



**ANALISIS TINGKAT KESELAMATAN LALU LINTAS BAGI
PENYEBERANG MENGGUNAKAN METODE
PEDESTRIAN RISK INDEX (PRI)
PADA SISWA PENYEBERANGAN DI SEKOLAH SDN 01
PAGI PONDOK LABU JAKARTA**

TUGAS AKHIR

MOHAMMAD RENDY ALFAIZI

41121010083

**UNIVERSITAS
MERCU BUANA**

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MERCUBUANA
JAKARTA
2025**



**ANALISIS TINGKAT KESELAMATAN LALU LINTAS BAGI
PENYEBERANG MENGGUNAKAN METODE
PEDESTRIAN RISK INDEX (PRI)
PADA SISWA PENYEBERANGAN DI SEKOLAH SDN 01
PAGI PONDOK LABU JAKARTA**

TUGAS AKHIR

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana (S-1)

Nama : Mohammad Rendy Alfaizi
NIM : 41121010083
Pembimbing : Widodo Budi Dermawan, S.T., M.Sc.

MERCU BUANA

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MERCUBUANA
JAKARTA
2025**

HALAMAN PERNYATAAN KARYA SENDIRI

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Mohammad Rendy Alfaizi
NIM : 41121010083
Program Studi : Teknik Sipil
Judul Tugas Akhir : Analisa Tingkat Keselamatan Lalu Lintas Bagi Para Penyebrangan Menggunakan Metode Pedestrian Risk Index (PRI) Pada Siswa Penyeberangan Di Sekolah SDN 01 Pondok Labu Jakarta.

Menyatakan bahwa Laporan Tugas Akhir ini adalah hasil karya saya sendiri dan bukan plagiat, serta semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar. Apabila ternyata ditemukan di dalam Laporan Tugas Akhir saya terdapat unsur plagiat, maka saya siap mendapatkan sanksi akademis yang berlaku di Universitas Mercu Buana.

Jakarta, 19 Juli 2025



Mohammad Rendy Alfaizi

U N I V E R S I T A S
M E R C U B U A N A

HALAMAN PENGESAHAN

Laporan Tugas Akhir ini diajukan oleh:

Nama : Mohammad Rendy Alfaizi
NIM : 41121010083
Program Studi : Teknik Sipil
Judul Skripsi : Analisis Tingkat Keselamatan Lalu Lintas Bagi Para Penyeberang Menggunakan Metode *Pedestrian Risk Index* (PRI) Pada Siswa Penyeberang Di Sekolah SDN 01 Pagi Pondok Labu Jakarta.

Telah berhasil dipertahankan pada sidang di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Strata I (S1) pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Mercu Buana.

Disahkan Oleh :

Pembimbing : Widodo Budi Dermawan, S.T.,
M.Sc

NIDN/NIDK/NIK : 0302077003

Tanda Tangan

Ketua Penguji 1 : Dr. Ir. Nunung Widyaningsih,
Pg.Dipl.Eng. IPM

NIDN/NIDK/NIK : 8905790024

Anggota Penguji 2 : Dr. Ir. Aditia Kesuma Negara
Dalimunthe, S.T., M.Sc., IPM,
ASEAN Eng.

NIDN/NIDK/NIK : 0320088503

UNIVERSITAS
MERCU BUANA

Jakarta, 19 Juli 2025

Mengetahui,

Dekan Fakultas Teknik

Ketua Program Studi S1 Teknik Sipil

Dr. Zulfa Fitri Ikatrinasari, M.T.
NIDN: 0307037202

Dr. Acen Hidayat, S.T., M.T.
NIDN: 0325067505

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir yang berjudul “Analisis Tingkat Keselamatan Lalu Lintas Bagi Penyeberang Menggunakan Metode *Pedestrian Risk Index* (PRI) Studi Kasus pada Siswa Penyeberang di Sekolah SDN 01 Pagi Pondok Labu Jakarta” ini dengan baik dan tepat waktu.

Tugas akhir ini disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program studi Strata Satu (S1) pada Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Mercu Buana. Penulisan dan penyusunan laporan ini tidak lepas dari bantuan, bimbingan, serta dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Ir. Andi Adriansya, M.Eng, selaku Rektor Universitas Mercu Buana.
2. Ibu Dr. Zulfa Fitri Ikatrinasari, M.T. selaku Dekan Fakultas Teknik.
3. Bapak Dr. Acep Hidayat, S.T.,M.T. selaku Ketua Program Studi Teknik Sipil Universitas Mercu Buana.
4. Bapak Widodo Budi Dermawan, S.T., M.Sc. selaku dosen pembimbing yang telah memberikan saran, motivasi, waktu, dan dukungan yang tak ternilai kepada penulis.
5. Seluruh dosen dan staf pengajar di Program Studi Teknik Sipil atas ilmu dan pengetahuan yang telah diberikan selama masa studi.
6. Kedua orang tua penulis, Ayah Hasan Zabidih Musa dan Mama Dimyathi. Penghargaan setinggi-tingginya penulis sampaikan kepada kedua orang tua terhebat cinta pertama sekaligus panutan yang begitu dicintai dan dihormati yang senantiasa memberikan dukungan, didikan, doa, nasihat, serta motivasi dalam setiap langkah. Meskipun tidak pernah mengenyam pendidikan di bangku perkuliahan, semangat yang tak pernah padam, kerja keras yang luar biasa, serta kasih sayang dan harapan yang terus mengalir menjadi kekuatan utama bagi penulis untuk bertahan, berjuang, dan akhirnya berhasil menyelesaikan studi

hingga meraih gelar Sarjana. Semoga dengan adanya Tugas Akhir ini dapat membuat ayah dan mama lebih bangga karena anak harapan terakhir yang telah berhasil menyandang sarjana seperti yang di harapkan, Besar harapan semoga ayah dan mama selalu sehat, panjang umur, dan bisa menyaksikan keberhasilan lainnya yang akan penulis raih di masa yang akan datang.

7. Terima kasih yang tulus juga penulis sampaikan kepada abang dan kakak penulis tercinta, abang Fahmy, abang Wildan, dan kaka Winda yang selalu jadi tempat berbagi cerita, curhat, dan semangat. Dukungan kalian, baik lewat candaan, perhatian, maupun doa, benar-benar berarti dan membantu penulis tetap kuat menjalani proses panjang ini.
8. Tak lupa Teman – teman mahasiswa/i Teknik Sipil Universitas Mercu Buana Warung Buncit Angkatan 2021 terutama teman-teman Warbot Pride atas dukungan dan kerjasamanya selama menempuh pendidikan serta penyelesaian penyusunan skripsi ini. Kalian adalah tempat berbagi tawa dan keluh kesah, tanpa kalian, perjalanan ini tak seberwarna ini.

Penulis menyadari bahwa tugas akhir ini masih memiliki kekurangan, baik dari segi isi maupun penyajiannya. Oleh karena itu, penulis sangat mengharapkan kritik dan saran yang membangun demi kesempurnaan tugas akhir ini. Akhir kata, semoga tugas akhir ini dapat memberikan manfaat serta menjadi tambahan referensi bagi pihak-pihak yang membutuhkan.

UNIVERSITAS
MERCU BUANA

Jakarta, 19 Juli 2025.



Penulis

LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademik Universitas Mercu Buana, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Mohammad Rendy Alfaizi
NIM : 41121010083
Program Studi : Teknik Sipil
Judul Laporan Tugas Akhir : Analisis Tingkat Keselamatan Lalu Lintas Bagi Penyeberang Menggunakan Metode *Pedestrian Risk Index* (PRI) Pada Siswa Penyebrangan Di Sekolah SDN 01 Pagi Pondok Labu Jakarta

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, dengan ini memberikan izin dan menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Mercu Buana **Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif** (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul di atas beserta perangkat yang ada (jika diperlukan).

Dengan Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif ini Universitas Mercu Buana berhak menyimpan, mengalihmedia/format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan Laporan Tugas Akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Jakarta, 19 Juli 2025

Yang menyatakan,

UNIVERSITAS
MERCU BUANA

METERAI
TEMPEL
DA2ANX022498221
M. Rendy Alfaizi

Mohammad Rendy Alfaizi

ABSTRAK

Nama : Mohammad Rendy Alfaizi
NIM : 41121010083
Program Studi : Teknik Sipil
Judul Tugas Akhir : Analisis Tingkat Keselamatan Lalu Lintas Bagi Penyeberang Menggunakan Metode *Pedestrian Risk Index* (PRI) Pada Siswa Penyeberang Di Sekolah SDN 01 Pagi Pondok Labu Jakarta.
Dosen Pembimbing : Widodo Budi Dermawan, S.T., M.Sc.

Pejalan kaki, khususnya siswa sekolah dasar, sangat rentan terhadap risiko kecelakaan lalu lintas. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tingkat keselamatan penyeberang di depan SDN 01 Pagi Pondok Labu Jakarta Selatan menggunakan metode *Pedestrian Risk Index* (PRI) data dalam penelitian ini berupa data konflik lalu lintas yang didapatkan dari analisa hasil survei penyeberangan, konflik lalu lintas telah terbukti efektif dalam meningkatkan keselamatan secara preventif. Data ini dianalisis lebih lanjut untuk mendapatkan nilai *Pedestrian Risk Index* (PRI). untuk memperkuat Penelitian ini juga mengevaluasi kinerja ruas jalan perkotaan berdasarkan Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI) 2023 untuk mendapatkan tingkat pelayanan pada ruas jalan Pondok Labu Raya. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif deskriptif. Observasi dilakukan secara langsung untuk mengamati keadaan fasilitas penyeberangan, dan untuk kinerja ruas jalan meliputi data geometri jalan, kecepatan, jenis, dan volume kendaraan untuk menganalisis nilai tingkat pelayanan jalan (Los) pada kinerja ruas jalan, untuk konflik lalu lintas di lakukan selama lima hari senin-jumat pada jam masuk dan pulang sekolah yaitu jam 06.00-08.00 pagi dan jam 12.00-14.00 siang untuk memperoleh data primer yang meliputi waktu tempuh kendaraan ke area penyeberangan, jarak kendaraan dengan lokasi penyeberangan, jarak kendaraan ke tepi jalan, jarak penyeberangan ke area konflik dengan membedakan waktu pagi dan siang hari serta jenis penyeberangan individu dan berkelompok untuk menganalisis nilai PRI. Hasil penelitian menunjukkan bahwa seluruh fasilitas penyeberangan telah tersedia, namun hanya rambu lalu lintas yang dalam kondisi baik. Untuk analisis kinerja ruas Jalan Pondok Labu Raya menunjukkan *Level of Service* (LOS) kategori C dengan Derajat Kejenuhan (Dj) sebesar 0,57. Untuk perhitungan *Pedestrian Risk Index* (PRI) menunjukkan bahwa penyeberangan kelompok memiliki nilai rata-rata 16,34 (risiko rendah), sedangkan penyeberangan tunggal sebesar 81,95 (risiko tinggi). Dari sisi waktu, penyeberangan pagi hari lebih aman dengan nilai PRI 23,07 dibandingkan siang hari sebesar 61,89.

Kata Kunci : Pejalan kaki, PRI, kinerja ruas jalan, siswa sekolah dasar, keselamatan penyeberang.

ABSTRACT

Name : Mohammad Rendy Alfaizi
NIM : 41121010083
Study Program : Civil Engineering
Final Project Title : Analysis of the Level of Traffic Safety for Crossers Using the Pedestrian Risk Index (PRI) Method on Student Crossers at SDN 01 Pagi Pondok Labu Jakarta.
Advisor : Widodo Budi Dermawan, S.T., M.Sc.

Pedestrians, especially elementary school students, are very vulnerable to the risk of traffic accidents. This study aims to analyze the safety level of crossers in front of SDN 01 Pagi Pondok Labu South Jakarta using the Pedestrian Risk Index (PRI) method. The data in this study is in the form of traffic conflict data obtained from analyzing the results of crossing surveys, traffic conflicts have been shown to be effective in improving safety preventively. This data is further analyzed to obtain the Pedestrian Risk Index (PRI) value. to strengthen This research also evaluates the performance of urban road sections based on the Indonesian Road Capacity Guidelines (PKJI) 2023 to obtain the level of service on the Pondok Labu Raya road section. This research uses a descriptive quantitative approach. Observations were made directly to observe the state of crossing facilities, and for road section performance including road geometry data, speed, type, and volume of vehicles to analyze the value of road service level (Los) on road section performance, The study was conducted for five days Monday-Friday during school entry and dismissal hours, namely 06.00-08.00 am and 12.00-14.00 pm to obtain primary data including vehicle travel time to the crossing area, vehicle distance to the crossing location, vehicle distance to the roadside, crossing distance to the conflict area by distinguishing morning and afternoon times and types of individual and group crossings to analyze PRI values. The results showed that all crossing facilities were available, but only traffic signs were in good condition. For the performance analysis of the Pondok Labu Raya road section, it shows Level of Service (LOS) category C with a Degree of Saturation (Dj) of 0.57. The Pedestrian Risk Index (PRI) calculation shows that group crossings have an average value of 16.34 (low risk), while single crossings are 81.95 (high risk). In terms of time, morning crossings are safer with a PRI value of 23.07 compared to the afternoon of 61.89.

Keywords : Pedestrians, PRI, road section performance, primary school students, crosswalk safety.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN KARYA SENDIRI	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR GAMBAR.....	xvii
BAB I PENDAHULUAN.....	I-1
1.1 Latar Belakang Masalah.....	I-1
1.2 Identifikasi Masalah.....	I-2
1.3 Perumusan Masalah	I-3
1.4 Maksud Dan Tujuan Penelitian.....	I-3
1.4.1 Maksud.....	I-3
1.4.2 Tujuan	I-3
1.5 Manfaat Penelitian.....	I-4
1.6 Pembatasan dan Ruang Lingkup Masalah	I-4
1.7 Sistematika Penulis	I-5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	II-1
2.1 Definisi Jalan.....	II-1
2.2 Jenis-Jenis Jalan	II-1
2.3 Tipe Jalan	II-4
2.4 Lalu Lintas	II-4
2.5 Unsur lalu lintas	II-5
2.6 Kapasitas Jalan Perkotaan.....	II-5
2.6.1 Perhitungan Kapasitas Jalan Perkotaan.....	II-5
2.6.2 Kapasitas Dasar.....	II-6
2.6.3 Faktor Koreksi Kapasitas Akibat Perbedaan Lebar Lajur, FC_{LJ}	II-7

2.6.4	Faktor Koreksi Kapasitas Akibat PA Pada Tipe Jalan Tak Terbagi	II-8
2.6.5	Faktor Koreksi Kapasitas Akibat KHS Pada Jalan	II-8
2.6.6	Faktor Koreksi Kapasitas Terhadap Ukuran Kota	II-9
2.6.7	Kelas Hambatan Samping	II-9
2.7	Kinerja Lalu Lintas	II-10
2.7.1	Derajat Kejenuhan dan EMP	II-10
2.8	Kecepatan Arus Bebas	II-11
2.9	Kecepatan Tempuh	II-14
2.10	Waktu Tempuh	II-14
2.11	Tingkat Pelayanan Jalan <i>Level Of Service (LOS)</i>	II-14
2.12	Definisi Pejalan Kaki	II-15
2.13	Karakteristik Pejalan Kaki	II-16
2.14	Keragaman Pejalan Kaki	II-16
2.15	Definisi Jalur Pejalan Kaki	II-17
2.16	Fasilitas Pejalan Kaki	II-17
2.17	Fasilitas Penyeberangan Jalan Kaki	II-17
2.18	Komponen Fasilitas Pejalan Kaki	II-21
2.19	Ketentuan Umum Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki	II-22
2.20	Ketentuan Umum Perencanaan Zebra Cross	II-23
2.21	Ketentuan Teknis Perencanaan Fasilitas Zebra Cross	II-23
2.22	Waktu Reaksi	II-24
2.23	Sistem Pengereman	II-24
2.23.1	Perlambatan Pengereman	II-24
2.24	Konflik Lalu Lintas	II-25
2.25	Kecelakaan Lalu Lintas	II-29
2.26	Faktor – Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas	II-29
2.27	Tipe Dan Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas	II-32
2.28	Kerangka Berfikir	II-33
2.29	Studi Literatur Terdahulu	II-27
2.30	Research Gap	II-36
BAB III METODE PENELITIAN		III-1
3.1	Diagram Alir	III-1

3.2	Metode Penelitian.....	III-2
3.3	Deskripsi Lokasi Peneliitian	III-2
3.4	Teknik Pengumpulan Data	III-4
3.5	Alat Penelitian.....	III-6
3.6	Jadwal Pengambilan Data	III-6
3.7	Tahapan Penelitian	III-7
3.8	Analisis Data	III-8
BAB IV HASIL DAN ANALISIS.....		IV-1
4.1	Kelengkapan Dan Kelayakan Fasilitas Penyeberangan	IV-1
4.2	Geometri Jalan	IV-3
4.3	Kondisi Wilayah.....	IV-3
4.4	Data Volume Lalu Lintas (Kend/Jam) Jl. Pondok Labu Raya.....	IV-4
4.5	Kapasitas Dasar (C0).....	IV-7
4.6	Faktor Koreksi Kapasitas Akibat Perbedaan Lebar Lajur (FCLJ)	IV-8
4.7	Faktor Koreksi Kapasitas Akibat PA Pada Tipe Jalan Tak Terbagi (FCPA)	IV-8
4.8	Kondisi Eksisting Ruas Jalan Perkotaan.....	IV-9
4.9	Faktor Koreksi Kapasitas Akibat KHS pada Jalan dengan Bahu (FCHS)	IV-9
4.10	Faktor Koreksi Kapasitas Terhadap Ukuran Kota (FCUK).....	IV-10
4.11	Analisis Perhitungan Kapasitas Ruas Jalan.....	IV-10
4.12	Kecepatan Arus Bebas	IV-10
4.13	Analisis Derajat Kejenuhan.....	IV-12
4.14	Analisis Kecepatan Tempuh	IV-12
4.15	Hasil Analisis Kecepatan Arus Bebas Dasar	IV-13
4.16	Analisis Kecepatan Tempuh Dan Waktu Tempuh.....	IV-14
4.17	Tingkat Pelayanan (Level Of Service).....	IV-14
4.18	Index Perhitungan Kecepatan Kendaraan (V).....	IV-15
4.19	Index Perhitungan <i>Time To Collision Of Vehichles</i> (TTCv).....	IV-15
4.20	Index Perhitungan <i>Time To Collision Of Pedestrian</i> (TTCp).....	IV-15
4.21	Index Perhitungan <i>Vehicle Time To Stopping</i> (Ts)	IV-16
4.22	Index Penentuan Fase Konflik Lalu Lintas	IV-16

4.23	Index Perhitungan Kecepatan Tabrakan (<i>Vimpact</i>).....	IV-16
4.24	Index Perhitungan <i>Pedestrian Risk Index</i> (PRI)	IV-17
4.25	Tabel Analisis <i>Pedestrian Risk Index</i>	IV-18
4.26	Kecepatan Kendaraan.....	IV-28
4.26.1	Kecepatan Kendaraan Pada Hari Senin.....	IV-28
4.26.2	Kecepatan Kendaraan Pada Hari Selasa	IV-28
4.26.3	Kecepatan Kendaraan Pada Hari Rabu	IV-29
4.26.4	Kecepatan Kendaraan Pada Hari Kamis	IV-29
4.26.5	Kecepatan Kendaraan Pada Hari Jum'at.....	IV-29
4.27	Jenis Penyeberangan	IV-30
4.27.1	Jenis Penyeberangan Pada Hari Senin	IV-30
4.27.2	Jenis Penyeberangan Pada Hari Selasa	IV-30
4.27.3	Jenis Penyeberangan Pada Hari Rabu	IV-31
4.27.4	Jenis Penyeberangan Pada Hari Kamis	IV-31
4.27.5	Jenis Penyeberangan Pada Hari Jum'at.....	IV-31
4.28	<i>Time To Collision Of Vehicle</i> (TTCv).....	IV-32
4.28.1	<i>Time To Collision Of Vehicle</i> (TTCv) Pada Hari Selasa.....	IV-33
4.28.2	<i>Time To Collision Of Vehicle</i> (TTCv) Pada Hari Rabu	IV-33
4.28.3	<i>Time To Collision Of Vehicle</i> (TTCv) Pada Hari Kamis	IV-34
4.28.4	<i>Time To Collision Of Vehicle</i> (TTCv) Pada Hari Jumat	IV-34
4.29	<i>Time To Collision Of Pedestrian</i> (TTCp)	IV-35
4.29.1	<i>Time To Collision Of Pedestrian</i> (TTCp) Pada Hari Senin	IV-35
4.29.2	<i>Time To Collision Of Pedestrian</i> (TTCp) Pada Hari Selasa	IV-36
4.29.3	<i>Time To Collision Of Pedestrian</i> (TTCp) Pada Hari Rabu	IV-36
4.29.4	<i>Time To Collision Of Pedestrian</i> (TTCp) Pada Hari Kamis	IV-37
4.29.5	<i>Time To Collision Of Pedestrian</i> (TTCp) Pada Hari Jum'at....	IV-37
4.30	<i>Vehicle Time To Stopping</i> (Ts).....	IV-38
4.30.1	<i>Vehicle Time To Topping</i> (Ts) Pada Hari Senin	IV-38
4.30.2	<i>Vehicle Time To Topping</i> (Ts) Pada Hari Selasa	IV-39
4.30.3	<i>Vehicle Time To Topping</i> (Ts) Pada Hari Rabu	IV-39
4.30.4	<i>Vehicle Time To Topping</i> (Ts) Pada Hari Kamis	IV-40
4.30.5	<i>Vehicle Time To Topping</i> (Ts) Pada Hari Jum'at.....	IV-40
4.31	Fase Konflik Lalu Lintas	IV-41
4.31.1	Fase Konflik Lalu Lintas Pada Hari Senin.....	IV-41
4.31.2	Fase Konflik Lalu Lintas Pada Hari Selasa	IV-42

4.31.3	Fase Konflik Lalu Lintas Pada Hari Rabu	IV-42
4.31.4	Fase Konflik Lalu Lintas Pada Hari Kamis	IV-43
4.31.5	Fase Konflik Lalu Lintas Pada Hari Jum'at	IV-43
4.32	Kecepatan Tabrakan (V_{impact})	IV-44
4.32.1	Kecepatan Tabrakan Pada Hari Senin	IV-44
4.32.2	Kecepatan Tabrakan Pada Hari Selasa	IV-45
4.32.3	Kecepatan Tabrakan Pada Hari Rabu	IV-45
4.32.4	Kecepatan Tabrakan Pada Hari Kamis	IV-46
4.32.5	Kecepatan Tabrakan Pada Hari Jum'at	IV-46
4.33	Perhitungan Nilai <i>Pedestrian Risk Index</i> (PRI)	IV-47
4.33.1	PRI Pada Hari Senin	IV-47
4.33.2	PRI Pada Hari Selasa	IV-47
4.33.3	PRI Pada Hari Rabu	IV-48
4.33.4	PRI Pada Hari Kamis	IV-48
4.33.5	PRI Pada Hari Jum'at	IV-49
4.34	Perbandingan Nilai <i>Pedestrian Risk Index</i> (PRI)	IV-49
BAB V PENUTUP		V-1
5.1	Kesimpulan	V-1
5.2	Saran	V-2
DAFTAR PUSTAKA		PUSTAKA-1
LAMPIRAN		LAMPIRAN-1
Lampiran 1 – Dokumentasi Kegiatan Survei		LAMPIRAN-1
Lampiran 2 – Surat Keterangan Hasil <i>Similarity</i>		LAMPIRAN-3

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Klasifikasi Kendaraan PKJI dan Tipikalnya	II-5
Tabel 2. 2 Kapasitas Dasar, C_0	II-6
Tabel 2. 3 Kondisi Segmen Jalan Ideal Untuk Menetapkan Kecepatan Arus Bebas Dasar (V_{bd}) Dan Kapasitas Dasar (C_0)	II-7
Tabel 2. 4 Faktor Koreksi Kapasitas Akibat Perbedaan Lebar Lajur, F_{CLJ}	II-7
Tabel 2. 5 Faktor Koreksi Kapasitas Akibat PA pada Tipe Jalan Tak Terbagi ..	II-8
Tabel 2. 6 Faktor Koreksi Kapasitas Akibat KHS Pada Jalan Dengan Bahu, F_{CHS}	II-8
Tabel 2. 7 Faktor Koreksi Kapasitas Akibat Khs Pada Jalan Berkereb, F_{chs}	II-9
Tabel 2. 8 Faktor Koreksi Kapasitas Terhadap Ukuran Kota, F_{CUK}	II-9
Tabel 2. 9 Pembobotan Hambatan Samping	II-9
Tabel 2. 10 Kriteria Kelas Hambatan Samping	II-10
Tabel 2. 11 EMP Untuk Tipe Jalan Tak Terbagi	II-11
Tabel 2. 12 EMP Untuk Tipe Jalan Terbagi	II-11
Tabel 2. 13 Kecepatan Arus Bebas Dasar, V_{bd}	II-12
Tabel 2. 14 Nilai Koreksi Kecepatan Arus Bebas Dasar Akibat Lebar Lajur Atau Jalur Lalu Lintas Efektif (V_{bl})	II-12
Tabel 2. 15 Faktor Koreksi Kecepatan Arus Bebas Akibat Hambatan Samping Untuk Jalan Berbahu Dengan Lebar Bahu Efektif LBE (F_{VBHS})	II-13
Tabel 2. 16 Faktor Koreksi Arus Bebas Akibat Hambatan Samping Untuk Jalan Berkereb Dan Trotoar Dengan Jarak Kereb Ke Penghalang Terdekat LKP (F_{VBHS})	II-13
Tabel 2. 17 Faktor Koreksi Kecepatan Arus Bebas Akibat Ukuran Kota (F_{VBUK}) Untuk Kendaraan Jenis MP	II-13
Tabel 2. 18 Tingkat Pelayanan <i>Level Of Service</i> (LOS)	II-15
Tabel 2. 19 Perlambatan saat pengereman dengan nilai koefisien gesekan	II-25
Tabel 2. 20 Kecepatan Pejalan Kaki	II-27
Tabel 2. 21 Literatur Terdahulu	II-27
Tabel 2. 22 Research Gap	II-36

Tabel 4. 1 Kelengkapan Fasilitas Penyeberangan di Lokasi Penelitian.....	IV-1
Tabel 4. 2 Data Geometri Jalan.....	IV-3
Tabel 4. 3 Jumlah Penduduk Kota Jakarta Selatan Berdasarkan Kecamatan	IV-4
Tabel 4. 4 Volume Lalu Lintas (Kend/Jam) Jl. Pondok Labu Raya (Utara) Arah	IV-4
Tabel 4. 5 Volume Lalu Lintas (Kend/Jam) Jl. Pondok Labu Raya (Selatan) Arah	IV-5
Tabel 4. 6 Volume Lalu Lintas Jam Puncak Jl. Pondok Labu Raya.....	IV-5
Tabel 4. 7 EMP Untuk Tipe Jalan Tak Terbagi	IV-5
Tabel 4. 8 Volume Lalu Lintas Jl. Pondok Labu Raya (SMP/Jam).....	IV-6
Tabel 4. 9 Kapasitas Dasar, C0	IV-8
Tabel 4. 10 Nilai Faktor Koreksi Kapasitas Akibat Perbedaan Lebar Lajur	IV-8
Tabel 4. 11 Nilai Faktor Koreksi Kapasitas Akibat Pemisahan Arah Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Raya.....	IV-8
Tabel 4. 12 Penentuan Kelas Hambatan Samping.....	IV-9
Tabel 4. 13 Faktor Koreksi Kapasitas Akibat KHS Pada Jalan Dengan Bahu, FCHS.....	IV-9
Tabel 4. 14 Nilai Faktor Koreksi Ukuran Kota.....	IV-10
Tabel 4. 15 Tabel Rekapitulasi Perhitungan Kapasitas Ruas Jalan	IV-10
Tabel 4. 16 Tabel Rekapitulasi Kecepatan Arus Bebas	IV-12
Tabel 4. 17 Kecepatan rata-rata Jl. Pondok Labu Raya Arah RS. Fatmawati dan Ps. Pondok Labu	IV-13
Tabel 4. 18 Kecepatan Kendaraan Aktual Kendaraan Selama 1 Hari	IV-13
Tabel 4. 19 Tabel Rekapitulasi Kecepatan Tempuh dan Waktu Tempuh.....	IV-14
Tabel 4. 20 Tabel Analisis <i>Level Of Service</i>	IV-14
Tabel 4. 21 Kecepatan Kendaraan Pada Hari Senin	IV-28
Tabel 4. 22 Kecepatan Kendaraan Pada Hari Selasa	IV-28
Tabel 4. 23 Kecepatan Kendaraan Pada Hari Rabu	IV-29
Tabel 4. 24 Kecepatan Kendaraan Pada Hari Kamis	IV-29
Tabel 4. 25 Kecepatan Kendaraan Pada Hari Jum'at.....	IV-29
Tabel 4. 26 Jenis Penyeberangan Pada Hari Senin	IV-30
Tabel 4. 27 Jenis Penyeberangan Pada Hari Selasa	IV-30

Tabel 4. 28 Jenis Penyeberangan Pada Hari Rabu	IV-31
Tabel 4. 29 Jenis Penyeberangan Pada Hari Kamis	IV-31
Tabel 4. 30 Jenis Penyeberangan Pada Hari Jum'at	IV-31
Tabel 4. 31 TTCv Pada Hari Senin	IV-32
Tabel 4. 32 TTCv Pada Hari Selasa	IV-33
Tabel 4. 33 TTCv Pada Hari Rabu	IV-33
Tabel 4. 34 TTCv Pada Hari Kamis	IV-34
Tabel 4. 35 TTCv Pada Hari Jumat	IV-34
Tabel 4. 36 TTCp Pada Hari Senin	IV-35
Tabel 4. 37 TTCp Pada Hari Selasa	IV-36
Tabel 4. 38 TTCp Pada Hari Rabu	IV-36
Tabel 4. 39 TTCp Pada Hari Kamis	IV-37
Tabel 4. 40 TTCp Pada Hari Jumat	IV-37
Tabel 4. 41 Fase Konflik Lalu Lintas Pada Hari Senin	IV-41
Tabel 4. 42 Fase Konflik Lalu Lintas Pada Hari Selasa	IV-42
Tabel 4. 43 Fase Konflik Lalu Lintas Pada Hari Rabu	IV-42
Tabel 4. 44 Fase Konflik Lalu Lintas Pada Hari Kamis	IV-43
Tabel 4. 45 Fase Konflik Lalu Lintas Pada Hari Jumat	IV-43
Tabel 4. 46 Vimpact Pada Hari Senin	IV-44
Tabel 4. 47 Vimpact Pada Hari Selasa	IV-45
Tabel 4. 48 Vimpact Pada Hari Rabu	IV-45
Tabel 4. 49 Vimpact Pada Hari Kamis	IV-46
Tabel 4. 50 Vimpact Pada Hari Jumat	IV-46
Tabel 4. 51 PRI Rata-Rata Berdasarkan Jenis Penyeberangan	IV-49
Tabel 4. 52 Perbandingan Nilai PRI Berdasarkan Jam Penyeberangan	IV-50

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Klasifikasi Menurut Fungsi Jalan.....	II-2
Gambar 2. 2 Hubungan VMP Dengan DJ dan VB Pada Tipe Jalan 2/2-T	II-14
Gambar 2. 3 Zebra Cross pada ruas jalan	II-18
Gambar 2. 4 Pelican Cross pada persimpangan	II-19
Gambar 2. 5 Pedestrian Platform pada ruas jalan	II-19
Gambar 2. 6 Jembatan Penyeberangan Orang	II-20
Gambar 2. 7 Terowongan Penyeberang jalan kaki	II-21
Gambar 2. 8 Garis Stop dan Zebra Cross.....	II-23
Gambar 2. 9 Sistem Pengereman Cakram & Tromol	II-24
Gambar 2. 10 Sketsa Area Fase – Fase Konflik.....	II-26
Gambar 2. 11 Temporal Parameter	II-28
Gambar 2. 12 Kerangka Berfikir.....	II-33
Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian	III-1
Gambar 3. 2 Peta Lokasi Penelitian	III-3
Gambar 3. 3 Lokasi Penelitian.....	III-3
Gambar 3. 4 Sketsa Pengambilan Data	III-6
Gambar 4. 1 JL. Pondok Labu Raya Tampak Atas.....	IV-3
Gambar 4. 2 JL. Pondok Labu Raya Tampak Samping	IV-3
Gambar 4. 3 Grafik Kecepatan Rata – Rata Arah Rs Fatmawati (Utara)	IV-12
Gambar 4. 4 Nilai Ts Setiap Detiknya Pada Hari Senin	IV-38
Gambar 4. 5 Nilai Ts Setiap Detiknya Pada Hari Selasa	IV-39
Gambar 4. 6 Nilai Ts Setiap Detiknya Pada Hari Rabu	IV-39
Gambar 4. 7 Nilai Ts Setiap Detiknya Pada Hari Kamis	IV-40
Gambar 4. 8 Nilai Ts Setiap Detiknya Pada Hari Jumat.....	IV-40
Gambar 4. 9 Nilai PRI Pada Hari Senin.....	IV-47
Gambar 4. 10 Nilai PRI Pada Hari Selasa	IV-47
Gambar 4. 11 Nilai PRI Pada Hari Rabu	IV-48
Gambar 4. 12 Nilai PRI Pada Hari Kamis	IV-48
Gambar 4. 13 Nilai PRI Pada Hari Jumat	IV-49