



**ASSESSMENT OF DECREE OF DIRECTOR GENERAL OF LAND
TRANSPORTATION NO. 3582/AJ.403/DRJD/2018 IMPLEMENTATION
CONCERNING TECHNICAL GUIDELINES FOR SAFE SCHOOL ZONE**

**ASSESMENT IMPLEMENTASI SK DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT NO.
3582/AJ.403/DRJD/2018 TENTANG PEDOMAN TEKNIS ZONA SELAMAT
SEKOLAH**

Cut Dona Kordelia¹, Armizoprades²

^{1,2} Program Studi Teknik Sipil, Universitas Ekasakti Padang

E-mail: cutdona.kordelia@gmail.com¹, armizoprades1975@gmail.com²

ARTICLE INFO

Correspondent:

Cut Dona Kordelia
cutdona.kordelia@gmail.com

Key words:

ZoSS (School safe zone),
children, accident, sign,
marking

Website:

<http://idm.or.id/JSCR>

Page: 287 - 300

ABSTRACT

The Safe School Zone Program (ZoSS) was initiated to improve traffic safety, primarily safety for school children prone to accidents. ZoSS is expected to reduce the speed of vehicles. ZoSS aims to provide a longer reaction time in preventing spontaneous and unexpected movements of school children. However, the existence of ZoSS and its functions are considered not optimal. Several calculations and analyzes regarding the ZoSS located on Jalan Adinegoro at SMP N 15 Padang and MTsN 1 Padang found that the completeness of sign facilities based on the requirements stated in the Regulation of the Director General of Land Transportation is 81.82% with good condition signs. The signs that still must be installed; are the signs that indicate the location of stopping facilities and the sign that prohibits driving vehicles at speeds of more than 40 km/hour. Meanwhile, the completeness of the markings on ZoSS was 100%, with reasonably good marking conditions. As for the behavior of pedestrians, the results of calculating the Z value compared to the Z of the table show that the behavior of pedestrians is categorized as 'potential for accidents,' and the percentage of students who cross not according to the procedure is 86.63%.

Copyright © 2022 JSCR. All rights reserved.

INFO ARTIKEL	ABSTRAK
Koresponden Cut Dona Kordelia cutdona.kordelia@gmail.com Kata kunci: ZoSS, perilaku penyeberang jalan, kecelakaan, rambu dan marka Website: http://idm.or.id/JSCR Hal: 287 - 300	Program Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di gagas, sebagai upaya untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas terutama keselamatan bagi anak-anak sekolah yang rentan terhadap kecelakaan. ZoSS diharapkan dapat menurunkan kecepatan kendaraan yang melewatinya, hal ini bertujuan untuk memberi waktu reaksi yang lebih lama dalam mencegah gerakan spontan dan tidak terduga dari anak-anak sekolah yang nantinya dapat menimbulkan kecelakaan. Namun keberadaan ZoSS dan fungsinya dianggap belum maksimal. Dari beberapa perhitungan dan analisis mengenai ZoSS yang berada di Jalan Adinegoro di SMP N 15 Padang dan MTsN 1 Padang ditemukan bahwa untuk kelengkapan rambu-rambu pada ZoSS jika dinilai dari persyaratan yang tertera pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2018 adalah sebesar 81,82% dengan kondisi rambu cukup baik. Beberapa rambu yang belum ada yaitu rambu petunjuk lokasi fasilitas pemberhentian dan/atau pangkalan angkutan umum selain bus umum dan taksi, serta rambu larangan menjalankan kendaraan dengan kecepatan lebih dari 40 km/jam. Sementara itu untuk kelengkapan marka-marka pada ZoSS sebesar 100% dengan kondisi marka cukup baik. Sedangkan untuk perilaku penyeberang jalan, dari hasil perhitungan nilai Z hitung dibanding nilai Z tabel menunjukkan perilaku penyeberang jalan yang terkategori 'berpotensi terjadinya kecelakaan' dan angka persentase siswa yang menyeberang tidak sesuai prosedur adalah sebesar 86,63%. Copyright © 2022 JSCR. All rights reserved.

PENDAHULUAN

Sektor transportasi terus tumbuh pesat untuk memenuhi kebutuhan terhubungannya seluruh wilayah, sehingga kemajuan ekonomi wilayah tersebut jg bisa ditingkatkan. Demand kemajuan sektor ini semakin besar sertiap tahunnya, baik dari permintaan jumlah kendaraan maupun pertumbuhan jalan. Namun kemajuan yang begitu pesat tanpa dibarengi fasilitas yang memadai dan perencanaan yang *sustainable* tentu akan memberikan dampak negatif. Permasalahan utama yang dihadapi sektor transportasi dunia saat ini adalah; kemacetan, kecelakaan lalulintas dan polusi udara. Penelitian ini akan menyinggung salah satu aspek penting yang perlu penanganan cepat untuk menghindari bertambahnya korban jiwa, kecelakaan.

Jumlah kecelakaan lalulintas terus meningkat setiap tahunnya. *World Health Organisation (WHO)* bahkan mencatat angka 1,3 juta orang meninggal per tahun karena kecelakaan lalulintas. Dari angka tersebut lebih dari setengahnya merupakan pejalan kaki, pesepeda dan pengguna kendaraan motor. Hasil pendataan kecelakaan juga menyatakan bahwa kecelakaan lalulintas merupakan salah satu penyebab kematian tertinggi untuk usia 5 sampai 29 tahun. Angka ini tidak jauh berbeda dengan

data yang ada di Indonesia. Dari *range* usia tersebut, usia yang paling dikhawatirkan karena dianggap belum mampu merespon sepenuhnya terhadap interaksi antara kendaraan dan manusia di lalu lintas adalah anak usia sekolah, apalagi jika interaksi ini terjadi setiap hari karena area sekolah yang berlokasi tepat di pinggir jalan Arteri baik primer maupun sekunder.

Mengingat krusialnya kondisi ini, pada tahun 2015 telah disahkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015 yang salah satunya membahas pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki dalam bentuk penyediaan Zona Selamat Sekolah. Selanjutnya, pada tahun 2018 telah disahkan pula Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang 'Pedoman Teknis Pemberian Prioritas Keselamatan dan Kenyamanan Pejalan Kaki Pada Kawasan Sekolah melalui Penyediaan Zona Selamat Sekolah' yang isinya lebih menjelaskan spesifikasi teknis zona selamat sekolah.

Program Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di gagas, sebagai upaya untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas terutama keselamatan bagi anak-anak sekolah yang rentan terhadap kecelakaan. Zona Selamat Sekolah merupakan suatu program yang inovatif dalam meminimalisir kecelakaan lalu lintas di sekolah yang berada di pinggir jalan dan rentan terhadap kecelakaan lalu lintas. ZoSS diharapkan dapat menurunkan kecepatan kendaraan yang melewatinya, hal ini bertujuan untuk memberi waktu reaksi yang lebih lama dalam mencegah gerakan spontan dan tidak terduga dari anak-anak sekolah yang nantinya dapat menimbulkan kecelakaan (SK Dirjen Hubdat, 2006).

Terlepas dari telah adanya aturan tentang zona selamat sekolah (ZoSS), ternyata tidak semua sekolah yang berada di jalan arteri primer maupun arteri sekunder yang memiliki fasilitas ZoSS, bahkan setelah survey awal yang dilakukan penulis, dari belasan sekolah di kota Padang yang seharusnya dilengkapi fasilitas ZoSS hanya 2 sekolah yang memiliki fasilitas yang bisa dikategorikan zoss. Mengacu pada Peraturan Menteri No. 96 Tahun 2015 dan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2018, memang tidak dipertegas adanya kewajiban penyediaan fasilitas ZoSS. Pasal 10 ayat (2) Peraturan Dirjen Perhubungan Darat menyatakan bahwa 'penyediaan ZoSS dapat diusulkan oleh pihak sekolah', kata 'dapat diusulkan' sendiri tidak memiliki kekuatan hukum untuk kemudian menjadi keharusan. Sehingga jika pihak sekolah tidak berinisiatif mengusulkan sekolah tidak memiliki fasilitas ini.

Selain itu sejauh mana spesifikasi teknis Peraturan Dirjen Perhubungan Darat ini telah diterapkan di ZoSS yang ada, karena memang pada dasarnya keberadaan spesifikasi teknis ZoSS adalah dengan tujuan meningkatkan potensi keselamatan saat menyeberang pada anak sekolah, namun jika spesifikasi teknis tidak terpenuhi tentu tujuan ini juga tidak akan tercapai sesuai harapan. Zona Selamat Sekolah (ZoSS) dapat dikatakan efektif bila mampu melindungi penggunanya dari resiko kecelakaan. Keselamatan dari pengguna ZoSS dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu: 1. Perilaku pengguna ZoSS yang mencakup perilaku penyeberang ZoSS 2. Kelengkapan fasilitas Zona Selamat Sekolah (ZoSS). Ditinjau dari hal tersebut, penelitian ini akan dilakukan pada lokasi ZoSS yang berada di Jalan Adinegoro di SMP N 15 Padang dan MTsN 1 Padang. Dalam penelitian ini penulis akan mengamati bagaimana kondisi prasarana jalan, perlengkapan jalan, dan perilaku anak sekolah dalam menyeberang menggunakan ZoSS. Untuk itu pada penelitian ini penulis memberi judul "Analisa

Perilaku Pengguna dan Inventarisasi Kelengkapan Fasilitas Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Jalan Adinegoro Padang". Tujuan penelitian ini adalah 1) Mensurvei perilaku pengguna ZoSS yang mencakup perilaku penyeberang ZoSS, 2) Menginventarisasi fasilitas ZoSS yang berada di Jalan Adinegoro di SMP N 15 Padang dan MTsN 1 Padang

METODE PENELITIAN

Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ZoSS dilakukan di dua titik sekolah menengah pertama di wilayah Kota Padang, yang berada di Jl. Adinegoro. Penelitian dilakukan pada ZoSS bertipe 4 lajur 2 arah terbagi (4/2 D) dengan desain 2 sekolah yang berdekatan yaitu di SMP N 15 Padang dan MTsN 1 Padang yang beralamat di Jl. Adinegoro, Batipuh Panjang, Kec. Koto Tangah, Kota Padang, Sumatera Barat.

Waktu Penelitian

Untuk pengambilan data karakteristik penyeberang jalan pada ZoSS dilakukan selama 6 jam, yaitu pada pukul 06.00 sampai 08.00 WIB, 10.30 sampai 12.30 WIB dan 16.00 sampai 18.00 WIB. Penelitian dilakukan selama 3 hari yaitu pada hari Senin, Rabu, dan Kamis.

Metode Pengumpulan Data

1. Data Primer

Data primer tersebut diperoleh secara langsung dari perhitungan yang diambil pada lokasi penelitian dengan melakukan survei lapangan berupa:

- a. Data karakteristik perilaku siswa pada saat menyeberang jalan. Untuk pengambilan data dilakukan dengan cara observasi langsung pada lokasi penelitian. Untuk menghitung karakteristik perilaku siswa saat menyeberang jalan dilakukan dengan metode acak sederhana, dimana ada 4 (empat) kriteria yang akan dinilai yaitu:
 - 1) Prosedur baku cara menyeberang 4T (Tunggu sejenak, Tengok kanan, Tengok kiri, Tengok kanan lagi).
 - 2) Cara menyeberang (berjalan atau berlari).
 - 3) Fasilitas yang digunakan ketika menyeberang (dengan zebra cross atau tanpa fasilitas).
 - 4) Status penyeberang mandiri atau tidak mandiri.
- b. Data kelengkapan ZoSS, merupakan data dari fasilitas, marka, dan rambu-rambu pada Zona Selamat Sekolah. Untuk pengambilan data dilakukan dengan cara observasi.

2. Data Sekunder

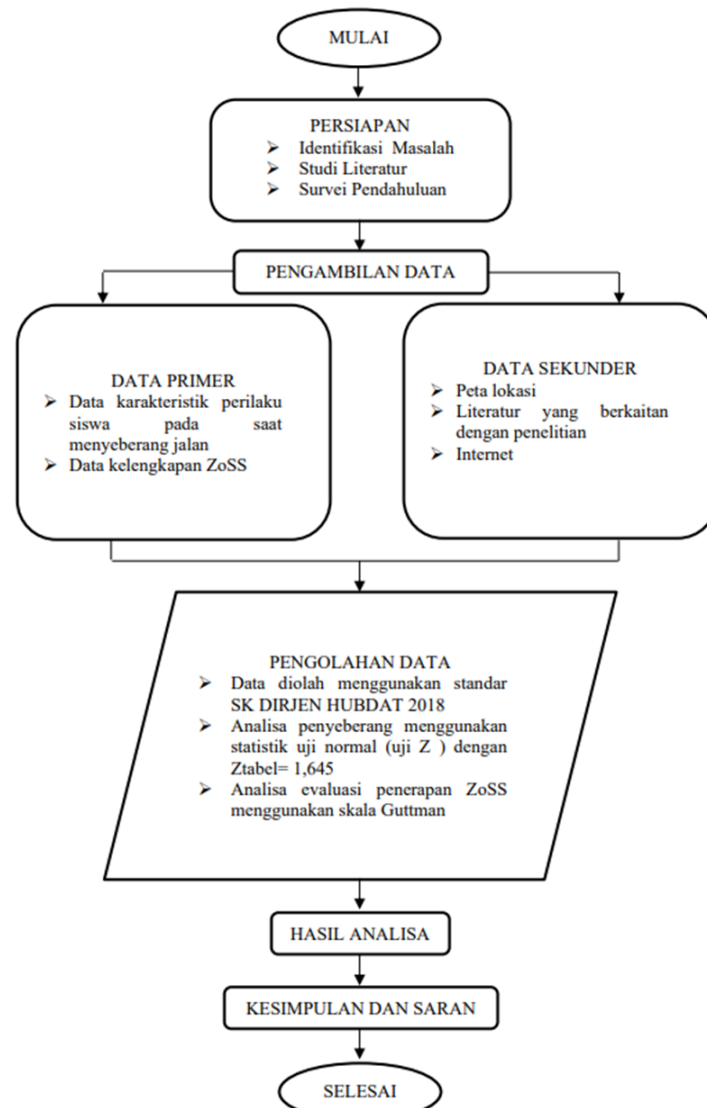
Data sekunder merupakan data penunjang yang dipakai dalam proses penelitian. Data sekunder didapat atau diambil berdasarkan keputusan direktur jenderal perhubungan darat SK.3582/AJ.403/DRJD/2018, studi literatur penunjang penelitian, dan internet.

Metoda Analisis Data

- a. Analisa Deskriptif, digunakan dalam menginventarisasi Zona Selamat Sekolah (ZoSS), dan digunakan untuk mendeskripsikan hasil dan kesimpulan dalam pengolahan data.

- b. Analisis Uji Z, digunakan untuk menjawab pertanyaan penelitian tentang perilaku penyeberang atau peserta didik dalam menggunakan fasilitas Zona Selamat Sekolah.
- c. Analisis Skala Guttman, digunakan untuk mempertegas hasil tentang bagaimana tingkat evaluasi penerapan ZoSS di lokasi penelitian yang berdasarkan pada SK Dirjen Hubdat 2018 untuk ZoSS yang berada di SMP N 15 PADANG/MTs N 1 Padang.

Bagan Alir Penelitian



Gambar 1. Bagan Alir Penelitian

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisa Penyeberang Zona Selamat Sekolah (ZoSS)

Survei karakteristik penyeberang jalan dilakukan untuk mengetahui jumlah siswa yang melakukan prosedur menyeberang yang benar yaitu, dengan prosedur baku 4T (tunggu sejenak, tengok kanan, tengok kiri, dan tengok kanan lagi), menyeberang

dengan berjalan, berhenti sejenak pada median, menyeberang menggunakan fasilitas zebra cross, dan tingkat kemandirian siswa. Untuk tingkat kemandirian siswa dalam menyeberang, sesuai dengan peraturan SK Dirjen Hubdat 2006 untuk siswa yang berumur kurang dari 10 tahun harus didampingi oleh pembimbing atau orang dewasa sementara untuk siswa yang berumur besar dari 10 tahun telah dianggap mandiri untuk menyeberang menggunakan fasilitas Zona Selamat Sekolah. Untuk hasil survei karakteristik perilaku penyeberang ditunjukkan pada Tabel 1.

Tabel 1 Rekapitulasi Hasil Survei Perilaku Penyeberang Jalan

No	Hari	Waktu	Banyak sampel	Penyeberang menggunakan ZoSS		Persentase penyeberang pada ZoSS	
				Tidak sesuai prosedur	Sesuai prosedur	Tidak sesuai prosedur	Sesuai prosedur
1	Senin	Pagi	327	272	55	83,18%	16,82%
		Siang	345	311	34	90,14%	9,86%
		Sore	301	279	22	92,69%	7,31%
Total			973	862	111	88,59%	11,41%
2	Rabu	Pagi	312	220	92	70,51%	29,49%
		Siang	345	310	35	89,86%	10,14%
		Sore	345	338	7	97,97%	2,03%
Total			1002	868	134	86,63%	13,37%
3	Kamis	Pagi	297	190	107	63,97%	36,03%
		Siang	426	378	48	88,73%	11,27%
		Sore	269	253	16	94,05%	5,95%
Total			992	821	171	82,76%	17,24%

Sumber: hasil analisa, 2022

Dari hasil survei perilaku penyeberang jalan yang ditunjukkan pada tabel diatas, dapat diketahui persentase terendah penyeberang pada ZoSS yang sesuai dengan prosedur menyeberang adalah 2,03% pada hari Rabu di waktu sore saat jam pulang sekolah dengan total sampel sebanyak 345 penyeberang dan hanya 7 penyeberang yang sesuai dengan prosedur menyeberang, sedangkan persentase tertinggi penyeberang pada ZoSS adalah sebesar 36,03% pada hari Kamis di waktu pagi saat jam masuk sekolah dengan total sampel sebanyak 297 penyeberang dan sebanyak 107 penyeberang yang sudah sesuai dengan prosedur menyeberang.

Analisa penyeberang menggunakan uji statistik uji Z

Analisa penyeberang dihitung menggunakan rumus (1) dan (2):

$$Z \text{ hit} = \frac{\bar{P} - 0,5}{\sqrt{\frac{\bar{P}(1-\bar{P})}{n}}} \dots \dots \dots (1)$$

$$\bar{P} = \frac{\Sigma \text{kelompok}}{n} \dots \dots \dots (2)$$

Keterangan:

Skor = prosedur baku cara menyeberang + cara menyeberang + fasilitas yang digunakan + status penyeberang.

$\bar{P}$ = Skor rerata.

n = Jumlah sampel.

z = Nilai uji.

Jika tingkat kepercayaan 95%, maka didapat nilai Z tabel = 1,645.

Nilai Z hit dibandingkan dengan Z tabel, maka dapat diambil kesimpulan:

- a. $Z_{hit} \geq Z$, bila Z hit besar atau sama dengan nilai Z tabel maka perilaku penyeberang di sekolah dapat disimpulkan sudah sesuai prosedur.
- b. $Z_{hit} < Z$, bila Z hitung kecil dari nilai uji Z tabel maka perilaku penyeberang di sekolah dapat disimpulkan belum sesuai prosedur.

Hasil analisis perilaku penyeberang jalan ditunjukkan pada Tabel 2. Dari Tabel 2 dapat diketahui bahwa nilai Z hitung untuk hari senin, rabu dan kamis kecil dari nilai Z tabel ($Z_{hit} < Z_{tab}$) sehingga disimpulkan belum selamat atau dengan resiko terjadinya kecelakaan yang tinggi, dari tabel diatas juga dapat diketahui bahwa nilai Z hitung tertinggi untuk hari senin, rabu dan kamis terjadi pada waktu pagi pada saat jam masuk sekolah yaitu -16,058; -7,94 dan -5,026 sedangkan nilai Z terendah terjadi pada waktu sore pada saat jam pulang sekolah yaitu -28,478; -63,683 dan -30,697 artinya resiko terjadinya kecelakaan pada saat menyeberang lebih kecil pada waktu pagi (jam masuk sekolah) dibandingkan pada waktu siang dan sore (jam pulang sekolah).

Tabel 2. Hasil Analisis Penyeberang Jalan Pada Zoss di Hari Senin, Rabu dan Kamis

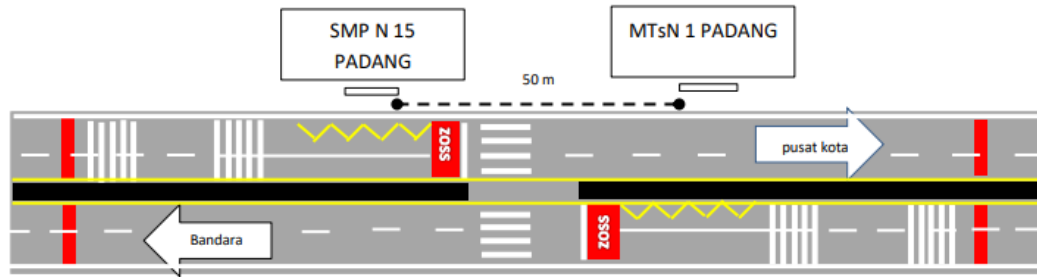
Senin											
No	Waktu survei	Jumlah sampel	Prosedur baku menyeberang jalan		Cara menyeberang			Fasilitas yang digunakan		Z hit	Kesimpulan
			Cara 4T	Tanpa 4T	Berlari	Berjalan	Berhenti sejenak pada median	Dengan zebracross	Tanpa zebracross		
1.	06.00 - 08.00	327	301	26	35	292	327	73	254	-16,058	berpotensi terjadinya kecelakaan
2.	10.00 - 12.00	345	345	0	4	341	345	39	306	-24,939	berpotensi terjadinya kecelakaan
3.	15.30 - 17.30	301	301	0	29	272	301	23	278	-28,478	berpotensi terjadinya kecelakaan
total		973	947	26	68	905	973	135	838	-37,886	berpotensi terjadinya kecelakaan

Rabu											
No	Waktu survei	Jumlah sampel	Prosedur baku menyeberang jalan		Cara menyeberang			Fasilitas yang digunakan		Z hit	kesimpulan
			Cara 4t	Tanpa 4t	berlari	berjalan	Berhenti sejenak pada median	Dengan zebracross	Tanpa zebracross		
1.	06.00 - 08.00	312	311	1	27	285	312	99	213	-7,94	berpotensi terjadinya kecelakaan
2.	10.00 - 12.00	345	343	2	39	306	345	41	304	-24,595	berpotensi terjadinya kecelakaan
3.	15.30 - 17.30	345	344	1	10	335	345	9	336	-63,683	berpotensi terjadinya kecelakaan
total		1002	998	4	76	926	1002	149	853	-34,01	berpotensi terjadinya kecelakaan

Kamis											
No	Waktu survei	Jumlah sampel	Prosedur baku menyeberang jalan		Cara menyeberang			Fasilitas yang digunakan		Z hit	Kesimpulan
			Cara 4T	Tanpa 4T	Berlari	Berjalan	Berhenti sejenak pada median	Dengan zebracross	Tanpa zebracross		
1.	06.00 - 08.00	297	297	0	30	267	297	111	186	-5,026	berpotensi terjadinya kecelakaan
2.	10.00 - 12.00	426	380	46	53	373	425	64	362	-25,23	berpotensi terjadinya kecelakaan
3.	15.30 - 17.30	269	234	35	46	223	261	16	253	-30,697	berpotensi terjadinya kecelakaan
total		992	911	81	129	863	983	191	801	-27,415	berpotensi terjadinya kecelakaan

Analisa Penerapan Zona Selamat Sekolah (ZoSS)

Lokasi penelitian dilakukan di Zona Selamat Sekolah yang berada di Jl. Adinegoro No.10 tepatnya di SMP N 15 Padang dan MTsN 1 Padang. Penampakan ruas jalan pada Zona Selamat Sekolah di jalan Adinegoro ditunjukkan pada Gambar 2.



Gambar 2. Ruas Jalan Adinegoro pada ZoSS

a. Rambu-rambu pada ZoSS

Tabel 3. Inventarisasi Kelengkapan Rambu Lalu Lintas

No	Rambu lalu lintas	Ketersediaan (ada=1)		Kondisi (baik=1)		skor
		Arah bandara	Arah pusat kota	Arah bandara	Arah pusat kota	
1	Petunjuk lokasi fasilitas penyeberang pejalan kaki			baik	Baik	4
2	Petunjuk lokasi fasilitas pemberhentian mobil bus umum			Baik	Baik	4
3	Petunjuk lokasi fasilitas pemberhentian dan/atau pangkalan angkutan umum selain mobil bus umum dan taksi	Tidak ada	Tidak ada	-	-	0
4	Rambu peringatan banyak lalu lintas pejalan kaki menggunakan fasilitas penyeberang			Baik	Baik	4
5	Rambu peringatan dengan kata-kata Kawasan Zona Selamat Sekolah			Baik	Baik	4

No	Rambu lalu lintas lalu lintas	Ketersediaan (ada=1)		Kondisi (baik=1)		Skor
		Arah bandara	Arah pusat kota	Arah bandara	Arah pusat kota	
6	Larangan menjalankan kendaraan dengan kecepatan lebih dari 30 km/jam			baik	Baik	4
7	Larangan menjalankan kendaraan dengan kecepatan lebih dari 40 km/jam.	Tidak Ada	Tidak Ada	-	-	0
8	Batas akhir larangan kecepatan maksimum 30 km/jam.			Baik	Baik	4
9	Larangan menyalip kendaraan lain.			Baik	Baik	4
10	Larangan parkir			Baik	Baik	4
11	APILL (alat pemberi isyarat lalu lintas)			Baik	Baik	4
Jumlah						36

Sumber: hasil analisis, 2022

Baik	kurang
22 – 44	0 - 21

Dari hasil observasi dapat diketahui bagaimana bobot kelengkapan rambu-rambu pada Zona Selamat Sekolah yaitu sebesar 36 poin, artinya untuk bobot kelengkapan rambu-rambu untuk ruas jalan dari arah pusat kota ke bandara pada ZoSS dapat dikatakan Baik dengan kondisi rambu-rambu juga cukup baik.

b. Marka-marka pada ZoSS

Kelengkapan marka ZoSS selanjutnya dinilai dengan skala Guttman

Tabel 4. Inventarisasi Marka Lalu Lintas

No	Marka lalu lintas	Ketersediaan		kondisi		skor
		Arah bandara (Ada = 1)	Arah pusat kota (Ada = 1)	Arah bandara (baik = 1)	Arah pusat kota (baik = 1)	
1	Marka melintang berupa garis utuh			Lebar: 30 cm Tebal: 3 mm Kondisi: baik	Lebar: 30 cm Tebal: 3 mm Kondisi: baik	4
2	Marka membujur berupa garis utuh			Lebar: 14 cm Tebal: 5 cm Kondisi: baik	Lebar: 14 cm Tebal: 5 cm Kondisi: baik	4
3	Marka-marka membujur berupa garis putus-putus			Panjang: 300 cm Lebar: 12 cm Tebal: 3 mm Jarak marka: 470 cm Kondisi: baik	Panjang: 300 cm Lebar: 12 cm Tebal: 3 mm Jarak marka: 470 cm Kondisi: baik	4
4	Marka lambang berupa tulisan ZoSS			Tinggi huruf: 160 cm Lebar huruf: 60 cm Tebal: 3mm Kondisi: baik	Tinggi huruf: 160 cm Lebar huruf: 60 cm Tebal: 3mm Kondisi: baik	4

No	Marka lalu lintas	Ketersediaan		Kondisi		Skor
		Arah bandara (Ada=1)	Arah pusat kota (Ada=baik)	Arah bandara (baik=1)	Arah pusat kota (baik=1)	
5	Marka larangan parkir atau berhenti di jalan dengan garis berbiku-biku warna kuning			Panjang: 40 cm Lebar: 10 cm Tebal: 2 mm Sudut: 45° Kondisi: baik	Panjang: 40 cm Lebar: 10 cm Tebal: 3 mm Sudut: 45° Kondisi: baik	4
6	Marka jalan berwarna merah			Lebar (akhir/awal): 100 cm Lebar (di dalam ZoSS): 180 cm Kondisi: baik	Lebar (akhir/awal): 100 cm Lebar (di dalam ZoSS): 180 cm Kondisi: baik	4
7	Alat pengaman pemakai jalan berupa pita pengga-duh			Jumlah: 5garis Lebar: 30 cm Tebal: 50 cm Jarak antar pita: 50 cm Kondisi: baik	Jumlah: 5garis Lebar: 30 cm Tebal: 50 cm Jarak antar pita: 50 cm Kondisi: baik	4
Jumlah						28

Sumber: hasil analisis, 2022

Baik	kurang
15 – 28	0- 14

Dari hasil observasi dapat diketahui bagaimana bobot kelengkapan marka-marka pada Zona Selamat Sekolah yaitu sebesar 28 poin, artinya untuk bobot kelengkapan marka-marka untuk ruas jalan dari arah pusat kota ke bandara pada ZoSS dapat dikatakan Baik dengan kondisi marka-marka juga cukup baik.

SIMPULAN DAN SARAN

Simpulan

Dari beberapa perhitungan dan analisis mengenai ZoSS berdasarkan peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat (2018) bahwa penelitian ini dapat memberikan kesimpulan sebagai berikut:

1. Hasil inventarisasi pada ZoSS:

- a. Zona Selamat Sekolah (ZoSS) pada SMP N 15 PADANG dan MTs N 1 PADANG mempunyai tipe 4 lajur 2 arah menggunakan median jalan dengan kecepatan maksimum pada ZoSS yaitu 30 km/jam ($4/2 D - 30$).
 - b. Untuk kelengkapan rambu-rambu pada ZoSS sebesar 81,82% dengan kondisi rambu cukup baik. Pada ZoSS yang berada di SMP N 15 PADANG dan MTs N 1 PADANG terdapat beberapa rambu yang belum ada yaitu rambu petunjuk lokasi fasilitas pemberhentian dan/atau pangkalan angkutan umum selain bus umum dan taksi, serta rambu larangan menjalankan kendaraan dengan kecepatan lebih dari 40 km/jam.
 - c. Untuk kelengkapan marka-marka pada ZoSS sebesar 100% dengan kondisi marka cukup baik.
2. ZoSS telah dikategorikan sesuai dengan SK Dirjen Hubdat tahun 2018, ditinjau dari:
- a. Dari segi desain, menggunakan desain ZoSS 2 sekolah dengan jarak antar Sekolah 50 m.
 - b. Rambu yang digunakan pada ZoSS berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 13 Tahun 2014.
 - c. Marka yang digunakan pada ZoSS berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 67 Tahun 2018.
3. Evaluasi perilaku penyeberang pada ZoSS
- a. perilaku penyeberang jalan pada hari senin untuk nilai Z hitung didapat $-37,886$ ($Z_{hit} < Z_{tab}$), artinya perilaku penyeberang dikategorikan berpotensi terjadi kecelakaan dengan persentase siswa yang menyeberang tidak sesuai prosedur sebesar 88,59%.
 - b. Perilaku penyeberang jalan pada hari rabu, untuk nilai Z hitung didapat $-34,01$ ($Z_{hit} < Z_{tab}$), artinya perilaku penyeberang dikategorikan berpotensi terjadinya kecelakaan dengan persentase siswa yang menyeberang tidak sesuai prosedur sebesar 86,63%.
 - c. Perilaku penyeberang jalan pada hari kamis, untuk nilai Z hitung didapat $-27,415$ ($Z_{hit} < Z_{tab}$), artinya perilaku penyeberang dikategorikan berpotensi terjadinya kecelakaan dengan persentase siswa yang menyeberang tidak sesuai prosedur sebesar 82,76%.

Saran

1. Perlu adanya sosialisasi dari pihak sekolah atau bekerja sama dengan instansi yang lebih berwenang seperti Departemen Perhubungan kepada siswa maupun wali murid dan guru mengenai fasilitas ZoSS yang ada di sekolah sehingga dapat meningkatkan kesadaran siswa dalam menyeberang terhadap keberadaan ZoSS yang terpasang.
2. Diharapkan fasilitas ZoSS yang berada di SMP N 15 Padang dan MTs N 1 Padang supaya adanya perawatan dalam waktu tertentu, harapannya supaya keselamatan siswa dapat terjamin.

DAFTAR PUSTAKA

- Aloysius Rangga Aditya Nalendra, d. (2021). Statistika Seri Dasar dengan SPSS. Bandung: Media Sains Indonesia.
- Organization, W. H. (2022, 6 20). Road Traffic Injuries. Retrieved from [ww.who.int](https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries)
<https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

- World Health Organisation*. (2022, Juni 20). Retrieved from www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries
- Direktorat Jenderal Bina Marga. (1990) Panduan Survei dan Perhitungan Waktu Perjalanan Lalu Lintas No. 001/T/BNKT/1990. Jakarta: Direktur Pembinaan Jalan Kota
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (2006) keputusan Dirjen Perhubungan Darat No. SK.3236/AJ.403/DRDJ/2006 tentang uji coba penerapan zona selamat sekolah di 11 kota dipulau Jawa, Jakarta.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (2014) keputusan Dirjen Perhubungan Darat No.SK.1304/AJ.403/DJPD/2014 tentang Zona Selamat Sekolah (ZoSS), Jakarta.
- Direktorat Jendral Perhubungan Darat. (2018) Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No. SK.3582/AJ.403/DRJD/2018 tentang pedoman teknis pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki pada kawasan sekolah melalui penyediaan zona selamat sekolah, Jakarta.
- Direktorat Jendral Prasarana Wilayah. (2004) Perencanaan Fasilitas Pengendali Kecepatan Lalu Lintas, Jakarta.
- Peraturan Menteri (PM) Nomor: 82, 2018. Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan. Menteri Perhubungan Republik Indonesia.
- Peraturan Pemerintah (PP) Nomor: 30, 2021. Tentang Penyelenggaraan Jalan dan Angkutan Jalan.
- Hardani, dkk. 2020. Metode Penelitian Kualitatif & Kuantitatif. Yogyakarta: Pustaka Ilmu.
- Irawan, Bambang. 2018. Analisis Efektivitas Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Jalan Laut Dendang dan Jalan Laut Avros, Skripsi. Tidak diterbitkan, Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara: Medan.
- Sugiyono. 2013. Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D. Bandung: Alfabeta.
- UU RI No 2, 2022. Tentang Jalan. Presiden Republik Indonesia.
- Sumber internet:
- Ramadhani, Niko. 2020. Lebih Dalam Mengenal Distribusi Normal. Diakses pada tanggal 2 Mei 2022. <https://www.akselaran.co.id/blog/distribusi-normal/>
- www.wikielektronika.com. Contoh Metode Analisis Deskriptif. (diakses pada tanggal 13 Mei 2022 jam 10.55 WIB)
- www.wikielektronika.com. Tabel Z Distribusi Normal. (diakses pada tanggal 12 Mei 2022 jam 08.19 WIB)