membuka ruang tuntutan perdata apabila kerugian dan hubungan kausal dapat dibuktikan. Pembedaan tersebut mencegah pencampuran antara pelanggaran administratif atau pidana dengan dasar pemulihan privat.

Pasal 129 ayat (1) UU LLAJ menyatakan bahwa pengguna jalan di luar fungsi jalan bertanggung jawab atas semua akibat yang ditimbulkan. Frasa ini mempunyai arti penting dalam kasus penyalahgunaan trotoar karena menghubungkan penyimpangan fungsi ruang dengan akibat yang muncul. Namun, penerapannya tetap perlu diselaraskan dengan prinsip pembuktian dan ketentuan pertanggungjawaban perdata. Frasa “semua akibat” tidak seharusnya ditafsirkan sebagai pengenaan tanggung jawab tanpa batas terhadap setiap akibat yang secara kebetulan terjadi setelah tindakan pengendara. Akibat yang dimintakan pertanggungjawaban harus mempunyai hubungan yang relevan dengan tindakan di luar fungsi tersebut dan dapat dibuktikan secara hukum.

Dengan demikian, Pasal 129 ayat (1) lebih tepat dipahami sebagai norma yang memperkuat kewajiban menanggung akibat dari penggunaan jalan yang menyimpang dari fungsinya, sedangkan Pasal 1365 dan Pasal 1366 KUHPerdata menyediakan konstruksi umum untuk menilai perbuatan melawan hukum dan kelalaian. Pasal 234 UU LLAJ kemudian memberikan ketentuan khusus mengenai tanggung jawab dalam kecelakaan lalu lintas terhadap pihak ketiga. Pembacaan sistematis atas ketiga kelompok norma tersebut menghasilkan konstruksi yang lebih lengkap dibandingkan hanya mengandalkan satu pasal secara terpisah.

Pembedaan ini juga membantu menjawab pertanyaan mengenai apakah pengendara harus terlebih dahulu dijatuhi pidana sebelum korban mengajukan gugatan perdata. Secara konseptual, dasar gugatan perdata terletak pada terpenuhinya unsur perbuatan melawan hukum dan kerugian, bukan semata-mata pada adanya putusan pidana. Putusan pidana atau dokumen penegakan hukum dapat menjadi bukti yang relevan, tetapi tidak tepat menyatakan bahwa setiap gugatan perdata baru dapat diajukan setelah terdapat putusan pidana berkekuatan hukum tetap, kecuali terdapat ketentuan khusus yang mengharuskannya dalam konteks tertentu. Penelitian Suparmi et al. (2015) menggambarkan praktik tuntutan ganti rugi dalam konteks kecelakaan lalu lintas, tetapi analisis normatif perlu membedakan proses pembuktian perdata dari proses penjatuhan pidana.

Oleh karena itu, korban sebaiknya tidak menyamakan laporan polisi, penindakan pelanggaran, atau putusan pidana dengan pemenuhan seluruh unsur gugatan perdata. Dokumen tersebut dapat menguatkan fakta mengenai kejadian atau kesalahan, tetapi korban tetap perlu menguraikan jenis kerugian dan dasar hubungan kausal. Sebaliknya, tidak adanya putusan pidana tidak dengan sendirinya

berarti tidak terdapat kemungkinan pertanggungjawaban perdata. Masing-masing proses memiliki tujuan, standar pemeriksaan, dan konsekuensi hukum yang berbeda.

Penerapan Kerangka pada Variasi Peristiwa

Untuk memperjelas penerapan kerangka tersebut, dapat dibedakan beberapa variasi peristiwa secara hipotetis. Pertama, sepeda motor melintas di atas trotoar dan pejalan kaki harus berhenti atau bergeser, tetapi tidak terjadi kerusakan barang maupun cedera. Peristiwa ini tetap menunjukkan penyimpangan fungsi trotoar dan dapat menjadi objek penegakan ketentuan UU LLAJ. Akan tetapi, tanpa kerugian individual yang dapat diidentifikasi, unsur kerugian dalam gugatan Pasal 1365 KUHPerdata belum tentu terpenuhi. Ketidaknyamanan yang bersifat umum dapat relevan bagi kebijakan publik, tetapi tuntutan ganti rugi individual membutuhkan uraian kerugian yang lebih konkret.

Kedua, sepeda motor melintas di trotoar dan bersenggolan dengan pejalan kaki hingga menimbulkan luka. Pada variasi ini, perbuatan dan sifat melawan hukum dapat ditunjukkan melalui bukti kendaraan berada di ruang pedestrian, sedangkan kesalahan dapat dinilai dari pelanggaran standar kehati-hatian pengendara. Kerugian dibuktikan dengan dokumen medis, biaya perawatan, serta dampak ekonomi yang muncul. Hubungan kausal dinilai melalui kronologi dan kesesuaian antara peristiwa dengan cedera. Apabila seluruh unsur terbukti, dasar Pasal 1365 dan/atau Pasal 1366 KUHPerdata dapat digunakan bersama Pasal 234 ayat (1) UU LLAJ sesuai fakta perkara.

Ketiga, pengendara melintasi trotoar, lalu pejalan kaki menghindar dan jatuh tanpa terjadi benturan. Dalam keadaan ini, ketiadaan kontak fisik tidak otomatis meniadakan hubungan kausal. Namun, pembuktian harus menunjukkan bahwa tindakan menghindar merupakan respons yang wajar terhadap ancaman yang diciptakan pengendara. Jarak kendaraan dengan korban, kecepatan, lebar trotoar, keberadaan hambatan, dan kemungkinan jalur menghindar dapat menjadi fakta yang relevan. Apabila korban jatuh karena sebab lain yang tidak berkaitan dengan tindakan pengendara, hubungan kausal tidak dapat dipaksakan.

Keempat, kecelakaan terjadi pada trotoar yang sebagian tertutup material konstruksi atau pedagang, sementara sepeda motor menggunakan ruang tersisa untuk melintas. Keadaan tersebut tidak serta-merta menjadikan penggunaan trotoar oleh sepeda motor sah. Namun, kondisi fasilitas dapat menjadi faktor yang perlu diperiksa untuk menilai kontribusi penyebab dan kemungkinan tanggung jawab pihak lain. Jika penyelenggara jalan lalai memelihara atau mengamankan fasilitas sehingga menimbulkan bahaya, tanggung jawabnya harus dianalisis berdasarkan norma dan fakta tersendiri. Analisis tidak boleh mengalihkan seluruh beban kepada pengendara apabila ada faktor infrastruktur yang terbukti berkontribusi, tetapi juga tidak boleh menghapus tanggung jawab pengendara atas pilihan memasuki ruang pedestrian.

Kelima, sepeda motor yang digunakan dalam kegiatan pekerjaan melintasi trotoar dan menimbulkan kerugian. Dalam keadaan demikian, perlu diperiksa apakah pengendara bertindak untuk kepentingan pribadi atau dalam pelaksanaan pekerjaan, serta apakah pemilik kendaraan atau pemberi kerja mempunyai hubungan tanggung jawab berdasarkan Pasal 234 UU LLAJ atau Pasal 1367 KUHPerdata. Penentuan tersebut memerlukan bukti mengenai hubungan kerja, instruksi, penguasaan kendaraan, dan konteks penggunaan. Dengan cara ini, identifikasi tergugat tidak hanya didasarkan pada siapa yang berada di atas kendaraan, tetapi juga pada hubungan hukum yang dapat melahirkan tanggung jawab pihak lain.

Variasi hipotetis tersebut memperlihatkan bahwa satu jenis tindakan dapat melahirkan konsekuensi hukum yang berbeda bergantung pada akibat dan bukti. Penelitian ini tidak mengasumsikan bahwa semua peristiwa penggunaan trotoar mempunyai pola faktual yang sama. Justru karena variasi itu, analisis perlu mempertahankan struktur unsur yang jelas dan menghindari kesimpulan umum tanpa pemeriksaan konteks. Kerangka ini juga dapat membantu hakim menjelaskan alasan menerima atau menolak tuntutan tertentu, terutama ketika terdapat perdebatan mengenai hubungan kausal, kontribusi korban, atau tanggung jawab pihak lain.

Implikasi bagi Pengembangan Perlindungan Pejalan Kaki

Perlindungan pejalan kaki perlu dipahami sebagai perlindungan terhadap akses menggunakan ruang publik secara aman, bukan sekadar larangan bagi kendaraan bermotor untuk melintas. Trotoar yang secara formal tersedia tetapi tidak dapat digunakan akibat kendaraan, parkir, bangunan, atau hambatan lain tidak sepenuhnya memenuhi tujuan perlindungan. Putri dan Zeinudin (2025) menunjukkan adanya persoalan penyalahgunaan trotoar yang lebih luas dari sekadar kendaraan

bermotor. Andayani dan Muslim (2023) juga mengingatkan bahwa kualitas fasilitas pedestrian berkaitan dengan kebutuhan penyandang disabilitas. Oleh sebab itu, perlindungan hukum memerlukan perpaduan antara pengaturan fungsi, pengawasan penggunaan, dan penyediaan fasilitas yang dapat diakses oleh seluruh kelompok pejalan kaki.

Dari perspektif tanggung jawab perdata, pengakuan atas hak pejalan kaki dapat memperjelas sifat melawan hukum suatu tindakan. Hak tersebut tidak berdiri sebagai pernyataan abstrak, tetapi berkaitan dengan kewajiban pengguna jalan lain untuk tidak mengganggu fungsi fasilitas. Ketika pengendara memasuki trotoar, tindakan itu dapat melanggar kewajiban hukum sekaligus mengganggu hak subjektif pejalan kaki. Apabila kerugian timbul sebagai akibatnya, pelanggaran tersebut dapat menjadi bagian dari konstruksi Pasal 1365 KUHPerdata. Hubungan antara norma perlindungan dan norma pemulihan menjadi inti kontribusi artikel ini.

Penguatan perlindungan juga dapat dilakukan melalui peningkatan kualitas pencatatan kecelakaan. Data kecelakaan yang memuat lokasi secara spesifik, termasuk apakah peristiwa terjadi di trotoar atau fasilitas pedestrian, akan membantu evaluasi kebijakan dan proses pembuktian. UU LLAJ telah mengatur pendataan kecelakaan lalu lintas dalam Pasal 233. Pengembangan pencatatan yang lebih rinci dapat mendukung identifikasi pola risiko dan mencegah hilangnya informasi penting mengenai ruang terjadinya kecelakaan. Meski demikian, usulan tersebut merupakan implikasi kebijakan dari analisis normatif dan tidak dimaksudkan sebagai klaim bahwa sistem pencatatan saat ini tidak memuat informasi tersebut.

Dari sisi penegakan hukum, respons terhadap penggunaan trotoar sebaiknya tidak semata-mata bergantung pada operasi penertiban yang bersifat sesaat. Konsistensi pengawasan, desain fisik yang mencegah kendaraan masuk, dan penyediaan jalur pedestrian yang menerus dapat mengurangi peluang penyalahgunaan. Pengaturan yang tegas akan kehilangan efektivitas apabila tidak disertai sarana dan perilaku masyarakat yang mendukung. Putri dan Zeinudin (2025) menghubungkan efektivitas perlindungan dengan substansi aturan, struktur penegakan, serta budaya hukum. Perspektif tersebut sejalan dengan kebutuhan untuk melihat perlindungan pejalan kaki sebagai persoalan sistemik, bukan semata-mata kesalahan individual.

Pada akhirnya, pertanggungjawaban perdata mempunyai fungsi korektif sekaligus preventif. Fungsi korektif tampak dari kewajiban mengganti kerugian yang timbul, sedangkan fungsi preventif tercermin dari dorongan agar pengguna jalan memperhitungkan risiko dan menghormati hak pengguna lain. Akan tetapi, fungsi preventif tidak boleh mengubah gugatan ganti rugi menjadi sarana penghukuman tanpa batas. Kompensasi tetap harus mempunyai dasar kerugian dan hubungan kausal. Keseimbangan antara pemulihan korban dan kepastian hukum bagi pihak yang dituntut merupakan syarat agar mekanisme perdata dapat bekerja secara adil.

Relevansi Prinsip Kehati-hatian dan Perlindungan Kelompok Rentan

Kewajiban mengutamakan keselamatan pejalan kaki dalam Pasal 106 ayat (2) UU LLAJ dapat dipahami sebagai kewajiban kehati-hatian yang bersifat aktif. Pengemudi tidak cukup hanya menghindari tindakan yang secara langsung membahayakan, tetapi harus mengendalikan kendaraan dengan memperhatikan keberadaan pengguna jalan lain dan fungsi ruang yang dilalui. Ketika pengemudi memilih memasuki trotoar, risiko yang muncul bukan risiko yang tidak terduga. Trotoar secara desain dan fungsi ditujukan bagi pejalan kaki, sehingga kehadiran kendaraan bermotor di ruang tersebut secara objektif meningkatkan potensi konflik antara kendaraan dan pengguna pedestrian.

Prinsip kehati-hatian juga memiliki dimensi yang lebih luas daripada hubungan antara pengendara dan korban tertentu. Trotoar digunakan oleh anak-anak, orang lanjut usia, penyandang disabilitas, serta orang yang membawa barang atau mendampingi anak. Pengendara tidak selalu mengetahui kondisi setiap orang yang berada di trotoar. Oleh karena itu, standar kehati-hatian yang wajar menuntut pengendara untuk tidak mengasumsikan bahwa pejalan kaki akan selalu mampu menghindar atau memberi jalan kepada kendaraan. Penggunaan trotoar sebagai jalur alternatif justru membalik prioritas yang telah ditetapkan undang-undang.

Dari sisi perdata, karakter kerentanan pejalan kaki tidak menghilangkan kewajiban pembuktian, tetapi relevan ketika menilai tingkat risiko yang dapat diperkirakan oleh pengendara. Semakin jelas fungsi ruang sebagai fasilitas pedestrian dan semakin tinggi kemungkinan adanya pengguna yang rentan, semakin kuat alasan untuk menilai bahwa pengendara seharusnya memahami risiko dari tindakannya. Penilaian ini bukan bentuk tanggung jawab mutlak, melainkan bagian dari evaluasi kesalahan dan standar perilaku yang diharapkan dari pengemudi kendaraan bermotor.

Pertimbangan kelompok rentan juga memperkuat alasan mengapa pemulihan tidak boleh hanya berorientasi pada biaya langsung. Cedera dapat menimbulkan dampak yang berbeda bergantung pada kondisi korban, aktivitas sehari-hari, kebutuhan alat bantu, dan lamanya pemulihan. Penilaian kerugian harus tetap berlandaskan bukti, tetapi tidak boleh mengabaikan dampak nyata yang relevan terhadap kehidupan korban. Dengan demikian, prinsip proporsionalitas tidak berarti menyamaratakan semua korban, melainkan menilai setiap kerugian berdasarkan keadaan konkret dan bukti yang tersedia.

KESIMPULAN

Penggunaan trotoar oleh pengendara sepeda motor bertentangan dengan peruntukan fasilitas pedestrian sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 34 ayat (4) PP Nomor 34 Tahun 2006, serta berpotensi melanggar hak pejalan kaki berdasarkan Pasal 131 ayat (1) dan kewajiban pengemudi untuk mengutamakan keselamatan pejalan kaki berdasarkan Pasal 106 ayat (2) UU LLAJ. Ketika tindakan tersebut menimbulkan kerugian, pertanggungjawaban perdata dapat dibangun melalui Pasal 1365 dan Pasal 1366 KUHPerdata, dengan memperhatikan ketentuan khusus Pasal 234 UU LLAJ. Akan tetapi, pelanggaran fungsi trotoar tidak secara otomatis membuktikan seluruh unsur gugatan. Korban tetap perlu membuktikan perbuatan, sifat melawan hukum, kesalahan, kerugian, dan hubungan kausal, sedangkan pengadilan perlu menilai kemungkinan kontribusi korban, pihak ketiga, atau kondisi infrastruktur secara proporsional. Ganti rugi dapat mencakup kerugian materiil dan immateriil sepanjang memiliki dasar pembuktian yang memadai. Perbandingan dengan Prancis menunjukkan pentingnya mekanisme kompensasi yang mudah diakses dan berorientasi pada korban, meskipun penerapannya di Indonesia harus disesuaikan dengan struktur hukum nasional. Dengan demikian, perlindungan pejalan kaki memerlukan keterpaduan antara penegakan aturan lalu lintas, pertanggungjawaban perdata, pembuktian yang cermat, dan mekanisme pemulihan yang proporsional.

DAFTAR PUSTAKA

Andayani, A., & Muslim, I. (2023). Perlindungan hukum oleh Pemerintah Kota Samarinda bagi penyandang disabilitas sebagai pejalan kaki. Jurnal Riset Inossa, 5(1). https://doi.org/10.54902/jri.v5i01.103

Code civil [Civil Code] (France), arts. 1240–1242 (as amended). https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGISCTA000032021488/

Dwisafira, D., Abbas, I., & Arief, A. (2025). Tanggung jawab perdata pihak yang menimbulkan kerugian pada kecelakaan lalu lintas. LEGAL DIALOGICA, 1(1), 394–398. https://jurnal.fh.umi.ac.id/index.php/legal/article/view/1392

Fadlan, & Chikita, E. A. (2026). The paradox of no-fault social insurance: A normative-empirical analysis of procedural barriers in Indonesia's traffic accident compensation scheme. Open Access Indonesia Journal of Social Sciences, 8(6), 303–315. https://doi.org/10.37275/oaijss.v8i6.311

Fisu, A. A. (2019). Tinjauan kecelakaan lalu lintas antar wilayah pada Jalan Trans Provinsi Sulawesi Selatan. PENA TEKNIK: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Teknik, 4(1), 53–62.

Firmansyah, F. D., & Phahlevy, R. R. (2024). Protection of pedestrian rights in Indonesia post the entrance of Law No. 2 of 2022 [Preprint]. UMSIDA Preprints Server. https://doi.org/10.21070/ups.5569

France. (1985). Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation. https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000693454

Indonesia. (1847). Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (Burgerlijk Wetboek), Pasal 1365–1371.

Indonesia. (2006). Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.

Indonesia. (2009). Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025.

Maulana, A. B., Marsuni, L., & Hasyim, S. (2026). Civil liability of the government for accidents resulting from road damage. Advanced Private Legal Insights, 1(2), 1–10. https://doi.org/10.56087/gesx8x07

Nurbaiti, S. (2024). Indonesia passenger's right compensation for transport accidents: Is it fulfilling a sense of justice? Hasanuddin Law Review, 10(2), 226–239. https://doi.org/10.20956/halrev.v10i2.5447

Putri, A. T. A., & Zeinudin, M. (2025). Perlindungan hukum hak-hak pejalan kaki terhadap penyalahgunaan trotoar. Jurnal Jendela Hukum, 12(1), 28–44. https://doi.org/10.24929/jjh.v12i1.4216

Putri, D. R. A., & Sukmareni, S. (2025). Regulation of compensation for victims by perpetrators of traffic accidents according to Law Number 22 Year 2009 on Road Traffic and Transportation. EScience Humanity Journal, 5(2), 322–330. https://doi.org/10.37296/esci.v5i2.235

Suparmi, N. M., Surata, I. G., & Mariadi, N. N. (2015). Tuntutan ganti rugi akibat perbuatan melanggar hukum dalam kecelakaan lalu lintas (Studi kasus di Kejaksaan Negeri Singaraja). Kertha Widya: Jurnal Hukum, 3(2), 102–113.

Tunc, A. (1989). L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation après quatre ans d'application de la loi Badinter. Revue Internationale de Droit Comparé, 41(4), 993–1004. https://doi.org/10.3406/ridc.1989.1870