

## **PENERAPAN KONSEP RUTE AMAN SELAMAT SEKOLAH DI KAWASAN PENDIDIKAN KABUPATEN KEDIRI**

**ANDIKA DWI PUTRA  
LANTAK**  
Taruna Program Studi Sarjana  
Terapan Transportasi Darat  
Politeknik Transportasi Darat  
Indonesia-STTD  
Jalan Raya Setu Km.3,5,  
Cibitung, Bekasi Jawa Barat  
17520 [gajleks59@gmail.com](mailto:gajleks59@gmail.com)

**DR. IR. NICO D. DJAJASINGA,  
M.SC**  
Dosen Program Studi Sarjana  
Terapan Transportasi Darat  
Politeknik Transportasi Darat  
Indonesia-STTD  
Jalan Raya Setu Km.3,5, Cibitung,  
Bekasi Jawa Barat 17520

**DR. BAMBANG ISTIANTO, M.SI**  
Dosen Program Studi Sarjana Terapan  
Transportasi Darat  
Politeknik Transportasi Darat  
Indonesia-STTD  
Jalan Raya Setu Km.3,5, Cibitung,  
Bekasi Jawa Barat 17520

### **ABSTRACT**

*Kusuma Nation's Hero one Street and Kusuma Nation's Hero two is one of the streets where there is an education area with several schools, such as SMAN 1 Pare, MTsN 1 Kediri and SMPN 2 Pare. Unavailability of supporting facilities such as sidewalks and bike lanes from the original zone to the education area certainly endanger the students because they must be faced with a motor vehicle. In addition, at the time of admission and school, there is traffic jam on Jl. Kusuma Nation's Hero one dan Jl. Kusuma Nation's Hero two because motorcycle or car that stops in the road to raise and lower the students.*

*Based on the results of the analysis, the route and the provision of travel support facilities that are safe for pedestrians and cyclists, and specified drop zone and pick up point at each school to avoid disrupting the current Direct traffic on Jl. Kusuma Nation's Hero one and Jl. Kusuma Nation's Hero two.*

**Keywords :** RASS, pedestrians, cyclists, Drop Zone, Pick Up Point.

### **ABSTRAK**

Jalan Pahlawan Kusuma Bangsa 1 dan Jalan Pahlawan Kusuma Bangsa 2 adalah salah satu ruas jalan dimana terdapat kawasan pendidikan dengan beberapa sekolah, antara lain SMAN 1 Pare, MTsN 1 Kediri dan SMPN 2 Pare. Belum tersedianya fasilitas penunjang perjalanan seperti trotoar dan jalur sepeda dari zona asal menuju kawasan pendidikan tentunya membahayakan siswa dikarenakan harus berhadapan langsung dengan kendaraan bermotor. Disamping itu pada jam masuk dan pulang sekolah terjadi kemacetan pada ruas Jl. Pahlawan Kusuma Bangsa 1 dan Jl. Pahlawan Kusuma Bangsa 2 dikarenakan sepeda motor maupun mobil yang berhenti di badan jalan untuk menaikkan dan menurunkan siswa.

Berdasarkan hasil analisis maka akan ditetapkan rute serta penyediaan fasilitas penunjang perjalanan yang berkeselamatan untuk pejalan kaki dan pesepeda, serta ditentukan titik *drop zone* dan *pick up point* pada masing masing sekolah agar tidak mengganggu arus lalu lintas langsung di Jl. Pahlawan Kusuma Bangsa 1 dan Jl. Pahlawan Kusuma Bangsa 2.

**Kata Kunci :** RASS, Pejalan Kaki, Pesepeda, Drop Zone, Pick Up Point.

## PENDAHULUAN

Kebutuhan hidup manusia sangatlah banyak, baik dari segi jumlah, jenis dan macamnya. Salah satunya adalah pendidikan, pendidikan adalah hal yang wajib didapatkan oleh seluruh Warga Negara Indonesia (Undang-undang Dasar 1945 Pasal 31). Mengingat pentingnya pendidikan dalam menyiapkan generasi penerus bangsa, rasa aman dan selamat dalam berlalu lintas harus ditanamkan dan disediakan fasilitas yang memadai.

Kabupaten Kediri merupakan Kabupaten yang terletak di Provinsi Jawa Timur, dengan luas 1.552 km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk sebanyak 1.568.113 jiwa. Perkembangan yang pesat akan menuntut masyarakatnya untuk melakukan interaksi dengan banyak pihak dan banyak tempat, maka kebutuhan akan transportasi meningkat untuk menunjang kebutuhan sehari-hari. Terdapat 317,388 jiwa penduduk yang mengenyam pendidikan dari berbagai jenjang pendidikan. (Badan Pusat Statistik Kabupaten Kediri 2019).

Kabupaten Kediri terbagi menjadi 26 Kecamatan dengan Kecamatan Pare merupakan salah satu daerah CBD (*Central Business District*) yang mempunyai tata guna lahan berupa perkantoran, pertokoan, perumahan dan kawasan pendidikan. (RTRW Kabupaten Kediri) Pada kawasan pendidikan ini terdiri dari tiga sekolah, yaitu satu Sekolah Menengah Akhir dan dua Sekolah Menengah Pertama dengan jumlah 2.475 siswa. Kawasan pendidikan ini terletak pada dua ruas Jl. Pahlawan Kusuma Bangsa 1 dan 2 yaitu jalan kolektor dan lokal karena berada di persimpangan empat, dengan tipe 2/2 UD yang mempunyai lebar jalan 7 meter dengan *V/C ratio* 0,60 dan volume 1538 smp/jam untuk Jl. Pahlawan Kusuma Bangsa 1 dan 6 meter dengan *V/C ratio* 0,15 dan 340 smp/jam untuk Jl. Pahlawan Kusuma Bangsa 2. (Tim PKL Kabupaten Kediri 2019)

Volume yang tinggi menimbulkan terjadinya kemacetan pada saat jam masuk dan jam pulang sekolah. Pengantar dan penjemput siswa di Kawasan pendidikan Jl. Pahlawan Kusuma Bangsa yang pada umumnya menggunakan kendaraan pribadi yang memarkir kendaraan pribadi di Badan jalan dikarenakan sekolah tidak menyediakan fasilitas tempat parkir yang memadai sehingga mengurangi kapasitas jalan dan terjadi kemacetan.

Berdasarkan data yang diperoleh (Satuan Lalu Lintas Polres Kediri tahun, 2018) angka keterlibatan pelajar dalam kecelakaan di Kabupaten Kediri sebanyak 363 kejadian atau sebesar 18% dari total kejadian kecelakaan di Kabupaten Kediri. Tingginya angka tersebut dikarenakan banyak anak sekolah yang menggunakan kendaraan pribadi terutama sepeda motor dan sepeda untuk menuju ke sekolah. Hal tersebut terjadi karena rendahnya kualitas pelayanan angkutan umum, salah satu hal yang sering dikeluhkan adalah lama waktu menunggu angkutan umum.

Berkaitan dengan sepeda, tidak semua ruas jalan di Kabupaten Kediri tersedia jalur khusus sepeda. Salah satunya Jl. Pahlawan Kusuma Bangsa yang merupakan kawasan pendidikan yang tidak terdapat jalur khusus sepeda, hal tersebut menyebabkan siswa pengguna sepeda harus berhadapan langsung dengan pengguna jalan lain yang mengakibatkan tingginya resiko terjadi kecelakaan.

## TINJAUAN PUSTAKA

### **Angkutan Umum**

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 16 Tahun 2016 tentang RASS, kriteria pelayanan angkutan umum menjelaskan rute dari rumah menuju ke sekolah

menggunakan angkutan umum dengan radius paling jauh 5 km. Sedangkan jarak dari rumah ke tempat pemberhentian angkutan umum maksimal 1 kilometer.

### **Pejalan Kaki**

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 16 Tahun 2016 tentang RASS, kriteria pelayanan berjalan kaki merupakan rute dari rumah menuju ke sekolah dengan radius paling jauh 1 km. Fasilitas pejalan kaki seperti:

1. Fasilitas sarana ruang pejalan kaki
2. Jalur pejalan kaki
3. Alat Pengendali Isyarat Lalu Lintas (APILL)

### **Lajur dan Jalur Sepeda**

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 16 Tahun 2016 tentang RASS, kriteria pelayanan bersepeda menjelaskan rute dari rumah menuju ke sekolah menggunakan sepeda dengan radius paling jauh 5 km. Lajur sepeda dapat berupa lajur sepeda yang terpisah dengan badan jalan dan lajur yang berada pada badan jalan (PP 79, 2014).

### **Zona Aman Selamat Sekolah (ZoSS)**

ZoSS merupakan bagian dari kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas berupa pengendalian lalu lintas dan penggunaan suatu ruas jalan di lingkungan sekolah. ZoSS bertujuan untuk mencegah terjadinya kecelakaan guna menjamin keselamatan anak di sekolah (Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.3582/AJ.403/DJPD/2018 tentang Pedoman Teknis Pemberian Keselamatan dan Kenyamanan Pejalan Kaki Pada Kawasan Sekolah Melalui Penyediaan Zona Selamat Sekolah).

### **Rambu dan Marka**

Rambu dan Marka merupakan salah satu fasilitas yang penting dalam meningkatkan keselamatan pada daerah sekolah. Dalam Peraturan Menteri Nomor 16 Tahun 2016 tentang RASS dijelaskan yang termasuk rambu lalu lintas itu berupa:

1. Rambu petunjuk lokasi fasilitas pemberhentian mobil bus umum;
2. Rambu petunjuk lokasi fasilitas penyeberangan pejalan kaki;
3. Rambu petunjuk lokasi sekolah;
4. Rambu perintah menggunakan jalur atau lajur lalu lintas khusus sepeda;
5. Rambu perintah batas minimum kecepatan.

Sedangkan yang termasuk marka jalan berupa:

1. Marka lambang berupa gambar;
2. Marka lambang berupa tulisan;
3. Marka untuk menyatakan tempat penyeberangan pejalan kaki;
4. Marka lajur sepeda.

### ***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, jika halte adalah tempat pemberhentian khusus angkutan umum, sementara *Drop Zone/ pick up point* adalah tempat

pemberhentian yang disediakan khusus para 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, pembuatan desain dengan aplikasi AUTOCAD dan SKETCH Up dengan analisis perhitungan menggunakan software Ms. Excel, hingga tahap akhir adanya usulan atau rekomendasi untuk desain fasilitas,

Jenis penelitian ini termasuk dalam jenis hipotesis komparatif, yaitu penelitian bersifat membandingkan, dengan analisis data bersifat kuantitatif. Tahapan penelitian perencanaan fasilitas perjalanan yang berkeselamatan ini dengan memperhatikan tahapan dari kegiatan perhitungan kebutuhan, pemilihan letak fasilitas, perbandingan desain fasilitas eksisting dengan usulan

Pengumpulan data sekunder meliputi:

1. Badan Pusat Statistik (BPS), data yang didapatkan:
  - a. Luas wilayah Kabupaten Kediri
  - b. Pembagian wilayah administrasi
  - c. Jumlah penduduk
2. Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Kediri ,Data yang didapatkan adalah klasifikasi jalan di Kabupaten Kediri
3. Dinas Pendidikan Kabupaten Kediri, data yang didapatkan:
  - a. Jumlah sekolah di Kabupaten Kediri
  - b. Jumlah Peserta Didik di Kabupaten Kediri

Teknik pengumpulan data lainnya adalah melakukan studi literatur dengan menggunakan buku-buku panduan, jurnal, atau laporan yang berkaitan dengan permasalahan yang ada dan dapat digunakan sebagai landasan teori.

Pengumpulan data primer meliputi:

1. Data inventarisasi ruas jalan di sekitar sekolah-sekolah yang menjadi objek penelitian;
2. Data Wawancara Pelajar;
3. Data Pejalan Kaki;

## **ANALISA DAN PEMECAHAN MASALAH**

### **Perhitungan Sampel**

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

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

$$n = \frac{2475}{(1+2475*0,05^2)} = 344,34 , \text{ dibulatkan menjadi } 344 \text{ Siswa}$$

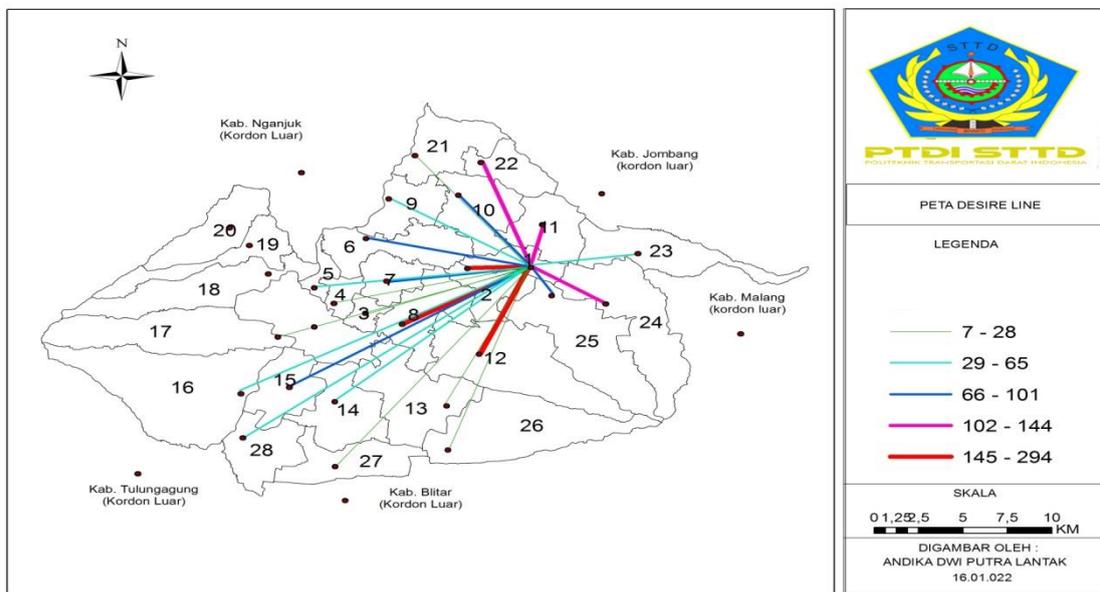
Jumlah sampel 344 siswa merupakan jumlah sampel keseluruhan, untuk mengetahui

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 Survai Wawancara di Tiap Sekolah

No	Sekolah	Jumlah Siswa	Presentase	Sampel	Ekspansi
1	SMAN 1 PARE	1071	43%	147	7.29
2	SMPN 2 PARE	989	40%	138	7.17
3	MTsN 1 KEDIRI	411	17%	59	6.97
<b>Total</b>		<b>2471</b>	<b>100%</b>	<b>344</b>	<b>7.18</b>

### Analisis Pola Perjalanan



**Gambar 1.** Desire Line

Dari Gambar 1. Dapat diketahui perjalanan terbanyak yaitu pada zona 1 atau pada lokasi penelitian, dengan perjalanan terbanyak kedua pada zona 2.

### Skema RASS Pejalan Kaki

Rute pejalan kaki berdasarkan PM 16 Tahun 2016, jarak 1 km dari rumah ke sekolah.

**Tabel 2.** Usulan Rute Pejalan Kaki

No.	Nama Ruas	Panjang Jalan Eksisting (m)	Panjang Jalan yang Dilayani (m)
1	Jl. Pahlawan Kusuma Bangsa 1	1200	1200
2	Jl. Pb. Sudirman	1400	1400
3	Jl. Mayjen Mas Isman	1700	1700
4	Jl. Pahlawan Kusuma Bangsa2	650	650

Setelah didapatkan usulan rute untuk pejalan kaki, kemudian melukan perhitungan untuk rekomendasi lebar trotoar yang dapat dilihat pada Tabel 3.

**Tabel 3.** Rekomendasi Lebar Trotoar

No	Ruas Jalan	Lebar Totoar Kiri (m)			Lebar Totoar Kanan (m)			Rekomendasi (m)
		Eksisting	Minimum	Dianjurkan	Eksisting	Minimum	Dianjurkan	
1	Jl. Pahlawan Kusuma bangsa 1	1.5	2	3	1.5	2	3	3
2	Jl. Pb. Sudirman	1.5	2	4	1,5	2	4	4
3	Jl. Mayjen Mas Isman	1.5	1,5	2,75	1,5	1,5	2,75	2,75
4	Jl. Pahlawan Kusuma Bangsa 2	0	2	3	1,5	2	3	3

Setelah didapatkan rekomendasi lebar trotoar pada Tabel 3. Kemudian melakukan perhitungan untuk fasilitas penyebrangan pada Jl. Pahlawan Kusuma Bangsa 1 dan 2 yang dapat dilihat pada Tabel 4.

**Tabel 4.** Hasil Perhitungan Untuk Fasilitas Penyebrangan

No	Ruas Jalan	Volume kendaraan/jam	Orang Menyeberang/jam	PV2	Rekomendasi
1	Jl.Pahlawan Kusuma Bangsa 1	1538	86,6	204.847.450	Pelican Crossing Dengan Pekindung
2	Jl. Pahlawan Kusuma Bangsa 2	340	17,6	2.034.560	Zebras Cross

Perhitungan untuk fasilitas penyebrangan berupa volume penyeberang jalan dan volume lalu lintas pada Tabel 5 didapatkan hasil PV<sup>2</sup> yaitu 204.847.450 dan 2.034.560.

### Skema Rasse Angkutan Umum

Angkutan Umum di Kabupaten Kediri terdapat 13 trayek untuk angkutan pedesaan, namun yang beroperasi 4 Trayek dan juga melayani zona asal siswa ke sekolah. Berikut inventarisasi angkutan umum yang dapat dilihat pada Tabel.

**Tabel 5.** Inventarisasi Angkutan Umum yang Beroperasi dan Melayani Zona Asal Tujuan Siswa

Trayek	Kode Trayek	Tipe Kendaraan	Kapasitas	Kepemilikan	Nama/Tipe Pengusaha	Jumlah Kendaraan	Dari	Ke	Jarak Tempuh	Jadwal Pembrangkatan	Tarif Umum	Tarif Pelajar	Pejabat Pemberi Ijin
PARE – KANDANGAN	D	ANGDES	12	PERORANGAN	SWASTA	4	PA	KA ND AN GA	14.1 KM	TIDAK TERJADWAL	100	30	Dishub Kab. Kediri

N													
PARE – BESOWO	E	ANGDES	12	PERORANGAN	SWASTA	3	PA RE	BESOWO	22 KM	TIDAK TERJADWAL	15000	5000	Dishub Kab. Kediri
PARE – PUNCU	L	ANGDES	12	PERORANGAN	SWASTA	3	PA RE	PUNCU	16.94 KM	TIDAK TERJADWAL	10000	3000	Dishub Kab. Kediri
PARE – PAPAR	F	ANGDES	12	PERORANGAN	SWASTA	1	PA RE	PAPAR	14 KM	TIDAK TERJADWAL	10000	3000	Dishub Kab. Kediri

Dari hasil inventarisasi terkait jumlah kendaraan, kemudian menghitung tingkat operasi kendaraan yang dapat dilihat pada Tabel 6.

**Tabel 6. Tingkat Operasi Kendaraan**

NO	KODE TRAYEK	TRAYEK	JUMLAH ARMADA		KENDARAAN OPERASI ( % )
			TERSEDIA	OPERASI	
1	D	Pare - Kandangan	6	4	67%
2	E	Pare - Besowo	7	3	43%
3	F	Pare – Papar	3	1	33%
4	L	Pare - Puncu	4	3	75%

Dari hasil analisis Tabel 6, didapatkan tingkat operasi paling tinggi pada jaringan trayek Kabupaten Kediri yaitu trayek Pare – Puncu sebesar 75% dan tingkat operasi paling rendah pada jaringan trayek Kabupaten Kediri yaitu trayek Pare – Papar sebesar 33%. Berikut ini merupakan frekuensi angkutan umu dari masing-masing trayek yang dapat di lihat pada Tabel 7.

**Tabel 7. Frekuensi Angkutan Umum**

No	Rute	Jumlah Armada Beroperasi	Jumlah RIT/hari	Frekuensi (kend/hari)
1	Pare - Kandangan	4	3	12
2	Pare - Besowo	3	2	6
3	Pare - Papar	1	2	2
4	Pare - Puncu	3	2	6

Berdasarkan hasil analisis Pada Tabel 7, frekuensi kendaraan dari masing-masing trayek yang melewati ruas jalan dengan rata-rata frekuensi tertinggi yaitu terdapat pada trayek Pare - Kandangan yaitu 12 kend/hari, dan rata-rata frekuensi terendah adalah trayek Pare - Papar yaitu 2 kend/hari dikarenakan jumlah armada yang beroperasi paling sedikit dibandingkan dengan trayek lain.

### Skema RASS Pengguna Sepeda

Penentuan rute pesepeda berdasarkan PM 16 Tahun 2016, pelayanan untuk pesepeda yaitu dibawah radius 5 km dari asal ke tujuan. Berikut inventarisasi ruas jalan yang dapat dilihat pada Tabel 8.

**Tabel. 8** Inventarisasi Ruas Jalan Radius di Bawah 5 KM

No	Nama Jalan	Tipe	Lebar Jalur (m)	Lebar Bahu	Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp)	V/C	Lo S
1	Jl. Dr. Sutomo	2/2 UD	3,5	0,5	1292	1494	0,86	E
2	Jl. Raya Mejono	2/2 UD	7	0	700	2726	0,25	B
3	Jl. Veteran	2/2 UD	3,5	0,5	1292	1494	0,86	E
4	Jl. Patimura	2/2 UD	4	0,5	893	1494	0,59	C
5	Jl. Mastrip	2/2 UD	7	0,5	876	2726	0,42	B
6	Jl. Pahlawan Kusuma Bangsa 1	2/2 UD	3,5	0,5	1538	2581	0,6	D
7	Jl. Jendeeal Mas Iswan	2/2 UD	4	0,5	505	1404	0,34	C
8	Jl. Pb. Sudirman	2/2 UD	3,5	0,5	1608	2581	0,62	D
9	Jl. Panglima Polim	2/2 UD	3,5	0	1028	1494	0,68	C
10	Jl. Pare Kandangan	2/2 UD	3,5	0	998	1445	0,69	C
11	Jl. Soekarno Hatta	2/2 UD	4	0,5	1292	1494	0,86	E
12	Jl. Diponegoro	2/2 UD	4	0	365	1524	0,23	D
13	Jl. Darma Husada	2/2 UD	4	0	334	1526	0,21	B
14	Jl. Supriadi	2/2 UD	8	0,5	1140	3107	0,36	B

Berikut merupakan inventarisasi pada ruas jalan dan penempatan jalur yang direkomendasikan sebagai rute bersepeda yang dapat dilihat pada Tabel 9.

**Tabel. 9** Inventarisasi Ruas Jalan dan Penempatan Jalur

Rute	Nama Ruas	Tipe	Lebar Jalan Sebelum Ada Jalur Sepeda		Penempatan Lajur	Lebar Lajur Sepeda (m)	Lebar Setelah Ada Jalur Sepeda (m)
			Lebar Jalur Efektif (m)	Lebar Bahu (m)			
1	Jl. Supriadi	2/2 UD	3,5	0,5	Tiap Jalur	1,24	2,76
	Jl. Mastrip	2/2 UD	3	0,5	Tiap Jalur	1,24	2,26
	Jl. Mayjen Mas Iswan	2/2 UD	4	0,5	Tiap Jalur	1,24	3,26
	Jl. Pahalwan Kusuma Bangsa 1	2/2 UD	3,5	0,5	Tiap Jalur	1,24	2,76
2	Jl. Patimura	2/2 UD	4	0,5	Tiap Jalur	1,24	3,26

Rute	Nama Ruas	Tipe	Lebar Jalan Sebelum Ada Jalur Sepeda		Penempatan Lajur	Lebar Lajur Sepeda (m)	Lebar Setelah Ada Jalur Sepeda (m)
			Lebar Jalur Efektif (m)	Lebar Bahu (m)			
3	Jl. Pb. Sudirman	2/2 UD	3,5	0,5	Tiap Jalur	1,24	2,76
	Jl. Pahlawan Kusuma Bangsa 1	2/2 UD	3,5	0,5	Tiap Jalur	1,24	2,76
	Jl. Veteran	2/2 UD	3,5	0,5	Tiap Jalur	1,24	2,76
	Jl. Pahlawan Kusuma Bangsa 1	2/2 UD	3,5	0,5	Tiap Jalur	1,24	2,76
	Jl. Diponegoro	2/2 UD	4	0	Tiap Jalur	1,24	2,76
	Jl. Mastrip	2/2 UD	3	0,5	Tiap Jalur	1,24	2,26
4	Jl. Mayjen Mas Iswan	2/2 UD	4	0,5	Tiap Jalur	1,24	3,26
	Jl. Pahlawan Kusuma Bangsa 1	2/2 UD	3,5	0,5	Tiap Jalur	1,24	2,76

### Antar Jemput

Perhitungan kebutuhan *drop zone* dengan melakukan pengamatan terhadap jumlah kendaraan pengantar pada masing masing sekolah sehingga diketahui jumlah kendaraan tiba per satuan waktu, sehingga diketahui berapa *drop zone* yang diperlukan dengan pelayanan motor selama 45 detik dan mobil 2 selama menit. Berikut perhitungan jumlah titik *drop zone* motor pada tiap sekolah yang dapat dilihat pada Tabel 10.

**Tabel 10.** Jumlah Titik Drop Zone Motor Tiap Sekolah

No	Sekolah	$\lambda$ (kendaraan/jam)	$\mu$ (kendaraan/jam)	$N$	$\rho$
				Rencana (Titik Dropzone)	
1	SMAN 1 Pare	709	80	9	1,0
2	MTsN 1 Kediri	303	80	4	0,9
3	SMPN 2 Pare	677	80	9	0,9

Setelah mengetahui jumlah titik *drop zone*, dapat ditentukan panjang dan lebar *drop zone* pada masing-masing sekolah yang dapat dilihat pada Tabel 11.

**Tabel 11.** Dimensi Drop Zone Motor

No	Sekolah	Drop Zone	
		Panjang (m)	Lebar (m)
1	SMAN 1 Pare	18	0,75
2	MTsN 1 Kediri	8	0,75
3	SMPN 2 Pare	18	0,75

**Tabel 12.** Jumlah Titik Drop Zone Mobil Tiap sekolah

No	Sekolah	$\lambda$ (kendaraan/jam)	$\mu$ (kendaraan/jam)	N Rencana (Titik Dropzone)	$\rho$
1	SMAN 1 Pare	7	30	1	0,23
2	MTsN 1 Kediri	0	30	1	0,00
3	SMPN 2 Pare	7	30	1	0,23

**Tabel 13.** Dimensi Drop Zone Mobil

No	Sekolah	Drop Zone	
		Panjang (m)	Lebar (m)
1	SMAN 1 Pare	5	2,30
2	MTsN 1 Kediri	5	2,30
3	SMPN 2 Pare	5	2,30

## KESIMPULAN

Kesimpulan yang diperoleh dari hasil penelitian terhadap Penerapan Konsep Rute Aman Selamat Sekolah di Kabupaten Kediri adalah sebagai berikut:

1. Kawasan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) mencakup 3 sekolah yaitu SMAN 1 Pare, MTsN 1 Kediri, dan SMPN 2 Pare
2. Fasilitas rute pejalan kaki dan desainnya mencakup lebar trotoar pada Pahlawan Kusuma Bangsa 1, Jalan Pb. Sudirman, Jalan Mayjen Mas Iswan, dan Pahlawan Kusuma Bangsa 2, sedangkan untuk fasilitas penyeberangan disediakan di Jalan Pahlawan Kusuma Bangsa 2 yaitu berupa pelican crossing.
3. Fasilitas rute bersepeda mencakup rute bersepeda dan desain nya yaitu Satu Lajur. Fasilitas parkir sepeda: SMAN 1 Pare 5 rak sepeda, MTsN 1 Kediri 1 rak sepeda walaupun tidak terdapat pengguna sepeda, dan SMPN 2 Pare 5 rak sepeda.

4. Fasilitas angkutan umum mencakup zona yang dilayani rute dan untuk kondisi halte eksisting sudah sesuai dengan peraturan yang berlaku.
5. Fasilitas *drop zone* dan *pick up point* sepeda motor berjumlah 9 titik pada SMAN 1 Kediri, dan SMPN 2 Pare, serta pada MTsN 1 Kediri berjumlah 4 titik. Sedangkan fasilitas *drop zone* dan *pick up point* mobil berjumlah 1 titik pada masing – masing sekolah.
6. Desain Rute Aman Selamat Sekolah mencakup desain jalan eksisting, desain jalan rencana, serta sirkulasi pejalan kaki, pesepeda, dan kendaraan rencana pada kawasan sekolah.

## DAFTAR PUSTAKA

- \_\_\_\_\_, 2016, *Pedoman Umum Ejaan Bahasa Indonesia*. Jakarta.
- \_\_\_\_\_, 1945, *Pedoman Penulisan Skripsi PTDI-STTD*. Bekasi.
- \_\_\_\_\_, 1945, *Undang-Undang Dasar Tahun 1945 Hasil Amandemen 2002 Pasal 28 B Ayat (2)*. Jakarta.
- \_\_\_\_\_, 2009, *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta.
- \_\_\_\_\_, 2014, *Undang-Undang Nomor 35 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2002 Tentang Perindungan Anak*. Jakarta.
- \_\_\_\_\_, 2017, *Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta.
- \_\_\_\_\_, 2013, *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. Jakarta.
- \_\_\_\_\_, 2014, *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas*. Jakarta.
- \_\_\_\_\_, 2015, *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta.
- \_\_\_\_\_, 2016, *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 16 Tahun 2016 Tentang Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS)*. Jakarta.
- \_\_\_\_\_, 2018, *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 67 Tahun 2018 Tentang Marka Jalan*. Jakarta.
- \_\_\_\_\_, 1990, *Keputusan Direktur Jenderal Bina Marga Nomor 15 Tentang Tata Cara Penghentian Bus*. Jakarta.
- \_\_\_\_\_, 1996, *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 271 Tentang Pedoman Teknis Perekayasa Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum*. Jakarta.
- \_\_\_\_\_, 2007, *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 967 Tahun 2007 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Sekolah*. Jakarta.
- \_\_\_\_\_, 2018, *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 3582 Tahun 2018 Tentang Zona Selamat Sekolah (ZoSS)*. Jakarta.
- \_\_\_\_\_, 1992, *Standar Perencanaan Geometri Untuk Jalan Perkotaan*, Direktorat Jenderal Bina Marga.
- \_\_\_\_\_, 1992, *Tata Cara Perencanaan Geometri Jalan Antar Kota*, Direktorat Jenderal

- Bina Marga.
- \_\_\_\_\_, 1999, *Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum Nomor 032/T/BM/1999*, Direktorat Jenderal Bina Marga.
- \_\_\_\_\_, 2012, *Panduan Teknis Rekayasa Keselamatan Jalan Nomor 02/in/db/2012*, Instruksi Direktur Jenderal Bina Marga.
- Arianto, Setio Budi dan Dwi Heribowo. 2016. *Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) Di Kota Pekalongan*, Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, Jakarta. 18(3): 171-186
- Arianto, Setio Budi dan Dwi Heribowo. 2017. *Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) Di Kecamatan Pare Kabupaten Kediri*, Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, Jakarta. 19(4): 247-262
- Haradongan, Fedrickson. 2017. *Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) Di Kabupaten Ngawi*, Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, Jakarta. 19(2): 119-132
- Maulidya, Ichda. 2016. *Perencanaan Lokasi Jalur Sepeda Dalam Rangka Mendukung Program Rute Aman Selamat Sekolah Di Kota Kediri Provinsi Jawa Timur*, Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, Jakarta. 18(3): 219-230
- Mushoffan, Ali. Tri Susila H., dan Budi Harjoto. 2019. *Sitem Informasi Rute Aman Selamat Sekolah (SIRASS) Menggunakan Aplikasi Mobile Berbasis Android Di Kota Kediri*, Pusat Penelitian dan Pengembangan Masyarakat (P3M) Politeknik Transportasi Keselamatan jalan, Tegal. 21(1): 91-102
- Munawar, Ahmad. 2004. *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*, Yogyakarta: Beta Offset.
- Idawan, Santoso. 1996. *Perencanaan Prasarana Angkutan Umum*, Bandung: ITB.
- Patillama, Hamid. 2015. *Rute Aman Selamat Sekolah*, Yayasan Kesejahteraan Anak Sekolah.
- Purwoko. Budi Dwi Hartanto., dan Arbie. 2016. *Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) Di Kota Salatiga*, Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, Jakarta. 18(1): 23-44
- Hakim, Rustam. Hardi Utomo. 2003. *Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Soejachmoen, Kuki. 2004. *Keselamatan Pejalan Kaki Dan Transportasi*, Jakarta: Peneliti Bidang Transportasi LSM Pelangi.
- Subekti, Muhammad Aditya. 2019. *Penerapan Konsep Rute Aman Selamat Sekolah Di Kawasan Pendidikan Kota Surakarta* Skripsi, Bekasi: STTD
- Tamin, Ofyar Z. 2008. *Perencanaan, Permodelan, dan Rekayasa Transportasi*, Bandung: ITB.
- Tim PKL Kabupaten Kediri. 2019. *Pola Umum Transportasi Darat Kabupaten Kediri*, STTD, Bekasi.