

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

Berdasarkan hasil pengamatan dan analisis data dari hasil dan pembahasan dapat disimpulkan bahwa sebagai berikut :

1. Karakteristik dan fasilitas pejalan kaki pada ruas jalan Trans Lembata TTK, SDK dan SMPK Sta. Theresia Lamahora merupakan jalan nasional yakni arteri sekunder dengan lebar trotoar pada sisi kiri 1 meter, lebar bahu jalan 0,5 meter, tebal perkerasan 12 m (4/2 D), dengan lebar masing-masing lajur 3 meter dan lebar jalur kiri 6 meter dan jalur kanan 6 meter tanpa median jalan. Jalan Trans Lembata TTK, SDK dan SMPK Sta. Theresia Lamahora berdasarkan hasil pengamatan dan analisis data diperoleh nilai tingkat pelayanan jalan (*Level Of Service*) A yang artinya kondisi arus bebas dan kecepatan tinggi, pengemudi memiliki kecepatan yang diinginkan tanpa hambatan dan kapasitas jalannya sebesar 4453,07 smp/jam.

Dari hasil survei dan analisis data lalu lintas harian diketahui bahwa;

- a. Volume lalu lintas kendaraan yang melintasi ruas jalan Trans Lembata TTK, SDK dan SMPK Sta. Theresia Lamahora berdasarkan jenis kendaraan antara lain : sepeda motor (MC) 6229,00 smp/jam, kendaraan ringan (LV) 2778,00 smp/jam, kendaraan berat (HV) 1977,60 smp/jam dan kendaraan tidak bermotor (MU) 0 smp/jam. Jadi jumlah volume secara keseluruhan dalam empat jam ialah 10984,60 dimana volume tertinggi sepeda motor sebanyak 6229,00 smp/jam.
  - b. Kecepatan kendaraan berdasarkan hasil analisis menggunakan 20 sampel setiap hari selama waktu pengamatan diperoleh kecepatan rata-rata 34,71 Km/Jam.
2. Prosedur perilaku penyeberang jalan dan perilaku pengantar pada ruas jalan Trans Lembata TTK, SDK dan SMPK Sta. Theresia Lamahora berdasarkan hasil pengamatan dan analisis menggunakan statistik uji z diperoleh :

- a. Analisis terhadap perilaku pengantar adalah :
- $Z_{hitung} = -7,99$   
 $Z_{tabel} = 1,645$   
 $Z_{hitung} < Z_{tabel}$  artinya bahwa perilaku pengantar di sekolah TKK, SDK dan SMPK Sta.Theresia Lamahora “Belum Selamat” dengan tingkat kesalahan 5%.
- b. Analisis terhadap perilaku penyeberang adalah :
- $Z_{hitung} = -5,58$   
 $Z_{tabel} = 1,645$   
 $Z_{hitung} < Z_{tabel}$  artinya bahwa perilaku penyeberang di sekolah TKK, SDK dan SMPK Sta.Theresia Lamahora “Belum Selamat” dengan tingkat kesalahan 5%.
3. Berdasarkan hasil pengamatan dan analisis data diketahui bahwa volume kendaraan tinggi dan kecepatan kendaraan yang tinggi, serta tingkat keselamatan pengantar, pejalan kaki dan penyeberang “Belum Selamat” dengan tingkat kesalahan 5%, maka sangat dibutuhkan perencanaan zona selamat sekolah (ZoSS) pada ruas jalan Trans Lembata TKK, SDK dan SMPK Sta.Theresia Lamahora dengan tipe jalan 4/2 dengan kecepatan maksimum 20 km/jam pada kawasan ZoSS.

## 5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas maka saran sebagai berikut :

1. Perlu adanya peran pemerintah dan instansi terkait untuk melakukan penyuluhan dan sosialisasi tentang pengertian Zona Selamat Sekolah (ZoSS), rambu lalu lintas dan tata cara menyeberang “4T”(tunggu sejenak, tengok kanan, tengok kiri, tengok kanan lagi).
2. Mempertimbangkan untuk pengajuan penerapan program Zona Selamat Sekolah (ZoSS) bagi TKK, SDK dan SMPK Sta.Theresia Lamahora.
3. Penelitian selanjutnya juga diharapkan untuk menganalisa kebutuhan jembatan penyeberangan (JPO).

## DAFTAR PUSTAKA

- Arisandy, Yogi. 2016. “Rencana penerapan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kota Kediri Jawa Timur.
- Direktorat Bina Jalan Kota. 1997. Manual Kapasitas Jalan Indonesia
- Direktorat Jenderal Dinas Perhubungan Darat. 2006. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK 3236/AJ 403/DRJD/2006 Tentang Uji Coba Penerapan Zona Selamat Sekolah Di 11 (Sebelas) Kota Di Pulau Jawa.
- Direktorat Jenderal Dinas Perhubungan Darat. 2018. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.3582/AJ 403/DRJD/2018.
- Johari, M 1; Priyanto, Sigit 2; Malkhamah, Siti 3. “Analisis infrastruktur jalan sekitar sekolah terhadap keselamatan siswa sekolah dasar”.
- J,Supranto, 2009, Statistik Teori dan Aplikasi, Jakarta: Erlangga.
- Kediri, Jawa Timur”. School safety zono implementation plan at Kediri City, East Java, 18 (4) 285-300.
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.1304/AJ.403/DJPD/2014 tentang Zona Selamat Sekolah. Jakarta
- Kudus, Abdul Zaini 1, Zaenal, Muchammad Muttaqin 2,dan Habibi, Muhammad. 2002. “Analisis Zona Selamat Sekolah Terhadap Keselamatan Penyeberang Jalan di SD Negeri 36 Sail Kota Pekanbaru”. *Jurnal Multidisiplin Madani (MUDIMA)* Vol.2, No.2( 899-908)
- Nasir, Moh, 2014, Metode Penelitian, Bogor: Ghalia Indonesia.
- Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan. Jakarta.
- Saputra, Varian, Kusasih ; Maslina ; Zainul, LM. “Analisis efektivitas penerapan Zona Selamat Sekolah (ZOSS) di Kota Balikpapan”. (18-27)
- Sugiyono,Dr,Prof. 2007, Statistik Untuk Penelitian, Bandung: Alfabeta.
- Sujarweni, 2014, *Metode Penelitian*, Yogyakarta: Pustaka Baru Press.
- Suwenda, 2009, *Pentingnya Pengembangan Zona Selamat Sekolah Demi Keselamatan Bersama Di Jalan Raya*, Jurnal Ilmiah Teknik Sipil, Vol.13

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan  
Jalan.Jakarta. Undang-Undang Nomor 35 Tahun 2014 tentang Perlindungan  
Anak.Jakarta.