

PERENCANAAN RUTE AMAN SELAMAT SEKOLAH (RASS) PADA KAWASAN PENDIDIKAN KOTA PROBOLINGGO

SAFETY ROUTES FOR SCHOOLS (RASS) PLANNING AT EDUCATIONAL AREA IN PROBOLINGGO CITY

Muhammad Firmansyah Gayo, Djamal Subastian, dan Tatang Adhiatna

Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Jl Raya Setu Km 3,5

Cibitung, Bekasi Jawa Barat 17520, Indonesia

Sarjana Terapan Transportasi Darat, Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Indonesia

Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan

E-mail: fsyahg@gmail.com

Diterima: 16 Juli 2022; Direvisi: 8 Agustus 2022; Disetujui: 15 Agustus 2022

ABSTRACT

In Probolinggo City, there is an educational area located on Soekarno-Hatta road and Citarum road sub-district of Curahgrinting. This educational area is located near the CBD area, so traffic around the area is crowded and less friendly for students in the area. Also there is still a lack of safety signs and instructions in this educational area. In connection with the issuance of a new Ministerial Regulation Number 16 of 2016 concerning Safety Routes for Schools (RASS), researchers are interested in conducting research on the application of the RASS concept in this area according to the characteristics of the area. There are three schools located at this location with a total of 2,931 students. Data collection includes primary and secondary data collection. For the sampling technique, the researcher used the Slovin formula. The data that has been collected and then carried out analyzes include determining pedestrian routes, bicycle routes, and public transportation routes, to proposals around the school. Based on the results of the analysis, it will be determined the provision of safe travel support facilities for pedestrians and cyclists, public transportation, and a pick-up point at each school so as not to interfere with direct traffic flow on Soekarno-Hatta Street and Citarum Street. Proposals made around schools to improve safety include the installation of signs and markings, to the design of RASS in the school area.

Keywords: Safety Routes For Schools, Student, Educational Area.

ABSTRAK

Di Kota Probolinggo terdapat suatu kawasan pendidikan yang berlokasi di Jalan Soekarno-Hatta dan Jalan Citarum Kelurahan Curahgrinting. Kawasan pendidikan ini terletak di dekat kawasan CBD, sehingga lalu lintas di sekitar kawasan ramai dan kurang ramah untuk para pelajar yang berada pada kawasan tersebut. Ditambah masih kurangnya rambu dan petunjuk keselamatan yang terdapat pada kawasan pendidikan ini. Berkaitan dengan lahirnya Peraturan Menteri yang baru yaitu Peraturan Menteri Nomor 16 Tahun 2016 tentang Rute Aman Selamat Sekolah (RASS), maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian tentang penerapan konsep RASS di kawasan ini sesuai dengan karakteristik kawasan itu sendiri. Terdapat tiga sekolah yang berada pada lokasi ini dengan Jumlah siswa sebanyak 2931. Pengumpulan data meliputi pengumpulan data primer dan data sekunder. Untuk teknik pengambilan sampel peneliti menggunakan rumus Slovin. Data yang telah terkumpul lalu dilakukan analisis-analisis meliputi penentuan rute pejalan kaki, rute sepeda, dan rute angkutan umum, hingga usulan-usulan di sekitar sekolah. Berdasarkan hasil analisis maka akan ditetapkan penyediaan fasilitas penunjang perjalanan yang berkeselamatan untuk pejalan kaki dan pesepeda, angkutan umum, serta ditentukan titik antar jemput pada masing masing sekolah agar tidak mengganggu arus lalu lintas langsung di Jalan Soekarno-Hatta dan Jalan Citarum. Usulan-usulan yang dilakukan di sekitar sekolah untuk meningkatkan keselamatan di antaranya pemasangan rambu dan marka, hingga desain RASS pada kawasan sekolah.

Kata Kunci : Rute Aman Selamat Sekolah, Pelajar, Kawasan Pendidikan.

PENDAHULUAN

Dalam Kawasan Pendidikan pada ruas jalan Soekarno-Hatta, dan ruas Jalan Citarum terdapat tiga sekolah dengan jumlah 2931 siswa yang bersekolah di SMAN 1 Kota Probolinggo, MAN 2 Kota Probolinggo, dan MTsN Kota Probolinggo. Jalan Soekarno-Hatta sendiri menjadi akses utama menuju pusat kota karena termasuk jalan arteri. Sehingga volume lalu lintas yang tertinggi terlihat dari V/C ratio jalan dengan nilai 0,3 yang memiliki tipe jalan 4/2 UD dan mempunyai lebar total jalur 12 meter. MTsN Kota Probolinggo terletak di jalan Citarum yang bersimpangan dengan jalan Soekarno-Hatta serta memiliki tipe jalan 2/2 UD dan memiliki lebar total jalur total 5 meter.

Tingginya penggunaan kendaraan pribadi pada jam berangkat dan pulang menyebabkan volume kendaraan pada ruas tersebut menjadi tinggi pada jam masuk dan pulang sekolah. Serta hampir seluruh siswa yang mengendarai kendaraan pribadi masih belum memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi). Banyak juga para siswa yang diantar jemput menggunakan kendaraan bermotor dan mobil pribadi yang mana meningkatkan volume kendaraan sehingga menimbulkan kemacetan jalan karena berhenti di badan jalan.

Berdasarkan data dari Satlantas Porles Kota Probolinggo, pada tahun 2020 banyak melibatkan para pelajar dan mahasiswa dalam kecelakaan. Keterlibatan para pelajar dan mahasiswa menduduki peringkat kedua dalam segi profesi korban dalam kecelakaan yaitu sebanyak 90 kejadian atau persentasenya 22,2% dari total kecelakaan berdasarkan profesi korban di Kota Probolinggo. Tidak hanya itu, angka kecelakaan berdasarkan usia di Kota Probolinggo yaitu usia 16-30 tahun menempati peringkat pertama kecelakaan dengan korban sebanyak 157 orang dengan persentase 39%. Dan untuk ruas jalan Soekarno-Hatta sendiri menempati ranking ke-1 pada perankingan kecelakaan lalu lintas berdasarkan jalan dengan menggunakan metode *Upper Control Limit* sesuai dengan data Laporan Umum Tim PKL Kota Probolinggo tahun 2021. Maka, para pelajar sangat rentan akan keterlibatan kecelakaan lalu lintas.

Jalan Soekarno-Hatta merupakan jalan yang dimana banyak siswa yang melakukan kegiatan seperti menyeberang dan menyusuri jalan pada ruas Jalan Soekarno-Hatta dan Jalan Citarum. Bahkan para siswa yang menggunakan sepeda untuk melewati fasilitas trotoar dan bahu jalan karena tidak tersedianya fasilitas khusus jalur sepeda.

TINJAUAN PUSTAKA

Keselamatan

Keselamatan jalan raya adalah suatu upaya mengurangi kecelakaan jalan yang dapat disebabkan oleh prasarana, faktor sekeliling, sarana, manusia, rambu atau peraturan. Keselamatan jalan raya merupakan suatu bagian yang tak terpisahkan dari konsep transportasi berkelanjutan yang menekankan pada prinsip transportasi yang aman, nyaman, cepat, bersih (mengurangi polusi/pencemaran udara) dan dapat di akses oleh semua orang dan kalangan, baik oleh para penyandang cacat, anak-anak, ibu-ibu, maupun para lanjut usia.

Penerapan RASS (Rute Aman Selamat Sekolah)

Rute Aman Selamat Sekolah yang selanjutnya disingkat menjadi RASS adalah bagian dari kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas berupa penyediaan sarana dan prasarana angkutan dengan pengendalian lalu lintas dan penggunaan jaringan jalan serta penggunaan sarana dan prasarana angkutan sungai dan danau dari lokasi permukiman menuju sekolah. Dalam Pedoman Teknis Program Rute Aman Selamat Sekolah Kementerian Perhubungan Satuan Kerja *Direktorat Keselamatan Transportasi Darat*, RASS merupakan program untuk mendorong murid dan orang tua murid untuk lebih memilih berjalan kaki bersepeda atau menggunakan angkutan umum sebagai pilihan moda yang selamat, aman, nyaman dan menyenangkan untuk berangkat dan pulang sekolah dari kawasan sekitar pemukiman sampai dengan sekolah.

Angkutan Sekolah

Angkutan sekolah terdiri dari angkutan antar jemput anak sekolah dan angkutan kota/kabupaten anak sekolah. Angkutan antar jemput anak sekolah adalah angkutan yang khusus melayani pelajar sekolah dengan asal dan/atau tujuan perjalanan tetap, dari dan ke sekolah yang bersangkutan, diselenggarakan oleh lembaga pendidikan.

Jalur atau Lajur Sepeda

Jalur khusus sepeda itu berupa lajur sepeda yang disediakan secara khusus untuk pesepeda dan/atau dapat digunakan bersama-sama dengan pejalan kaki (Peraturan Menteri Perhubungan, 2016). Untuk Marka lajur sepeda dinyatakan dengan *marka* lambang berupa gambar sepeda berwarna putih dan/atau marka jalan berwarna hijau.

Fasilitas Pejalan Kaki

Pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan. Manajemen dan rekayasa lalu lintas salah satunya dengan pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan kepada pejalan kaki. Pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar, tempat penyebrangan dan fasilitas lain. Pejalan kaki berhak atas prioritas pada saat menyeberang jalan di tempat penyebrangan.

ZoSS (Zona Selamat Sekolah)

Zona Selamat Sekolah (ZoSS) adalah pengendalian kegiatan lalu lintas melalui pengaturan kecepatan dengan penempatan marka dan rambu pada ruas jalan di lingkungan sekolah yang bertujuan untuk mencegah terjadi kecelakaan sebagai upaya menjamin keselamatan anak di sekolah. ZoSS merupakan bagian dari kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas berupa pengendalian lalu lintas dan penggunaan suatu ruas jalan di lingkungan sekolah. ZoSS dinyatakan dengan fasilitas perlengkapan jalan (marka, rambu, dan alat pengaman pemakai jalan).

Drop zone/ Pick Up Point

Drop zone/ pick up point adalah suatu lokasi atau titik untuk menurunkan dan menaikkan penumpang yang diantar/jemput, tempat ini berbeda dengan halte, *Drop Zone/ pick up point* adalah tempat pemberhentian yang disediakan untuk pengantar/penjemput.

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan berdasarkan metodologi penelitian dari tahap awal identifikasi masalah, rumusan masalah, pengumpulan data sekunder dan data primer, pengolahan dan analisis data, kemudian didapatkan usulan-usulan desain kawasan yang berkonsep RASS Jenis penelitian ini termasuk dalam jenis Analisis Deskriptif. Metode ini digunakan untuk menggambarkan dan menjelaskan berbagai kondisi dan situasi yang diperlukan dalam penelitian. Metode ini juga digunakan untuk menggambarkan kondisi eksisting pejalan kaki dan pesepeda di Perkotaan Probolinggo berupa rute pelayanan pejalan kaki dan pesepeda terhadap lokasi zona pendidikan sehingga dapat diketahui apakah rute tersebut telah melayani zona-zona pendidikan atau belum melayani.

ANALISA DAN PEMECAHAN MASALAH

Perhitungan Sampel

Populasi jumlah seluruh pelajar yang dijadikan objek penelitian 2475 Siswa, maka ditentukan sampel:

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

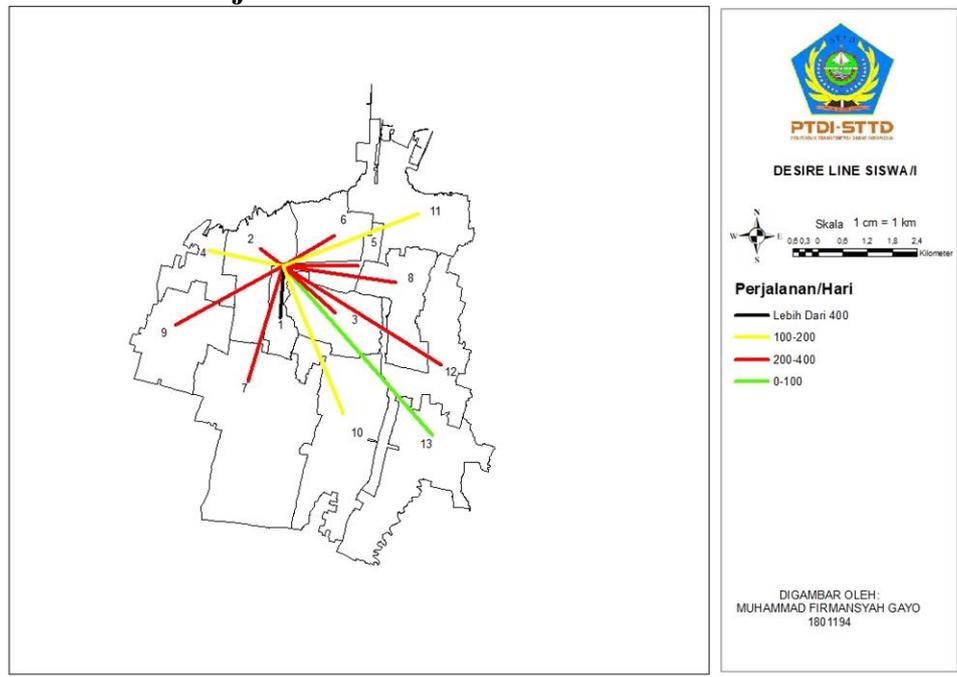
$$n = \frac{2931}{(1+(2931*0,05^2))} = 351,966 , \text{ dibulatkan menjadi } 352 \text{ siswa.}$$

Jumlah sampel 352 siswa merupakan jumlah sampel minimal keseluruhan dari ketiga sekolah. Jumlah sampel minimal yang dapat di pakai adalah sebesar 352 siswa, tetapi peneliti mengambil sampel lebih dari itu yaitu sebesar 400 sehingga sampel yang di ambil di atas batas minimal sampel yang dapat mewakili populasi. untuk mengetahui kebutuhan sampel setiap sekolah didapat dengan cara mengalikan persentase jumlah pelajar di tiap sekolah dengan jumlah keseluruhan yang harus dipenuhi, dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Jumlah Sampel Survei Wawancara di Tiap Sekolah

No	Sekolah	Jumlah Siswa	Presentase	Sampel	Survei	Ekspansi
1	SMAN 1 Kota probolinggo	928	32%	126,65	127	7,33
2	MAN 2 Kota Probolinggo	1113	38%	151,89	152	7,33
3	MTsN Kota Probolinggo	890	30%	121,46	121	7,33
Total		2931	100%	400,00	400	7,33

Analisis Pola Perjalanan



Gambar 1. Desire Line

Dari Gambar 1. Dapat diketahui perjalanan terbanyak yaitu pada zona 1 atau pada lokasi penelitian.

Penentuan Rute Pejalan Kaki

Rute pejalan kaki berdasarkan PM 16 Tahun 2016, jarak 1 km dari rumah ke sekolah. Didapatkan usulan rute pejalan kaki yaitu:

Tabel 2. Usulan Rute Pejalan Kaki

No	Catatan : Rute Pejalan Kaki Dilayani Dalam Radius Maksimal 1km Dari Lokasi Sekolah		
	Nama Jalan	Panjang (m)	Dilayani (m)
1	Soekarno Hatta 2	1630	850
2	Soekarno Hatta 3	252	252
3	Soekarno Hatta 4	750	750
4	Soekarno Hatta 5	310	310
5	Supriadi 1	300	300
6	Supriadi 2	810	820
7	Brantas 1	470	470
8	Citarum 1	530	530
9	Citarum 2	1170	470
10	KH. Abdurrahman Wahid	1660	300

PTDI-STTD
PUSAT PENELITIAN DAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT

PETA RUTE PEJALAN KAKI

Skala 1 centimeter = 125 meters
0 0.2 0.4 Kilometer

Rute

- Jalan Supriadi 1
- Jalan Supriadi 2
- Jalan Brantas
- Jalan Soekarno hatta 5
- Jalan Soekarno Hatta 4
- Jalan Soekarno Hatta 3
- Jalan Soekarno Hatta 2
- Jalan Citarum 2
- Jalan Citarum 1
- Jalan KH. Abdurrahman Wahid

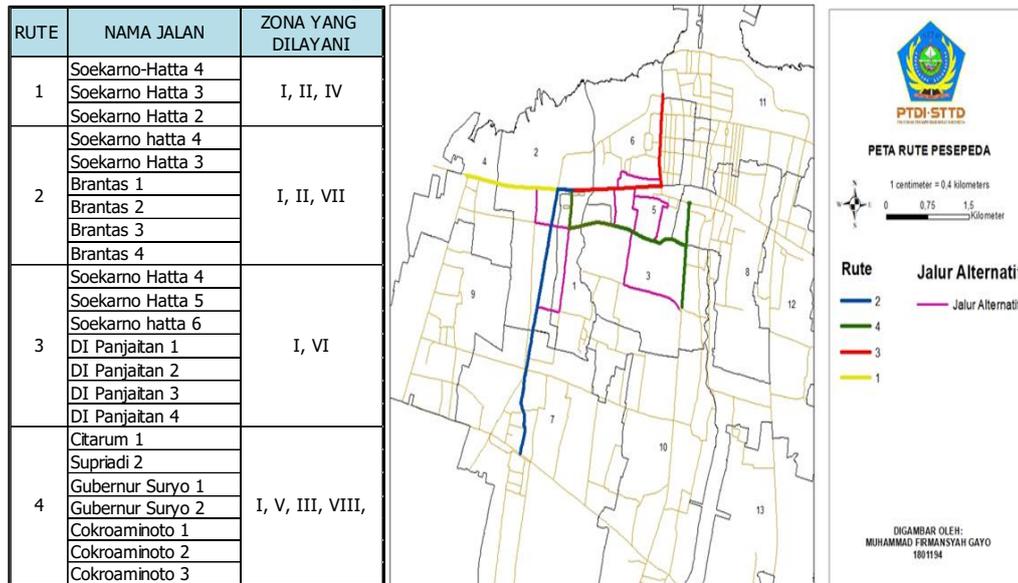
DIGAMBAR OLEH:
MUHAMMAD FIRMANSYAH GAYO
1801194

Gambar 2. Peta Rute Pejalan Kaki

Penentuan Rute Sepeda

Dalam PM 16 Tahun 2016 disebutkan bahwa rute pesepeda maksimal 5 Km, maka didapatkan usulan rute sebagai berikut :

Tabel 3. Usulan Rute Pesepeda



Gambar 3. Peta Rute Pesepeda

Penentuan Rute Angkutan Umum

Pada penentuan rute angkutan umum ini menggunakan trayek eksisting dari kota Probolinggo dengan mengidentifikasi rute trayek mana yang melewati zona pendidikan, maka didapatkan trayek A,D,F,G, dan trayek J angkutan kota probolinggo yang melewati zona pendidikan.

Penentuan Fasilitas Pejalan Kaki

Dalam melakukan analisa penentuan fasilitas pejalan kaki, menggunakan metode analisa pedestrian dengan mensurvey pejalan kaki yg lewat dan menentukan lebar kebutuhan pada trotoar di daerah kajian dengan rumus:

$$Wd = (P / 35) + N$$

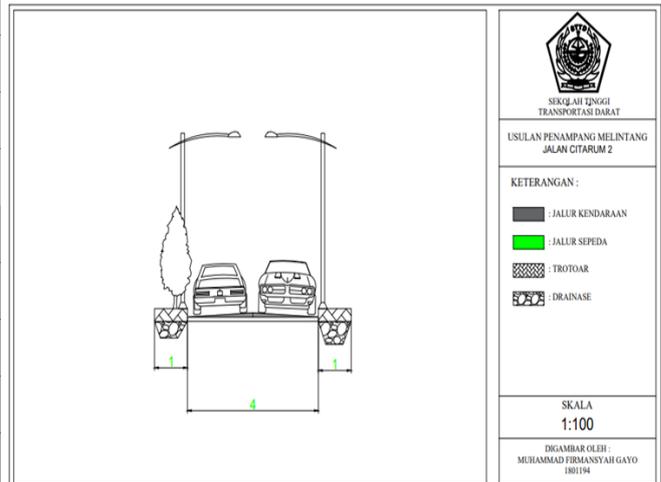
Sumber : *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan, 2004*

- Keterangan :
- Wd = Lebar trotoar yang dibutuhkan
 - P = Arus pejalan kaki per menit
 - N = Kostanta Lebar Trotoar

Didapatkan kebutuhan lebar trotoar setiap jalan dengan radius 1 KM dengan salah satu contoh gambar desain sebagai berikut :

Tabel 4. Perhitungan Lebar Trotoar

No.	Ruas Jalan	MENDUKU KAWASAN		KELUAR KAWASAN		Usulan
		Kondisi eksisting	Hasil Perhitungan	Kondisi eksisting	Hasil Perhitungan	
1	Soekarno-Hatta 2	1,6	0,5	1,3	0,5	Tidak Perlu Adanya Pelebaran
2	Soekarno-Hatta 3	1,5	1,0	1,5	1,0	Tidak Perlu Adanya Pelebaran
3	Soekarno-Hatta 4	1,5	1,0	1,5	1,0	Tidak Perlu Adanya Pelebaran
4	Soekarno-Hatta 5	1,5	1,0	1,5	1,0	Tidak Perlu Adanya Pelebaran
5	KH. Abdurrahman Wahid	0,0	0,5	0,0	0,5	Perlu Adanya Trotoar
6	Supriadi 1	0,0	0,5	0,0	0,5	Perlu Adanya Trotoar
7	Supriadi 2	0,0	0,5	0,0	0,5	Perlu Adanya Trotoar
8	Brantas 1	1,5	0,5	1,5	0,5	Tidak Perlu Adanya Pelebaran
9	Citarum 1	1,0	0,5	1,0	0,5	Tidak Perlu Adanya Pelebaran
10	Citarum 2	0,0	0,5	0,0	0,5	Perlu Adanya Trotoar



Gambar 4. Usulan Penampang Melintang Trotoar

Penentuan Fasilitas Pesepeda

Dalam mempertimbangkan penentuan fasilitas pesepeda, maka dapat dilihat dari spesifikasi sepeda yang sering digunakan yaitu spesifikasi sepeda biasa dengan lebar 0.65 sesuai dengan AASHTO'4 dan menggunakan lajur sepeda tipe A yaitu dibuat pada badan jalan sesuai dengan peraturan kementerian pekerjaan Umum,2010 dan dengan ukuran paling minimal untuk lajur sepeda satu arah adalah 1 meter.

Tabel 5. Perhitungan Lajur Sepeda

No	Nama Jalan	Tipe Jalan	Lebar Lajur Efektif	Lebar Bahu	Lebar Total	Lebar Lajur Sepeda (m)	Penempatan Lajur	Lebar Lajur setelah ada Lajur Sepeda (m)	Minimal Lebar Jalan per lajur (m)	Per lajur Jalan (m)	Penerapan
1	Soekarno Hatta 3	4/2 UD	11,0	1,0	12,0	1,24	Tiap Lajur	9,52	3,5	2,38	tidak memenuhi standar
2	Soekarno Hatta 2	4/2 UD	12,0	0,6	12,6	1,24	Tiap Lajur	10,12	3,5	2,53	tidak memenuhi standar
3	Soekarno-Hatta 4	4/2 UD	11,0	1,0	12,0	1,24	Tiap Lajur	9,52	3,5	2,38	tidak memenuhi standar
4	Soekarno Hatta 5	4/2 UD	11,0	0,9	11,9	1,24	Tiap Lajur	9,42	3,5	2,36	tidak memenuhi standar
5	Soekarno hatta 6	4/2 D	18,5	2,0	21,8	1,24	Tiap Lajur	19,32	3,5	4,83	memenuhi standar
6	Brantas 1	2/2 UD	7,5	1,0	8,5	1,24	Tiap Lajur	6,02	2,75	3,01	memenuhi standar
7	Brantas 2	2/2 UD	7,5	2,0	9,5	1,24	Tiap Lajur	7,02	2,75	3,51	memenuhi standar
8	Brantas 3	2/2 UD	7,5	2,0	9,5	1,24	Tiap Lajur	7,02	2,75	3,51	memenuhi standar
9	Brantas 4	2/2 UD	7,5	1,0	8,5	1,24	Tiap Lajur	6,02	2,75	3,01	memenuhi standar
10	DI Panjaitan 1	2/2 UD	9,8	0,0	9,8	1,24	Tiap Lajur	7,32	2,75	3,66	memenuhi standar
11	DI Panjaitan 2	2/2 UD	9,8	0,0	9,8	1,24	Tiap Lajur	7,32	2,75	3,66	memenuhi standar
12	DI Panjaitan 3	2/2 UD	9,8	0,0	9,8	1,24	Tiap Lajur	7,32	2,75	3,66	memenuhi standar
13	DI Panjaitan 4	2/2 UD	9,8	0,0	9,8	1,24	Tiap Lajur	7,32	2,75	3,66	memenuhi standar
14	Supriadi 2	2/2 UD	5,0	0,0	5,0	1,24	Tiap Lajur	2,52	2,75	1,26	tidak memenuhi standar
15	Gubernur Suryo 1	2/2 UD	6,0	2,0	8,0	1,24	Tiap Lajur	5,52	2,75	2,76	memenuhi standar
16	Gubernur Suryo 2	2/2 UD	5,0	1,0	6,0	1,24	Tiap Lajur	3,52	2,75	1,76	tidak memenuhi standar
17	Cokroaminoto 1	2/2 UD	7,0	1,2	8,2	1,24	Tiap Lajur	5,72	2,75	2,86	memenuhi standar
18	Cokroaminoto 2	2/2 UD	7,0	1,2	8,2	1,24	Tiap Lajur	5,72	2,75	2,86	memenuhi standar
19	Cokroaminoto 3	2/2 UD	7,0	1,2	8,2	1,24	Tiap Lajur	5,72	2,75	2,86	memenuhi standar
20	Citarum 1	2/2 UD	5,0	0,0	5,0	1,24	Tiap Lajur	2,52	2,75	1,26	tidak memenuhi standar

Penentuan Fasilitas Angkutan Umum

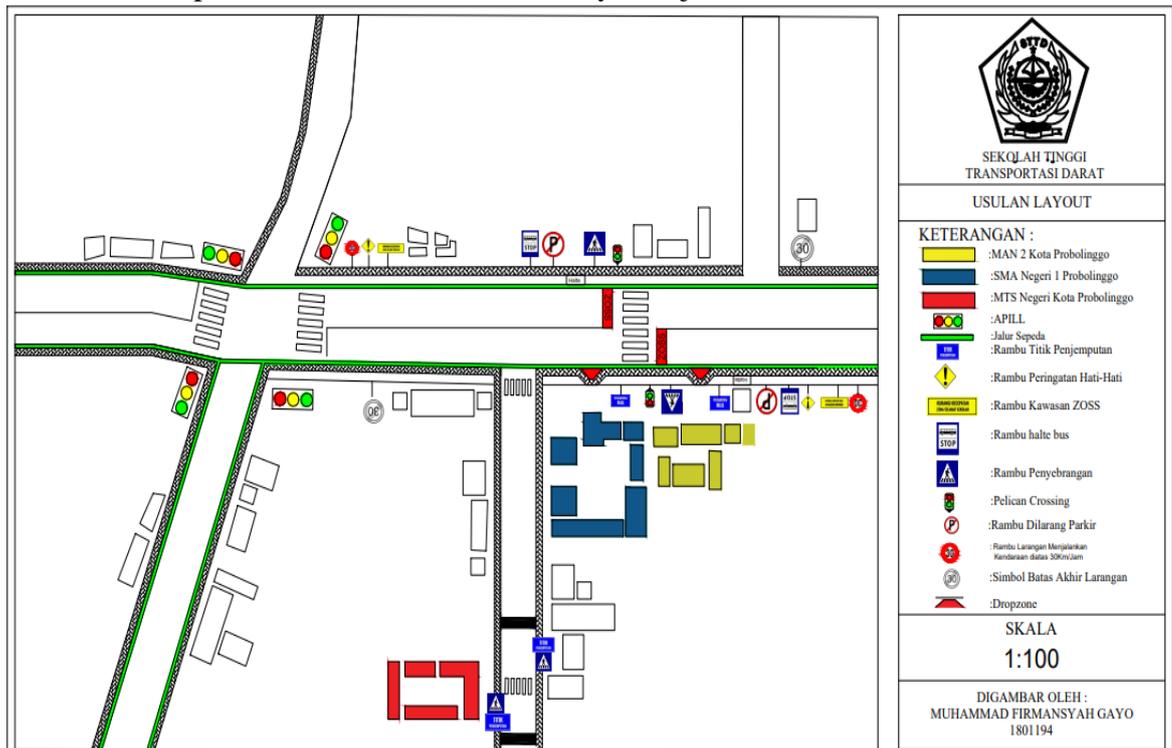
Pada kondisi eksisting kawasan pendidikan ini telah tersedia halte eksisting sebanyak satu buah. Dikarenakan jumlah halte yang masih satu dan berada di seberang jalan dari sekolah, sehingga diperlukan satu halte lagi untuk memfasilitasi siswa yang hendak menaiki angkutan umum. Lokasi halte berada di sisi seberang dari halte eksisting. Lokasi haltenya berada pada rute angkutan umum, dekat dengan fasilitas pejalan kaki, dekat dengan pemukiman.

Penentuan Fasilitas Antar Jemput

Drop Zone/ Pick Up Point adalah suatu lokasi atau titik untuk menurunkan dan menaikkan penumpang yang menggunakan moda antar jemput, baik itu mobil maupun sepeda motor. Fasilitas ini memberikan kemudahan bagi pengemudi kendaraan yang menjemput maupun mengantar pelajar, sehingga tidak terjadi kemacetan yang memanjang akibat dari kendaraan yang mengantri di badan jalan.

Desain Kawasan Usulan

Berikut merupakan desain usulan untuk wilayah kajian:



Gambar 5. Desain Usulan Wilayah Kajian

Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat diambil dari hasil penelitian tentang Perencanaan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) Di Kawasan Pendidikan Kota Probolinggo sebagai berikut:

1. Kawasan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) Mencakup 3 Sekolah yaitu SMAN 1 Kota Probolinggo, MAN 2 Kota Probolinggo, dan MTsN Kota Probolinggo. Dengan perjalanan terbanyak menuju kawasan berasal dari Kelurahan Curahgrinting.
2. Penentuan Rute Perjalanan adalah sebagai berikut:
 - a. Dalam kawasan RASS tersebut disediakan rute pejalan kaki sejauh ≤ 1 km dari sekolah yang mencakup kelurahan Tisnonegaran, Sukabumi, Pilang, Curahgrinting, dan Kanigaran.
 - b. Rute Bersepeda disediakan untuk ≤ 5 km dari sekolah dan dibagi menjadi 4 rute.
 - 1) Rute 1: Jalan Soekarno-Hatta 4, Soekarno-Hatta 3, dan Soekarno-Hatta 2 yang melayani zona 1, 2, dan 4;
 - 2) Rute 2: Jalan Soekarno-Hatta 4, Soekarno-Hatta 3, Brantas 1, Brantas 2, Brantas 3, dan Brantas 4 yang melayani zona 1, 2 dan 7;
 - 3) Rute 3: Jalan Soekarno-Hatta 4, Soekarno-Hatta 5, Soekarno-Hatta 6, DI Panjaitan 1, DI Panjaitan 2, DI Panjaitan 3, dan DI Panjaitan 4 yang melayani zona 1 dan 6;
 - 4) Rute 4: Jalan Citarum 1, Supriadi 2, Gubernur Suryo 1, Gubernur Suryo 2, Cokroaminoto 1, Cokroaminoto 2, dan Cokroaminoto 3 yang melayani zona 1, 5, 3 dan 8.
 - c. Rute Angkutan Umum yang melayani Kawasan Pendidikan Kota Probolinggo ada sebanyak 5 trayek yaitu trayek A, trayek D, trayek F, trayek G dan trayek J.
3. Penentuan Fasilitas adalah sebagai berikut:
 - a. Fasilitas pejalan kaki yang ditambahkan adalah pada jalan Citarum 2, KH. Abdurrahman Wahid, Supriadi 1 dan Supriadi 2.
 - b. Fasilitas Pesepeda yang disediakan berupa rekomendasi penambahan lajur sepeda pada jalan yang termasuk di dalam ke empat rute pesepeda. Selain itu juga disediakan fasilitas parkir sepeda sebanyak 15 parkir sepeda untuk SMAN 1 Kota Probolinggo, 16 parkir sepeda untuk MAN 2 Kota Probolinggo, dan 18 parkir sepeda untuk MTsN Kota Probolinggo.
 - c. Fasilitas Angkutan Umum berupa penambahan 1 buah Halte di depan SMAN 1 Kota Probolinggo
 - d. Fasilitas *drop zone/ pick up point* sepeda motor berjumlah 3 titik pada SMAN 1 Kota Probolinggo, 2 titik pada MAN 2 Kota Probolinggo, dan hanya rambu titik penjemputan pada MTsN Kota Probolinggo.
4. Desain usulan Rute Aman Selamat Sekolah mencakup desain eksisting wilayah kajian dan desain usulan wilayah kajian.

DAFTAR PUSTAKA

- _____, 1995, *Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*. Direktorat Jenderal Bina Marga, Jakarta.
- _____, 2009, *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- _____, 2014, *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomer 03 Tahun 2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan*. Jakarta
- _____, 2015, *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. Jakarta.
- _____, 2016, *Peraturan Menteri Pehubungan Nomor 16 Tahun 2016 Tentang Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS)*. Jakarta.
- Badan Pusat Statistik. 2020. *Kota Probolinggo Dalam Angka 2020*. BPS Kota Probolinggo, Kota Probolinggo.
- Hammond, Lyndon., & Hughes, Tim. 2004. *Cycle Network and Route Planning Guide*. Land Transport Safety Authority, New Zealand.
- Munawar, Ahmad. 2004. *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*. Beta Offset, Yogyakarta.
- Pratama, R. B. P. 2020. *Penerapan Konsep Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) Di Kawasan Pendidikan Kota Kupang*. PTDI-STTD, Bekasi.
- Putra, A. G. 2020. *Perencanaan Penerapan Konsep Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) Di Kawasan Pendidikan Jalan Mastrip Kota Madiun*. PTDI-STTD, Bekasi.
- Sambada, A. D. 2020. *Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah di Kawasan Pendidikan Kota Balikpapan*. PTDI-STTD, Bekasi.
- Subekti, M. A. 2019. *Penerapan Konsep Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) Di Kawasan Pendidikan Kota Surakarta*. PTDI-STTD, Bekasi.
- Tamin, Ofyar Z. 2008. *Perencanaan, Permodelan, dan Rekayasa Transportasi*. ITB, Bandung.
- Tim PKL Kota Probolinggo. 2021. *Laporan Umum Kinerja Transportasi Darat di Kota Probolinggo*. PTDI-STTD, Bekasi.