

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil survey dan hasil analisis yang telah dilakukan, maka didapat beberapa kesimpulan, sebagai berikut:

1. Berdasarkan analisis data tingkat efektivitas ZoSS ditinjau dari tiga parameter yaitu kecepatan sesaat kendaraan (*spot speed*), perilaku penyeberang dan perilaku pengantar.
  - a. Berdasarkan analisis data kecepatan sesaat (*spot speed*) di dua sekolah yang diteliti persentase kepatuhan pengendara yang menurunkan kecepatannya  $\leq 30$  km/jam dari sebelum ZoSS sampai akhir ZoSS pada SDN Pasar Lama 1 S Parman Banjarmasin Tengah sebesar 38,47% dan SDN Karang Mekar 1 Pangeran Antasari Banjarmasin Timur sebesar 26,16%. Namun nilai persentase tersebut masih kurang efektif yang artinya masih belum sesuai dengan pedoman ZoSS, sehingga dapat disimpulkan untuk karakteristik dari kecepatan kendaraan dikatakan kurang efektif atau belum selamat.
  - b. Berdasarkan analisis perilaku penyeberang jalan di dua sekolah yaitu SDN Pasar Lama 1 S Parman Banjarmasin Tengah dan SDN Karang Mekar 1 Pangeran Antasari Banjarmasin Timur yang diteliti diketahui bahwa siswa yang sudah berperilaku positif atau sesuai pedoman ZoSS dengan persentase dari 4 perilaku patuh yang diamati pada dua waktu di

tiap sekolah, terlihat bahwa hasil yang didapatkan sangat efektif dan efektif. Hal ini menandakan bahwa dua sekolah tersebut dapat dikatakan sangat efektif dan selamat karena banyaknya perilaku penyeberang yang berperilaku positif atau sesuai dengan pedoman ZoSS.

- c. Berdasarkan analisis perilaku pengantar di dua sekolah yaitu SDN Pasar Lama 1 S Parman Banjarmasin Tengah dan SDN Karang Mekar 1 Pangeran Antasari Banjarmasin Timur yang diteliti diketahui bahwa pengantar yang sudah berperilaku positif atau sesuai pedoman ZoSS dengan persentase dari 3 perilaku patuh yang diamati pada dua waktu, terlihat bahwa hasil yang didapatkan sangat efektif dan efektif. Hal ini menandakan bahwa dua sekolah tersebut dapat dikatakan sangat efektif atau selamat karena banyaknya perilaku pengantar yang berperilaku positif atau sesuai dengan pedoman ZoSS.
2. Beberapa Fasilitas perlengkapan jalan pada Zona Selamat Sekolah yang tidak memenuhi diantaranya, larangan menjalankan kendaraan kec  $\geq 40$  km/jam, Batas akhir larangan kec maksimum 30 km/jam, APPIL tidak menyala. Pada SDN Pasar Lama 1 marka *zebra cross* sudah mulai pudar, rambu yang tertutup pepohonan. Pada SDN Karang Mekar 1 tidak tersedia pemandu penyeberang, rambu yang tertutup pepohonan.

## 5.2 Saran

Dari hasil penelitian, maka dapat dirumuskan beberapa saran sebagai berikut:

1. Fasilitas ZoSS yang telah terpasang sebaiknya ada perawatan dalam jangka waktu tertentu, sehingga rambu atau marka yang ada dapat lebih meningkatkan efektifitas ZoSS di lokasi survei. Selain itu rambu-rambu pada Zona Selamat Sekolah (ZoSS) SDN Pasar lama 1 dan SDN Karang Mekar 1 juga perlu dilengkapi karena masih ada beberapa rambu-rambu yang belum terpasang sesuai dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor. 3582/AJ. 403/DRJD/2018.
2. Dinas terkait kiranya dapat melakukan sosialisasi mengenai keberadaan serta kegunaan dari Zona Selamat Sekolah (ZoSS) terhadap para pengendara agar boleh tetap mengatur kecepatan kendaraan mereka dibawah batas kecepatan maksimal pada Zona Selamat Sekolah (ZoSS). Sosialisasi juga dilakukan agar supaya orang tua yang mengantar anaknya ke sekolah dapat lebih mengerti serta patuh terhadap rambu-rambu yang telah terpasang pada Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di kedua sekolah tersebut, baik di SDN Pasar Lama 1 maupun SDN Karang Mekar 1.
3. Penelitian ini dapat dijadikan bahan evaluasi bagi Dinas terkait mengenai penerapan Zona Selamat Sekolah di kedua sekolah yang di teliti, yaitu SDN Pasar Lama 1 dan SDN Karang Mekar 1, serta dapat menjadi evaluasi bagi pihak sekolah agar dapat lebih meningkatkan pemahaman siswa tentang keselamatan dalam menyeberang jalan sehingga para murid boleh pergi ke sekolah dan dapat pulang kembali ke rumah dengan selamat.