



5.58%

SIMILARITY OVERALL

SCANNED ON: 21 JUL 2025, 11:15 AM

Similarity report

Your text is highlighted according to the matched content in the results above.

 IDENTICAL	 CHANGED TEXT	 QUOTES
0.15%	5.42%	0.36%

Report #27590795

1 “BAB 1” “PENDAAHULUAN” “Latar Belakang” Jalan berfungsi sebagai sarana transportasi darat dan melibatkan berbagai faktor yang meningkatkan keselamatan pengemudi. Rute-rute ini penting untuk memungkinkan orang bepergian secara berkelompok (Kristiano dan Suryana 2019). Tindakan ceroboh yang dilakukan banyak pengendara, terutama yang masih belajar, dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu, penerapan protokol keselamatan bagi pejalan kaki, terutama pelajar, sangatlah penting. Tindakan pencegahan ini bertujuan untuk menciptakan lingkungan lalu lintas yang lebih tertib yang mengutamakan keselamatan dan kenyamanan seluruh pengguna (Kamal, Wulandari, dan Gunawan 2019). Perubahan pola lalu lintas dan penggunaan jalan saat ini, seperti peningkatan jumlah kendaraan, variasi jenis kendaraan, kemajuan teknologi kendaraan, jalan yang lebih panjang, dan kondisi jalan yang lebih baik, menunjukkan bahwa perkiraan dalam Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997 (MKJI 97) mungkin tidak akan terwujud. Selain itu, telah terjadi lonjakan penggunaan sepeda motor yang cukup besar dan penerapan peraturan lalu lintas baru (PKJI, 2023). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 96 Tahun 2015 berfokus pada memastikan manajemen lalu lintas yang aman dan memerlukan langkah-langkah untuk meningkatkan keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki melalui penciptaan Zona Selamat Sekolah (ZoSS), membimbing penggunaan jalan dan manajemen lalu lintas (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2018).



REPORT #27590795

ZOSS dapat digunakan untuk mengatur lalu lintas dan menciptakan penyeberangan yang lebih aman bagi pejalan kaki. Inisiatif ini khususnya ditujukan untuk jalan-jalan yang sibuk di sekitar sekolah. Ada harapan bahwa pembentukan ZOSS akan mengarah pada peningkatan keselamatan di penyeberangan jalan (Kamal et al., 2019). Setiap tahun, Indonesia mengalami peningkatan kecelakaan, dengan 2 persentase korban yang menonjol adalah siswa. Data dari Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia mengungkapkan bahwa pada tahun 2023, 78% korban kecelakaan adalah siswa sekolah menengah atas, diikuti oleh 13% siswa sekolah menengah pertama dan 9% siswa sekolah dasar. Menciptakan ZOSS adalah salah satu strategi untuk membantu mengatasi masalah ini. Zona Selamat Sekolah (ZoSS) adalah rambu lalu lintas yang terintegrasi ke dalam strategi manajemen lalu lintas di area tertentu untuk membantu mengendalikan kecepatan di dekat institusi pendidikan (Edigan dan Ramadhana 2021). Akibat kecerobohan dan kurangnya pengawasan saat menyeberang jalan, siswa sekolah dasar menghadapi risiko 9% lebih tinggi terlibat dalam kecelakaan lalu lintas pada tahun 2023, sebagaimana dilaporkan oleh Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia (Korlantas Polri). Oleh karena itu, berbagai organisasi telah menginisiasi inisiatif Zona Selamat Sekolah (ZoSS). namun, institusi pendidikan ini menghadapi tantangan karena infrastruktur ZoSS sering rusak akibat perawatan yang buruk. Contohnya

adalah sebuah sekolah dasar modern yang terletak di Kecamatan Rawa Buntu yang memiliki fasilitas Zona Selamat Sekolah (ZoSS). Desain terbaru rambu dilarang parkir dan rambu Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN Rawa Buntu 03 ditampilkan pada Gambar 1.1 dan 1.2. Sejak tahun 2022, SDN Rawa Buntu 03, yang terletak di Jalan Ciater Raya, telah beroperasi dibawah inisiatif Zona Selamat Sekolah (ZoSS). Meskipun ZOSS telah ditetapkan di sekolah tersebut, masih terdapat banyak risiko yang dapat membahayakan keselamatan siswa, guru, staf, dan orang-orang di sekitarnya. Beberapa masalah berperan dalam hal ini, seperti berkurangnya lalu lintas pejalan kaki di sekitar ZOSS, perubahan terbaru pada elemen ZOSS di SDN Rawa Buntu 03 sejak tahun 2023 karena pemeliharaan yang buruk, dan kurangnya kesadaran masyarakat secara umum mengenai program ZOSS, yang semuanya menimbulkan kekhawatiran tentang keselamatan siswa. Berdasarkan hal tersebut, peneliti bermaksud untuk melakukan evaluasi 3 terhadap kondisi keamanan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN Rawa Buntu 03.

15 18

"Rumusan masalah" Rumusan masalah penelitian ini adalah sebagai berikut: 1.

Berapakah kecepatan pengemudi di Kawasan Zona Selamat Sekolah (ZoSS)dekat SDN Rawa Buntu 03 jika dievaluasi dengan metode persentil ke-85? 2. Bagaimana kondisi perilaku penyebrang saat berjalan pada kondisi arus lalu lintas di Zona Selamat Sekolah (ZoSS) pada SDN Rawa Buntu 03?. 3. Sejauh mana fasilitas di Zona Selamat Sekolah (ZoSS) mematuhi standar yang ditetapkan pada tahun 2018 oleh Direktorat Jenderal Peraturan Perhubungan Darat? "Tujuan Penelitian" Dengan mempertimbangkan permasalahan yang telah dikenali, tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mengkaji kecepatan pengemudi di Zona Selamat Sekolah SDN Rawa Buntu 03 dengan menggunakan teknik persentil ke-85. 2. Mengevaluasi pada perilaku penyebrang jalan pada arus lalu lintas di Zona Selamat Sekolah pada SDN Rawa Buntu 03. 14 3. Memberikan Rekomendasi perbaikan tingkat pelayanan Zona Selamat Sekolah di SDN Rawa Buntu 03. "Manfaat penelitian Temuan

penelitian ini bertujuan untuk membantu semua pihak yang terlibat dengan cara-cara yang tercantum di bawah ini: 1. Meningkatkan pemahaman publik

tentang pentingnya menerapkan keselamatan, terutama di lokasi sekolah yang telah menetapkan Zona Aman Sekolah (ZoSS). 4.2. Menyarankan kepada legislator untuk mendorong ketersediaan fasilitas Zona Aman Sekolah (ZoSS) terutama di distrik sekolah yang terletak tepat di sebelah jalan raya utama. "Batasan Masalah" Dalam melakukan penelitian, penting untuk menetapkan batasan yang jelas agar tidak memasukkan topik-topik yang tidak relevan dengan permasalahan yang diteliti. Hal ini membantu menjaga penelitian tetap pada jalurnya dan mencapai tujuannya. Oleh karena itu, batasan penelitian yang ditetapkan untuk penelitian ini diuraikan sebagai berikut: 1. Lokasi penelitian berada di Kota Tangerang Selatan, khususnya di Sekolah Dasar Negeri Rawa Buntu 03. 2. Periksa fitur dan struktur jalan di ZOSS dengan melakukan survei di lokasi dari Senin hingga Jumat, dimulai pada 17 Februari 2025, dan berakhir pada 21 Februari 2025. Survei dilakukan pada saat siswa tiba dan meninggalkan sekolah, khususnya dari Senin hingga Jumat antara pukul 06.30 dan 08.30, serta dari pukul 11.00 hingga 13.00. 19 3. Studi ini menggunakan sumber informasi primer dan sekunder. Jumlah kendaraan, kecepatannya, dan fasilitas di dalam ZOSS merupakan contoh data primer dari SDN Rawa Buntu 03. 4. Desain ulang tidak akan dilakukan jika jalan tidak memenuhi standar yang ditetapkan dalam Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2018, yang menetapkan Pedoman Teknis untuk Mengutamakan Keselamatan dan Kenyamanan Pejalan Kaki di Area Sekolah melalui penyediaan Zona Selamat Sekolah. "Semantika Penulisan" BAB I Bab ini merangkum sejarah, menguraikan rumusan masalah, menjelaskan tujuan penelitian, menekankan keunggulan penelitian, membahas keterbatasan penelitian, dan menjelaskan penyusunan laporan penelitian. 5. BAB II menyajikan landasan teori yang penulis gunakan dalam penelitian ini. Selain itu, bagian ini juga memuat konsep-konsep penting yang dapat dijadikan referensi untuk penelitian selanjutnya. BAB III merinci metode yang digunakan penulis untuk memeriksa dan mengolah data yang relevan dengan penelitian ini. BAB IV memaparkan hasil analisis data akhir. Selain itu, penulis menyajikan

pembahasan mendalam tentang hasil penelitian dalam bab ini agar lebih akurat dalam menggambarkan tujuan penelitian. BAB V Temuan dan rekomendasi penulis berdasarkan temuan penelitian. 6 “BAB II” “LANDASAN TEORI” “Jalan” Sesuai aturan yang ditetapkan pada tahun 2018 oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, fasilitas jalan mencakup semua komponen jalan, seperti bangunan dan layanan yang diperuntukkan bagi angkutan umum. Pedoman ini berlaku untuk berbagai area, baik di atas maupun di bawah tanah, tetapi tidak termasuk kereta gantung dan kereta api (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2018). “Pengelompokan Berdasarkan Fungsi Jaringan Jalan” Dalam pedoman Desain Geometrik tahun 2021 yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Bina Marga, jalan raya dikategorikan dan dibagi berdasarkan perannya dalam Standar Jalan dan Jembatan (SJJ) (Direktur Jenderal Bina Marga, 2021). A.) Klasifikasi Jalan Berdasarkan Perannya dalam Standar Jalan dan Jembatan Primer. Jalan yang diuraikan dalam Standar Jalan dan Jembatan Primer meliputi: 1. Jalan raya primer, yang dimaksudkan untuk menghubungkan Pusat Kegiatan Nasional atau menghubungkan pusat-pusat tersebut dengan Pusat Kegiatan Regional, sangat penting bagi sistem transportasi primer dan memiliki fitur-fitur berikut: a. Memungkinkan perjalanan jauh yang tidak terganggu oleh lalu lintas lokal, layanan antar-jemput, atau acara-acara lokal. b. Mempertahankan kecepatan rata-rata yang tinggi, dengan Volume Rencana (VDR) minimal 60 km/jam. c. Memiliki kapasitas yang melebihi beban lalu lintas tipikal. d. Memiliki lebar jalan minimal 11,0 meter. 7 e. Prinsip-prinsip dalam paragraf a, b, dan c mengatur persimpangan sebidang. f. Hanya terdapat sedikit jalan akses. g. Sangat penting bahwa tidak ada pembatas pada rute-rute utama yang menghubungkan kota atau lokasi yang dipilih untuk perluasan perkotaan. 2 12 2. Rute kolektor primer menghubungkan Pusat Kegiatan Nasional (PKN) dengan Pusat Kegiatan Lokal (PKL), beberapa Pusat Kegiatan Daerah (PKW), atau Pusat Kegiatan Daerah (PKW) dengan Pusat Kegiatan Lokal (PKL). Dengan karakteristik berikut, jalan kolektor primer memfasilitasi transportasi pengumpulan dan distribusi: a.

Menyediakan transportasi jarak menengah. b. Mempertahankan kecepatan rata-rata minimal 40 km/jam, diukur berdasarkan Volume Desain (VD). c. Mampu menangani lalu lintas yang lebih tinggi dari rata-rata. d.  Rute harus memiliki lebar minimal 9,0 meter. e. Persimpangan sebidang pada jalan arteri primer dengan pengaturan tertentu harus memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada butir a, b, dan c. f. Jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien. g. Jalan kolektor primer yang memasuki kawasan perkotaan dan/atau kawasan pengembangan perkotaan tidak boleh terputus.  3. Fungsi utama jalan lokal adalah menghubungkan Pusat Kegiatan Nasional (PKN) dengan Pusat Kegiatan Lokal (PKL) dan Pusat Kegiatan Daerah (PKW) dengan Pusat Kegiatan Lingkungan (PKLing), serta menghubungkan Pusat Kegiatan Lokal (PKL) satu sama lain dan dari Pusat Kegiatan Lokal (PKL) ke Pusat Kegiatan Lingkungan (PKLing), serta menghubungkan antar Pusat Kegiatan Lingkungan (PKLing). Karakteristik berikut mendefinisikan jalan yang mendukung perjalanan lokal: a. Dirancang untuk perjalanan singkat. b. Mempertahankan kecepatan rata-rata minimum dengan Volume Rencana (VDR) minimal 20 km/jam. c. Memiliki lebar dasar 7,5 meter. d. Menyediakan jalan akses tanpa batas. e. Jalan lokal utama yang menuju ke daerah pedesaan harus berkesinambungan. 4. Jalan lingkungan utama bertujuan untuk menghubungkan pusat kegiatan di daerah pedesaan serta jalan di dalam daerah tersebut, memfasilitasi transportasi lingkungan dan memiliki fitur-fitur: a. Perjalanan ke rumah atau lahan. b. Rute mempertahankan kecepatan rata-rata yang lambat dengan Volume Desain (VRP) minimal 15 kilometer per jam. c. Ruang minimal yang dibutuhkan untuk kendaraan roda tiga atau lebih adalah 6,5 meter, dan untuk kendaraan roda dua minimal 3,5 meter. d. Tidak ada pembatasan akses. B.) Jalan diklasifikasikan berdasarkan fungsinya dalam Standar Jalan dan Jembatan Sekunder (SJJ). Jalan yang termasuk dalam standar ini meliputi: 1. Jalan arteri sekunder menghubungkan kawasan utama (KP) dengan Kawasan Sekunder Pertama (KS1), memungkinkan koneksi di dalam Kawasan Sekunder Pertama (KS1), dan juga menghubungkan Kawasan 9 Sekunder Pertama (KS1)

dengan Kawasan Sekunder (KS2). Jalan-jalan tersebut memiliki karakteristik sebagai berikut: a. Kecepatan rencana terendah adalah 30 kilometer per jam. b. Lebar minimum yang dipersyaratkan adalah 11,0 meter. c.

Jalan-jalan ini harus mampu menampung tingkat lalu lintas yang melebihi rata-rata. d. Kendaraan yang lebih cepat tidak boleh diperlambat oleh kendaraan yang lebih lambat. e. Persimpangan pada tingkat yang sama harus mematuhi peraturan tertentu yang ditentukan oleh poin a, b, dan c.

2. Jalan kolektor sekunder menghubungkan Kawasan Sekunder Dua (KS2) dengan Kawasan Sekunder Tiga (KS3) dan memiliki karakteristik sebagai berikut: a. Kecepatan rencana minimal 20 km/jam. b. Lebar minimal 9,0 meter. c. Rute-rute ini harus mampu menangani lalu lintas yang lebih banyak daripada biasanya. d. Lalu lintas yang lebih lambat tidak boleh menghalangi jalur kendaraan yang melaju dengan kecepatan tinggi. e.

Persimpangan yang sebidang pada jalan kolektor sekunder harus mematuhi pedoman khusus yang disebutkan pada poin a, b, dan c.

3.  Jalan lokal sekunder berfungsi menghubungkan Kawasan Sekunder pertama (KS1) dengan perumahan, Kawasan Sekunder kedua (KS2) dengan perumahan, Kawasan Sekunder ketiga (KS3) dan seterusnya sampai ke perumahan/persil, dengan ciri-ciri:

10 a. Volume Design (VD) paling rendah 10 km/jam b. Lebar badan jalan paling sedikit 7,5m. 4. Di perkotaan, jalan-jalan kecil, yang umumnya disebut jalan perumahan, menghubungkan berbagai properti. Jalan-jalan ini memiliki fitur-fitur berikut: a. Batas kecepatan dasar 10 kilometer per jam. b.

Lebar minimum minimal 6,5 meter. c. Jalan-jalan ini dirancang untuk

kendaraan beroda tiga atau lebih. d.  Jalan yang tidak diperuntukkan bagi kendaraan beroda tiga atau lebih harus memiliki lebar minimal 3,5 meter.

"Pengelompokan Berdasarkan Sistem Jaringan Jalan" Dalam Pedoman Jalan dan Jembatan (SJJ), Pedoman Jalan dan Jembatan Utama dan Kecil (SJJ) dihubungkan dalam sistem pengelolaan jalan, sehingga menciptakan jaringan jalan yang terhubung (Direktorat Jenderal Bina Marga, 2021). Masing-masing Pedoman Jalan dan Jembatan dapat dijelaskan sebagai berikut: A.) Sistem Jaringan Jalan Utama (SJJ) dirancang dengan memperhatikan tata guna lahan

dan kebutuhan pergerakan barang dan jasa untuk mendukung pertumbuhan nasional. 

Sistem ini berfungsi sebagai pusat penghubung seluruh titik distribusi, termasuk Pusat Kegiatan Nasional (PKN), Pusat Kegiatan Wilayah (PKW), Pusat Kegiatan Lokal (PKL), dan Pusat Kegiatan Lingkungan (PKLing), sekaligus membantu menghubungkan berbagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN). Dalam Pedoman Jalan dan Jembatan Utama (SJJ), rute antarkota diidentifikasi sebagai jalur yang menghubungkan pusat-pusat kegiatan, terutama yang terdapat di dalam dan di luar kota. B.) Pedoman Jalan dan Jembatan Kecil (SJJ) didasarkan pada perencanaan tata ruang kabupaten atau kota dan distribusi 11 barang dan jasa kepada penduduk di wilayah perkotaan. Standar ini secara berkesinambungan menghubungkan tempat-tempat dengan fungsi utama ke tempat-tempat dengan fungsi sekunder, dan kemudian ke tempat-tempat dengan fungsi yang lebih sekunder, hingga ke setiap bidang tanah. Jalan yang diberi label sekunder dalam Pedoman Jalan dan Jembatan Kecil (SJJ) menghubungkan berbagai pusat kegiatan, yang umumnya berada di wilayah perkotaan. Oleh karena itu, jalan-jalan ini dikenal sebagai jalan perkotaan. Standar Jalan dan Jembatan Primer (SJJ) harus mampu menyediakan layanan tanpa gangguan dari titik asal ke tujuan untuk memastikan efisiensi dan kontinuitas dalam layanan perjalanan. Oleh karena itu, ruas jalan yang tercakup dalam Standar Jalan dan Jembatan Primer (SJJ) dapat melewati wilayah perkotaan dan wilayah di bawah yurisdiksi Standar Jalan dan Jembatan Sekunder (SJJ). “Zona Selamat Sekolah (ZoSS) Mengingat sebagian jalan di dekat sekolah sering dilalui pejalan kaki dan berpotensi menimbulkan kecelakaan, penting untuk memastikan pejalan kaki tetap aman dan nyaman dengan menciptakan Zona Aman Sekolah (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2018). Manajemen lalu lintas di Zona Aman Sekolah (ZoSS) melibatkan beberapa langkah untuk menghindari kecelakaan, memastikan anak-anak tetap aman saat berada di dekat sekolah. (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2018). Zona Aman Sekolah (ZoSS) berfungsi untuk mengendalikan lalu lintas dengan menerapkan langkah-langkah keselamatan, seperti memasang marka jalan dan rambu-rambu

di dekat area sekolah. Tujuan dari tindakan ini adalah untuk mencegah kecelakaan dan menjaga keamanan di sekitar lingkungan sekolah (Nanda dan Oktiansi, 2022).

13 12 2 “Tipe Zona Selamat Sekolah” 13 Jenis rute, jumlah lajur, kecepatan rencana, dan jarak pandang henti yang diperlukan digunakan untuk menetapkan klasifikasi Zona Keamanan Sekolah (ZoSS). Kecepatan tertinggi yang diizinkan di Zona Keamanan Sekolah (ZoSS), lokasi spesifik zona-zona ini, dan infrastruktur jalan yang penting harus ditentukan menggunakan klasifikasi ZoSS (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2018). “Fasilitas Pelengkap Jalan A.) Marka Jalan Marka pada Zona Selamat Sekolah (ZoSS) yaitu terdiri dari: 1. Marka Melintang Marka Zona Aman Sekolah (ZoSS) adalah sebagai berikut: a. Marka ini digunakan untuk menandai garis berhenti. b. Lebar nya harus 30 sentimeter (tiga puluh sentimeter). c. Panjang marka harus proporsional dengan lebar lajur lalu lintas. d. Ketebalannya harus tiga milimeter. e. Spesifikasi teknis mematuhi semua peraturan dan pedoman yang relevan. 2. Garis kontinu menandakan marka longitudinal. Garis padat merepresentasikan marka ZoSS longitudinal dengan cara berikut: a. Marka ini berfungsi sebagai pemisah lajur lalu lintas. b. Lebar marka yang dibutuhkan adalah dua belas (12) sentimeter. c. Ukuran marka harus ditentukan berdasarkan rencana Zona Aman Sekolah (ZoSS). d. Ketebalannya harus tiga milimeter. 13 e. Spesifikasi teknis memenuhi semua peraturan perundang-undangan yang berlaku. 3. Penandaan garis putus-putus panjang Penandaan garis putus-putus panjang ZoSS diuraikan sebagai berikut: a. berfungsi sebagai penanda lajur lalu lintas yang memungkinkan kendaraan melintas. b. Lebar nya 12 cm (dua belas). c. Panjang dan jarak antar sinyal dimodifikasi sesuai dengan persyaratan teknis ZoSS. d. Tebal nya 3 (tiga) milimeter. e. Persyaratan peraturan perundang-undangan yang relevan dicantumkan dalam standar teknis. 4. Kata "ZOSS" digunakan sebagai simbol. Kriteria marka samping ZOSS adalah sebagai berikut: a. Marka harus menggunakan huruf kapital. b. Tinggi huruf harus 1,6 meter. c. Lebar setiap huruf harus 0,6 meter. d. Ketebalan huruf harus 3 milimeter. e. Marka harus ditempatkan di atas



rambu lalu lintas berwarna merah. f. Spesifikasi teknis harus mematuhi peraturan perundang-undangan yang berlaku. 5. Tidak Adanya Indikator Parkir Tidak adanya marka parkir pada ZoSS mengharuskan setiap rambu memenuhi standar berikut: a. Panjang satu meter. b. Lebar 0,1 meter. c. Memiliki sudut kemiringan 45' (empat puluh lima) derajat 14 d. Memiliki ketebalan 3 (tiga) milimeter e. Spesifikasi teknis bepedoman pada aturan yang berlaku. 6. Marka merah Garis merah pada ZoSS harus memenuhi ketentuan berikut: a. Ruang di dalam ZoSS harus selebar 1,8 meter. b. Di titik awal dan akhir ZoSS, lebarnya adalah 1 meter. c. Panjang sebagaimana dinyatakan pada poin (a) sesuai dengan lebar lajur lalu lintas, sedangkan poin (b) sesuai dengan lebar jalan. d. Hukum dan peraturan yang berlaku menetapkan spesifikasi teknis. 7. Pita pengaduh Pemasangan rumble strip di dalam Zona Keamanan Sekolah (ZoSS) harus mengikuti panduan berikut: a. Rumble strip harus berwarna putih dan reflektif. b. Ketebalannya minimal 6 milimeter dan tidak melebihi 12 milimeter. c. Lebarnya minimal 250 milimeter dan tidak melebihi 900 milimeter. d. Pasang setidaknya empat rumble strip. e. Jarak antar rumble strip minimal 500 milimeter dan dapat diperpanjang hingga 5.000 milimeter. f. Desain rumble strip harus sesuai dengan contoh pada gambar terlampir. g. Jumlah dan lokasi rumble strip harus mengikuti pedoman yang diberikan dalam laporan manajemen rekayasa lalu lintas. "Kinerja Lalu Lintas 15 Pada Sub BAB menjelaskan Kinerja Lalu Lintas yang mengacu pada PKJI 2023 dengan beberapa ketentuan dan perhitungan sebagai berikut: "Deraja Kejenuhan dan EMP Metrik utama yang digunakan untuk menilai kinerja suatu ruas jalan adalah tingkat kejenuhannya. Fungsionalitas lalu lintas diukur berdasarkan tingkat kejenuhannya, yang berkisar antara nol hingga satu. Ketika arus lalu lintas konsisten dan keberadaan lebih banyak mobil tidak memperlambat pergerakan kendaraan lain, nilainya mendekati nol. Lalu lintas telah mencapai kapasitas maksimumnya ketika nilainya mendekati ///. Kepadatan lalu lintas dapat tetap konstan pada titik kejenuhan tertentu atau diprediksi berlangsung selama satu jam. Persamaan 2.3



digunakan untuk menentukan tingkat kejenuhan. Selama analisis kapasitas, nilai EMP digunakan untuk mengonversi nilai q menjadi PMU per jam. Nilai EMP kendaraan ringan, seperti mobil penumpang, adalah satu. Di sisi lain, Tabel 2.12 menyajikan nilai EMP untuk berbagai kelas kendaraan di jalan yang tidak terbagi, dan Tabel 2.13 mencantumkan nilai untuk jalan yang terbagi. “Kecepatan Arus Bebas Nilai VB yang terkait dengan kendaraan MP berfungsi sebagai standar untuk mengevaluasi efisiensi ruas jalan. Sebaliknya, nilai VB untuk kendaraan KS dan SM hanya digunakan untuk tujuan perbandingan atau alternatif. Biasanya, nilai VB untuk kendaraan MP melebihi nilai VB untuk kategori kendaraan lain sebesar 10 hingga 15 persen. Persamaan 2.4 digunakan untuk menghitung nilai VB. 5 11

“Waktu Tempuh” Waktu tempuh (W_T) dapat diketahui berdasarkan nilai V_{MP} dalam menempuh segmen jalan yang dianalisis sepanjang P , Persamaan 2.6 menggambarkan hubungan antara W_T , P dan V_{MP} . “Kendaraan” 16 Menurut Direktur Jenderal Perhubungan Darat, kendaraan adalah alat transportasi yang dirancang untuk perjalanan di jalan raya, yang biasanya dapat dikategorikan menjadi dua kelompok: kendaraan bermotor dan kendaraan tanpa motor (Dijen Hubdat, 2004). 5 9

Dalam analisis arus lalu lintas, Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (IHRC) mengelompokkan kendaraan ke dalam lima klasifikasi: Sepeda Motor, Mobil Penumpang, Kendaraan Sedang, Bus Besar, dan Truk Berat. Terdapat berbagai metode untuk mengkategorikan kendaraan, termasuk versi IHRC yang digambarkan pada Tabel 2.18, klasifikasi tahun 1992 dari Direktorat Jenderal Bina Marga, dan klasifikasi dari Sistem Manajemen Jalan Terpadu. Klasifikasi ini diterapkan sesuai kebutuhan sesuai spesifikasi yang berlaku. Tabel 2.19 menyajikan kategori kendaraan tambahan yang dapat digunakan untuk mengubah data arus lalu lintas dari IHRC atau Direktorat Jenderal Bina Marga ke dalam format yang mematuhi standar IHRC. 5 9

Di jalan tol, kendaraan dikelompokkan terutama menjadi empat kategori: Sepeda Motor, Mobil Penumpang, Kendaraan Sedang, Bus Besar, dan Truk Berat. Pengelompokan ini dilakukan karena sepeda motor dan truk berat umumnya tidak diperbolehkan di jalan tol. Meskipun demikian, semua jenis kendaraan ini

biasanya diperbolehkan pada rute antarkota. Dalam sistem jalan perkotaan, bus besar dan truk berat jarang terlihat, biasanya beroperasi di luar jam sibuk, terutama pada malam hari. Akibatnya, perhitungan kapasitas seringkali mengabaikan kendaraan berat dan besar, atau jika disertakan, diklasifikasikan sebagai kendaraan sedang. Dengan demikian, dalam lingkungan perkotaan, klasifikasi kendaraan umumnya diringkas menjadi tiga kelompok: sepeda motor, mobil penumpang, dan kendaraan sedang. Evaluasi mengenai jaringan jalan perkotaan meliputi kapasitas jalan perkotaan, kapasitas di persimpangan bersinyal, kapasitas di persimpangan tanpa sinyal, dan kapasitas ruas jalan. “Pejalan Kaki” 17 Sebagaimana tercantum dalam Dokumen Hukum Nomor 22 tahun 2009, pejalan kaki didefinisikan sebagai siapa pun yang berjalan kaki di jalan raya. Berjalan kaki merupakan salah satu bentuk perjalanan tanpa kendaraan yang menawarkan manfaat kesehatan (Pratiwi dan Philip, 2019).

1. Karakteristik Pejalan Kaki

a. Arus (flow) Arus menunjukkan jumlah orang yang melewati suatu tempat dalam jangka waktu tertentu, dihitung sebagai pejalan kaki setiap menitnya.

b. Kecepatan Kecepatan berarti seberapa cepat seseorang berjalan, dan kecepatannya berubah seiring bertambahnya usia; orang yang lebih muda dan lansia biasanya berjalan dengan kecepatan yang berbeda.

c. Kepadatan Pejalan Kaki Kepadatan mengacu pada jumlah pejalan kaki yang umumnya melintasi area trotoar tertentu, yang ditunjukkan sebagai pejalan kaki dalam setiap meter persegi ($\text{pejalan kaki}/\text{m}^2$).

d. Ruang pejalan kaki (pedestrian space) Ruang pejalan kaki adalah merupakan rata-rata luas yang diperlukan setiap orang yang berjalan kaki pada trotoar.

e. Platoon Platoon merupakan sekumpulan pejalan kaki yang bergerak secara bersamaan dalam satu kelompok, yang secara tidak langsung dipengaruhi oleh sinyal lalu lintas maupun faktor eksternal lainnya.

2. Karakteristik Pejalan Kaki di Jalan Dalam percobaan ini, para peneliti menggunakan teknik pengambilan sampel acak dasar, di mana polisi akan 18 mendokumentasikan karakteristik siswa di sekolah sejak mereka mulai menyeberang hingga selesai menyeberang. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

(2006) mengidentifikasi empat (4) faktor yang perlu dipertimbangkan ketika mengevaluasi perilaku siswa saat menyeberang jalan, seperti yang ditunjukkan di bawah ini: a. 4T, yang merupakan singkatan dari Tunggu sebentar, Lihat kanan, Lihat kiri, dan Lihat kanan lagi, adalah langkah-langkah umum untuk menyeberang jalan. b. Teknik yang digunakan untuk menyeberang, baik dengan berjalan kaki maupun berlari. c. Lokasi yang dimanfaatkan pada saat penyeberangan, baik di zebra cross, jembatan penyeberangan orang (JPO), maupun di area yang belum memiliki prasarana penyeberangan. d. Apakah pejalan kaki berjalan sendiri atau ditemani seseorang saat menyeberang jalan. Untuk menganalisa karakteristik penyeberangan dengan menggunakan statistik uji normal, yaitu : “Metode ” Teknik yang digunakan dalam penelitian ini melibatkan pendekatan statistik Uji-Z dan metode berdasarkan persentil ke-85. 1. Metode Statistik Uji Z Tujuan survei ini adalah untuk menentukan pola lalu lintas dan perilaku pengguna jalan sebelum memasuki Zona Aman Sekolah (ZoSS). Pertanyaan penelitian tentang bagaimana pejalan kaki atau siswa menggunakan fasilitas di Zona Aman Sekolah (Cut Dona Kordelia dan Armizoprades, 2023) dijawab menggunakan analisis uji-Z. Nilai Z yang dihitung dibandingkan dengan nilai Z-tabel sebesar 1,645, yang ditentukan menggunakan tingkat keyakinan 95%. Ukuran sampel (n) juga dianggap besar jika 30 atau lebih. 2. Kecepatan sesaat menggunakan metode 85 persentil 19 Menurut teori domino mengenai kecelakaan, 10% kecelakaan disebabkan oleh kondisi tidak aman, sementara 85% terkait dengan perilaku tidak aman (Rahmad dkk., 2022). Kecepatan persentil ke- 85 didefinisikan sebagai kecepatan berkendara yang ditempuh oleh 85% pengendara, terlepas dari adanya lalu lintas yang bergerak lebih lambat atau kondisi cuaca yang menantang (Rintawatia dkk., 2023). Pendekatan persentil ke-85 digunakan untuk menentukan kecepatan berkendara pengendara pada persentil ke-85 tersebut, yang berfungsi sebagai indikator kecepatan kendaraan di jalan raya (Rintawatia dkk., 2023). “Penelitian Terdahulu Sebelum tersusunya laporan pada penelitian ini maka dilakukan studi literatur terlebih oleh



penulis sebagai penyusunan pada "Tabel 2.21". 22 20 "BAB III" "METODE PENELITIAN"

1 "Lokasi Penelitian" "Tempat yang dikenal sebagai "Kelurahan Rawa Buntu, Kecamatan Serpong, Kota Tangerang Selatan" ini memiliki jalan bernama Ciater Raya.

Jalan ini merupakan lokasi SDN Rawa Buntu 03, yang berfungsi sebagai penghubung antara Serpong dan Pamulang. Peta yang menunjukkan area studi di SDN Rawa Buntu 03 dapat dilihat pada "Gambar 3.1." "Pengumpulan Data Penelitian ini memanfaatkan data primer dan sekunder dengan cara sebagai berikut: "Data Primer" Data primer adalah informasi yang diperoleh langsung dari sumbernya tanpa perantara. Data primer dalam penelitian ini dikumpulkan melalui observasi lapangan langsung (Subagyo, 2022). 17 Sumber data

primer yang digunakan dalam penelitian ini tercantum di bawah ini: 1. Studi Volume Lalu Lintas Penilaian volume lalu lintas di SDN Rawa Buntu 03 dilakukan dari tanggal 17 Februari hingga 21 Februari 2025. Penilaian dilakukan pada saat kedatangan dan keberangkatan siswa dari sekolah. Waktu spesifik pengumpulan data volume lalu lintas adalah sebagai berikut: ■ Waktu kedatangan: 06.30–08.30 WIB ■ Waktu keberangkatan: antara pukul 23.00 dan 13.00 WIB Data dikumpulkan oleh dua anggota tim yang mendokumentasikan jumlah kendaraan berdasarkan kategori kendaraan yang tercantum dalam Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI 2023). Pada Gambar 3.2, berjudul Geometri 21 Jalan, yang menggambarkan lokasi SDN Rawa Buntu 03, tim survei mengumpulkan data dari dua lajur. 2. Survei Kecepatan Sesaat Pengukuran kecepatan di SDN Rawa Buntu 03 berlangsung dari tanggal 17 hingga 21 Februari 2025. Pengumpulan data dilakukan pada saat siswa masuk dan keluar sekolah. Waktu pengumpulan data selama survei kecepatan instan adalah: ■ Jam masuk: 06.30-08.30 ■ Jam masuk: 11.00-13.00 Pada pengambilan data kecepatan lalu lintas sesaat memerlukan Tim Survei sebanyak 2 (dua) orang yang bertugas membaca hasil dari speed gun saat ditembakkan ke objek untuk mengetahui kecepatan dari objek yang dituju. Berikut terlampir Gambar 3.2 tentang penempatan posisi tim survei. 3. Survei Karakteristik Penyebrang Studi tentang kebiasaan berjalan kaki warga SDN Rawa Buntu 03 berlangsung

dari tanggal 17 hingga 21 Februari 2025. **20** Survei ini dilakukan pada saat siswa berangkat dan pulang sekolah. Untuk mengumpulkan informasi tentang cara siswa berjalan, dibutuhkan tim yang terdiri dari dua orang untuk mengamati siswa saat menyeberang jalan. Dalam pengumpulan informasi observasi ini, tim mengikuti pedoman yang tercantum dalam SK. **13 14 23** 3236/AJ. 403/DRJD/2006. 4. Survei Fasilitas Zona Selamat Sekolah (ZoSS) Survei fasilitas Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN Rawa Buntu 03 dilaksanakan pada tanggal 17 Februari s/d 21 Februari 2025, dengan 1 (satu) tim survei yang akan mengambil dokumentasi rambu dan marka yang berada pada area Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN Rawa Buntu 03 sebagai pelengkap fasilitas Zona Selamat Sekolah (ZoSS) kemudian dibuat perbandingan dengan standar Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2018, 22 “Data Sekunder” Data sekunder berkaitan dengan informasi yang dikumpulkan secara tidak langsung, bukan diperoleh melalui metode lapangan langsung. Informasi tambahan yang digunakan dalam penelitian ini berasal dari makalah ilmiah dan hasil penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian ini (Subagyo, 2022). Penelitian ini menggunakan berbagai sumber data sekunder, seperti Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI 2023), Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tahun 2006, dan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tahun 2018. ” Pengolahan Data”

1. Penilaian Tingkat Lalu Lintas Kendaraan
2. Volume lalu lintas kendaraan dapat dinilai menggunakan pengukuran satuan mobil penumpang (smp/ jam).
3. Penilaian Data Kecepatan Kendaraan Real-Time menggunakan pendekatan persentil ke-85.
4. Pemeriksaan Karakteristik Pejalan Kaki Studi tentang ciri-ciri pejalan kaki ZoSS dengan menggunakan metode Z-Test dengan "Rumus 2.9" dan "Rumus 2.10."
5. Analisis tingkat pelayanan Zona Selamat Sekolah Data geometrik diperoleh dari pelengkap fasilitas Zona Selamat Sekolah (ZoSS) kemudian dibuat perbandingan dengan standar Dirjen Hubdat 2018, selanjutnya merekomendasi perbaikan tingkat pelayanan Zona Selamat Sekolah di SDN Rawa Buntu 03. “BAB IV “ANALISIS DAN PEMBAHASAN ” Analisis Volume Lalu Lintas Kendaraan” Studi jumlah kendaraan yang menggunakan

n Jalan Ciater Raya dilakukan dari tanggal 17 Februari hingga 21 Februari 2025. Observasi 23 ini bertujuan untuk mengumpulkan informasi selama jam sekolah di SDN Rawa Buntu 03, yaitu pukul 06.30 hingga 08.30 untuk kedatangan dan pukul 11.00 hingga 13.00 untuk keberangkatan. Selama periode ini, jumlah kendaraan dicatat dengan menggunakan klasifikasi berikut: ■ SM = Sepeda Motor ■ MP = Mobil Penumpang ■ KS = Kendaraan Sedang Setelah mengumpulkan data dari survei volume lalu lintas kendaraan, kami menentukan jumlah keseluruhan kendaraan yang melintasi Jalan Ciater Raya di SDN Rawa Buntu 03 dengan mengalikan rasio konversi satuan mobil penumpang (smp/jam) untuk setiap jam untuk menentukan waktu-waktu tersibuk. Koefisien satuan mobil penumpang (smp) disajikan pada "Tabel 2.4" sesuai dengan Rencana Pengelolaan Lingkungan (RPL) untuk jenis jalan terbagi. Hasil survei volume lalu lintas, yang dihitung menggunakan rasio konversi satuan mobil penumpang (smp), ditampilkan pada "Tabel 2.4" dari Rencana Pengelolaan Lingkungan (RPL) untuk klasifikasi jalan terbagi. 1. Analisis volume lalu lintas kendaraan pada hari Senin, 17 Februari 2025 dari arah timur. Tabel 4.1 menunjukkan bahwa satuan mobil penumpang (smp) pada jam pertama, dari pukul 06.30 WIB hingga 06.45 WIB, memiliki nilai 235 smp/jam, sedangkan pada jam kedua, dari pukul 07.45 WIB hingga 08.00 WIB, nilainya 134 smp/jam. Pada jam ketiga, dari pukul 11.30 WIB hingga 11.45 WIB, nilainya 134 smp/jam, dan pada jam keempat, dari pukul 12.30 WIB hingga 11.45 WIB, nilainya 95 smp/jam. 2. Analisis volume lalu lintas kendaraan pada hari Selasa, 18 Februari 2025 dari arah timur. Pada "Tabel 4.2", kita dapat mengamati bahwa satuan mobil penumpang (smp) memiliki nilai 170 smp/jam selama jam pertama, 24 antara pukul 06.45 dan 07.00 WIB, 163 smp/jam selama jam kedua, antara pukul 07.30 dan 7.45 WIB, 113 smp/jam selama jam ketiga, antara pukul 11.45 dan 12.00 WIB, dan 126 smp/jam selama jam keempat, antara pukul 12.30 dan 11.45 WIB. 3. Dari arah timur, analisis jumlah lalu lintas kendaraan pada hari Rabu, 19 Februari 2025. Berdasarkan "Tabel 4.3", jumlah unit mobil penumpang (smp)

adalah 172 smp/jam pada jam pertama (pukul 07.00-07.15 WIB), diikuti oleh 149 smp/jam pada jam kedua (pukul 07.30-07.45 WIB), 121 smp/jam pada jam ketiga (pukul 11.30-11.45 WIB), dan terakhir 130 smp/jam pada jam keempat (pukul 12.30 WIB). 4. Pemeriksaan tingkat lalu lintas kendaraan pada hari Kamis, 20 Februari 2025, dari arah timur. Tabel 4.4 menunjukkan bahwa pada jam pertama, pukul 06.30 hingga 06.45 WIB, tercatat 165 mobil penumpang dengan laju 165 smp/jam pada pukul 11.45 WIB. Pada jam berikutnya, pukul 07.45 hingga 08.00 WIB, angka ini sedikit menurun menjadi 159 smp/jam. Pada jam ketiga, pukul 11.45 hingga 12.00 WIB, angkanya turun lagi menjadi 127 smp/jam. Terakhir, pada jam keempat, antara pukul 12.30 dan 12.45 WIB, terjadi peningkatan lagi menjadi 151 smp/jam. 5. Analisis volume lalu lintas kendaraan pada hari Jumat, 21 Februari 2025 dari arah timur. Pada "Tabel 4.5", jumlah mobil penumpang (smp) yang tercatat pada jam pertama pukul 06.30 hingga 06.45 WIB adalah 211 smp/jam. Jam kedua, pukul 07.30 hingga 07.45 WIB, menunjukkan total 179 smp/jam. Jam ketiga, pukul 11.00 hingga 11.15 WIB, mencatat 141 smp/jam, sedangkan jam keempat pukul 12.15 hingga 12.30 WIB mencatat 175 smp/jam. 6. Tinjauan lalu lintas kendaraan pada hari Senin, 17 Februari 2025, yang datang dari arah barat. Pada "Tabel 4.6", pada jam pertama pukul 07.00 hingga 07.15 WIB, jumlah mobil penumpang (smp) adalah 280 smp/jam. Jam 25 kedua, pukul 07.45 Dari pukul 11.45 hingga 12.00 WIB, tercatat 100 smp/jam. Pada jam ketiga, yaitu pukul 11.45 hingga 12.00 WIB, tercatat 114 smp/jam. Terakhir, pada jam keempat, dari pukul 12.15 hingga 12.30 WIB, totalnya mencapai 134 smp/jam. 7. Tinjauan lalu lintas kendaraan pada hari Selasa, 18 Februari 2025, yang datang dari arah barat. Tabel 4.8 menunjukkan bahwa pada jam pertama, mulai pukul 06.45 hingga 07.00 WIB, laju kendaraan penumpang adalah 174 per jam. Pada jam kedua, mulai pukul 07.30 hingga 07.45 WIB, jumlah kendaraan penumpang mencapai total yang mengesankan, yaitu 128 kendaraan penumpang per jam. Pada jam ketiga, mulai pukul 11.45 hingga 12.00 WIB, angkanya tetap konstan di

angka 128 kendaraan penumpang per jam. Akhirnya, pada jam keempat, mulai pukul 12.00 hingga 12.15 WIB, angkanya menurun menjadi 121 kendaraan penumpang per jam. 8. Analisis volume lalu lintas kendaraan pada hari Kamis, 20 Februari 2025 dari arah barat. Pada "Tabel 4.9" dapat dilihat satuan mobil penumpang (smp) pada jam pertama pukul 06.45 WIB s/d 07.00 WIB memiliki nilai sebesar 162 smp/jam, pada jam kedua pukul 07.30 WIB s/d 07.45 WIB memiliki nilai sebesar 126 smp/jam, pada jam ketiga pukul 11.45 WIB s/d 12.00 WIB memiliki nilai sebesar 125 smp/jam, dan pada jam keempat pukul 12.30 WIB s/d 12.45 WIB memiliki nilai sebesar 118 smp/jam. 9. Analisis volume lalu lintas kendaraan pada hari Jumat, 21 Februari 2025 dari arah barat. Berdasarkan "Tabel 4.10", pada jam pertama, dari pukul 06.45 WIB hingga 07.00 WIB, terdapat 168 unit mobil penumpang (smp) per jam. Pada jam kedua, dari pukul 07.30 WIB hingga 07.45 WIB, jumlah kendaraan turun menjadi 135 smp per jam. Jam ketiga, yang berlangsung dari pukul 11.00 WIB hingga 11.15 WIB, mencatat 138 26 smp per jam, dan pada jam keempat, dari pukul 12.45 WIB hingga 13.00 WIB, terdapat 139 smp per jam. 10. Analisis volume lalu lintas kendaraan pada hari Jumat, 21 Februari 2025 dari arah barat. Berdasarkan Tabel 4.10, jumlah unit mobil penumpang (smp) pada jam pertama pukul 06.45 WIB hingga 07.00 WIB mencapai 168 smp/jam. Pada jam berikutnya, pukul 07.30 WIB hingga 07.45 WIB, jumlahnya mencapai 135 smp/jam. Pada jam ketiga, pukul 11.00 WIB hingga 11.15 WIB, jumlahnya mencapai 138 smp/jam, dan pada jam terakhir, pukul 12.45 WIB hingga 13.00 WIB, jumlahnya mencapai 139 smp/jam. "Analisis Data Kecepatan Sesaat Kendaraan menggunakan metode 85 presentil" Pemeriksaan informasi kecepatan langsung untuk mobil yang melaju di sepanjang Jalan Ciater Raya dilakukan dari tanggal 17 Februari 2025 hingga 21 Februari 2025. Pengumpulan data dilakukan saat siswa berada di kelas di SDN Rawa Buntu 03, dari pukul 06.30 hingga 08.30, dan kembali dilakukan dari pukul 11.00 hingga 13.00. Data yang terkumpul dikategorikan berdasarkan jenis kendaraan berdasarkan jam dan

selanjutnya dianalisis menggunakan pendekatan persentil ke-85. 1. Analisis kecepatan sesaat menggunakan metode 85 persentil Senin, 17 Februari 2025 arah timur Pada Tabel 4.11 tentang analisis kecepatan sesaat menggunakan metode kecepatan 85 persentil pengambilan data dilakukan hari Senin, 17 Februari 2025 dari arah timur. Dalam survei pengambilan data menggunakan alat speed gun dan diolah menggunakan metode 85 presentil dengan menggunakan rentang kecepatan setiap 5 km/jam. Untuk mendapatkan 85 persentil perlu melihat rentang kecepatan 21 km/jam s/d 25 km/jam yang mendapatkan persentase 71,43% dan rentang kecepatan 26 km/jam s/d 30 km/jam yang mendapatkan persentase 99,11%. Sehingga pada Gambar 4.1 didapatkan besaran 85 persentil yaitu 27,45 km/jam. 27 2.

Analisis kecepatan sesaat menggunakan metode 85 persentil Selasa, 18 Februari 2025 arah timur Pada Tabel 4.12 tentang analisis kecepatan sesaat menggunakan metode kecepatan 85 persentil pengambilan data dilakukan hari Selasa, 18 Februari 2025 dari arah timur. Dalam survei pengambilan data menggunakan alat speed gun dan diolah menggunakan metode 85 resentil dengan menggunakan rentang kecepatan setiap 5 km/jam. Untuk mendapatkan 85 persentil perlu melihat rentang kecepatan 21 km/jam s/d 25 km/jam yang mendapatkan persentase 69,26% dan rentang kecepatan 26 km/jam s/d 30 km/jam yang mendapatkan persentase 99,62%.

Sehingga pada Gambar 4.2 didapatkan besaran 85 persentil yaitu 27,59 km/jam. 3. Analisis kecepatan sesaat menggunakan metode 85 persentil Rabu, 19 Februari 2025 arah timur Pada Tabel 4.13 tentang analisis kecepatan sesaat menggunakan metode kecepatan 85 persentil pengambilan data dilakukan hari Rabu, 19 Februari 2025 dari arah timur. Dalam survei pengambilan data menggunakan alat speed gun dan diolah menggunakan metode 85 presentil dengan menggunakan rentang kecepatan setiap 5 km/jam. Untuk mendapatkan 85 persentil perlu melihat rentang kecepatan 21 km/jam s/d 25 km/jam yang mendapatkan persentase 68,16% dan rentang kecepatan 26 km/jam s/d 30 km/jam yang mendapatkan persentase 98,97%. Sehingga pada Gambar 4.3 didapatkan besaran 85 persentil yaitu 27,73 km/

jam. 4. Analisis kecepatan sesaat menggunakan metode 85 persentil Kamis, 20 Februari 2025 arah timur Pada Tabel 4.14 tentang analisis kecepatan sesaat menggunakan metode kecepatan 85 persentil pengambilan data dilakukan hari Kamis, 20 Februari 2025 dari arah timur. Dalam survei pengambilan data menggunakan alat speed gun dan diolah menggunakan metode 85 presentil dengan menggunakan rentang kecepatan setiap 5 km/jam. 28 Untuk mendapatkan 85 persentil perlu melihat rentang kecepatan 21 km/jam s/d 25 km/jam yang mendapatkan persentase 72,32% dan rentang kecepatan 26 km/jam s/d 30 km/jam yang mendapatkan persentase 97,83%. Sehingga pada Gambar 4.4 didapatkan besaran 85 persentil yaitu 27,49 km/jam. 5. Analisis kecepatan sesaat menggunakan metode 85 persentil Jumat, 21 Februari 2025 arah timur Pada Tabel 4.15 tentang analisis kecepatan sesaat menggunakan metode kecepatan 85 persentil pengambilan data dilakukan hari Jumat, 21 Februari 2025 dari arah timur. Dalam survei pengambilan data menggunakan alat speed gun dan diolah menggunakan metode 85 presentil dengan menggunakan rentang kecepatan setiap 5 km/jam. Untuk mendapatkan 85 persentil perlu melihat rentang kecepatan 21 km/jam s/d 25 km/jam yang mendapatkan persentase 60,56% dan rentang kecepatan 26 km/jam s/d 30 km/jam yang mendapatkan persentase 98,85%. Sehingga pada Gambar 4.5 didapatkan besaran 85 persentil yaitu 28,19 km/jam. 6. Analisis kecepatan sesaat menggunakan metode 85 persentil Senin, 17 Februari 2025 arah barat Pada Tabel 4.16 tentang analisis kecepatan sesaat menggunakan metode kecepatan 85 persentil pengambilan data dilakukan hari Senin, 17 Februari 2025 dari arah barat. Dalam survei pengambilan data menggunakan alat speed gun dan diolah menggunakan metode 85 presentil dengan menggunakan rentang kecepatan setiap 5 km/jam. Untuk mendapatkan 85 persentil perlu melihat rentang kecepatan 21 km/jam s/d 25 km/jam yang mendapatkan persentase 75,29% dan rentang kecepatan 26 km/jam s/d 30 km/jam yang mendapatkan persentase 97,21%. Sehingga pada Gambar 4.6 didapatkan besaran 85 persentil yaitu 27,22 km/jam. 7. Analisis kecepatan sesaat

menggunakan metode 85 persentil Selasa, 18 Februari 2025 arah barat 29

Pada Tabel 4.17 tentang analisis kecepatan sesaat menggunakan metode kecepatan 85 persentil pengambilan data dilakukan hari Selasa, 18 Februari 2025 dari arah barat. Dalam survei pengambilan data menggunakan alat speed gun dan diolah menggunakan metode 85 presentil dengan menggunakan rentang kecepatan setiap 5 km/jam. Untuk mendapatkan 85 persentil perlu melihat rentang kecepatan 21 km/jam s/d 25 km/jam yang mendapatkan persentase 69,40% dan rentang kecepatan 26 km/jam s/d 30 km/jam yang mendapatkan persentase 97,26%. Sehingga pada Gambar 4.7 didapatkan besaran 85 persentil yaitu 27,80 km/jam.

8. Analisis kecepatan sesaat menggunakan metode 85 persentil Rabu, 19 Pada Tabel 4.18 tentang analisis kecepatan sesaat menggunakan metode kecepatan 85 persentil pengambilan data dilakukan hari Rabu, 19 Februari 2025 dari arah barat. Dalam survei pengambilan data menggunakan alat speed gun dan diolah menggunakan metode 85 presentil dengan menggunakan rentang kecepatan setiap 5 km/jam. Untuk mendapatkan 85 persentil perlu melihat rentang kecepatan 21 km/jam s/d 25 km/jam yang mendapatkan persentase 64,65% dan rentang kecepatan 26 km/jam s/d 30 km/jam yang mendapatkan persentase 96,72%. Sehingga pada Gambar 4.8 didapatkan besaran 85 persentil yaitu 28,17 km/jam.

9. Analisis kecepatan sesaat menggunakan metode 85 persentil Kamis, 20 Februari 2025 arah barat Pada Tabel 4.19 tentang analisis kecepatan sesaat menggunakan metode kecepatan 85 persentil pengambilan data dilakukan hari Kamis, 20 Februari 2025 dari arah barat. Dalam survei pengambilan data menggunakan alat speed gun dan diolah menggunakan metode 85 presentil dengan menggunakan rentang kecepatan setiap 5 km/jam. Untuk mendapatkan 85 persentil perlu melihat rentang kecepatan 21 km/jam s/d 25 km/jam yang mendapatkan persentase 54,61% dan rentang kecepatan 26 km/jam s/d 30 km/jam yang mendapatkan 30 persentase 94,94%. Sehingga pada Gambar 4.9 didapatkan besaran 85 persentil yaitu 28,77 km/jam.

10. Analisis kecepatan sesaat menggunakan metode 85 persentil Jumat, 21 Februari 2025

arah barat Pada Tabel 4.20 tentang analisis kecepatan sesaat menggunakan metode kecepatan 85 persentil pengambilan data dilakukan hari Jumat, 21 Februari 2025 dari arah barat. Dalam survei pengambilan data menggunakan alat speed gun dan diolah menggunakan metode 85 presentil dengan menggunakan rentang kecepatan setiap 5 km/jam. Untuk mendapatkan 85 persentil perlu melihat rentang kecepatan 21 km/jam s/d 25 km/jam yang mendapatkan persentase 51,94% dan rentang kecepatan 26 km/jam s/d 30 km/jam yang mendapatkan persentase 94,60%. Sehingga pada Gambar 4.10 didapatkan besaran 85 persentil yaitu 28,87 km/jam. "Analisis Karakteristik Penyeberang" Survei dilakukan untuk mempelajari perilaku anak-anak sekolah dasar saat menyeberang jalan, sesuai dengan peraturan Kementerian Perhubungan Darat tahun 2006. Survei berfokus pada 4T (berhenti sejenak, melihat ke kanan, melihat ke kiri, dan melihat ke kanan lagi) saat menyeberang di tempat yang ditentukan dan menunjukkan kemandirian dalam menyeberang jalan. Setelah data dikumpulkan dan diamati, data tersebut dianalisis menggunakan rumus-rumus tertentu. Hasil studi perilaku pejalan kaki di SDN Rawa Buntu 03 dapat dilihat pada Lampiran A-3, yang merinci data karakteristik pejalan kaki. Berikut Tabel 4.21 yang merangkum hasil survei yang dilakukan di SDN Rawa Buntu 03. Tabel 4.21 membandingkan nilai Zhit dan Ztabel. Nilai Zhit yang lebih besar dari Ztabel menunjukkan bahwa situasi tersebut dianggap aman. Karena nilai Zhit lebih tinggi dari nilai Ztabel pada studi perilaku pejalan kaki di SDN Rawa Buntu 03, hal ini menunjukkan bahwa situasi tersebut aman bagi pejalan kaki di area ZoSS sekolah. Jika melihat nilai 31 Zhit sepanjang minggu, terlihat pada hari Rabu terjadi kenaikan Zhit sebesar 2,558, sedangkan pada hari Jumat terjadi penurunan sebesar 1,850. Penurunan ini terjadi karena pada hari Jumat siswa SDN Rawa Buntu 03 memiliki jadwal masuk dan pulang sekolah yang sama, sehingga sebagian siswa tidak mengikuti petunjuk dari Kementerian Perhubungan Darat Tahun 2006, khususnya 4T (berhenti sejenak, lihat kanan, lihat kiri, lihat kanan lagi) dan memanfaatkan tempat



penyeberangan yang tersedia saat menyeberang jalan secara mandiri. Analisis tingkat pelayanan Zona Selamat Sekolah 1. Analisis rambu lalu lintas dengan Standar Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2018 pada SDN Rawa Buntu 03. Sebagaimana tercantum dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2018, rambu lalu lintas adalah komponen perlengkapan jalan yang terdiri dari simbol, huruf, angka, kalimat, dan/atau kombinasi unsur-unsur tersebut. Rambu-rambu ini berfungsi untuk memberikan peringatan, larangan, perintah, atau pedoman kepada pengguna jalan agar tercipta ketertiban, keselamatan, dan kelancaran arus lalu lintas. Berdasarkan hasil survei, kelengkapan rambu mencapai 50%. Angka ini berdasarkan jumlah rambu yang tersedia sebagaimana tercantum dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2018. Hal ini disebabkan karena di SDN Rawa Buntu 03 hanya terdapat 5 dari 10 rambu standar yang dipersyaratkan. Berdasarkan informasi ini, rambu-rambu tersebut tidak memenuhi kriteria yang ditetapkan dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2018. Lebih lanjut, disarankan agar rambu-rambu yang ada di SDN Rawa Buntu 03 dipertahankan, dan jumlah rambu ditambah sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2018.

2. Analisis rambu lalu lintas dengan Standar Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2018 pada SDN Rawa Buntu 03. Marka jalan adalah indikator yang ditempatkan di atau di atas jalan, menurut Direktur Jenderal Perhubungan Darat pada tahun 32 2018. Rambu-rambu ini mungkin mencakup simbol-simbol khusus yang membantu mengendalikan lalu lintas mobil dan mengidentifikasi lokasi-lokasi penting bagi pengguna jalan, seperti garis panjang, garis persimpangan, dan garis diagonal. Menurut temuan jajak pendapat, kualitas marka jalan berada pada angka 42,86%. Angka ini mencerminkan jumlah marka jalan yang mematuhi standar yang ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada tahun 2018. Hanya tiga dari tujuh marka jalan umum yang terlihat di SDN Rawa Buntu 03. Akibatnya, lokasi tersebut tidak mematuhi kriteria yang ditetapkan pada tahun 2018 oleh Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan

Darat. Selain itu, disarankan agar marka jalan saat ini di SDN Rawa Buntu 03 dipertahankan dan jumlah marka jalan ditingkatkan untuk mematuhi kriteria yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat pada tahun 2018.

14

15

21 33 "BAB V" "KESIMPULAN DAN SARAN" "Kesimpulan" 1. Investigasi kecepatan kendaraan yang dilakukan di Kawasan Aman Sekolah (ZoSS) SDN Rawa Buntu 03 dinilai efektif, karena 85% kendaraan yang terpantau di Jalan Ciater Raya melaju dengan kecepatan di bawah ambang batas maksimal 30 km/jam yang ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2018. 2. Analisis karakteristik pejalan kaki di Zona Aman Sekolah SD Rawa Buntu 03 menunjukkan nilai Zhit lebih tinggi daripada nilai Ztabel, yang menunjukkan bahwa analisis karakteristik pejalan kaki aman. Nilai Zhit maksimum adalah 2,558 pada hari Rabu, 19 Februari 2025, dan nilai Zhit minimum adalah 1,850 pada hari Jumat, 21 Februari 2025. 3. Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Tahun 2018 telah mempunyai standar terkait rambu dan marka. Berikut merupakan hasil survei, yaitu:

- Berdasarkan hasil survei kelengkapan rambu didapatkan sebesar 50%, dari hasil survei, maka belum sesuai standar. Selain itu rambu yang sudah ada direkomendasikan untuk pemeliharaan, serta ditambahkan jumlah rambu sesuai dengan peraturan Dirjen Hubdat Tahun 2018.
- Berdasarkan hasil survei kelengkapan marka didapatkan sebesar 42,86%, dari hasil survei, maka belum sesuai standar. Selain itu marka yang sudah ada direkomendasikan untuk pemeliharaan, serta ditambahkan jumlah marka sesuai dengan peraturan Dirjen Hubdat Tahun 2018.

"Saran" 1. Evaluasi perilaku pejalan kaki di Zona Aman Sekolah (ZoSS) di SDN Rawa Buntu 03 menunjukkan nilai Zhit yang lebih besar daripada Ztabel. Khususnya, pada hari Jumat, 21 Februari 2025, yang mencatat 34 Zhit terendah di antara lima hari survei, perlu adanya peningkatan keselamatan lalu lintas dan perlindungan pejalan kaki pada hari Jumat, karena siswa meninggalkan sekolah secara bersamaan. 2. Mengingat rambu-rambu di SDN Rawa Buntu 03 perlu pemeliharaan secara berkala dan belum adanya indikator Zona Aman Sekolah (ZoSS) di wilayah tersebut, maka disarankan agar rambu-rambu

REPORT #27590795

tersebut dipasang sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat tahun 2018. 3. Mengingat marka yang sudah ada di SDN Rawa Buntu 03 direkomendasikan untuk pemeliharaan secara berkala, selain itu kekurangan marka yang berada pada area Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN Rawa Buntu 03 disarankan ditambah jumlah marka sesuai dengan peraturan Dirjen Hubdat Tahun 2018.



REPORT #27590795

Results

Sources that matched your submitted document.

● IDENTICAL ● CHANGED TEXT

INTERNET SOURCE		
1.	2.28% pelayanan.jakarta.go.id https://pelayanan.jakarta.go.id/download/regulasi/peraturan-pemerintah-nomo..	●
INTERNET SOURCE		
2.	1.97% www.auksi.co.id https://www.auksi.co.id/detail-artikel/simak-ini-klasifikasi-jalan-raja-berdasark...	●
INTERNET SOURCE		
3.	1.48% keselamatanjalan.wordpress.com https://keselamatanjalan.wordpress.com/wp-content/uploads/2021/12/surat-ed..	●
INTERNET SOURCE		
4.	1.35% www.flevin.com https://www.flevin.com/id/lgso/legislation/Mirror/czoyNzoiZD0yMDAwKzYmZj1w..	●
INTERNET SOURCE		
5.	1.06% binamarga.pu.go.id https://binamarga.pu.go.id/uploads/files/1942/09pbm2023-pedoman-kapasitas...	●
INTERNET SOURCE		
6.	0.93% eprints.umm.ac.id https://eprints.umm.ac.id/9733/3/BAB%20II.pdf	●
INTERNET SOURCE		
7.	0.77% perizinanrealestate.wordpress.com https://perizinanrealestate.wordpress.com/wp-content/uploads/2018/01/sni03-...	●
INTERNET SOURCE		
8.	0.71% eskripsi.usm.ac.id https://eskripsi.usm.ac.id/files/skripsi/C11A/2020/C.111.20.0026/C.111.20.0026-0..	●
INTERNET SOURCE		
9.	0.67% eprints.upj.ac.id https://eprints.upj.ac.id/id/eprint/9022/9/9.%20BAB%20II.pdf	●



REPORT #27590795

INTERNET SOURCE	
10. 0.55% eprints.umm.ac.id https://eprints.umm.ac.id/3811/2/BAB%20II.pdf	●
INTERNET SOURCE	
11. 0.39% www.slideshare.net https://www.slideshare.net/a_agung_kartika/02-r1-kapasitasjalanperkotaan-65...	●
INTERNET SOURCE	
12. 0.39% ppid.sumbarprov.go.id https://ppid.sumbarprov.go.id/images/2024/05/file/EVALUASI_HASIL_PELAKSAN..	●
INTERNET SOURCE	
13. 0.35% repository.umi.ac.id https://repository.umi.ac.id/bitstream/handle/123456789/7185/Naskah%20Sem..	● ●
INTERNET SOURCE	
14. 0.34% repository.unbari.ac.id http://repository.unbari.ac.id/808/1/TUGAS%20AKHIR_ANDI%20AZIS_TEKNIK%...	● ●
INTERNET SOURCE	
15. 0.25% repository.ub.ac.id https://repository.ub.ac.id/1587/1/DEVITA%20MUSTIKA%20MUKTI.pdf	● ●
INTERNET SOURCE	
16. 0.22% nasional.kompas.com https://nasional.kompas.com/read/2023/06/25/00150031/klasifikasi-jalan-berda...	●
INTERNET SOURCE	
17. 0.15% www.academia.edu https://www.academia.edu/91665456/Peningkatan_Kapasitas_Dan_Kapabilitas...	●
INTERNET SOURCE	
18. 0.14% repository.umsu.ac.id http://repository.umsu.ac.id/bitstream/123456789/7783/1/SKRIPSI%20ARY%20H..	●
INTERNET SOURCE	
19. 0.12% www.academia.edu https://www.academia.edu/81168127/_Analisis_Kecelakaan_Kerja_di_Area_Pro...	●
INTERNET SOURCE	
20. 0.12% id.scribd.com https://id.scribd.com/document/564995904/IRFAN-ADITYA-Evaluasi-Penerapan-...	●



REPORT #27590795

INTERNET SOURCE

21. **0.1%** eskripsi.usm.ac.id

<https://eskripsi.usm.ac.id/files/skripsi/C11A/2020/C.111.20.0145/C.111.20.0145-1..>



INTERNET SOURCE

22. **0.07%** repository.uinjkt.ac.id

<https://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/71245/1/SKRIPSI%2..>



INTERNET SOURCE

23. **0.04%** www.academia.edu

https://www.academia.edu/130377036/EFEKTIVITAS_PENERAPAN_ZONA_SELAM..



● QUOTES

INTERNET SOURCE

1. **0.31%** repository.uinjkt.ac.id

<https://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/71245/1/SKRIPSI%2..>

INTERNET SOURCE

2. **0.04%** repository.umsida.ac.id

<https://repository.umsida.ac.id/bitstream/handle/123456789/7185/Naskah%20Sem..>