PENENTUAN PENERAPAN ZONA SELAMAT SEKOLAH (ZOSS) DI KOTA BANJAR

DETERMINATION OF THE IMPLEMENTATION OF SCHOOL SAFETY ZONES IN BANJAR CITY

Muhammad Hafiz [1)], Veronica,S. AP.,M.M. [2)], Mega Suryandari, S.Si.T.,MT.[3)]
[1]Taruna Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan
Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD, Jl. Raya Setu No. 89, Bekasi, 17520
Email : hfzmhd69@gmail.com
[2,3]Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD, Jl. Raya Setu No. 89, Bekasi, 17520

Absrtact

School Safe Zone (ZoSS) is a program to reduce the number of traffic accidents,especially among school children, by regulating the speed of vehicles around schools. The implemented School Safe Zone (ZoSS) aims to improve the safety and comfort of pedestrians and vehicle users passing through the school area. This is considered because it has a heavy traffic volume, making it prone to accidents and can endanger school students when crossing. In Banjar City there are several schools that are close to accident-prone areas and have direct accessto the main road, this can be dangerous for students considering that students are in the age range of 7-18 years. Safety is a top priority in the school environment, especially in areas close to accident-prone zones. Schools as centers of learning and student interaction with the surrounding environment must ensure that every aspect of security is carefully considered. There is a lackof safety facilities in several schools in accident-prone areas of Banjar City, suchas a lack of traffic signs and road markings, especially Zebra Crosses, which are very important to support students' safety when crossing. Vulnerable zones, suchas major highway intersections, construction areas, or road sections with heavytraffic, are the main focus points in efforts to maintain security and safety for allmembers of the school community. Moreover, being close to an accident-prone area is certainly very dangerous for road users, especially students in that area.

Keywords: Accident Prone Areas, Safety, School Safety Level, School Safe Zone

Abstrak

Zona Selamat Sekolah (ZoSS) merupakan salah satu program untuk mengurangijumlah kecelakaan lalu lintas khususnya pada anak-anak sekolah, dengan mengatur kecepatan kendaraan yang berada disekitar sekolah. Zona Selamat Sekolah (ZoSS) yang diterapkan, bertujuan untuk meningkatkan keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki maupun pengguna kendaraan yang melintas di daerah sekolah. Hal ini ditinjau karena memiliki volume lalu lintas yang padat,

sehingga rentan terjadinya kecelakaan serta dapat membahayakan murid sekolah saat menyeberang. Di Kota Banjar terdapat beberapa sekolah yang berdekatan dengan daerah rawan kecelakaan dan memiliki akses langsung ke jalan raya, hal ini dapat membahayakan pelajar mengingat pelajar dengan rentang usia 7-18 tahun. Keselamatan menjadi prioritas utama dalam lingkungansekolah, terutama di daerah yang berdekatan dengan zona rawan kecelakaan. Sekolah sebagai pusat pembelajaran dan interaksi siswa dengan lingkungan sekitar harus memastikan bahwa setiap aspek keamanan telah diperhatikan secara cermat. Kurangnya fasilitas keselamatan di beberapa sekolah yang berada di daerah rawan kecelakaan Kota Banjar seperti, kurang tersedianya rambu lalu lintas, marka jalan terutama Zebra Cross yang sangat penting untuk menunjang keselamatan pelajar untuk menyebrang. Zona-zona rawan seperti persimpangan jalan raya utama, area konstruksi, atau ruas jalan dengan lalu lintas padat, menjadi titik fokus utama dalam upaya menjaga keamanan dan keselamatan bagi seluruh anggota komunitas sekolah. Apalagi juga berdekekatan dengan daerah rawan kecelakaan tentu sangat membahayakan para pengguna jalan terkhusus bagi para siswa yang ada di daerah tersebut.

Kata Kunci: Daerah Rawan Kecelakaan, Keselamatan, Tingkat Keselamatan Sekolah, Zona Selamat Sekolah

PENDAHULUAN

Di Kota Banjar terdapat beberapa sekolah yang memiliki akses langsung ke jalan raya dan berdekatan dengan daerah rawan kecelakaan memiliki akses langsung ke jalan raya, hal ini dapat membahayakan pelajar mengingat pelajar dengan rentang usia 7- 18 tahun. Keselamatan menjadi prioritas utama dalam lingkungan sekolah. Kurangnya fasilitas keselamatan di beberapa sekolah yang berada di daerah rawan kecelakaan Kota Banjar seperti, kurang tersedianya rambu lalu lintas, marka jalan terutama Zebra Cross yang sangat penting untuk menunjang keselamatan pelajar untuk menyebrang. Sekolah yang dekat daerah rawan kecelakaan menjadi titik fokus utama dalam upaya menjaga keamanan dan keselamatan seluruh komunitas sekolah. Oleh karena itu, perlu dilakukan tindakan untuk meminimalisasi kejadian kecelakaan berupa manajemen keselamatan pada kawasan pendidikan Penerapan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) dirasa dapat membantu untuk mengurangi risiko terjadinyakecelakaan lalu lintas yang melibatkan pelajar.

METODE PENELITIAN

Alur pikir penelitian merupakan tahapan-tahapan kegiatan yang dilakukan untuk melakukan analisis dari tahap awal penelitian sampai pada tahap akhir penelitian, dan akan menghasilkan suatu usulan-usulan serta kesimpulan. Kerangka penelitian tersebut bertujuan untuk agar pembaca

dapat mengerti dengan cara menjelaskan dan meringkas mengenai objek yang ditulis serta alur dari penelitian. Tahapan-tahapan dalam melakukan penelitian antara lain tahapan identifikasi masalah, tahapan studi literatur, tahapan menentukan ruang lingkup penelitian, tahapan pengumpulan data, tahapan evaluasi kinerja eksisting, tahapan analisis dan pemecahan masalah kemudian membandingkan kinerja eksisting dan kinerja usulan, serta yang terakhir mengambil kesimpulan penelitian dan memberikan saran.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Kondisi Eksisting

1. Inventarisasi ZoSS

Dari hasil survey inventarisasi rambu pada kawasan sekolah diatas dapat kita simpulkan persentase kelengkapan ZoSS pada Tabel dibawah ini.

Tabel 1 Persentase Kelengkapan Fasilitas ZoSS

No	Perlengkapan ZoSS	SDN 1 Raharja	SDN 2 Raharja	SDN 1 Karang Panimbal	SDN 7,8,9 Hegarsari	SDN 1 Sukamukti	SDN 3 Mulyasari	MI Rancakole
1	Rambu "Kawasan ZoSS"	-	v	-	-	-	-	-
2	Rambu Peringatan Penyebrangan Orang	-	v	-	v	-	-	-
3	Rambu Batas Kecepatan Maksimum	-	-	-	v	-	-	-
4	Rambu Larangan Parkir	v	v	-	v	-	-	-
5	Rambu Petunjuk Tempat Penyebrangan Orang	-	-	-	v	-	-	-
6	Rambu Batas Akhir Kecepatan Maksimum	-	-	-	v	-	-	-
7	Rambu Petunjuk Lokasi Fasilitas Pemberhentian Angkutan Umum	v	v	-	v	-	-	-
8	Larangan Menyalip	v	v	-	v	-	-	-
9	Alat Pemberi Isyarat Lalu Linats	-	v	-	v	-	-	-
10	"Zona Selamat Sekolah"	v	v	-	v	-	-	-

11	Karpet Merah	**V**	**V**	**-**	**V**	**-**	**-**	**-**
12	Marka Merah	**-**	**V**	**-**	**V**	**-**	**-**	**-**
13	Marka Larangan Parkir	**V**	**V**	**-**	**V**	**-**	**-**	**-**
14	Pita Penggaduh	**V**	**V**	**-**	**V**	**-**	**-**	**-**
15	Zebra Cross	**V**	**V**	**V**	**V**	**V**	**-**	**-**
16	Marka Melintang	**V**	**V**	**V**	**V**	**V**	**-**	**-**
17	Marka Membujur	**V**	**V**	**V**	**V**	**V**	**-**	**-**
18	"Tengok Kanan Kiri"	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Fasilitas yang Tidak Memenuhi (%)		52,6	73,7	15,8	84,2	15,8	0,0	0,0

2. Volume Lalu Lintas

Dari survey pencacahan lalu lintas yang dilakukan, di dapatkan hasi volume lalu lintas di ruas jalan Kota Banjar pada tabel dibawah ini.

Tabel 2 Volume Lalu Lintas

Nama Sekolah	Nama Jalan	Volume ruas		Volume Total 2 arah
		(A)	(B)	
SDN 1 Raharja SDN 2 Raharja SDN 1 Karangpanimbal	JL. SILIWANGI III	133	140	273
SDN 7 Hegarsari SDN 8 Hegarsari SDN 9 Hegarsari	JL. RAYA BATULAWANG (BANJAR-PANGANDARAN) II	313	189	502

SDN 1 Sukamukti	JL. RAYA BATULAWANG (BANJAR-PANGANDARAN) IV	218	213	431
SDN 3 Mulyasari MI Rancakole	JL. LANGENSARI VII	86	91	177

3. Kapasitas Jalan

Berdasarkan Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI 2023) persamaan umum untuk menghitung kapasitas suatu ruas jalan menggunakan sebagai berikut:

$$C = C_0 \times FC_{LJ} \times FC_{PA} \times FC_{HS} \times FC_{UK}$$

Berdasarkan hasil perhitungan kapasitas jalan diatas dilakukan perhitungan terhadap ruas jalan yang lain dengan cara perhitungan yang sama sehingga didapatkan hasil di tabel dibawah ini.

Tabel 3 Kapasitas Jalan

Nama Sekolah	Nama Jalan	Kapasitas Jalan (C)
SDN 1 Raharja SDN 2 Raharja SDN 1 Karangpanimbal	JL. SILIWANGI III	2700,43
SDN 7 Hegarsari SDN 8 Hegarsari SDN 9 Hegarsari	JL. RAYA BATULAWANG (BANJAR-PANGANDARAN) II	2646,29
SDN 1 Sukamukti	JL. RAYA BATULAWANG (BANJAR-PANGANDARAN) IV	2520
SDN 3 Mulyasari MI Rancakole	JL. LANGENSARI VII	2017,01

4. Derajat Kejenuhan

Berdasarkan (PKJI 2023), untuk menghitung derajat kejenuhan didapatkan dari perbandingan volume lalu lintas dan kapasitas ruas jalan yang ada. Derajat kejenuhan ruas dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 4 Derajat Kejenuhan

Nama Sekolah	Nama Jalan	Volume	Kapasitas	Derajat Kejenuhan
SDN 1 Raharja SDN 2 Raharja SDN 1 Karangpanimbal	JL. SILIWANGI III	273	2700,43	0,10
SDN 7 Hegarsari SDN 8 Hegarsari SDN 9 Hegarsari	JL. RAYA BATULAWANG (BANJAR-PANGANDARAN) II	502	2646,29	0,19
SDN 1 Sukamukti	JL. RAYA BATULAWANG (BANJAR-PANGANDARAN) IV	431	2520	0,17
SDN 3 Mulyasari MI Rancakole	JL. LANGENSARI VII	177	2017,01	0,09

5. Kecepatan Arus Bebas

Berdasarkan (PKJI) persamaan umum untuk menghitung kecepatan arus bebas suatu ruas jalan menggunakan persamaan sebagai berikut:

$$V_B = (V_{BD} + V_{BL}) \times FV_{BHS} \times FV_{BUK}$$

Berdasarkan hasil perhitungan kecepatan arus bebas diatas dilakukan perhitungan terhadap ruas jalan yang lain dengan cara perhitungan yang sama sehingga didapatkan hasil pada dibawah ini.

Tabel 5 Kecepatan Arus Bebas

Nama Sekolah	Nama Jalan	Kecepatan Arus Bebas (Km/Jam)
SDN 1 Raharja SDN 2 Raharja SDN 1 Karangpanimbal	JL. SILIWANGI III	41,96
SDN 7 Hegarsari SDN 8 Hegarsari SDN 9 Hegarsari	JL. RAYA BATULAWANG (BANJAR-PANGANDARAN) II	44,66
SDN 1 Sukamukti	JL. RAYA BATULAWANG (BANJAR-PANGANDARAN) IV	40,92
SDN 3 Mulyasari MI Rancakole	JL. LANGENSARI VII	36,6

6. Kecepatan Tempuh

Berdasarkan (PKJI), kecepatan tempuh dipengaruhi oleh derajat kejenuhan dan kecepatan arus bebas pada suatu ruas. Hasil perhitungan kecepatan tempuh kendaraan di beberapa ruas jalan di Kota Banjar dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 6 Kecepatan Tempuh

Nama Sekolah	Nama Jalan	Kecepatan Tempuh (Km/Jam)
SDN 1 Raharja SDN 2 Raharja SDN 1 Karangpanimbal	JL. SILIWANGI III	41,5
SDN 7 Hegarsari SDN 8 Hegarsari SDN 9 Hegarsari	JL. RAYA BATULAWANG (BANJAR-PANGANDARAN) II	43
SDN 1 Sukamukti	JL. RAYA BATULAWANG (BANJAR-PANGANDARAN) IV	39,5
SDN 3 Mulyasari MI Rancakole	JL. LANGENSARI VII	37,5

7. Kepadatan

Kepadatan diperoleh dari pembagian antara volume lalu lintas dan kecepatan tempuh kendaraan pada suatu ruas. Dari hasil perhitungan volume kendaraan dan kecepatantempuh di dapatkan hasil di tabel dibawah ini

Tabel 7 Voluime Kendaraan dan Kecepatan Tempuh

Nama Sekolah	Nama Jalan	Volume Kendaraan (smp/km)	Kecepatan Tempuh (km/jam)	Kepadatan (smp/km)
SDN 1 Raharja SDN 2 Raharja SDN 1 Karangpanimbal	JL. SILIWANGI III	273	41,5	6,58
SDN 7 Hegarsari SDN 8 Hegarsari SDN 9 Hegarsari	JL. RAYA BATULAWANG (BANJAR-PANGANDARAN) II	502	43	11,67
SDN 1 Sukamukti	JL. RAYA BATULAWANG (BANJAR-PANGANDARAN) IV	431	39,5	10,91
SDN 3 Mulyasari MI Rancakole	JL. LANGENSARI VII	177	37,5	4,72

Analisis Skala Prioritas

Dari hasil analisis kondisi eksisting ruas jalan di Kota Banjar di dapatkan hasil pada tabel dibawah ini.

Tabel 8 Hasil Analisis Kondisi Eksisting Ruas Jalan

Nama Sekolah	Nama Jalan	Tipe	Fungsi Jalan	Status Jalan	Volume	Kapasitas	V/C Ratio	Skor	LOS	Kecepatan Tempuh (km/jam)	Skor	Kepadatan	Skor	Jumlah Siswa	Skor	Fasilitas yang Tidak Memenuhi	Jarak ke Black Area	Skor
SDN 1 Raharja	JL. SILIWANGI III	2/2 TT	ARTERI PRIMER	NASIONAL	273	2700	0,1	87	A	41,5	10	6,6	75	191	54	33	2,2	85
SDN 2 Raharja														122	93	74	1,9	73
SDN 1 Karangpanimbal														127	90	16	0	0
SDN 7 Hegarsari SDN 8 Hegarsari SDN 9 Hegarsari	JL. RAYA BATULAWANG (BANJAR-PANGANDARAN) II	4/2 TT	ARTERI PRIMER	NASIONAL	502	2646	0,19	0	A	42,0	0	12,0	0	287	0	84	1,4	54
SDN 1 Sukamukti	JL. RAYA BATULAWANG (BANJAR-PANGANDARAN) IV	2/2 TT	ARTERI PRIMER	NASIONAL	431	2520	0,17	18	A	40,0	40	10,8	16	193	53	16	1,2	46
SDN 3 Mulyasari	JL. LANGENSARI VII	2/2 TT	KOLEKTOR SEKUNDER	PERKOTAAN	177	2017	0,09	100	A	37,0	100	4,8	100	121	93	0	1,2	46
MI Rancakole														109	100	0	2,6	100

Berdasarkan hasil perhitungan skoring diatas dilakukan perhitungan terhadap ruas jalan yang lain dengan cara perhitunganyang sama sehingga didapatkan hasil di tabel dibawah ini.

Tabel 9 Hasil Analisis Skoring Prioritas ZoSS

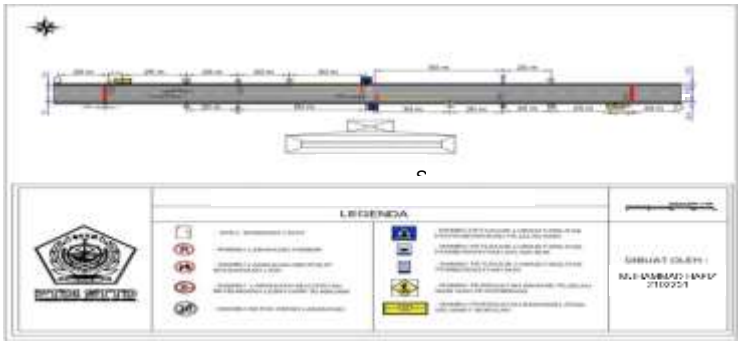
Nama Sekolah	Nama Jalan	Total Skor	Rank
SDN 1 Raharja	JL. SILIWANGI III	363	6
SDN 2 Raharja		240	5
SDN 1 Karangpanimbal		106	1
SDN 7 Hegarsari SDN 8 Hegarsari SDN 9 Hegarsari	JL. RAYA BATULAWANG (BANJAR-PANGANDARAN) II	138	2

SDN 1 Sukamukti	JL. RAYA BATULAWANG (BANJAR-PANGANDARAN) IV	190	3
SDN 3 Mulyasari	JL. LANGENSARI VII	439	7
MI Rancakole		200	4

Penerapan Zona Selamat Sekolah

1. SDN 1 Karangpanimbal

SDN 1 Karangpanimbal berada di Jalan Siliwangi III. Fungsi jalannya yaitu arteri sekunder, berstatus sebagai jalan nasional. Jalan ini bertipe 2/2 tak terbatas. Maka dapat diajukan rekomendasi desain seperti gambar dibawah ini.



Gambar 1 Usulan Zona Selamat Sekolah SDN 1 Karangpanimbal

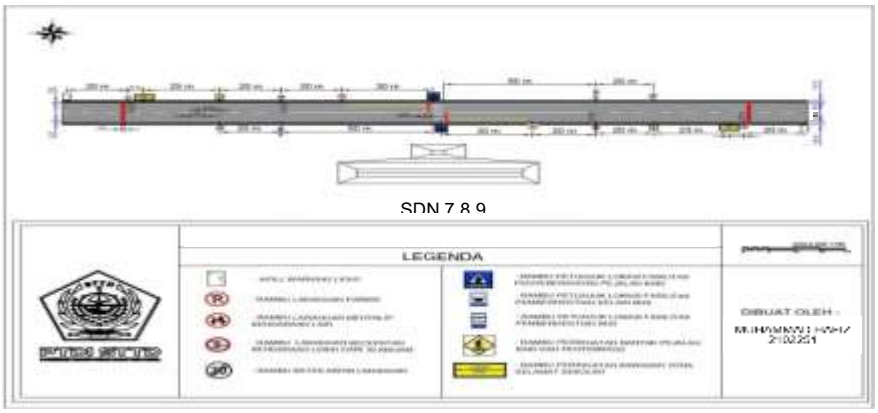
Total biaya yang harus dikeluarkan untuk pembuatan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN 1 Karangpanimbal yaitu sebagai berikut.

Tabel 10 Anggaran Biaya Pembuatan ZoSS SDN 1 Karangpanimbal

No.	URAIAN	VOLUME	SATUAN	HARGA SATUAN	JUMLAH
1.	Rambu Lalu Lintas				
	a. Warning Light Konvensional	2	Buah	Rp43.148.465,00	Rp86.296.930,00
	b. Rambu Lalu Lintas Overhead	2	Buah	Rp14.225.859,00	Rp28.451.718,00
	c. Rambu Lalu Lintas Uk. 75 cm	14	Buah	Rp1.759.204,00	Rp24.628.856,00
2.	Marka				
	a. Marka Thermoplastic	1710	Meter	Rp28.000,00	Rp1.454.403,55
	b. Marka Coldplastic	8911	Meter	Rp21.000,00	Rp3.320.331,20
3.	biaya instalasi dan fasilitas penunjang keamanan				Rp17.558.197,46
JUMLAH					**Rp161.710.436,21**

2. SDN 7, SDN 8, dan SDN 9 Hegarsari

SDN 7, SDN 8, SDN 9 Hegarsari berada di Jalan Raya Batulawang II. Fungsi jalannya yaitu arteri sekunder, berstatus sebagai jalan nasional. Jalan ini bertipe 4/2 tak terbatas. Dari total biaya yang sudah di jumlahkan dapat diajukanrekomendasi desain seperti gambar ini.



Gambar 2 Usulan Zona Selamat Sekolah SDN 7, SDN 8, SDN 9 Hegarsari

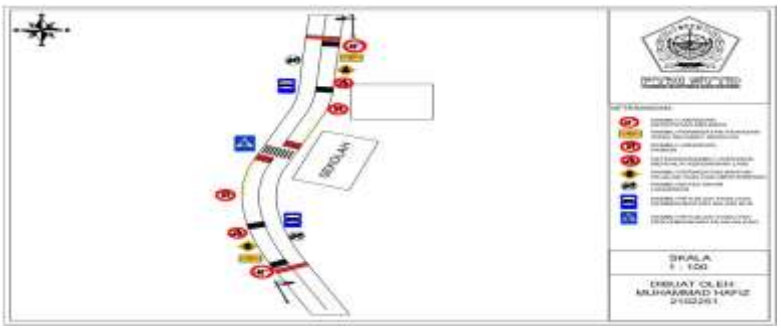
Total biaya yang harus dikeluarkan untuk pembuatan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN 7, SDN 8, SDN 9 Hegarsari yaitusebagai berikut.

Tabel 11 Anggaran Biaya Pembuatan ZoSS SDN 1 Sukamukti

No.	URAIAN	VOLUME	SATUAN	HARGA SATUAN	JUMLAH
1.	Rambu Lalu Lintas				
	a. Warning Light Konvensional	2	Buah	Rp43.148.465,00	Rp86.296.930,00
	b. Rambu Lalu Lintas Overhead	2	Buah	Rp14.225.859,00	Rp28.451.718,00
	c. Rambu Lalu Lintas Uk. 75 cm	14	Buah	Rp1.759.204,00	Rp24.628.856,00
2.	Marka				
	a. Marka Thermoplastic	1584	Meter	Rp28.000,00	Rp1.399.885,40
	b. Marka Coldplastic	5715	Meter	Rp21.000,00	Rp2.659.078,80
3.	biaya instalasi dan fasilitas penunjang keamanan				Rp17.558.197,46
JUMLAH					**Rp160.994.665,66**

3. SDN 1 Sukamukti

SDN 1 Sukamukti berada di Jalan Raya Batulawang IV. Fungsi jalannya yaitu arteri sekunder, berstatus sebagai jalannasional. Jalan ini bertipe 2/2 tak terbatas. Dari total biaya yang sudah di jumlahkan dapat diajukanrekomendasi desain seperti gambar dibawah ini.



Gambar 3 Usulan Zona Selamat Sekolah SDN 1 Sukamukti

Total biaya yang harus dikeluarkan untuk pembuatan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN 1 Sukamukti yaitu sebagai berikut.

Tabel 12 Anggaran Biaya Pembuatan ZoSS SDN 1 Sukamukti

No.	URAIAN	VOLUME	SATUAN	HARGA SATUAN	JUMLAH
1.	Rambu Lalu Lintas				
	a. Warning Light Konvensional	2	Buah	Rp43.148.465,00	Rp86.296.930,00
	b. Rambu Lalu Lintas Overhead	2	Buah	Rp14.225.859,00	Rp28.451.718,00
	c. Rambu Lalu Lintas Uk. 75 cm	14	Buah	Rp1.759.204,00	Rp24.628.856,00
2.	Marka				
	a. Marka Thermoplastic	1584	Meter	Rp28.000,00	Rp1.399.885,40
	b. Marka Coldplastic	5715	Meter	Rp21.000,00	Rp2.659.078,80
3.	biaya instalasi dan fasilitas penunjang keamanan				Rp17.558.197,46
JUMLAH					**Rp160.994.665,66**

Upaya yang dapat dilakukan untuk menyukseskan kebutuhan fasilitas Zona Selamat Sekolah yaitu dengan cara membentuk komite ZoSS. Komite ZoSS merupakan suatu unit pelaksana yang terdiri atas Dinas Perhubungan Kota Banjar, Dinas Pekerjaan Umum Kota Banjar, Dinas Pendidikan Kota Banjar, Dinas Kesehatan Kota Banjar, Polres Kota Banjar dan unsur dari masyarakat khsusunya masyarakat sekitar sekolah. Masing-masing unit pelaksana tersebut harus bekerja sama selama pelaksanaan Zona Selamat Sekolah tersebut, sehingga fungsi dan keberadaannya selalu terjaga. Setelah kajian kebutuhan fasilitas Zona Selamat Sekolah dilaksanakan diperlukan adanya evaluasi impelementasi ZoSS. Evaluasi impelmentasi ZoSS dilaksanakan untuk mengetahui kondisiperilaku pemakai jalan dan kondisi lalu lintas "sesudah" dilaksanakannya Zona Selamat Sekolah. Evaluasi terhadap penyelenggaraan ZoSS pada tahap pertama perlu dilakukan setelah3 (tiga) bulan impelementasi ZoSS. Setelah itu evaluasi dapat dilakukan setiap 6 (enam) bulan atau dapat dipercepat apabila dirasakan perlu.

Berdasarkan hasil survei evaluasi ZoSS, dapat diketahui apakah implementasi ZoSS sesuai dengan rencana atau tidak. Dikategorikan sesuai dengan rencana apabila kendaraan mematuhi rambu-rambu dan marka ZoSS yang dipasang dan siswa melakukan kegiatan berjalan kaki khususnya penyeberangan denga selamat. Apabila hasil impelementasi ZoSS sesuai dengan rencana, maka impelementasi ZoSS dapat dilanjutkan sesuai rencana awal. Apabila masih terdapat kegagalan dalam indikasi di atas, maka perlu dirincikan penyebab ketidakberhasilan

agar dapat digunakansebagai dasar perbaikan rencana ZoSS.

KESIMPULAN

1. Sekolah yang menjadi rekomendasi perencanaan dan atauperbaikan Zona Selamat Sekolah adalah SDN 1 Karangpanimbal di Jalan Siliwangi III SDN 7, SDN 8, SDN 9 Hegarsari di Jalan Raya Batulawang II SDN 1 Sukamukti di Jalan Raya Batulawang IV, hal ini harus segeran dilakukan demi keselamatan siswa yangbersekolah ditempat tersebut.
2. Berdasarkan hasil analisis dibutuhkannya perencanaan ZoSS. Upaya meningkatkan keselamatan di ruas jalan ini salah satunya melengkapi fasilitas manajemen Kawasan sekolah (ZoSS) dan membentuk komite ZoSS. Komite ZoSS merupakan suatu unit pelaksana yang terdiri atas Dinas Perhubungan Kota Banjar, Dinas Pekerjaan Umum Kota Banjar, Dinas Pendidikan Kota Banjar, Dinas Kesehatan Kota Banjar, Polres Kota Banjar dan unsur dari masyarakat khsusunya masyarakat sekitar sekolah. Masing-masing unit pelaksana tersebut harus bekerja sama selama pelaksanaan Zona Selamat Sekolah tersebut, sehingga fungsi dan keberadaannya selalu terjaga. Setelah kajian kebutuhan fasilitas Zona Selamat Sekolah dilaksanakan diperlukan adanya evaluasi impelementasi ZoSS. Evaluasi impelmentasi ZoSS dilaksanakan untuk mengetahui kondisi perilaku pemakai jalan dan kondisi lalu lintas "sesudah" dilaksanakannya Zona Selamat Sekolah. Evaluasi terhadap penyelenggaraan ZoSS pada tahap pertama perlu dilakukan setelah 3 (tiga) bulan impelementasi ZoSS. Setelah itu evaluasi dapat dilakukan setiap 6 (enam) bulan atau dapat dipercepat apabila dirasakan perlu.

SARAN

1 Dinas Perhubungan Kota Banjar dapat mempercepat pembuatan ZoSS kepada instansi terkait untuk meningkatkan keselamatan pejalan kaki di Kota Banjar serta melakukan sosialisasipengendalian lalu lintas sebagai kawasan Zona Selamat Sekolah.

2 Dinas Perhubungan Kota Banjar dapat menyediakan fasilitas penyeberangan di kawasan sekolah untuk meningkatkan keselamatan pengguna jalan khususnya siswa serta memperbanyak rambu lalu lintas di sekitar jalan terkhusus daerah rawan kecelakaan.

REFERENSI

Artiani, G. P. (2016). Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas. Jurnal Forum Mekanika, 5 nomor 2.

Dharma, Aztria, and Fera Carina. 2017. "Identifikasi Kecelakaan Lalu Lintas." Jurnal Penelitian Dan Kajian Teknik Sipil 5 (1): 1–6.

Direktorat Perhubungan Darat. 2018. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.3582/AJ.403/DJPD/2018 Tentang teknis Pemberian Prioritas Keselamatan dan Kenyamanan Pejalan Kaki pada Kawasan Sekolah Melalui Penyediaan Zona Selamat Sekolah. Jakarta : Kementrian Perhubungan.

Direktorat Perhubungan Darat 2006. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No : SK. 3236/AJ 403/DRJD/2006 Tentang Uji Coba Penerapan Zona Selamat Sekolah Di 11 (Sebelas) Kota Di Pulau Jawa.

Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 2023, Pedoman Kapasiatas Jalan Indonesia, Direktorat Jenderal Bina Marga, Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta.

Effendi, Dede Maulana. 2016. "Yani Dalam Kota Pangkalpinang" 4:87–100.

Enggrasasi, Umi, and Nur Khalimatus Sa'diyah. 2017. "KAJIAN TERHADAP FAKTOR- FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN LALU LINTAS DALAM UPAYA PERBAIKAN PENCEGAHAN KECELAKAAN LALU LINTAS." Endocrine-Related Cancer 22 (3):

T1–21. https://doi.org/10.1530/ERC-17-0118.

Kementrian Pekerja Umum, 2018. Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki, Kementrian Pekerja Umum dan Perumahan Rakyat, Jakarta.

Pandey, V. K. (2011). No TitleImpact of celebrity endorsement on young generation through TV advertisement. VSRD International Journal of Business &Management Research, 1(4).

Pandey V, S., Dan, A., Fitria, A. H., Firmansyah, N. A., Muhammadiyah, U., Jl, K., No, G. R., Kudus, K. K., Kudus, K. K., Email, I., Albar, M. E., Parinduri, L., Sibuea, S. R., Restuputri, D. P., Fakhri, M., Putri, C. E., & Cara, T. (2013). Mewujudkan Jalan Yang Berkeselamatan. Tekno, 11(1).

Pane, R., Lubis, M., & Batubara, H. (2021). Studi Kebutuhan Fasilitas Keselamatan Jalan

Dikawasan Kota Kisaran Kabupaten Asahan. Buletin Utama Teknik, 16(3).

Pemerintahan Indonesia, 2014, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 13 Tentang Rambu Lalu Lintas.

Pemerintahan Indonesia, 2014, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 34 Tentang Marka Jalan.

Pemerintahan Indonesia, 2015, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 96 Tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen danRekayasa Lalu Lintas.

Renyaan, C.N, 2016. Analisis Dampak Lalu Lintas Pada Jalan Babarsari (Studi KasusSahid Yogya Lifestyle City). Tugas Akhir. Jurusan Teknik Sipil. Universitas AtmaJaya Yogyakarta.

RI, BAPPENAS. 2009. "UU No.22 Tahun 2009 Peraturan Presiden Republik Indonesia." Demographic Research, 4.

Soejachmoen, K. (2004). Keselamatan Pejalan Kaki dan Transportasi. Provinsi Banten.

Tamin, Ofyar Z., 2008. Perencanaan, Pemodelan, dan Rekayasa Transportasi, Bandung, Penerbit ITB.