



Analysis of the Safe School Zone on the Safety of Road Crossers at 36 Sail Elementary School, Pekanbaru City

Abdul Kudus Zaini^{1*}, Muchammad Zaenal Muttaqin², Muhammad Habibi³

Program Study Teknik Sipil Fakultas Teknik
Universitas Islam Riau, Pekanbaru

ABSTRACT: Pekanbaru is the capital and largest city in Riau province. This city is one of the largest economic centers in the eastern part of Sumatra Island. Safe School Zone (ZoSS) is a location/area on a certain road segment which is a time-based speed zone to regulate vehicle speed in the school environment. The maximum permitted speed limit for entering ZoSS, especially on secondary arterial roads, is 25 km/hour and in general the speed limit for vehicles passing through ZoSS in Indonesia is generally 20-30 km/hour. The purpose of this study was to evaluate the application of the traffic safety zone at SD Negeri 36 in Pekanbaru City. This research was conducted using the Likert Scale method by distributing questionnaires asking questions about the behavior of drivers and parents. The results showed that the construction of the shoulder of the road is the most important infrastructure in supporting ZoSS in the area. In addition, the installation of speed limit signs is also a need for ZoSS which is built in the area. In the ZoSS area marking issue, the need for zebra cross markings and noise bands is an important priority in improving school area safety. This study also reviews various pedestrian safety issues in the area, such as the behavior of motorists who do not reduce their speed when crossing in front of the school, vehicle violations such as not wearing a helmet and not installing a rearview mirror. ZoSS concept.

Keywords: school safe zone, safety, behavior, questionnaire, Pekanbaru

Corresponding Author: [abdulkuduszaini.@eng.uir.ac.id](mailto:abdulkuduszaini.eng@uir.ac.id)

Analisis Zona Selamat Sekolah Terhadap Keselamatan Penyeberang Jalan di SD Negeri 36 Sail Kota Pekanbaru

Abdul Kudus Zaini^{1*}, Muchammad Zaenal Muttaqin², Muhammad Habibi³

Program Study Teknik Sipil Fakultas Teknik

Universitas Islam Riau

Pekanbaru

ABSTRAK: Pekanbaru adalah ibukota dan kota terbesar di provinsi Riau. Kota ini merupakan salah satu sentra ekonomi terbesar di bagian timur Pulau Sumatera. Zona Selamat Sekolah (ZoSS) adalah lokasi/wilayah di ruas jalan tertentu yang merupakan zona kecepatan berbasis waktu untuk mengatur kecepatan kendaraan di lingkungan sekolah. Batas kecepatan izin maksimum memasuki ZoSS khususnya pada jalan arteri sekunder adalah 25 km/jam dan secara garis besar batas kecepatan izin kendaraan yang melewati ZoSS di Indonesia umumnya adalah 20-30 km/jam. Tujuan dari penelitian ini adalah mengevaluasi terhadap penerapan zona selamat lalu lintas SD Negeri 36 di Kota Pekanbaru. Penelitian ini dilakukan menggunakan metode Skala Likert dengan menyebarkan kuesioner pertanyaan tentang perilaku pengendara dan orangtua. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembangunan bahu jalan merupakan prasarana yang paling penting dalam menunjang ZoSS pada wilayah tersebut. Selain itu, pemasangan rambu pembatas kecepatan juga menjadi kebutuhan ZoSS yang dibangun pada wilayah tersebut. Dalam permasalahan marka wilayah ZoSS, kebutuhan akan marka zebra cross dan pita penggaduh menjadi prioritas penting dalam meningkatkan keselamatan wilayah sekolah. Penelitian ini juga meninjau berbagai permasalahan keselamatan pejalan kaki di wilayah tersebut, seperti perilaku pengendara yang tidak mengurangi kecepatannya ketika melintas di depan sekolah, pelanggaran kendaraan seperti tidak menggunakan helm dan tidak memasang kaca spion. Penelitian ini dapat menjadi referensi untuk meningkatkan keselamatan pada wilayah sekolah menggunakan konsep ZoSS.

Kata kunci: zona selamat sekolah, keselamatan, perilaku, kuesioner, pekanbaru

Submitted: 10 february; Revised: 19 february; Accepted: 26 february

Corresponding Author: abdulkuduszaini.@eng.uir.ac.id

PENDAHULUAN

Kota Pekanbaru adalah ibukota dan kota terbesar di provinsi Riau. Kota ini merupakan salah satu sentra ekonomi terbesar di bagian timur Pulau Sumatera, dan termasuk sebagai kota dengan tingkat pertumbuhan, migrasi dan urbanisasi yang tinggi. Menurut data Polresta Pekanbaru Unit Laka Lantas menunjukkan bahwa tingkat kecelakaan terhadap pejalan kaki dari tahun 2010 hingga April 2012 menurun, namun ini masih dikategorikan cukup tinggi. Banyak sekolah di kota besar yang berlokasi di tepi jalan raya, dimana banyak kendaraan yang melaju dengan kecepatan tinggi. Dengan keadaan seperti ini maka akan sangat membahayakan bagi anak sekolah ketika akan menyeberang jalan.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 16 Tahun 2016 tentang penerapan rute aman selamat sekolah. Serta (undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan) pasal 1 ayat 1 : rute aman selamat sekolah yang selanjutnya disebut RASS merupakan bagian dari kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas berupa penyediaan sarana dan prasarana angkutan dengan pengendalian lalu lintas dan penggunaan jaringan jalan serta penggunaan sarana dan prasarana angkutan sungai dan danau dari lokasi pemukiman menuju sekolah. Oleh karena itu, penelitian ini akan bertujuan untuk mengetahui perilaku pengguna jalan Ketika melintas di wilayah Pendidikan di Kota Pekanbaru dan melakukan evaluasi terhadap penerapan zona selamat lalu lintas yang ada di wilayah tersebut. Adapun pengamatan yang dilakukan berada di lokasi SD Negeri 36 di Kota Pekanbaru.

DASAR TEORI

Berdasarkan UU No. 38 tahun 2004 jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Jalan sebagai bagian prasarana transportasi mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan, dan keamanan.

ZoSS adalah lokasi di ruas jalan tertentu yang merupakan zona kecepatan berbasis waktu untuk mengatur kecepatan kendaraan di lingkungan sekolah. (Dirjen Perhubungan Darat, 2007). Tipe Zona Selamat Sekolah (Tipe ZoSS) ditentukan oleh beberapa hal seperti sistem jaringan, fungsi jalan, tipe jalan dan kecepatan rencana jalan. Masing-masing Tipe Zona Selamat Sekolah (Tipe ZoSS) memiliki ciri dan perlengkapan yang berbeda, seperti pada Tipe ZoSS 2UD-25 dimana tipe ini diperuntukkan untuk Jalan Arteri, Kolektor dan jalan Lokal. Tipe Jalan adalah 2 lajur tak terbagi (UnDivided), dengan kecepatan rencana jalan maksimum 60 Km/Jam. Tipe ini memiliki persyaratan perlengkapan seperti Marka Jalan yang dipasang, terdiri dari: Marka Zona Selamat Sekolah, Marka Tengok Kanan Tengok Kiri dan Marka Zebra Cross. Selain itu penggunaan Rambu Jalan yang terdiri dari ramburambu

lalu lintas seperti: Rambu Peringatan Banyak Anak-anak, Rambu Kata-kata yang berbunyi Kurangi Kecepatan, Rambu katakata yang berbunyi Zona Selamat Sekolah, Rambu Peringatan Penyeberangan Orang, Rambu Peingatan Batas Kecepatan Maksimum, Rambu larangan parkir sepanjang ZoSS dan Rambu kata-kata tentang Pemberitahuan Batas Akhir ZoSS. Dalam pelaksanaan ZoSS

4. Rencana Kecepatan Maksimum setelah memasuki Zona adalah 25 Km/Jam.

3.6.2. Tipe ZoSS 2UD-20:

Tipe ini memiliki karakter yang sama dengan Tipe Zo- SS 2UD-25, tetapi kecepatan rencana jalan diluar zona Tipe ZoSS 2UD-20 adalah jalan dengan kecepatan maksimum 30-40 Km/Jam. Tipe ini memiliki persyaratan yang hampir sama dengan perlengkapan Tipe ZoSS 2UD- 25. Perbedaannya pada Panjang Zona yaitu hanya sepanjang 80 meter dan kecepatan maksimum memasuki Zona adalah 20 Km/Jam

METODOLOGI

Analisa persepsi dan preferensi kuisisioner penelitian di gunakan untuk membahas hasil penelitian dengan menggunakan metode deskriptif presentase melalui pengumpulan data yakni berupa kuisisioner. Setiap penelitian yang dilakukan dengan menggunakan metode angket atau kuisisioner maka perlu di lakukan uji validitas dan uji rehabilitas. Uji validitas berguna untuk mengetahui kevalidan atau kesesuaian angket yang digunakan oleh peneliti untuk memperoleh data dari para responden. Uji rehabilitas di gunakan untuk mengetahui tingkat konsistensi suatu angket yang digunakan peneliti. sehingga angket tersebut dapat di handalkan untuk mengukur variabsl penelitian. Pengujian validitas dan rehabilitas menggunakan program software analisis statistik SPSS Versi 17.

Lokasi penelitian yaitu ruas jalan Hangtuh atau tepatnya didepan SD Negeri 36 Pekanbaru. Lokasi ini merupakan salah satu kawasan pemukiman yang padat di kota pekanbaru. Aktivitas kegiatan dijalan tersebut cukup ramai mengingat terdapat tempat pendidikan, pertokoan, perdagangan dan jasa. Dilokasi penelitian tersebut terdapat fasilitas penyeberangan jalan berupa zebra cross didepan gerbang SD Negeri 36 Pekanbaru. Akan tetapi dilokasi penelitian masih banyak kekurangan rambu rambu lalu lintas, dan tidak adanya fasilitas pejalan kaki di sekitar sekolah. jalan Hangtuh atau tepatnya didepan SD Negeri 36 Pekanbaru fasilitas penyeberangan orang yaitu zebra cross.



Gambar 1. Lokasi Pengamatan

Data yang diperoleh dari lokasi penelitian yaitu pada SDN 36 Pekanbaru, jalan Hangtuah, Pekanbaru berupa data jumlah murid serta data dari hasil kuisioner yang dibagikan kepada 150 orang tua murid/pengantar. Data yang diperoleh dengan cara pengamatan atau pengukuran di lapangan yaitu meliputi data kuisioner yang dibagikan kepada pengantar/orang tua murid di SDN 36 Pekanbaru. Pengukuran sampel meliputi perilaku pengantar dan fasilitas Zona Selamat Sekolah di SDN 36 Pekanbaru di jalan Hangtuah. Selain itu, juga dilakukan survey Inventarisasi, yaitu kegiatan pendekatan fasilitas perlengkapan jalan yang ada di Zona Selamat Sekolah di Jalan Hangtuah Pekanbaru. Inventarisasi ini meliputi marka jalan, lebar jalan, lebar bahu jalan, dan rambu-rambu kelengkapan lalu lintas.

HASIL PENELITIAN

Penelitian ini memiliki jumlah sampel penelitian atau responden berdasarkan besar persentase volume rata-rata pejalan kaki atau jumlah populasi yang diperoleh. Aritkunto (2002) menyebutkan untuk mendapatkan jumlah sampel penelitian dapat diambil 10 - 15% atau 20 - 25% dari jumlah populasi kurang dari 100 maka dapat diambil seluruh anggota populasi. Untuk menguji kuesioner dapat dilakukan atau tidak, maka digunakan uji Validitas. Suatu instrumen dikatakan valid jika pernyataannya pada suatu instrument mampu atau handal untuk mengungkap sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut. Pada uji validitas, sampel yang digunakan sebanyak 150 responden yang merupakan orang yang melintas di lokasi penelitian. Adapun parameter pengujian ialah nilai r . Hasil penelitian menunjukkan bahwasanya semua variabel dengan tingkat kepercayaan 90% dan nilai r tabel 148(0,1348) dinyatakan valid karena semua hasil validitas menunjukkan r hitung lebih besar dari r tabel. Dengan demikian maka instrumen penelitian valid untuk digunakan sebagai alat pengumpul data. Selain itu, Uji Reliabilitas dilakukan terhadap item pernyataan yang dinyatakan valid. Suatu Variabel dikatakan reliabel atau handal apabila jawaban terhadap pertanyaan selalu konsisten. Reliabilitas instrumen dimaksudkan untuk melihat konsistensi jawaban dari butir-butir pernyataan yang diberikan kepada responden. Perhitungannya dilakukan menggunakan aplikasi SPSS versi 17. Adapun hasil pengujian reliabilitas dapat dilihat pada table 1 di bawah. Berdasarkan table tersebut didapatkan hasil bahwasanya nilai pengujian

Reliabilitas dilakukan terhadap item pertanyaan dinyatakan reliabel karena berada diantara koefisien korelasi 0,61 sampai 0,80 yang menunjukkan kriteria reliabilitas Tinggi. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa masing-masing pertanyaan dalam kuesioner dinyatakan reliabel.

Tabel 1. Hasil Uji Reliabilitas

Cronbach's Alpha	N of Items
0,627	15

Hasil penelitian data kuesioner menunjukkan bahwa hasil persentase 150 responden yang berlokasi di SD Negeri 36 kota Pekanbaru. Tabel tersebut menunjukkan bahwasanya kebutuhan akan Zona Selamat Sekolah dibutuhkan bagi wilayah tersebut. Adapun hasil dari kuesioner dapat dilihat pada table 2 berikut. Banyak responden yang sangat setuju bahwasanya wilayah tersebut amat membahayakan bagi siswa. Banyak sekali kelengkapan jalan yang tidak ada di wilayah tersebut, seperti rambu Batasan kecepatan, ketiadaan marka jalan, serta fasilitas penyeberangan. Di sisi yang lain, wilayah tersebut merupakan salah satu wilayah Pendidikan dimana banyak anak-anak beraktivitas di wilayah tersebut.

Tabel 2. Perilaku Pengantar/Orang Tua Murid Dan Pengguna Jalan

No		SS	S	TS	STS
1	Di bangunnya bahu jalan	63%	34%	3%	0%
2	Di bangunnya fasilitas pejalan kaki	46%	53%	1%	0%
3	Di bangunnya Zona Selamat Sekolah (ZOSS)	63%	35%	1%	1%
4	Di pasang rambu lalu lintas berupa rambu batas kecepatan (20-30 km/jam), rambu di larang parkir, rambu menyalib dan lain-lain	62%	31%	7%	0%
5	Di pasang marka jalan berupa marka zebra cross, marka dilarang parkir, marka membujur dan melintang lainnya	59%	39%	1%	1%
6	Di pasang pita penggaduh/polisi tidur sepeda motor	43%	53%	2%	2%
7	Di perlukan petugas penyeberang jalan bagi anak	46%	53%	1%	0%
8	Fasilitas di depan sekolah sekarang belum memadai untuk keselamatan anak bapak/ibu	46%	49%	5%	1%
9	Memberikan prioritas terhadap pejalan kaki yang menyeberang di zebra cross	49%	47%	4%	0%
10	Mengurangi kecepatan kendaraan saat melintas di depan sekolah atau pada saat mengantarkan anak ke sekolah	57%	41%	2%	0%
11	Menggunakan helm dan memasang kaca spion saat berkendara	60%	39%	1%	0%
12	Menggunakan sabuk pengaman ketika berkendara	61%	37%	2%	0%
13	Menyeberangkan anak bapak/ibu sampai ke depan gerbang sekolah	57%	43%	0%	0%
14	Tidak melawan arus pada saat mengantarkan anak ke sekolah	59%	39%	1%	1%
15	Tidak memarkirkan kendaraan di sembarang tempat	43%	55%	2%	0%

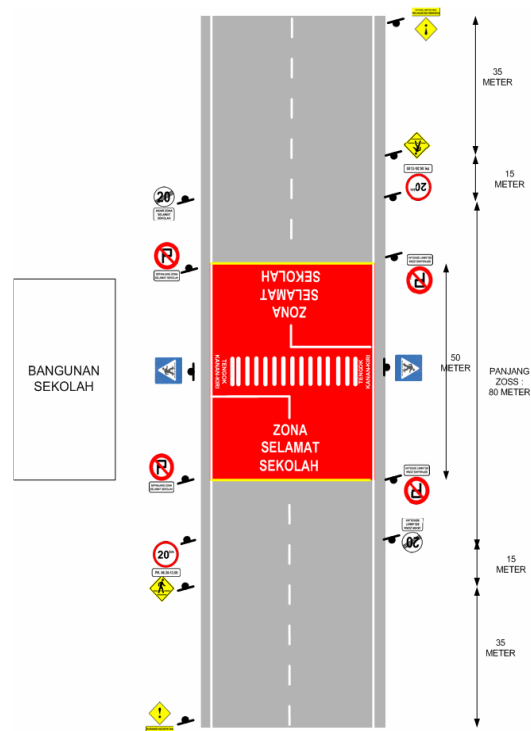
Selain itu, penelitian ini juga membahas terkait dengan tingkat kesadaran pengguna jalan untuk terdapat koefisien dimana koefisien tersebut diurutkan dari yang tertinggi koefisien nya hingga terendah seperti pada tabel 3 berikut. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pertanyaan survei dengan koefisien tertinggi adalah saya selalu menyalakan lampu utama saat mengendarai sepeda motor pada siang hari dan pertanyaan survei dengan hasil koefisien terendah adalah bahwa pengendara wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan Pesepeda.

Tabel 3. Tingkat Kesadaran Pengendara Kendaraan

No	Variabel Pengantar/orang tua murid	Koefisien
1	Di pasang marka jalan berupa marka zebra cross, marka dilarang parkir, marka membujur dan melintang lainnya	0,0549
2	Tidak melawan arus pada saat mengantarkan anak ke sekolah	0,0549
3	Di bangunnya fasilitas pejalan kaki	0,5063
4	Di perlukan petugas penyeberang jalan bagi anak	0,506
5	Menggunakan helm dan memasang kaca spion saat berkendara	0,472
6	Memberikan prioritas terhadap pejalan kaki yang menyeberang di zebra cross	0,466
7	Fasilitas di depan sekolah sekarang belum memadai untuk keselamatan anak bapak/ibu	0,433
8	Di pasang rambu lalu lintas berupa rambu batas kecepatan (20-30 km/jam), rambu di larang parkir, rambu menyalib dan lain-lain	0,43
9	Menggunakan sabuk pengaman ketika berkendara	0,378
10	Di bangunnya Zona Selamat Sekolah (ZOSS)	0,377
11	Menyeberangkan anak bapak/ibu sampai ke depan gerbang sekolah	0,358
12	Di pasang pita penggaduh/polisi tidur sepeda motor	0,322
13	Di bangunnya bahu jalan	0,296
14	Mengurangi kecepatan kendaraan saat melintas di depan sekolah atau pada saat mengantarkan anak ke sekolah	0,244
15	Tidak memarkirkan kendaraan di sembarang tempat	0,340

Berdasarkan hasil survey dan kuesioner yang dihasilkan, maka dapat disusun berbagai kebutuhan terkait dengan Zona Selamat Sekolah yang dibangun di wilayah tersebut. Secara umum dapat dilihat gambar 2 di bawah. Kebutuhan Zona Selamat Sekolah yang dibangun secara umum memprioritaskan aktivitas penyeberangan jalan dan Kawasan pejalan kaki di wilayah tersebut. Rambu Batasan kecepatan, zebra cross hingga marka jalan akan memprioritaskan kebutuhan dalam melakukan aktivitas berjalan kaki daripada aktivitas kendaraan. Sebagai wilayah Pendidikan, hal ini juga akan berpengaruh pada keselamatan lalu

lintas bagi anak sekolah serta orang tua yang mengantar anaknya ke sekolah tersebut.



Gambar 2. Desain Zona Selamat Sekolah

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Berdasarkan hasil penelitian menghasilkan kesimpulan bahwasanya Perilaku pengguna jalan serta pengantar di SD Negeri 36 Pekanbaru dapat diketahui melalui pertanyaan yang diberikan kepada pengguna jalan dan orangtua pengantar. Pertanyaan-pertanyaan tersebut berjumlah 15 yakni Di banggunya bahu jalan, Di banggunya fasilitas pejalan kaki, Di banggunya Zona Selamat Sekolah (ZOSS), Di pasang rambu lalu lintas berupa rambu batas kecepatan (20-30 km/jam), rambu di larang parkir, rambu menyalib dan lain-lain, Di pasang marka jalan berupa marka zebra cross, marka dilarang parkir, marka membujur dan melintang lainnya, Di pasang pita penggaduh/polisi tidur sepeda motor, Di perlukan petugas penyeberang jalan bagi anak, Fasilitas di depan sekolah sekarang belum memadai untuk keselamatan anak bapak/ibu, Memberikan prioritas terhadap pejalan kaki yang menyeberang di zebra cross, Mengurangi kecepatan kendaraan saat melintas di depan sekolah atau pada saat mengantarkan anak ke sekolah, Menggunakan helm dan memasang kaca spion saat berkendara Menggunakan sabuk pengaman ketika berkendara, Menyeberangkan anak bapak/ibu sampai ke depan gerbang sekolah, Tidak melawan arus pada saat mengantarkan anak ke sekolah, Tidak memarkirkan kendaraan di sembarang tempat. Adapun Evaluasi yang telah dilakukan dengan menyebarkan kuesioner maka didapat hasil persentase jawaban sangat setuju yakni di banggunya bahu jalan sekitar 63% dan fasilitas pejalan kaki sekitar 46%, dibanggunya Zona Selamat Sekolah (ZOSS) sekitar 63%, dipasang rambu lalu

lintas berupa rambu batas kecepatan (20-30 km/jam). Selain itu, rambu di larang parkir, rambu menyalib sekitar 62%, dipasang marka jalan berupa marka zebra cross, marka dilarang parkir, marka membujur dan melintang lainnya sekitar 59%. Dipasang pita penggaduh/polisi tidur sepeda motor sekitar 43%, diperlukan petugas penyeberang jalan bagi anak sekitar 46%, fasilitas di depan sekolah sekarang belum memadai untuk keselamatan anak bapak/ibu sekitar 46%. Memberikan prioritas terhadap pejalan kaki yang menyeberang di zebra cross sekitar 49%, mengurangi kecepatan kendaraan saat melintas di depan sekolah atau pada saat mengantarkan anak ke sekolah sekitar 57%, menggunakan helm dan memasang kaca spion saat berkendara sekitar 60%, menggunakan sabuk pengaman ketika berkendara sekitar 61%. Menyeberangkan anak bapak/ibu sampai ke depan gerbang sekolah sekitar 57%. Tidak melawan arus pada saat mengantarkan anak ke sekolah sekitar 59% dan Tidak memarkirkan kendaraan di sembarang tempat sekitar 43%.

UCAPAN TERIMA KASIH

Kami berterima kasih kepada pihak Universitas Islam Riau atas segala bantuan yang diberikan dalam penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Alwinda Yosi, ST. MT, Wahyuni Sri, (2012). EVALUASI PENERAPAN ZONA SELAMAT SEKOLAH DI KOTA PADANG
- Dahril Hardan, (2019). Evaluasi Penerapan Zona Selamat Sekolah Pada Fungsi Jalan Durian (Studi Kasus Di SDN 99 Pekanbaru)
- Direktorat jenderal perhubungan darat, 2006. Uji Coba Penerapan Zona Selamat Sekolah di 11 (Sebelas) Kota Dipulau Jawa.
- Direktorat jenderal perhubungan darat, 2015. Uji Coba Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) Pada 2 (dua) Kabupaten/Kota di Indonesia.
- Kurniati Titi, Gunawan Hendra, Zulputra Donny, (2010). Analisis Efektifitas Manual Kapasitas Jalan (MKJI 1997), 1997. Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga.