

PENGARUH SOSIALISASI ZONA SELAMAT SEKOLAH (ZoSS) TERHADAP EFEKTIFITAS ZoSS SEKOLAH DASAR DI PEKANBARU

Septian Surya Utama¹⁾, Yosi Alwinda²⁾

¹⁾Mahasiswa Jurusan Teknik Sipil, ²⁾Dosen Jurusan Teknik Sipil

Fakultas Teknik Universitas Riau, Pekanbaru 28293

Email : Septiansuryautama4991@gmail.com

ABSTRACT

Many elementary school of the facilities located on the main road so it would be very dangerous for the students when crossing the road. Previous research on the effectiveness of ZoSS conducted by Sri Wahyuni with the results showed that ZoSS not work so effectively with still a lot of behaviors that does not comply with regulations. This research was conducted with the lecture method and distributes some leaflets to determine the effect of socialization to the effectiveness of complex ZoSS at SDN 68 and SDN 75 Balam Street and at SDN 77 and SDN 143 complex Taskurun Street. The result showed that there were some signs missing and faded sign. The Level of service Balam street included for category B and Taskurun street included in category C. The vehicles instantaneous speed (spot speed) in Balam street for motorcycle was 31.38 km/h and light vehicles was 21.96 km/h and at ZoSS in Taskurun street for motorcycle was 25.19 km/h and light vehicles of the 20.16 km/h, but it still exceeded the permitted maximum of speed limit at location ZoSS about 20 km/h. The result of pedestrians behavior are categorized as "already saved" by the student with positive behavior at SDN 68 and SDN 75 by 79%, and SDN 77 and SDN 143 by 69%. For students introductor also categorized as "already saved" by the student with positive behavior at SDN 68 and SDN 75 by 95%, and SDN 77 and SDN 143 by 93%.

Keywords: socialization, ZoSS, effectiveness

A. PENDAHULUAN

Banyak fasilitas sekolah di kota-kota besar termasuk sekolah dasar yang berlokasi di pinggir jalan raya, dimana banyak kendaraan yang melaju dengan kecepatan tinggi. Keadaan seperti ini akan sangat membahayakan bagi para siswa ketika akan menyeberang jalan. Karena itu, anak-anak yang bersekolah di kawasan tersebut sangat rentan terhadap kecelakaan lalu lintas.

Menyikapi hal tersebut Departemen Perhubungan Pusat menerapkan program Zona Selamat Sekolah (ZoSS). Ini sesuai dengan SK Dirjen Perhubungan Darat NO.3236/AJ.403/DRDJ/2006 yang semula

hanya memberlakukan uji coba zona selamat sekolah di berbagai kota di pulau Jawa. Kemudian ditindak lanjuti dengan SK Dirjen Perhubungan Darat NO.1828/AJ.403/DRJD/2008 yang menyatakan zona selamat sekolah diberlakukan di seluruh Indonesia, termasuk di Riau khususnya di Pekanbaru.

Penelitian sebelumnya mengenai efektifitas ZoSS dilakukan oleh Sri Wahyuni, Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Riau. Dari penelitian Sri Wahyuni didapatkan hasil bahwa efektifitas ZoSS di berbagai Sekolah Dasar di Pekanbaru belum berjalan efektif, maka

penulis tertarik untuk melanjutkan penelitian tersebut untuk mengetahui tingkat efektifitas ZoSS setelah dilakukannya sosialisasi kepada pihak sekolah dan masyarakat sekitar di dua kompleks Sekolah Dasar di Pekanbaru yang telah diberlakukan ZoSS.

B. TINJAUAN PUSTAKA

Zona Selamat Sekolah (ZoSS) adalah lokasi di ruas jalan tertentu yang merupakan zona kecepatan berbasis waktu untuk mengatur kecepatan kendaraan di lingkungan sekolah. Program yang dimulai pada tahun 2006 ini sebagai salah satu program untuk mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas khususnya anak-anak sekolah. Kendaraan yang berada di zona sekolah harus menurunkan kecepatan kendaraannya sehingga memberikan waktu reaksi yang lebih lama pada gerakan anak sekolah yang sering tak terduga yang dapat memicu bahaya kecelakaan (Dephub, 2006).

Secara umum tujuan ZoSS antara lain:

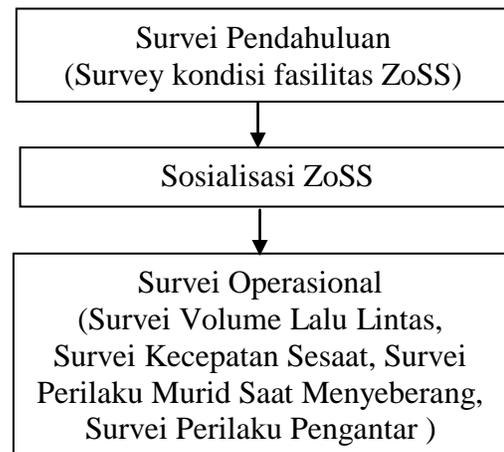
1. Mendidik anak sedini mungkin untuk taat hukum, beretika, berempati dalam berlalu lintas di jalan serta peduli terhadap lingkungan.
2. Mendidik masyarakat sekitar sekolah selaku pengguna jalan untuk memberi hak jalan kepada pejalan kaki dan sepeda secara umum, dan bagi murid secara khusus.
3. Mencegah peluang terjadinya kecelakaan lalu lintas.
4. Memotivasi guru dan orang tua murid untuk menjadi panutan anak dalam berlalu lintas.

Sosialisasi ini diharapkan berfungsi untuk meningkatkan kepatuhan peningkatan pengguna jalan dan siswa sekolah dasar (berupa *leaflet*, sosialisasi melalui media cetak dan elektronik, ceramah ke sekolah, lomba keselamatan dan lain-lain). Pada penelitian ini sosialisasi

yang akan dilakukan adalah dengan memberikan penyuluhan/ceramah ke sekolah dan penyebaran *leaflet*.

C. METODOLOGI PENELITIAN

Adapun prosedur kerja penelitian dapat dilihat pada gambar 1 di bawah ini.



Gambar 1. Prosedur Kerja Penelitian

Survei pendahuluan dilakukan pada tanggal 2 Februari 2016 untuk menetapkan sekolah dasar yang telah dipasang ZoSS untuk dijadikan objek penelitian, lalu mengetahui karakteristik sekolah tersebut meliputi jam operasional sekolah yang nantinya diperlukan untuk penentuan jumlah surveyor serta waktu survei.

Penelitian dilakukan di dua kompleks Sekolah Dasar di Pekanbaru yaitu di Komplek SDN 68 dan SDN 75 Sukajadi jalan Balam dan Komplek SDN 77 dan SDN 143 Marpoyan Damai jalan Taskurun.

1. Komplek SDN 68 dan SDN 75 Sukajadi

SDN 68 dan SDN 75 terletak di jalan Balam, kecamatan Sukajadi. Tipe jalan ini yaitu 2 lajur tak terbagi dengan lebar jalan 7 meter, tidak memiliki median, serta di kiri dan kanan terdapat bahu jalan.

pengendara, penyeberang dan pengantar dilakukan 60 menit sebelum dan 60 menit sesudah jam masuk sekolah (jam 7 pagi) dengan merujuk pada pedoman ZoSS yang diterbitkan oleh Dirjen Perhubungan Darat Nomor SK 3236/AJ403/DRJD/2006 dan MKJI 1997.

D. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Kondisi Kelengkapan Fasilitas ZoSS

Adapun kondisi kelengkapan fasilitas ZoSS pada dua lokasi penelitian dapat dilihat pada tabel 1 dan tabel 2 berikut.

Tabel 1. Kondisi Kelengkapan Rambu ZoSS

Nama Sekolah						
	1	2	3	4	5	6
Komplek SDN 68 & SDN 75 Sukajadi	2 buah (kedua sisi jalan)	2 buah (kedua sisi jalan)	1 buah (di seberang sekolah)	2 buah (kedua sisi jalan)	2 buah (kedua sisi jalan)	1 buah (di seberang sekolah)
Komplek SDN 77 & SDN 143 Marpoyan Damai	2 buah (kedua sisi jalan)	2 buah (kedua sisi jalan)	2 buah (kedua sisi jalan)	2 buah (kedua sisi jalan)	2 buah (kedua sisi jalan)	1 buah (di depan sekolah)

Tabel 2. Kondisi Kelengkapan Marka ZoSS

Nama sekolah	Marka					
	Tulisan zona selamat sekolah	Tulisan tengok kanan & kiri	Marka zig zag	Pita pengaduh	Zebra cross	Karpet merah
	1	2	3	4	5	6
Komplek SDN 68 & SDN 75 Sukajadi	Cukup jelas	Pudar	Pudar	Cukup jelas	Cukup jelas	Cukup jelas
Komplek SDN 77 & SDN 143 Marpoyan Damai.	Cukup jelas	Pudar	Pudar	Cukup jelas	Cukup jelas	Pudar

2. Analisis Efektifitas ZoSS pada Komplek SDN 68 dan SDN 75 Sukajadi Jalan Balam

Adapun hasil perhitungan efektifitas ZoSS pada Komplek SDN 68 dan SDN 75 jalan Balam dapat dilihat pada tabel 3 di bawah ini.

Tabel 3. Hasil Perhitungan Efektifitas ZoSS pada Komplek SDN 68 dan SDN 75 Sukajadi Jalan Balam

Macam Survei	Tahun			Keterangan
	2013	2016	Selisih	
Volume Lalu Lintas dan Kapasitas Jalan (V/C) (DS)	0,3	0,34	13%	Peningkatan derajat kejenuhan sebesar 13%
Kecepatan Sesaat (Spot Speed) (km/jam)	Sepeda Motor 35,17	31,38	11%	Penurunan kecepatan rata-rata sepeda motor sebesar 11%
Kendaraan Ringan	25,44	21,96	14%	Penurunan kecepatan rata-rata mobil penumpang sebesar 14%
Perilaku Penyeberang Jalan (berperilaku positif)	56%	79%	23%	Peningkatan perilaku positif penyeberang jalan sebesar 23%
Perilaku Pengantar Siswa (berperilaku positif)	70%	95%	25%	Peningkatan perilaku positif pengantar siswa sebesar 25%

Berdasarkan tabel 3 di atas dapat dianalisis berbagai hal sebagai berikut:

1. Terjadi peningkatan Derajat Kejenuhan ($V/C = 0,34$) pada Jalan Balam sebesar 13% dibandingkan dengan tahun 2013. Ini bisa diakibatkan oleh peningkatan hambatan samping dimana daerah ini terdapat kampus UIN serta banyak pemukiman dan warung-warung penjual makanan yang akan sangat mempengaruhi volume lalu lintas yang terjadi pada jalan ini.
2. Terjadi penurunan kecepatan sesaat (*spot speed*) sepeda motor dan mobil penumpang pada ZoSS di jalan Balam. Dibandingkan dengan tahun 2013, terjadi penurunan sebesar 11% untuk sepeda motor dan sebesar 14% untuk mobil penumpang dengan kecepatan rata-rata di lokasi ZoSS masing-masing sebesar 31,38 km/jam dan 21,96 km/jam, namun masih berada diatas kecepatan maksimal yang diizinkan yaitu sebesar 20 km/jam. Selain faktor sosialisasi, ini bisa juga terjadi karena dengan kapasitas jalan yang masih sama dengan tahun 2013, terjadi pertambahan volume lalu lintas maupun hambatan samping yang akan sangat mempengaruhi kecepatan kendaraan yang melintasi ruas jalan ZoSS di Komplek SDN 68 dan SDN 75 Sukajadi.
3. Terjadi peningkatan perilaku positif penyeberang jalan sebesar 23% dengan siswa berperilaku positif sebesar 79% dan pengantar siswa sebesar 25% dengan pengantar berperilaku positif sebesar 95%. Peningkatan yang cukup signifikan setelah dilakukannya sosialisasi Zona Selamat Sekolah pada SDN 68 dan SDN 75 Sukajadi karena

sebelumnya pihak masyarakat sekolah hanya mengetahui sudah ada pemasangan ZoSS di depan Komplek Sekolah Dasar tanpa adanya sosialisasi tentang penerapan ZoSS tersebut dari pihak Dinas Perhubungan.

3. Analisis Efektifitas ZoSS pada Komplek SDN 77 dan SDN 143 Marpyon Damai Jalan Taskurun

Adapun hasil perhitungan efektifitas ZoSS pada Komplek SDN 68 dan SDN 75 jalan Balam dapat dilihat pada tabel 4 di bawah ini.

Tabel 4. Hasil Perhitungan Efektifitas ZoSS pada Komplek SDN 77 dan SDN 143 Marpyon Damai Jalan Taskurun

Macam Survei	Tahun			Keterangan
	2013	2016	Selisih	
Volume Lalu Lintas dan Kapasitas Jalan (V/C) (DS)	0,47	0,5	6%	Peningkatan derajat kejenuhan sebesar 6%
Kecepatan Sesaat (Spot Speed) Sepeda Motor	33,39	25,19	25%	Penurunan kecepatan rata-rata sepeda motor sebesar 25%
Kendaraan Ringan	27,76	20,16	27%	Penurunan kecepatan rata-rata mobil penumpang sebesar 27%
Perilaku Penyeberang Jalan (berperilaku positif)	69%	69%	0%	Tidak ada peningkatan maupun penurunan perilaku positif penyeberang jalan
Perilaku Pengantar Siswa (berperilaku positif)	92,61	93%	0,39%	Peningkatan perilaku positif pengantar siswa sebesar 0,39%

Berdasarkan tabel 4 di atas dapat dianalisis berbagai hal sebagai berikut:

1. Tidak terjadi peningkatan Derajat Kejenuhan yang cukup besar pada Jalan Taskurun ini dengan $V/C = 0,5$ dimana persentase peningkatan hanya sebesar 6% dibandingkan dengan tahun 2013. Hal ini sebagian besar diakibatkan perubahan arus lalu lintas yang awalnya dari jalan T.Tambusai menuju jalan Taskurun kini sudah tidak bisa lagi karena ada pemasangan rambu forbidden oleh pihak Dinas Perhubungan di persimpangan T.Tambusai – Taskurun.
2. Terjadi penurunan kecepatan sesaat (*spot speed*) sepeda motor dan mobil penumpang pada ZoSS di jalan Taskurun. Dibandingkan dengan tahun 2013, terjadi penurunan sebesar 25% untuk sepeda motor dan sebesar 27% untuk mobil penumpang dengan kecepatan rata-rata di lokasi ZoSS

masing-masing sebesar 25,19 km/jam dan 20,16 km/jam, namun masih berada diatas kecepatan maksimum yang diizinkan yaitu sebesar 20 km/jam. Selain faktor sosialisasi, ini bisa juga terjadi karena dengan kapasitas jalan yang masih sama dengan tahun 2013, terjadi pertambahan volume lalu lintas maupun hambatan samping dimana di daerah ini terdapat beberapa hotel/wisma dan banyak warung maupun toko-toko yang akan sangat mempengaruhi kecepatan kendaraan yang melintasi ruas jalan ZoSS di Komplek SDN 77 dan SDN 143 Marpyon Damai.

3. Tidak terjadi peningkatan yang cukup signifikan hanya sebesar 0,39% dibandingkan dengan tahun 2013 pada perilaku pengantar siswa dengan pengantar berperilaku positif sebesar 93% bahkan dari segi perilaku penyeberang tidak ada peningkatan sama sekali. Perilaku pengantar yang tidak terlalu berbeda dengan tahun 2013 ini wajar saja dikarenakan persentasenya sudah cukup tinggi, sedangkan untuk perilaku penyeberang yang tidak ada peningkatan ini berdasarkan tinjauan surveyor di lokasi penelitian sebagian besar diakibatkan karena terdapat sebuah gang di depan dan di samping Komplek Sekolah Dasar tersebut dimana kebanyakan siswa yang berjalan kaki banyak tinggal/berdatangan dari arah tersebut. Dengan lebar jalan yang hanya 5 meter tidak menyulitkan siswa untuk menyeberang jalan dari bagian manapun (non fasilitas).

E. KESIMPULAN

1. Berdasarkan hasil analisis kondisi kelengkapan rambu-rambu maupun marka ZoSS sedikit mengalami perbedaan, antara lain beberapa rambu yang sudah tidak ada lagi, tidak terawat, serta ada beberapa rambu yang terhalang atap. Sedangkan marka ZoSS juga tidak ada perawatan, ini dapat dilihat dengan warna cat yang semakin pudar bahkan sebagian ada yang mulai hilang. Hal tersebut dapat mengurangi efektifitas ZoSS yang telah terpasang.
2. Berdasarkan hasil analisis volume lalu lintas dan kapasitas jalan, terjadi peningkatan Derajat Kejenuhan pada kedua lokasi penelitian, yaitu sebesar 0,34 di jalan Balam dan 0,5 di jalan Taskurun,
3. Berdasarkan hasil analisis kecepatan sesaat (*spot speed*), rata-rata kecepatan kendaraan pada tahun 2016 di dua lokasi penelitian lebih rendah dibandingkan tahun 2013 yaitu pada ZoSS di jalan Balam untuk sepeda motor sebesar 31,38 km/jam dan mobil penumpang sebesar 21,96 km/jam sedangkan pada ZoSS di jalan Taskurun untuk sepeda motor sebesar 25,19 km/jam dan mobil penumpang sebesar 20,16 km/jam, namun masih melebihi batas kecepatan maksimum di lokasi ZoSS yang diizinkan yaitu sebesar 20 km/jam.
4. Berdasarkan hasil analisis perilaku penyeberang, terjadi peningkatan persentase siswa yang berperilaku positif pada SDN 68 dan SDN 75 Sukajadi sedangkan pada SDN 77 dan SDN 143 Marpoyan Damai relatif tetap dengan Z hit lebih besar dari pada Z tabel. Ini berarti pada kedua sekolah perilaku penyeberang jalan masih dikategorikan “sudah selamat” dengan siswa yang berperilaku positif pada SDN 68 dan SDN 75 sebesar 79%

sedangkan SDN 77 dan SDN 143 sebesar 69%.

5. Berdasarkan hasil analisis perilaku pengantar, terjadi peningkatan persentase siswa yang berperilaku positif pada kedua lokasi penelitian dengan Z hit lebih besar dari pada Z tabel. Ini berarti pada kedua sekolah perilaku pengantar siswa masih dikategorikan “sudah selamat” dengan siswa yang berperilaku positif pada SDN 68 dan SDN 75 sebesar 95% sedangkan SDN 77 dan SDN 143 sebesar 93%.

DAFTAR PUSTAKA

- Departemen Pekerjaan Umum.** 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*. Jakarta: Dirjen Bina Marga.
- Departemen Perhubungan.** 2009. *Penyusunan Evaluasi Kinerja Zoss dan Review Desain*. Jakarta: Dirjen Perhubungan Darat.
- Direktur Jenderal Dinas Perhubungan Darat.** 2006. *Uji Coba Penerapan ZoSS di 11 (sebelas) Kota di Pulau Jawa*. Jakarta: Dirjen Perhubungan Darat.
- Direktur Jenderal Dinas Perhubungan Darat.** 2008. *Perubahan Atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Tentang Uji Coba Penerapan ZoSS di 11 (sebelas) Kota di Pulau Jawa*. Jakarta: Dirjen Perhubungan Darat.
- Wahyuni, Sri.** 2012. *Analisis Efektifitas Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Sekolah Dasar Kota Pekanbaru*. Skripsi Program Sarjana Teknik Sipil. Pekanbaru : Universitas Riau.