

Jurist-Diction

Volume 2 No. 4, Juli 2019

Histori artikel: Submit 2 Juni 2019; Diterima 22 Juni 2019; Diterbitkan online 1 Juli 2019.

Analisis Yuridis Lampu Merah Penyeberangan (*Pelican Crossing*) dalam Perspektif Hukum Pengangkutan

Firdha Lestari

firdhalestari13@gmail.com

Universitas Airlangga

Abstract

In Indonesia, there are 3 types of transportation: land, sea, and air. Talk about transportation, land transportation had significantly growth more than the other types of transportation. Government through Law Number 22 Year 2009 on Traffic and Road Transport issues supporting traffic facilities, which is street cross facilities for pedestrians. One of the street cross facility issued by the government is Pelican Crossing. Pelican Crossing is a street cross facility for pedestrians which is supported with traffic lights. The existence of the traffic lights in Pelican Crossing usually makes the motorists confuse about its status. This issue leads to the fact that most of the motorists do not obey the traffic lights and mostly it cause accidents. Those accidents happen because of the lack of information got by the motorists regarding the legal consequences and legal enforcement on the application of Pelican Crossing. Besides, the pedestrians will get legal protection when there is an accident while crossing the street through the Pelican Crossing.

Keywords: Land transportation; Pelican Crossing; Pedestrians; Law No. 22 Year 2009 on Traffic and Road Transport.

Abstrak

Di Indonesia, dikenal 3 macam pengangkutan yaitu: pengangkutan darat, laut, dan udara. Berbicara pengangkutan, pengangkutan yang mengalami pengembangan yang cukup signifikan yaitu Pengangkutan Darat. Dalam mengatur mengenai pengangkutan darat, Pemerintah melalui UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, mengeluarkan inovasi berupa fasilitas pendukung Lalu Lintas, yang mana salah satunya adalah tempat penyeberangan pejalan kaki. Salah satu tempat penyeberangan pejalan kaki yaitu Pelican Crossing. Pelican Crossing merupakan suatu fasilitas penyeberangan jalan bagi pejalan kaki yang dilengkapi dengan lampu lalu lintas untuk menyeberang jalan dengan aman dan nyaman. Dengan dilengkapinya lampu lalu lintas, sering kali para pengemudi kendaraan bermotor kebingungan akan status lampu lalu lintas yang terpasang. Sehingga, banyak pengemudi yang tidak berhenti dan sering terjadi kecelakaan. Hal tersebut dikarenakan kurangnya pengetahuan tentang akibat hukum dan penegakan hukum terhadap pemberlakuan pelican crossing oleh pengemudi kendaraan bermotor. Selain itu, Pejalan kaki yang menggunakan pelican crossing juga mendapatkan perlindungan hukum, apabila pejalan kaki tersebut mengalami kecelakaan pada saat mereka menggunakan pelican crossing.

Kata Kunci: Transportasi Darat; Pelican Crossing; Pejalan Kaki; Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pendahuluan

Dalam kehidupan manusia, hal-hal mengenai pengangkutan memegang peranan sangat penting. Pengangkutan sendiri memiliki artian yaitu pemindahan atau memindahkan obyek yaitu barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain untuk

meningkatkan nilai dari suatu obyek tersebut¹ Berbicara mengenai pengangkutan tentu tidak pernah lepas dari transportasi sebagai sarana pengangkutan. Seluruh kegiatan manusia saat ini sangat bergantung pada transportasi. Bidang transportasi sendiri sebagai penunjang perkembangan kehidupan juga telah berkembang dan menunjukkan kemajuannya dengan sangat pesat. Perkembangan pada bidang transportasi yang sangat pesat ini, sebagai bukti terhadap kemajuan khususnya dalam mobilitas masyarakat dengan segala tingkat kebutuhannya. Pada sisi yang lain, mobilitas masyarakat yang sangat tinggi ini menimbulkan beberapa permasalahan kompleks yang muncul, salah satunya dibidang transportasi darat yakni lalu lintas. Permasalahan dalam berlalu-lintas dapat berupa kemacetan di jalan raya dan juga kecelakaan lalu lintas. Adanya faktor-faktor yang dapat mempengaruhi kecelakaan lalu lintas darat antara lain:²

a. Faktor kendaraan;

Ban pecah, rem tidak berfungsi, logam yang aus, dan lain-lain.

b. Faktor cuaca;

Hujan yang menyebabkan jarak pandang pendek, kabut dan asap.

c. Faktor manusia.

Mengantuk, melanggar rambu lalu lintas, dan lain sebagainya.

Selain permasalahan kecelakaan lalu lintas, permasalahan yang sering terjadi pada saat berlalu lintas adalah kemacetan. Permasalahan kemacetan ini menjadi isu publik yang sering dibicarakan oleh masyarakat dan juga tidak bisa lagi disepelekan. Dahulu, kemacetan lalu lintas pada umumnya hanya terjadi di kota-kota besar, jalan besar atau jalan protokol. Namun, saat ini kemacetan tersebut juga telah merambah ke daerah-daerah dan bahkan di tempat-tempat yang bukan termasuk jalan besar atau jalan protokol. Penyebab atas kemacetan ini salah satunya adalah peningkatan jumlah kendaraan bermotor dan kurangnya kesadaran masyarakat untuk menggunakan angkutan umum. Selain itu, perkembangan

¹ Zahry Vandawati. C., *Bahan Materi Kuliah Hukum Transportasi Darat* (2016).

² *ibid.*

yang pesat baik perumahan, pertokoan, gedung pendidikan, perkantoran, dan lain sebagainya telah menjadikan jalan yang semula hanya dilewati beberapa kendaraan ini menjadi salah satu titik kemacetan. Persoalan kemacetan ini juga dipicu dengan banyaknya marka-marka jalan yang tidak jelas dan membuat kacau aktifitas dalam berlalu-lintas. Selain itu, kurangnya kesadaran yang tumbuh dari para pengguna jalan atas adanya marka jalan yang telah dibuat pun juga dapat memicu kemacetan saat ini.

Persoalan-persoalan mengenai lalu lintas ini harus bisa segera ditangani dan tidak bisa hanya dibiarkan begitu saja, mengingat efek yang ditimbulkan atas persoalan lalu lintas ini dapat menimbulkan masalah-masalah lainnya yang akan semakin meluas. Permasalahan tentang lalu lintas ini tentu saja tidak ada satu pihak pun yang berharap dan menginginkan kondisi seperti ini, baik dari sisi penyelenggara pelayanan publik (pemerintah atau swasta) maupun pengguna layanan publik tersebut (masyarakat). Oleh karena itu, kedua pihak secara bersama-sama memiliki kewajiban untuk turut menciptakan kondisi yang diharapkan sesuai dengan peranannya masing-masing. Pemerintah sebagai penyelenggara pelayanan publik bersama juga dengan masyarakat perlu bersatu padu untuk menciptakan inovasi-inovasi pelayanan publik yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat, sehingga berbagai permasalahan-permasalahan yang timbul akibat pelayanan publik yang tidak memuaskan dan dapat menciptakan berbagai keluhan publik dapat terselesaikan dengan baik. Terkait dengan pelayanan publik dibidang transportasi, permasalahan besar bagi Indonesia antara lain meliputi kemacetan, tingginya angka kecelakaan lalu lintas, dan semakin tidak amannya akses bagi pejalan kaki di suatu kota, terutama kota besar seperti Jakarta dan Surabaya. Agar terciptanya pelayanan publik yang baik pada bidang transportasi, khususnya menyelesaikan salah satu permasalahan besar di suatu kota yakni tidak amannya akses pejalan kaki, maka diperlukan fasilitas-fasilitas pendukung dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan agar masalah tersebut dapat terselesaikan. Fasilitas-fasilitas tersebut diatur dalam pasal 45 UU No. 22 Tahun 2009, yang meliputi:

- a. Trotoar ;
- b. Lajur sepeda ;
- c. Tempat penyeberangan Pejalan Kaki ;
- d. Halte; dan/atau
- e. Fasilitas khusus bagi penyandang cacat dan manusia usia lanjut.

Pelayanan publik yang sangat diharapkan oleh masyarakat luas adalah adanya fasilitas publik yang aman dan nyaman khususnya yang diperuntukkan bagi pejalan kaki. Terhadap fasilitas layanan publik tersebut pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung antara lain trotoar dan tempat penyeberangan. Fasilitas penyeberangan yang dibangun haruslah melindungi keamanan pejalan kaki, sehingga para pejalan kaki dapat dengan aman menyeberang jalan dan menghindari kecelakaan lalu lintas. Fasilitas penyeberangan ini harus direncanakan dengan efektif, sehingga mengarahkan pejalan kaki untuk menyeberang pada fasilitas penyeberangan yang telah direncanakan dan tidak menyeberang di sembarang tempat. Maka, fasilitas penyeberangan dapat diisi rambu-rambu sebagai penyampai informasi baik perintah, larangan, ataupun petunjuk, kepada pengguna jalan serta dapat mempengaruhi pengguna jalan agar dapat menyeberang pada tempatnya.³

Di Indonesia, dikenal dengan beberapa fasilitas penyeberangan bagi pejalan kaki, antara lain:⁴

- a. Jembatan penyeberangan;
- b. Zebra Cross;
- c. Pelican Cross;
- d. Terowongan.

Zebra Cross merupakan fasilitas penyeberang jalan, dinyatakan dengan marka jalan berbentuk garis membujur berwarna putih dan hitam. Sedangkan *Pelican Cross* sendiri merupakan fasilitas penyeberang pejalan kaki yang dilengkapi dengan lampu lalu lintas untuk menyeberang jalan dengan aman dan nyaman.⁵ Dengan dilengkapinya lampu lalu lintas, sering kali para pengendara

³ Lilis Trianingsih, Retna Hidayah, 'Analisis Perilaku Pejalan Kaki pada Penggunaan Fasilitas Penyeberangan di Sepanjang Jalan Kawasan Malioboro Yogyakarta' (INERSIA 2014).[107].

⁴ Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga Direktorat Bina Teknik, 'Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan' (1995).[4].

⁵ *ibid.*[2].

sepeda motor kebingungan akan status lampu lalu lintas ini. Para pengendara sepeda motor kerap mengabaikan peringatan yang diberikan *Pelican Crossing* untuk berhenti agar pejalan kaki dapat berjalan dengan nyaman. Sehingga, banyak pejalan kaki yang mengalami kecelakaan lalu lintas akibat kelalaian para pengendara kendaraan bermotor dengan mengabaikan peringatan *Pelican Crossing*. Para pengendara kendaraan bermotor pun merasa, bahwa jika tidak berhenti pada saat *Pelican Crossing* mulai menjalankan fungsinya yaitu memberi peringatan kepada pengendara agar berhenti pada saat Pejalan Kaki menyeberang, pengendara kendaraan bermotor tidak akan mendapatkan dampak apapun. Hal tersebut dikarenakan, banyak pengendara kendaraan bermotor memiliki pemikiran bahwa adanya *Pelican Crossing* sebagai fasilitas penyeberangan, malah membuat masalah lalu lintas yaitu kemacetan. Bahkan, banyak terjadi kasus dimana Pejalan Kaki tertabrak oleh kendaraan bermotor pada saat Pejalan Kaki menyeberang jalan menggunakan *Pelican Crossing*. Selain itu, faktor tidak adanya pengawasan yang dilakukan oleh pihak yang berwajib menyebabkan kendaraan bermotor juga seringkali mengabaikan lampu peringatan *Pelican Crossing*.

Klasifikasi *Pelican Crossing* sebagai Fasilitas Penyeberangan Ditinjau dari Sisi Hukum Pengangkutan

Di Indonesia hal-hal mengenai transportasi sangatlah penting bagi kehidupan masyarakatnya. Padatnya transportasi darat atau kendaraan bermotor memicu keadaan di jalanan menjadi sangat macet dan kacau. Selain itu, pejalan kaki yang berjalan tidak pada tempatnya dan tidak tertibnya pejalan kaki dalam menyeberang jalan juga dapat memicu kemacetan dan kecelakaan lalu lintas. Hal tersebut dikarenakan pejalan kaki menyeberang jalan secara mendadak dan tidak pada tempatnya sehingga pengemudi kendaraan bermotor tidak dapat menghindari penyeberang tersebut. Pada Pasal 132 UU Nomor 22 Tahun 2009 (yang selanjutnya disingkat UULLAJ), yang mengatur mengenai pejalan kaki, menyebutkan bahwa pejalan kaki wajib menyeberang di tempat yang telah ditentukan. Fasilitas pejalan kaki merupakan semua bangunan yang disediakan untuk pejalan kaki

guna memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan dan kenyamanan pejalan kaki.⁶ Hak pejalan kaki dalam berlalu lintas pun diatur dalam Pasal 131 UULLAJ yang menjelaskan bahwa pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar, tempat penyeberangan, dan fasilitas lain.

Seperti yang telah disebutkan sebelumnya bahwa salah satu tempat penyeberangan yaitu *Pelican Crossing*. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tidak dijelaskan mengenai pengertian dari lampu merah penyeberangan atau *pelican crossing* itu sendiri. Selain dilengkapi dengan lampu lalu lintas, *pelican crossing* biasanya dilengkapi pula dengan tombol yang dipasang untuk mengaktifkan lampu lalu lintas. Bila tombol tersebut ditekan, maka beberapa saat kemudian lampu bagi pejalan kaki diaktifkan dan lampu menjadi hijau untuk pejalan kaki, dan merah untuk lalu lintas kendaraan bermotor. Pada saat lampu berubah hijau untuk pejalan kaki, biasanya waktu yang diberikan adalah 7 detik untuk jalan selebar 12,5 meter dan maksimum 40 detik. Apabila diperlukan pada tempat yang sangat ramai pejalan kakinya, waktu hijau bisa diperpanjang menjadi 60 detik.⁷

Untuk lampu berwarna kuning, disarankan hanya 3 detik untuk memberikan waktu kepada pengendara kendaraan bermotor agar mengendalikan atau mengurangi kecepatan. Tombol yang dipasang pada *pelican crossing*, merupakan suatu bentuk penegasan yang mengartikan bahwa akan ada Pejalan Kaki yang akan menggunakan *pelican crossing*, sehingga lampu lalu lintas yang terdapat pada *pelican crossing* dapat menjalankan fungsinya sebagai pengatur lalu lintas. Apabila tombol yang terdapat dalam *pelican crossing* tidak ditekan oleh Pejalan Kaki, maka tempat penyeberangan tersebut berubah fungsi menjadi *zebra cross*. *Pelican Crossing* dilengkapi pula fasilitas non visual seperti bunyi bip atau tombol bergetar guna

⁶ *ibid.* [1].

⁷ Keselamatan Jalan Indonesia, '*Pelican Crossing* Berbeda dengan *Zebra Cross*' (AKJI, 2014) <<http://ayosealamat.org/post/pedestrian/pelican-cross-berbeda-dengan-zebra-cross>>, accessed 17 Oktober 2018.

membantu pejalan kaki yang memiliki gangguan penglihatan. *Pelican Crossing* haruslah dipasang pada lokasi-lokasi sebagai berikut:⁸

1. Pada kecepatan lalu lintas kendaraan dan arus penyeberangan tinggi;
2. Lokasi *Pelican Crossing* dipasang pada jalan dekat persimpangan;
3. Pada persimpangan dengan lampu lalu lintas, dimana *Pelican Crossing* dapat dipasang menjadi satu kesatuan dengan rambu lalu lintas (*traffic signal*).

Pelican Crossing adalah singkatan dari *pedestrian light controlled crossing*, yang mana secara sederhana dapat diartikan *pelican crossing* adalah zebra cross yang dilengkapi dengan alat kontrol lampu pengatur lalu lintas di tempat penyeberangan jalan. Sama seperti *zebra cross*, *pelican crossing* juga dilengkapi dengan tanda garis-garis putih di aspal. Perbedaan *pelican crossing* dengan *zebra cross* terletak pada alat pengatur lalu lintas tersebut. Dalam teorinya, pejalan kaki akan lebih bebas menyeberang karena kendaraan berhenti. *Pelican Crossing* dilengkapi dengan speaker sebagai penanda terhadap pejalan kaki yang sedang menyeberang jalan. Apabila suara yang dikeluarkan dari speaker tersebut bertambah cepat, maka hal tersebut memiliki maksud yaitu pejalan kaki harus segera menyeberang dengan cepat sebelum lampu lalu lintas yang ditujukan untuk kendaraan berubah menjadi hijau yang berarti kendaraan diperbolehkan untuk jalan kembali.

Mengenai *pelican crossing* sendiri, banyak masyarakat Indonesia yang belum mengetahui klasifikasi atas *pelican crossing* ini sendiri. *Pelican Crossing* dalam Lalu Lintas termasuk dalam jenis Marka Jalan. Hal tersebut dikaenakan dalam pasal 3 huruf b KM Perhubungan No. 65 Tahun 1993 menjelaskan bahwa tempat penyeberangan bagi pejalan kaki dinyatakan dengan marka jalan atau rambu lalu lintas. Untuk itu, Pemerintah mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 34 Tahun 2014 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. 67 Tahun 2018 tentang Marka Jalan. Permenhub Nomor 34 tahun 2014, sebagaimana telah diubah dengan Permenhub No 67 Tahun 2018, memiliki 3 ruang lingkup pengaturan mengenai Marka Jalan. Ruang Lingkup Marka Jalan tersebut

⁸ *ibid.*

dapat dihubungkan dengan *pelican crossing*, agar masyarakat di Indonesia juga memahami aturan-aturan *pelican crossing*. Ruang lingkup tersebut antara lain :

- a. Spesifikasi teknis Marka Jalan;
- b. Penyelenggaraan Marka Jalan; dan
- c. Pembuatan Marka Jalan.

Spesifikasi Teknis

Hal-hal mengenai spesifikasi teknis Marka Jalan terhadap *pelican crossing*, sangat perlu untuk diketahui. Hal tersebut dimaksudkan agar Marka Jalan tersebut jelas statusnya dan juga agar Marka Jalan tersebut dapat digunakan dan dipatuhi sebagaimana mestinya. Jika dikaitkan antara *Pelican Crossing* dengan spesifikasi marka jalan, maka *Pelican Crossing* dapat dikategorikan sebagai Marka Jalan Berupa Tanda. Terhadap macam-macam marka jalan berupa tanda, *Pelican Crossing* sendiri dapat dikategorikan dalam 2 macam marka, yaitu Marka Melintang dan Marka Lainnya. *Pelican Crossing* dapat dikategorikan dalam Marka Melintang yang mana dapat dibuktikan dengan adanya Pasal 24 Permenhub Nomor 34 tahun 2014 yang menjelaskan bahwa Marka Melintang yang berupa garis utuh menyatakan batas berhenti kendaraan yang diwajibkan berhenti oleh alat pemberi isyarat lalu lintas, rambu berhenti, tempat penyeberangan, atau *zebra cross*. Dalam pasal ini memang tidak disebutkan secara nyata bahwa *pelican crossing* termasuk dalam Marka Melintang, namun seperti yang kita ketahui *pelican crossing* merupakan tempat penyeberangan dan serupa dengan *zebra cross*. Sehingga, dalam hal ini *pelican crossing* juga dapat dikategorikan sebagai Marka Melintang.

Selain Marka Melintang, *pelican crossing* juga dikategorikan sebagai Marka Lainnya. Pengaturan mengenai Marka Lainnya, dapat dilihat pada Pasal 39 Permenhub Nomor 34 Tahun 2014, yang menyebutkan macam-macam yang termasuk dalam Marka Lainnya. Hal tersebut antara lain :

- a. Marka tempat penyeberangan;
- b. Marka larangan parkir atau berhenti di jalan;
- c. Marka peringatan perlintasan sebidang antara jalan rel dan jalan;
- d. Marka lajur sepeda, marka lajur khusus bus, marka lajur sepeda motor;

- e. Marka jalan keluar masuk lokasi pariwisata;
- f. Marka jalan keluar masuk pada lokasi gedung dan pusat kegiatan yang digunakan untuk jalur evakuasi; dan
- g. Marka kewaspadaan dengan efek kejut.

Melihat hal tersebut, terlihat jelas dalam aturan ini bahwa tempat penyeberangan masuk dalam 2 kategori marka jalan. Marka tempat penyeberangan sendiri dibagi dalam dua jenis yaitu marka untuk menyatakan tempat penyeberangan pejalan kaki dan marka untuk menyatakan tempat penyeberangan pesepeda.

Pasal 40 ayat (3) Permenhub No. 34 Tahun 2014, menjelaskan tentang marka untuk menyatakan tempat penyeberangan pejalan kaki, dapat berupa:

- a. Garis utuh yang membujur tersusun melintang jalur lalu lintas (*zebra cross*) tanpa alat pemberi isyarat lalu lintas untuk menyeberang (*pelican crossing*); dan
- b. Dua garis utuh yang melintang jalur lalu lintas dengan alat pemberi isyarat lalu lintas untuk menyeberang (*pelican crossing*).

Pernyataan di atas secara jelas menyebutkan bahwa *pelican crossing* termasuk dalam kategori Marka Lainnya. Pernyataan di atas juga menyebutkan adanya Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (yang selanjutnya disingkat APILL). APILL diatur dengan aturan tersendiri, yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 49 tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas. Pasal 1 angka 1 Permenhub Nomor 49 tahun 2014 menjelaskan pengertian tentang Alat Pemberi Lalu Lintas yang mana merupakan perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur lalu lintas orang dan/atau kendaraan di persimpangan atau pada ruas jalan.

Penyelenggaraan Marka Jalan

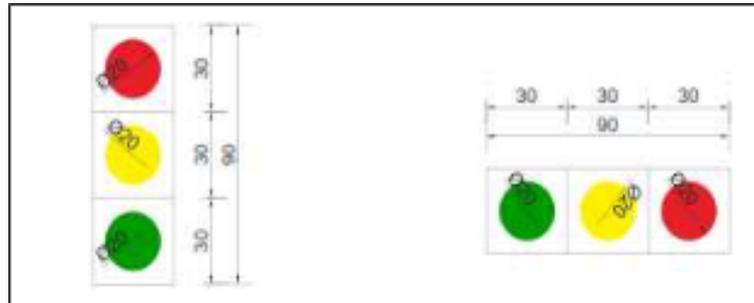
Ruang lingkup kedua yaitu penyelenggaraan marka jalan. Penyelenggaraan marka jalan merupakan kegiatan yang dilakukan oleh Pemerintah atau pihak yang berwenang dalam penempatan, pemeliharaan, dan penghapusan marka jalan. Dalam hal penyelenggaraan marka jalan, kegiatan pertama yang harus dilakukan oleh Pemerintah atau pihak yang berwenang adalah memperhatikan tata cara penempatan marka jalan. *Pelican Crossing* yang juga termasuk dalam Marka Melintang, dalam

penempatannya ditempatkan bersama dengan rambu larangan berjalan terus karena wajib berhenti sesaat, dan/atau alat pemberi isyarat lalu lintas pada tempat yang memungkinkan pengemudi dapat melihat dengan jelas lalu lintas yang datang dari cabang persimpangan lain. Selain itu, apabila arus lalu lintas dan arus pejalan kaki cukup tinggi, marka untuk menyatakan tempat penyeberangan pejalan kaki dapat dilengkapi dengan alat pemberi isyarat lalu lintas dan rambu-rambu lalu lintas.

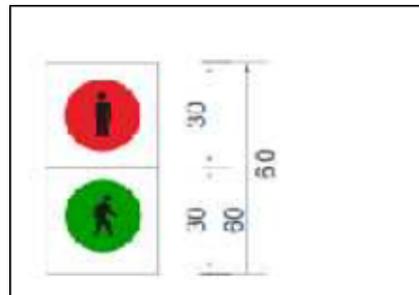
Rambu Lalu Lintas yang mana berkategori peringatan terhadap *pelican crossing*, ditempatkan di sebelah kiri menurut arah lalu lintas pada jarak tertentu dari tepi paling luar bahu dan tidak merintanginya lalu lintas kendaraan atau pejalan kaki. Penempatan rambu petunjuk lokasi fasilitas penyeberangan pejalan kaki, harus didahului dengan menempatkan rambu peringatan banyak lalu lintas pejalan kaki menggunakan fasilitas penyeberangan.

Tidak hanya Marka Jalan dan Rambu Lalu Lintas yang diatur penempatannya, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas yang berkaitan erat dengan *pelican crossing* dan memiliki peran penting dalam *pelican crossing* juga diatur penempatannya. APILL yang dipasang secara bersamaan dengan rambu lalu lintas dan marka jalan, diatur dalam Pasal 29 ayat (3) Permenhub Nomor 49 tahun 2014. APILL yang digunakan dalam *pelican crossing* merupakan APILL dengan lampu 3 (tiga) warna yang ditujukan untuk pengendara kendaraan bermotor dan lampu 2 (dua) warna yang ditujukan untuk penyeberang jalan atau pejalan kaki. APILL dengan lampu tiga warna yang dipasang pada persimpangan jalan ditempatkan di sebelah kiri jalur lalu lintas kendaraan dan menghadap arah lalu lintas kendaraan dan dapat ditambah pada sisi kanan.

Begitu pula dengan APILL dengan lampu tiga warna yang dipasang pada ruas jalan, ditempatkan pada pemisah jalur atau median dengan menghadap arah lalu lintas kendaraan. APILL dengan lampu dua warna yang ditujukan untuk penyeberang jalan atau pejalan kaki, ditempatkan pada tempat penyeberangan pejalan kaki di sisi sebelah kiri jalur lalu lintas kendaraan dan menghadap arah lalu lintas pejalan kaki.

Gambar 1. APILL dengan lampu 3 warna.

Sumber: Lampiran I Permenhub Nomor 49 tahun 2014

Gambar 2. APILL dengan lampu 2 warna dan khusus pejalan kaki

Sumber: Lampiran I Permenhub Nomor 49 tahun 2014

Kegiatan kedua yang harus dilakukan oleh Pemerintah dan/atau pihak yang berwajib adalah dengan melakukan pemeliharaan terhadap marka jalan khususnya untuk *pelican crossing*. *Pelican Crossing* rentan mengalami kerusakan sehingga diperlukan pemeliharaan ekstra agar *pelican crossing* dapat berfungsi sebagaimana mestinya dan dapat digunakan oleh pejalan kaki dengan aman dan nyaman. Bagian dari *pelican crossing* yang sering mengalami kerusakan adalah tombol yang digunakan penyeberang untuk mengaktifkan APILL pada *pelican crossing*. Seperti contoh, di kota Malang, belum ada satu tahun dioperasikan, *pelican crossing* di Jalan Bandung, Kota Malang sudah tidak berfungsi lagi. Padahal pada daerah tersebut, pejalan kaki sangatlah padat khususnya pelajar yang berlalu lalang di pagi hari dan menjelang jam pulang sekolah. Rusaknya *pelican crossing* tersebut diakibatkan tombol yang digunakan untuk menyalakan lampu

hilang.⁹ Pemeliharaan *pelican crossing* oleh pihak yang berkewajiban yaitu Dinas Perhubungan, dapat dilakukan dengan cara pemeliharaan berkala. Pemeliharaan berkala yang dimaksud adalah mengganti *pelican crossing* yang rusak dengan yang baru untuk dapat memberi jaminan keamanan atau keselamatan bagi pengguna jalan.

Pembuatan Marka Jalan

Ruang lingkup yang ketiga dalam Permenhub No. 34 Tahun 2014 sebagaimana telah diganti dengan Permenhub No. 67 Tahun 2018 tentang Marka Jalan yaitu Pembuatan Marka Jalan. Dalam hal penyelenggaraan Marka Jalan, hal yang paling utama yang harus diperhatikan adalah pembuatan Marka Jalan itu sendiri. Pembuatan Marka Jalan tidak bisa dilakukan oleh sembarang orang atau badan usaha. Namun, dalam pembuatan Marka Jalan, haruslah dilakukan oleh badan usaha yang telah memenuhi persyaratan. Persyaratan tersebut antara lain :

1. Telah memenuhi spesifikasi teknis bahan;
2. Memenuhi spesifikasi bahan, perlengkapan, dan peralatan produksi; dan
3. Memiliki sumber daya manusia yang berkompeten di bidang perlengkapan jalan.

Persyaratan-persyaratan tersebut dilakukan penilaian oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat. Badan usaha yang telah memenuhi persyaratan, didaftarkan di Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai badan usaha pembuat Marka Jalan. Prosedur dan persyaratan terhadap badan usaha yang bersedia dan mampu sebagai pembuat Marka Jalan, berlaku untuk semua Marka Jalan yang akan dibuat termasuk juga *pelican crossing*.

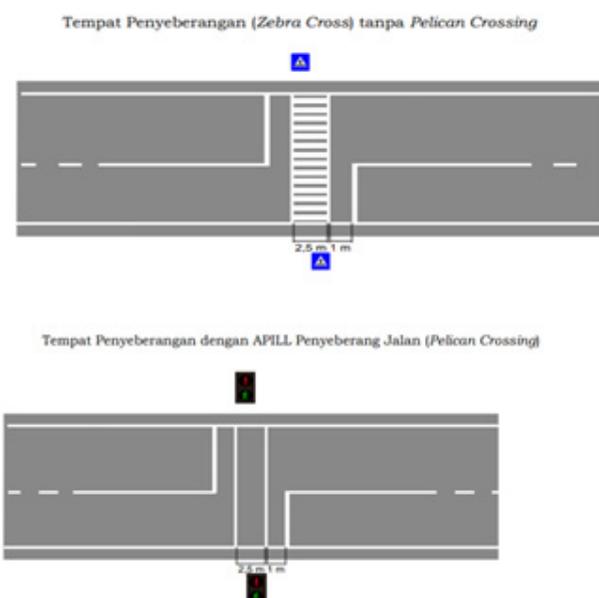
Dalam pembuatan marka jalan yang berkategori marka melintang, maka dalam pembuatannya haruslah berupa garis utuh dan memiliki lebar paling sedikit 20 (dua puluh) sentimeter dan paling banyak 30 (tiga puluh) sentimeter. Selain itu, marka melintang tersebut juga dilengkapi dengan adanya Marka Lambang berupa

⁹ Lin, 'Rusak, Tombol Pelican Crossing Jalan Bandung Hilang', (*Malang Post*, 2016) <<https://www.malang-post.com/berita/kota-malang/rusak-tombol-pelican-crossing-jalan-bandung-hilang>>, accessed 14 September 2018.

tulisan “STOP”, dan jarak antara puncak huruf pada Marka Lambang dengan Marka Melintang sebesar 1 (satu) meter sampai dengan 2,5 (dua koma lima) meter.

Pada Marka Lainnya, yang mana secara nyata mengatur perihal tempat penyeberangan pejalan kaki, maka dalam aturan Marka Lainnya, tempat penyeberangan harus berwarna putih. *Zebra cross* sebagai tempat penyeberangan, dalam pembuatannya berupa garis utuh yang membujur dan harus memiliki panjang paling sedikit 2,5 (dua koma lima) meter dan lebar 30 (tiga puluh) sentimeter. Untuk *pelican crossing*, yang mana juga merupakan tempat penyeberangan namun dilengkapi dengan alat pemberi isyarat lalu lintas, dalam pembuatannya berupa dua garis utuh melintang dan memiliki jarak antar garis melintang paling sedikit 2,5 (dua koma lima) meter dengan lebar garis melintang 30 (tiga puluh) sentimeter.

Gambar 3. Marka Lainnya, yang mana merupakan marka yang mengatur tentang pelican crossing



Sumber: Lampiran Permenhub Nomor 34 Tahun 2014 juncto Permenhub Nomor 67 Tahun 2018

Dalam hal Rambu Lalu Lintas yang melekat pada *pelican crossing*, diatur dalam Pasal 36 Permenhub 13 Tahun 2014 yang menjelaskan bahwa : “*Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang dilengkapi dengan papan tambahan dan berada pada lokasi fasilitas pejalan kaki, ditempatkan paling tinggi 265 (dua ratus enam puluh lima) sentimeter dan paling rendah 175 (seratus*

tujuh puluh lima) sentimeter diukur dari permukaan fasilitas pejalan kaki sampai dengan sisi daun rambu bagian bawah atau papan tambahan bagian bawah”. Selain itu, penempatan rambu untuk fasilitas penyeberangan pejalan kaki, haruslah didahului dengan menempatkan rambu peringatan banyak lalu lintas pejalan kaki menggunakan fasilitas penyeberangan.

Pasal 102 UU Nomor 22 tahun 2009 menyatakan bahwa APILL, Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan yang bersifat perintah, larangan, peringatan, atau petunjuk pada jaringan atau ruas jalan pemasangannya harus diselesaikan paling lama 60 (enam puluh) hari sejak tanggal pemberlakuan peraturan Menteri yang membidangi sarana dan prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau peraturan daerah terkait.

Penegakan Hukum Terhadap Kendaraan Bermotor yang Tidak Berhenti Pada Saat *Pelican Crossing* Digunakan Pejalan Kaki

Dalam mendapatkan keadaan yang nyaman, aman, dan tenteram dalam suatu pengangkutan bagi para pengguna jalan khususnya pejalan kaki, maka diperlukan adanya suatu regulasi atau aturan tersendiri yang mengatur mengenai hukum pengangkutan. Penegakan hukum dan adanya kepastian hukum, berlaku pula untuk fasilitas pendukung yang ada di UULLAJ. Pentingnya penegakan hukum dalam hal pengangkutan terutama pada fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, adalah untuk menciptakan suatu keadaan berlalu lintas yang aman dan nyaman. Dalam penggunaan *pelican crossing*, di negara maju, penggunaannya disertai dengan pemasangan CCTV, sehingga aksi kejahatan ataupun apabila ada kecelakaan bisa terpantau dengan baik. Namun, di Indonesia, perlindungan keselamatan terhadap penyeberang jalan masih belum terjamin. Hal itu lantaran tingkat kesadaran masyarakat Indonesia terhadap para penyeberang relatif rendah. Resiko kecelakaan lalu lintas pun semakin tinggi.

Terlebih di Indonesia *pelican crossing* dipasang di jalan protokol dengan tingkat kepadatan yang tinggi. *Pelican crossing* memang jauh lebih efektif, praktis, dan lebih efisien. Tetapi, potensi kejahatan dan kecelakaan yang ditimbulkan sangat

besar.¹⁰ Apabila dikaitkan dengan adanya *pelican crossing*, maka dalam pembuatan *pelican crossing* termasuk dalam suatu perbuatan hukum yang dilakukan oleh subjek hukum yang dalam hal ini merupakan Pemerintah. Maka dari itu, dengan adanya *pelican crossing*, juga akan mewujudkan suatu akibat hukum baik bagi pengguna *pelican crossing* maupun yang tidak menggunakan tetapi terkena dampak atas adanya *pelican crossing* (dalam hal ini adalah kendaraan bermotor). Melihat dari fungsinya, *pelican crossing* memiliki satu fungsi, yaitu memberikan prioritas kepada orang yang melaluinya untuk menyeberang dengan selamat. Dengan demikian, pengendara kendaraan bermotor harus berhenti untuk memberikan kesempatan pada pejalan kaki yang akan menyeberang jalan. Tidak hanya berlaku untuk para pengendara kendaraan bermotor, namun juga berlaku untuk pejalan kaki. Dalam hal ini, apabila ingin menyeberang jalan, pejalan kaki diwajibkan untuk menyeberang jalan pada tempatnya, yang salah satunya adalah *pelican crossing*.

Pada Pasal 116 ayat (1) UULLAJ, menjelaskan bahwa: “Pengemudi harus memperlambat kendaraannya sesuai dengan Rambu Lalu Lintas”. Untuk itu, pengemudi yang akan memperlambat kendaraannya harus mengamati situasi Lalu Lintas di samping dan di belakang kendaraan dengan cara yang tidak membahayakan bagi kendaraan lain. Maka dari itu, setiap adanya rambu lalu lintas di *pelican crossing* haruslah memiliki jarak pandang yang cukup untuk para pengendara kendaraan bermotor agar dapat memperlambat kendaraannya tanpa perlu berhenti secara mendadak.

Sanksi

Dalam penegakan hukum, diperlukan adanya sanksi-sanksi yang mengatur secara jelas dan mengikat bagi seluruh masyarakat. Dalam hal ini, sanksi yang dapat ditegakkan bagi pengendara kendaraan bermotor yang tidak berhenti pada saat *pelican crossing* digunakan oleh pejalan kaki, dapat berupa ketentuan pidana

¹⁰ Bangun Santoso, “Pengamat: Pelican Crossing Rawan Kejahatan dan Kecelakaan” <<https://www.suara.com/news/2018/09/05/144025/pengamat-pelican-crossing-rawan-kejahatan-dan-kecelakaan>>, accessed 10 November 2018.

yang diatur dalam UULLAJ. Pasal 284 UULLAJ, menjelaskan bahwa: "Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki atau pesepeda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)". Dengan demikian, sangat jelas artian dalam Pasal 284 bahwa pejalan kaki dan pesepeda harus diutamakan keselamatannya oleh Kendaraan Bermotor.

Selain itu, apabila pejalan kaki tertabrak oleh pengendara kendaraan bermotor sehingga terjadi kecelakaan, maka dapat dikenakan Pasal 310 ayat (2), (3), (4) UULLAJ yang menyatakan bahwa:

"(2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), dipidana dengan penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 2.000.000,00 (dua juta rupiah).

(3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).

(4) Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah)".

Upaya Penegakan Hukum

Adanya sanksi-sanksi yang diatur dalam UULLAJ mengenai pengutamaan pejalan kaki yang menggunakan *pelican crossing*, juga diperlukan adanya suatu upaya penegakan hukum. Upaya penegakan hukum dilakukan dengan tujuan untuk mengurangi resiko-resiko yang timbul sehingga dapat mencegah adanya kecelakaan lalu lintas dan sanksi-sanksi yang akan diterima oleh pengendara. Upaya-upaya tersebut dilakukan oleh pihak yang berkewajiban untuk melaksanakan penegakan hukum yang dapat bekerja sama dengan pemerintah. Hal-hal yang dapat dilakukan dalam upaya penegakan hukum yaitu pembinaan dan pengawasan. Pembinaan

ini dilakukan agar setiap orang atau masyarakat sebagai pengguna jalan dapat mengetahui dengan jelas perintah dan larangan yang ada dan diatur demi terciptanya kelancaran dan ketertiban dalam berlalu lintas.

Dalam Pasal 5 ayat (1) UULLAJ, Negara bertanggung jawab atas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan pembinaannya dilaksanakan oleh Pemerintah. Pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan tersebut dilakukan oleh instansi pembina sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya masing-masing. Dalam melaksanakan pembinaan tersebut, pemerintah dapat menyerahkan sebagian urusannya kepada pemerintah provinsi dan/atau pemerintah kabupaten/kota. Upaya pengawasan yang dapat dilakukan, yaitu dengan pengawasan yang dilakukan secara berkelanjutan oleh setiap pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hasil pengawasan tersebut apabila ditemukan adanya suatu pelanggaran, maka ditindaklanjuti dengan tindakan korektif dan/atau penegakan hukum.

Perlindungan Hukum Pejalan Kaki

Dengan adanya suatu penegakan hukum yang dibentuk dengan adanya sanksi-sanksi yang tegas dan mengikat serta adanya upaya hukum, maka diperlukan pula adanya perlindungan hukum. Apabila terjadi kecelakaan lalu lintas antara pengendara kendaraan bermotor yang melewati *pelican crossing* dengan pejalan kaki yang memanfaatkan fasilitas penyeberangan, maka hal tersebut secara hukum perdata dapat dikategorikan sebagai Perbuatan Melawan Hukum (PMH). Perlindungan hukum bagi pejalan kaki yang menjadi korban kecelakaan dapat berupa pertolongan dan perawatan korban. Pasal 233 UULLAJ, yang menjelaskan bahwa setiap kecelakaan wajib dicatat dalam formulir data kecelakaan lalu lintas. Mengenai kewajiban dan tanggung jawab pengemudi atau pemilik kendaraan terhadap kecelakaan yang terjadi, akibat kelalaiannya, diatur dalam Pasal 234 UULLAJ.

Selain itu, dalam Pasal 235 UULLAJ mengatur bahwa apabila korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas maka pengemudi atau pemilik kendaraan bermotor wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa

biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan biaya tuntutan perkara pidana. Apabila terjadi cedera terhadap badan atau kesehatan korban akibat kecelakaan lalu lintas, pengemudi atau pemilik kendaraan bermotor wajib memberikan bantuan kepada korban berupa biaya pengobatan dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana. Besaran ganti kerugian yang ditanggung oleh pengendara atau pemilik kendaraan ditentukan berdasarkan putusan pengadilan. Namun, besaran ganti kerugian tersebut juga bisa dilakukan diluar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai di antara para pihak yang terlibat.

Selain itu, dalam Pasal 239 UULLAJ, pemerintah mengembangkan program asuransi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan. Pemerintah mendirikan perusahaan asuransi negara di bidang transportasi yaitu PT. Jasa Raharja (Persero). PT. Jasa Raharja adalah lembaga asuransi yang menjalankan program asuransi sosial yaitu mengelola dan menyelenggarakan pelaksanaan Dana Pertanggung Jawaban Wajib Kecelakaan Penumpang sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No. 33 tahun 1964, serta mengelola dan menyelenggarakan pelaksanaan Dana Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No. 34 tahun 1964.¹¹ Besarnya santunan yang berhak diterima oleh pejalan kaki pada saat melintasi *pelican crossing* namun tertabrak oleh kendaraan bermotor yang tidak berhenti, adalah tergantung dari resiko yang dialami.

Ahli waris dari korban kecelakaan di darat, perairan, maupun udara yang meninggal berhak mendapat Rp. 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).¹² Apabila korban meninggal tersebut tidak memiliki ahli waris, maka biaya pengurusan pemakaman diberikan sebesar Rp. 4.000.000,00 (empat juta rupiah).¹³ Sementara itu, merujuk pada PP No. 18 tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, jika korban mengalami cacat tetap yang terkait dengan lengan, kaki, penglihatan, ataupun akal maka besaran yang diterima sama

¹¹ Hilda Yunita, 'Karakteristik Hubungan Hukum Dalam Asuransi Jasa Raharja Terhadap Klaim Korban Kecelakaan Angkutan Umum', (2015) 30 3 Yuridika.[8].

¹² Pasal 3 Permenkeu RI No. 16/PMK.010/2017 tentang Besaran Santunan dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.

¹³ *ibid.*

dengan korban meninggal dunia. Jika cacat tetap menimpa sebagian anggota tubuh, korban berhak menerima santunan, yang mana besaran santunan tersebut dihitung dengan menurut presentase terhadap santunan untuk korban meninggal dunia.

Terlepas dari santunan dana kecelakaan yang telah diterima oleh ahli waris korban yang meninggal dunia dan yang mengalami luka baik luka ringan maupun luka berat dari asuransi PT. Jasa Raharja, hal tersebut tidak mengurangi hak mereka untuk menuntut ganti kerugian kepada pengendara kendaraan bermotor. Dalam hal apabila terjadi kecelakaan yang menyebabkan korban (pejalan kaki) meninggal dunia, menurut Pasal 1370 BW (*Burgerlijk Wetboek*), menentukan bahwa dalam halnya suatu pembunuhan dengan sengaja atau karena kurang hati-hatinya seseorang, maka suami atau istri yang ditinggalkan, anak atau orang tua si korban, yang lazimnya mendapat nafkah dari pekerjaan si korban, mempunyai hak menuntut suatu ganti rugi, yang harus dinilai menurut kedudukan dan kekayaan kedua belah pihak, serta menurut keadaan. Selain itu, dalam Pasal 1371 BW menyatakan bahwa apabila menyebabkan luka atau cacat anggota badan seseorang dengan sengaja atau karena kurang hati-hati, maka harus memberi hak kepada korban selain untuk menuntut penggantian biaya pengobatan, juga untuk penggantian kerugian yang disebabkan oleh luka atau cacat badan tersebut. Penggantian kerugian ini juga dinilai menurut kedudukan dan kemampuan kedua belah pihak dan menurut keadaan. Sedangkan dalam pemberian ganti kerugian, hal tersebut wajib dilakukan apabila telah terbukti memenuhi keseluruhan unsur Pasal 1365 BW, yang terdiri atas:

1. Perbuatan yang melanggar hukum (*onrechmatige daad*);
2. Harus ada kesalahan;
3. Harus ada kerugian yang ditimbulkan;
4. Adanya hubungan kausal antara perbuatan dan kerugian.

Kesimpulan

Klasifikasi Lampu Merah Penyeberangan (*Pelican Crossing*) sebagai fasilitas penyeberangan jalan yang ditinjau dari sisi Hukum Pengangkutan adalah sebagai Marka Jalan Berupa Tanda yang dilengkapi dengan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL). *Pelican crossing* termasuk dalam Marka Melintang dan Marka

Lainnya. UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak menjelaskan secara detail tentang *pelican crossing*. Sehingga, pengaturannya diatur lebih lanjut dalam peraturan pemerintah yang lain. Mengenai Marka Jalan Berupa Tanda diatur dalam Permenhub 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan, sedangkan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, diatur dalam Permenhub 49 tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas.

Penegakan hukum terhadap kendaraan bermotor yang tidak berhenti pada saat Lampu Merah Penyeberangan (*Pelican Crossing*) digunakan pejalan kaki ditinjau dari Hukum Pengangkutan adalah penetapan sanksi bagi pelanggar. Sanksi tersebut berupa sanksi pidana dan juga sanksi perdata. Sanksi pidana terhadap pelanggar diatur dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 284. Dalam ranah perdata, terhadap pelanggaran yang dilakukan merupakan suatu bentuk Perbuatan Melawan Hukum (PMH) yang mana diatur dalam pasal 1365 BW. Korban atau ahli waris dapat mengajukan gugatan berupa kerugian baik materiil maupun imateriil yang diderita. Selain itu, perlindungan hukum juga didapatkan oleh pengguna *pelican crossing* apabila tertabrak oleh pengendara atau pemilik kendaraan bermotor yaitu berupa pertolongan dan perawatan sesuai dengan pasal 231 UULLAJ. Selain itu, korban juga mendapatkan santunan baik dari pengendara atau pemilik kendaraan bermotor dan dari perusahaan asuransi negara yaitu PT. Jasa Raharja yang besarnya juga telah ditentukan dengan peraturan khusus lainnya.

Daftar Bacaan

Jurnal

Hilda Yunita, 'Karakteristik Hubungan Hukum Dalam Asuransi Jasa Raharja Terhadap Klaim Korban Kecelakaan Angkutan Umum' (2015) 30 3 Yuridika.

Lilis Trianingsih, Retna Hidayah, 'Analisis Perilaku Pejalan Kaki pada Penggunaan Fasilitas Penyeberangan di Sepanjang Jalan Kawasan Malioboro Yogyakarta' (2014) X 2 INERSIA.

Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga Direktorat Bina Teknik, 'Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan'

(1995).

Materi/Slide Perkuliahan

Zahry Vandawati. C., *Bahan Materi Kuliah Hukum Transportasi Darat* (2016).

Laman

Aksi Keselamatan Jalan Indonesia, 'Pelican Crossing Berbeda dengan Zebra Cross' (AKJI, 2014) <<http://ayosealamat.org/post/pedestrian/pelican-cross-berbeda-dengan-zebra-cross>> accessed 17 Oktober 2018.

Bangun Santoso, 'Pengamat: Pelican Crossing Rawan Kejahatan dan Kecelakaan' <<https://www.suara.com/news/2018/09/05/144025/pengamat-pelican-crossing-rawan-kejahatan-dan-kecelakaan>> accessed 10 November 2018.

Lin, 'Rusak, Tombol Pelican Crossing Jalan Bandung Hilang' (Malang Post, 2016) <<https://www.malang-post.com/berita/kota-malang/rusak-tombol-pelican-crossing-jalan-bandung-hilang>> accessed 14 September 2018.

Perundang-undangan

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

Peraturan Pemerintah Nomor 18 tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1965 Nomor 29).

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 1244).

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 1392).

Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 16/PMK.010/2017 tentang Besaran Santunan dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 279).

--halaman ini sengaja dibiarkan kosong--