

Analisis Perilaku Penyeberang Pejalan Kaki Di Zebra Cross Jalan Pemuda Kecamatan Kolaka Kabupaten Kolaka (Studi Kasus Depan SMP Negeri 1 Kolaka)

Al Tafakur La Ode ^{1)*}, Fathur Rahman Rustan ²⁾, Muhammad Buttomi Masgode ³⁾, Heri Santoso ⁴⁾ & La Ode Dzakir ⁵⁾

¹Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknologi dan Sains, Universitas Sembilanbelas November

²Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknologi dan Sains, Universitas Sembilanbelas November

³Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknologi dan Sains, Universitas Sembilanbelas November

⁴Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknologi dan Sains, Universitas Sembilanbelas November

⁵Program Studi Teknik Pertambangan, Fakultas Teknologi dan Sains, Universitas Sembilanbelas November

*Corresponding author. altafakurlaode88@gmail.com

ARTICLE INFO

Keywords:

Zebra Cross, Pedestrians, Vehicle Users.

How to cite:

Al Tafakur La Ode, Fathur Rahman Rustan, Muhammad Buttomi Masgode, Heri Santoso, La Ode Dzakir (2023). Analisis Perilaku Penyeberang Pejalan Kaki Di Zebra Cross Jalan Pemuda Kecamatan Kolaka Kabupaten Kolaka (Studi Kasus Depan SMP Negeri 1 Kolaka)



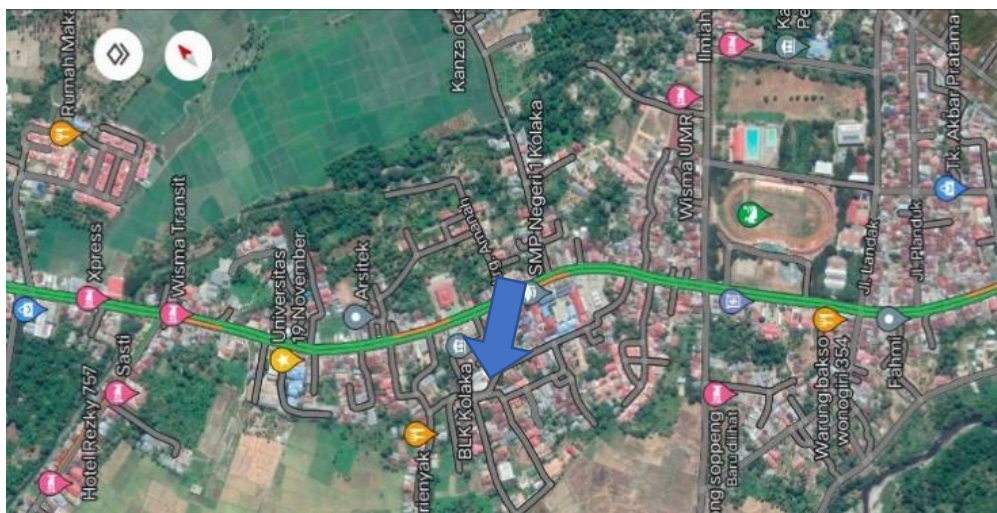
ABSTRACT

Pedestrians have the same rights as other road users, motorcyclists or cars, and are often victims of other drivers who feel superior. Based on pedestrian safety especially in the school setting, the location of the study is the zebra cross in front of the access road for SMP Negeri 1 Kolaka which is located on Pemuda Street, the location was chosen because it is on a main thoroughfare that runs between urban areas and national roads, so the presence of the zebra cross on vehicular traffic is considered very significant. This study aims to determine the behavior and perceptions of pedestrians on the zebra cross on the youth road in front of SMP Negeri 1 Kolaka. The results of this study indicate that during school entrance and return times, the behavior of pedestrians at SMP Negeri 1 Kolaka who cross via Zebra Cross is less compared to pedestrians outside Zebra Cross, the average time for pedestrians is 6.88 seconds/88 people. the number of vehicles during school entrance hours in both directions was 11,219 vehicles/week and during school hours in both directions up to 11,380 vehicles/week. As for pedestrian perception, 88 respondents said they understood Zebra Cross 81.81% said they knew, safety crossing at Zebra Cross 88.64% felt safe, socializing at Zebra Cross 7.95%, had attended the socialization, 92.05% felt they had never participated in the socialization, the difficulty factor was switching to Zebra Cross 64.77% said the vehicles were too crowded and too fast, 11.36 % felt the view was obstructed by illegal parking and street vendors, 23.86% said the distance was too far, pedestrian facilities at Zebra Cross 51.14% said it was enough, 40 .91% inadequate and added a through bridge at 7.95%.

1. Pendahuluan

Perkembangan suatu kota akan menghasilkan pertumbuhan jumlah penduduk dan kegiatan ekonomi kota tersebut. Selain dampak positif dampak negatif juga akan terjadi dari perkembangan suatu kota antara lain dari segi bentuk fisik maupun kelancaran lalu lintas sebagai sarana bagi berlangsungnya mobilitas dan kehidupan masyarakat. Pejalan kaki memiliki hak yang sama dengan pemakai jalan lainnya pengendara motor atau mobil yang kerap kali pejalan kaki menjadi korban pengendara lain yang merasa superior. Padahal bila pejalan kaki dan pengendara motor atau mobil mengerti petunjuk dasar keselamatan jalan tentu dapat terhindar dari kecelakaan (Ode, dkk. 2022), pejalan kaki merupakan bagian dari sistem transportasi yang tak terpisahkan dibandingkan dengan moda transportasi lain, meskipun Tindakan berjalan kaki terlihat sederhana, akan tetapi mempunyai peranan penting dalam sistem transportasi, karena jika pejalan kaki mengalami gangguan maka akan mempengaruhi bagian lain dari sistem transportasi.

Di lingkungan sekolah volume pejalan kaki memiliki perilaku yang berbeda di bandingkan dengan kawasan perdagangan, industri dan perkantoraan. Pejalan kaki khususnya siswa-siswi sekolah memiliki perilaku yang beragam ketika berjalan. Dengan beragamnya gerakan anak sekolah yang bersifat spontan dan tak terduga yang berisiko menimbulkan kecelakaan, jika terjadi pertemuan dengan lalu lintas kendaraan dalam sistem transportasi (Ode, dkk. 2021), sehingga keselamatan pejalan kaki di lingkungan sekolah harus diperhatikan. Berdasarkan dengan keselamatan pejalan kaki terutama di lingkungan sekolah, lokasi studi adalah *Zebra Cross* didepan jalan akses SMP Negeri 1 Kolaka yang terletak di jalan Pemuda, lokasi tersebut dipilih dikarenakan berada di jalan arteri primer yang masuk wilayah perkotaan dan jalan nasional sehingga keberadaan *Zebra Cross* terhadap lalu lintas kendaraan dianggap sangat penting. Sehingga diperlukan kajian tentang “Analisis Perilaku Penyeberang Pejalan Kaki Di *Zebra Cross* Jalan Pemuda Kecamatan Kolaka Kabupaten Kolaka (Studi Kasus Depan Smp Negeri 1 Kolaka)”.



Gambar 1. Peta Lokasi Penelitian Zebra Cross jalan pemuda Depan SMP Negeri 1 Kolaka

2. Tinjauan Pustaka

Pada dasarnya pemakai jalan merupakan pejalan kaki dan pengemudi kendaraan. Semua pengguna jalan akan berjalan kaki disebagian kegiatan perjalanannya. Walaupun menggunakan kendaraan pribadi atau kendaraan umum, biasanya awal dan akhir perjalanan dilakukan dengan jalan kaki. Dengan demikian berjalan kaki merupakan kegiatan yang esensial dari sistem angkutan, dan harus mendapatkan perlakuan selayaknya. Pejalan kaki pada dasarnya lemah jika mereka bercampur dengan kendaraan, dan menyebabkan terjadinya arus lalu lintas yang lambat. Kebutuhan pengendalian untuk pejalan kaki berkaitan dengan keselamatan, sebagai tujuan utamanya adalah untuk mengurangi jumlah dan tingkat fasilitas kecelakaan yang menimpa pejalan kaki, di samping saling bertentangan dengan arus lalu lintas atau adanya konflik diantara kedua kepentingan tersebut (Anonim,1999 Dalam Rasni 2018).

Salah satu fasilitas pejalan kaki dalam khasanah transportasi dapat berupa *Zebra Cross*, tempat penyeberangan khusus bagi pejalan kaki, dan di harapkan dapat memberi manfaat yang sangat berguna bagi kehidupan masyarakat. Dengan adanya fasilitas pejalan kaki diharapkan dapat meningkatkan keamana, kenyamanan maupun kecepatan waktu atau berjalan. Hal ini senada dengan pendapat dari *Oghigian (1974:273)* (Hesti Hajrawati Abbas 2013 dalam Rasni,2018) sebagai berikut:

1. Menyediakan fasilitas pejalan kaki yang dapat meningkatkan fungsi kesinambungan, keselamatan lingkungan bagi pejalan kaki
2. Menyediakan fasilitas pejalan kaki yang tidak berbahaya bagi keselamatan para pejalan kaki.
3. Meningkatkan kenyamanan bagi para pejalan kaki, yang meliputi kemudahan dan keamanan bagi pejalan kaki.

Tingkat pengaruh arus kendaraan jalan terhadap penyeberangan jalan diukur dari lamanya waktu tunggu yang dialami pejalan kaki. Waktu tunggu di hitung dari saat mulai penyeberangan jalan berhenti melangkahkahi kaki (TP1) sampai penyeberangan jalan melangkahkahi kaki dan benar-benar menyeberang jalan dan tidak berhenti lagi untuk menunggu (TP2). Jadi lamanya waktu menunggu diperoleh dari selisih kedua waktu tersebut, dan dihitung dengan menggunakan persamaan di bawah ini :

$$TP = TP_2 - TP_1$$

Dimana :

TP = Lamanya waktu tunggu pejalan kaki

TP_1 = Waktu tunggu dihitung saat mulai penyeberangan jalan berhenti melangkahkahi kaki

TP_2 = Penyeberang jalan melangkahkahi kaki dan benar – benar menyeberang jalan dan tidak berhenti lagi untuk menunggu.

Lalu lintas pejalan kaki di *Zebra Cross* maupun dijalur khusus pejalan kaki sangat dipengaruhi oleh adanya hambatan-hambatan dan pengurangan area. Berlawanan arah, berhenti dan adanya rambu- rambu lalu lintas atau fasilitas yang ada di jalan misalnya tiang, tempat sampah, orang berjualan, tempat telepon begitu juga berupa kotak suara dan lain sebagainya.

1. Fasilitas Penyeberangan

Fasilitas penyeberangan adalah fasilitas pejalan kaki untuk penyeberangan jalan. (Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.43/AJ 007 /DRJD/2007). Fasilitas penyeberangan dibagi dalam 2 kelompok tingkatan yaitu :

a. **Penyeberangan sebidang**

Penyeberangan sebidang terdiri dari :

1. Salib Zebra tanpa pelindung, yaitu penyeberangan *zebra cross* yang tidak dilengkapi dengan pulau pelindung.
2. Salib Zebra dengan pelindung, yaitu penyeberangan *zebra cross* yang dilengkapi dengan pulau pelindung dan rambu peringatan awal bangunan pemisah untuk lalu lintas dua arah.
3. Pelindung penyeberangan yang tidak tersedia dengan pulau pelindung.
4. pelindung penyeberangan yang tersedia dengan pulau pelindung dan rambu peringatan awal bangunan pemisah untuk lalu lintas dua arah.

b. **Penyeberangan tidak sebidang**

Penyeberangan Tidak Sebidang terbagi dua :

- a. Jembatan penyeberangan, yaitu fasilitas pejalan kaki untuk menyeberang jalan berupa bangunan tidak sebidang diatas jalan.
- b. Terowongan penyeberangan, yaitu fasilitas pejalan kaki untuk menyeberang jalan berupa bangunan tidak sebidang dibawah jalan.

2. **ketentuan-ketentuan teknis perencanaan penyeberangan**

Perencanaan teknis fasilitas penyeberangan harus memenuhi ketentuan-ketentuan (John J. Fruin,1971 Dalam Veranita 2019) sebagai berikut:

a. *Zebra Cross*

Zebra Cross merupakan fasilitas penyeberangan pejalan kaki yang sederhana jika dibandingkan dengan jembatan penyeberangan dan terowongan. Keberadaan fasilitas ini ditandai dengan garis-garis berwarna putih searah dengan arus kendaraan dan dibatasi garis melintang lebar jalan (*stopline*), yang fungsinya sebagai garis batas henti kendaraan saat pejalan kaki melintas.

b. *Zebra Cross* Dengan Lampu Kedip

Pada penyeberangan *Zebra Cross* yang menggunakan lampu kedip kuning, penyeberang diperbolehkan menyeberang pada saat arus lalu lintas memberikan kesempatan yang cukup untuk menyeberang dengan aman. Setiap kendaraan diingatkan untuk mengurangi kecepatan atau berhenti, memberi kesempatan kepada pejalan kaki untuk menyeberang lebih dahulu.

Pedestrian Line Crossing dengan lampu pengatur (*Pelican*)

Pelican adalah *zebra cross* yang dilengkapi dengan lampu pengatur bagi penyeberang jalan dan kendaraan. *Phase* berjalan kaki bagi penyeberang dihasilkan dengan menekan tombol pengatur dengan lama periode berjalan yang telah dilakukan. Fasilitas ini akan bermanfaat bila ditempatkan di jalan dengan arus penyeberangan jalan yang tinggi.

3. **Metodologi Penelitian**

Dalam penelitian ini metode yang digunakan yaitu dengan metode survei langsung pada lokasi penelitian bertujuan untuk memperoleh perbandingan dari penyeberang jalan dan dapat diketahui efektif pemasangan *Zebra Cross* yang terdapat pada jalan pemuda pada studi kasus *Zebra Cross* depan jalan akses SMP Negeri 1 Kolaka. Setelah dilakukan kajian survei pada ruas jalan tersebut, maka akan diperoleh data lapangan sebagai data primer serta dilakukan analisa data sehingga diperoleh kesimpulan. Pengamatan data dilakukan selama 6 hari, pada jalan pemuda depan SMP Negeri 1 Kolaka di lakukan pengambilan data, di awali pada jam 06:15 – 07:30 WITA dan jam 13:30 – 14:30 WITA.

1. Cara menentukan sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Pada *Zebra Cross* depan akses SMP Negeri 1 Kolaka jumlah responden yaitu 88 orang. Dengan *margin of error* yang di toleransi 10% dari jumlah siswa dan guru di SMP Negeri 1 Kolaka jalan Pemuda berjumlah 747 orang (Data SMP Negeri 1 Kolaka, 2023). Adapun menentukan menentukan sampel menggunakan rumus slovin, hasil menunjukan bahwa sampel minimal yang harus dipakai ialah 88 sampel.

Rumus slovin berfungsi untuk menghitung jumlah sampel minimal apabila perilaku dari sebuah populasi tidak di ketahui secara pasti. Rumus pertama kali diperkenalkan oleh Slovin pada tahun 1960. Bentuk dari rumus slovin adalah :

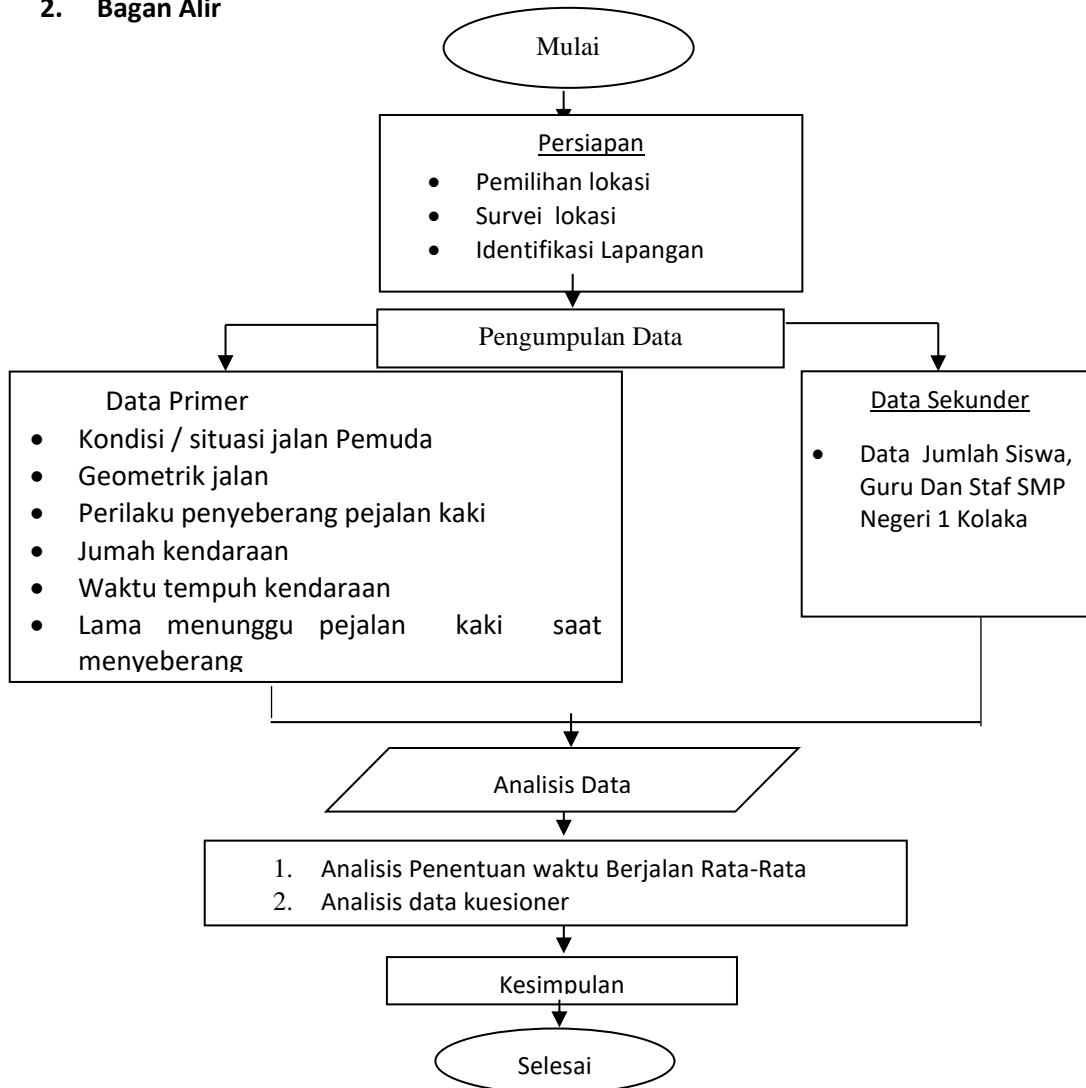
$$n = \frac{N}{1 + (N \cdot e^2)}$$

n = ukuran jumlah sampel yang akan di cari

N = ukuran populasi

e = *margin of error* yang merupakan besaran kesalahan yang di harapkan atau ditetapkan. 10% Dari rumus di atas didapatkan sampel sebanyak 88 Sampel

2. Bagan Alir



Gambar 2. Bagan Alur Penelitian

4. Hasil dan Pembahasan

1. Geometrik Jalan

Berdasarkan hasil survai yang penulis lakukan di lapangan, maka diperoleh data-data geometrik jalan lokasi penelitian yang dapat di lihat pada tabel sebagai berikut :

Tabel 1. Kondisi Geometrik Jalan.

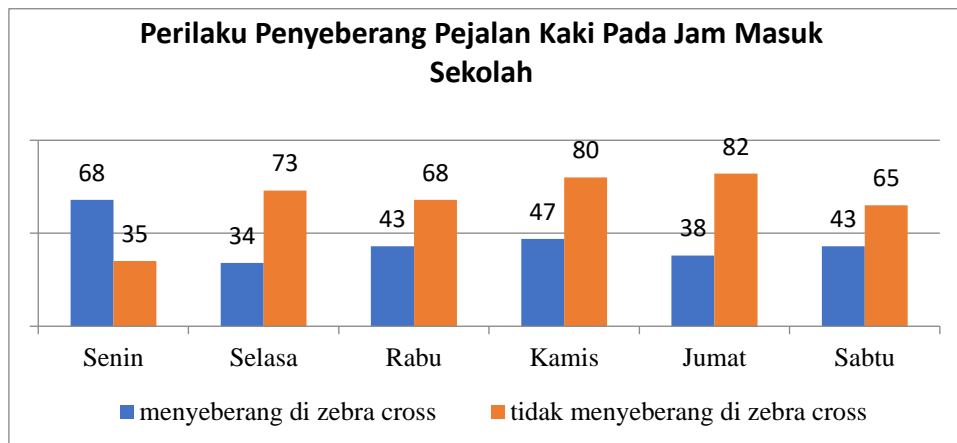
Nama Jalan	Tipe Jalan	Lebar Perjalur	Lebar Dua Jalur	Lebar Median	Zebra Cross
Jalan Pemuda	Jalan Arteri	3,5 Meter	7 Meter	2 Meter	Ada

Sumber: Hasil Penelitian, 2023

Kondisi geometrik merupakan tipe jalan 2 jalur 4 lajur (4/2D) dengan median selebar 2 meter, yaitu 2 lajur arah sabilambo dan 2 lajur arah pelabuhan. sedangkan lebar masing-masing lajur selebar 3,5 meter dan pemisah jalur berupa marka garis putus dan adanya *Zebra Cross* Jalan Pemuda depan SMP Negeri Kolaka.

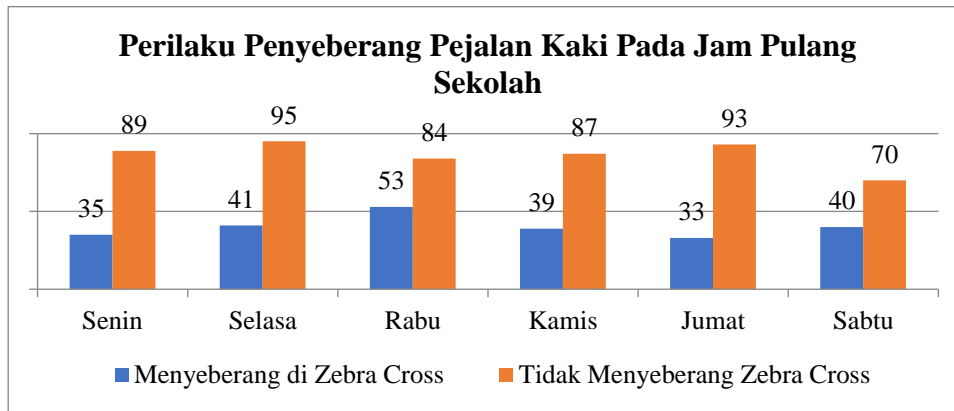
2. Perilaku Pejalan Kaki

Perilaku penyeberang jalan sangat beragam, hal ini dapat dipengaruhi oleh faktor kebiasaan atau kebutuhan. Data hasil survai penyeberang jalan dapat dilihat pada tabel dibawah ini.



Gambar 3. Grafik Penyeberang Jalan Masuk Sekolah

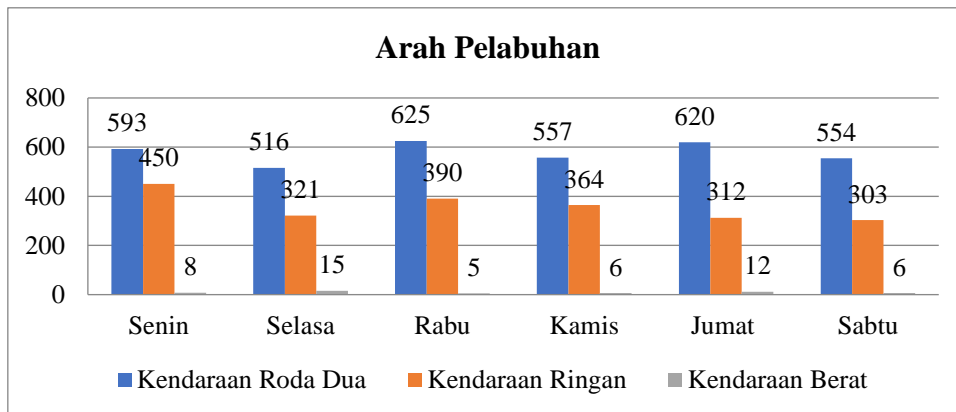
Dari grafik 3. di atas menjelaskan bagaimana perilaku penyeberang pejalan kaki pada jam masuk sekolah. Jumlah tertinggi penyeberang pejalan kaki yang menyeberang di *Zebra Cross* yaitu pada hari senin sebanyak 68 orang. Sedangkan yang tidak menyeberang di *Zebra Cross* yang tertinggi pada hari jumat sebanyak 82 orang.



Gambar 4. Grafik Penyeberang Jalan Pulang Sekolah

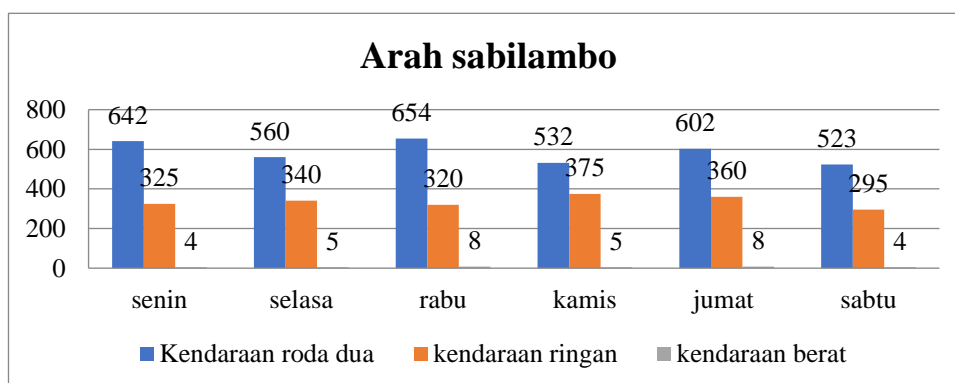
3. Jumlah Kendaraan

Kendaraan adalah suatu alat angkut yang berfungsi untuk mempermudah kinerja manusia, di samping itu ada dampak negatif yang di timbulkan yaitu kecelakaan, sangat sulit di cegah akibat dari kurang patuhnya manusia terhadap UUD yang berlaku, atau ketidak tahunya manusia terhadap peraturan yang di terapkan pemerintah. Salah satu peraturan yang sering di langgar oleh masyarakat yaitu ketertiban berlalu lintas.



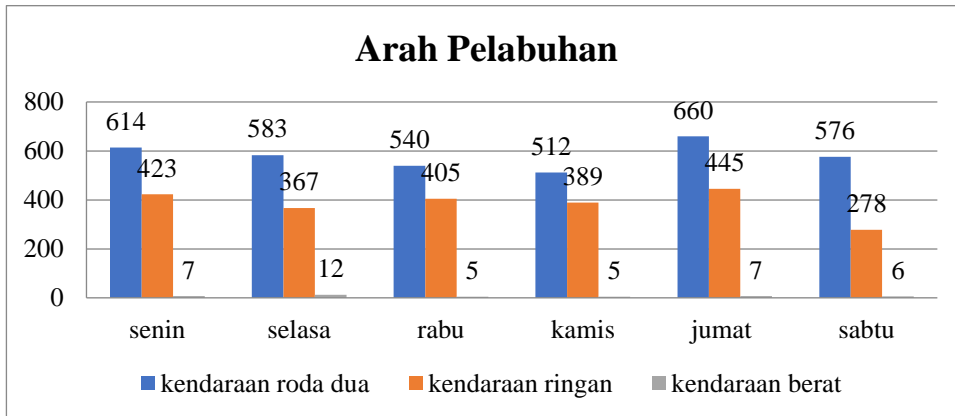
Gambar 5. Grafik Jumlah Kendaraan Pada Jam Masuk Sekolah (Arah Pelabuhan)

Pada grafik di atas menjelaskan pada jam masuk sekolah (Arah pelabuhan) jumlah kendaraan roda dua tertinggi pada hari rabu sebanyak 625, kendaraan ringan tertinggi pada hari senin sebanyak 450, serta kendaraan berat tertinggi pada hari selasa sebanyak 15 kendaraan.



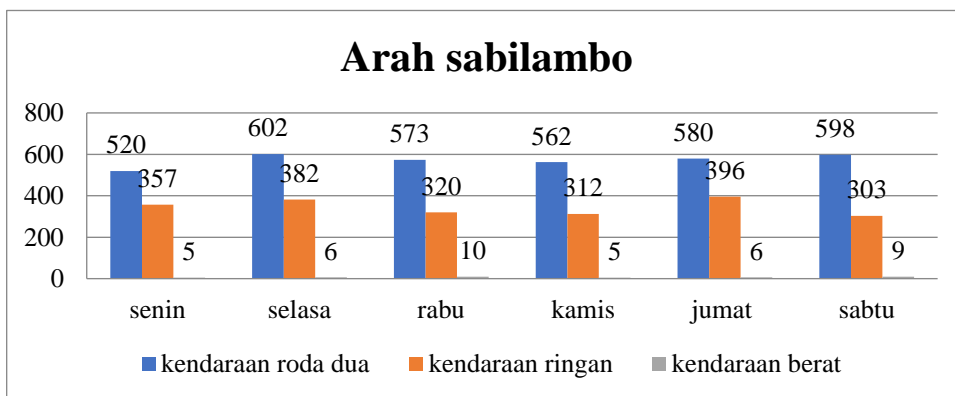
Gambar 6. Grafik Jumlah Kendaraan Pada Jam Masuk Sekolah (Arah Sabilambo)

Pada grafik di atas menjelaskan pada jam masuk sekolah (Arah Sabilambo) jumlah kendaraan roda dua tertinggi pada hari senin sebanyak 642, kendaraan ringan tertinggi pada hari rabu sebanyak 654, serta kendaraan berat tertinggi pada hari jumat sebanyak 8 kendaraan



Gambar 7. Grafik Jumlah Kendaraan Pada Jam pulang Sekolah (Arah Pelabuhan)

Pada grafik . di atas menjelaskan pada jam pulang sekolah (Arah Pelabuhan) jumlah kendaraan roda dua tertinggi pada hari jumat sebanyak 660, kendaraan ringan tertinggi pada hari jumat sebanyak 445, serta kendaraan berat tertinggi pada hari selasa sebanyak 12 kendaraan



Gambar 8. Grafik Jumlah Kendaraan Pada Jam pulang Sekolah (Arah Sabilambo)

Pada grafik di atas menjelaskan pada jam pulang sekolah (Arah Sabilambo) jumlah kendaraan roda dua tertinggi pada hari selasa sebanyak 602, kendaraan ringan tertinggi pada hari jumat sebanyak 396, serta kendaraan berat tertinggi pada hari rabu sebanyak 10 kendaraan

4. Waktu Tempuh Kendaraan

Waktu tempuh kendaraan di ambil dari tiap kejadian penyeberang dengan di bagi menjadi dua waktu yaitu sebelum ada penyeberang dan sesaat ada penyeberang dengan mengambil jarak tempuh 100 meter dan mengambil masing-masing 10 data waktu tempuh kendaraan. Adapun hasil pengambilan data sebagai berikut:

Tabel 4. Total Waktu Tempuh Kendaraan

No	Jenis Kendaraan	Waktu Tempuh Kendaraan (detik/100 m)	
		Tidak Ada Penyeberang	Ada Penyeberang
1	Kendaraan Roda Dua	8,157	10,587
2	Kendaraan Ringan	10,653	13,206

Sumber: Hasil Penelitian, 2023

Dari hasil perhitungan waktu tempuh kendaraan dapat dilihat pada tabel 4. di peroleh waktu tempuh kendaraan roda dua pada saat tidak ada penyeberang dari 100 m waktu tempuh kendaraan yaitu 8,157 detik. Sedangkan pada saat ada penyeberang waktu tempuh kendaraan lebih lambat yaitu 10,587 detik. Untuk kendaraan ringan pada saat tidak ada penyeberang waktu tempuh kendaraan yaitu 10,653 detik. Sedangkan pada saat ada penyeberang waktu tempuh kendaraan lebih lambat yaitu 13,206 detik.

5. Sistem Jaringan

Berdasarkan hasil survei langsung yang dilakukan di SMP Negeri 1 Kolaka di dapatkan data-data personil di lihat pada tabel di bawa ini.

Tabel 6. Total Waktu Rata-Rata Penyeberang Jalan (Depan SMP Negeri 1 Kolaka)

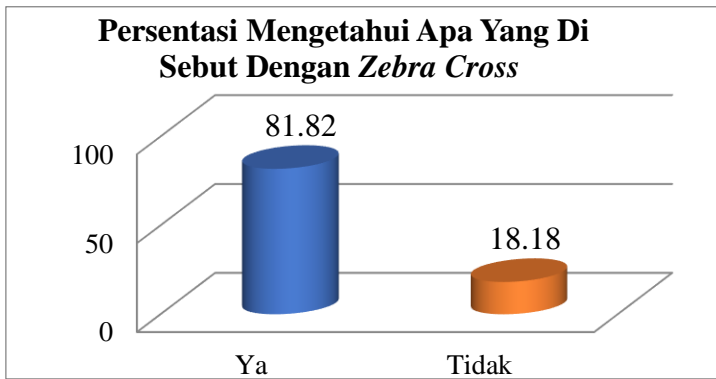
Hari Pengamatan	TP rata-rata (detik)	Σsampel (orang)
Senin, 06 - 01 – 2023	6,26	15
Selasa, 07 - 01 – 2023	6,90	15
Rabu, 08 - 01 – 2023	6,62	15
Kamis, 09 - 01 – 2023	7,31	15
Jumat, 10 - 01 – 2023	7,32	14
Sabtu, 11 - 01 – 2023	6,89	14
Total/Rata-Rata	6.88	88

Sumber: Hasil Analisis Data, 2023

Waktu tunggu atau waktu menunggu untuk penyeberang yang dialami oleh pejalan kaki yang terjadi di depan jalan SMP Negeri 1 Kolaka penyeberang jalan waktu rata-rata sebesar 6,88 detik untuk benar- benar sampai diseberang jalan dan tidak melangkahkan kaki lagi untuk aktifitas menyeberang dengan jumlah sampel 88 orang.

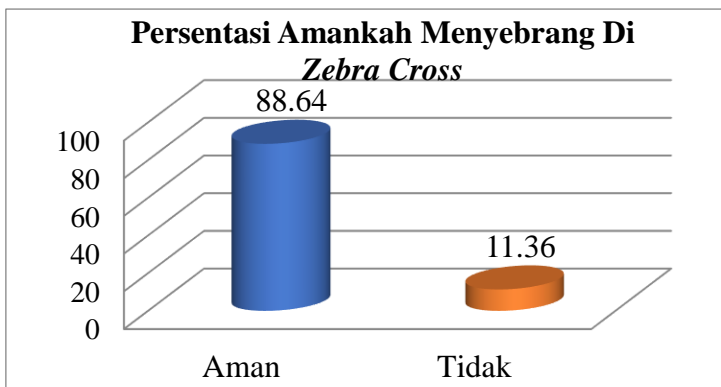
5. Data Kuisisioner

Jumlah responden yang di survei dalam evaluasi meliputi 88 orang terbagi menjadi 3 yaitu siswa 50 orang, guru 20 orang dan pengendara 18 orang . usia responden rata-rata adalah 12 tahun dan tertinggi 50 tahun.



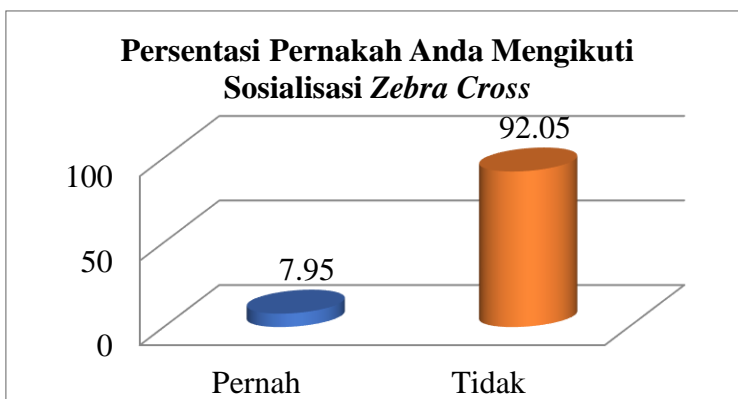
Gambar 9. Grafik Pemahaman Tentang Zebra Cross

Berdasarkan dari data di atas dapat di simpulkan sebanyak 88 orang responden yang berbeda ,ternyata masih ada yang tidak mengetahui atau memahmi tentang Zebra Cross, terbukti bahwa sebanyak 18,18% responden tidak mengetahui arti dari zebra cross dan yang mengetahui sebanyak 81,81% responden yang mengetahui arti dari Zebra Cross



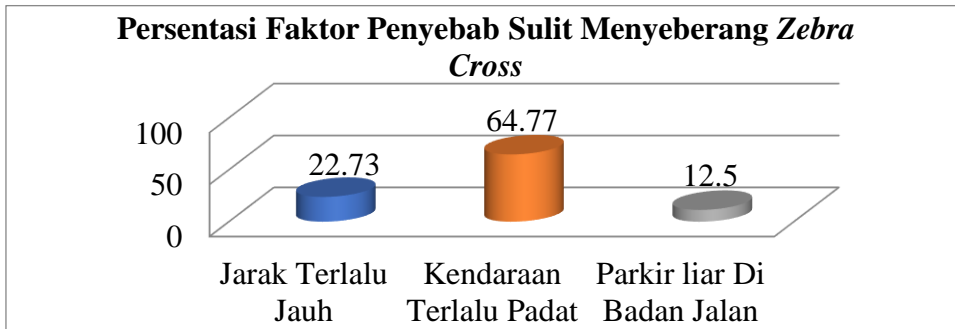
Gambar 10. Grafik Amankah Menyeberang Zebra Cross

Berdasarkan dari data di atas sebanyak 88,64% responden mengatakan aman menyeberang di Zebra Cross, sedangkan yang mengatakan tidak aman menyeberang di Zebra Cross sebanyak 11,36% responden, sehingga perlu perbaikan atau pemahaman yang lebih baik terhadap Zebra Cross di depan Sekolah SMP Negeri 1 Kolaka.



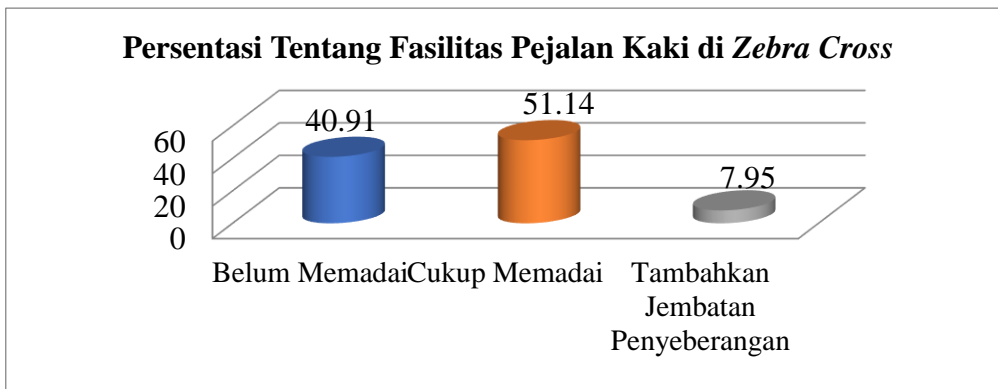
Gambar 11. Grafik Sosialisasi Tentang Zebra Cross

Berdasarkan dari data di atas diketahui bahwa hampir keseluruhan responden belum ada sosialisasi atau belum mengikuti sosialisasi tentang *Zebra Cross*, mereka mengetahui *Zebra Cross* hanya dari internet dan media televisi. Diketahui sebanyak 7,95% responden pernah mengikuti sosialisasi tentang *Zebra Cross* dan sebanyak 92,05% responden belum pernah mengikuti sosialisasi tentang *Zebra Cross*



Gambar 12. Grafik Faktor Penyebab Sulit Menyeberang *Zebra Cross*

Berdasarkan dari data di atas diketahui sebanyak 64,77% responden mengatakan kecepatan kendaraan di daerah *Zebra Cross* masih di anggap terlalu kencang, kemudian sebanyak 23,86% responden menjawab lebar jalan terlalu lebar untuk di seberangi , serta sebanyak 11,36% responden pandangan terhadap parkir di badan jalan sangat mengganggu penyeberangan.



Gambar 13. Grafik Tentang Fasilitas Pejalan Kaki di *Zebra Cross*

Berdasarkan dari data di atas di ketahui sebanyak 40,91% mengatakan pada *Zebra Cross* tersebut belum memadai, kemudian sebanyak 51,14% responden bahwa pada *Zebra Cross* tersebut cukup memadai serta sebanyak 7,95% responden bahwa *Zebra Cross* tersebut di tambahkan jembatan penyeberangan.

5. Kesimpulan

Berdasarkan hasil dari penelitian ini dapat di simpulkan bahwa Dari hasil analisis perilaku pejalan kaki pada ruas jalan pemuda depan SMP Negeri 1 Kolaka pada jam Masuk Sekolah 06:15-07:30 penyeberang yang menggunakan *Zebra Cross* yang tertinggi pada hari senin sebanyak 68 orang, serta yang terendah yaitu pada hari selasa sebanyak 34 orang. Jumlah pejalan kaki yang tidak menyeberang di *Zebra Cross* tertinggi yaitu pada hari jumat sebanyak 82 orang, serta yang terendah yaitu pada hari senin sebanyak 35 orang. Sedangkan Pada jam pulang Sekolah 13:00-

14:30 penyeberang yang menggunakan *zebra cross* yang tertinggi pada hari rabu sebanyak 53 orang, serta yang terendah yaitu pada hari jumat sebanyak 33 orang. Jumlah pejalan kaki yang tidak menyeberang di *Zebra Cross* tertinggi yaitu pada hari jumat sebanyak 93 orang, serta yang terendah yaitu pada hari sabtu sebanyak 70 orang. Persepsi penyeberang jalan dari 88 responden mengatakan pemahaman tentang *Zebra Cross* 81,81% mengetahui, keamanan menyeberang di *Zebra Cross* 88,64% merasa aman, sosialisasi tentang *Zebra Cross* 7,95% pernah mengikuti sosialisasi, 92,05% merasa tidak pernah mengikuti sosialisasi, faktor sulitnya menyeberang di *Zebra Cross* 64,77% mengatakan kendaraan terlalu padat dan kencang, 12,5% merasa pandangan terhalang terhadap parkir liar dan pedagang kaki lima, 22,73% mengatakan jarak terlalu jauh, fasilitas pejalan kaki di *Zebra Cross* 51,14% mengatakan cukup, belum memadai 40,91% dan di tambahkan jembatan penyeberangan 7,95%.

Referensi

- Direktorat Jenderal Bina Marga., 1995. *Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki Dikawasan Perkotaan*, Jakarta.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2007. Nomor : SK. 43/AJ 007/DJRD/2007). *Rekayasa Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota*. Departemen Perhubungan Jakarta, 2007.
- Muh.Ikbal dan Mashuri, 2011. *Karakteristik Pejalan Kaki dan Pemilihan Jenis Fasilitas Penyeberangan Jalan, Palu*. Universitas Todulako, Palu. Vol.1 (2), Hal. 69-79.
- Ode, A.T.L., Yatjong, I., 2021. Pengaruh Antrian Kendaraan Di Stasiun Pengisian Bahan Bakar (Spbu) Balandete Jalan Pemuda Kabupaten Kolaka Terhadap Arus Lalu Lintas. *DINTEK*, 14 (1): 41-48.
- Ode, A.T.L., Hidayat, A., Gunawansyah, G., Purnama H., Niran, N., 2022a. Penurunan tingkat kecelakaan lalu lintas Melalui analisa black spot di ruas jalan Kolaka-Watubangga. *Jurnal DIntek*, 15(2): 65-73
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia NO. Km. 14 Tahun2006 .Tentang *Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan*.
- Robbins, Stephen P., 2006. *Perilaku Organisasi*. Edisi kesepuluh. Jakarta: PT.Indeks Kelompok Gramedia
- Rasni.,2018. *Analisi Perilaku Penyeberangan Jalan Pada Jalan Pahlawan Studi Kasus Zebra Cross Depan Jalan akses Madrasah Tsanawiyah 1 Kolaka*. Universitas Sembilanbelas November Kolaka.
- Tony Albisiawan., 2019, *Analisis Sarana Penyeberangan dan Perilaku Pejalan Kaki Menyeberang Di Ruas Jalan S. Supardi Kota Malang*. *Jurnal Sipil Ftsp*