

BAB IV

PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum

1. Gambaran Umum Kota Malang

Malang adalah sebuah daerah perkotaan yang terletak di Provinsi Jawa Timur, Indonesia. Kota ini terletak 90 km sebelah selatan dari ibukota Jawa Timur (Surabaya) dan merupakan kota terbesar kedua di Jawa Timur setelah Surabaya, serta merupakan salah satu kota dengan jumlah penduduk terbesar di Indonesia.

Selain itu, Malang juga merupakan kota terbesar nomor dua di wilayah Pulau Jawa bagian selatan setelah Kota Bandung. Kota Malang terletak di dataran tinggi sehingga memiliki suhu yang cukup sejuk, dan seluruh wilayahnya berbatasan dengan Kabupaten Malang. Luas wilayah dari kota Malang adalah 252,10 km². Kota Malang, Kota Batu dan Kabupaten Malang, sebenarnya merupakan bagian dari kesatuan wilayah yang dikenal dengan Malang Raya (Wilayah Metropolitan Malang). Namun kini terpisah-pisah dikarenakan adanya pemekaran wilayah.

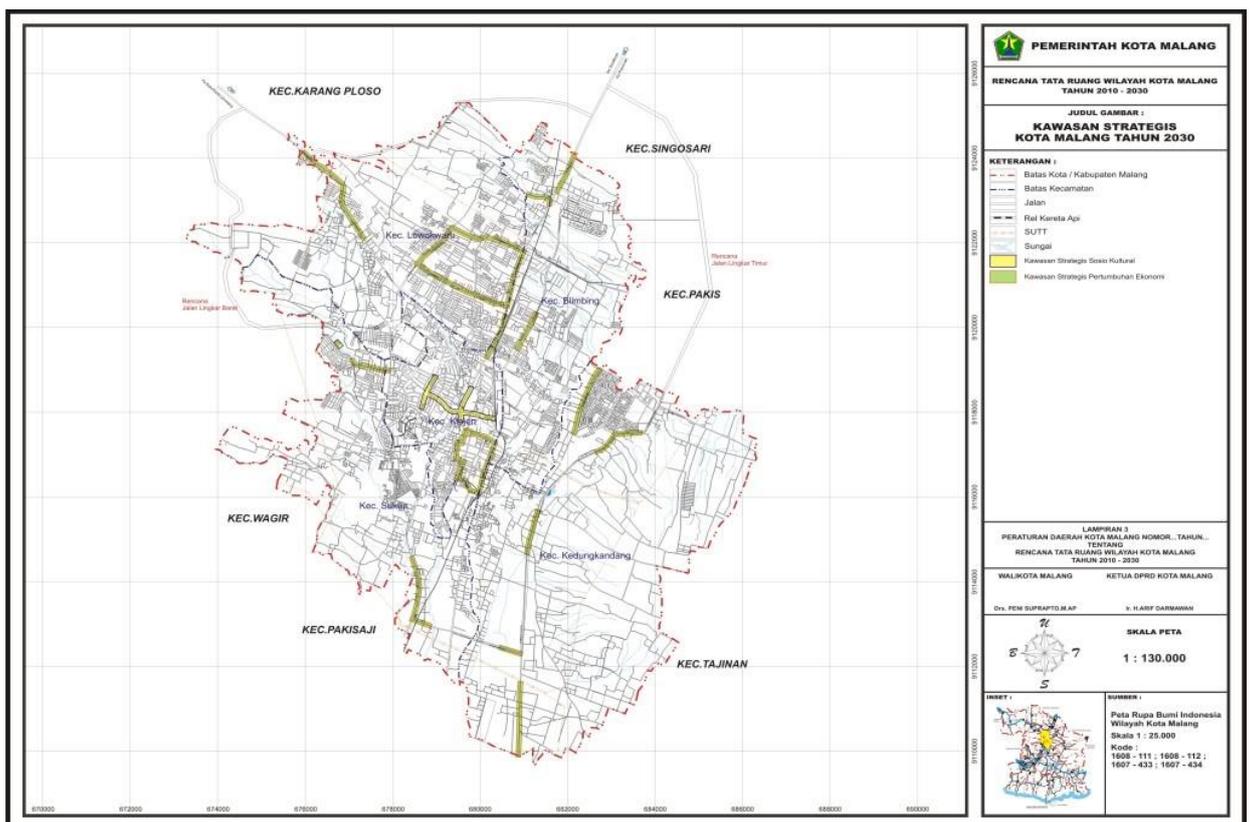
Wilayah Malang Raya yang berpenduduk sekitar 4 juta jiwa, adalah kawasan metropolitan terbesar kedua di Jawa Timur setelah Gerbangkertosusila. Kawasan Malang Raya dikenal sebagai salah satu daerah tujuan wisata di Pulau Jawa.

Tak hanya itu, Malang dikenal sebagai salah satu kota tujuan pendidikan terkemuka di Indonesia karena banyak universitas dan politeknik negeri maupun

swasta yang terkenal memiliki kualitas yang bagus hingga seluruh Indonesia, beberapa di antaranya ada 3 Universitas yang paling terkenal yakni Universitas Brawijaya, Universitas Negeri Malang, dan Universitas Muhammadiyah Malang.¹

Gambar I.

Peta Kota Malang



Kota Malang yang terletak pada ketinggian antara 440 – 667 mdpl (meter diatas permukaan air laut), merupakan salah satu kota tujuan wisata utama di Jawa Timur karena potensi alam dan iklim yang dimilikinya. Letaknya berada ditengah-tengah wilayah Kabupaten Malang yang secara astronomis terletak 112,06° –

¹ <https://malangholiday.wordpress.com/keadaan-geografi-malang>, diakses pada 6 Januari 2017, pukul 10.35

112,07° Bujur Timur dan 7,06° – 8,02° Lintang Selatan, dengan batas wilayah sebagai berikut :

- a. Sebelah Utara Kota Malang : yaitu Kecamatan Singosari dan Kec. Karangploso Kabupaten Malang
- b. Sebelah Timur Kota Malang : yaitu Kecamatan Pakis dan Kecamatan Tumpang Kabupaten Malang
- c. Sebelah Selatan Kota Malang : yaitu Kecamatan Tajinan dan Kecamatan Pakisaji Kabupaten Malang
- d. Sebelah Barat Kota Malang : yaitu Kecamatan Wagir dan Kecamatan Dau Kabupaten Malang

Serta dikelilingi beberapa gunung :

- a. Gunung Arjuno di sebelah Utara Kota Malang
- b. Gunung Semeru di sebelah Timur Kota Malang
- c. Gunung Kawi dan Panderman di sebelah Barat Kota Malang
- d. Gunung Kelud di sebelah Selatan Kota Malang

Jenis tanah di wilayah Kota Malang ada 4 macam, antara lain :

- a. Alluvial dengan warna kelabu kehitaman dengan luas 6,930,267 Ha.
- b. Mediteran dengan warna coklat dengan luas 1.225.160 Ha.
- c. Asosiasi latosol dengan warnacoklat kemerahan grey coklat dengan luas 1.942.160 Ha.

- d. Asosiasi andosol dengan warna coklat dan grey humus dengan luas 1.765,160 Ha

Jumlah penduduk Kota Malang 857.891 jiwa (2014), dengan taraf pertumbuhan 3,9% per tahun. Dengan luas Kota Malang yang mencapai 110,06 km², Kota Malang memiliki kepadatan penduduk yang mencapai 7800 jiwa/km².

a. Suku bangsa

Penduduk Kota Malang sebagian besar berasal dari suku Jawa. Terdapat pula suku-suku bangsa seperti Madura, Arab, Tionghoa, Batak, Papua dan lain-lain. Sebagai kota pendidikan, Malang juga menjadi tempat tinggal mahasiswa dari berbagai daerah dari seluruh Indonesia, di antara mereka juga biasanya membentuk wadah komunitas kedaerahan tersendiri.

b. Agama

Agama di Kota Malang mayoritas adalah Islam, lalu setelahnya ialah Kristen Protestan, Katolik, Hindu, Buddha, dan Kong Hu Cu. Bangunan tempat ibadah di Kota Malang yang terbesar ialah diantaranya Masjid Jami (Masjid Agung), Gereja Hati Kudus Yesus, Gereja Kathedral Ijen, Klenteng Eng An Kiong di Kota Lama serta terdapat Candi Badut di Kecamatan Sukun dan Pura di puncak Buring.

2. Gambaran Mengenai *Pelican Crossing*

Seperti yang telah dijelaskan pada Bab sebelumnya, *Pelican crossing* adalah alat yang memudahkan pejalan kaki untuk menyebrang jalan sehingga pejalan kaki merasa aman dan nyaman ketika menyebrang jalan. *Pelican crossing* berasal dari nama PEdestrian LIght CONtroled dengan "O" diubah menjadi "A". *Pelican*

² <http://organisasi.malangkota.go.id> diakses pada 6 Januari 2017, pukul 10.35

crossing merupakan traffic light bagi pengendara di jalan. secara umum sistim kerja *pelican crossing* sama dengan traffic light yang biasa kita temui di jalan. yang membedakan adalah jumlah lampu yang ada. *pelican crossing* hanya memiliki 2 warna, yaitu merah dan hijau serta beberapa rambu pendukung lainnya yang sama seperti traffic light biasa. di kota Malang sendiri, ada beberapa tempat yang sudah terpasang *pelican crossing*

Ketika pejalan kaki ingin menyebrang jalan, pejalan kaki cukup menekan tombol berwarna perak yang berada pada tiang *pelican crossing*. butuh pengertian yang tinggi bagi pengendara kendaraan guna memprioritaskan pejalan kaki menyebrang apalagi ketika *pelican crossing* menyala merah.

Berikut ini adalah petunjuk penggunaannya :

- Berdiri di samping *pelican crossing*
- Tekan tombol yang berwarna Hijau pada tiang *pelican crossing*
- Tunggu sampai sirine (suara isyarat) berbunyi dan/atau lampu pada *pelican crossing* menyala hijau
- Tunggu hingga kendaraan-kendaraan atau pengguna jalan berhehti dibelakang garis henti
- menyebranglah hati hati di zebra cross dan jangan berlari

Ketika lampu di seberang jalan sudah berwarna hijau maka pejalan kaki sudah diperbolehkan untuk menyeberang. Dan disaat menyebrang maka hendaklah berjalanlah lebih cepat tapi jangan berlari.

3. Lokasi *Pelican Crossing* di Lingkar UB Malang

Universitas Brawijaya (UB) Malang ini terletak di salah satu kecamatan di kota Malang ini, tepatnya berada di Kecamatan Lowokwaru. Di luar kompleks Kampus Universitas Brawijaya (UB) Malang ini dikelilingi oleh jalan-jalan umum, yakni Jalan Raya Sumbersari, Jalan Gajayana, Jalan Veteran, dan Jalan MT. Haryono. Jalan-jalan yang mengelilingi Universitas Brawijaya ini lah yang kemudian sering disebut dengan Jalan Lingkar UB.

Di daerah Lingkar UB ini lah terdapat 4 rambu-rambu penyeberangan *Pelican Crossing*. Masing-masing Rambu *Pelican Crossing* ini terletak diantaranya:

- Di Jalan Veteran, 1 buah, tepatnya di dekat SMP NEGERI 04 Malang, tahun pengadaan : tahun 2012
- Di Jalan Gajayana, 1 buah, tepatnya di samping gang “Jalan Sunan Ampel II”
- Di sepanjang Jalan MT. Haryono, 2 buah, tepatnya 1 set di depan Agen Travel “Sriwijaya Air” dan 1 set di depan Fakultas Teknik Universitas Brawijaya Malang.

4. Gambaran Lokasi *Pelican Crossing* di titik-titik lain di Kota Malang

Berikut ini penulis menyertakan tabel yang menjelaskan tentang lokasi fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* di beberapa titik di Kota Malang yang didapatkan dari data sekunder berupa hasil wawancara kepada Dinas Perhubungan Kota Malang di bidang Lalu-lintas Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu-lintas.

Tabel II.

Tabel Pengadaan dan Pemasangan *Pelican Crossing* di Kota Malang

NO.	TAHUN PENGADAAN	LOKASI	JUMLAH	SATUAN
1	2012	Jl. J.A. Suprpto (di depan Cor Jesu)	1	Unit
		Jl. S. Supriyadi (di depan SDN Bandungrejosari 1)	1	Unit
		Jl. S. Supriyadi (di depan SDN Sukun)	1	Unit
		Jl. S. Supriyadi (di depan SDN Kebonsari 1)	1	Unit
		Jl. Sasuit Tubun (di depan SDN Kebonsari 2)	1	Unit
		Jl. Mayjend Sungkono (di depan SMAN 6)	1	Unit
		Jl. Tumenggung Suryo (di dean SMPN 20)	1	Unit
		Jl. Kawi (di depan SMPN 6)	1	Unit
		Jl. A. Yani utara (di depan SMPN Narotama)	1	Unit
		SUB TOTAL	9	Unit
2	2014	Di depan toko Kripik Tempe Lancar Jaya (Kec. Sanan)	1	Unit
		Di depan SDN Gadang 1	1	Unit
		Di depan SDN Bandulan 2	1	Unit
		Di depan SMPN 13 Sumbersari	1	Unit
		Di depan pertokoam Kompleks Persada Dinoyo	1	Unit
		SUB TOTAL	5	Unit
		TOTAL	14	Unit

Sumber : *Data Sekunder, diolah dari hasil wawancara dengan Dinas*

Perhubungan Kota Malang, 2017

5. Gambaran tentang Dinas Perhubungan Kota Malang

Dengan berlakunya Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah, dan Undang-undang nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah serta peraturan pemerintah nomor 41 Tahun 2007 tentang organisasi Perangkat Daerah

kemudian ditindaklanjuti dengan Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Daerah dan Peraturan Walikota nomor 45 Tahun 2012 tentang Uraian Tugas Pokok, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Malang, maka Dinas Perhubungan Kota Malang merupakan pelaksana otonomi Daerah di bidang Perhubungan yang dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Walikota melalui Sekretaris Daerah³.

Selanjutnya dalam melaksanakan tugas pokok penyusunan dan pelaksanaan kebijakan daerah dibidang Perhubungan, Dinas Perhubungan mempunyai fungsi antara lain merumuskan kebijakan teknis dibidang perhubungan yang meliputi melaksanakan tugas teknis operasional bidang perhubungan yang meliputi Teknis lalu lintas dan parkir, Teknis angkutan dan terminal, Teknis pengujian kendaraan bermotor, Teknis perizinan, Teknis pengendalian dan operasional berdasarkan peraturan perundang –undangan yang berlaku⁴.

6. Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Malang

Dinas Perhubungan Kota Malang adalah pelaksana tugas pokok Penyusunan dan Pelaksanaan Kebijakan Daerah di bidang perhubungan.

Dalam upaya melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud diatas, Dinas Perhubungan memiliki fungsi ⁵:

1. Perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis di bidang perhubungan;

³ Rencana Strategis (Renstra) Dinas Perhubungan Kota Malang Tahun 2014-2018

⁴ *Ibid.*

⁵ *Ibid*

2. Penyusunan, perencanaan dan pelaksanaan program di bidang Perhubungan
3. Penyusunan dan penetapan rencana teknis jaringan transportasi
4. Pengembangan manajemen dan rekayasa lalu lintas
5. Pengoperasian dan pemeliharaan terminal
6. Pemantauandan pengawasan transportasi jalan dan kebandarudaraan
7. Pelaksanaanpengendalian dan ketertiban lalu lintas
8. Pengembangan dan pengelolaan perparkiran
9. Pelaksanaanpengujian kendaraan bermotor
10. Pemberianpertimbangan teknis perijinan di bidang perhubungan
11. Pemberian dan pencabutan perijinan di bidang perhubungan
12. Pelaksanaan kegiatan di bidang pemungutan retribusi
13. Penetapan jaringan transportasi jalan;
14. Penyelenggaraan penempatan dan pemeliharaan rambu-rambu dan tanda-tanda lalu lintas
15. Pemberian pertimbangan teknis perijinan dan pengawasan usaha di bidang perhubungan yang meliputi jasa angkutan, pos dan telekomunikasi
16. Pelaksanaan standar pelayanan minimal (spm) di bidang perhubungan
17. Pemberdayaan dan peningkatan kinerja unit pelaksana teknis (upt)
18. Pengelolaan administrasi umum meliputi penyusunan program, ketatalaksanaan, ketatausahaan, keuangan, kepegawaian, rumah tangga, perlengkapan, kehumasan dan perpustakaan serta kearsipan

19. Evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas dan fungsi
20. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh kepala daerah sesuai dengan tugas dan fungsinya
21. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya.⁶

7. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang

Adapun struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang berdasarkan Peraturan Walikota Malang Nomor 44 Tahun 2012 tentang Uraian Tugas Pokok, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Malang ialah sebagai berikut :

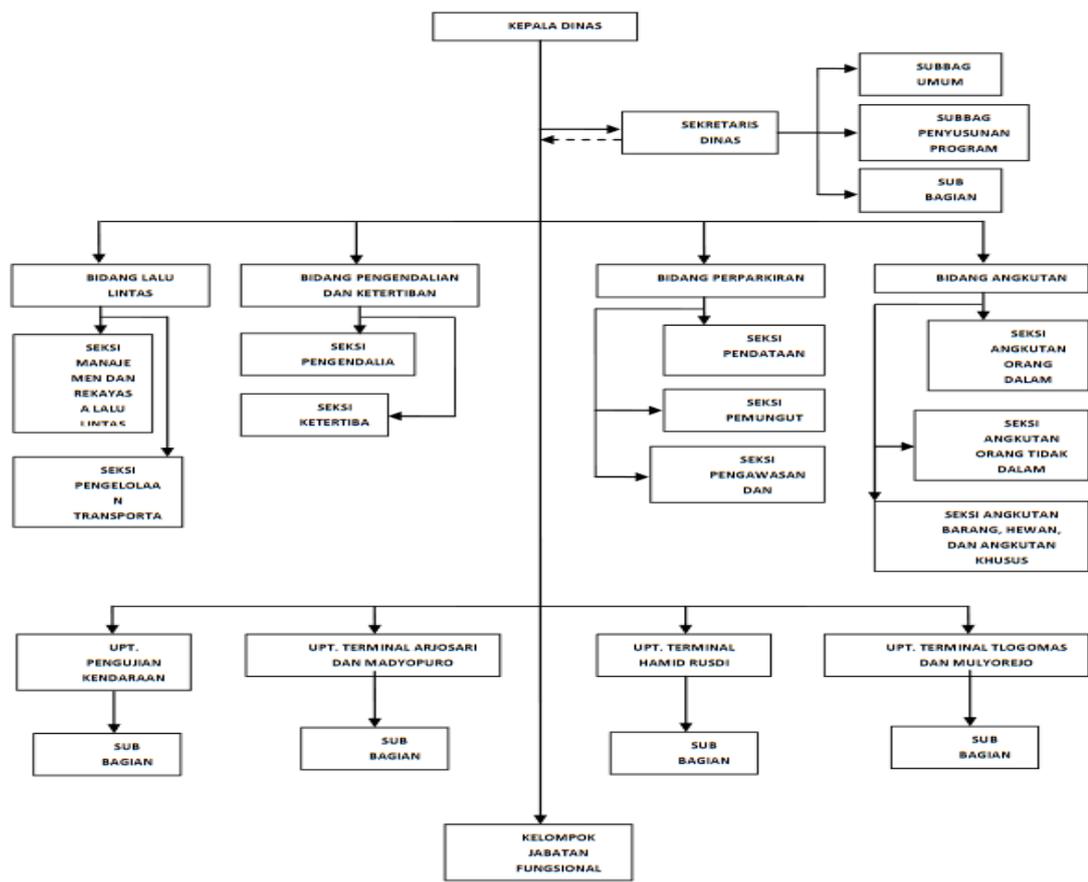
- a. Kepala Dinas;
- b. Sekretariat terdiri dari :
 - 1) Sub Bagian Penyusunan Program;
 - 2) Sub Bagian Keuangan;
 - 3) Sub Bagian Umum.
- c. Bidang Lalu Lintas, yaitu :
 - 1) Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas;
 - 2) Seksi Pengelolaan Sarana Transportasi.
- d. Bidang Angkutan, terdiri dari :
 - 1) Seksi Angkutan Orang Dalam Trayek Tetap;
 - 2) Seksi Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek;
 - 3) Seksi Angkutan Barang, Hewan, Angkutan Khusus dan Kebandarudaraan.

⁶ Rencana Strategis (Renstra) Dinas Perhubungan Kota Malang Tahun 2014-2018

- e. Bidang Pengendalian dan Ketertiban, terdiri dari :
 - 1) Seksi Pengendalian;
 - 2) Seksi Ketertiban;
- f. Bidang Perparkiran, terdiri dari:
 - 1) Seksi Perencanaan;
 - 2) Seksi Pemungutan;
 - 3) Seksi Pengawasan dan Pembinaan.
- g. Unit Pelaksana Teknis (UPT);
- h. Kelompok Jabatan Fungsional.

Gambar II.

Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang



8. Sumber Daya Dinas Perhubungan Kota Malang

a. Sumber Daya Manusia (SDM)

Dinas Perhubungan Kota Malang secara keseluruhan berjumlah 292 orang Pegawai Negeri Sipil (PNS), dan 7 orang Pegawai Tidak Tetap (PTT).

Berikut secara rinci gambaran Sumber Daya Manusia Dinas Perhubungan Kota Malang:⁷

Tabel III.

Sumber Daya Manusia Di Dinas Perhubungan Kota Malang

No.	PANGKAT	GOLONGAN/ RUANG	JUMLAH	KETERANGAN
1.	Pembina Utama Muda	IV/c	1	Eselon II – Kepala Dinas
	Pembina Tingkat I	IV/b	3	Eselon III /a, III/b , Sekretaris Dan Kepala Bidang
	Pembina	IV/a	4	Kepala Bidang, kepala Seksi, Kasubbag,Ka UPT
2.	Penata Tingkat I	III/d	6	Eselon IV, Kep Bidang, Penguji PKB
	Penata	III/c	9	Kasi, Kepala UPT ,Kepala TU UPT
	Penata Muda Tingkat I	III/b	11	Staf
	Penata Muda	III/a	24	Staf
3.	Pengatur Tingkat I	II/d	13	Staf
	Pengatur	II/c	25	Staf
	Pengatur Muda Tingkat I	II/b	66	Staf
	Pengatur Muda	II/a	73	Staf
4.	Juru Tingkat I	I/d	25	Staf
	Juru	I/c	19	Staf
	Juru Muda Tingkat I	I/b	10	Staf
	Juru Muda	I/a	3	Staf

⁷ Rencana Strategis (Renstra) Dinas Perhubungan Kota Malang Tahun 2014–2018

	Total PNS		292	
5.	PTT (Pegawai Tidak Tetap)		7	

Sumber : Data Sekunder, Rencana Strategis (Renstra) Dinas Perhubungan Kota Malang Tahun 2014–2018, Diolah, 2017

Tabel IV.

SDM Dinas Perhubungan Kota Malang Berdasarkan Latar Belakang

Pendidikan Teknis

No.	Pendidikan Teknis	Jumlah	Keterangan
1.	S –2 Transportasi	1	1 Orang Eselon IV PKB, 1 Orang Staf Angkutan
2.	Diploma IV Transportasi Darat	3	1 Eselon IV PKB, 1 Orang Staf Lalin
3.	Diploma IV Transportasi Darat	2	1 Eselon IV PKB, 1 Orang Staf Lalin
4.	Diploma III	4	4 Orang Staf
5.	DIKLAT Pengujian Kendaraan Bermotor PKB	12	Staf Pengujian Kendaraan bermotor
6.	DIKLAT PPNS LLAJ	7	Staf Daltib
7.	DIKLAT Motoris	4	2 Staf Bidang Daltib, 2 Bidang lalu-lintas

Sumber : Data Sekunder, Rencana Strategis (Renstra) Dinas Perhubungan Kota Malang Tahun 2014–2018, Diolah, 2017

b. Sumber Daya Lain

Sarana maupun prasarana kerja yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan Kota Malang meliputi Kantor, 3 Terminal, 1 tempat uji kir kendaraan ,Kendaraan operasional, peralatan komunikasi dan peralatan administrasi baik yang sifatnya manual maupun elektronik.

Di samping itu perlengkapan-perengkapan yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan Kota Malang diantaranya ialah seperti yang disebutkan dalam tabel berikut:⁸

⁸ Rencana Strategis (Renstra) Dinas Perhubungan Kota Malang Tahun 2014–2018

Tabel V.

Daftar Perlengkapan Dinas Perhubungan Kota Malang

No.	Nama Barang	Jumlah	Keterangan
1.	Mobil	5	Sangat baik
2.	Mobil pick up	2	Sangat baik
3.	Mobil Jeep	1	Sangat baik
4.	Sepeda motor	10	Sangat baik
5.	Mesin ketik	6	Cukup
6.	Brangkas	1	baik
7.	Almari besi	3	Cukup
8.	Rak buku	9	Cukup
9.	Filling Kabinet	11	Kurang
10.	Almari besi	2	Cukup
11.	Lemari	11	Kurang
12.	Televisi	4	Cukup
13.	Pesawat telepon	12	Cukup
14.	Pesawat HT	10	Baik
15.	Kursi rapat	16	Kurang
16.	Meja tamu	5	Cukup
17.	Kursi putar	4	Cukup
18.	Kursi kerja	19	Kurang
19.	Bangku tunggu	61	Cukup
20.	Kursi lipat	44	Cukup
21.	Meja komputer	1	Baik
22.	Meja tulis	82	Cukup
23.	Kursi kerja	5	Kurang
24.	Jam dinding	16	Cukup
25.	Meja tulis	11	Cukup
26.	Mesin potong rumput	5	Cukup
27.	Kipas angin	1	Baik
28.	Radio	1	Cukup
29.	Cassete recorder	1	Cukup
30.	Pengeras suara	12	Cukup
31.	CPU	2	Baik
32.	Monitor	2	Baik
33.	Keyboard	2	Baik
34.	Printer	2	Baik
35.	Bufet	2	Cukup
36.	Amplifier	6	Cukup
37.	Pesawat SSB	1	Baik
38.	Gerobak sampah	2	Baik
39.	Tabung pemadam	2	Baik
40.	Komputer Pentium IV	12	Baik

41.	Laptop	6	Baik
-----	--------	---	------

Sumber : Data Sekunder, Rencana Strategis (Renstra) Dinas Perhubungan Kota Malang Tahun 2014–2018, Diolah, 2017

B. Efektivitas Pasal 131 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

Tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan Berkaitan Dengan Adanya

Pelican Crossing

Seperti yang telah dipaparkan pada Bab II sebelumnya, Soerjono Soekanto memberikan penjelasan bahwa efektif adalah taraf/tolak ukur sejauh mana seorang ataupun suatu kelompok dapat mencapai tujuannya. Hukum dapat dikatakan efektif jika terdapat dampak hukum yang baik dan sesuai dengan apa yang diharapkan, sehingga pada saat itu hukum mencapai sasarannya dalam membimbing ataupun mengubah perilaku manusia (masyarakat) sehingga menjadi perilaku yang berlandaskan hukum⁹.

Soerjono Soekanto menyatakan bahwa efektif atau tidaknya suatu hukum ditentukan oleh 5 (lima) faktor, yaitu: ¹⁰

1. Faktor hukumnya (Undang-Undang),
2. Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun yang menerapkan hukum,
3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum,
4. Faktor masyarakat,
5. Faktor kebudayaan.

⁹ Soerjono Soekanto, *Efektivitas Hukum dan Penerapan Sanksi*; CV Ramadja Karya, Bandung, 1988, hlm. 80

¹⁰ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum* , PT.Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2008, hlm. 8

Kelima faktor diatas saling berhubungan erat antara satu dengan lainnya, karena merupakan inti dari penegakan hukum dan juga sebagai tolak ukur dari efektivitas suatu penegakan hukum. Pada unsur pertama, yang menentukan suatu hukum tertulis dapat menjalankan fungsinya dengan baik adalah tergantung dari aturan hukum itu sendiri.

Berkaitan dengan Teori yang dikemukakan oleh Soerjono Soekanto ini, maka penulis menjadikan teori tersebut sebagai landasan dalam mengkaji mengenai Efektivitas Pasal 131 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan Berkaitan Dengan Adanya *Pelican Crossing*.

1. Faktor Hukum (Undang-Undang)

Bunyi pasal 131 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan ialah bahwa “Pejalan kaki berhak mendapat prioritas pada saat menyeberang jalan di tempat penyeberangan”.¹¹ Sebagaimana tujuan dibuatnya suatu peraturan Perundang-undangan yang mengikat secara umum agar dapat tercapai secara keseluruhan, maka dari itu peraturan tersebut harus dibuat secara cermat, jelas, dan mudah dimengerti agar tidak terjadi kekaburan atau menimbulkan multitafsir. Karena penggunaan dan penerapan akan hukum tidak dengan cara yang sama di setiap tempat maka perumusan aturan hukum yang cermat, jelas dan mudah dimengerti dapat memudahkan dalam

¹¹ pasal 131 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan

mencapai tujuan dari pembentukan hukum tersebut didalam pelaksanaannya.¹²

Makna dari bunyi Pasal 131 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan dengan jelas menyatakan bahwa para pengguna jalan wajib mengutamakan hak pejalan kaki yang sedang menyeberang jalan di fasilitas penyeberangan yang telah disediakan.

Apabila ditinjau lebih mendalam mengenai bagaimana prioritas yang diberikan pada Pejalan Kaki khususnya pada saat menyeberang jalan yang terdapat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan ini, maka substansi yang berkaitan dengan Pejalan Kaki diantaranya terdapat pada:

- a. Pasal 45 ayat (1) yang berbunyi “(1) Fasilitas pendukung penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 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.”¹³
- b. Pasal 93 ayat (1) dan (2) yang berbunyi :

¹² Soejono Soekanto, *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta, 2014, hlm. 11

¹³ pasal 45 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan

“(1) Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dilaksanakan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas dalam rangka menjamin Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

(2) Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan:

a. penetapan prioritas angkutan massal melalui penyediaan lajur atau jalur atau jalan khusus;

b. pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan Pejalan Kaki;

c. pemberian kemudahan bagi penyandang cacat;

d. pemisahan atau pemilahan pergerakan arus Lalu Lintas berdasarkan peruntukan lahan, mobilitas, dan aksesibilitas;

e. pepaduan berbagai moda angkutan;

f. pengendalian Lalu Lintas pada persimpangan;

g. pengendalian Lalu Lintas pada ruas Jalan; dan/atau h. perlindungan terhadap lingkungan.”¹⁴

c. Pasal 106 ayat (2) dan (4) yang berbunyi :

¹⁴ pasal 93 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan

“(2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda.

(4) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan:

- a. rambu perintah atau rambu larangan;
- b. Marka Jalan;
- c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
- d. gerakan Lalu Lintas;
- e. berhenti dan Parkir;
- f. peringatan dengan bunyi dan sinar;
- g. kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau
- h. tata cara penggandengan dan penempelan dengan Kendaraan lain.”¹⁵

- d. Pasal 116 ayat (2) yang berbunyi : “(2) Selain sesuai dengan Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Pengemudi harus memperlambat kendaraannya jika:
 - a. akan melewati Kendaraan Bermotor Umum yang sedang menurunkan dan menaikkan Penumpang;

¹⁵ pasal 106 ayat (2) dan (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan

b. akan melewati Kendaraan Tidak Bermotor yang ditarik oleh hewan, hewan yang ditunggangi, atau hewan yang digiring;

c. cuaca hujan dan/atau genangan air;

d. memasuki pusat kegiatan masyarakat yang belum dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas;

e. mendekati persimpangan atau perlintasan sebidang kereta api; dan/atau

f. melihat dan mengetahui ada Pejalan Kaki yang akan menyeberang.”¹⁶

e. Pasal 132 ayat (1) dan (2) yang berbunyi :

“ (1) Pejalan Kaki wajib:

a. menggunakan bagian Jalan yang diperuntukkan bagi Pejalan Kaki atau Jalan yang paling tepi; atau

b. menyeberang di tempat yang telah ditentukan.

(2) Dalam hal tidak terdapat tempat penyeberangan yang ditentukan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, Pejalan Kaki wajib memperhatikan Keselamatan dan Kelancaran Lalu Lintas.”¹⁷

Dari pemaparan-pemaparan yang terdapat dalam beberapa pasal diatas, maka dapat diketahui bahwa Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

¹⁶ pasal 116 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan

¹⁷ pasal 132 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan

Tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan ini telah secara jelas dan rinci memberikan pengaturan-pengaturan yang berkaitan dengan prioritas bagi para pengguna jalan khususnya para Pejalan Kaki.

Kaidah-kaidah dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan ini menurut penulis sudah sangat baik dan mudah untuk dipahami apabila dikaitkan dengan salah satu tujuan pembentukan dari Undang-Undang ini yaitu sebagai upaya memberikan keselamatan dan kenyamanan bagi para pengguna jalan khususnya bagi Pejalan Kaki. Sehingga dapat dipatuhi dan dilaksanakan secara penuh oleh semua pihak yang terkait dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan ini.

Maka dari penjelasan-penjelasan diatas, dapat dipahami tujuan dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan yang berkaitan dengan pemberian prioritas pada Pejalan Kaki ini telah efektif jika ditinjau dari segi hukumnya. Sehingga seharusnya dapat dipatuhi dan diterapkan dengan baik oleh masyarakat dan para penegak hukumnya.

2. Faktor Penegak Hukum

Norma-norma hukum yang terdapat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan ini tidak akan bisa berjalan dengan baik apabila tidak adanya pihak yang berperan dalam hal pengawasan dan dalam upaya untuk menegakkan dan menerapkan norma-norma hukumnya.

Pihak-pihak yang memiliki kewenangan dalam hal tersebut adalah Kepolisian Resor Kota Malang dan Dinas Perhubungan Kota Malang. Kepolisian Resor Kota Malang dalam hal ini khususnya Satuan Polisi Lalu-lintas memiliki kewenangan dalam bidang pengawasan dan penerapan sanksi lalu-lintas. Sedangkan Dinas Perhubungan Kota Malang memiliki peranan yakni di bidang manajemen dan rekayasa lalu-lintas yang meliputi penyediaan fasilitas-fasilitas pendukung lalu-lintas.¹⁸

Dalam upaya penegakan pasal 131 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan yakni mengenai pemberian prioritas bagi pejalan kaki yang hendak menyeberang, Dinas Perhubungan Kota Malang juga memiliki kewenangan-kewenangan khusus dalam bidang lalu-lintas, yakni berupa penyediaan, pengawasan, dan pemeliharaan fasilitas-fasilitas pendukung keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki dalam hal ini khususnya yang hendak menyeberang jalan menggunakan fasilitas Rambu Penyeberangan *Pelican Crossing*.¹⁹

Disamping itu, dalam upaya mewujudkan penegakan hukum yang baik Dinas Perhubungan Kota Malang didukung oleh personil-personil yang handal dan memiliki latar belakang pendidikan yang tinggi dan sesuai pada bidangnya sehingga diharapkan mampu untuk menjalankan tugasnya secara

¹⁸ Diolah dari hasil wawancara dengan mas Tri Juliastono, S.ST selaku staf Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu-Lintas, Bidang Lalu-lintas Dinas Perhubungan Kota Malang pada tanggal 16 Februari 2017 pukul 10.30 WIB

¹⁹ Diolah dari hasil wawancara dengan mas Tri Juliastono, S.ST selaku staf Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu-Lintas, Bidang Lalu-lintas Dinas Perhubungan Kota Malang pada tanggal 16 Februari 2017 pukul 10.30 WIB

baik. Berikut ini adalah profil dari sumberdaya manusia yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan Kota Malang jika dilihat dari latarbelakang pendidikannya.

SDM Dinas Perhubungan Kota Malang Berdasarkan Latar Belakang

Pendidikan Teknis

No.	Pendidikan Teknis	Jumlah	Keterangan
1.	S –2 Transportasi	1	1 Orang Eselon IV PKB, 1 Orang Staf Angkutan
2.	Diploma IV Transportasi Darat	3	1 Eselon IV PKB, 2 Orang Staf Lalin
3.	Diploma IV Transportasi Darat	2	1 Eselon IV PKB, 1 Orang Staf Lalin
4.	Diploma III	4	4 Orang Staf
5.	DIKLAT Pengujian Kendaraan Bermotor PKB	12	Staf Pengujian Kendaraan bermotor
6.	DIKLAT PPNS LLAJ	7	Staf Daltib
7.	DIKLAT Motoris	4	2 Staf Bidang Daltib, 2 Bidang lalu-lintas

Sumber : Data Sekunder, Rencana Strategis (Renstra) Dinas Perhubungan Kota Malang Tahun 2014–2018, Diolah, 2017

Namun, adapun dalam melaksanakan tugas-tugas tersebut Dinas Perhubungan Kota Malang masih mendapati beberapa macam halangan yang mempengaruhi kinerja dalam upaya penegakan pasal 131 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan ini diantaranya:²⁰

1) Faktor pendanaan

Dinas Perhubungan Kota Malang merupakan Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) dibawah Pemerintah Kota Malang. Jadi

²⁰ Diolah dari hasil wawancara dengan mas Tri Juliastono, S.ST selaku staf Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu-Lintas, Bidang Lalu-lintas Dinas Perhubungan Kota Malang pada tanggal 16 Februari 2017 pukul 10.30 WIB

dalam hal penganggaran untuk memenuhi keperluan-keperluannya Dinas Perhubungan Kota Malang harus terlebih dahulu mengajukan permohonan kepada Pemerintah kota Malang. Sehingga apabila terjadi permasalahan Lalu-lintas khususnya yang berkaitan dengan pemeliharaan fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* yang membutuhkan pendanaan lebih, Dinas Perhubungan Kota Malang tidak bisa secara cepat dalam menindaklanjuti.

2) Faktor Sumber Daya Manusia

Dalam hal upaya penegakan pasal 131 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan ini, Dinas Perhubungan Kota Malang secara terjadwal telah melakukan survey untuk memeriksa kondisi dari fasilitas-fasilitas kelengkapan jalan yang ada, terutama fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing*.

Namun, Dinas Perhubungan Kota Malang Bidang Lalu-Lintas khususnya Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu-Lintas masih mengalami permasalahan-permasalahan terutama dalam hal pengawasan dan pemeliharaan fasilitas-fasilitas kelengkapan jalan tersebut. Hal ini dikarenakan jumlah personil yang dimiliki masih tergolong sangat terbatas. Dari seluruh jumlah fasilitas lalu-lintas yang ada di kawasan Kota Malang ini khususnya Fasilitas Penyeberangan *Pelican Crossing* ini belum bisa dijangkau sepenuhnya. Sehingga apabila terjadi permasalahan yang meliputi :

- 1) terjadinya kerusakan ringan maupun berat,
- 2) hilangnya beberapa kelengkapan,
- 3) dan kondisi kelayakan fasilitas.

Dinas Perhubungan Kota Malang belum bisa secara tepat waktu untuk menangani permasalahan-permasalahan tersebut. Dan untuk mengetahui apabila permasalahan-permasalahan tersebut memang terjadi selain melakukan survey di lokasi, Dinas Perhubungan Kota Malang juga memerlukan laporan-laporan dari masyarakat Kota Malang.

Dari penjelasan-penjelasan diatas, dapat diketahui upaya penegakan pasal 131 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan berkaitan dengan adanya *Pelican Crossing* ini belum efektif jika ditinjau dari segi penegak hukumnya.

3. Faktor Sarana atau Fasilitas yang Mendukung Penegakan Hukum

Ketersediaan sarana atau fasilitas merupakan salah satu tolak ukur dalam menentukan tingkat keberhasilan dari upaya penerapan atau penegakan suatu Undang-undang. Sebagai upaya penegakan pasal 131 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan ini, Pemerintah Kota Malang melalui Dinas Perhubungan Kota Malang telah menyediakan fasilitas-fasilitas pendukung yakni diantaranya berupa²¹ :

²¹ Diolah dari hasil wawancara dengan mas Tri Juliastono, S.ST selaku staf Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu-Lintas, Bidang Lalu-lintas Dinas Perhubungan Kota Malang pada tanggal 21 Februari 2017 pukul 13.00 WIB

a) Jembatan Penyeberangan Orang

Jembatan Penyeberangan adalah jembatan yang dibuat khusus bagi para pejalan kaki. Fasilitas ini sangat bermanfaat jika ditempatkan khususnya pada jalan umum dengan arus kendaraan berkecepatan tinggi dan ramai, serta dengan tingkat pejalan kaki yg ramai. Jembatan penyeberangan akan dapat berguna dengan baik apabila bangunannya landai atau tidak terlalu curam. Jembatan penyeberangan dapat membantu mengurangi kemacetan arus lalu lintas yang diakibatkan oleh banyaknya orang/pejalan kaki yang menyeberang di jalan. Berikut ini merupakan tabel daftar fasilitas Jembatan Penyeberangan Orang yang telah disediakan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang.

Tabel VI.

Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) di Kota Malang

NO.	Lokasi	Jumlah	Satuan
1.	Jl. A. Yani Utara (sebelum Fly Over)	1	Unit
2.	Jl. A. Yani (depan Masjid Sabilillah)	1	Unit
3.	Jl. Jaksa Agung Suprpto (depan RSJ Syaiful Anwar)	1	Unit
4.	Jl. Basuki Rahmat (depan Kantor TELKOM)	1	Unit
5.	Jl. Merdeka Utara (depan Kantor Pajak)	1	Unit

	Total	5	Unit
--	--------------	----------	-------------

Sumber : *Data Sekunder, diolah dari hasil wawancara dengan Dinas Perhubungan Kota Malang, 2017*

b) Zebra Cross

Zebra Cross adalah fasilitas penyeberangan jalan yang ditandai dengan garis-garis berwarna putih searah arus kendaraan dan dibatasi garis melintang lebar di jalan. Zebra cross biasanya ditempatkan di jalan dengan arus lalu-lintas yang relatif rendah sehingga penyeberang masih mudah memperoleh kesempatan yang aman untuk menyeberang.

c) Pelican Crossing

Pelican Crossing adalah Zebra Cross yang dilengkapi dengan lampu isyarat bagi penyeberang jalan dan kendaraan. Bagi pejalan kaki yang hendak menyeberang jalan, bisa dengan menekan tombol yang terdapat pada tiang Pelican Crossing ini. Fasilitas Pelican Crossing ini biasanya ditempatkan di jalan dengan arus penyeberang jalan yang tinggi namun dengan ukuran badan jalan yang relatif kecil.

Dengan tersedianya beberapa macam sarana atau fasilitas tersebut, menunjukkan bahwa Dinas Perhubungan Kota Malang secara serius dalam upaya penegakan pasal 131 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan ini agar bisa berjalan dengan baik. Hal tersebut juga membuktikan bahwa Dinas Perhubungan Kota Malang telah berupaya untuk mendukung prioritas bagi pejalan kaki yang hendak

menyeberang jalan agar keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki bisa terjamin.

Namun, Dinas Perhubungan Kota Malang sendiri mengakui bahwa dalam penyediaan fasilitas-fasilitas penyeberangan pejalan kaki (yang dalam hal ini adalah Fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing*) masih terdapat adanya permasalahan-permasalahan teknis. Permasalahan-permasalahan teknis ini diantaranya adalah²² :

a. Desain *Pelican Crossing*

Beberapa fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* yang telah tersedia di Kota Malang ini memiliki desain yang kurang sesuai dengan desain yang seharusnya. Salah satu ketidaksesuaian ini ialah penempatan dua tiang rambu *Pelican Crossing* yang terlalu sejajar dan berada di dalam area garis penyeberangan. Padahal seharusnya kedua tiang rambu *Pelican Crossing* ini ditempatkan di samping (di luar) garis penyeberangan dan diberi jarak kurang-lebih 1 meter dari garis penyeberangan. Sehingga bisa memberi jarak aman bagi pengguna jalan untuk berhenti ketika ada pejalan kaki yang hendak menyeberang. Sebagai contoh, *Pelican Crossing* yang terdapat Jl. MT. Haryono (di depan Fakultas Teknik Universitas Brawijaya) dan

²² Diolah dari hasil wawancara dengan mas Tri Juliastono, S.ST selaku staf Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu-Lintas, Bidang Lalu-lintas Dinas Perhubungan Kota Malang pada tanggal 21 Februari 2017 pukul 13.00 WIB

di Jl. Gajayana (di samping Gang “Jalan Sunan Ampel II” Sumbersari)

b. Kondisi *Pelican Crossing*

Beberapa fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* yang telah tersedia di Kota Malang ini memiliki kondisi yang kurang baik. Kondisi ini diantaranya ialah tombol yang tidak berfungsi, lampu pemberi isyarat penyeberangan yang tidak menyala, garis penyeberangan yang sudah mulai luntur atau bahkan telah hilang, dan kondisi fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* yang mati secara total.

c. Penyuluhan mengenai fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing*

Dinas Perhubungan Kota Malang sendiri telah mengadakan penyuluhan-penyuluhan mengenai fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* ini pada masyarakat Kota Malang. Namun, penyuluhan mengenai fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* yang telah dilakukan dewasa ini lebih di khususkan pada masyarakat Kota Malang di tingkatan pelajar saja. Hal ini dikarenakan Dinas Perhubungan Kota Malang memiliki pertimbangan bahwa mayoritas pengguna jalan maupun yang menyeberang jalan di Kota Malang ini adalah kaum pelajar. Dan juga angka terjadinya kecelakaan di jalan di tiap tahunnya selalu di dominasi oleh pengguna jalan di tingkat pelajar. Atas

pertimbangan itulah penyuluhan mengenai fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* lebih kepada masyarakat di tingkat pelajar sebagai upaya untuk meningkatkan keselamatan dan kenyamanan di jalan.

Dari berbagai penjelasan diatas, dapat dipahami bahwa jika ditinjau dari faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum Sebagai upaya penegakan pasal 131 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan yang berkaitan dengan adanya *Pelican Crossing* ini masih belum efektif.

4. Faktor Masyarakat

Efektifitas dari pasal 131 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan yang berkaitan dengan adanya *Pelican Crossing* ini dapat juga ditinjau dari faktor atau kondisi masyarakatnya. Jumlah penduduk Kota Malang pada akhir tahun 2014 berdasarkan data penduduk yang terdaftar pada Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Malang adalah sebanyak 865.011 jiwa yang tersebar di 5 kecamatan, 57 kelurahan, 544 RW dan 4.098 RT.²³

Dengan jumlah penduduk yang sangat padat tersebut, peran masyarakat Kota Malang dalam penegakan pasal 131 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan pun memiliki pengaruh yang sangat besar. Dalam hal ini masyarakat Kota Malang khususnya para pengguna jalan sangat diharapkan agar dengan sadar dan

²³ Laporan Kinerja Tahunan Pemerintah (LAKIP) Kota Malang Tahun 2014

penuh perhatian untuk mentaati segala macam rambu-rambu lalu-lintas yang ada dan juga saling menghormati hak dari pengguna jalan yang lain. Tidak hanya sekedar agar efektifitas pasal 131 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan ini terpenuhi, tapi juga yang lebih utama adalah demi keselamatan dan kenyamanan masing-masing.

Hal ini dikarenakan bahwa sebaik apapun pengaturan-pengaturan maupun regulasi yang ada serta selengkap apapun fasilitas-fasilitas yang diberikan, semua itu tidak akan memberikan manfaat apabila masyarakat Kota Malang tidak turut serta berperan aktif.

Sebagaimana telah dijelaskan pada Bab sebelumnya, penulis melakukan penelitian dengan wawancara. wawancara yang di lakukan ini berkaitan dengan fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing*. Bentuk wawancara yang akan dilakukan oleh penulis adalah *directive interview* (bebas terpimpin), yaitu wawancara atatu tanya jawab yang dilakukan dengan mempersiapkan terlebih dahulu pertanyaan-pertanyaan sebagai pedoman, tetapi dalam wawancara tersebut masih memungkinkan melakukan variasi-variasi pertanyaan yang disesuaikan dengan situasi ketika wawancara.²⁴ Penulis membagi lokasi penelitian ini menjadi 2 (dua) kawasan, yaitu di kawasan Lingkar UB (Universitas Brawijaya) dan di beberapa titik lain di Kota Malang yang terdapat fasilitas penyeberangan

²⁴ Ummu Hilmy, Buku catatan perkuliahan metode penelitian hukum 1 desember 2014, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya

Pelican Crossing sebagaimana telah dijelaskan pada Tabel II yakni Tabel Pengadaan dan Pemasangan *Pelican Crossing* di Kota Malang. Hasil wawancara ini diambil dan diolah dari jawaban-jawaban terbanyak dari 50 pejalan kaki laki-laki dan perempuan dan beberapa pengguna jalan yang berhasil didapat dari masing-masing lokasi wawancara tersebut dimana jawaban-jawaban tersebut memiliki maksud dan inti yang mirip antara responden yang satu dengan yang lain. Berikut adalah hasil wawancara yang dilakukan penulis dari dua kawasan yang berkaitan dengan fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* :

a. Kawasan Lingkar UB (Universitas Brawijaya)²⁵

- 1) Beberapa pejalan kaki yang didapati menyeberang tanpa menggunakan fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* tidak sebagai mana mestinya yakni tanpa menekan tombol untuk memberi isyarat hendak menyeberang. Alasannya ialah mereka terburu-buru untuk sampai ke tujuan dan dikarenakan kondisi jalan yang menurut mereka tidak membahayakan.
- 2) Banyak pula didapati pejalan kaki yang menyeberang tanpa melalui fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* yang telah disediakan disana. Hal ini dikarenakan letak fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* yang terlalu jauh dari tempat yang akan mereka tuju.

²⁵ Diolah dari hasil pengamatan dan wawancara dengan para pejalan kaki di kawasan Lingkar UB (universitas Brawijaya) pada tanggal 07-11 Maret 2017

- 3) Kebanyakan dari pejalan kaki di kawasan ini sebenarnya sudah mengetahui fungsi dan bagaimana cara menggunakan fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* ini. Namun, mereka tidak mengetahui nama resmi dari fasilitas penyeberangan ini.
 - 4) Masih banyak pengendara kendaraan bermotor yang tetap menerobos meskipun isyarat rambu menunjukkan untuk memberikan kesempatan bagi pejalan kaki untuk menyeberang.
- b. Beberapa titik lain di Kota Malang yang terdapat fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing*²⁶
- 1) Kebanyakan dari pejalan kaki di kawasan ini belum mengetahui fungsi dan bagaimana cara menggunakan fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* ini. Mereka mengatakan masih belum mendapat informasi mengenai fasilitas penyeberangan ini
 - 2) Banyak pejalan kaki yang menyeberang tanpa menggunakan fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* tidak sebagai mana mestinya yakni tanpa menekan tombol untuk memberi isyarat hendak menyeberang. Didapati juga beberapa kendaraan bermotor yang menggunakan fasilitas penyeberangan ini hanya untuk berputar arah. Alasannya ialah mereka belum mengetahui fungsi dari fasilitas ini

²⁶ Diolah dari hasil pengamatan dan wawancara dengan para pejalan kaki di titik-titik lain di Kota Malang yang terdapat adanya fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* pada tanggal 20-29 Maret 2017

- 3) Banyak pula didapati pejalan kaki yang menyeberang tanpa melalui fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* yang telah disediakan disana. alasannya dikarenakan letak fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* yang terlalu jauh dari tempat yang akan mereka tuju.
- 4) Didapati juga beberapa kendaraan bermotor yang tetap menerobos dan juga menggunakan fasilitas penyeberangan ini hanya untuk berputar arah berbarengan dengan pejalan kaki yang sedang menyeberang jalan.

Jika ditinjau dari hasil penelitian yang telah dijelaskan diatas, penulis kemudian menyimpulkan bahwa peran serta dari masyarakat Kota Malang sendiri dinilai masih sangat kurang. Tidak hanya dilatarbelakangi oleh kurangnya informasi yang mereka dapatkan berkaitan dengan fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* ini, tetapi juga dikarenakan kurangnya kesadaran diri atas kepatuhan terhadap peraturan-peraturan yang ada serta kurangnya rasa kepedulian dengan keselamatan mereka sendiri.

Sehingga diperoleh hasil bahwa pasal 131 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan berkaitan dengan adanya *Pelican Crossing* ini masih belum efektif apabila ditinjau dari faktor masyarakatnya.

5. Faktor Budaya

Faktor budaya yang hidup dan berkembang di dalam kehidupan bermasyarakat di Kota Malang memiliki pengaruh yang besar terhadap Efektivitas dari pasal 131 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan yang berkaitan dengan adanya *Pelican Crossing* ini. Budaya masyarakat di Kota Malang ini sangatlah heterogen bila dikaitkan dengan budaya kedaerahan, budaya keagamaan dan budaya menurut adat. Heterogenitas budaya ini terjadi dikarenakan banyaknya jumlah pendatang dari berbagai daerah di Indonesia ini yang masuk kedalam Kota Malang entah yang sifatnya hanya sementara maupun yang kemudian menetap di Kota Malang.

Sebagaimana telah dijelaskan pada bab sebelumnya, Untuk meninjau efektivitas hukum dari segi faktor kebudayaan masyarakatnya dapat dipengaruhi oleh 4 (empat) hal antara lain:²⁷

- a) Pengakuan, yang dimaksud adalah unsur kebudayaan yang bersangkutan atau hukumnya mempunyai kegunaan;
- b) Ada atau tidak pengaruh dari unsur-unsur kebudayaan yang lainnya, yang mungkin adalah suatu pengaruh negatif maupun positif;
- c) Sebagai suatu unsur yang baru, maka hukum tadi mungkin ditolak oleh masyarakat, oleh karena berlawanan dengan fungsi unsur lama;

²⁷ Soerjono Soekanto, **Pokok-Pokok Sosiologi Hukum**, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007, hlm 136.

d) Kedudukan dan peranan pihak yang menyebarkan dan menerapkan hukum, sehingga memberi pengaruh terhadap keefektivitasan hukum dalam mengubah dan mengatur perilaku di masyarakat.

Untuk mengetahui sejauh mana Efektivitas dari pasal 131 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan yang berkaitan dengan adanya *Pelican Crossing* ini, penulis berpendapat bahwa tidak mudah apabila ditinjau latar belakang budaya masyarakat yang beraneka ragam di Kota Malang ini secara satu-persatu.

Terdapat latar belakang budaya masyarakat yang menurut penulis paling dominan dan berkembang secara umum di dalam kehidupan masyarakat Kota Malang yakni Budaya Masyarakat Perkotaan. Budaya Masyarakat Perkotaan ialah suatu bentuk dari kegiatan yang dilakukan oleh masyarakat di Kawasan Perkotaan terjadi secara terus-menerus sehingga menjadi suatu kebiasaan yang kemudian hidup dan berkembang di dalam kehidupan sehari-hari masyarakatnya dimana hal ini dipengaruhi oleh kemajuan teknologi dan informasi. Adapun beberapa ciri-ciri Budaya Masyarakat Perkotaan yang telah diamati dan dinilai oleh penulis dari kehidupan masyarakat di Kota Malang ialah :

a) Mobilitas sosial yang tinggi

Kehidupan masyarakat kota khususnya Kota Malang memiliki tingkat aktivitas publik yang sangat tinggi dan dinamis. Hal ini dikarenakan Kota Malang memiliki wilayah yang tergolong luas dan juga memiliki banyak sekali tempat-tempat yang

menjadi destinasi publik yang meliputi : pusat pendidikan, pusat perekonomian, pusat wisata dan juga pusat aktifitas keagamaan. Sehingga sangat jarang masyarakat hanya berdiam di suatu tempat dan cenderung untuk berpindah-pindah.

b) Memiliki tingkat kesibukan sangat tinggi

Tak dapat dipungkiri bahwa Kota selalu menjadi pusat dari kegiatan dari berbagai aspek kehidupan utama seperti perekonomian dan pendidikan. Hal ini mengakibatkan masyarakat kota memiliki kehidupan yang sangat sibuk dan juga dikarenakan masyarakat kota khususnya di Kota Malang ini mayoritas berada pada tingkat yang masih produktif yakni pada tingkatan pelajar dan pekerja.

c) Kehidupan sosial yang sangat kompetitif

Namun sekalipun Kota Malang menyediakan lapangan fasilitas yang mendukung aspek kehidupan utama seperti contohnya pada aspek perekonomian, pendidikan, dan lain-lain yang meskipun lebih luas dan beragam, tapi tetap saja semua itu memiliki batasan serta memiliki kriteria tertentu sehingga tidak semua individu masyarakat bisa mendapatkannya. Hal ini mau tidak mau memaksa individunya untuk lebih mandiri dan sanggup bersaing antara satu dengan yang lainnya. Persaingan antar individu ini terjadi dikarenakan jumlah penduduk yang tinggi tidak sebanding dengan lapangan fasilitas-fasilitas

pendukung aspek utama kehidupan yang ada atau tersedia. Hal inilah yang menjadikan kehidupan sosial Masyarakat Perkotaan sangat kompetitif

d) Egoisme yang tinggi

Sifat “egois” Masyarakat Perkotaan biasanya timbul akibat imbas dari jumlah penduduk yang sangat padat serta kehidupan masyarakatnya yang serba sibuk dan kompetitif. Sehingga mereka cenderung lebih mempertimbangkan untuk mengutamakan kepentingan diri mereka sendiri (pribadi) dan tidak punya waktu untuk memikirkan kepentingan orang lain.

e) Rasa kekeluargaan yang rendah

Tingginya jumlah penduduk dan juga heterogenitas (keanekaragaman) budaya masyarakat yang ada di Kota Malang ini menjadi salah satu penyebab rendahnya rasa kekeluargaan antar individu masyarakat. Rasa kekeluargaan yang kuat hanya terjadi pada komunitas-komunitas kecil yang umumnya memiliki latar belakang kesamaan daerah asal, kesamaan agama, paham-paham tertentu, dan politik. Interaksi antara warga asli dan warga pendatang serta antar komunitas yang satu dengan yang lain faktanya memang masih sering terjalin, namun tidak intens.

f) Kehidupan masyarakatnya yang lebih modern

Kehidupan masyarakat di kawasan perkotaan tidak bisa dipisahkan dari perkembangan serta kemajuan dari teknologi dan informasi. Teknologi dan informasi yang maju merupakan bagian dari kehidupan sosialnya sehingga menjadikan masyarakat perkotaan memiliki kebiasaan yang serba efisien, serba cepat dan praktis. Hal ini bisa dilihat dari bagaimana masyarakat perkotaan tidak bisa lepas dari *Gadget* dan berbagai macam bentuk kemajuan teknologi lainnya. Akibat dari kebiasaan yang serba efisien, serba cepat, serba maju dan praktis ini, masyarakat perkotaan cenderung mengesampingkan norma-norma, adat-istiadat maupun budaya kedaerahan yang dianggap sudah tidak cocok lagi dengan kebiasaan mereka dan keadaan yang berkembang di zaman modern ini.

Jika dipahami dari latarbelakang yang telah dijelaskan diatas, maka kejadian-kejadian yang berhubungan dengan terhadap Efektivitas dari pasal 131 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan yang berkaitan dengan adanya *Pelican Crossing* yang meliputi ²⁸:

- a. Beberapa pejalan kaki yang didapati menyeberang tanpa menggunakan fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* tidak

²⁸ Diolah dari hasil pengamatan dan wawancara dengan para pejalan kaki di kawasan Lingkar UB (universitas Brawijaya) pada tanggal 07-11 Maret 2017

- sebagai mana mestinya yakni tanpa menekan tombol untuk memberi isyarat hendak menyeberang
- b. Banyak pula didapati pejalan kaki yang menyeberang tanpa melalui fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* yang ini yang sebenarnya telah disediakan disana
 - c. Masih banyak pengendara kendaraan bermotor yang tetap menerobos meskipun isyarat rambu menunjukkan untuk memberikan kesempatan bagi pejalan kaki untuk menyeberang.

Sangat dipengaruhi oleh latar belakang budaya dari masyarakat Kota Malang yakni budaya masyarakat perkotaan memiliki tingkat mobilitas sosial serta memiliki tingkat kesibukan yang sangat tinggi. Hal ini mengakibatkan beberapa orang menjadi sangat terburu-buru serta menjadi nekat saat hendak melakukan hal-hal yang menjadi tujuan atau urusan mereka di hari itu. Misalnya para pelajar yang terburu-buru saat berangkat sekolah atau kuliah maupun para pekerja yang terburu-buru saat hendak bekerja sehingga mereka menjadi nekat dan mengabaikan keselamatan diri mereka sendiri maupun orang lain dengan menerobos rambu-rambu lalu lintas.²⁹

Tidak hanya itu, budaya masyarakat perkotaan dari masyarakat Kota Malang yang lebih mengutamakan faktor efisiensi, faktor kepraktisan dan ingin serba cepat membuat beberapa orang/individunya menjadi tidak sabar

²⁹ Diolah dari hasil pengamatan dan wawancara dengan para pejalan kaki di kawasan Lingkar UB (universitas Brawijaya) pada tanggal 07-11 Maret 2017

untuk bisa sampai ke tujuan mereka. Banyak didapati para penyeberang jalan yang tidak menyeberang melalui fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* maupun fasilitas penyeberangan lain padahal jarak antara fasilitas ini dengan tujuan mereka sebenarnya tidak terlalu jauh. Beberapa diantara mereka beralasan bahwa menyeberang melalui fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* ini tidak praktis, terlalu lama dan ribet karena harus menekan tombol dan menunggu isyarat dahulu agar mereka bisa menyeberang³⁰.

Berangkat dari penjelasan-penjelasan diatas, maka dapat dipahami bahwa Efektivitas dari pasal 131 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan yang berkaitan dengan adanya *Pelican Crossing* ini masih belum tercapai.

C. Hambatan Yang Dihadapi Pemerintah Kota Malang Serta Solusi Yang Dilakukan Dalam Penegakan Pasal 131 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan Berkaitan Dengan Adanya *Pelican Crossing*

Dari penjelasan-penjelasan yang telah dipaparkan sebelumnya dapat dipahami bahwa dalam upaya penegakan pasal 131 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan jika dikaitan

³⁰ Diolah dari hasil pengamatan dan wawancara dengan para pejalan kaki di titik-titik lain di Kota Malang yang terdapat adanya fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* pada tanggal 20-29 Maret 2017

dengan adanya *Pelican Crossing*, Pemerintah Kota Malang melalui Dinas Perhubungan Kota Malang masih menemui beberapa hambatan. Faktor yang diketahui menjadi penghambat tersebut yakni :

1. Hambatan Internal

a. Faktor Penegak Hukumnya

Dinas Perhubungan Kota Malang masih mendapati beberapa macam halangan yang mempengaruhi kinerja dalam upaya penegakan pasal 131 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan ini diantaranya³¹ :

a. Faktor pendanaan

Dinas Perhubungan Kota Malang merupakan Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) dibawah Pemerintah Kota Malang. Jadi dalam hal penganggaran untuk memenuhi keperluan-keperluannya Dinas Perhubungan Kota Malang harus terlebih dahulu mengajukan permohonan kepada Pemerintah kota Malang. Sehingga apabila terjadi permasalahan Lalu-lintas khususnya yang berkaitan dengan pemeliharaan fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* yang membutuhkan pendanaan lebih, Dinas Perhubungan Kota Malang tidak bisa secara cepat dalam menindaklanjuti.

b. Faktor Sumber Daya Manusia

³¹ Diolah dari hasil wawancara dengan mas Tri Juliastono, S.ST selaku staf Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu-Lintas, Bidang Lalu-lintas Dinas Perhubungan Kota Malang pada tanggal 16 Februari 2017 pukul 10.30 WIB

Dinas Perhubungan Kota Malang Bidang Lalu-Lintas khususnya Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu-Lintas masih mengalami permasalahan-permasalahan terutama dalam hal pengawasan dan pemeliharaan fasilitas-fasilitas kelengkapan jalan tersebut. Hal ini dikarenakan jumlah personil yang dimiliki masih tergolong sangat terbatas. Sehingga Dinas Perhubungan Kota Malang belum bisa secara tepat waktu untuk menangani permasalahan-permasalahan tersebut.

b. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum,

Sebagaimana yang telah dipaparkan sebelumnya, Dinas Perhubungan Kota Malang sendiri mengakui bahwa dalam penyediaan fasilitas-fasilitas penyeberangan pejalan kaki (yang dalam hal ini adalah Fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing*) masih terdapat adanya kekurangan dari segi teknis yang diantaranya adalah³² :

a. Desain *Pelican Crossing*

Beberapa fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* yang telah tersedia di Kota Malang ini memiliki desain yang kurang sesuai dengan desain yang seharusnya.

b. Kondisi *Pelican Crossing*

Beberapa fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* yang telah tersedia di Kota Malang ini memiliki kondisi yang kurang baik.

³² Diolah dari hasil wawancara dengan mas Tri Juliastono, S.ST selaku staf Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu-Lintas, Bidang Lalu-lintas Dinas Perhubungan Kota Malang pada tanggal 21 Februari 2017 pukul 13.00 WIB

Kondisi ini diantaranya ialah tombol yang tidak berfungsi, lampu pemberi isyarat penyeberangan yang tidak menyala, garis penyeberangan yang sudah mulai luntur atau bahkan telah hilang, dan kondisi fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* yang mati secara total.

c. Penyuluhan mengenai fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing*

Dinas Perhubungan Kota Malang sendiri telah mengadakan penyuluhan-penyuluhan mengenai fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* ini pada masyarakat Kota Malang. Namun, penyuluhan mengenai fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* yang telah dilakukan dewasa ini lebih di khususkan pada masyarakat Kota Malang di tingkatan pelajar saja dan belum menyentuh seluruh lapisan masyarakat di Kota Malang.

2. Hambatan Eksternal

a. Faktor masyarakat,

Dari hasil wawancara yang dilakukan penulis dari dua kawasan penelitian sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya, terdapat permasalahan-permasalahan yang berkaitan dengan fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* :

- 1) Beberapa pejalan kaki yang didapati menyeberang tanpa menggunakan fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing*

tidak sebagai mana mestinya yakni tanpa menekan tombol untuk memberi isyarat hendak menyeberang.

- 2) Banyak pula didapati pejalan kaki yang menyeberang tanpa melalui fasilitas penyeberangan Pelican Crossing yang telah disediakan disana.
- 3) Kebanyakan dari pejalan sebenarnya sudah mengetahui fungsi dan bagaimana cara menggunakan fasilitas penyeberangan Pelican Crossing ini. Namun, mereka tidak mengaku mengetahui nama resmi dari fasilitas penyeberangan ini.
- 4) Masih banyak pengendara kendaraan bermotor yang tetap menerobos meskipun isyarat rambu menunjukkan untuk memberikan kesempatan bagi pejalan kaki untuk menyeberang.

b. Faktor kebudayaan

Berdasarkan penjelasan-penjelasan sebelumnya, faktor budaya masyarakat perkotaan menjadi salah satu penghambat dari efektivitas pasal 131 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan jika dikaitan dengan adanya *Pelican Crossing*. Latar belakang budaya masyarakat perkotaan dari masyarakat Kota Malang memiliki tingkat mobilitas sosial serta memiliki tingkat kesibukan yang sangat tinggi membuat mereka

menjadi nekat dan mengabaikan keselamatan diri mereka sendiri maupun orang lain dengan menerobos rambu-rambu lalu-lintas .

Tidak hanya itu, budaya masyarakat perkotaan dari masyarakat Kota Malang yang lebih mengutamakan faktor efisiensi, faktor kepraktisan dan ingin serba cepat membuat beberapa orang menjadi tidak sabar untuk bisa sampai ke tujuan mereka sehingga menyepelekan norma-norma dalam berlalu-lintas.

Menyadari bahwa kenyataan dilapangan menunjukkan masih terdapat banyaknya hambatan-hambatan yang mempengaruhi penegakan dari pasal 131 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan jika dikaitan dengan adanya *Pelican Crossing* ini, Pemerintah Kota Malang melalui Dinas Perhubungan Kota Malang memiliki solusi atas hambatan yang ada tersebut. Berikut adalah pemaparan atas solusi atas hambatan tersebut³³:

1. Solusi atas Hambatan Internal

a. faktor penegak hukum

Dinas Perhubungan Kota Malang memaparkan solusi terkait permasalahan yang diantaranya ialah:

1) Pada faktor pendanaan

³³ Diolah dari hasil wawancara dengan Bapak Agoes Moeliadi, ATD, MT Kepala Bidang Lalu-lintas Dinas Perhubungan Kota Malang pada tanggal 24 Februari 2017 pukul 09.30 WIB

Sebagai Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) dibawah Pemerintah Kota Malang. Dinas Perhubungan sudah meningkatkan intensitas koordinasi terhadap Pemerintah Kota Malang terkait permasalahan seputar penganggaran dana

2) Faktor Sumber Daya Manusia

Dinas Perhubungan Kota Malang Bidang Lalu-Lintas khususnya Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu-Lintas menyadari bahwa jumlah personil yang dimiliki masih tergolong sangat terbatas. Untuk mengatasi hal tersebut Dinas Perhubungan Kota Malang sudah melakukan proses dalam meningkatkan rekrutmen dan regenerasi personil

b. Solusi atas faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum

Dinas Perhubungan Kota Malang memaparkan solusi atas permasalahan dari segi teknis yang diantaranya adalah :

1) Desain *Pelican Crossing* dan Kondisi *Pelican Crossing*

Dinas Perhubungan Kota Malang meningkatkan frekuensi kegiatan survey serta akan mengajukan laporan dan permohonan kepada Pemerintah Kota Malang untuk perbaikan fasilitas-fasilitas yang bermasalah

2) Penyuluhan mengenai fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing*

Dinas Perhubungan Kota Malang mengadakan perencanaan terkait penyuluhan-penyuluhan mengenai fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* ini pada seluruh lapisan masyarakat Kota Malang.

2. Solusi atas Hambatan Eksternal

a. Solusi atas faktor masyarakat dan kebudayaan masyarakat

Berangkat dari kondisi masyarakat Kota Malang serta kebudayaan masyarakatnya, Dinas Perhubungan Kota Malang meningkatkan interaksi dengan masyarakat kota Malang. Tidak hanya upaya peningkatan hubungan/interaksi dengan masyarakat, Dinas Perhubungan Kota Malang juga memperluas cakupan penyebaran informasi serta meningkatkan kemudahan atas akses informasi terkait penjelasan mengenai fasilitas penyeberangan *Pelican Crossing* ini. Dan langkah awal yang akan diambil oleh dinas Perhubungan Kota Malang adalah dengan mengadakan perencanaan tindakan

