

ANALISIS PENERAPAN KONSEP RUTE AMAN SELAMAT SEKOLAH DALAM RANGKA MENGURANGI KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MELIBATKAN PELAJAR DI KAWASAN PENDIDIKAN KOTA BANDAR LAMPUNG (STUDI KASUS: RUAS JALAN JENDERAL SUDIRMAN, KECAMATAN ENGGAL)

Fitria Takbirani

Taruna Program Studi Sarjana
Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu Km. 3,5, Cibitung,
Bekasi, Jawa Barat, 17520
08127171813
fitriatakbirani@gmail.com

Aji Ronaldo

Dosen Program Studi Sarjana
Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu Km. 3,5, Cibitung,
Bekasi, Jawa Barat, 17520
081282444605

Bambang Istianto

Dosen Program Studi Sarjana
Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu Km. 3,5, Cibitung,
Bekasi, Jawa Barat, 17520
081297697668
bambang.istianto58@gmail.com

ABSTRACT

Bandar Lampung central city has education area which located at Jenderal Sudirman street. Jenderal Sudirman street is one of the access way to central city and office area. Inadequate transport facility such as sidewalk, crossing bridge, and bicycle path from origin zone towards educational area could endanger student because of direct exposure to motor vehicle. Associated with the new Peraturan Menteri which is Peraturan Menteri Nomor 16 Tahun 2016 about Rute Aman Selamat Sekolah (RASS), that researcher interested to study about concept application RASS in Bandar Lampung City educational area. The analytical used in this study are the Capacity Manual methods for Indonesian Highway, Pedestrian Analysis and Descriptive Analysis. From the analysis, it will be determined pedestrian and bicycle routes along with signs installation, markers, crossing bridge, School Safety Zone, and RASS design in Bandar Lampung City educational area.

Keywords: *Bandar Lampung City Educational Area, RASS, pedestrian routes, bicycle routes, School Safety Zone*

ABSTRAKSI

Kota Bandar Lampung memiliki Kawasan Pendidikan yang terletak di Jalan Jenderal Sudirman. Jalan Jenderal Sudirman merupakan salah satu akses jalan menuju pusat kota dan Kawasan perkantoran. Fasilitas penunjang perjalanan yang kurang memadai seperti trotoar, fasilitas penyeberangan, serta jalur sepeda dari zona asal menuju Kawasan Pendidikan dapat membahayakan siswa dikarenakan harus berhadapan langsung dengan kendaraan bermotor. 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 Pendidikan Kota Bandar Lampung. Analisis yang digunakan adalah metode Manual Kapasitas Jalan Indonesia, analisis untuk pejalan kaki, dan analisis deksriptif. Dari hasil analisis, akan ditentukan rute pejalan kaki, rute sepeda, usulan-usulan pemasangan rambu, marka, fasilitas penyeberangan, Zona Selamat Sekolah, jumlah kebutuhan halte, dan desain RASS di Kawasan Pendidikan Kota Bandar Lampung.

Kata kunci: Kawasan Pendidikan Kota Bandar Lampung, RASS, rute pejalan kaki, rute sepeda, Zona Selamat Sekolah

PENDAHULUAN

Kawasan pendidikan Kota Bandar Lampung terletak pada Kecamatan Enggal, tepatnya di Jalan Jenderal Sudirman yang memiliki lebar jalan 7 m dengan tipe 2/2 UD serta memiliki V/C ratio 0,61. Volume jalan yang cukup tinggi sebesar 1670 smp/jam disebabkan karena jalan ini merupakan salah satu akses jalan menuju pusat kota atau *central bussiness district* (CBD) dan menuju kawasan perkantoran. Hal ini menyebabkan kemacetan pada saat jam masuk dan pulang sekolah. Kondisi tata guna lahan pada Jalan Jenderal Sudirman ini didominasi oleh pendidikan serta perdagangan dan jasa. Jumlah pelajar yang ada pada Kawasan Pendidikan yang terdiri dari 6 sekolah tersebut berjumlah 2886 siswa, dimana fasilitas penunjang keselamatan untuk pejalan kaki, pesepeda dan rambu-rambukeselamatan kurang memadai serta terdapat banyak pelajar yang berjalan kaki dan bersepeda menuju sekolah maka dikhawatirkan tingginya resiko pelajar terkena kecelakaan. Apalagi perilaku pelajar yang menyebrang jalan sembarangan yang dapat membahayakan pelajar dan pengguna jalan.

Berdasarkan data Satlantas Polres Kota Bandar Lampung tahun 2019, angka keterlibatan pelajar dan mahasiswa dalam kecelakaan di Kota Bandar Lampung sebanyak 202 dari 388 kejadian, atau sebesar 52% dari total kejadian kecelakaan di Kota Bandar Lampung. Angkutan umum kurang diminati karena lamanya waktu menunggu kendaraan umum sehingga menyebabkan anak sekolah banyak yang menggunakan kendaraan pribadi, terutama motor dan sepeda untuk menuju ke sekolah.

Oleh karena itu, sebagai bentuk perwujudan kepedulian terhadap lokasi sekolah yang kurang sesuai untuk diakses pelajar dengan berjalan kaki dan bersepeda serta angkutan umum, maka mendorong inisiatif untuk menyediakan kawasan yang aman dan selamat di lingkungan sekolah yang tertuang dalam Peraturan Menteri Nomor 16 Tahun 2016 tentang Penerapan Rute Aman Selamat ke Sekolah (RASS). Menurut Djoko Sasono, selaku Dirjen Pehubungan Darat, mengatakan program Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) bertujuan untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pelajar. Rute Aman Selamat Sekolah adalah suatu program untuk mendorong orang tua murid dan murid untuk pulang dan pergi kesekolah dengan berjalan kaki, bersepeda, atau menggunakan angkutan umum sebagai pilihan yang aman, selamat, dan nyaman, daripada mengendarai sepeda motor yang rawan kecelakaan. Program RASS dapat meminimalisir kekerasan dan kejahatan terhadap pelajar, mengurangi konsumsi bahan bakar serta menjaga kesehatan, memberikan manfaat secara tidak langsung untuk mengurangi kemacetan, dan dampak lanjutan dari Program RASS adalah dapat menimbulkan kesadaran terhadap pentingnya berperilaku tertib agar selamat di jalan bagi masyarakat dan di sekitar sekolah.

Berdasarkan latar belakang diatas, maka dilakukan penelitian tentang Analisis Penerapan Konsep Rute Aman Selamat Sekolah Dalam Rangka Mengurangi Kecelakaan Lalu Lintas yang Melibatkan Pelajar di Kawasan Pendidikan Kota Bandar Lampung (Studi Kasus: Ruas Jalan Jenderal Sudirman, Kecamatan Enggal).

TINJAUAN PUSTAKA

Rute Aman Selamat Sekolah

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

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. Terdapat aturan mengenai pemilihan jalur sepeda berdasarkan fungsi dan kelas jalan di Perkotaan menurut Puslitbang Jalan dan Jembatan, Kementerian Pekerjaan Umum Tahun 2010 yaitu sebagai berikut:

Tabel 1. Pemilihan Jalur Sepeda Berdasarkan Fungsi dan Kelas Jalan di Perkotaan

Fungsi Jalan	Jalan raya	Jalan sedang	Jalan kecil
Arteri primer	A	A	A
Kolektor primer	A	A	A
Lokal primer	C	C	C
Lingkungan primer	C	C	C
Arteri sek under	A/B	A/B	A/B
Kolertor sekunder	B/C	B/C	B/C
Lokal sekunder	B/C	B/C	B/C
Lingkungan sekunder	B/C	B/C	B/C

Halte Angkutan Umum

Perencanaan pengoperasian angkutan tidak dapat dipisahkan dari penyediaan prasarana yang tepat dan sesuai kebutuhan. Hal tersebut diperlukan agar kegiatan pengoperasian angkutan dapat berjalan sesuai dengan rencana. Untuk perencanaan

pengoperasian angkutan sekolah pada sekolah yang berada dikawasan pendidikan Kota Bandar Lampung ini, penentuan kebutuhan halte berdasarkan kepada jarak antar halte yang dibutuhkan. Berikut ini tabel jarak antar halte dan tempat pemberhentian bus berdasarkan Surat Keputusan Direktorat Jenderal Nomor 271 Tahun 1996 dapat dilihat pada Tabel 2:

Tabel 2. Jarak Antar Halte dan Tempat Pemberhentian Bus

Zona	Tata Guna Lahan	Lokasi	Jarak Tempat Henti (meter)
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

Zona Selamat 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).

METODOLOGI PENELITIAN

Metode Analisis Manual Kapasitas Jalan Indonesia

Metode Analisis Manual Kapasitas Jalan (1997) untuk menghitung derajat kejenuhan dan kapasitas ruas jalan. Kapasitas adalah arus maksimum jalan yang dapat dipertahankan dengan satuan perjam. Untuk jalan dengan banyak lajur, arus dipisahkan per arah dan kapasitas ditentukan per lajur, sedangkan untuk lajur 2 (dua) arah, kapasitas ditentukan untuk arus dua arah (kombinasi dua arah). Kapasitas dinyatakan dalam satuan smp (satuan mobil penumpang).

Metode Analisis Deskriptif

Metode analisis deskriptif adalah suatu metode dalam meneliti suatu obyek dengan tujuan membuat deskripsi, gambaran, atau lukisan secara sistematis, factual, dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat, serta hubungan antar fenomena yang diselidiki (Nazir, 2005). Metode ini menggunakan pendekatan kualitatif untuk

prosedur pemecahan masalah yang diteliti dengan cara menggambarkan keadaan obyek penelitian. Metode analisis deskriptif juga digunakan untuk menggambarkan kondisi eksisting rute pelayanan pesepeda dan pejalan kaki di Kota Bandar Lampung.

Metode Analisis Pedestrian

Metode analisis pedestrian digunakan untuk menentukan fasilitas pejalan kaki yang diperlukan untuk dibangun, dengan komponen antara lain:

1. Trotoar
2. Fasilitas Penyeberangan

Fasilitas pejalan kaki dapat berupa perpanjangan trotoar. Sementara untuk fasilitas penyeberangan dapat berupa *zebra cross* dan *pelican crossing*.

ANALISA DAN PEMECAHAN MASALAH

Perhitungan Sampel

Dari perhitungan dengan rumus *slovin*, di dapatkan jumlah sampel kebutuhan data yang harus di penuhi, dengan tingkat kesalahan 5%, artinya data sampel tersebut 95% dapat mewakili populasi dan mendekati benar. Diketahui populasi jumlah seluruh siswa yang dijadikan objek penelitian sebanyak 2886 siswa, maka dapat di tentukan sampel sebesar 351 pelajar merupakan jumlah sampel keseluruhan dari semua sekolah,

Pemilihan Moda Tiap Sekolah

Untuk mengetahui lebih rinci persentase moda yang digunakan pelajar ditiap sekolah, dapat dilihat dalam Tabel 3 berikut:

Tabel 3. Persentase Penggunaan Moda Tiap Sekolah

Moda Yang Digunakan	SMP N 23 (%)	SMA N 1 (%)	SMK SMTI (%)	SMP UTAMA (%)	SMA UTAMA (%)	SMK UTAMA (%)
Motor	3,4%	51,1%	45,6%	0,0%	61,1%	41,0%
Mobil	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Diantar Jemput Motor	34,8%	5,6%	15,5%	41,7%	5,6%	17,9%
Diantar Jemput Mobil	1,1%	4,4%	1,9%	0,0%	0,0%	0,0%
Sepeda	14,6%	13,3%	11,7%	16,7%	16,7%	12,8%
Jalan Kaki	21,3%	16,7%	8,7%	33,3%	11,1%	10,3%
Angkutan Umum	24,7%	8,9%	16,5%	8,3%	5,6%	17,9%

Dari tabel 3 dapat diketahui persentase penggunaan moda pada masing-masing sekolah. Persentase penggunaan moda sepeda motor tertinggi diduduki oleh SMA Utama sebesar 61,1%. Presentase penggunaan moda diantar sepeda motor tertinggi diduduki oleh SMP Utama sebesar 41,7%. Persentase penggunaan moda diantar mobil tertinggi diduduki oleh SMA N 1 sebesar 4,4%. Persentase penggunaan moda sepeda tertinggi diduduki oleh SMP Utama dan SMK Utama sebesar 16,7%. Persentase pejalan kaki tertinggi diduduki oleh SMP Utama sebesar 33,3%. Persentase penggunaan moda angkutan umum tertinggi diduduki oleh SMP N 23 sebesar 24,7%.

Skema RASS Pejalan Kaki

A. Rute Pejalan Kaki

Untuk menentukan rute pejalan kaki digunakan kondisi eksisting yaitu data yang diperoleh dari hasil wawancara pelajar. Dari data tersebut, diasumsikan bahwa rute yang dipilih pelajar adalah rute yang paling sering dilewati dan rute terpendek dari rumah menuju sekolah. Berikut ini merupakan rute yang paling banyak dipilih pelajar dari hasil survei wawancara, dapat dilihat pada Tabel 4 dibawah ini:

Tabel 4. Usulan Rute Pejalan Kaki

No	Rute Perjalanan	Jumlah Responden (siswa)
1	Jl. HOS Cokroaminoto 1 - Jl. Jenderal Sudirman	14
2	Jl. HOS Cokroaminoto 2- Jl. Jenderal Sudirman	12
3	Jl. Prof. M. Yamin 1 - Jl. Jenderal Sudirman	10
4	Jl. Prof. M. Yamin 2- Jl. Jenderal Sudirman	8
5	Jl. Sriwijaya -Jl. Jenderal Sudirman	4
6	Jl. Majapahit -Jl. Jenderal Sudirman	5
Total Responden		53

Berdasarkan tabel 4 dapat diketahui bahwa jumlah responden pejalan kaki sebanyak 53 siswa dan diketahui bahwa rute terbanyak yang dipilih yaitu rute Jl. HOS Cokroaminoto 1 – Jl. Jenderal Sudirman sebanyak 14 responden dan rute yang paling sedikit dipilih yaitu rute Jl. Majapahit – Jl. Jenderal Sudirman sebanyak 4 responden.

B. Trotoar

Digunakan pedoman SE Menteri PUPR No. 02 Tahun 2018 untuk menghitung fasilitas trotoar. Digunakan rumus berikut untuk menentukan kebutuhan lebar trotoar:

$$W = (V / 35) + N$$

dimana,

W = Lebar efektif minimum trotoar (m)

V = Volume pejalan kaki (orang/menit)

N = Lebar tambahan sesuai dengan keadaan setempat (meter)

Lebar trotoar yang sesuai berdasarkan hasil perhitungan jumlah pejalan kaki yang menyusuri jalan, dapat dilihat pada Tabel 5:

Tabel 5. Hasil Perhitungan Lebar Trotoar

No.	Ruas Jalan	Jumlah Orang Menyusuri		N	Perhitungan Lebar Trotoar	
		Kanan	Kiri		Kanan	Kiri
		(orang/menit)	(orang/menit)	(meter)	(meter)	(meter)
1	Jl. Jenderal Sudirman	2	3	1,5	1,55	1,58
2	Jl. HOS Cokroaminoto 1	2	2	1	1,05	1,06
3	Jl. HOS Cokroaminoto 2	2	1	1	1,06	1,04
4	Jl. Prof. M. Yamin 1	1	1	0,5	0,54	0,53
5	Jl. Prof. M. Yamin 2	1	1	0,5	0,52	0,52
6	Jl. Sriwijaya	1	1	1	1,03	1,02
7	Jl. Majapahit	1	1	1	1,03	1,02

C. Fasilitas Penyebrangan

Digunakan pedoman SE Menteri PUPR No. 02 Tahun 2018 untuk menghitung fasilitas penyeberangan. Digunakan rumus sebagai berikut untuk menentukan kebutuhan fasilitas penyeberangan:

$$P \times V^2$$

dimana,

P = Arus lalu lintas penyeberangan pejalan kaki (orang/jam)

V = Arus lalu lintas kendaraan dua arah (kend/jam)

Pada kawasan pendidikan Kota Bandar Lampung, setelah dilakukan perhitungan volume penyeberang jalan dan volume lalu lintas didapatkan hasil PV^2 yaitu 718.680.605, maka rekomendasi yang didapatkan adalah fasilitas penyeberangan pelican crossing dengan lapak tunggu.

Skema RASS Pesepeda

Berikut ini merupakan rute sepeda dan data inventarisasi ruas jalan setelah ada jalur sepeda, dapat dilihat pada Tabel 6:

Tabel 6. Inventarisasi Ruas Jalan Setelah Ada Jalur Sepeda

No.	Nama Ruas	Tipe Jalan	Lebar Jalan Eksisting		Lebar Lajur Sepeda	Penempatan Lajur Sepeda	Lebar Jalur efektif Setelah Ada Jalur Sepeda
			Lebar Jalur Efektif 2 Arah	Lebar bahu			
			(meter)	(meter)	(meter)	(meter)	(meter)
Rute 1	Jl. Ridwan Rais	2/2 UD	12	1	1,2	Tiap Jalur	11,6
	Jl. Perintis Kemerdekaan	2/2 UD	7	1,5	1,2	Tiap Jalur	7,6
	Jl. Gajah Mada	4/2 D	12	1	1,2	Tiap Jalur	11,6
	Jl. Jenderal Sudirman	2/2 UD	7	1	1,2	Tiap Jalur	6,6
Rute 2	Jl. Ahmad Dahlan	2/2 UD	7	1,5	1,2	Tiap Jalur	7,6
	Jl. Jenderal Sudirman	2/2 UD	7	1	1,2	Tiap Jalur	6,6
Rute 3	Jl. Dokter Susilo	2/2 UD	7	1	1,2	Tiap Jalur	6,6
	Jl. Juanda	4/2 UD	14	0,5	1,2	Tiap Jalur	12,6
	Jl. Jenderal Sudirman	2/2 UD	7	1	1,2	Tiap Jalur	6,6
Rute 4	Jl. Perintis Kemerdekaan	2/2 UD	7	1,5	1,2	Tiap Jalur	7,6
	Jl. Gajah Mada	4/2 D	12	1	1,2	Tiap Jalur	11,6
	Jl. Jenderal Sudirman	2/2 UD	7	1	1,2	Tiap Jalur	6,6
Rute 5	Jl. Gajah Mada	4/2 D	12	1	1,2	Tiap Jalur	11,6
	Jl. Jenderal Sudirman	2/2 UD	7	1	1,2	Tiap Jalur	6,6
Rute 6	Jl. Rasuna Said	2/2 UD	7	2	1,2	Tiap Jalur	8,6
	Jl. Diponegoro	4/2 UD	8	0,5	1,2	Tiap Jalur	6,6

No.	Nama Ruas	Tipe Jalan	Lebar Jalan Eksisting		Lebar Lajur Sepeda	Penempatan Lajur Sepeda	Lebar Jalur efektif Setelah Ada Jalur Sepeda
			Lebar Jalur Efektif 2 Arah (meter)	Lebar bahu (meter)			
	Jl. Jenderal Sudirman	2/2 UD	7	1	1,2	Tiap Jalur	6,6

Berdasarkan tabel 6, desain jalur sepeda yang diterapkan pada rute-rute tersebut yaitu jalur sepeda di badan jalan pada Jl. Jenderal Sudirman, Jl. Juanda, Jl. Ahmad Dahlan, Jl. Gajah Mada, Jl. Dokter Susilo, Jl. Diponegoro, Jl. Perintis Kemerdekaan, Jl. Ridwan Rais, dan Jl. Rasuna Said.

Perhitungan Kebutuhan Halte

Berikut ini analisis perhitungan kebutuhan halte pada trayek A8 yang melewati Jalan Jenderal Sudirman, dapat dilihat pada Tabel 7:

Tabel 7 Perhitungan Kebutuhan Halte

No.	Nama Ruas	Tata Guna Lahan	Panjang Jalan Eksisting (meter)	Jarak Antar Halte (meter)	Kebutuhan Tempat Henti
1	Jl. Raden Intan	Pasar, pertokoan	690	200-300	2
2	Jl. Tulang Bawang	Sekolah, jasa, permukiman	450	300-400	1
3	Jl. HOS Cokroaminoto 1	Permukiman	510		1
4	Jl. Jenderal Sudirman	Sekolah, jasa, permukiman, perkantoran	980		2
5	Jl. Gatot Subroto	Sekolah, permukiman	3750		9

KESIMPULAN

Adapun kesimpulan yang dapat diambil dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Kawasan Pendidikan Kota Bandar Lampung terletak pada zona 14.
2. Perencanaan RASS dengan kriteria pelayanan berjalan kaki (≤ 1 km dari

- sekolah) di Kawasan Pendidikan Kota Bandar Lampung meliputi :
- a. Rute pejalan kaki terdiri dari 6 rute.
 - b. Fasilitas untuk pejalan kaki terdiri dari pengadaan trotoar dan fasilitas penyeberangan berupa *pelican crossing* di Jalan Jenderal Sudirman.
3. Perencanaan RASS dengan kriteria pelayanan bersepeda (≤ 5 km dari sekolah) di Kawasan Pendidikan Kota Bandar Lampung meliputi :
 - a. Rute pesepeda terdiri dari 6 rute.
 - b. Fasilitas untuk pesepeda terdiri dari jalur/lajur sepeda dan ruang henti sepeda.
 4. Perencanaan RASS dengan kriteria pelayanan angkutan umum (≥ 5 km dari sekolah) di Kawasan Pendidikan Kota Bandar Lampung meliputi penentuan kebutuhan halte angkutan umum trayek A8 yang melewati Jalan Jenderal Sudirman.
 5. Perencanaan fasilitas penunjang Kawasan RASS meliputi ZoSS serta penerapan rambu dan marka sesuai dengan karakteristik wilayah dan Jalan Jenderal Sudirman.
 6. Desain RASS di Kawasan Pendidikan Kota Bandar Lampung meliputi pengadaan trotoar di Jalan Prof. M. Yamin dan Jalan HOS Cokroaminoto, *pelican crossing* di Jalan Jenderal Sudirman, pengadaan jalur/lajur sepeda di badan jalan yang telah direncanakan rute sepeda, ruang henti sepeda di ujung lengan simpang, ZoSS di depan masing-masing sekolah di Jalan Jenderal Sudirman, serta penerapan rambu dan marka yang menunjang terciptanya Kawasan Pendidikan Kota Bandar Lampung berkonsep RASS.

DAFTAR PUSTAKA

- _____, (2016) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 16 Tahun 2016 Tentang Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS)
- _____, (2018) 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
- _____, (1996) Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. 271 Tahun 1996 Tentang Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum
- _____, (2018) Surat Edaran Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 02 Tahun 2018 Tentang Pemberlakuan 4 (Empat) Pedoman Bidang Jalan dan Jembatan
- Departemen Pekerjaan Umum (1997) *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*, Direktorat Jenderal Bina Marga dan Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta
- Tim PKL Kota Bandar Lampung (2019) *Pola Umum Transportasi Darat Kota Bandar Lampung*, STTD, Bekasi