

## **BAB III**

### **KAJIAN PUSTAKA**

#### **3.1 Keselamatan LLAJ**

Keselamatan berasal dari kata dasar selamat. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia selamat adalah terhindar dari bencana, aman sentosa, sejahtera, tidak kurang suatu apapun, sehat, tidak mendapat gangguan, kerusakan, beruntung, tercapai maksudnya, tidak gagal. Namun arti selamat dapat juga suatu keadaan yang aman serta terhindar dan terlindungi secara fisik, sosial, spiritual, finansial, politik, emosional, pekerjaan, psikologi, pendidikan atau berbagai konsekuensi lain dari kegagalan, kerusakan, kesalahan, kecelakaan, kerugian, atau berbagai kejadian lain yang tidak diinginkan (Poerwadarminta W.J.S, 1976). Keselamatan jalan raya adalah suatu upaya mengurangi kecelakaan jalan yang dapat disebabkan oleh prasarana, faktor sekeliling, sarana, manusia, rambu atau peraturan.

Keselamatan jalan raya adalah suatu upaya mengurangi kecelakaan jalan yang dapat disebabkan oleh prasarana, faktor sekeliling, sarana, manusia, rambu atau peraturan. Keselamatan jalan raya merupakan suatu bagian yang tak terpisahkan dari konsep transportasi berkelanjutan yang menekankan pada prinsip transportasi yang aman, nyaman, cepat, bersih (mengurangi polusi/pencemaran udara) dan dapat diakses oleh semua orang dan kalangan, baik oleh para penyandang cacat, anak-anak, ibu-ibu maupun para lanjut usia (Soejachmoen, 2004).

Anak-anak memiliki hak untuk mendapatkan perlindungan dari kekerasan dan kecelakaan yang menimbulkan perlakuan/cedera dan kematian. Setiap anak berhak atas kelangsungan hidup, tumbuh dan berkembang serta berhak atas perlindungan dari kekerasan dan diskriminasi (Undang-undang No 35, 2014).

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 No 22, 2009)

Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan (Undang Undang No 22, 2009).

Tujuan dari keselamatan jalan raya adalah untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia. Hal ini karena dengan rendahnya angka kecelakaan lalu lintas maka kesejahteraan dan keselamatan bagi mereka di jalan raya semakin terjamin. Sedangkan fungsi keselamatan jalan raya adalah untuk menciptakan ketertiban lalu lintas agar setiap orang yang melakukan kegiatan atau aktivitas di jalan raya dapat berjalan dengan aman (Soejachmoen, 2004).

Setiap jalan yang digunakan untuk Lalu Lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa (Undang Undang No 22, 2009):

1. Rambu lalu lintas;
2. Marka jalan;
3. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
4. Alat penerangan jalan;
5. Alat pengendali dan pengaman pengguna jalan;
6. Alat pengawasan dan pengamanan jalan;
7. Fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat; dan
8. Fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada jalan dan di luar badan jalan yang meliputi:
  9. Trotoar;
  10. Lajur sepeda;
  11. Tempat penyeberangan pejalan kaki;
  12. Halte; dan/atau
  13. Fasilitas khusus bagi penyandang cacat dan manusia usia lanjut.

### **3.2 Rute Aman Selamat Sekolah ( RASS )**

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 (Peraturan Menteri No 16, 2016).

Dalam Pedoman Teknis Program Rute Aman Selamat Sekolah Kementerian Perhubungan Satuan Kerja Direktorat Keselamatan Transportasi Darat, RASS merupakan program untuk mendorong murid dan orang tua murid agar lebih memilih berjalan kaki, bersepeda atau menggunakan angkutan umum sebagai pilihan moda yang selamat, aman, nyaman, dan menyenangkan untuk berangkat dan pulang sekolah dari kawasan sekitar pemukiman sampai dengan sekolah.

Ketersediaan jalur pejalan kaki mengurangi peluang terjadinya kecelakaan tertabrak kendaraan bermotor bagi pejalan kaki. Selain itu, keberadaan pejalan kaki dan pesepeda dalam jumlah besar berpotensi mengurangi kecepatan kendaraan bermotor dan akhirnya mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas (Oswar Mungkasa, 2021).

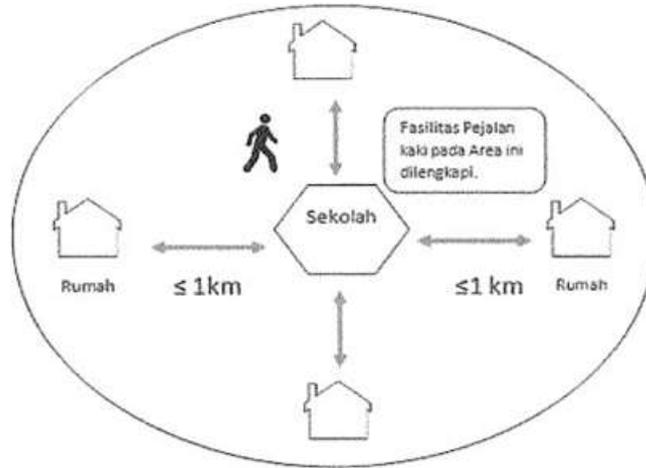
RASS diwujudkan dengan adanya fasilitas perlengkapan jalan yang terdiri atas rambu lalu lintas, marka jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, fasilitas pejalan kaki, jalur khusus sepeda, halte, fasilitas parkir untuk sepeda, ruang henti pesepeda, alat penerangan jalan, dan/atau fasilitas khusus bagi penyandang disabilitas. Jumlah minimal sekolah dalam 1 kawasan RASS adalah 3 sekolah dengan jumlah pelajar minimal dalam 1 sekolah adalah 300 pelajar (Peraturan Menteri No 16, 2016)

Rute Aman Selamat Sekolah adalah suatu program yang mendorong penciptaan rasa aman dan selamat bagi peserta didik yang menempuh perjalanan ke dan dari sekolah. Untuk mewujudkan keamanan,

keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas, meminimalisir korban fatalitas sebagai akibat terjadinya kecelakaan lalu lintas, kepatuhan masyarakat terhadap hukum dan peraturan lalu lintas, terutama kesadaran berlalu lintas pada kalangan peserta didik serta mementingkan pelayanan masyarakat di bidang lalu lintas (Putra, 2016)

Skema Rute Aman Selamat Sekolah adalah sebagai berikut (Peraturan Menteri No 16, 2016):

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.



*Sumber : Peraturan Pemerintah 16 Tahun 2016*

**Gambar III. 1** Skema Rute Aman Selamat Sekolah (RASS)

Perencanaan mengenai Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) harus diinformasikan kepada pelajar, orang tua pelajar dan masyarakat di sekitaran kawasan pendidikan. Materi sosialisasi adalah berupa tata cara berlalu lintas sesuai konsep RASS dan pengenalan dan pemahaman mengenai fasilitas Rute Aman Selamat Sekolah (RASS). Sosialisasi dilakukan oleh:

1. Direktur Jenderal Perhubungan Darat, gubernur, atau bupati/walikota sesuai dengan kewenangan;
2. Pihak sekolah; dan/atau
3. Komunitas Masyarakat Sadar Keselamatan Transportasi Darat.

**3.3 Fasilitas Pejalan Kaki**

Pejalan kaki adalah suatu bentuk transportasi yang penting di daerah perkotaan. Pejalan kaki terdiri dari (Ahmad Munawar, 2004):

1. Mereka yang keluar dari tempat parkir mobil/motor menuju ke tempat tujuannya;
2. Mereka yang menuju atau turun dari angkutan umum, sebagian besar masih memerlukan berjalan kaki;

3. Mereka yang melakukan perjalanan kurang dari 1 km sebagian besar dilakukan dengan berjalan kaki.

Pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan. Pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar, tempat penyeberangan, dan fasilitas lain serta berhak mendapatkan prioritas pada saat menyeberang jalan di tempat penyeberangan (Undang Undang No 22, 2009).

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.

2. Jalur Pejalan Kaki

Lintasan yang diperuntukkan untuk berjalan kaki dapat berupa trotoar, penyeberangan sebidang dan penyeberangan tidak sebidang (Direktur Jenderal Bina Marga, 1997).

3. 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, 1997).

4. Standar Perencanaan Trotoar

Lebar trotoar berdasarkan kelas jalan menurut (Direktorat Jenderal Bina Marga, 1992) dapat dilihat pada Tabel III.1.

**Tabel III. 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 Peraturan Menteri Nomor 26, 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 III.2.

**Tabel III. 2** Lebar Minimum Trotoar 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
4.	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 III.3.

**Tabel III. 3** Lebar Trotoar Berdasarkan Tata Guna Lahan

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

Sumber : Surat Keputusan Jenderal Perhubungan Darat No 43, 1997

Penghitungan lebar trotoar minimal menggunakan rumus sebagai berikut:

$$W = ( V / 35 ) + N.....\text{Rumus III. 1}$$

Sumber : Perencanaan Teknis Pejalan Kaki, 2018

Keterangan:

W = Lebar efektif minimum trotoar (m)

P = Volume pejalan kaki rencana/dua arah (orang/meter/menit)

N = Lebar tambahan sesuai dengan keadaan setempat (meter)

ditentukan pada Tabel III.4

**Tabel III. 4** Nilai N

N (meter)	Jenis Jalan
1,5	Jalan di daerah dengan bangkitan pejalan kaki tinggi*
1,0	Jalan di daerah dengan bangkitan pejalan kaki sedang**
0,5	Jalan di daerah dengan bangkitan pejalan kaki rendah***

Sumber : *Perencanaan Teknis Pejalan Kaki, 2018*

5. Standar Perencanaan Fasilitas Penyeberangan

Kriteria yang dapat digunakan dalam memilih fasilitas penyeberangan sebidang didasarkan pada formula empiris dimana:

**P.V<sup>2</sup>.....Rumus III. 2**

Sumber : *Perencanaan Teknis Pejalan Kaki, 2018*

P = arus pejalan kaki yang menyeberang di arus jalan sepanjang 100 meter setiap jam nya (pejalan kaki/jam),

V = arus lalu lintas kendaraan setiap jam (kend/jam).

Nilai P dan V di atas merupakan arus rata-rata pejalan kaki dan kendaraan pada jam sibuk. Dari nilai PV<sup>2</sup> direkomendasikan pemilihan jenis fasilitas penyeberangan seperti disajikan pada tabel 3.5.

**Tabel III. 5** Pemilihan Fasilitas Penyeberangan Sebidang

P	V	PV <sup>2</sup>	Rekomendasi Awal
50 – 1.100	300 – 500	> 10 <sup>8</sup>	Zebra Cross atau pedestrian platform
50 – 1.100	400 – 750	> 2x10 <sup>8</sup>	Zebra Cross dengan lapak tunggu
50 – 1.100	> 500	> 10 <sup>8</sup>	Pelikan
> 1.100	> 500		
50 – 1.100	> 700	> 2x10 <sup>8</sup>	Pelikan dengan lapak tunggu
> 1.100	> 400		

Sumber: *Perencanaan Teknis Pejalan Kaki, 2018*

### 3.4 Lajur dan Jalur Sepeda

Jalur khusus sepeda itu berupa lajur sepeda yang disediakan secara khusus untuk pesepeda dan/atau dapat digunakan bersama-sama dengan pejalan kaki (Peraturan Menteri No 16, 2016).

Lajur sepeda disediakan untuk sepeda. Lajur sepeda dapat berupa (Peraturan Pemerintah No 79, 2013):

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

Lajur sepeda pada badan jalan dipisahkan secara fisik. Lajur sepeda harus memenuhi persyaratan:

- a. Keamanan;
  - b. Keselamatan;
  - c. Kenyamanan dan ruang bebas bergerak individu; dan
  - d. Kelancaran lalu lintas.
3. Marka
- Pemasangan Marka dilaksanakan dengan prinsip:
- a. Marka garis warna putih, dengan pengaturan jenis garis sesuai dengan kebutuhan jalur sepeda;
  - b. Marka warna emulsi hijau dapat digunakan untuk memberi prioritas lebih pada pengguna sepeda;
  - c. Pada area konflik, marka lambang dan atau marka warna harus digunakan untuk meningkatkan visibilitas pengguna jalan. Area konflik tersebut antara lain:
    - 1) Lengan pendekat persimpangan;
    - 2) Pengoperasian lajur sepeda 2 arah dan berlawanan arah arus lalu lintas;
    - 3) Area parkir di badan jalan;
    - 4) Akses masuk dan keluar.

Sebagaimana rambu, marka jalan digunakan untuk memberi keterangan, melarang, mengingatkan untuk hati-hati dan mewajibkan bagi pengguna jalan untuk melakukan suatu aktivitas berdasarkan karakteristik marka yang ada. Dalam pengembangan jalur sepeda di

Kabupaten Tegal penggunaan marka sebagian besar mengacu kepada peraturan marka yang ada. Beberapa jenis marka yang diterapkan adalah:

- a. Pembatas jalur. Digunakan garis utuh dan garis terputus sesuai dengan kebutuhan jalur sepeda. Pada ruas jalan dengan lebar terbatas, penggunaan garis terputus sangat disarankan, sedangkan pada ruas jalan dengan lebar yang memadai, garis dapat berupa garis utuh.
- b. Marka lajur warna. Idealnya jalur sepeda diberikan warna tertentu yang membedakan jalur tersebut dengan jalan untuk kendaraan bermotor. Jalur berwarna bertujuan untuk meningkatkan jarak penglihatan pengendara sepeda dengan alur yang tegas dan untuk mengingatkan pengendara sepeda motor atau mobil bahwa mereka sedang melintasi lajur sepeda dengan potensi konflik tinggi.



*Sumber: Google.com*

### **Gambar III. 2** Contoh Penggunaan Lajur Sepeda Warna Hijau

Meski demikian mewarnai seluruh jalur dengan menggunakan warna sangatlah mahal sehingga untuk tahap awal bisa dengan terbatas pada persimpangan dan tempat-tempat yang dipertimbangkan cukup ideal untuk dipasang warna.

- c. Marka lambang sepeda dan petunjuk arah. Untuk mengarahkan pengendara sepeda ke tempat dimana mereka harus berjalan di jalan raya agar pengendara sepeda motor bersiaga bahwa pengendara sepeda menggunakan jalan kendaraan yang dibagi bersama. Jarak pemasangan adalah 50–100 meter menyesuaikan ketersediaan ruang.
- d. Marka pada jalur sepeda adalah:
  - 1) Garis menerus warna putih dengan lebar 10 cm, memisahkan jalur sepeda dengan jalur kendaraan bermotor. Garis ini dipasang pada jalur tanpa perbedaan ketinggian.
  - 2) Garis putus-putus dengan lebar 10 cm sepanjang 30 cm dengan jarak antar garis sepanjang 2,7 m.

#### 4. Rambu

Rambu-rambu untuk jalur sepeda diarahkan untuk secara kontinyu memberitahukan kepada pengguna baik pengguna sepeda maupun kendaraan bermotor akan adanya jalur sepeda. Penggunaan rambu diupayakan sehemat mungkin agar tidak membingungkan bagi pengguna. Beberapa rambu yang digunakan dalam implementasi jalur sepeda adalah:

- a. Rambu petunjuk rute sepeda. Tanda-tanda khusus yang digunakan untuk memandu perjalanan, commuter, dan pengendara sepeda (rekreasi) yang melewati jalan-jalan, area dan tujuan aktivitas khusus, termasuk menuju pusat transit (perpindahan).

 <p>Menandai posisi jalur sepeda pada lajur paling kiri jalan</p>	 <p>Menandai jalur sepeda yang <i>sharing</i> dengan jalur kendaraan bermotor, dibatasi dengan garis putus-putus</p>	 <p>Rambu untuk jalur sepeda yang berlawanan arah (<i>contra flow</i>). Garis tengah menunjukkan adanya pemisah (fisik maupun marka)</p>
 <p>Menandai keberadaan jalur sepeda pada jalan lain sesuai arah panah</p>	 <p>Menandai awal jalur sepeda, pengguna sepeda wajib menggunakan jalur yang ada</p>	 <p>Mengakhiri jalur sepeda, pengguna harus menggunakan <i>mixed traffic</i> dengan lalu lintas lain</p>
 <p>Penyeberangan sepeda di ruas</p>	 <p>Penyeberangan sepeda dan pejalan kaki</p>	 <p>Petunjuk adanya parkir sepeda</p>

Sumber: Dirjen Bina Marga, 2021

**Gambar III. 3** Contoh Rambu Sepeda Di Ruas Jalan

- b. Rambu di persimpangan. Rambu di lokasi ini dimaksudkan untuk memberikan aspek keselamatan setinggi-tingginya bagi pengguna sepeda serta semaksimal mungkin memperlancar arus lalu lintas secara umum.

Rambu-rambu yang digunakan adalah:

 <p>Sepeda wajib mengikuti arah belakang</p>	 <p>Sepeda wajib mengikuti arah yang ditunjuk</p>	 <p>Sepeda wajib mengikuti salah satu arah yang ditunjuk</p>
 <p>Lajur atau bagian jalan yang wajib dilewati</p>	 <p>Sepeda dilarang memasuki jalur tersebut, biasanya dialihkan ke arah lain</p>	 <p>Kemungkinan ada sepeda dari arah depan</p>

Sumber: Dirjen Bina Marga, 2021

**Gambar III. 4** Contoh Rambu di Persimpangan

### 3.5 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 penumpang sesuai dengan pengaturan operasional atau pun permintaan penumpang. Jadi, pada dasarnya pemberhentian bus adalah titik-titik sepanjang lintasan rute dimana pengemudi naik atau turun dari bus. Secara fisik, pemberhentian bus 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 pemberhentian, belum tentu secara operasional bus akan selalu berhenti di titik-titik perhentian tersebut, karena itu sangat tergantung pada kebijakan operasional dari pengelola (Idwan Santoso, Perencanaan Prasarana Angkutan Umum 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, 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 rutenya.

b. Jarak Berjalan Kaki yang Masih dapat ditolerir

Jarak berjalan kaki yang masih dapat ditolerir 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 Jenderal Ahmad Yani Kabupaten Tegal ini, penentuan kebutuhan halte berdasarkan kepada jarak antar halte yang dibutuhkan (Dirjen Perhubungan Darat, 1996) yang dijelaskan pada tabel III.6.

**Tabel III. 6** 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 : Dirjen Perhubungan Darat, 1996

### 3.6 Zona Selamat Sekolah (ZoSS)

ZoSS merupakan bagian dari kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas berupa pengendalian lalu lintas dan penggunaan suatu ruas jalan di lingkungan sekolah. ZoSS bertujuan untuk mencegah terjadinya kecelakaan guna menjamin keselamatan anak di sekolah (Direktur Jenderal Perhubungan Darat No 1304, 2014)

Pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas pada Zona Selamat Sekolah dilakukan dengan penetapan Zona Selamat Sekolah. Zona Selamat Sekolah yang selanjutnya disebut ZoSS bagian dari kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas berupa pengendalian lalu lintas dan penggunaan suatu ruas jalan di lingkungan sekolah. ZoSS bertujuan untuk mencegah terjadinya kecelakaan guna menjamin keselamatan anak di sekolah. ZoSS meliputi PAUD, TK, SD/MI, SMP/MTS, dan SMA/SMK/MA (Direktur Jenderal Perhubungan Darat No 1304, 2014).

ZoSS dinyatakan dengan fasilitas perlengkapan jalan yang meliputi (Direktur Jenderal Perhubungan Darat No 1304, 2014):

- a. Marka jalan;
- b. Rambu lalu lintas;
- c. Alat pengaman pemakai jalan.

ZoSS ditetapkan berdasarkan:

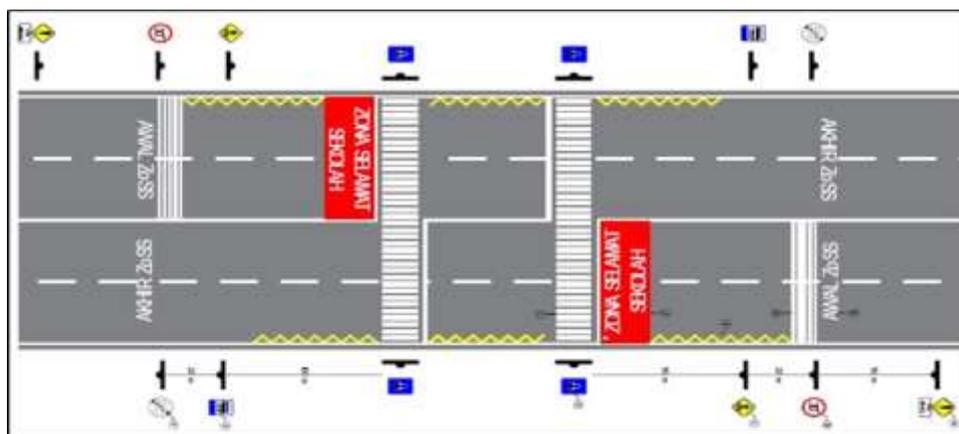
- Jumlah lajur paling banyak 4 (empat) lajur;
- Tidak tersedia jembatan penyeberangan orang; dan
- Sekolah yang mempunyai akses langsung ke jalan yang memiliki siswa di atas 50 (lima puluh) siswa.

ZoSS dapat diklasifikasikan berdasarkan letak sekolah, yaitu ZoSS tunggal dan ZoSS jamak. ZoSS tunggal merupakan ZoSS yang ditetapkan untuk 1 (satu) sekolah di suatu lokasi. ZoSS jamak merupakan ZoSS yang ditetapkan untuk 2 (dua) atau lebih sekolah yang lokasinya berdekatan (Direktur Jenderal Perhubungan Darat No 1304, 2014)



Sumber : SK.1304/AJ.403/DJPD/2014

**Gambar III. 5** Contoh Bentuk ZoSS Tunggal



Sumber: SK.1304/AJ.403/DJPD/2014

**Gambar III. 6** Contoh Bentuk ZoSS Jamak

ZoSS jamak dipasang dengan ketentuan sebagai berikut :

- a. Zebra cross dipasang di setiap pintu/akses masuk sekolah;
- b. Jarak terluar ZoSS diukur dari sekolah yang paling terluar.

Dalam hal jarak antara akses pintu masuk sekolah dengan sekolah lainnya kurang dari 50 (lima puluh) meter, zebra cross digabung menjadi satu. ZoSS dinyatakan dengan marka berupa tulisan "Awal ZoSS" dan diakhiri dengan marka berupa tulisan "Akhir ZoSS". ZoSS berlaku selama aktivitas belajar mengajar di sekolah yang bersangkutan dan dinyatakan dengan rambu atau teknologi lain (rambu elektronik, variable message sign, dan APILL) yang dilengkapi dengan papan tambahan. Pada ZoSS, pengaturan lalu lintas dapat dipandu oleh petugas pemandu penyeberangan yang dapat dilakukan oleh petugas keamanan atau sukarelawan dari pihak sekolah. Petugas pemandu penyeberangan harus dilengkapi dengan rompi reflektif/ berpendar yang berwarna kuning dan bergaris putih dan memakai papan henti (hand stop).



Sumber: SK.1304/AJ.403/DJPD/2014

**Gambar III. 7** Rompi dan Papan Henti Petugas Pemandu Penyeberangan

### 3.7 Penentuan *Drop Zone / Pick Up Point*

*Drop zone/pick up point* adalah titik lokasi untuk menurunkan dan menaikkan pelajar yang diantar / dijemput oleh orang tuanya, tempat ini berbeda dengan halte, jika halte adalah tempat pemberhentian khusus angkutan umum, sementara *drop zone/ pick up point* adalah tempat pemberhentian yang disediakan khusus untuk para pengantar/penjemput yang terletak di sekitar Kawasan Zona Selamat Sekolah (ZoSS).