

Kepatuhan Hukum Pejalan Kaki terhadap Penggunaan Sarana Penyeberangan di Kota Pekanbaru

Ardiansah¹, Bagio Kadaryanto², Silm Oktapani³

^{1,2,3}Fakultas Hukum, Universitas Lancang Kuning, Pekanbaru, Indonesia

✉ Corresponding Author: silm@unilak.ac.id

Info Artikel:

DOI: 10.25072/jwy.v4i1.261

Diterima: 4 Juli 2019

| Disetujui: 28 Maret 2020

| Dipublikasikan: 8 April 2020

Abstrak

Pemerintah Kota Pekanbaru telah menyediakan sarana penyeberangan, akan tetapi banyak pejalan kaki yang tidak menggunakan sarana penyeberangan. Penelitian ini bertujuan menganalisis kendala pejalan kaki tidak menggunakan sarana penyeberangan. Penelitian ini bersifat deskriptif dengan jenis yuridis empiris melalui pendekatan perundang-undangan dengan metode analisis kualitatif. Simpulan menunjukkan bahwa pejalan kaki tidak menggunakan sarana penyeberangan karena terburu-buru ke tempat tujuan, letak sarana penyeberangan terlalu jauh, sarana penyeberangan sudah rusak, dan rendahnya kesadaran. Upaya yang perlu dilakukan ialah penertiban terhadap pejalan kaki yang tidak memanfaatkan sarana penyeberangan, mensosialisasikan aturan lalu lintas, menguraikan dampak negatif tidak menggunakan fasilitas penyeberangan, inovasi pembangunan sarana penyeberangan, menertibkan iklan di tempat penyeberangan, dan memasang lampu-lampu sarana penyeberangan.

Kata Kunci:

Kepatuhan Hukum; Kota Pekanbaru; Pejalan kaki.

Abstract

The Government of Pekanbaru City has provided the crossing facilities, but many pedestrians do not use crossing facilities. This research aims to analyze the legal disobedience of pedestrians in the use of crossing facilities. This research is descriptive in nature with empirical juridical type through legislation approach with qualitative analysis methods. The conclusion shows that pedestrians do not use crossing facilities because of; they were in a hurry to their destination, the location of crossing facilities is too far, crossing facilities have been damaged, and the lack of interest and awareness of people using the crossing facilities. Efforts that need to be carried out was controlling people who do not use the crossing facilities, socializing traffic rules, describing the negative impacts of not using crossing facilities, innovating the construction of crossing facilities, well arrangement of the advertisements at the crossing facilities, and providing crossing facilities with the lights.

Keywords:

Legal Compliance; Pedestrians; Pekanbaru City.

A. PENDAHULUAN

Dalam kehidupan bernegara, sangat penting adanya jalinan kerja sama yang dinamis, antara penguasa dengan rakyatnya. Kebijakan penguasa akan berpengaruh bila mengikutsertakan masyarakatnya. Seiring perkembangan zaman, pemerintah harus melengkapi berbagai sarana dan prasarana kota sebagai bukti kepedulian pemerintah kepada masyarakatnya.¹

Kota merupakan suatu daerah berkembangnya kegiatan sosial, budaya, dan ekonomi. Kota merupakan sistem terbuka dan bersifat dinamis, baik secara fisik, sosial, maupun ekonomi.² Kota merupakan pusat kegiatan sosial ekonomi yang cenderung dinamis dari masa ke masa, baik fisik maupun non fisik.³ Kota terus berkembang secara signifikan dalam berbagai segi

kehidupan, seperti bisnis, perkantoran, industri, dan perumahan.⁴ Pesatnya pertumbuhan bisnis suatu kota bisa diamati dari peningkatan arus lalu lintas jalan dan pergerakan orang di atas prasarana transportasi suatu kota.⁵

Perkembangan kota akan menimbulkan peningkatan kegiatan masyarakat, akibatnya pergerakan jalan raya semakin tinggi. Pada bagian lain, kebiasaan orang yang cenderung ceroboh saat melintasi jalan bisa mengancam keselamatan dirinya.⁶ Untuk keselamatan pejalan kaki, maka orang yang berjalan kaki diwajibkan melintasi jalur jalan dan memanfaatkan fasilitas yang telah disediakan.⁷ Bagaimanapun, pejalan kaki merupakan unsur penting yang perlu mendapat perhatian dalam sistem transportasi.⁸ Dalam tata ruang kota di era modern sekarang ini, jalur

¹ Regina Lutfy, "Implementasi Kebijakan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 2 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Kasus Pemeliharaan Pejalan Kaki Jalan Sudirman)," *JOM FISIP* 4, No. 2 (Oktober 2017): hlm. 2.

² Zoe'raini Djamal Irwan, *Tantangan Lingkungan dan Lansekap Kota* (Jakarta: Bumi Aksara, 2014), hlm. 31.

³ Sudewo, *Instrumen Pengendalian Pemanfaatan Ruang: Konsepsi Dan pengukuran Kinerja* (Jakarta: Bappenas, 2011), hlm. 3.

⁴ Zayyinul Hayati Zen, Denny Astrie Anggraini, dan Peggy Riski Ananda, "Analisis Aspek Ergonomi Jembatan Penyeberangan Di Kota Pekanbaru Dan Usulan Perancangan Jembatan Yang Ergonomis," *1th Celscitech-UMRI 2016* 1 (September 2016): hlm. 95.

⁵ Mashuri dan Muhammad Ikbil, "Studi Karakteristik Pejalan Kaki dan Pemilihan Jenis Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki di Kota Palu (Studi Kasus: Jl. Emmi Saelan Depan Mal Tatura Kota Palu)," *Journal of Transportation Management and Engineering* 1, No. 2 (2011): hlm. 69.

⁶ M. Sahid Indraswara, "Kajian Perilaku Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jembatan Penyeberangan," *ENCLOSURE: Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman* 5, No. 2 (2006): hlm. 82.

⁷ Siti Nurjanah Ahmad dan Try Sugiyarto Soeparyanto, "Tinjauan Perilaku Pejalan Kaki dan Penyeberang Jalan pada Kawasan Fakultas Pertanian Universitas Haluoleo," *Jurnal Stabilita* 1, No. 3 (Oktober 2013): hlm. 82.

⁸ Gatoet Wardianto, Eko Budihardjo, dan Eddy Prianto, "Tuntutan Atribut Persepsi Pejalan Kaki pada Penggunaan Jembatan Penyeberangan di Jatingaleh Semarang," *Dinamika TEKNIK SIPIL* 12, No. 2 (Mei 2012): hlm. 194.

bagi orang yang berjalan kaki adalah faktor signifikan dalam mendesain tata kota, area orang yang berjalan kaki sangat berperan untuk menciptakan lingkungan yang manusiawi.⁹

Pada dasarnya setiap orang tentu sangat menginginkan terwujudnya lalu lintas yang aman dan nyaman agar terealisasi keteraturan dalam berlalu lintas.¹⁰ Untuk itu, ketersediaan fasilitas bagi pejalan kaki merupakan salah satu unsur penting yang perlu mendapat perhatian.¹¹ Dengan tersedianya sarana dan prasarana, maka perlu adanya peraturan peundang-undangan yang mengatur kewajiban pejalan kaki dalam menggunakan sarana penyeberangan. Di samping itu, pengguna jaringan lalu lintas harus taat aturan yang berlaku agar terealisasi lalu lintas yang tertib dan teratur.

Sarana penyeberangan semisal Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) merupakan kebutuhan pejalan kaki yang harus disediakan oleh pemerintah kota. JPO merupakan fasilitas pejalan kaki untuk menyeberang jalan yang ramai dan lebar, menyeberang jalan tol, atau jalur kereta api, sehingga alur sirkulasi orang atau lalu lintas kendaraan dipisah secara fisik, dan kemungkinan terjadi kecelakaan dapat dikurangi.¹² JPO merupakan salah satu kebutuhan manusia dalam menyeberang jalur lalu lintas karena telah banyak terjadi kecelakaan lalu lintas. JPO adalah jembatan yang letaknya bersilangan dengan jalan raya atau jalur kereta api, berada di atas kedua objek tersebut, dan hanya diperuntukkan bagi pejalan kaki yang menyeberang jalan raya atau jalur kereta api.¹³

⁹ Lily Mauliani, Ari Widyati Purwantiangning, dan Wafirul Aqli, "Kajian Jalur Pedestrian Sebagai Ruang Terbuka pada Area Kampus," *Jurnal Arsitektur NALARs* 12, No. 2 (Juli 2013): hlm. 2.

¹⁰ I Wayan Suweda, "Pentingnya Pengembangan Zona Selamat Sekolah Demi Keselamatan Bersama di Jalan Raya (Suatu Tinjauan Pustaka)," *Jurnal Ilmiah Teknik Sipil* 13, No. 1 (Januari 2009): hlm. 1. which usually require all thing must goes fastly, often makes human being especially children as victims including traffic accident victims. In terms of road safety in the surrounding school, students hopefully come and leave their school safely by developing Safe School's Zone (SSZo)

¹¹ Nugroho Utomo dan Iwan Wahjudjanto, "Analisa Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki yang Sinergis Dengan Fasilitas Transportasi Publik di Kota Surabaya," *Jurnal Rekayasa Perencanaan* 4, No. 3 (Juni 2008): hlm. 1. trade centre and education area, exploiting of public transportations becoming especial choice in supporting mobility and accessibility process. Facility cessation of public transportations (Public Transportations Shelter)

¹² Edy Supriady Koswara, Roestaman, dan Eko Walujodjati, "Efektifitas Penggunaan Fasilitas Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) (Studi Kasus pada Fasilitas Jembatan Penyeberangan Orang di Jl. Soekarno Hatta Bandung)," *Jurnal Kalibrasi* 13, No. 1 (2014): hlm. 2.

¹³ Fakhrol Rozi Yamali, "Kajian Azaz Manfaat Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) di Jalan Sultan Thaha Kota Jambi," *Jurnal Civronlit Unbari* 3, No. 1 (30 April 2018): hlm. 11, <https://doi.org/10.33087/civronlit.v3i1.27>. especially in dense urban areas will be vehicles. The purpose of this research is to know the benefits of the Pedestrian Overpass (JPO)

Surat Keputusan Menteri Perhubungan tahun 1993 telah mengatur penyeberang jalan mendapat beberapa fasilitas. Pertama, *zebra cross* adalah fasilitas penyeberangan jalan yang membentang jalan diberi garis-garis warna putih hitam mirip dengan warna binatang zebra.¹⁴ Kedua, jembatan penyeberangan adalah model fasilitas penyeberangan yang paling aman, karena penyeberang dipisah dari lalu lintas lainnya. Ketiga, terowongan penyeberangan merupakan fasilitas penyeberangan berupa terowongan di bawah tanah untuk penyeberangan. Keempat, *pelican crossing*, yaitu model penyeberangan dilengkapi dengan lampu pengatur bagi kendaraan dan penyeberang.¹⁵

Pada umumnya fasilitas bagi pejalan kaki telah tersedia di daerah perkotaan. Pemerintah kota menyediakan sarana penyeberangan yang wajib dimanfaatkan pejalan kaki. Malangnya, masih banyak pejalan kaki yang belum memanfaatkan sarana penyeberangan. Pejalan kaki sebarang penyeberang pada sembarang tempat. Bahkan pejalan kaki melintasi jalan protokol yang sangat padat arus kendaraan bermotor. Sepertinya pejalan kaki lebih senang

menyeberang di tempat yang bisa membahayakan dirinya.¹⁶

Untuk pemanfaatan sarana penyeberangan, pemerintah telah memberlakukan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan), yang bertujuan untuk mengatur berbagai hal mengenai jalan, angkutan jalan, sarana penyeberangan, dan lain-lain. Pemberlakuan undang-undang ini sebagai bukti keseriusan pemerintah dalam pengelolaan dan pengaturan lalu lintas. Undang-undang ini mengatur pengguna jalan berkendaraan bermotor dan pejalan kaki, serta fasilitas pendukungnya. Pasal 1 angka 26 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan, pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan. Selanjutnya, Pasal 132 ayat (1) huruf b menyatakan, pejalan kaki wajib menyeberang di tempat yang telah ditentukan.

Pemerintah Daerah Kota Pekanbaru telah mengesahkan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 2 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut Perda Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). Peraturan daerah

¹⁴ P. Eliza Purnamasari, "Respon Masyarakat Pengguna Jalan Terhadap Zebra-Cross di Yogyakarta," dalam *Prosiding Konferensi Nasional Teknik Sipil 9* (KoNTekS 9, Makassar, 2015), hlm. 147.

¹⁵ *Ibid.*, hlm. 149.

¹⁶ Hasanudin Abdurakhman, "Zebra Cross dan Hak Pejalan Kaki," detiknews, <https://news.detik.com/kolom/d-3695545/zebra-cross-dan-hak-pejalan-kaki>., diakses 25 Oktober 2018.

ini bertujuan untuk mengatur aktivitas penyeberangan bagi pejalan kaki. Pasal 130 ayat (3) menyatakan, setiap pejalan kaki yang akan menyeberang jalan diwajibkan menggunakan sarana jembatan penyeberangan, *zebra cross*, ataupun pada tempat-tempat yang ditetapkan sebagai tempat menyeberang yang ditunjukkan dengan fasilitas perambuan. Kemudian, Pasal 132 ayat (1) huruf b mengatur ketentuan pejalan kaki wajib menyeberang di tempat yang telah ditentukan. Berdasarkan pasal ini, pejalan kaki wajib diberikan fasilitas jalan yang dilintasinya. Pejalan kaki sebagai pengguna sarana lalu lintas jalan perlu disediakan sarana yang baik dan layak.¹⁷

Kemajuan pembangunan suatu kota diikuti kepadatan arus kendaraan bermotor. Kepadatan arus lalu lintas jalan juga terjadi di Kota Pekanbaru. Mobilitas transportasi yang terus meningkat, mendesak penyediaan sarana penyeberangan bagi pejalan kaki. JPO bisa meminimalisir risiko kecelakaan dan kemacetan lalu lintas. Pembangunan JPO bertujuan agar pejalan kaki memanfaatkan sarana penyeberangan.¹⁸

Pemerintah Kota Pekanbaru telah membangun JPO pada beberapa titik di Kota Pekanbaru yang bertujuan untuk menjamin terealisasinya keselamatan dan kenyamanan masyarakat.¹⁹

Pemerintah Kota Pekanbaru menyediakan sarana penyeberangan bagi pejalan kaki sesuai peruntukannya. Jika ditelusuri, di jalanan Kota Pekanbaru tampak beberapa JPO yang tersebar di beberapa lokasi, seperti Jalan Sudirman depan Plaza Sukaramai, Jalan HR Subrantas depan Holland Bakery, Jalan Tuanku Tambusai depan Hawaii Busana dan Swalayan, dan lain-lain. Selain itu, terdapat pula *zebra cross* di beberapa titik di Kota Pekanbaru, di antaranya *zebra cross* di depan Bank BRI Jalan Sudirman, *zebra cross* di depan kantor Pos Jalan Sudirman, dan lain-lain.

Berdasarkan pengamatan, terdapat JPO di depan Plaza Sukaramai Jalan Sudirman, JPO depan Hawaii Busana, Swalayan Jalan Tuanku Tambusai, dan JPO lainnya. Dari hasil pengamatan, tampak pejalan kaki tidak berminat memanfaatkan sarana penyeberangan yang telah disediakan. Pejalan kaki tidak menggunakan JPO untuk melintas jalan

¹⁷ Harwidyo Eko Prasetyo, "Optimalisasi Penataan Fasilitas Pejalan Kaki dengan Efisiensi Pergerakan Berdasarkan pada Karakteristik Pedestrian (Studi Kasus di Simpang Empat Kartasura)," *Jurnal Teknik Sipil & Perencanaan* 16, No. 1 (Januari 2014): hlm. 31, <https://doi.org/10.15294/jtsp.v16i1.7227>.

¹⁸ Santo Panosoi Panjaitan, "Evaluasi Penempatan Lokasi Jembatan Penyeberangan di Kota Pekanbaru (Studi Kasus Implementasi Perda Nomor 2 Tahun 2009)," *Jom FISIP* 2, No. 1 (Februari 2015): hlm. 1, <https://doi.org/10.1017/cbo9781107415324.004>.

¹⁹ Zayyinul Hayati Zen, Denny Astrie Angraini, dan Peggy Riski Ananda, *op.cit.*, hlm. 95.

raya. Selain itu, ada ulah orang yang tidak bertanggungjawab merusak dan membuka pagar pembatas jalan. Pejalan kaki yang lebih memilih melintasi jalur bawah JPO daripada melintasi jalur JPO mengakibatkan timbulnya kemacetan lalu lintas jalan.

Penelitian ini penting dilaksanakan karena masih banyak pejalan kaki yang tidak menggunakan JPO, meskipun Pemerintah Kota Pekanbaru telah menyediakan sarana penyeberangan. Penelitian ini mengkaji permasalahan kepatuhan hukum pejalan kaki terhadap penggunaan sarana penyeberangan di Kota Pekanbaru serta mengkaji kendala dan upaya pejalan kaki agar menggunakan sarana penyeberangan. Tujuan penelitian adalah untuk menganalisis permasalahan kepatuhan hukum pejalan kaki terhadap penggunaan sarana penyeberangan di Kota Pekanbaru serta mengidentifikasi kendala dan merumuskan upaya pejalan kaki agar menggunakan sarana penyeberangan.

Penelitian ini berupaya menghasilkan solusi mengenai kepatuhan hukum pejalan kaki terhadap penggunaan sarana penyeberangan dengan tujuan agar dapat dihasilkan pemecahan terhadap objek penelitian.

B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini bersifat deskriptif dengan jenis penelitian yuridis empiris. Data yang dikumpulkan adalah data primer dan data sekunder. Dalam

pengambilan data secara primer dilakukan beberapa langkah penelitian, seperti melakukan pengamatan secara langsung, melakukan wawancara kepada beberapa orang responden yang berhubungan dengan objek penelitian, dan ditambah dengan data sekunder. Data primer dalam penelitian ini diperoleh dari berbagai keterangan responden sebagai berikut: Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Kepala Dinas Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Pekanbaru, Ketua Komisi IV Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kota Pekanbaru, dan pejalan kaki yang tidak memanfaatkan JPO. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini ialah pendekatan perundang-undangan. Data yang diperoleh pada penelitian ini dianalisis secara kualitatif. Sedangkan, penarikan simpulan menggunakan metode berpikir induktif. Kota Pekanbaru ditetapkan sebagai lokasi penelitian disebabkan beberapa alasan, antara lain: Kota Pekanbaru adalah kota besar yang menjadi Ibu Kota Provinsi Riau dan Kota Pekanbaru merupakan kota yang paling banyak memiliki sarana JPO dibandingkan kota lain di Provinsi Riau, namun pejalan kaki belum sepenuhnya memanfaatkan sarana tersebut.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

Menurut Badan Pusat Statistik (BPS), Provinsi Riau dalam Angka Tahun 2018, melaporkan bahwa total jumlah penduduk Kota Pekanbaru sebanyak

1.091.088 (satu juta sembilan puluh satu ribu delapan puluh delapan) jiwa.²⁰ Adanya total penduduk yang tinggi, akan meningkat pula jumlah kendaraan bermotor, yang pada gilirannya akan menimbulkan kepadatan jalan dan keadaan yang menyebabkan kemacetan.

Kota Pekanbaru yang kini menjadi kota metropolitan telah berubah menjadi kota pusat perkembangan ekonomi dan kota tujuan investasi paling menjanjikan harapan di Indonesia.²¹ Riset yang dirilis oleh Universitas Indonesia pada tahun 2013 menyimpulkan bahwa Kota Pekanbaru menjadi tempat untuk berinvestasi bagi para pengusaha dan menjadi kota tempat untuk berinvestasi terbaik peringkat satu di Indonesia. Banyak kesempatan menanamkan modal yang bisa dilakukan, mulai dari penanaman modal berskala kecil sampai penanaman modal berskala besar, seperti sektor perkebunan, perhotelan, perumahan, pembangkit listrik, kuliner, dan lain-lain.²²

Kota Pekanbaru merupakan salah satu kota yang berupaya merealisasikan pembangunan sarana dan prasarana bagi masyarakatnya. Pembangunan

yang telah dilakukan, tentunya memberikan dampak positif dan negatif bagi masyarakat.²³ Pemerintah Kota Pekanbaru menyadari pentingnya sarana penyeberangan sebagaimana diatur dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Perda Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pembangunan fasilitas bagi pejalan kaki merupakan bukti Pemerintah Kota Pekanbaru memenuhi kebutuhan masyarakatnya. Pemerintah Kota Pekanbaru telah membangun JPO, *zebra cross*, dan lain-lain. Pembangunan JPO didasarkan pertimbangan beberapa ruas jalan yang padat dan cukup banyak pejalan kaki.²⁴

Realitas Kota Pekanbaru memperlihatkan pengguna jalan bukan saja terbatas pengemudi roda dua dan kendaraan roda empat, akan tetapi orang yang berjalan. Perilaku pejalan kaki yang sembarangan menyeberang jalan atau sarana menyeberang jalan yang rusak mengakibatkan menumpuknya pejalan kaki yang menyeberang ke jalan raya sehingga tidak dapat dihindari sering terjadi kemacetan lalu lintas.

Berdasarkan hasil observasi, Kota Pekanbaru memiliki beberapa JPO.

²⁰ Badan Pusat Statistik Provinsi Riau, *Provinsi Riau Dalam Angka 2018*, 2018.

²¹ Dadang Mashur, "Strategi Pembangunan Kota Pekanbaru Menuju Kota Metropolitan Madani," *Jurnal Administrasi Pembangunan* 4, No. 2 (Maret 2016): hlm. 110.

²² *Ibid.*, hlm. 111.

²³ Regina Lutfy, *loc.cit.*

²⁴ Harry Kurniawan dan Nadia Khaira Ardi, "Tingkat Kepuasan Pengguna Fasilitas Penyeberangan Orang (Studi Kasus Jpo Muka Kuning Kota Batam)," *SIGMA TEKNIKA* 1, No. 2 (November 2018): hlm. 163, <https://doi.org/10.33373/sigma.v1i2.1501>.

Sepanjang jalan Sudirman terdapat beberapa JPO, yaitu JPO depan Toko Ponsel Modelux, JPO depan Plaza Sukaramai, JPO depan Kantor MUI Provinsi Riau, JPO depan Sudirman Square, dan JPO depan Gelanggang Remaja, kemudian sepanjang Jalan HR. Subrantas terdapat JPO depan Holland Bakery dan JPO depan kantor BNI Syariah. Selanjutnya, sepanjang Jalan Tuanku Tambusai terdapat satu JPO depan Hawaii Busana dan Swalayan.

1. Kepatuhan Pejalan Kaki terhadap Penggunaan Sarana Penyeberangan

JPO sebagai sarana untuk menyeberang menjadi kebutuhan orang yang berjalan kaki saat melakukan aktivitas penyeberangan disebabkan sering terjadi kecelakaan orang yang menyeberang jalan. Permasalahan ini terjadi karena tidak terpisahnya secara fisik hubungan pejalan kaki yang menyeberang jalan dan pengendara kendaraan.²⁵

Berdasarkan hasil pengisian responden terhadap para pejalan kaki melalui sebaran kuisioner, diperoleh data bahwa dari 56 responden sebanyak 34% menggunakan JPO sebagai sarana penyeberangan dan sebanyak 66% tidak menggunakan JPO sebagai sarana penyeberangan. Dari keterangan tersebut bisa dicermati bahwa banyak orang yang berjalan kaki di Kota Pekanbaru

yang menyeberang tidak menggunakan sarana penyeberangan.

Pejalan kaki bebas menyeberang di jalan raya karena pagar pembatas jalan telah dibuka. Orang yang berjalan kaki tidak memanfaatkan JPO sebagai fasilitas menyeberang disebabkan adanya jalan alternatif. Alasan ini terungkap dari 82% responden menyeberang jalan tidak melintasi JPO disebabkan pagar pembatas jalan telah rusak dan terbuka akses bagi pejalan kaki menyeberang di jalan raya. Pejalan kaki tidak menggunakan JPO sebagai sarana penyeberangan disebabkan JPO yang tersedia dalam kondisi rusak dan tidak layak sebagai sarana penyeberangan.

Pada bagian lain, pejalan kaki tidak menggunakan JPO disebabkan tidak merasa perbuatannya melawan hukum. Pejalan kaki menganggap perbuatannya tidak melanggar peraturan perundang-undangan, terlebih Pemerintah Kota Pekanbaru tidak pernah menertibkan dan memberikan sanksi terhadap pejalan kaki yang tidak menyeberang menggunakan JPO yang telah disediakan. Hal ini terungkap 84% responden menyatakan tidak pernah dilakukan penertiban terhadap pejalan kaki yang tidak menggunakan sarana JPO. Oleh karena itu, wajar bila pejalan kaki melintas di sembarang jalan.

²⁵ Fakrul Rozi Yamali, *loc.cit.* especially in dense urban areas will be vehicles. The purpose of this research is to know the benefits of the Pedestrian Overpass (JPO)

Pendapat Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mengenai pejalan kaki yang tidak menggunakan sarana penyeberangan disebabkan terbukanya pagar pembatas jalan. Instansinya tidak pernah membuka pagar pembatas jalan. Namun, ada orang yang memiliki motif tertentu membuka dan merusak pagar pembatas jalan. Di samping itu, ada beberapa besi pagar dan atap JPO dilepas oleh orang yang tidak bertanggungjawab, sehingga keadaan ini dapat membahayakan keselamatan penyeberang jalan.²⁶ Kepala Dinas Perhubungan mengakui bahwa pejalan kaki yang tidak menggunakan sarana penyeberangan bisa juga disebabkan beberapa JPO yang tersedia kurang layak dilintasi oleh pejalan kaki.

Pendapat tersebut ternyata kurang lebih sama dengan apa yang disampaikan oleh Kepala Dinas Bina Marga Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Pekanbaru. Menurut Kepala Dinas Bina Marga Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang, pihaknya tidak pernah membuka pagar pembatas jalan. Orang yang tidak bertanggungjawab yang merusak dan menghilangkan pagar pembatas jalan. Perbuatan mereka yang merusak dan menghilangkan pagar pembatas jalan,

jelas menyalahi peraturan perundangan-undangan yang berlaku karena sudah merusak fasilitas umum.

Kepala Dinas Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Pekanbaru menambahkan, pejalan kaki belum menggunakan sarana penyeberangan disebabkan masih belum disiplinnya pejalan kaki dalam menggunakan sarana penyeberangan yang tersedia. Hal ini disebabkan adanya pejalan kaki yang tidak melewati JPO dengan alasan tempat yang dituju terlalu jauh, adanya pejalan kaki yang tidak mau bersusah payah untuk menyeberang melewati sarana penyeberangan jalan, dan lain-lain.²⁷

Tanggapan Ketua Komisi IV DPRD Kota Pekanbaru lebih bersifat normatif, mengenai pejalan kaki yang tidak menggunakan sarana penyeberangan. Ketua Komisi IV menyesalkan adanya pejalan kaki yang tidak menggunakan JPO karena peraturan perundangan telah mewajibkan pejalan kaki menyeberang di tempat yang telah ditentukan. Apalagi Pasal 132 ayat (1) huruf b UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah mengatur pentingnya keselamatan bagi pejalan kaki dan pengguna fasilitas penyeberangan.²⁸

²⁶ Tardi Dwisasti, Kepatuhan Hukum Pejalan Kaki terhadap Penggunaan Sarana Penyeberangan di Kota Pekanbaru, diwawancara oleh Silm Oktapani, 18 Februari 2019.

²⁷ Suhaimi S, Kepatuhan Hukum Pejalan Kaki terhadap Penggunaan Sarana Penyeberangan di Kota Pekanbaru, diwawancara oleh Silm Oktapani, 27 Februari 2019.

²⁸ Roni Amriel, Kepatuhan Hukum Pejalan Kaki terhadap Penggunaan Sarana Penyeberangan di Kota Pekanbaru, diwawancara oleh Silm Oktapani, 25 Februari 2019.

Dari berbagai pendapat tersebut, terdapat pertautan pendapat mengenai alasan orang yang berjalan kaki tidak memanfaatkan fasilitas menyeberang, yakni alasan orang yang melintas jalan dan alasan kondisi JPO. Alasan orang yang melintas jalan tidak mengambil manfaat fasilitas menyeberang disebabkan rendahnya kesadaran masyarakat terhadap hukum yang berlaku, utamanya kesadaran hukum dalam menggunakan sarana JPO dan pejalan kaki tidak mau bersusah payah melintasi JPO yang terlalu jauh. Sementara alasan kondisi JPO disebabkan keberadaan JPO yang rusak dan tidak layak dilintasi dan lampu penerangan yang tidak berfungsi dengan baik.

Mencermati perihal kepatuhan hukum pejalan kaki dalam memanfaatkan fasilitas untuk menyeberang, maka masalah utama disebabkan oleh kesadaran hukum pejalan kaki. Kesadaran hukum adalah nilai-nilai dalam diri manusia tentang adanya aturan. Kesadaran hukum berhubungan dengan sifat patuh terhadap aturan. Adapun pembeda ialah ketaatan hukum wujud karena ada rasa takut akan berlakunya hukuman. Kesadaran hukum sering juga dikaitkan dengan pembentukan hukum, efektivitas hukum, dan pentaatan hukum.²⁹

2. Faktor-Faktor Penyebab Terjadinya Ketidakpatuhan Hukum Para Pejalan Kaki

Berdasarkan perolehan pengisian kuisioner terhadap para responden pejalan kaki, dapat diperoleh beberapa kendala orang yang berjalan kaki tidak memakai fasilitas untuk menyeberang. Melalui 56 responden, 82% memberikan alasan karena terburu-buru menuju tempat tujuan, sehingga terpaksa harus melewati jalan umum, jarak JPO yang terlalu jauh dari tempat tujuan sehingga dicarilah jalan pintas, JPO yang sudah rusak dan tidak layak untuk digunakan oleh pejalan kaki, serta JPO yang tidak aman dan nyaman untuk digunakan sebagai sarana penyeberangan.

Tidak berbeda dengan para responden, Kepala Dinas Bina Marga Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Pekanbaru memberi penjelasan mengenai beberapa kendala untuk mengatasi kendala penggunaan JPO, antara lain: posisi JPO cukup jauh dari tempat yang dituju sehingga pejalan kaki sembarangan menerobos jalan atau marka jalan, pejalan kaki merasa khawatir menaiki JPO karena bangunan JPO yang sangat tinggi dan curam sehingga pejalan kaki agak susah untuk menaiki anak tangga JPO, dan rendahnya kesadaran masyarakat dalam

²⁹ Ellya Rosana, "Kepatuhan Hukum Sebagai Wujud Kesadaran Hukum Masyarakat," *Jurnal TAPIs* 10, No. 1 (Juni 2014): hlm. 3, <https://doi.org/10.24042/tps.v10i1.1600>.

menggunakan JPO, sehingga pejalan kaki lebih memilih menyeberang melewati pembatas jalan yang telah dirusak dan dibuka ketimbang melewati JPO.³⁰

Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru tidak memberikan penjelasan yang rinci mengenai kendala pejalan kaki tidak menggunakan jembatan penyeberangan orang. Menurut Kepala Dinas Perhubungan bahwa masalah ketidakpatuhan pejalan kaki menggunakan sarana penyeberangan untuk melintasi tempat yang telah ditentukan disebabkan kurangnya minat dan kesadaran orang yang berjalan kaki untuk memanfaatkan fasilitas JPO sebagai alat untuk menyeberang.

Ketua Komisi IV Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kota Pekanbaru mengemukakan kendala orang yang berjalan kaki tidak memanfaatkan fasilitas untuk menyeberang orang disebabkan saat ini kondisi sarana JPO banyak yang sudah rusak dan lapuk. JPO memang tersedia, tetapi tidak lantas mendukung orang untuk melintas di area JPO. Di samping itu, lampu penerangan JPO masih kurang untuk pengguna JPO pada malam hari.³¹

Lepas dari beragam tanggapan responden tersebut, sebenarnya hal-hal

yang mempengaruhi bermanfaatnya fasilitas untuk menyeberang ialah keadaan aman dan reklame. Ketidakamanan penggunaan JPO disebabkan tidak adanya lampu penerangan dan adanya penutup dinding berupa reklame pada JPO. Kedua faktor tersebut bisa menimbulkan perkara kejahatan kriminal pada area sekitar fasilitas untuk menyeberang, antara lain perbuatan mencopet, perbuatan menodong, perbuatan merampas, dan lain-lain.³²

Ketidaknyamanan pejalan kaki dalam menggunakan jembatan penyeberangan disebabkan faktor ketinggian anak tangga JPO, banyaknya jumlah anak tangga JPO, dan bordes JPO yang tersedia relatif sedikit sebagai tempat istirahat.³³ Selain itu, alasan pejalan kaki sehingga tidak menggunakan jembatan penyeberangan orang karena Pemerintah Kota Pekanbaru belum melakukan penertiban terhadap orang yang tidak memanfaatkan fasilitas JPO.

Mencermati beberapa kendala tersebut, maka perlu beberapa upaya agar pejalan kaki menggunakan JPO. Kepala Dinas Perhubungan menjelaskan beberapa upaya, antara lain Pemerintah Kota Pekanbaru harus secara rutin melakukan penertiban terhadap pejalan

³⁰ Suhaimi S, *loc.cit.*

³¹ Roni Amriel, *loc.cit.*

³² M. Sahid Indraswara, *op.cit.*, hlm. 85.

³³ Muhammad Fathien Azmy dan Triyatni Martosenjoyo, "Pemanfaatan Jembatan Orang Di Makasar," dalam *Prosiding Hasil Penelitian Fakultas Teknik (PHPFT)*, Vol. 5 (Universitas Hasanudin, 2011), hlm. 3.

kaki yang tidak menggunakan sarana JPO karena melewati pagar pembatas jalan. Tindakan pejalan kaki seperti ini bisa membahayakan keselamatan dirinya dan pengguna jalan yang lain. Pemerintah harus menyelesaikan *problem* keselamatan orang yang berjalan melintasi fasilitas penyeberangan dengan menerapkan berbagai langkah yang dapat membawa hasil. Pemerintah harus memikirkan dengan sebaik-baiknya keperluan orang yang memanfaatkan fasilitas penyeberangan.³⁴

Kepala Dinas Perhubungan melanjutkan bahwa Pemerintah Kota Pekanbaru perlu melakukan upaya memasyarakatkan UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada setiap warga negara dan siswa sekolah. Upaya memasyarakatkan terpusat untuk menjelaskan adanya kewajiban orang yang berjalan kaki memanfaatkan fasilitas untuk menyeberang pada tempat yang telah ditentukan dan menjelaskan dampak negatif bagi orang yang berjalan kaki yang tidak memanfaatkan fasilitas untuk menyeberang, seperti rumput akan rusak, rawan terjadinya kecelakaan bagi pejalan kaki yang melintas di jalan raya, dan sebagainya. Upaya selanjutnya adalah membuat sebuah inovasi pembangunan JPO dengan desain yang

apik dan menarik sehingga masyarakat menjadi tertarik dan antusias untuk menggunakan sarana JPO sebagai sarana penyeberangan.³⁵

Ketua Komisi IV DPRD Kota Pekanbaru memberikan tanggapan yang tidak berbeda dengan pendapat tersebut. Beberapa upaya yang perlu dilakukan agar pejalan kaki menggunakan jembatan penyeberangan orang, antara lain melakukan sosialisasi kepada masyarakat mengenai UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan agar tumbuh kesadaran setiap warga negara untuk menggunakan JPO demi keselamatan orang yang berjalan kaki dan pengguna jalan lainnya, mendesak dinas terkait agar segera memperbaiki sarana JPO yang sudah rusak, menertibkan iklan-iklan yang berada di wilayah JPO, dan memasang lampu-lampu penerang JPO yang memadai demi terciptanya keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki yang menggunakan JPO.³⁶

Beberapa upaya lain yang perlu dilakukan untuk mengatasi kendala penggunaan sarana JPO ialah fasilitas untuk menyeberang harus dirancang agar dapat membawa hasil, sehingga perlu pengarahan agar orang berjalan kaki menyeberang pada fasilitas yang telah dirancang dan tidak melintas

³⁴ Ahmad Maghfur, penerj., *Keselamatan Pejalan Kaki: Manual Keselamatan Jalan untuk Pengambil Keputusan dan Praktisi* (Global Road Safety Partnership Indonesia, 2015), hlm. 16.

³⁵ Tardi Dwisasti, *loc.cit.*

³⁶ Roni Amriel, *loc.cit.*

sembarangan. Pada prinsipnya fasilitas untuk menyeberang perlu diisi tanda-tanda sebagai penyampai berita, baik perintah, larangan, maupun petunjuk kepada orang yang melintas di area JPO dan bisa mempengaruhi pemakai jalan.³⁷

Pada prinsipnya orang yang berjalan kaki memerlukan fasilitas untuk menyeberang semacam JPO. Agar orang berjalan kaki terdorong memakai JPO, maka harus ada jaminan keadaan aman dan jarak tempuh yang tidak terlalu jauh. Pengadaan JPO bertujuan untuk memudahkan orang untuk melintas pada tempat penyeberangan dengan rasa aman.³⁸ Selain itu, pemerintah perlu berperan untuk merawat fasilitas penyeberangan agar fungsi fasilitas umum tersebut dapat optimal.³⁹

Selama ini, belum pernah dilakukan evaluasi mengenai kepatuhan hukum pejalan kaki terhadap penggunaan sarana penyeberangan di Kota Pekanbaru. Pemerintah Kota Pekanbaru perlu mengevaluasi kebijakan mengenai pemanfaatan sarana penyeberangan yang tersedia. Upaya ini perlu dilakukan karena beberapa jembatan penyeberangan orang letaknya kurang strategis bagi pejalan kaki dan tidak

sesuai kegunaannya. Keberadaan beberapa sarana penyeberangan perlu mempertimbangkan segi tata ruang dan keselamatan pejalan kaki yang memanfaatkan sarana penyeberangan.⁴⁰

Ketidakpatuhan hukum pejalan kaki terhadap penggunaan sarana penyeberangan bisa disebabkan oleh aturan yang kurang komprehensif yang mengatur kewajiban pejalan kaki memanfaatkan sarana penyeberangan dan ketidakjelasan sanksi terhadap pejalan kaki yang tidak menggunakan sarana penyeberangan. Oleh karena itu, pihak eksekutif Pemerintah Kota Pekanbaru bersama legislatif (DPRD Kota Pekanbaru) harus segera menyusun peraturan dan merumuskan sanksi bagi pejalan kaki yang tidak menggunakan JPO sebagai sarana penyeberangan. Sanksi ini diharapkan agar orang yang berjalan kaki bisa memanfaatkan sarana penyeberangan yang tersedia sesuai dengan fungsinya dan bisa dimanfaatkan sebagaimana mestinya. Upaya berikutnya, perlu melakukan sosialisasi terhadap masyarakat kota agar mulai membiasakan dan membudayakan hidup jalan kaki. Upaya lain, perlu menganggarkan dana untuk

³⁷ Lilis Trianingsih dan Retna Hidayah, "Analisis Prilaku Pejalan Kaki Pada Penggunaan Fasilitas Penyeberangan Di Sepanjang jalan Kawasan Malioboro Yogyakarta," *INERSIA* 10, No. 2 (Desember 2014): hlm. 107.

³⁸ Edy Supriady Koswara, Roestaman, dan Eko Walujodjati, *loc.cit.*

³⁹ Zayyinul Hayati Zen, Denny Astrie Anggraini, dan Peggy Riski Ananda, *op.cit.*, hlm. 101.

⁴⁰ Era Elfiandi, "Pelaksanaan Kebijakan Mengenai Fasilitas Pejalan kaki Di Kota Pekanbaru Tahun 2013," *Jom FISIP* 2, No. 1 (Februari 2015): hlm. 9.

merawat setiap fasilitas bagi pejalan kaki seperti tempat orang berjalan kaki, tempat penyeberangan, dan *zebra cross*.

D. SIMPULAN

Pemerintah Kota Pekanbaru sudah menyediakan JPO sebagai sarana menyeberang bagi pejalan kaki, tetapi pejalan kaki belum mematuhi ketentuan UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Masih banyaknya pejalan kaki yang tidak menggunakan JPO sebagai sarana penyeberangan disebabkan oleh beberapa faktor, di antaranya terburu-buru ke tempat tujuan, letak JPO terlalu jauh sehingga terpaksa mencari jalan pintas, kondisi JPO yang rusak, tidak mengetahui adanya aturan untuk menggunakan JPO, dan kurangnya kesadaran menggunakan JPO. Kendala terjadi karena pejalan kaki merasa khawatir menaiki JPO yang terlalu tinggi, pejalan kaki cenderung menerobos pembatas jalan yang telah dirusak, rendahnya kesadaran hukum untuk memanfaatkan JPO, dan tidak adanya sanksi bagi pejalan kaki yang tidak menggunakan JPO. Upaya untuk mengatasi kendala, antara lain perlu penertiban secara rutin terhadap pejalan kaki yang tidak menggunakan JPO, pemerintah perlu mensosialisasikan aturan agar menggunakan JPO, pemerintah perlu menjelaskan bahaya bagi pejalan kaki yang menerobos pembatas jalan, pemerintah perlu mendesain JPO yang apik agar tampak menarik, dan dinas terkait perlu

memasang lampu-lampu di area JPO, memperbaiki JPO yang rusak, dan menertibkan iklan-iklan di area JPO.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdurakhman, Hasanudin. "Zebra Cross dan Hak Pejalan Kaki." *detiknews*. Diakses 5 April 2020. <https://news.detik.com/kolom/d-3695545/zebra-cross-dan-hak-pejalan-kaki>.
- Ahmad, Siti Nurjanah, dan Try Sugiyarto Soeparyanto. "Tinjauan Perilaku Pejalan Kaki dan Penyeberang Jalan pada Kawasan Fakultas Pertanian Universitas Haluoleo." *Jurnal Stabilita* 1, No. 3 (Oktober 2013): 275-290.
- Amriel, Roni. Kepatuhan Hukum Pejalan Kaki terhadap Penggunaan Sarana Penyeberangan di Kota Pekanbaru. Diwawancara oleh Silm Oktapani, 25 Februari 2019.
- Azmy, Muhammad Fathien, dan Triyatni Martosenjoyo. "Pemanfaatan Jembatan Orang di Kota Makasar." Dalam *Prosiding Hasil Penelitian Fakultas Teknik (PHPFT)*, 5:1-6. Universitas Hasanudin, 2011.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Riau. *Provinsi Riau Dalam Angka 2018*, 2018.
- Dwisasti, Tardi. Kepatuhan Hukum Pejalan Kaki terhadap Penggunaan Sarana Penyeberangan di Kota

-
- Pekanbaru. Diwawancara oleh Silm Oktapani, 18 Februari 2019.
- Elfiandi, Era. "Pelaksanaan Kebijakan Mengenai Fasilitas Pejalan kaki Di Kota Pekanbaru Tahun 2013." *Jom FISIP* 2, No. 1 (Februari 2015): 1-10.
- Indraswara, M Sahid. "Kajian Perilaku Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jembatan Penyeberangan." *ENCLOSURE: Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman* 5, No. 2 (2006): 82-91.
- Irwan, Zoe'raini Djamal. *Tantangan Lingkungan dan Lansekap Kota*. Jakarta: Bumi Aksara, 2014.
- Koswara, Edy Supriady, Roestaman, dan Eko Walujodjati. "Efektifitas Penggunaan Fasilitas Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) (Studi Kasus pada Fasilitas Jembatan Penyeberangan Orang di Jl. Soekarno Hatta Bandung)." *Jurnal Kalibrasi* 13, No. 1 (2014): 1-5.
- Kurniawan, Harry, dan Nadia Khaira Ardi. "Tingkat Kepuasan Pengguna Fasilitas Penyeberangan Orang (Studi Kasus Jpo Muka Kuning Kota Batam)." *SIGMA TEKNIKA* 1, No. 2 (November 2018): 162-171. <https://doi.org/10.33373/sigma.v1i2.1501>.
- Lutfy, Regina. "Implementasi Kebijakan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 2 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Kasus Pemeliharaan Pejalan Kaki Jalan Sudirman)." *Jom FISIP* 4, No. 2 (Oktober 2017): 1-15.
- Maghfur, Ahmad, penerj. *Keselamatan Pejalan Kaki: Manual Keselamatan Jalan untuk Pengambil Keputusan dan Praktisi*. Global Road Safety Partnership Indonesia, 2015.
- Mashur, Dadang. "Strategi Pembangunan Kota Pekanbaru Menuju Kota Metropolitan Madani." *Jurnal Administrasi Pembangunan* 4, No. 2 (Maret 2016): 109-114.
- Mashuri, dan Muhammad Iqbal. "Studi Karakteristik Pejalan Kaki dan Pemilihan Jenis Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki di Kota Palu (Studi Kasus: Jl. Emmi Saelan Depan Mal Tatura Kota Palu)." *Journal of Transportation Management and Engineering* 1, No. 2 (2011): 69-79.
- Mauliani, Lily, Ari Widyati Purwantiasning, dan Wafirul Aqli. "Kajian Jalur Pedestrian Sebagai Ruang Terbuka pada Area Kampus." *Jurnal Arsitektur NALARs* 12, No. 2 (Juli 2013): 1-9.
- Panjaitan, Santo Panosoi. "Evaluasi Penempatan Lokasi Jembatan Penyeberangan di Kota Pekanbaru (Studi Kasus Implementasi Perda Nomor 2 Tahun 2009)." *Jom FISIP* 2, No. 1 (Februari 2015): 1-6. <https://doi.org/10.1017/cbo9781107415324.004>.

-
- Prasetyo, Harwidyo Eko. "Optimalisasi Penataan Fasilitas Pejalan Kaki dengan Efisiensi Pergerakan Berdasarkan pada Karakteristik Pedestrian (Studi Kasus di Simpang Empat Kartasura)." *Jurnal Teknik Sipil & Perencanaan* 16, No. 1 (Januari 2014): 29-39. <https://doi.org/10.15294/jtsp.v16i1.7227>.
- Purnamasari, P Eliza. "Respon Masyarakat Pengguna Jalan Terhadap Zebra-Cross di Yogyakarta." Dalam *Prosiding Konferensi Nasional Teknik Sipil 9*, 147-154. Makassar, 2015.
- Rosana, Ellya. "Kepatuhan Hukum Sebagai Wujud Kesadaran Hukum Masyarakat." *Jurnal TAPIs* 10, No. 1 (Juni 2014): 1-25. <https://doi.org/10.24042/tps.v10i1.1600>.
- S, Suhaimi. Kepatuhan Hukum Pejalan Kaki terhadap Penggunaan Sarana Penyeberangan di Kota Pekanbaru. Diwawancara oleh Silm Oktapani, 27 Februari 2019.
- Sudewo. *Instrumen Pengendalian Pemanfaatan Ruang: Konsep Dan pengukuran Kinerja*. Jakarta: Bappenas, 2011.
- Suweda, I Wayan. "Pentingnya Pengembangan Zona Selamat Sekolah Demi Keselamatan Bersama di Jalan Raya (Suatu Tinjauan Pustaka)." *Jurnal Ilmiah Teknik Sipil* 13, No. 1 (Januari 2009): 1-12.
- Trianingsih, Lilis, dan Retna Hidayah. "Analisis Prilaku Pejalan Kaki Pada Penggunaan Fasilitas Penyeberangan Di Sepanjang jalan Kawasan Malioboro Yogyakarta." *INERSIA* 10, No. 2 (Desember 2014): 106-121.
- Utomo, Nugroho, dan Iwan Wahjudjanto. "Analisa Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki yang Sinergis Dengan Fasilitas Transportasi Publik di Kota Surabaya." *Jurnal Rekayasa Perencanaan* 4, No. 3 (Juni 2008): 1-11.
- Wardianto, Gatoet, Eko Budihardjo, dan Eddy Prianto. "Tuntutan Atribut Persepsi Pejalan Kaki pada Penggunaan Jembatan Penyeberangan di Jatingaleh Semarang." *Dinamika TEKNIK SIPIL* 12, No. 2 (Mei 2012): 194-200.
- Yamali, Fakhrol Rozi. "Kajian Azaz Manfaat Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) di Jalan Sultan Thaha Kota Jambi." *Jurnal Civronlit Unbari* 3, No. 1 (30 April 2018): 9-19. <https://doi.org/10.33087/civronlit.v3i1.27>.
- Zen, Zayyinul Hayati, Denny Astrie Anggraini, dan Peggy Riski Ananda. "Analisis Aspek Ergonomi Jembatan Penyeberangan Di Kota Pekanbaru Dan Usulan Perancangan Jembatan Yang Ergonomis." *1th Celscitech-UMRI 2016* 1 (September 2016): 95-101.
-