

**PERENCANAAN RUTE AMAN SELAMAT SEKOLAH (RASS) DI KAWASAN
PENDIDIKAN JALAN ARIF RAHMAN HAKIM KABUPATEN CIANJUR**
**(SAFE ROUTE PLANNING FOR SAFE SCHOOL IN THE ARIF RAHMAN
HAKIM ROAD EDUCATIONAL AREA, CIANJUR REGENCY)**

Juniardi Rama¹

¹Program Studi Manajemen Transportasi Jalan-Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD
Alamat korespondensi: jrama1933@gmail.com

Abstract

Jalan Arif Rahman Hakim is one of the roads that has an educational area with several schools including SDN Lemburtengah, SDN Pasarsuuk, SMAK BPK Penabur. The unavailability of travel support facilities such as sidewalks and bicycle lanes from the zone of origin to education certainly endangers students who have to deal directly with motorized vehicles. In addition, during school entry and exit hours, congestion on Jalan Arif Rahman Hakim, Cianjur Regency is caused by motorbikes and cars stopping on the road to pick up and drop students off. Results Based on the analysis, routes and the provision of safe travel support facilities for pedestrians and cyclists will be determined, as well as the determination of drop zone points and pick-up points at each school so as not to interfere with traffic flow on Jalan Arif Rahman Hakim, Cianjur Regency.

Keywords: *Safe Route School Planning, Pedestrian, Cyclist, Drop Zone, Pick Up Point.*

Abstrak

Jalan Arif Rahman Hakim adalah salah satu ruas jalan dimana terdapat kawasan pendidikan dengan beberapa sekolah, antara lain SDN Lemburtengah, SDN Pasarsuuk, SMAK BPK Penabur. 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. Selain itu, pada jam masuk dan pulang sekolah terjadi kemacetan pada ruas Jalan Arif Rahman Hakim Kabupaten Cianjur 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 di Jalan Arif Rahman Hakim Kabupaten Cianjur.

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

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan sentra pembangunan kehidupan berbangsa dan bernegara yang berfungsi sebagai penggerak, pendorong, serta salah satu penunjang keberhasilan pembangunan di daerah. Dalam mewujudkan peran tersebut maka perlu adanya sistem angkutan jalan yang mampu memberikan kemudahan (aksesibilitas) bagi seluruh masyarakat dalam melakukan aktivitas sehari-hari.

Transportasi darat merupakan alat transportasi yang sangat dibutuhkan dalam distribusi perjalanan orang dan barang, salah satu pengguna terbanyak transportasi adalah aktivitas pendidikan/sekolah. Maka perlu adanya keikutsertaan dan campur tangan pemerintah sebagai regulator yang memberikan bimbingan, pengaturan dan pembinaan sehingga transportasi dapat di selenggarakan secara tertib, teratur, aman, nyaman dan lancar. Begitupun Kabupaten Cianjur yang merupakan salah satu Kabupaten di Provinsi Jawa Barat, yang memiliki luas Wilayah studi seluas 3614,35 km² dan jumlah penduduknya sejumlah 2.477.560 jiwa.

Salah satu kawasan pendidikan terletak di Jalan Arif Rahman Hakim Kabupaten Cianjur. Berdasarkan data yang diterima dari Unit Laka Lantas Satlantas Polres Kabupaten Cianjur tahun 2021, kecelakaan yang melibatkan pelajar pada Jalan Arif Rahman Hakim Kabupaten Cianjur tahun 2021 yakni sebanyak 36 kejadian, atau sebesar 13,55% dari total kejadian yang berjumlah 271 kecelakaan yang melibatkan pelajar/mahasiswa di Kabupaten Cianjur pada tahun 2021. Kecelakaan tersebut disebabkan karena Kondisi fasilitas penunjang keselamatan

di kawasan tersebut untuk pelajar masih kurang memadai, seperti Zona Selamat Sekolah (ZoSS), rambu lalu lintas, marka jalan, pita penggaduh, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL), jalur khusus sepeda, halte untuk angkutan umum, serta titik lokasi pengantar / penjemput pelajar (drop zone / pick up point) untuk menaikkan dan menurunkan pelajar di kawasan tersebut sehingga menimbulkan kemacetan. Selain itu, belum tersedianya rute perjalanan untuk pelajar menuju / kembali dari sekolah bagi pelajar yang berjalan kaki dan pengguna moda angkutan sekolah / angkutan umum yang sesuai dengan konsep Rute Aman Selamat Sekolah (RASS).

Jalan Arif Rahman Hakim merupakan jalan arteri dengan volume lalu lintas yang sibuk setiap harinya karena juga menjadi jalan yang menghubungkan ke CBD (Central Bussines District) di Kabupaten Cianjur. Di ruas jalan ini, terdapat tiga sekolah yaitu, SDN Lemburtengah, SDN Pasarsuuk, dan SD/SMP/SMA BPK Penabur Kabupaten Cianjur. Dengan demikian, banyaknya jumlah pelajar dari ketiga sekolah tersebut yang melintasi Jalan Arif Rahman Hakim Kabupaten Cianjur, maka perlu diberikan fasilitas-fasilitas yang melayani kebutuhan perjalanan para pelajar tersebut, baik dari fasilitas umum maupun fasilitas keselamatan.

Program Kementerian Perhubungan mengenai Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) yang dijelaskan dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.911/AJ/403/DRJD/2015 tentang Uji Coba Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) pada dua Kabupaten/Kota di Indonesia dan selanjutnya Peraturan Menteri Nomor 16

Tahun 2016 tentang Penerapan Konsep Rute Aman Selamat Sekolah menjadi salah satu langkah untuk menyediakan akses bagi pelajar untuk berjalan kaki dan menggunakan angkutan umum menuju atau kembali dari sekolah. Oleh karena itu, perlu diadakan perencanaan rute aman selamat sekolah (rass) agar dapat meningkatkan keamanan dan keselamatan serta meminimalisir jumlah kecelakaan yang melibatkan pelajar di kawasan pendidikan Jalan Arif Rahman Hakim Kabupaten Cianjur.

TINJAUAN PUSTAKA

Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas. (Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 Ayat 30).

Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. (Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 Ayat 31).

Dalam Peraturan Menteri Nomor 16 Tahun 2016 Tentang Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) dijelaskan bahwa Rute Aman Selamat Sekolah yang selanjutnya disebut RASS merupakan bagian dari kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas berupa penyediaan sarana angkutan umum dengan pengendalian lalu lintas dan penggunaan jaringan jalan serta penggunaan sarana dan prasarana angkutan sungai dan danau dari lokasi permukiman menuju sekolah. RASS diselenggarakan mulai dari kawasan permukiman sampai dengan kawasan sekolah. Sekolah yang termasuk dalam program RASS adalah Sekolah Dasar, Sekolah Lanjutan Tingkat Pertama, Sekolah Lanjutan Tingkat Atas, dan/atau sekolah yang sederajat.

Rute Aman Selamat Sekolah

RASS sebagaimana dijelaskan dalam Peraturan Menteri Nomor 16 Tahun 2016 diwujudkan dengan adanya fasilitas perlengkapan jalan yang terdiri atas rambu lalu lintas, marka jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, fasilitas pejalan kaki, jalur khusus sepeda, halte, fasilitas parkir untuk sepeda, ruang henti pesepeda, alat penerangan jalan, dan/atau fasilitas khusus bagi penyandang disabilitas. Jumlah minimal sekolah dalam 1 kawasan RASS adalah 3 sekolah dengan jumlah pelajar minimal dalam 1 sekolah adalah 300 pelajar.

Skema Rute Aman Selamat Sekolah berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 16 Tahun 2016 adalah sebagai berikut :

1. RASS dengan kriteria pelayanan berjalan kaki merupakan rute dari rumah menuju ke sekolah dengan berjalan kaki dengan jarak 1 (satu) kilometer;
2. RASS dengan kriteria pelayanan sepeda merupakan rute dari rumah

menuju ke sekolah dengan menggunakan sepeda dengan jarak 5 (lima) kilometer;

3. RASS dengan kriteria pelayanan angkutan umum dan berjalan kaki merupakan rute dari rumah menuju sekolah dengan menggunakan angkutan umum dengan kriteria :

a. Jarak dari rumah ke tempat pemberhentian angkutan umum paling jauh 1 (satu) kilometer;

b. Jarak dari pemberhentian angkutan umum ke sekolah paling jauh 5 (lima) kilometer dengan menggunakan angkutan umum.

4. RASS dengan kriteria pelayanan angkutan umum dan angkutan sungai, danau merupakan rute dari rumah menuju sekolah dengan menggunakan angkutan umum dan angkutan sungai atau danau dengan kriteria :

a. Jarak dari rumah ke tempat pemberhentian angkutan umum paling jauh 1 (satu) kilometer;

b. Jarak pemberhentian angkutan umum ke dermaga sungai danau lebih dari 5 (lima) kilometer;

c. Jarak dermaga sungai danau atau pemberhentian angkutan umum ke sekolah paling jauh 1 (satu) kilometer.

Fasilitas Pejalan Kaki

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan dijelaskan bahwa 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 penyeberangan, dan fasilitas lain. Pejalan kaki berhak atas prioritas

pada saat menyeberang jalan di tempat penyeberangan.

1. Fasilitas Sarana Ruang Pejalan Kaki
Fasilitas Sarana Ruang Pejalan Kaki meliputi : drainase, jalur hijau, lampu penerangan, marka perambuan dan lainnya, dimana setiap fasilitas memiliki fungsi dan manfaat bagi pejalan kaki.

1. Jalur Pejalan Kaki

Lintasan yang diperuntukkan untuk berjalan kaki dapat berupa trotoar, penyeberangan sebidang dan penyeberangan tidak sebidang. (Direktur Jenderal Bina Marga, Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota, 1997)

2. Trotoar

Trotoar adalah jalur pejalan kaki yang terletak pada daerah milik jalan yang diberi lapisan permukaan dengan elevasi yang lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan, dan pada umumnya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan. (Direktur Jenderal Bina Marga, Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota, 1997)

3. Standar Perencanaan Trotoar

Lebar trotoar berdasarkan kelas jalan menurut Standar Perencanaan Geometrik untuk Jalan Perkotaan (1992) dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1 Lebar Minimum Trotoar

Klasifikasi Rencana		Standar Minimum (m)	Lebar Minimum Pengecualian (m)
Tipe II	Kelas 1	3,0	1,5
	Kelas 2	3,0	1,5
	Kelas 3	1,5	1,0

Sumber : Standar Perencanaan Geometrik untuk Jalan Perkotaan, 1992

Lebar trotoar berdasarkan lokasi menurut PM Nomor 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang merujuk kepada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 65 tahun 1993 Tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas seperti pada Tabel 2.

Tabel 2 Lebar Trotoar Minimum Menurut Lokasi

No.	Lokasi	Lebar Minimum (m)
1.	Jalan di daerah perkotaan atau kaki lima	4 meter
2.	Wilayah perkantoran utama	3 meter
3.	Wilayah industri a. Pada jalan primer b. Pada jalan akses	3 meter 2 meter
	Wilayah permukiman a. Pada jalan primer b. Pada jalan akses	2,75 meter 2 meter

Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2015

Sedangkan lebar trotoar berdasarkan tata guna lahan sesuai dengan pengguna lainnya dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3 Lebar Trotoar Berdasarkan Tata Guna Lahan

Pengguna Lahan Sekitarnya	Lebar Minimum (m)	Lebar yang Dianjurkan (m)
Permukiman	1,50	2,75
Perkantoran	2,00	3,00
Industri	2,00	3,00
Sekolah	2,00	3,00
Terminal / Stop Bis	2,00	3,00
Pertokoan	2,00	4,00
Jembatan / Terowongan	1,00	1,00

Sumber : SK. Dirjen Hubdat No. SK. 43/AJ 007/DRJD/1997

Untuk menentukan kebutuhan lebar trotoar digunakan rumus berikut :

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

Sumber : Manajemen Lalu Lintas Perkotaan, Ahmad Munawar, 2004

Rumus 1 Kebutuhan Lebar Trotoar

Keterangan :

Wd = Lebar trotoar yang dibutuhkan

P = Arus pejalan kaki per menit

N = Konstanta lebar trotoar

1. Standar Perencanaan Fasilitas Penyeberangan

Standar Untuk menentukan kebutuhan fasilitas penyeberangan digunakan rumus sebagai berikut :

$$P \times V^2$$

Sumber : Manajemen Lalu Lintas Perkotaan, Ahmad Munawar, 2004

Rumus 2 Kebutuhan Fasilitas Penyeberangan

Keterangan :

P = Pejalan kaki yang menyeberang jalan/jam

V = Volume kendaraan tiap jam dalam dua arah (kend/jam)

Tabel 4 Penentuan Jenis Fasilitas Penyeberangan

PV ²	P	V	Rekomendasi Awal
> 10 ⁸	50 – 1.100	300 – 500	Zebra Cross
> 2x10 ⁸	50 – 1.100	400 – 750	Zebra Cross dengan pemisah
> 10 ⁸	50 – 1.100	> 500	Pelikan Crossing
> 10 ⁸	> 1.100	> 500	Pelikan Crossing
> 2x10 ⁸	50 – 1.100	> 700	Pelikan Crossing dengan Pemisah
> 2x10 ⁸	> 1.100	> 400	Pelikan Crossing dengan Pemisah

Sumber : Manajemen Lalu Lintas Perkotaan, Ahmad Munawar, 2004

Lajur dan Jalur Sepeda

Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 16 Tahun 2016 Tentang RASS dijelaskan bahwa jalur khusus sepeda itu berupa lajur sepeda yang disediakan secara khusus untuk pesepeda dan/atau dapat digunakan bersama-sama dengan pejalan kaki.

Sedangkan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan bahwa lajur sepeda disediakan untuk sepeda. Lajur sepeda dapat berupa :

1. Lajur yang terpisah dengan badan jalan; dan
2. Lajur yang berada pada badan jalan.

Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 67 Tahun 2018 Tentang Marka Jalan dijelaskan bahwa marka lajur sepeda dinyatakan dengan marka lambang berupa gambar sepeda berwarna putih dan/atau marka jalan berwarna hijau. Selain itu, terdapat kriteria lain yang harus diperhatikan untuk membuat fasilitas lajur sepeda, antara lain :

1. Volume Sepeda

Berdasarkan Standar Perencanaan Geometrik untuk Jalan Perkotaan (1992) dijelaskan bahwa jika volume sepeda melebihi 200 kendaraan per 12 jam maka wajib disediakan lajur khusus sepeda.

2. Volume Lalu Lintas

Berdasarkan Standar Perencanaan Geometrik untuk Jalan Perkotaan (1992) dijelaskan bahwa jika volume lalu lintas melebihi 2000 kendaraan per 12 jam maka wajib disediakan lajur khusus sepeda.

Angkutan Sekolah

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

1. Analisis Titik Lokasi Halte

Perhentian bus adalah lokasi dimana penumpang dapat naik dan turun dari bus, dan juga lokasi dimana bus dapat berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang sesuai dengan pengaturan operasional ataupun permintaan penumpang. Jadi, pada dasarnya perhentian bus adalah titik-titik sepanjang lintasan rute dimana pengemudi naik atau turun dari bus. Secara fisik, perhentian bus dapat dilengkapi dengan prasarana berupa *shelter* atau juga hanya berupa rambu. Suatu lintasan rute biasanya dilengkapi dengan sekumpulan titik perhentian dimana bus dapat berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Tetapi meskipun suatu lintasan telah dilengkapi dengan sekumpulan titik perhentian, belum tentu secara operasional bus akan selalu

berhenti di titik-titik perhentian tersebut, karena itu sangat tergantung pada kebijakan operasional dari pengelola. (Santoso, 1996)

Penempatan halte disesuaikan dengan posisi bangunan sekolah terhadap jalan yang dilewati angkutan kota/pedesaan anak sekolah. Tempat henti adalah bagian dari perkerasan jalan tertentu yang digunakan sebagai tempat pemberhentian sementara bus, angkutan penumpang umum lainnya pada waktu menaikkan dan menurunkan penumpang. (Direktur Jenderal Bina Marga, Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota, 1997).

Kebijakan operasional angkutan umum yang berkaitan dengan masalah kapan seharusnya angkutan umum berhenti biasanya tergantung pada dua faktor utama yaitu :

a. *Level of Travel Demand*

Level of travel demand adalah banyaknya pergerakan penumpang yang perlu diantisipasi oleh operasional angkutan umum pada lintasan rutennya.

b. Jarak Berjalan Kaki yang Masih dapat ditolelir

Jarak berjalan kaki yang masih dapat ditolelir adalah jarak yang masih dianggap nyaman dari tempat tinggal calon penumpang untuk berjalan dari tempat tinggal ke halte terdekat.

2. Perhitungan Jumlah Kebutuhan Halte

Penyediaan prasarana yang tepat akan menunjang pengoperasian angkutan yang telah direncanakan. Untuk perencanaan pengoperasian angkutan sekolah pada sekolah yang berada di kawasan pendidikan Jalan Arif Rahman Hakim Kabupaten Cianjur ini, penentuan kebutuhan halte berdasarkan kepada jarak antar halte yang dibutuhkan dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor

271/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum (TPKPU) yang dijelaskan pada Tabel 6.

Tabel 5 Jarak Antara Halte dan/atau Tempat Pemberhentian Bus

No	Tata Guna Lahan	Lokasi	Jarak Tempat Henti (m)
1	Pusat kegiatan sangat padat : pasar, pertokoan	CBD, Kota	200 - 300 *)
2	Padat : perkantoran, sekolah, jasa permukiman	Kota	300 - 400
3	Permukiman	Kota	300 - 400
4	Campuran padat : perumahan, sekolah, jasa	Pinggiran	300 - 500
5	Campuran jarang : perumahan, ladang, sawah, tanah kosong	Pinggiran	500 - 1000

Sumber : Surat Keputusan Direktorat Jenderal Nomor 271 Tahun 1996

3. Desain Halte

Keberadaan halte untuk rencana pengoperasian bus memiliki fungsi utama sebagai tempat menaikkan dan menurunkan pelajar. Dalam Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 271/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum (TPKPU) dijelaskan bahwa (TPKPU) terdiri dari halte dan tempat perhentian bus. Halte adalah tempat perhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan. Sementara tempat perhentian bus (*bus stop*) adalah titik untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang tanpa dilengkapi bangunan, hanya diberi fasilitas rambu.

Persyaratan umum tempat perhentian kendaraan penumpang umum dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 271/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum (TPKPU) adalah :

- a. Berada di sepanjang rute angkutan umum/bus;

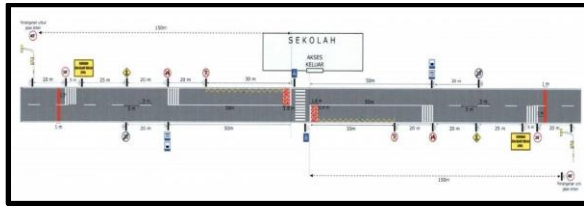
- b. Terletak pada jalur pejalan (kaki) dan dekat dengan fasilitas pejalan (kaki);
- c. Diarahkan dekat dengan pusat kegiatan atau permukiman;
- d. Dilengkapi dengan rambu petunjuk;
- e. Tidak mengganggu kelancaran arus lalu-lintas.

Zona Selamat Sekolah (ZoSS)

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 16 Tahun 2016 Tentang Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) dicantumkan bahwa Zona Selamat Sekolah (ZoSS) merupakan salah satu fasilitas dalam mendukung terwujudnya konsep Rute Aman Selamat Sekolah (RASS). Dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK. 3582/AJ.403/DRJD/2018 Tentang Pedoman Teknis Pemberian Prioritas Keselamatan dan Kenyamanan Pejalan Kaki Pada Kawasan Sekolah Melalui Penyediaan Zona Selamat Sekolah (ZoSS), Zona Selamat Sekolah yang selanjutnya disebut ZoSS adalah bagian dari kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas (MRLL) berupa kegiatan pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki pada kawasan sekolah. Pengendalian lalu lintas di jalan pada ZoSS adalah serangkaian kegiatan yang bertujuan untuk mencegah terjadinya kecelakaan guna menjamin keselamatan anak di sekolah. ZoSS dinyatakan dengan fasilitas perlengkapan jalan (Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL), dan Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan).

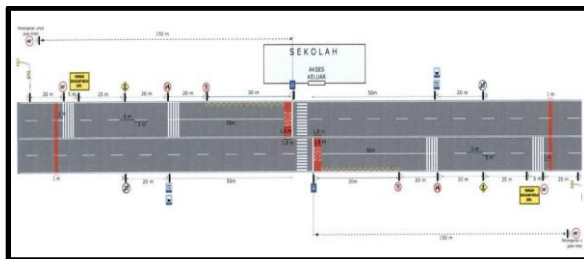
1. ZoSS disediakan dengan kriteria :
 - a. Jumlah lajur paling banyak 2 (dua) lajur per jalur; dan
 - b. Tidak tersedia jembatan penyeberangan orang.

Berikut merupakan desain ZoSS sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan:



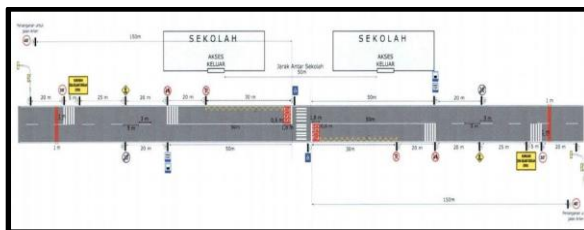
Sumber : SK.3582/AJ.403/DRJD/2018

Gambar 1 Desain ZoSS 2 lajur



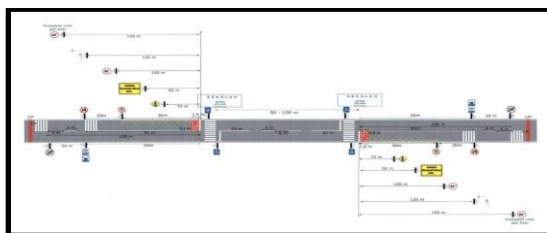
Sumber : SK.3582/AJ.403/DRJD/2018

Gambar 2 Desain ZoSS 4 lajur



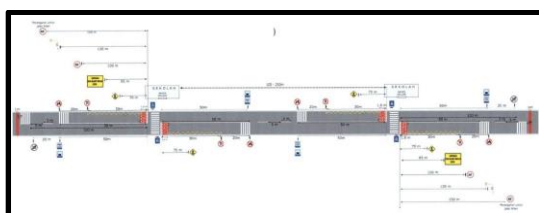
Sumber : SK.3582/AJ.403/DRJD/2018

Gambar 3 Desain ZoSS 2 sekolah, dengan jarak antar sekolah 50 meter



Sumber : SK.3582/AJ.403/DRJD/2018

Gambar 3. 4 Desain ZoSS 2 sekolah, dengan jarak antar sekolah antara 50 meter sampai dengan 100 meter



Sumber : SK.3582/AJ.403/DRJD/2018

Gambar 3. 5 Desain ZoSS 2 sekolah, dengan jarak antar sekolah antara 100 meter sampai dengan 250 meter

METODE PENELITIAN

Metode Pengumpulan Data

1. Pengumpulan Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari beberapa instansi pemerintah atau berbagai sumber yang berkaitan dengan data yang diperlukan dalam perencanaan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS). Data sekunder yang telah diperoleh antara lain :

a. Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Cianjur. Data yang telah diperoleh :

- 1) Luas wilayah Kabupaten Cianjur;
- 2) Pembagian wilayah administrasi.

b. Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil Kabupaten Cianjur. Data yang telah diperoleh :

- 1) Data Jumlah Penduduk Kabupaten Cianjur.

c. Kepolisian Resor (Polres), Unit Laka Lantas Satlantas Polres Kabupaten Cianjur. Data yang telah diperoleh :

- 1) Data Kecelakaan 5 Tahun Terakhir.

d. Dinas Pekerjaan Umum dan Tata Ruang Kabupaten Cianjur, data yang telah diperoleh :

- 1) Peta Administrasi Kabupaten Cianjur.

e. Dinas Perhubungan Kabupaten Cianjur, data yang diperoleh :

- 1) Data Trayek Angkutan Umum.

f. SDN Lemburtengah, SDN Pasarsuuk, dan SMA BPK Penabur Cianjur. Data yang telah diperoleh :

- 1) Data Sekolah;
- 2) Data Jumlah Pelajar;
- 3) Data Asal Tujuan Perjalanan Pelajar;
- 4) Data Karakteristik Perjalanan Pelajar.

g. Tim Praktik Kerja Lapangan Kabupaten Cianjur tahun 2021, data yang diperoleh :

- 1) Peta dan Data Pembagian Zona

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.

2. Pengumpulan Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung pada objek penelitian. Data ini meliputi :

- a. Data inventarisasi ruas jalan di sekitar sekolah-sekolah yang menjadi objek penelitian;
- b. Data volume lalu lintas;
- c. Data pejalan kaki.

Pengumpulan data primer dilakukan melalui survei :

a. Survei Inventarisasi Ruas Jalan

1) Maksud dan Tujuan

Maksud dan tujuan dari survei inventarisasi ruas jalan adalah untuk mengetahui kondisi ruas jalan, serta fasilitas yang ada di jalan dan yang ada pada setiap sekolah yang dilakukan penelitian. Selain itu, untuk mengetahui fasilitas yang dibutuhkan oleh para pelajar untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan pelajar pada saat ada di lingkungan sekolah.

2) Target Data

Target data yang akan didapatkan dari survei inventarisasi ruas jalan adalah lebar ruas jalan, tipe jalan, fungsi jalan dan kondisi fasilitas yang ada di setiap sekolah.

3) Persiapan Survei

Peralatan dan perlengkapan yang dibutuhkan untuk pelaksanaan survei inventarisasi ruas jalan adalah :

- a) *Walking measure/roll meter*;

- b) Alat tulis (pensil, dan lain-lain);

- c) *Clip board*;

- d) Formulir survei;

- e) Kendaraan survei;

- f) Kamera;

- g) Peta jaringan jalan.

4) Pelaksanaan Survei

Survei inventarisasi jalan ini dilaksanakan dengan cara mengamati, mengukur, mengambil gambar, dan mencatat data ke formulir survei, sesuai dengan target data yang akan diambil.

b. Survei Pencacahan Lalu Lintas Terklasifikasi

1) Maksud dan Tujuan

Maksud dari survei pencacahan lalu lintas terklasifikasi adalah untuk mengetahui tingkat kepadatan lalu lintas pada ruas jalan berdasarkan pencacahan lalu lintas terklasifikasi, arah arus lalu lintas, jenis kendaraan dalam satuan waktu tertentu yang dilakukan dengan pengamatan dan pencacahan langsung di lapangan.

Sedangkan Tujuan dari survei pencacahan lalu lintas terklasifikasi adalah untuk mengetahui periode jam-jam sibuk pada masing-masing titik survei.

2) Target Data

Target data yang akan didapatkan dari survei pencacahan lalu lintas terklasifikasi adalah data arus lalu lintas atau jumlah dan jenis/klasifikasi jenis kendaraan untuk setiap arah dalam satuan waktu tertentu.

3) Persiapan Survei

Peralatan dan perlengkapan yang dibutuhkan untuk pelaksanaan survei pencacahan lalu lintas terklasifikasi adalah:

- a) Alat tulis (pensil, dan lain-lain);

- b) Alat penghitung (counter);

- c) Clip board;

- d) Formulir Survei;

e) Stop Watch.

4) Pelaksanaan Survei

Survei pencacahan lalu lintas terklasifikasi dilaksanakan dengan cara menghitung setiap kendaraan yang melintasi titik pengamatan di suatu ruas jalan sesuai dengan klasifikasi yang telah ditentukan sebelumnya dalam formulir survei. Dimana surveyor menempati posisi yang nyaman dan jarak pandang yang tidak terhalang oleh benda apapun guna melihat kendaraan yang melintas di depan surveyor. Survei dilakukan setiap interval 15 menit selama 16 jam dimulai pukul 06.00 - 22.00 WIB.

c) Survei Pejalan Kaki

1. Maksud dan Tujuan

Maksud dari survei pejalan kaki adalah untuk mengetahui karakteristik pejalan kaki di sepanjang jalan depan sekolah-sekolah yang menjadi objek pengamatan.

Sedangkan Tujuan dari survei pejalan kaki adalah untuk mengetahui segala kondisi dan untuk mengetahui permasalahan yang ada pada pejalan kaki agar nantinya dapat menemukan cara untuk memperbaikinya.

2. Target Data

- Menyusuri

a. Jumlah pejalan kaki

b. Distribusi jumlah pejalan kaki

- Menyeberang

a. Jumlah pejalan kaki menyeberang

b. Distribusi pejalan kaki menyeberang

1) Persiapan Survei

Pelaksanaan survei pejalan kaki terlebih dahulu dilakukan persiapan-persiapan. Dalam tahap ini kita harus mempersiapkan alat-alat yang dibutuhkan dalam survei. Persiapan-persiapan yang dilakukan meliputi :

a) Perlengkapan dan peralatan

b) Penentuan objek / lokasi penelitian

Penentuan lokasi ditentukan berdasarkan sekolah yang menjadi objek penelitian.

2) Metode dan Pelaksanaan Survei

Metode dalam pelaksanaan survei pejalan kaki dibagi menjadi 2, antara lain:

a) Menyusuri

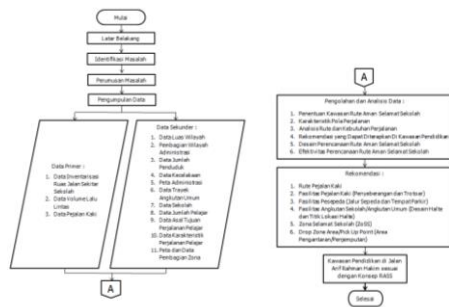
Metode dalam survei ini adalah dengan cara pengamatan langsung di lapangan. Kita menghitung setiap orang yang berjalan menyusuri di trotoar sebelah kanan dan kiri.

b) Menyeberang

Metode dalam survei ini adalah dengan cara pengamatan langsung di lapangan. Kita menghitung setiap orang yang berjalan menyeberang di jalan yang menjadi objek penelitian.

Bagan Alir

Bagan Alir mewakili alur kerja atau proses yang ditampilkan berupa symbol-symbol yang dihubungkan melalui panah-panah. Dalam bagan alir ini diawali dengan proses identifikasi masalah, dilanjutkan dengan mengutarakan maksud dan tujuan, kemudian dilanjutkan dengan pengumpulan data primer maupun data sekunder, setelah didapatkan data primer maupun data sekunder selanjutnya dilakukan pengolahan data seperti data kecelakaan ruas jalan, data analisis rute pejalan kaki, dan data antar jemput pelajari. Setelah diperoleh hasil analisis dari data tersebut kemudian diberikan rekomendasi usulan untuk mendapatkan alternatif permasalahan untuk merencanakan rute aman selamat sekolah di Jalan Arif Rahman Hakim Kabupaten Cianjur.



Gambar 1 Bagan Alir Penelitian

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Rute dan Kebutuhan Perjalanan Menuju / Kembali Dari Sekolah

Data yang dianalisis merupakan hasil dari survei inventarisasi ruas jalan sekitar sekolah, survei pencacahan lalu lintas terklasifikasi, survey pejalan kaki, serta data sekunder dari instansi terkait. Data tersebut bertujuan untuk identifikasi rute perjalanan menuju / kembali dari sekolah dan untuk analisis kebutuhan perjalanan menuju / kembali dari sekolah bagi pelajar yang memilih moda jalan kaki, sepeda, dan angkutan umum untuk melakukan perjalanan menuju / Kembali dari sekolah.

1. Skema Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) untuk Pejalan Kaki

a. Penentuan Rute Pejalan Kaki

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 16 Tahun 2016 dijelaskan bahwa RASS dengan kriteria pelayanan berjalan kaki merupakan rute dari rumah menuju ke sekolah dengan berjalan kaki dengan radius paling jauh 1 km dari lokasi sekolah.

Trottoar

Berdasarkan hasil perhitungan dengan menganalisis jumlah pejalan kaki yang menyusuri jalan, maka dapat diketahui lebar trotoar yang sesuai. Untuk menghitung rekomendasi lebar trotoar menggunakan rumus sebagai berikut :

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

Sumber : Manajemen Lalu Lintas Perkotaan, Ahmad Munawar, 2004

Rumus 1 Lebar trotoar yang dibutuhkan

Keterangan :

Wd = Lebar trotoar yang dibutuhkan

P = Arus pejalan kaki per menit

N = Konstanta lebar trotoar

Fasilitas Penyeberangan

Kawasan pendidikan ini terletak pada Jalan Arif Rahman Hakim, berikut adalah hasil perhitungan untuk fasilitas penyeberangan pada ruas Jalan Jenderal Sudirman :

Tabel 3.5. Kebutuhan Lebar Trotoar									
No	Lebar Trotoar (m)	Lebar Trotoar (m)	Lebar Trotoar (m)	Lebar Trotoar (m)	Lebar Trotoar (m)	Lebar Trotoar (m)	Lebar Trotoar (m)	Lebar Trotoar (m)	Lebar Trotoar (m)
1	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
2	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
3	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
4	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
5	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
6	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
7	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
8	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
9	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
10	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0

Tabel 9 Hasil Perhitungan Untuk Fasilitas Penyeberangan

Sumber : Hasil Analisis Penulis

Berdasarkan hasil analisis volume penyeberang jalan dan volume lalu lintas pada Tabel didapatkan hasil PV^2 sebesar 165.482.371. Kemudian, hasil analisis tersebut di masukkan ke metode penentuan jenis fasilitas penyeberangan untuk pejalan kaki pada Tabel 3.5, maka rekomendasi yang didapatkan adalah fasilitas penyeberangan *pelican crossing*. Fasilitas *pelican crossing* pada Gambar 10 merupakan tempat penyeberangan sebidang yang dilengkapi dengan sinyal khusus untuk memberikan prioritas yang jelas kepada pejalan kaki.

Jalur Khusus Sepeda

Berdasarkan hasil analisis yang ditunjukkan pada Tabel 11. Mendapatkan hasil bahwa untuk kebutuhan lajur khusus sepeda masih belum dibutuhkan. Dari hasil analisis

menunjukkan bahwa jumlah pengguna sepeda pada Jalan Arif Rahman Hakim masih belum memenuhi standar untuk diberikannya lajur khusus untuk pengguna sepeda.

Skema Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) Angkutan Umum

Tabel 11 Matriks Asal Tujuan Pemilihan Moda Angkutan Umum oleh Pelajar

Zona	Zona Tujuan (Zona 1) Perjalanan orang/hari	Zona	Zona Tujuan (Zona 1) Perjalanan orang/hari	Zona	Zona Tujuan (Zona 1) Perjalanan orang/hari
1	13	13	0	25	0
2	17	14	0	26	0
3	24	15	0	27	0
4	16	16	0	28	0
5	8	17	0	29	0
6	17	18	0	30	0
7	14	19	0	31	0
8	8	20	0	32	0
9	4	21	0	33	0
10	4	22	0	34	0
11	0	23	0	35	0
12	0	24	0	36	0
Jumlah				125	

Sumber : Hasil Analisis Penulis

Berdasarkan hasil analisis di atas, seluruh zona, dimana asal pelajar pada daerah penelitian sudah terlayani oleh angkutan perkotaan, maka peneliti tidak mengkaji mengenai angkutan sekolah.

Penentuan Lokasi Halte

Penyediaan prasarana yang tepat akan menunjang pengoperasian angkutan yang telah ada, penentuan kebutuhan halte berdasarkan kepada jarak antar halte yang dibutuhkan sesuai dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 271 Tahun 1996 tentang Pedoman Teknis Perekrayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum yang dijelaskan pada Tabel 12.

Tabel 12 Jarak Antar Halte dan Tempat Pemberhentian Bus

No	Tata Guna Lahan	Lokasi	Jarak Tempat Henti (m)
1	Pusat kegiatan sangat padat : pasar, pertokoan	CBD, Kota	200 - 300 *)
2	Padat : perkantoran, sekolah, jasa permukiman	Kota	300 - 400
3	Permukiman	Kota	300 - 400
4	Campuran padat : perumahan, sekolah, jasa	Pinggiran	300 - 500
5	Campuran jarang : perumahan, ladang, sawah, tanah kosong	Pinggiran	500 - 1000

Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 271 Tahun 1996

Berdasarkan kondisi eksisting, telah tersedia halte pada kawasan penelitian

yang kondisinya sudah tidak layak untuk digunakan, seperti papan nama, rambu petunjuk, papan informasi trayek, papan pengumuman, dan tempat duduk yang kotor serta di coret – coret oleh oknum yang tidak bertanggung jawab. Kemudian, Berdasarkan Tabel 12, untuk jumlah halte di Kawasan Pendidikan Jalan Arif Rahman Hakim berjumlah 4 halte, dimana mengikuti tata guna lahan yang padat terdiri dari: perkantoran, sekolah, dan jasa permukiman yang jarak tempat hentinya adalah sekitar 300 – 400 meter.

Antar Jemput

Setelah mengetahui panjang dan lebar *drop zone*, selanjutnya adalah menjumlahkan panjang *drop zone* yang dibutuhkan di Kawasan pendidikan tersebut. Untuk lebar kendaraannya mengikuti satuan ruang parkir (SRP) mobil yaitu 2,3 meter. Sehingga dapat ditentukan jumlah lebar dan panjang *drop zone* di setiap sekolah pada Tabel 12.

ARAH TIMUR KE BARAT		dari Jl. Raya Bandung menuju Jl. Prof. Moch. Yamin		
No	Nama Sekolah	Drop Zone		Rekomendasi (m)
		Panjang (m)	Lebar (m)	
1	SDN LEMBURTENGAH	7	2.30	10
2	SDN PASARSUJUK	7	2.30	10
3	SMAS BPK PENABUR	7	2.30	10
ARAH BARAT KE TIMUR		dari Jl. Prof. Moch. Yamin menuju Jl. Raya Bandung		
No	Nama Sekolah	Drop Zone		Rekomendasi (m)
		Panjang (m)	Lebar (m)	
1	SDN LEMBURTENGAH	7	2.30	10
2	SDN PASARSUJUK	7	2.30	10
3	SMAS BPK PENABUR	7	2.30	10

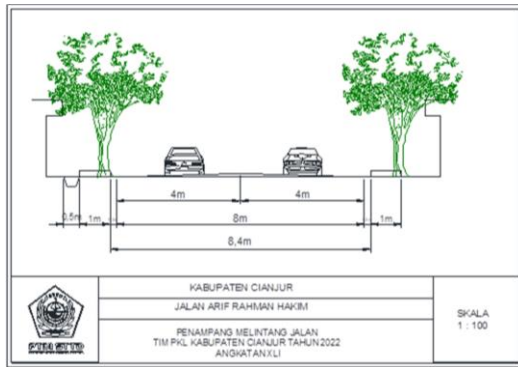
Tabel 12 Jumlah Dimensi Drop Zone yang Diperlukan

Desain Rute Aman Selamat Sekolah

Berikut adalah visualisasi desain Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) yang direncanakan di kawasan pendidikan Jalan Jenderal Sudirman :

1. Penampang Melintang

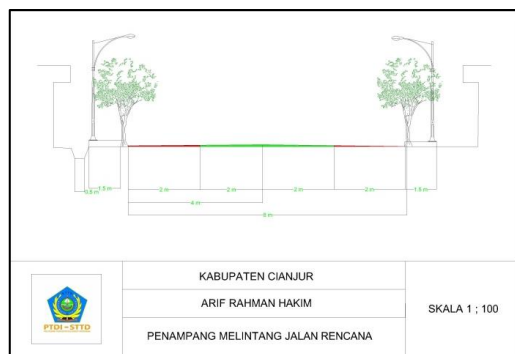
a. Desain Kondisi Eksisting



Sumber : Hasil Analisis Penulis

Gambar 2 Penampang Melintang Eksisting

b. Desain Kondisi Rencana

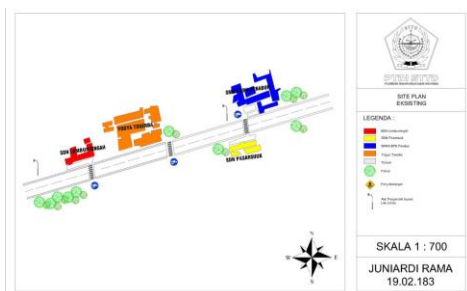


Sumber : Hasil Analisis Penulis

Gambar 3 Penampang Melintang Rencana

2. Denah Lokasi Wilayah Penelitian

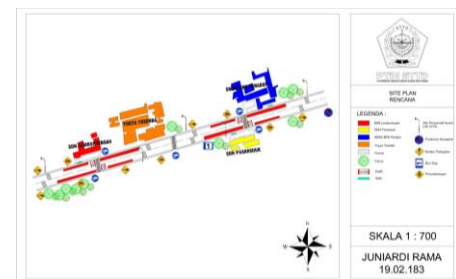
a. Desain Kondisi Eksisting



Sumber : Hasil Analisis Penulis

Gambar 4 Denah Lokasi Eksisting

b. Desain Kondisi Rencana

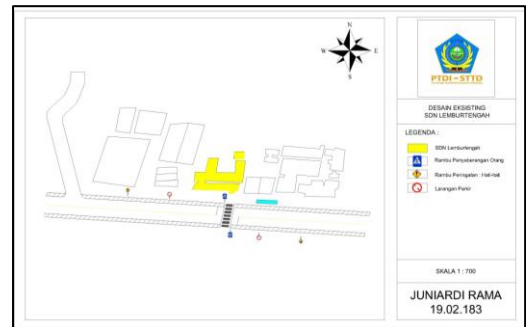


Sumber : Hasil Analisis Penulis

Gambar 5 Denah Lokasi Rencana

3. Kawasan Pendidikan (SDN Lemburtengah)

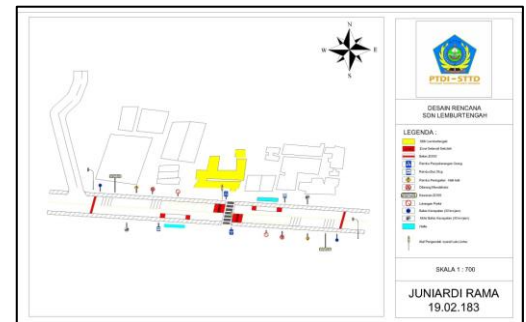
a. Desain Kondisi Eksisting



Sumber : Hasil Analisis Penulis

Gambar 6 Desain Eksisting SDN Lemburtengah

b. Desain Kondisi Rencana

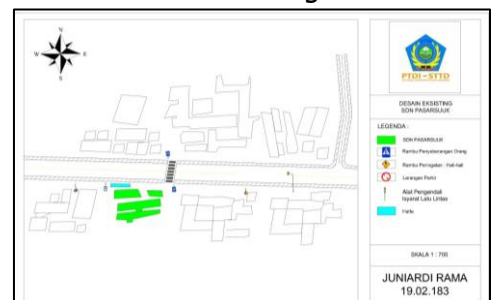


Sumber : Hasil Analisis Penulis

Gambar 7 Desain Rencana SDN Lemburtengah

4. Kawasan Pendidikan (SDN Pasarsuuk)

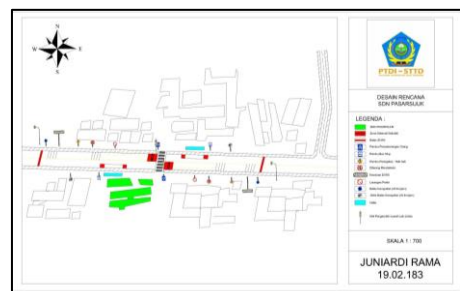
a. Desain Kondisi Eksisting



Sumber : Hasil Analisis Penulis

Gambar 5. 1 Desain Eksisting SDN Pasarsuuk

b. Desain Kondisi Rencana



Sumber : Hasil Analisis Penulis

Gambar 5. 2 Desain Rencana SDN Pasarsuuk

5. Kawasan Pendidikan (SMAS BPK Penabur)

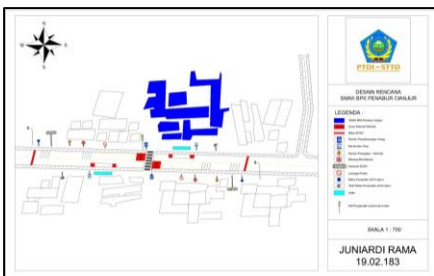
a. Desain Kondisi Eksisting



Sumber : Hasil Analisis Penulis

Gambar 5. 3 Desain Eksisting SMAS BPK Penabur

b. Desain Kondisi Rencana



Sumber : Hasil Analisis Penulis

Gambar 5. 4 Desain Rencana SMAS BPK Penabur

Keterangan :

1. Fasilitas Pejalan Kaki :
 - a. Lebar Trotoar (1,6 Meter).
 - b. Jenis Penyeberangan (*Pelican Crossing* dilengkapi dengan APILL).
2. Fasilitas Pesepeda : Tidak ada
3. Fasilitas Angkutan Umum :
 - a. Halte (4 Halte) letaknya di :
 - 1) Di Depan sekolah SMAS BPK Penabur.
 - 2) Di Depan Sekolah SDN Lemburtengah.
 - 3) Di Depan Sekolah SDN Pasarsuuk.
 - 4) Di Depan Yogya Toserba
 - b. Lebar *Bus Stop* (2,3 Meter)
 - c. Panjang *Bus Stop* (6 Meter)
4. Rambu Lalu Lintas
Tinggi Rambu Lalu Lintas :
Rambu Lalu Lintas yang dipasang pada fasilitas pejalan kaki tinggi minimum 2,00 m dan maksimum 2,65 m dari sisi daun rambu yang paling bawah atau papan tambahan. Khusus untuk rambu

peringatan ditempatkan dengan ketinggian 1,20 m dan rambu yang ditempatkan di atas daerah manfaat jalan ketinggian 1,20 m dan rambu yang ditempatkan di atas daerah manfaat jalan ketinggian 1,20 m dan rambu yang ditempatkan di atas daerah manfaat jalan minimum 5,00 m.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Kesimpulan yang diperoleh dari hasil penelitian tentang Perencanaan Rute Aman Sekolah (RASS) di Kawasan Pendidikan Jalan Arif Rahman Hakim Cianjur adalah sebagai berikut :

1. Kawasan pendidikan di Jalan Arif Rahman Hakim TANPA SKALA ikup 3 sekolah yang saling berdekatan yaitu SDN Lemburtengah, SDN Pasarsuuk, dan SMAS BPK Penabur Cianjur. Berikut merupakan penjelasan terkait rute pejalan kaki, pesepeda, dan angkutan sekolah / angkutan umum :
 - 1) Rute pejalan kaki dibagi menjadi 3 rute yang terdiri dari 1 Jalan Nasional, 1 Jalan Kabupaten dan 1 Jalan keluarnya dari berbagai macam gang dan langsung menuju ke Jalan Nasional. Pelajar yang berjalan kaki, berjalan melalui trotoar dan fasilitas penyeberangan yang telah disediakan.
 - 2) Rute sepeda tidak dibuat karena pelajar di Kawasan Pendidikan Jalan Arif Rahman Hakim tidak ada yang menggunakan Sepeda untuk menuju / kembali dari sekolahnya.
 - 3) Rute angkutan umum atau angkutan sekolah dibuat berdasarkan trayek angkutan perkotaan yang berlokasi di Kabupaten Cianjur, dimana trayek tersebut telah melayani seluruh zona asal para pelajar saat ini sehingga penelitian ini tidak mengkaji mengenai angkutan sekolah.

2. Pada kawasan pendidikan Jalan Arif Rahman Hakim tersedia fasilitas bagi pejalan kaki, angkutan sekolah / angkutan umum yang dijelaskan sebagai berikut :
 - 1) Fasilitas bagi pejalan kaki adalah trotoar dan penyeberangan. Berdasarkan hasil analisis, untuk lebar trotoar, tidak perlu ada pelebaran trotoar pada Arif Rahman Hakim
 - 2) Untuk Jalan Arif Rahman Hakim perlu adanya pelebaran trotoar pada trotoar bagian kiri dan kanan sebesar 0,1 m, sedangkan untuk Jalan Moch. Ali, Jalan Barisan Banteng, Jalan Tanjung Manggu, Jalan Raya Cirahong, dan Jalan Babakan, perlu adanya fasilitas trotoar di bagian kanan dan kiri. Untuk fasilitas penyebrangan di Kawasan tersebut diperlukan *pelican crossing* untuk pejalan kaki khususnya pelajar
 - 3) Fasilitas angkutan umum mencakup pembaruan / renovasi dari halte eksisting yang kondisinya sudah tidak layak menjadi halte yang berkeselamatan sesuai desain halte rencana di kawasan pendidikan .
3. Rekomendasi Zona Selamat Sekolah (ZoSS) diterapkan pada Jalan Arif Rahman Hakim di depan setiap sekolah berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK. 3582/AJ.403/DRJD/2018 Tentang Pedoman Teknis Pemberian Prioritas Keselamatan dan Kenyamanan Pejalan Kaki Pada Kawasan Sekolah Melalui Penyediaan Zona Selamat Sekolah (ZoSS).
4. Desain Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kawasan Pendidikan Kabupaten Cianjur mencakup desain jalan eksisting, desain jalan rencana, desain denah lokasi eksisting, desain denah lokasi rencana serta desain sirkulasi pejalan kaki, angkutan umum

dan kendaraan pada Kawasan Pendidikan Jalan Arif Rahman Hakim Kabupaten Cianjur.

5. Efektivitas perencanaan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Jalan Arif Rahman Hakim adalah penurunan jumlah kecelakaan yang melibatkan pelajar di Kabupaten Cianjur khususnya pelajar yang bersekolah di Jalan Arif Rahman Hakim dan perpindahan moda pelajar yang mengendarai / mengemudi kendaraan pribadi untuk menuju / kembali dari Kawasan Pendidikan Jalan Arif Rahman Hakim Kabupaten Cianjur.

Saran

Dalam proses penelitian ini ada beberapa hal yang disarankan oleh penulis untuk mendukung penerapan konsep Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kawasan Pendidikan Jalan Arif Rahman Hakim, Kabupaten Cianjur, agar dapat terwujud dengan maksimal, saran tersebut antara lain :

- a. Mewujudkan desain fasilitas dengan konsep Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) dengan menyediakan fasilitas ZoSS dan menyediakan fasilitas penyeberangan di kawasan pendidikan Jalan Arif Rahman Hakim Kabupaten Cianjur tepatnya di SDN Lemburtengah, SDN Pasarsuuk, dan SMAK BPK Penabur untuk meningkatkan keselamatan pelajar.
- b. Pemerintah yang terkait perlu mendukung dan menyediakan fasilitas untuk program Rute Aman Selamat Sekolah (RASS).
- c. Memberikan informasi dan edukasi kepada pelajar maupun orang tua untuk memahami konsep Rute Aman Selamat Sekolah (RASS).
- d. Perlu adanya sosialisasi dari pemerintah yang terkait kepada

masyarakat tentang pentingnya keselamatan jalan.

Untuk mengetahui penurunan jumlah kecelakaan setelah diterapkan RASS, maka berkoordinasi dengan pihak kepolisian yaitu Polres Cianjur untuk mengetahui efektivitas yang sudah diterapkan RASS pada ruas jalan Arif Rahman Hakim Kabupaten Cianjur.

REFERENSI

- _____, (2002) *Undang - Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (Hasil Amandemen 2002)*, Sekretariat Jenderal Majelis Permusyawaratan Rakyat. Jakarta.
- _____, (2009) *Undang - Undang Dasar Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Jakarta.
- _____, (2014) *Undang-undang Nomor 35 Tahun 2014 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2002 Tentang Perlindungan Anak*. Jakarta.
- _____, (2018) *Peraturan Menteri Pehubungan Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 2018 Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan*. Jakarta.
- _____, (2018) *Peraturan Menteri Pehubungan Republik*

Indonesia Nomor 67 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan. Jakarta.

_____, (2016) *Peraturan Menteri Pehubungan Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2016 Tentang Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS)*. Jakarta.

_____, (2013) *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta.

_____, (1996) *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 271 Tahun 1996 Tentang Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum*. Jakarta.

_____, (1997) *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 43 Tahun 1997 Tentang Perekayasaan Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota*. Jakarta.

_____, (2015) *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat*

- Nomor 911 Tahun 2015
Tentang Uji Coba
Penerapan Rute Aman
Selamat Sekolah (RASS)
Pada 2 (Dua) Kabupaten /
Kota di Indonesia.
Jakarta.
- _____, (2018) *Keputusan
Direktur Jenderal
Perhubungan Darat
Nomor 3582 Tahun 2018
Tentang Pedoman Teknis
Pemberian Prioritas
Keselamatan dan
Kenyamanan Pejalan Kaki
Pada Kawasan Sekolah
Melalui Penyediaan Zona
Selamat Sekolah.* Jakarta.
- _____, (1997) *Manual Kapasitas
Jalan Indonesia,*
Direktorat Jenderal Bina
Marga. Jakarta.
- _____, (1999) *Tata Cara
Perencanaan Geometri
Jalan Antar Kota,*
Direktorat Jenderal Bina
Marga. Jakarta.
- Pusat Penelitian dan Pengembangan
Transportasi Jalan dan
Perkeretaapian. (2017).
*Rute Aman Selamat
Sekolah (RASS) di
Kabupaten Ngawi.* Jakarta
- Mansur, Astuty (2018) *Desain Fasilitas
Yang Berkeselamatan
Kawasan Sekolah (Konsep
RASS) di Jalan KH Agus
Salim Wonosari
Kabupaten GunungKidul,*
- Sekolah Tinggi
Transportasi Darat, Bekasi
- Mulyadi, Aqah Muhammad (2010)
*Pelatihan Perancangan
Lajur Dan Jalur Sepeda,*
Kementerian Pekerjaan
Umum, Jakarta.
- Munawar, Ahmad (2004) *Manajemen
Lalu Lintas Perkotaan,*
Beta Offset, Yogyakarta.
- Nurchayadi, Harry (2017) *Penerapan
Konsep Rute Aman
Selamat Sekolah (RASS)
di Kawasan Pendidikan
Wlingi Kabupaten Blitar,*
Sekolah Tinggi
Transportasi Darat, Bekasi
- Soejachmoen, Kuki (2004) *Keselamatan
Pejalan Kaki dan
Transportasi. Artikel.*
[http://wikipedia.go.id/saf
etypedestrian](http://wikipedia.go.id/safetypedestrian)
- Suharsimi, Arikunto (1998) *Prosedur
Penelitian Suatu
Pendekatan Praktek,*
Jakarta: PT. Rineka Cipta
- Tamin, Ofyar Z. (2008) *Perencanaan,
Permodelan, dan
Rekayasa Transportasi,*
Institut Teknologi
Bandung, Bandung