

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil observasi terhadap enam komponen fasilitas penyeberangan di SDN 01 Pagi Pondok Labu, seluruh fasilitas telah tersedia di lokasi. Namun demikian, tidak semua fasilitas berada dalam kondisi baik. Rambu penyeberangan merupakan satu-satunya komponen yang berada dalam kondisi baik dan sesuai standar. Sementara itu, zebra cross dan speed bump tersedia namun dalam kondisi kurang baik, seperti cat yang mulai memudar dan dimensi speed bump yang tidak lagi sesuai standar. Untuk lampu lalu lintas dan pelican crossing juga sudah terpasang, namun penempatannya dinilai tidak strategis karena berada jauh dari akses pintu utama keluar dan masuknya siswa sekolah, sehingga perlu dievaluasi ulang agar lebih efektif dalam menjamin keselamatan penyeberang. Adapun trotoar, meskipun tersedia, kondisi permukaannya tidak rata dan tidak dilengkapi jalur pemandu, sehingga kurang ramah bagi anak-anak maupun penyandang disabilitas. Akibat kondisi tersebut, siswa sering kali menyeberang di titik-titik yang tidak dilengkapi alat pengatur lalu lintas, sehingga harus berhadapan langsung dengan arus kendaraan. Dengan demikian, meskipun fasilitas telah lengkap, tingkat kelayakannya yang penempatan dan kondisinya yang kurang baik membuat tingkat keselamatan penyeberang belum sepenuhnya terjamin.
2. Hasil analisis kinerja ruas Jalan Pondok Labu Raya berdasarkan Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI) 2023, diperoleh nilai Derajat Kejenuhan (Dj) sebesar 0,57. Nilai tersebut menunjukkan Level of Service (LOS) berada pada kategori C, yang menggambarkan arus stabil, tetapi kecepatan dan gerak kendaraan dikendalikan. Pengemudi dibatasi dalam memilih kecepatan, namun tetap harus memperhatikan faktor keselamatan, terutama di sekitar area sekolah.

3. Hasil analisis nilai PRI menunjukkan bahwa jenis dan waktu penyeberangan sangat memengaruhi tingkat risiko penyeberang, penyeberangan secara berkelompok memiliki rata-rata nilai rata-rata PRI sebesar 16,34 (risiko rendah), jauh lebih aman dibandingkan dengan penyeberangan tunggal yang memiliki nilai rata-rata PRI sebesar 81,95 (risiko tinggi) sedangkan dari segi waktu, risiko penyeberangan cenderung lebih tinggi terjadi pada siang hari yaitu dengan rata-rata PRI 61,89 (risiko tinggi) dibanding pagi hari rata-rata PRI 23,07 (risiko rendah).

5.2 Saran

1. Pemerintah daerah dan instansi terkait diperlukan upaya perbaikan dan pengadaan fasilitas oleh pemerintah setempat segera memperbaiki zebra cross dan speed bump, merelokasi APILL agar sejajar dengan gerbang sekolah, serta memperbaiki trotoar agar lebih aman dan ramah anak. Diperlukan juga pengawasan lalu lintas di jam sibuk dan pemantauan rutin terhadap fasilitas penyeberangan.
2. Disarankan agar pihak sekolah bekerja sama dengan pemerintah dan instansi terkait untuk mengatur sirkulasi kendaraan pada jam sibuk, seperti menetapkan titik drop-off siswa khusus yang tidak mengganggu lalu lintas utama. Hal ini dapat mengurangi kemacetan dan meminimalkan potensi konflik antara kendaraan dan penyeberang.
3. Menyarankan para siswa untuk menyeberang secara berkelompok dengan di bantu oleh petugas
4. Pengembangan penelitian selanjutnya dapat dilakukan dengan pengembangan metode konflik lalu lintas dengan menggunakan Pedestrian Risk Index (PRI) sehingga nilai PRI tidak hanya digunakan untuk membandingkan tingkat risiko antar jenis penyeberangan dan waktu penyeberangan namun dapat dimaknai lebih dalam lagi, misalnya untuk memprediksi tingkat kerugian apabila konflik lalu lintas berlanjut pada terjadinya kecelakaan.