

**STUDI PENERAPAN ZONA SELAMAT SEKOLAH (ZoSS)
DI KOTA PADANG**

SKRIPSI

*Diajukan sebagai syarat untuk menyelesaikan pendidikan
Program Strata-1 pada Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik
Universitas Andalas Padang*

Oleh :

DONY ZULPUTRA

03 172 081

Pembimbing :

Ir. TITI KURNIATI, MT



**JURUSAN TEKNIK SIPIL-FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS ANDALAS
PADANG
2009**

Abstrak

Program teknik dalam sektor swasta dibangun berdasarkan motif laba, sementara pada sektor publik motifnya adalah peningkatan standar hidup dan manfaat sosial dalam masyarakat. Program Zona Selamat Sekolah (ZoSS) yang diterapkan di Kota Padang, bertujuan untuk meningkatkan keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki (khusus siswa sekolah) dalam menyeberangi jalan.

Analisa data dilakukan dengan statistik distribusi normal (uji Z), dengan membandingkan nilai Z hitung dengan nilai Z tabel dengan tingkat kesalahan 5% (Ztabel : 1,645). Jika perilaku penyeberang, perilaku pengantar, dan kecepatan kendraan menunjukkan bahwa siswa sekolah sudah selamat, maka penerapan ZoSS telah memenuhi sasaran perencanaan.

Dari hasil Uji Z, perilaku siswa SMP N 31 Padang pada pagi hari (dibantu petugas lalu lintas) dalam menyeberang $Z_{hit} (1,792) \geq Z_{tabel} (1,645)$ dikatakan telah selamat, pada siang hari (tanpa bantuan petugas lalu lintas) $Z_{hit} (1,613) < Z_{tabel} (1,645)$ dikatakan penyeberang belum selamat. Kecepatan kendaraan pada pagi hari $Z_{hit} (0,774) \leq Z_{tabel} (1,645)$ penyeberang jalan sudah selamat dengan rata-rata kecepatan 20.98 km/jam, dan pada siang hari $Z_{hit} (2,873) > Z_{tabel} (1,645)$ penyeberang belum selamat, dengan kecepatan rata-rata 22.14 km/jam Perilaku pengantar pada pagi hari $Z_{hit} (1,707) \geq Z_{tabel} (1,645)$ dikatakan penyeberang sudah selamat, pada siang hari $Z_{hit} (1,453) < Z_{tabel} (1,645)$ dikatakan penyeberang belum selamat.

Untuk ZoSS di depan SD N 03 Alai pada pagi hari (dibantu petugas lalu lintas) $Z_{hit} (2,388) \geq Z_{tabel} (1,645)$ penyeberang sudah selamat, pada siang hari (tanpa bantuan petugas) $Z_{hit} (1,613) < Z_{tabel} (1,645)$ dikatakan penyeberang belum selamat. Kecepatan kendaraan pada pagi hari $Z_{hit} (0,354) \leq Z_{tabel} (1,645)$ penyeberang jalan sudah selamat dengan rata-rata kecepatan 20.21km/jam dan pada siang hari $Z_{hit} (1,808) > Z_{tabel} (1,645)$ penyeberang belum selamat, dengan kecepatan rata-rata 21.92 km/jam. Perilaku pengantar pada pagi hari $Z_{hit} (2,019) \geq Z_{tabel} (1,645)$ dikatakan penyeberang sudah selamat, pada siang hari $Z_{hit} (1,881) < Z_{tabel} (1,645)$ dikatakan penyeberang belum selamat.

Untuk ZoSS di depan SD N 04-21 Purus pada pagi hari (dibantu petugas lalu lintas) $Z_{hit} (1,588) < Z_{tabel} (1,645)$ penyeberang belum selamat, pada siang hari (tanpa bantuan petugas) $Z_{hit} (1,426) < Z_{tabel} (1,645)$ dikatakan penyeberang belum selamat. Kecepatan kendaraan pada pagi hari $Z_{hit} (5,694) > Z_{tabel} (1,645)$ penyeberang jalan belum selamat dengan rata-rata kecepatan 23.19 km/jam dan pada siang hari $Z_{hit} (6,591) > Z_{tabel} (1,645)$ penyeberang belum selamat, dengan kecepatan rata-rata 25.57 km/jam Perilaku pengantar pada pagi hari $Z_{hit} (0,567) < Z_{tabel} (1,645)$ dikatakan penyeberang belum selamat, pada siang hari $Z_{hit} (1,567) < Z_{tabel} (1,645)$ dikatakan penyeberang belum selamat.

Kata Kunci : Perilaku penyeberang jalan, Zona Selamat Sekolah, Uji Z

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Program teknik dalam sektor swasta dibangun berdasarkan motif laba, sementara pada sektor publik motifnya adalah peningkatan standar hidup dan manfaat sosial dalam masyarakat. Seperti program manajemen lalu lintas setempat dengan motif penyelesaian masalah kemampuan layanan fasilitas transportasi, peningkatan jaminan keselamatan dan kenyamanan pengguna fasilitas transportasi baik itu pengemudi maupun pejalan kaki.

Dewasa ini program peningkatan keselamatan pejalan kaki mulai mendapat perhatian karena aktivitas berjalan kaki dapat mengurangi tingkat kemacetan, mengurangi terjadinya polusi udara sehingga dampak dari pemanasan global yang sedang marak diwacanakan berbagai negara bisa dikurangi.

Peningkatan keselamatan pejalan kaki tidak dapat dipisahkan dari penyediaan fasilitas pejalan kaki, khususnya fasilitas penyeberangan. Diantara fasilitas bagi penyeberangan pejalan kaki adalah berupa zebra cross, jembatan penyeberangan, rambu, dan sinyal penyeberangan pejalan kaki. Sayangnya banyak diantara fasilitas tersebut yang tidak dimanfaatkan secara optimal oleh pejalan kaki. Penyebabnya bisa bermacam-macam, mulai dari kondisi fasilitas yang sudah tidak layak, penempatan fasilitas yang kurang tepat atau karena perilaku pejalan kaki itu sendiri.

Perilaku pejalan kaki merupakan kesatuan penilaian, pikiran dan tindakan yang secara menerus dibutuhkan pada waktu berada di arus lalu lintas. Kesatuan ini dipengaruhi oleh modifikasi sesaat terhadap situasi psikologis berkaitan dengan motivasi, lingkungan, pendidikan dan lainnya. Hal diatas haruslah menjadi pertimbangan bagi pemerintah sebagai penyedia fasilitas penyeberangan dalam mendesain fasilitas yang efektif dan efisien.

Zona Selamat Sekolah (ZoSS) yang baru-baru ini diterapkan di Kota Padang, merupakan salah satu bentuk program pemerintah dalam rangka meningkatkan keselamatan penyeberang jalan khususnya pelajar di lingkungan sekolah. Oleh karena itu studi penerapan ZoSS perlu dilakukan agar program yang dimaksudkan dapat mencapai sasaran yang diinginkan

1.2 Tujuan Dan Manfaat Penelitian

1.2.1 Tujuan

Penelitian ini bertujuan untuk:

1. Mengetahui volume dan kecepatan kendaraan sesudah dilaksanakannya Zona Selamat Sekolah.
2. Mengetahui perilaku siswa dalam menyeberang jalan, dan perilaku pengantar siswa sesudah dilaksanakannya Zona Selamat Sekolah

1.2.2 Manfaat

Manfaat penelitian adalah memberikan penilaian dan masukan pelaksanaan program keselamatan pejalan kaki khususnya Zona Selamat Sekolah di Kota Padang.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Penarikan kesimpulan dari studi ini adalah jika parameter perilaku penyeberang jalan, kecepatan kendaraan aman bagi penyeberang, perilaku pengantar semuanya berada dalam posisi aman maka penerapan ZoSS pada daerah survei tersebut adalah aman.

Penerapan ZoSS pada daerah survei terlihat pada tabel 6.1 dibawah:

Tabel 6.1 Kesimpulan Penerapan ZoSS di kota Padang

No	Lokasi ZoSS	Analisa Perilaku penyeberang		Analisa Kecepatan		Analisa Perilaku pengantar	
		Pagi	Siang	Pagi	Siang	Pagi	Siang
1	SMP N 31 Padang	Selamat	Belum	Selamat	Belum	Selamat	Belum
2	SD N 03 Alai	Selamat	Belum	Selamat	Belum	Selamat	Selamat
3	SD N 04-21 Purus	Belum	Belum	Belum	Belum	Belum	Belum

(Sumber : Bab V. Analisa dan pembahasan)

Dari tabel 6.1 dapat ditarik kesimpulan:

1. Pada ZoSS pada ruas jalan 2 lajur 2 arah tak terbagi didepan SMP N 31 Padang pada pagi hari penyeberang jalan (siswa sekolah) telah selamat dari kecelakaan, namun pada siang harinya penyeberang jalan (siswa sekolah) belum selamat.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat no SK3236/AJ403/DRJD/2006, "*Tentang Uji Coba Penerapan Zona Selamat Sekolah Di 11 Kota Di Pulau Jawa*", 2006
- Departemen Pekerjaan Umum, Pedoman Teknik, "*Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*", 1995
- Rahmad A, Darmantoro dan Armely M., "*Hak Pejalan Kaki yang Terabaikan*", <http://www.pelangi.or.id>. Diakses 28 Desember 2008.
- Haryanto, T.H., "*Zebra Cross Milik Pejalan Kaki*", <http://www.kem.com:1090497.htm>. Diakses 28 Desember 2008.
- Anonim, "*Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*", Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga, Jakarta, 1997.
- Whyte, WH, *City*, Doubleday, USA, 1988.
- Khisty, J, Lall, K, "*Dasar-dasar Rekayasa Transportasi Jilid 1*", Erlangga, Jakarta, 2002.
- Khisty, J, Lall, K, "*Dasar-dasar Rekayasa Transportasi Jilid 2*", Erlangga, Jakarta, 2002.
- Unterman, Ricard K, "*Accomodating The Pedestrian*", Van Nostrand reinhold Company Inc, New York, 1984.