

**Desain Fasilitas yang Berkeselamatan Kawasan Sekolah (Konsep RASS) di Jalan Cendana
– Jati Kota Bengkulu**

**Safe Facility Design for School Areas (RASS Concept) on Jalan Cendana – Jati, Bengkulu
City**

ROMI RAMADHANI	KHUSNUL KHOTIMAH	Drs. FAUZI
Taruna Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan Politeknik Transportasi Darat-STTD Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi Tlp : (021)8254640 Fax : (021)82608997 romisatria123@gmail.com	Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi Tlp : (021)8254640 Fax : (021)82608997	Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi Tlp : (021)8254640 Fax : (021)82608997

Abstract

The high number of accidents that occur can also be caused by facilities and infrastructure that do not meet the criteria for safety standards, such as damaged roads or potholes which can cause vehicles to lose balance when passing through potholes. The condition of a vehicle that is no longer roadworthy can cause accidents, for example imperfect brakes, not like lights, and the condition of smooth tires. Lack or absence of installation of signs, invisible signs due to obstruction of buildings or trees, signs that are no longer suitable for use, no street lighting at night and no flow dividing markers are also one of the causes of the high rate of traffic accidents.

The purpose of this study is to propose the application of the School Safety Zone (ZoSS), bicycle lanes, pedestrian facilities, signs, and public transportation routes in the education zone in Bengkulu city. The analytical method used is the Manual Analysis of Indonesian Road Capacity (MKJI), Pedestrian Analysis, and Descriptive Analysis. The conclusion of this study is the level of service (LOS) of roads in the education zone, namely cendana-Jati Bengkulu street, near and medium. The farther the distance from home to school, the greater the use of motorbikes (both driving and riding motorbikes). By looking at the relatively large use of bicycle modes at short and medium distances, a bicycle lane is needed to protect bicycle users from motorized vehicle traffic (mostly from motorcycle users).

Keywords: *route, schools, safety*

Abstrak

Tingginya angka kecelakaan yang terjadi juga dapat disebabkan oleh sarana dan prasarana yang tidak memenuhi kriteria standar keselamatan, seperti jalan rusak atau berlubang yang dapat menyebabkan kendaraan kehilangan keseimbangan saat melewati lubang. Kondisi kendaraan yang sudah tidak laik jalan dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan, misalnya rem tidak sempurna, tidak seperti lampu, dan kondisi ban yang mulus. Kurangnya atau tidak adanya pemasangan rambu, rambu yang tidak terlihat karena terhalang bangunan atau pohon, rambu yang sudah tidak

layak pakai lagi, tidak adanya penerangan jalan pada malam hari dan tidak adanya marka pembatas arus juga menjadi salah satu penyebab tingginya angka kecelakaan lalu lintas.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengusulkan penerapan Zona Aman Sekolah (ZoSS), jalur sepeda, fasilitas pejalan kaki, rambu-rambu, dan rute transportasi umum pada zona pendidikan di kota Bengkulu. Metode analisis yang digunakan adalah Analisis Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI), Analisis Pedestrian, dan Analisis Deskriptif. Kesimpulan dari penelitian ini adalah tingkat pelayanan (LOS) jalan pada zona pendidikan yaitu jalan Cendana - Jati. dekat dan sedang. Semakin jauh jarak dari rumah ke sekolah, semakin besar penggunaan sepeda motor (baik mengemudi maupun mengendarai sepeda motor). Dengan melihat penggunaan moda sepeda yang relatif besar pada jarak pendek dan menengah, maka diperlukan jalur sepeda untuk melindungi pengguna sepeda dari lalu lintas kendaraan bermotor (kebanyakan dari pengguna sepeda motor).

Kata kunci: rute, sekolah, keselamatan

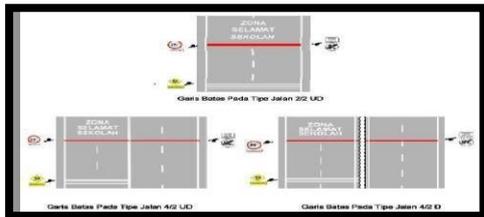
PENDAHULUAN

Keselamatan merupakan hal yang terpenting dalam melakukan pergerakan perjalanan. Pergerakan tersebut didukung dengan alat-alat angkut yang menimbulkan lalu lintas. Akibat adanya pergerakan alat – alat angkut dan timbulnya lalu lintas, maka akan memungkinkan terjadinya kecelakaan. Kecelakaan yang terjadi dipengaruhi oleh beberapa faktor, seperti faktor manusia, faktor sarana dan prasarana serta faktor lingkungan. Kecelakaan lalu lintas terbanyak dihasilkan oleh kombinasi beberapa faktor penyebab seperti perilaku pengemudi yang membahayakan kondisi jalan, kondisi kendaraan, kondisi pengemudi, cuaca buruk, atau terbatasnya jarak penglihatan oleh suatu rintangan (Marsaid, et. Al. 2013). Berdasarkan data yang di dapat dari unit Laka Lantas Satlantas Polres Kota Bengkulu , dapat dilihat pada tahun 2021 angka kecelakaan di ruas jalan Cendana – Jati sebanyak 24 kejadian, dimana 14 kejadian di ruas jalan Cendana dan 10 kejadian di ruas jalan Jati. Dari 24 kejadian terdapat 33 korban dimana 21 diantaranya berstatus sebagai pelajar. Kecelakaan yang terjadi disebabkan oleh sarana dan prasarana yang tidak memenuhi kriteria standar keselamatan, misalnya jalan yang sudah rusak atau jalan berlubang yang dapat menyebabkan kendaraan kehilangan keseimbangan pada saat melewati lubang. Kondisi kendaraan yang sudah tidak laik jalan pun dapat menyebabkan kecelakaan, misalnya tidak sempurnanya rem, tidak layak nya lampu, serta kondisi tapak ban yang sudah halus. Kurangnya rambu, serta tidak terlihat nya rambu akibat terhalang bangunan atau pepohonan, rambu yang sudah tidak layak pakai, tidak adanya lampu penerangan jalan saat malam hari serta tidak adanya marka pemisah arus juga salah satu penyebab tingginya kecelakaan lalu lintas.

Fasilitas sarana dan prasarana pada ruas jalan tersebut kurang layak dan juga pada ruas jalan banyak pertokoan sehingga banyaknya kendaraan yang parkir pada ruas jalan ini. Hal ini menyebabkan ruas jalan ini menjadi salah satu ruas yang berpotensi menjadi daerah potensial kecelakaan. Kondisi lingkungan jalan yang ramai oleh pertokoan, perkantoran area kawasan pendidikan yang terdiri dari lima sekolah serta lalu lintas yang cukup ramai. Terdapat kendaraan yang parkir di badan jalan sehingga mengganggu kelancaraan pengguna jalan dan berpotensi kecelakaan. Minimnya prasarana Zona Selamat Sekolah (ZoSS) juga meningkatkan potensi terjadi kecelakaan pada ruas jalan ini. Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) merupakan salah satu program yang dilakukan oleh pemerintah Kota Bengkulu untuk mengantisipasi kecelakaan. Penentuan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) dapat dilakukan dengan menentukan kawasan RASS, identifikasi rute perjalanan ke sekolah, analisis kebutuhan perjalanan kesekolah, dan mekanisme pelayanan perjalanan ke sekolah. Hal ini bertujuan untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pelajar sekolah. Berdasarkan latar belakang di atas dan hasil analisis maka ditentukan judul **“Desain Fasilitas yang Berkeselamatan Kawasan Sekolah (Konsep RASS) di Jalan Cendana – Jati Kota Bengkulu”**. Agar dapat meningkatkan keamanan dan keselamatan bagi pelajar di kawasan pendidikan jalan Cendana – Jati di Kota Bengkulu. Secara rinci perumusan masalah penelitian ini sebagai berikut: Bagaimana upaya meningkatkan keselamatan bagi para pelajar dengan fasilitas yang berkeselamatan di wilayah studi? Bagaimana merencanakan kawasan

pendidikan yang berkeselamatan yang sesuai dengan konsep Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) ? Bagaimana merencanakan fasilitas pejalan kaki sesuai dengan konsep Rute Aman Selamat Sekolah (RASS)? Maksud dari penulisan Kertas Kerja Wajib ini adalah untuk melakukan analisis kebutuhan terhadap fasilitas Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) bagi para pelajar yang bersekolah di wilayah studi khususnya di jalan Cendana – Jati. Sedangkan tujuan penelitian ini adalah: Mengidentifikasi kondisi fasilitas keselamatan dan keamanan lalu lintas pada kawasan pendidikan yang terdapat pada ruas jalan Cendana – Jati. Merencanakan kawasan pendidikan yang berkeselamatan dengan yang sesuai dengan konsep Rute Aman Selamat Sekolah (RASS). Merencanakan fasilitas pejalan kaki sesuai dengan konsep Rute Aman Selamat Sekolah (RASS). Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) adalah pendekatan yang mempromosikan berjalan kaki dan bersepeda menuju sekolah melalui perbaikan infrastruktur, penegakan hukum, fasilitas, pendidikan keselamatan, dan insentif untuk mendorong berjalan kaki dan bersepeda menuju sekolah. Secara nasional, 10% - 14% perjalanan mobil pada jam sibuk pagi hari adalah untuk pejalan sekolah. Inisiatif RASS meningkatkan keamanan dan tingkat aktivitas fisik bagi siswa. Program RASS dapat dilaksanakan oleh departemen perhubungan, organisasi perencanaan metropolitan, pemerintah daerah, distrik sekolah atau bahkan sekolah. Sumber daya yang luas tersedia melalui pusat nasional, termasuk panduan RASS, survey orang tua dan penghitungan siswa, dan strategi sederhana, seperti bus sekolah berjalan kaki yang dapat digunakan sekolah untuk mendukung bersepeda

dan berjalan kaki (Safe Routes to School Programs, 2015), Program



Rute Aman ke Sekolah bertujuan untuk membuat lebih aman bagi siswa untuk berjalan kaki dan bersepeda ke sekolah dan mendorong lebih banyak berjalan dan bersepeda dimana keselamatan bukanlah penghalang (Safe Routes, n.d.) Di Amerika Serikat RASS lebih dikenal dengan SRTS (Safe Routes to School) dimana program tersebut membuat lingkungan sekolah lebih aman. Sebagai program masyarakat SRTS mendorong lebih banyak siswa untuk berjalan dan bersepeda menuju sekolah untuk keselamatan siswa. (CSN, www.saferouteinfo.org, 2017) Fasilitas Pejalan Kaki Fasilitas pejalan kaki dibutuhkan pada lokasi-lokasi yang memiliki kebutuhan permintaan yang tinggi dengan periode pendek, seperti sekolah. (Ahmad Munawar, manajemen lalu lintas perkotaan, hal. 20 Yogyakarta, 2009) Jalur pejalan kaki

Lintasan yang diperuntukan untuk berjalan kaki dapat berupa trotoar, penyebrangan sebidang dan penyebrangan tidak sebidang. (Dirjen Bina Marga, tata cara perencanaan geometri jalan antar kota, 1999). Trotoar Trotoar adalah pejalan kaki yang terletak pada daerah milik jalan yang di beri lapisan permukaan dengan elevasi yang tinggi dari permukaan perkerasan jalan pada umumnya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan. (Dirjen Bina marga, tata cara perencanaan geometri jalan antar kota, 1999) standar perencanaan trotoar lebar trotoar berdasarkan kelas jalan menurut standar perencanaan

geometri untuk jalan perkotaan 1992 berikut:

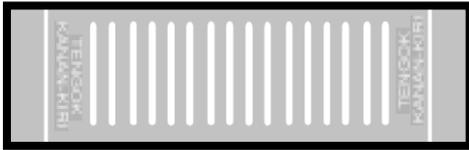
Klasifikasi Rencana		Standar Minimum (m)	Lebar Minimum Pengecualian (m)
Tipe II	Kelas 1	3,0	1,5
	Kelas 2	3,0	1,5
	Kelas 3	1,5	1,0

Sumber: Standar Perencanaan Geometri Untuk Jalan Perkotaan 1992

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 16 Tahun 2016 Tentang Rute Aman Selamat Sekolah ; Zona Selamat Sekolah (ZoSS) bertujuan untuk mencegah terjadinya kecelakaan dan menjalin keselamatan para pelajar. ZoSS adalah kegiatan yang menjadi bagian dari manajemen dan rekayasa lalu lintas pada fasilitas lingkungan sekolah di dalam penerapan RASS dan bertujuan untuk mengendalikan suatu ruas jalan di lingkungan sekolah. Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.3582/AJ.403/DJPD/2018 Tentang Pedoman Teknis Pemberian Prioritas Keselamatan dan Kenyamanan Pejalan Kakj pada kawasan sekolah melalui penyediaan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) (Kementrian Perhubungan, 2018); Pasal 1 Zona Selamat Sekolah yang selanjutnya disebut ZoSS adalah bagian dari kegiatan manajemen lalu lintas 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 anak di sekolah.

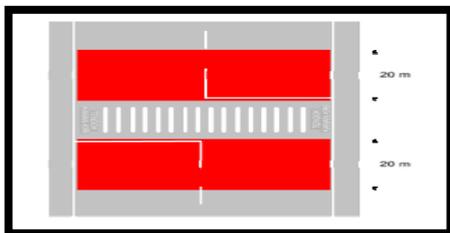


UD Sumber:
SK.3582/AJ.403/DJDP/201 Fasilitas



Perlengkapan Jalan pada Zona Selamat Sekolah (ZoSS) Marka Jalan Marka Jalan adalah suatu tanda yang ada di permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambing lainnya yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas. Dalam Zona Selamat Sekolah (ZoSS) terdapat beberapa marka yang digunakan seperti : Marka Merah Batas Awal ZoSS Batas Awal ZoSS pada kedua arah ditandai dengan marka garis berwarna merah yang melintang sepanjang lebar jalan seperti pada gambar berikut : Sumber:

SK.3582/AJ.403/DJPD/2018 Karpet Merah Karpet Merah di daerah zebra cross diperlukan untuk memberikan perhatian kepada pengemudi bahwa pengemudi melintasi ZoSS dan berada di area yang mendekati zebra cross. Karpet merah dipasang sepanjang 20 meter di kiri dan kanan zebra cross seperti pada gambar berikut:



Sumber: SK.3582/AJ.403/DJPD/2018 Pita Penggaduh Pita Penggaduh adalah kelengkapan tambahan pada jalan yang berfungsi untuk membuat pengemudi lebih meningkat kewaspadaan menjelang suatu bahaya. Pita penggaduh berupa bagian jalan yang sengaja dibuat tidak rata dengan menempatkan pita-pita setebal

10 mm sampai 40 mm melintang jalan pada jarak yang berdekatan. Apabila mobil melewatinya akan ditingkatkan oleh getaran dan suara gaduh yang ditimbulkan pada ban kendaraan. Dari awal ZoSS pita penggaduh dipasang pada jarak 50 meter dengan ketinggian 1 cm seperti pada gambarberikut:



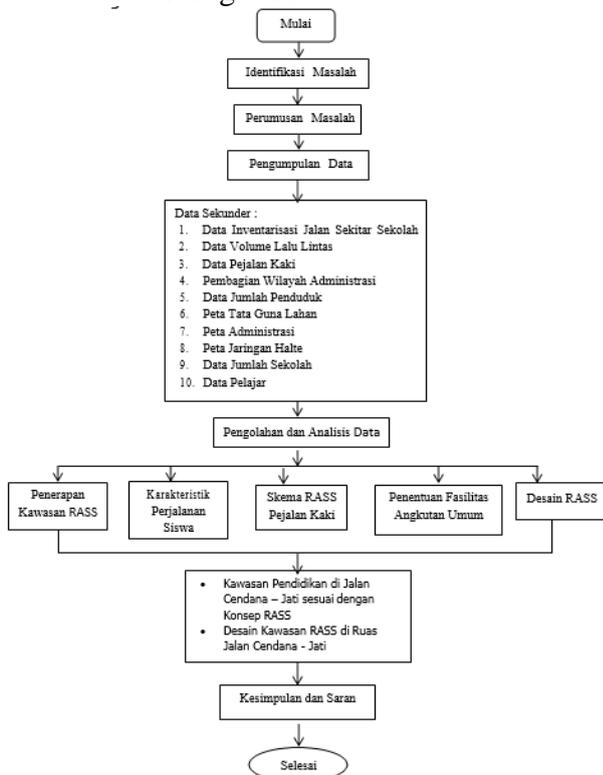
Gambar III. 4 Pemasangan Pita Penggaduh Sumber:

SK.3582/AJ.403/DJPD/2018 Zebra Cross Zebra Cross adalah tempat penyebrangan di jalan yang diperuntukan bagi pejalan kaki yang akan menyebrang jalan, dinyatakan dengan marka jalan berbentuk garis membujur berwarna putih dan hitam yang tebal garisnya 300 mm dengan celah yang sama serta panjangnya sekurang-kurangnya 2500mm. Zebra cross ditempatkan pada titik terdekat pintu gerbang sekolah dimana anak-anak aman untuk menyebrang dan tidak terhalang oleh kendaraan keluar atau masuk sekolah seperti pada gambar berikut: Tulisan ||ZONA SELAMAT SEKOLAH|| Adalah marka berupa kata-kata sebagai perlengkapan rambu batas kecepatan Zona Selamat Sekolah (ZoSS). Tulisan berwarna putih dan diletakkan sesudah garis batas awal ZoSS seperti pada gambar berikut



Sumber:SK.3582/AJ.403/DJPD/2018
METODELOGI PENELITIAN

Alur pikir penelitian ini merupakan metode logika berpikir dalam memecahkan masalah. Penjelasan Alur Pikir penelitian ini yaitu penelitian ini mempunyai tujuan utama adalah Desain Fasilitas yang Berkeselamatan (Konsep RASS) di Jalan Cendana – Jati Kota Bengkulu. Adapun gambar Alur Pikir penelitian ini sebagai berikut:



Gambar Alur Pikir penelitian

Alur pikir penelitian dalam pengerjaan kertas kerja wajib dimulai dari identifikasi masalah yang telah diketahui dari hasil pengamatan di lapangan dengan batasan-batasan masalah yang ditentukan agar permasalahan yang diangkat tidak keluar dari pembahasan. Selanjutnya penelitian dilakukan untuk tujuan peningkatan keselamatan jalan sesuai dengan judul yang diangkat. Dilanjutkan dengan pengumpulan data sekunder dari instansi terkait dan data primer yaitu data yang didapat dari survey langsung di lokasi

penelitian. Setelah terkumpul data sekunder maupun primer maka dilanjutkan dengan pengolahan data dan analisis, dibagian inilah dijelaskan secara teknis mengenai pokok pembahasan yang mencakup permasalahan-permasalahan yang menyangkut Faktor Penyebab Kecelakaan, inventarisasi fasilitas perlengkapan dan Prasarana keselamatan jalan serta Rekomendasi Penanganan untuk menurunkan jumlah daerah kecelakaan di sepanjang wilayah studi. **ANALISIS DATA DAN PEMECAHAN MASALAH**

Penentuan Kawasan RASS Dalam Peraturan Menteri Perhubungan PM 16 tahun 2016 tentang rute Aman Selamat Sekolah, telah ditetapkan mengenai tata cara penentuan kawasan RASS sebagai berikut : Identifikasi titik lokasi sekolah; Klasifikasikan sekolah yang berdekatan dan memungkinkan untuk dijadikan satu *cluster* / kawasan (1 kawasan RASS minimal 3 sekolah dengan jumlah siswa minimal 300); dan Identifikasi lokasi pemukiman. Dalam penerapan konsep RASS di Jalan Cendana - Jati ini,

terdapat 5 sekolah yang menjadi objek studi pada tabel:

No	Sekolah	Jumlah Siswa		Lokasi
		Laki- laki	Perempuan	
1	SMAN 5 Bengkulu	512	387	Jln. Cendana
2	SMPN 2 Bengkulu	623	458	Jln. Cendana
3	SMKN 1 Bengkulu	968	470	Jln. Jati
4	SMKN 3 Bengkulu	1012	545	Jln. Jati
5	SDN 19 Bengkulu	270	263	Jln. Jati

Tabel Lokasi Penelitian

Sumber :Hasil Analisis,2022

Berdasarkan kriteria penentuan kawasan RASS pada PM Perhubungan Nomor Tahun 2016 maka peneliti menggunakan lima

sekolah yang dengan jumlah siswa sebanyak 5.580 siswa untuk di jadikan objek penelitian, yaitu SMAN 5 Bengkulu, SMPN 2 Bengkulu, SMKN 1 Bengkulu, SMKN 3 Bengkulu, SDN 19 Bengkulu yang letaknya berdekatan pada ruas jalan Cendana – Jati. Berikut ini tahapan dalam perencanaan penerapan konsep RASS

Karakteristik Sekolah
 Kawasan pendidikan Kota Bengkulu terletak di Kecamatan RatuSamban terletak pada zona 1. Tata guna lahanya terdiri dari kawasan pendidikan, perkantoran, dan. Berikut adalah data jumlah siswa yang ada pada lokasi wilayah studi : Jumlah Siswa

Tabel jumlah Siswa

No	Nama Sekolah	Jumlah Siswa
1	SMAN 5 Bengkulu	971
2	SMPN 2 Bengkulu	1081
3	SMKN 1 Bengkulu	1438
4	SMKN 3 Bengkulu	1557
5	SDN 19 Bengkulu	533

Dari table diatas dapat diketahui bahwa terdapat lima sekolah yang mempunyai jumlah siswa sebanyak 5.580 siswa untuk dijadikan lokasi penelitian, yaitu SMAN 5 Bengkulu, SMPN 2 Bengkulu, SMKN 1 Bengkulu, SMKN 3 Bengkulu, dan SDN 19 Bengkulu yang letaknya berdekatan pada ruas jalan Cendana – Jati.

Jadwal Masuk dan Pulang Sekolah Tabel

Jam Masuk dan Pulang

Sumber : Hasil Analisis 2022

Berdasarkan tabel dapat diketahui bahwa untuk jam masuk sama semua yaitu pukul 07.30 WIB, sedangkan untuk jam pulang, SMA dan SMK pukul 14.30 WIB, SMP pukul 12.30 WIB, dan SD pukul 11.30 WIB. Lokasi Sekolah Kawasan pendidikan Kota Bengkulu berada pada jalan

No	Sekolah	Jadwal	
		Masuk	Pulang
1	SMAN 5 Bengkulu	07:30	14:30
2	SMPN 2 Bengkulu	07:30	12:30
3	SMKN 1 Bengkulu	07:30	14:30
4	SMKN 3 Bengkulu	07:30	14:30
5	SDN 19 Bengkulu	07:30	11:30

Cendana – Jati, berada pada Zona 1 kecamatan Ratu Samban Kota Bengkulu. Jalan Cendana – Jati merupakan jalan Kolektor dengan lebar jalan 10 meter yang bertipe 4/2 UD.

Perhitungan Sampel Wawancara

Tahapan awal dalam melakukan

analisis untuk penerapan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) adalah melakukan survai pendahuluan guna memperoleh data jumlah siswa tersebut selanjutnya digunakan untuk melakukan survai wawancara siswa guna mengetahui asal tujuan siswa serta karakteristik perjalanan siswa sekolah sehari-harinya. tidak

semua siswa akan diwawancarai, oleh karena itu dilakukan pengambilan sampel dengan menggunakan rumus Slovin, teknik wawancara yang digunakan adalah dengan menggunakan angket.

$$\text{Proporsi} = \frac{N}{N_{\text{total}}}$$

$$\text{SMA N 5 Bengkulu} = \frac{971}{5580} = 17\%$$

$$\text{SMP N 2 Bengkulu} = \frac{1081}{5580} = 19\%$$

$$\text{SMK N 1 Bengkulu} = \frac{1438}{5580} = 27\%$$

$$\text{SMK N 3 Bengkulu} = \frac{1557}{5580} = 28\%$$

$$\text{SDN 19 Bengkulu} = \frac{663}{5580} = 9\%$$

Diketahui populasi jumlah seluruh siswa yang dijadikan objek penelitian sebanyak 5580 siswa, maka dapat ditentukan sampel

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

$$n = \frac{5580}{(1 + (5580 \times 0.05^2))}$$

$$= 373 \text{ sampel siswa}$$

sebesar :

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

$$n = \frac{5580}{(1 + (5580 \times 0.05^2))}$$

$$= 373 \text{ sampel siswa}$$

Jumlah sampel 373 pelajar merupakan jumlah sampel keseluruhan dari semua sekolah, kebutuhan sampel setiap sekolah didapat dengan cara mengalikan persentase jumlah pelajar di tiap sekolah dengan jumlah keseluruhan yang harus dipenuhi. Dari perhitungan sampel yang diperoleh maka dapat ditentukan nilai ekspansi dengan persamaan berikut:

$$\text{Ekspansi} = \frac{N}{n}$$

$$\text{SMAN 5 Bengkulu} = \frac{971}{65} = 14,94$$

$$\text{SMP N 2 Bengkulu} = \frac{1081}{72} = 15,01$$

$$\text{SMK N 1 Bengkulu} = \frac{1438}{96} = 14,98$$

$$\text{SMK N 3 Bengkulu} = \frac{1557}{105} = 14,83$$

$$\text{SDN 19 Bengkulu} = \frac{553}{35} = 15,23$$

Tabel V. 4 Sampel

No	Nama Sekolah	Jumlah Siswa	Proporsi	Sampel	Ekspansi
1	SMA N 5 Bengkulu	971	17%	65	14,94
2	SMP N 2 Bengkulu	1081	19%	72	15,01
3	SMK N 1 Bengkulu	1438	27%	96	14,98
4	SMK N 3 Bengkulu	1557	28%	105	14,83
5	SDN 19 Bengkulu	533	9%	35	15,23
TOTAL		5580	100%	373	74,99

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Perhitungan Tabel V. 4 menunjukkan jumlah perhitungan sampel tiap sekolah dengan total sampel 373 siswa. Survei wawancara pada pelajar bertujuan untuk mendapatkan data yang dibutuhkan untuk analisis berikutnya sehingga dapat mencapai hasil akhir dari proses penelitian ini. **Skema RASS Pejalan Kaki** Penentuan Rute Pejalan Kaki Dalam Peraturan Menteri Perhubungan PM 16 Tahun 2016 dijelaskan bahwa RASS dengan kriteria pelayanan berjalan kaki merupakan rute dari rumah menuju ke sekolah dengan menggunakan berjalan kaki dengan radius paling jauh 1 km dari lokasi sekolah seperti dijelaskan pada V.6 Dalam pedoman RASS dijelaskan bahwa pelayanan berjalan kaki merupakan rute dari rumah menuju ke sekolah dengan berjalan kaki dengan radius paling j

lebih dari 1 km dari lokasi sekolah maka dari. berikut ini merupakan ruas-ruas jalan di sekitar kawasan RASS yang menjadi usulan rute pejalan kaki:

Tabel V. 8 Inventarisasi Jalan Radius 1KM

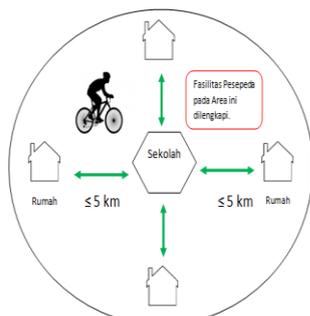
No.	Nama Jalan	Tipe	Lebar Jalur (m)	Lebar Trotoar (m) Kiri Kanan	Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	V/C Ratio	LoS
1	JL. Cendana	4/2 UD	5	2.5 2.5	1430	2268	0.63	D
2	JL. Jati	4/2 UD	5	1 1.3	1106	2072	0.53	C
3	JL. Meranti	4/2 UD	5	1.5 1.5	1780	2244	0.79	D
4	JL. Jambu	2/2 UD	2	0 0	112	912	0.12	A

Skema Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) Pengguna Sepeda Jalur khusus sepeda dalam Peraturan Menteri Nomor 16 tahun 2016 tentang rute Aman Selamat sekolah (RASS) merupakan lajur sepeda yang disediakan secara khusus untuk pesepeda dan/atau dapat digunakan bersama-sama pejalan kaki. dalam peraturan menteri tersebut juga dijelaskan bahwa RASS dengan kriteria pelayanan bersepeda merupakan rute dari rumah menuju ke sekolah dengan menggunakan sepeda dengan radius paling jauh 5 km dari lokasi sekolah.

Gambar V. 12 Skema RASS dengan Pelayanan Sepeda

Sumber : Pedoman Teknis RASS

Namun terdapat kriteria lain yang harus diperhatikan untuk membuat fasilitas lajur 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.

Tabel V. 14 Inventarisasi Ruas Jalan Cendana – Jati Lajur Khusus Sepeda

Nama Jalan	Fungsi Jalan	Type	V/C Ratio	Lebar Jalan	Panjang Jalan	Volume Sepeda per 12 jam	Rekomendasi
JL. Cendana	Kolektor	4/2 UD	0.63	10	440	38	Belum diperlukan lajur Khusus Sepeda
JL. Jati	Kolektor	4/2 UD	0.53	10	1100	27	

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan hasil analisis yang ditunjukkan pada **Tabel V.14**. Mendapatkan hasil bahwa untuk kebutuhan lajur khusus sepeda masih belum dibutuhkan. Dari hasil analisis menunjukkan bahwa jumlah pengguna sepeda pada Jalan Cendana – Jati belum memenuhi standar untuk diberikannya lajur khusus untuk pengguna sepeda.

Desain Rute Aman Selamat Sekolah (RASS)

Desain Rute Aman Selamat Sekolah berada pada Jalan Cendana – Jati dimana terdapat sekolah yang menjadi objek penelitian, antara lain :

1. Desain Kondisi Eksisting
2. Desain Kondisi Rencana

Berikut adalah visualisasi desain RASS yang direncanakan di kawasan Pendidikan Kota Bengkulu :



Gambar V. 34 Desain Kawasan RASS

Keterangan :

1. Fasilitas Pejalan Kaki :

- a. Penambahan lebar trotoar di ruas Jalan Jati.
 - b. Jenis Penyeberangan (*Pelican Crossing* dilengkapi dengan APILL).
2. Rambu Lalu Lintas
- a. 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.

b. Penempatan Rambu

Rambu ditempatkan di sebelah kiri menurut arah lalu lintas, di luar jarak tertentu dari tepi paling luar bahu jalan atau jalur lalu lintas kendaraan dan tidak merintang lalu lintas kendaraan atau pejalan kaki serta dapat dilihat dengan jelas oleh pemakai jalan. Jarak penempatan antara rambu yang terdekat dengan bagian tepi paling luar bahu jalan atau jalur lalu lintas kendaraan minimal 0,60 meter, sedangkan rambu yang dipasang pada pemisah jalan (median) ditempatkan dengan jarak 0,30 m dari bagian paling luar dari pemisah jalan. Penempatan rambu di sebelah kanan jalan atau di atas daerah manfaat jalan harus mempertimbangkan faktor – faktor antara lain geografis, geometris jalan, kondisi lalu lintas, jarak pandang dan kecepatan rencana.

KESIMPULAN

Kesimpulan yang diperoleh dari hasil penelitian Desain Fasilitas yang Berkelesamatan dengan menggunakan Konsep Rute Aman Selamat Sekolah di Kota Bengkulu adalah sebagai berikut :

- 1) Fasilitas angkutan umum mencakup pembaruan / renovasi dari halte yang berkeselamatan sesuai desain halte rencana di kawasan pendidikan.
- 2) Dari hasil analisis Fasilitas lajur khusus sepeda jumlah pengguna sepeda pada Jalan Cendana sebanyak 38 pengguna dan Jalan Jati sebanyak 27 pengguna setiap 12 jam. Berdasarkan Standar Perencanaan Geometrik untuk Jalan Perkotaan (1992) lajur khusus sepeda belum memenuhi standar untuk diberikannya lajur khusus untuk pengguna sepeda.
- 3) Fasilitas pejalan kaki Untuk ruas Jalan Jati dilakukan pelebaran trotoar ruas kiri dan kanan jalan menjadi 2,09 meter sementara untuk Jalan Cendana tidak dilakukan pelebaran trotoar. Untuk fasilitas penyeberangan hasil ini di masukan ke metode penentuan fasilitas penyeberangan perjalanan kaki dari Bina Marga, maka rekomendasi yang didapatkan adalah fasilitas penyeberangan pelican crossing.
- 4) Perencanaan Kawasan Pendidikan dengan konsep RASS dilakukan dengan modifikasi Fasilitas Pejalan Kaki seperti ; Penambahan lebar trotoar di ruas Jalan Jati, Jenis Penyeberangan (*Pelican Crossing* dilengkapi dengan APILL) dan dilakukan perencanaan rambu dengan mengatur tinggi rambu 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. untuk penempatan rambu Jarak penempatan antara rambu yang terdekat dengan bagian tepi paling luar bahu jalan atau jalur lalu lintas kendaraan minimal 0,60 meter, sedangkan rambu yang dipasang pada pemisah jalan (median) ditempatkan dengan jarak 0,30 m dari bagian paling luar dari pemisah jalan.

- 5) Perencanaan RASS dengan kriteria pelayanan berjalan kaki (\leq 1 km dari sekolah) di Kawasan Pendidikan Kota Bengkulu meliputi :
 - a. Rute pejalan kaki terdiri dari 4 rute.
 - b. Fasilitas untuk pejalan kaki terdiri dari pengadaan trotoar dan fasilitas penyeberangan berupa *pelican crossing* di Jalan Cendana -Jati.

SARAN

Dalam proses penelitian ini ada beberapa hal yang disarankan penulis untuk mendukung penerapan konsep Rute Aman Selamat Sekolah agar dapat terwujud dengan maksimal, sarana tersebut antara lain :

1. Perlunya sosialisasi dan edukasi kepada siswa serta orang tua akan manfaat dari penerapan konsep Rute Aman Selamat Sekolah sehingga lebih tertarik untuk bersepeda maupun berjalan kaki menuju sekolah.
2. Perlunya penempatan petugas penyeberangan dan penertib kendaraan untuk membantu kelancaran lalu lintas di sekitar

sekolah.

3. Perlunya kajian lebih lanjut untuk menghitung fase *pelican crossing*.

DAFTAR PUSTAKA

- _____, 2009. *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- _____, 2009. *Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2002 Tentang Perlindungan Anak*, Jakarta.
- _____, 2014. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 03 Tahun 2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Jalan Pejalan Kaki*, Jakarta.
- _____, 2016. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 16 Tahun 2016 Tentang Rute Aman Selamat Sekolah*, Jakarta.
- _____, 2014. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas*, Jakarta.
- _____, 2019. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Pedoman*

*Teknis Perencanaan
Tempat
Pemberhentian
Kendaraan
Penumpang Umum,
Jakarta.*

_____, 2018. *Keputusan
Direktur Jenderal
Perhubungan Darat
Nomor :
SK.3582/AJ.403/DJP
D/2018 Tentang
Pedoman Teknis
Pemberian
Keselamatan dan
Kenyamanan Pejalan
Kaki Pada Kawasan
Sekolah Melalui
Penyediaan Zona
Selamat Sekolah.*

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