

PERENCANAAN RUTE AMAN SELAMAT SEKOLAH (RASS) MENUJU DAN DARI KAWASAN PENDIDIKAN JALAN PERJUANGAN DI KOTA CIREBON

MUHAMMAD RUSYDI MAWARDI

Taruna Program Studi Sarjana
Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia – STTD
Jalan Raya Setu Km 3,5 Cibitung,
Bekasi Jawa Barat 17520
rusydim65@gmail.com

TATANG ADHIATNA

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

KUSUMASTUTI RAHMAWATI

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

Abstract

Perjuangan Street in Cirebon City is an educational area surrounded by three schools in adjacent locations and the number of students is 4611 students. With the large number of students available, safety support facilities have not been matched such as facilities for pedestrians, cyclists, and the unavailability of safety signs. The lack of these facilities is feared to raise the risk of accidents. As a form of concern for educational areas that are not suitable for students to access this prompted the author to conduct research in accordance with Ministerial Regulation Number 16 of 2016 concerning Implementation of Safety Routes To School Concept According. As for the results of the author's analysis of Safety Routes To School Concept in the Education area of SMAN 4 Cirebon, SMAN 7 Cirebon and SMKN 1 Cirebon, namely the need for the provision of travel support facilities such as pedestrian facilities, cyclists, public transportation, and drop zones/pick up points applied to unravel the traffic jams that exist at any time dropping off or picking up students. In addition, the design of the educational area with the RASS concept includes the existing and design plans, with the addition of markings and signs so that users are more careful and alert when entering the educational area.

Keywords : RASS, Pedestrians, Cyclists, Drop Zone, Pick Up Point

Abstrak

Jalan Perjuangan Kota Cirebon termasuk kawasan pendidikan yang dikelilingi tiga sekolah dengan lokasi berdekatan dan jumlah siswa sebanyak 4611 siswa. Dengan banyaknya jumlah siswa yang ada, belum diimbangi dengan fasilitas-fasilitas penunjang keselamatan seperti fasilitas pejalan kaki, pesepeda, dan belum tersedianya rambu-rambu keselamatan. Kurangnya fasilitas tersebut dikhawatirkan dapat menimbulkan risiko terjadinya kecelakaan. Sebagai bentuk kepedulian terhadap kawasan pendidikan yang kurang sesuai untuk diakses pelajar mendorong penulis untuk melakukan penelitian Sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor 16 Tahun 2016 tentang Penerapan Rute Aman Selamat ke Sekolah. Hasil analisa penulis terhadap Rute Aman Selamat Sekolah di kawasan Pendidikan SMAN 4 Cirebon, SMAN 7 Cirebon dan SMKN 1 Cirebon yaitu perlu adanya penyediaan fasilitas penunjang perjalanan seperti, fasilitas pejalan kaki, pesepeda, angkutan umum, dan *drop zone/pick up point* diterapkan untuk mengurai kemacetan yang ada di setiap waktu mengantar maupun menjemput siswa. Selain itu, desain kawasan pendidikan yang berkonsep RASS meliputi eksisting dan desain rencana, dengan penambahan marka dan rambu agar pengguna lebih berhati-hati dan waspada ketika memasuki kawasan pendidikan.

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

PENDAHULUAN

Pendidikan merupakan aspek penting untuk mengentaskan kemiskinan di Indonesia. Selain itu, pendidikan merupakan salah satu penunjang sumber daya manusia untuk meningkatkan dirinya menjadi lebih berkualitas dan memiliki kapabilitas. Melalui pendidikan, kemampuan dan keterampilan seseorang akan bertambah sehingga mampu memaksimalkan potensi dirinya untuk bersaing di dunia kerja. Dengan demikian, pendidikan dapat dikategorikan sebagai investasi pembangunan yang hasilnya dapat dirasakan di kemudian hari. Mengingat pentingnya pendidikan, maka sudah seharusnya semua pihak saling bergotong-royong untuk memastikan jalannya proses pendidikan berjalan dengan baik, aman dan nyaman. Tidak hanya dalam proses pembelajarannya saja, melainkan juga peduli terhadap sarana dan prasarana yang menunjang pendidikan menjadi lebih berkualitas salah satunya sistem transportasi.

Pada Jalan Perjuangan Kota Cirebon dengan tipe jalan 2/2 UD dengan lebar jalan sembilan meter dan dengan V/C ratio 0,44 yang dimana terdapat tiga sekolah yang lokasinya berdekatan, yaitu dua sekolah menengah atas, dan satu sekolah menengah kejuruan dengan jumlah siswa sebanyak 4611 siswa. Dengan banyaknya jumlah pelajar pada kawasan pendidikan Jalan Perjuangan ini belum diimbangi dengan fasilitas-fasilitas penunjang keselamatan seperti fasilitas pejalan kaki, pesepeda dan belum tersedianya rambu-rambu keselamatan. Sedangkan pada kondisi di lapangan sendiri banyak pelajar yang berjalan kaki untuk pergi ke sekolah ataupun pulang sekolah yang dikhawatirkan dengan masih kurangnya fasilitas-fasilitas tersebut dapat menimbulkan risiko terjadinya kecelakaan. Di Kota Cirebon data kecelakaan selama 5 tahun terakhir dari tahun 2017-2021 mengalami tren yang naik turun. Berdasarkan data dari Satlantas Polresta Cirebon pada tahun 2021 telah terjadi 111 insiden kecelakaan dengan total jumlah korban sebanyak 159 orang. Dimana kecelakaan tersebut paling banyak melibatkan korban dengan rentang usia 16-30 tahun dengan jumlah 67 orang. Dari data analisis Tim PKL Kota Cirebon yang terlibat kecelakaan berdasarkan profesi di Kota Cirebon pada Tahun 2021, jumlah terbanyak yang mengalami insiden kecelakaan adalah pelajar dengan jumlah 107 orang.

Salah satu upaya pemerintah dalam mengatasi permasalahan tersebut yaitu dengan mencanangkan program Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) sebagaimana tertuang dalam Peraturan Menteri Nomor 16 Tahun 2016. Rute Aman Selamat Sekolah adalah program untuk mendorong murid dan orang tua murid untuk lebih memilih berjalan kaki, bersepeda, atau menggunakan angkutan umum sebagai pilihan yang selamat, aman, nyaman, dan menyenangkan untuk berangkat dan pulang sekolah daripada menggunakan sepeda motor yang rawan kecelakaan. Melalui program ini diharapkan dapat mengurangi tindak kejahatan dan kekerasan terhadap pelajar, mengurangi konsumsi bahan bakar, serta menjaga kesehatan, memberikan manfaat secara tidak langsung untuk mengurangi kemacetan. Dampak lanjutannya dapat menumbuhkan kesadaran atas pentingnya berperilaku tertib lalu lintas agar selamat di jalan bagi masyarakat dan di sekitar sekolah.

TINJAUAN PUSTAKA

Keselamatan

Keselamatan berasal dari kata dasar selamat yang dimana menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, selamat adalah terbebas dari bahaya, malapetaka, dan bencana, terhindar dari bahaya, malapetaka, dan bencana, tidak kurang suatu apa, tidak mendapat gangguan, kerusakan dan sebagainya. Sehingga dapat disimpulkan selamat merupakan suatu keadaan aman dan terhindar dari sesuatu yang mengancam atau tidak diinginkan.

Rute Aman Selamat Sekolah

Rute Aman Selamat Sekolah yang biasa disebut sebagai RASS merupakan bagian dari kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas berupa penyediaan sarana dan prasarana angkutan dengan pengendalian lalu lintas dan penggunaan jaringan jalan serta penggunaan sarana dan prasarana angkutan sungai dan danau dari lokasi permukiman menuju sekolah. Program Rute Aman Selamat Sekolah ini merupakan program untuk mendorong murid dan orang tua murid untuk 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 permukiman sampai dengan sekolah.

Pejalan Kaki

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan PM 16 Tahun 2016 tentang Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah dijelaskan bahwa Rute Aman Selamat Sekolah dengan kriteria pelayanan berjalan kaki merupakan rute dari rumah menuju ke sekolah dengan berjalan kaki dengan radius paling jauh 1 Km dari lokasi sekolah. Kemudian untuk rekomendasi perhitungan lebar trotoar sendiri dapat menggunakan SK Dirjen Hubdat No. SK. 43/AJ 007/DRJD/1997 tentang Perekayasaan Fasilitas Pejalan Kaki Di Wilayah Kota.

Tabel 1. Rekomendasi 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 Bus	2,00	3,00
Pertokoan	2,00	4,00
Jembatan / Terowongan	1,00	1,00

Pesepeda

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan PM 16 Tahun 2016 tentang Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah dijelaskan bahwa jalur khusus sepeda merupakan jalur/lajur yang disediakan secara khusus untuk pesepeda dan/atau dapat digunakan bersama-sama dengan pejalan kaki. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan PM 16 Tahun 2016 juga menjelaskan 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.

Fasilitas Angkutan Umum

Untuk perencanaan pengoperasian angkutan sekolah pada kawasan pendidikan ini, penentuan kebutuhan halte berdasarkan kepada jarak antar halte yang dibutuhkan sesuai dengan Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 271/HK.105/DRJ/96 Tentang Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum seperti dalam tabel berikut.

Tabel 2. Jarak Antar Halte Dan Tempat Pemberhentian Angkutan 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	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

Drop zone/ Pick Up Point

Drop zone/ pick up point adalah suatu lokasi atau titik untuk menurunkan dan menaikkan penumpang yang diantar/jemput, tempat ini berbeda dengan halte, *Drop Zone/pick up point* adalah tempat pemberhentian yang disediakan untuk pengantar/penjemput.

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif sebagai prosedur pemecahan masalah yang diteliti dengan menggambarkan keadaan subjek atau objek penelitian. Sumber data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data dengan observasi, wawancara dan dokumentasi. Instrumen penelitian yang digunakan yaitu peneliti sendiri, pedoman wawancara, dan catatan lapangan.

ANALISA DAN PEMECAHAN MASALAH

Perhitungan Sampel

Diketahui jumlah populasi siswa pada lokasi studi adalah 4611 siswa, kemudian dilakukan perhitungan menggunakan rumus slovin, maka didapat jumlah sampel kebutuhan data yang harus di penuhi dengan tingkat kesalahan 5%, yang artinya data sampel tersebut 95% mendekati benar dan dapat mewakili populasi, maka dapat di tentukan sampel sebesar :

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

$$n = \frac{4611}{1+(4611 * (0,05^2))} = 368,07 \text{ dibulatkan menjadi } 368 \text{ siswa.}$$

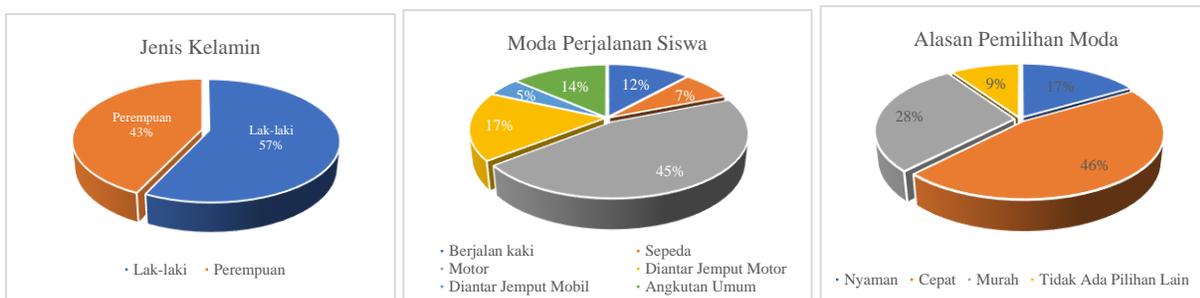
Jumlah 368 merupakan jumlah sampel keseluruhan, untuk mengetahui sampel masing-masing sekolah dilakukan cara mengalikan persentase jumlah siswa masing-masing sekolah dengan jumlah keseluruhan yang harus dipenuhi. Berikut merupakan jumlah sampel survei wawancara siswa:

Tabel 3. Jumlah Sampel Survei Wawancara di Tiap Sekolah

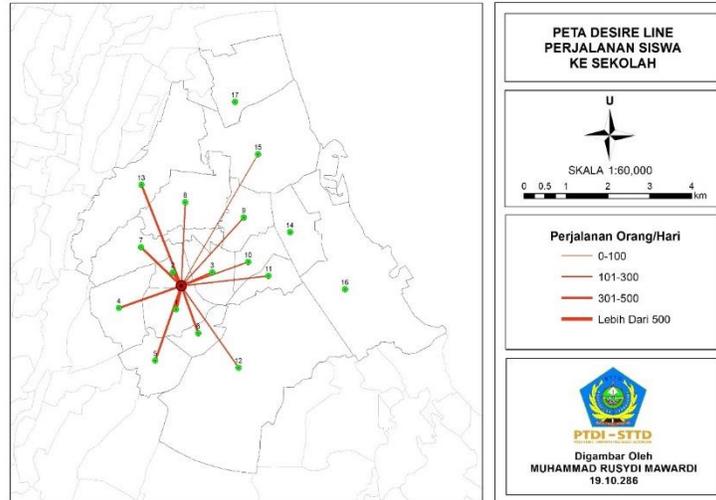
No	Sekolah	Jumlah Siswa	Persentase	Sampel	Ekspansi
1	SMAN 4 Cirebon	1106	24%	88	12.568
2	SMAN 7 Cirebon	1152	25%	92	12.521
3	SMKN 1 Cirebon	2353	51%	188	12.516
	Total	4611	100%	368	

Pola Perjalanan Siswa

Dari hasil survei wawancara siswa diperoleh data jenis kelamin, asal tujuan perjalanan, pemilihan moda yang digunakan siswa sehari-hari dn alasan pemilihan moda pada masing-masing sekolah yang menjadi objek penelitian, dari data tersebut dapat diketahui karakteristik perjalanan siswa menuju ke sekolah. Dari hasil analisis tersebut akan diperoleh sebaran perjalanan yang ditunjukkan dengan peta desire line sebagai berikut:



Gambar 1. Karakteristik Pola Perjalanan Siswa



Gambar 2. Desire Line Perjalanan Siswa

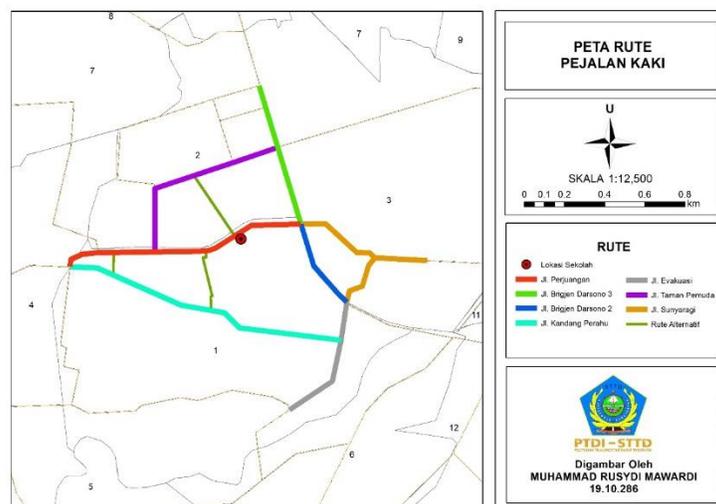
Dari Gambar 1. diatas berdasarkan ketebelan garis desire line dapat diketahui perjalanan terbanyak yaitu pada zona 1 atau pada lokasi penelitian.

Penentuan Rute Pejalan Kaki

Berdasarkan PM No. 16 tahun 2016 tentang Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah dijelaskan bahwa kriteria RASS dengan berjalan kaki merupakan rute dari rumah menuju ke sekolah dengan moda berjalan kaki dengan radius paling jauh 1 km.

Tabel 4. Usulan Rute Pejalan Kaki

No.	Nama Jalan	Panjang (m)	Dilayani (m)
1	Perjuangan	1122	1122
2	Brigjen Darsono 2	497	497
3	Brigjen Darsono 3	2536	800
4	Evakuasi	1038	800
5	Kandang Perahu	1025	1025
6	Taman Pemuda	755	755
7	Sunyaragi	859	300



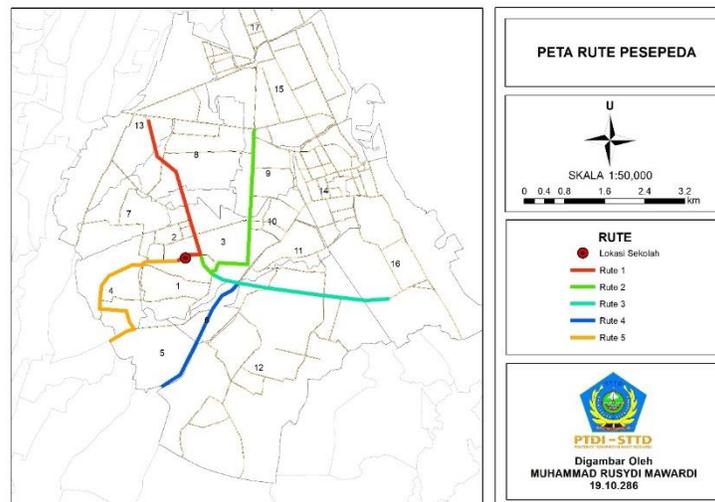
Gambar 3. Peta Usulan Rute Pejalan Kaki

Penentuan Rute Pesepeda

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No 16 tahun 2016 tentang Penerapan RASS, Rute Aman Selamat Sekolah dengan bersepeda merupakan rute dari rumah menuju ke sekolah dengan menggunakan sepeda dengan radius paling jauh 5 km dari lokasi sekolah sekolah. Berikut merupakan usulan rute pesepeda:

Tabel 4. Usulan Rute Pesepeda

Rute	Nama Jalan	Zona yang Dilayani
1	Brigjen Darsono 3	13, 8 7, 2, 3 dan 1
	Brigjen Darsono 2	
	Perjuangan	
2	Cipto 3	9, 10, 3 dan 1
	Cipto 2	
	Cipto 1	
	Sunyaragi	
	Brigjen Darsono 2	
3	Ahmad Yani 3	16, 12, 6, 3 dan 1
	Ahmad Yani 2	
	Ahmad Yani 1	
	Brigjen Darsono 1	
	Brigjen Darsono 2	
	Perjuangan	
4	Sudirman 1	12, 5, 6, 3 dan 1
	Sudirman 2	
	Kanggraksan	
	Brigjen Darsono 1	
5	Brigjen Darsono 2	5, 4, 2, dan 1
	Perjuangan	
	Kalitanjung 1	
	Saladara	
	Majasem	
	Perjuangan	



Gambar 4. Peta Usulan Rute Pesepeda

Penentuan Angkutan Umum

Pada penentuan rute angkutan umum ini menggunakan trayek eksisting di Kota Cirebon dengan mengidentifikasi rute trayek mana yang melewati zona pendidikan, maka didapatkan trayek D2 dan D3 angkutan umum Kota Cirebon yang melewati zona pendidikan.

Penentuan Fasilitas Pejalan Kaki

Dalam melakukan analisa penentuan fasilitas pejalan kaki, menggunakan metode analisa pedestrian dengan mensurvei pejalan kaki yang lewat dan menentukan lebar kebutuhan pada trotoar di daerah kajian dengan rumus: $W = (V / 35) + N$

Sumber: *Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki, Kementerian PUPR 2018*

Keterangan:

W= lebar trotoar

V = volume pejalan kaki per menit

N = lebar tambahan sesuai dengan keadaan setempat

Maka didapatkan hasil perhitungan kebutuhan trotoar pada daerah penelitian sebagai berikut:

Tabel 5. Rekomendasi Kebutuhan Trotoar

No.	Ruas Jalan	Lebar Trotoar Kiri (m)		Lebar Trotoar Kanan (m)		Usulan
		Kondisi eksisting	Hasil Perhitungan	Kondisi eksisting	Hasil Perhitungan	
1	Perjuangan	2	1.1	1.5	1.0	Tidak Perlu Pelebaran
2	Brigjen Darsono 2	2.3	1.0	2.3	1.0	Tidak Perlu Pelebaran
3	Brigjen Darsono 3	2.3	1.0	2.3	1.0	Tidak Perlu Pelebaran
4	Evakuasi	1.5	1.0	1.5	1.0	Tidak Perlu Pelebaran
5	Kandang Perahu	0	0.5	0	0.5	Perlu Trotoar
6	Taman Pemuda	1	0.5	1	0.5	Tidak Perlu Pelebaran
7	Sunyaragi	0	0.5	0	0.5	Perlu Trotoar

Penentuan Fasilitas Pesepeda

Dalam mempertimbangkan penentuan fasilitas pesepeda, maka dapat dilihat dari spesifikasi sepeda yang sering digunakan yaitu spesifikasi sepeda biasa dengan lebar 0.65 sesuai dengan AASHTO'4 dan menggunakan lajur sepeda tipe A dan C yaitu dibuat pada badan jalan sesuai dengan peraturan kementerian pekerjaan Umum, 2010 dan dengan ukuran paling minimal untuk lajur sepeda satu arah adalah 1 meter.

Tabel 6. Perhitungan Lajur Sepeda

Rute	Nama Jalan	Tipe Jalan	Lebar Lajur Efektif 2 Arah	Lebar Bahu	Lebar Total	Lebar Lajur Sepeda (m)	Penempatan Lajur	Lebar Lajur setelah ada Lajur Sepeda (m)	Minimal Lebar Jalan per lajur (m)	Perlajur Jalan (m)	Penerapan
1	Brigjen Darsono 3	4/2 D	18	0.5	18.5	1.2	Tiap Lajur	16.1	3.5	4.0	Memenuhi Standar
	Brigjen Darsono 2	4/2 D	19	0.5	19.5	1.2	Tiap Lajur	17.1	3.5	4.3	Memenuhi Standar
	Perjuangan	2/2 UD	9	0	9	1.2	Tiap Lajur	6.6	2.75	3.3	Memenuhi Standar
2	Cipto 3	4/2 D	17	0.8	17.8	1.2	Tiap Lajur	15.4	3.5	3.9	Memenuhi Standar
	Cipto 2	4/2 D	12.2	0.6	12.8	1.2	Tiap Lajur	10.4	3.5	2.6	Tidak Memenuhi Standar
	Cipto 1	4/2 D	12.2	0.6	12.8	1.2	Tiap Lajur	10.4	3.5	2.6	Tidak Memenuhi Standar
	Sunyaragi	2/2 UD	7	0	7	1.2	Tiap Lajur	4.6	2.75	2.3	Tidak Memenuhi Standar
3	Brigjen Darsono 2	4/2 D	19	0.5	19.5	1.2	Tiap Lajur	17.1	3.5	4.3	Memenuhi Standar
	Perjuangan	2/2 UD	9	0	9	1.2	Tiap Lajur	6.6	2.75	3.3	Memenuhi Standar
	Ahmad Yani 3	4/2 D	17.4	0.3	17.7	1.2	Tiap Lajur	15.3	3.5	3.8	Memenuhi Standar
	Ahmad Yani 2	4/2 D	17.4	0.3	17.7	1.2	Tiap Lajur	15.3	3.5	3.8	Memenuhi Standar
	Ahmad Yani 1	4/2 D	17.4	0.3	17.7	1.2	Tiap Lajur	15.3	3.5	3.8	Memenuhi Standar
	Brigjen Darsono 1	4/2 D	19	0.5	19.5	1.2	Tiap Lajur	17.1	3.5	4.3	Memenuhi Standar
4	Brigjen Darsono 2	4/2 D	19	0.5	19.5	1.2	Tiap Lajur	17.1	3.5	4.3	Memenuhi Standar
	Perjuangan	2/2 UD	9	0	9	1.2	Tiap Lajur	6.6	2.75	3.3	Memenuhi Standar
	Sudirman 1	2/2 UD	13.5	0	13.5	1.2	Tiap Lajur	11.1	2.75	5.6	Memenuhi Standar
	Sudirman 2	4/2 UD	14	0.4	14.4	1.2	Tiap Lajur	12	3.5	3.0	Memenuhi Standar
	Kanggraksan	2/2 UD	13.5	0	13.5	1.2	Tiap Lajur	11.1	2.75	5.6	Memenuhi Standar
	Brigjen Darsono 1	4/2 D	19	0.5	19.5	1.2	Tiap Lajur	17.1	3.5	4.3	Memenuhi Standar
5	Brigjen Darsono 2	4/2 D	19	0.5	19.5	1.2	Tiap Lajur	17.1	3.5	4.3	Memenuhi Standar
	Perjuangan	2/2 UD	9	0	9	1.2	Tiap Lajur	6.6	2.75	3.3	Memenuhi Standar
	Kalitanjung 1	2/2 UD	9.3	1	10.3	1.2	Tiap Lajur	7.9	2.75	4.0	Memenuhi Standar
	Saladara	2/2 UD	8.5	0	8.5	1.2	Tiap Lajur	6.1	2.75	3.1	Memenuhi Standar
5	Majasem	2/2 UD	9	0	9	1.2	Tiap Lajur	6.6	2.75	3.3	Memenuhi Standar
	Perjuangan	2/2 UD	9	0	9	1.2	Tiap Lajur	6.6	2.75	3.3	Memenuhi Standar

Penentuan Fasilitas Angkutan Umum

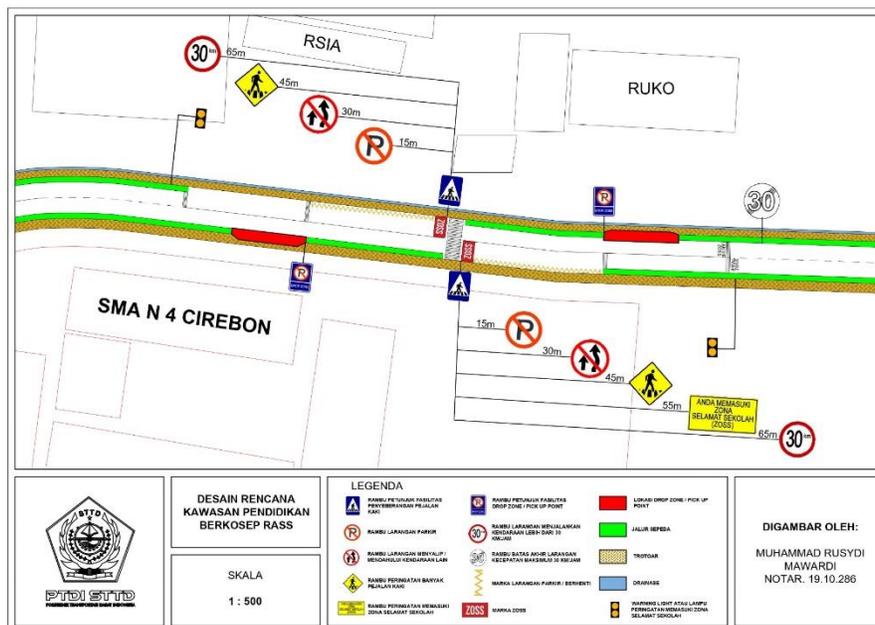
Pada kondisi eksisting sudah terdapat 2 halte yang terletak disamping SMAN 4 Cirebon dan disamping SMKN 1 Cirebon sehingga tidak diperlukan lagi penentuan lokasi halte. Halte yang berada di lokasi penelitian walaupun terlihat kurang terawat tetapi sudah memenuhi kebutuhan siswa dalam naik dan turun angkutan umum.

Penentuan Fasilitas Drop Zone/ Pick Up Point

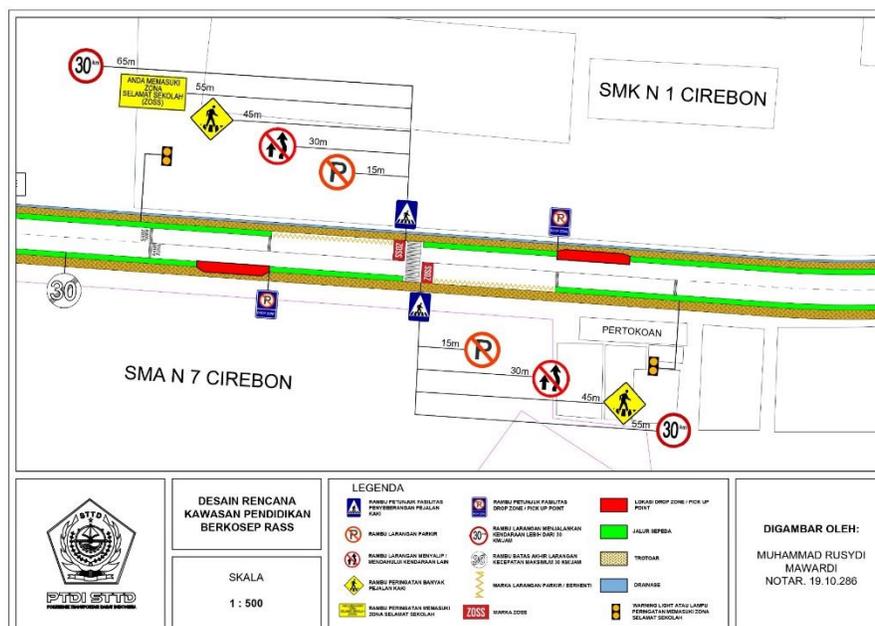
Drop Zone/ Pick Up Point adalah suatu lokasi atau titik untuk menurunkan dan menaikkan penumpang yang menggunakan moda antar jemput, baik itu mobil maupun sepeda motor. Fasilitas ini memberikan kemudahan bagi pengemudi kendaraan yang menjemput maupun mengantar pelajar, sehingga tidak terjadi kemacetan yang memanjang akibat dari kendaraan yang mengantre di badan jalan.

Desain Kawasan Usulan

Berikut merupakan desain usulan untuk wilayah kajian:



Gambar 5. Desain Usulan RASS di Depan SMAN 4 Cirebon



Gambar 6. Desain Usulan RASS di Depan SMAN 7 Cirebon dan SMKN 1 Cirebon

KESIMPULAN

1. Kawasan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) mencakup 3 Sekolah yaitu SMAN 4 Cirebon, SMAN 7 Cirebon, dan SMKN 1 Cirebon yang berada di Kawasan Pendidikan Jalan Perjuangan Kota Cirebon. Dengan perjalanan terbanyak menuju kawasan berasal dari zona 1 yaitu Karyamulya 1.
2. Penentuan Rute Perjalanan adalah sebagai berikut:
 - a. Dalam kawasan RASS tersebut disediakan rute pejalan kaki dengan radius ≤ 1 km dari sekolah yang mencakup zona Karyamulya 1, Sunyaragi 1, dan Sunyaragi 2.
 - b. Rute Bersepeda disediakan dengan radius ≤ 5 km dari sekolah dan dibagi menjadi 5 rute.
 - 1) Rute 1: Jl. Brigjen Darsono 3, Jl. Brigjen Darsono 2, Jl. Perjuangan yang melayani zona 13, 8, 7, 2, 3 dan 1;
 - 2) Rute 2: Jl. Cipto 3, Jl. Cipto 2, Jl. Cipto 1, Jl. Sunyaragi, Jl. Brigjen Darsono 2, Jl. Perjuangan yang melayani zona 9, 10, 3 dan 1;
 - 3) Rute 3: Jl. Ahmad Yani 3, Jl. Ahmad Yani 2, Jl. Ahmad Yani 1, Jl. Brigjen Darsono 1, Jl. Brigjen Darsono 2, Jl. Perjuangan yang melayani zona 16, 12, 6, 3 dan 1;
 - 4) Rute 4: Jl. Sudirman 1, Jl. Sudirman 2, Jl. Kanggraksan, Jl. Brigjen Darsono 1, Jl. Brigjen Darsono 2, Jl. Perjuangan yang melayani zona 12, 5, 6, 3 dan 1;
 - 5) Rute 5: Jl. Kalitanjung 1, Jl. Saladara, Jl. Majasem, Jl. Perjuangan yang melayani zona 5, 4, 2, dan 1.
 - c. Rute Angkutan Umum yang melayani Kawasan Pendidikan Jalan Perjuangan ada dua trayek yaitu trayek D2 dan trayek D3.
3. Penyediaan Fasilitas penunjang perjalanan adalah sebagai berikut:
 - a. Fasilitas pejalan kaki yang ditambahkan adalah pada Jalan Sunyaragi dan Jalan Kandang Perahu yang perlu adanya trotoar dengan rekomendasi lebar trotoar sesuai dengan kondisi eksisting yaitu selebar 1m;
 - b. Fasilitas pesepeda yang disediakan berupa rekomendasi penambahan jalur sepeda pada jalan yang termasuk di dalam kelima rute pesepeda. Selain itu juga disediakan fasilitas parkir sepeda di sekolah yang menjadi lokasi penelitian;
 - c. Fasilitas angkutan umum pada kondisi eksisting sudah terdapat 2 halte yang masih layak digunakan yaitu halte yang berada di dekat SMAN 4 Cirebon dan di dekat SMKN 1 Cirebon;
 - d. Fasilitas *drop zone/pick up point* diterapkan untuk memberikan kemudahan bagi pengemudi kendaraan yang menjemput maupun mengantarkan pelajar, sehingga tidak terjadi kemacetan yang memanjang akibat dari kendaraan yang mengantre di badan jalan.
4. Desain Kawasan Pendidikan yang berkonsep RASS, meliputi desain eksisting dan desain rencana, dengan penambahan marka dan rambu agar pengguna kendaraan bermotor lebih berhati-hati dan waspada ketika memasuki kawasan pendidikan.

DAFTAR PUSTAKA

- _____, 1995, Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan. Direktorat Jenderal Bina Marga, Jakarta
- _____, 2009, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- _____, 2014, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 1304 Tahun 2014 Tentang Zona Selamat Sekolah (ZoSS). Jakarta.
- _____, 2014, Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03 Tahun 2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan. Jakarta
- _____, 2015, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Jakarta.
- _____, 2016, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 16 Tahun 2016 Tentang Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS). Jakarta.
- _____, 2018, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 3582 Tahun 2018 Tentang Zona Selamat Sekolah (ZoSS). Jakarta.
- _____, 2021, Dokumen Surat Edaran Direktorat Jenderal Bina Marga Nomor 05/SE/Db/2021 Tentang Pedoman Perancangan Fasilitas Sepeda. Jakarta.
- Gayo, Muhammad Firmansyah. 2021. Perencanaan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) Pada Kawasan Pendidikan Kota Probolinggo, PTDI-STTD, Bekasi.
- Hammond, Lyndon., & Hughes, Tim. 2004. Cycle Network and Route Planning Guide. Land Transport Safety Authority, New Zealand.
- Kamaludin, Fiona Hadi. 2021. Penerapan Konsep Rute Aman Selamat Sekolah Di Kawasan Pendidikan Kabupaten Tulungagung Studi Kasus Jalan Ki Mangun Sarkoro Dan Jalan Ki Hajar Dewantara, PTDI-STTD, Bekasi.
- Munawar, Ahmad. 2004. Manajemen Lalu Lintas Perkotaan. Beta Offset, Yogyakarta.
- Nugraha, Fauzi Aditya. 2021. Penerapan Konsep Rute Aman Selamat Sekolah Pada Kawasan Pendidikan Jalan Pemuda Boja Kabupaten Kendal, PTDI-STTD, Bekasi.
- Tamin, Ofyar Z. 2008. Perencanaan, Permodelan, dan Rekayasa Transportasi. ITB, Bandung.
- Tim PKL Kota Cirebon. 2022. Laporan Umum Kinerja Transportasi Darat di Kota Cirebon. PTDI-STTD, Bekasi.
- Wibowo, Ismunawan Satrio. 2021. Perencanaan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) Di Kawasan Pendidikan Jalan Ahmad Yani Kota Kendari, PTDI-STTD, Bekasi.