

BAB V

KESIMPULAN, IMPLIKASI, DAN REKOMENDASI

5.1 Kesimpulan

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

1. Hasil perhitungan menunjukkan volume tertinggi dari tiga hari survey didapat pada hari Jum'at 10 Mei 2024 pukul 07.00 – 08.00 sebesar 4080 smp/jam dengan jumlah kendaraan sebesar 6595 kend/jam. Dengan hasil kapasitas jalan sebesar 5496.3 smp/jam dan derajat kejenuhan (DS) sebesar 0.74 dengan tingkat pelayanan jalan (LOS) C. Pada hubungan $V - D - S$ diperoleh nilai koefisien korelasi (r) dan koefisien determinasi (R^2) terbesar pada hari Senin 06 Mei 2024 dengan metode *underwood* dengan hasil R^2 sebesar 0.708. Sedangkan jika ditinjau dari kecepatan, didapat nilai kecepatan kendaraan pada tiga hari survey dimana $Z_{hitung} < Z_{tabel}$ sehingga perilaku pengantar di sekolah tersebut belum tergolong “selamat” dengan tingkat kesalahan 5% dengan rata-rata kecepatan kendaraan yang melewati Zona Selamat Sekolah sebesar 32 km/jam dari batas kecepatan izin yaitu <30 km/jam. Jika ditinjau pada perilaku penyeberang jalan, maka hasil menunjukkan bahwa penyeberang jalan pada daerah Zona Selamat Sekolah SMAN 4 Bandung mendapat hasil dimana $Z_{hitung} < Z_{tabel}$ sehingga perilaku pengantar di sekolah tersebut belum tergolong “selamat” dengan tingkat kesalahan 5% dengan data penyeberang yang telah sesuai dengan aturan penyeberang sebesar 58 penyeberang dari jumlah sampel 134 penyeberang. Dan untuk perilaku pengantar didapat hasil dari tiga hari survey yaitu $Z_{hitung} > Z_{tabel}$ sehingga perilaku pengantar di sekolah tersebut sudah tergolong “selamat” dengan tingkat kesalahan 5% dimana perilaku pengantar telah menaati peraturan yang berlaku.
2. Hasil rata-rata persentase dari perhitungan efektivitas Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SMAN 4 Bandung didapatkan hasil sebesar 48% yang termasuk dalam kategori “Cukup Efektif” dengan rata-rata kendaraan patuh yang melewati Zona Selamat Sekolah (ZoSS) sebesar 24.05 km/jam dari kecepatan izin yang boleh melewati ZoSS sebesar <30 km/jam. Efektivitas untuk

karakteristik penyeberang didapat hasil rata-rata sebesar 43% yang termasuk dalam kategori “Cukup Efektif” dengan penyeberang yang patuh sebanyak 58 orang. Sedangkan untuk perilaku pengantar yang patuh didapat hasil rata-rata sebesar 79% yang termasuk dalam kategori “Efektif” dengan rata-rata perilaku pengantar yang patuh sebanyak 105 orang.

3. Desain Zona Selamat Sekolah pada SMAN 4 Bandung kondisi eksisting tidak terdapatnya fasilitas rambu lalu lintas sebagai peringatan kepada pengendara agar dapat mengurangi kecepatan ketika melewati Zona Selamat Sekolah yang telah ditetapkan sebesar <math><30\text{ km/jam}</math>. *Do something* dengan memasang fasilitas rambu lalu lintas sesuai dengan SK. 3582/AJ.403/DRJD/2018, *pelican crossing*, polisi tidur, pemasangan *rumble strips*, dan pemodelan dengan PTV Vissim. Hasil dari pemodelan dan implementasi menunjukkan bahwa kecepatan kendaraan dapat dikurangi secara signifikan, dengan kecepatan rata-rata kendaraan berkurang menjadi sekitar 22-24 km/jam setelah pemasangan rumble strips dan polisi tidur. Pengurangan kecepatan ini mendekati target kecepatan yang diizinkan di Zona Selamat Sekolah, yaitu <math><30\text{ km/jam}</math>. Oleh karena itu, perencanaan ini dianggap efektif dalam meningkatkan keselamatan di sekitar sekolah dengan mengurangi kecepatan kendaraan dan meningkatkan kewaspadaan pengendara saat memasuki ZoSS.

5.2 Implikasi

Adapun implikasi dari penelitian yang telah dilakukan yang dapat disampaikan oleh penulis adalah:

1. Berdasarkan hasil survei kecepatan kendaraan yang telah dilakukan, pada zona selamat sekolah SMAN 4 Bandung didapatkan hasil yang melebihi kecepatan izin yang telah ditetapkan. Maka hal ini dapat menjadi bahan evaluasi kinerja jalan.
2. Dengan mengetahui efektivitas zona selamat sekolah maka akan mengetahui seberapa besar pengaruh pemasangan zona selamat sekolah pada siswa, guru dan juga masyarakat.

3. Hasil desain *do something* yang telah dilakukan dapat digunakan sebagai bahan evaluasi dan juga inovasi agar terciptanya zona selamat sekolah yang aman dan sesuai dengan ketentuan peraturan yang berlaku.

5.3 Saran

Adapun rekomendasi yang dapat diberikan terkait hasil analisis dari penelitian Analisis Efektivitas Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Jalan Gardujati (Studi Kasus: SMAN 4 Bandung) sebagai berikut:

1. Memperbaiki ZoSS yang ada, melengkapi fasilitas rambu lalu lintas sesuai dengan SK. 3582/AJ.403/DRJD/2018
2. Diperlukan adanya sosialisasi kepada guru, siswa dan masyarakat mengenai fasilitas rambu Zona Selamat Sekolah (ZoSS), agar fasilitas yang telah disediakan dapat terpakai dengan baik.
3. Untuk penelitian selanjutnya, diperlukan adanya perhitungan lebih lanjut menggunakan model yang berbeda mengenai reduksi kecepatan yang dapat dilakukan, agar dapat mengetahui perbandingan kecepatan yang direduksi.