

PERENCANAAN RUTE AMAN SELAMAT SEKOLAH (RASS) DI KAWASAN PENDIDIKAN (STUDI KASUS : JL. BUMI AGUNG DAN JL. WEDANA PANGKOE) DI KABUPATEN OGAN KOMERING ULU SELATAN

Rizka Amalia, Robert Simanjuntak, Bobby Agung Hermawan

Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD, Jalan Raya Setu, Cibitung, Bekasi, Jawa Barat, Indonesia

D-III Manajemen Transportasi Jalan, Indonesia

Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD

Riskaamelia0001@gmail.com

Abstract

The availability of educational facilities and infrastructure is one of the benchmarks for South Ogan Komering Ulu Regency Government in its effort to increase human resources. Educational facilities in this district. The CBD area in this regency is Muaradua District which is none other than the capital of South Ogan Komering Ulu Regency. The high volume causes traffic jams during school entry and exit hours. Delivery and pick up of students in educational area Bumi Agung street and Wedana Pangkoe street which generally uses private vehicles on the road because the school does not provide adequate parking facilities, thereby reducing road capacity. not provide. Keywords : the Safe of School Rote Program, accident, safe Data Analysis Student Origin and Destination

Abstrak

Ketersediaan sarana dan prasarana Pendidikan menjadi salah satu tolak ukur pemerintah Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan dalam upaya peningkatan sumber daya manusia. Sarana pendidikan di Kabupaten ini. Daerah CBD di Kabupaten ini adalah kecamatan Muaradua yang tidak lain ibukota dari Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan. Volume yang cukup tinggi menimbulkan terjadinya kemacetan pada saat jam masuk dan jam pulang sekolah. Pengantar dan penjemput siswa di Kawasan pendidikan Jl. Bumi Agung dan Jl. Wedana Pangkoe yang pada umumnya menggunakan kendaraan pribadi yang memarkir kendaraan pribadi di Badan jalan dikarenakan sekolah tidak menyediakan fasilitas tempat parkir yang memadai sehingga mengurangi kapasitas jalan. Kata kunci : RASS, pelajar, kecelakaan, selamat, analsis data dan asal tujuan pelajar

PENDAHULUAN

Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan merupakan salah satu kabupaten pemekaran yang berada di Provinsi Sumatera Selatan dengan ibukota Muaradua. Pada kawasan pendidikan ini saya mengambil 3 sekolah yang akan dikaji yaitu satu SMP Negeri 01 OKU Selatan, SD Negeri 03 OKU Selatan dan MTS Negeri 01 OKU Selatan. Kawasan pendidikan ini terletak pada dua ruas jalan yaitu Jl. Bumi Agung dan Jl. Wedana Pangkoe yang merupakan jalan kolektor dan jalan lokal karena berada di Kecamatan Muaradua, dengan tipe jalan 2/2 UD yang mempunyai

lebar jalan 4,5 meter dengan V/C ratio 0,38 , kecepatan rata-rata kendaraan 34,56 km/jam dan volume 1538 smp/jam untuk Jl. Bumi Agung lalu 5 meter dengan V/C ratio 0,23, kecepatan rata-rata kendaraan 40,07 km/jam dan 340 smp/jam untuk Jl. Wedana Pangkoe.

Program Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) bertujuan untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pelajar, program RASS 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. Selain itu, program ini diharapkan dapat mengurangi tindak kejahatan dan kekerasan terhadap pelajar, mengurangi konsumsi bahan bakar serta menjaga kesehatan, memberikan manfaat secara tidak langsung untuk mengurai kemacetan, dan dampak lanjutannya dapat menumbuhkan kesadaran atas pentingnya berperilaku tertib agar selamat di jalan bagi masyarakat dan di sekitar sekolah (Ulandari & Pangaribuan, 2015).

Berdasarkan data dari Kepolisian Kab. Ogan Komering Ulu Selatan pada Tahun 2023 diketahui pada Jl. Bumi Agung dan Jl. Wedana Pangkoe, kecelakaan yang melibatkan pelajar adalah sebesar 8 orang. Kecelakaan yang melibatkan pelajar ini merupakan jumlah kecelakaan yang cukup tinggi.

TINJAUAN PUSTAKA

Selamat

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

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). 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.

Rute Aman Selamat Sekolah

Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 16 Tahun 2016, 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 pemukiman menuju sekolah. Diselenggarakan mulai dari kawasan permukiman sampai dengan kawasan sekolah yang meliputi (Sekolah Dasar, Sekolah Menengah Pertama, Sekolah Lanjutan Tingkat Atas, dan/atau sekolah yang sederajat.

RASS sebagaimana yang dijelaskan dalam Peraturan Menteri Nomor 16 Tahun 2016 diwujudkan dengan adanya fasilitas perlengkapan jalan yang terdiri dari rambu lalu lintas, marka jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, fasilitas pejalan kaki, jalur khusus sepeda, halte, fasilitas parkir untuk 17 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.

Fasilitas Pejalan Kaki

Jalur Pejalan Kaki Lintasan yang diperuntukan untuk berjalan kaki dapat berupa trotoar, penyeberangan sebidang dan penyeberangan tidak sebidang. (Dirjen Bina Marga, Tata cara perencanaan geometrik jalan antar kota, 1997). Lebar efektif lajur pejalan kaki berdasarkan kebutuhan satu orang ialah 60 cm dengan lebar ruang gerak tambahan 15 cm untuk bergerak tanpa membawa sebuah barang, sehingga kebutuhan total lajur untuk 2 orang pejalan kaki bergandengan atau 2 orang pejalan kaki berpapasan tanpa terjadi persinggungan adalah sekurang-kurangnya 150 cm.

Kriteria pemilihan penyeberangan sebidang adalah:

1. Didasarkan pada rumus empiris (PV^2), dimana P adalah arus pejalan kaki yang menyeberang ruas jalan sepanjang 100 meter tiap jam-nya(pejalan kaki/jam) dan V adalah arus kendaraan tiap jam dalam dua arah (kend/jam);
2. P dan V merupakan arus rata-rata pejalan kaki dan kendaraan pada jam sibuk. Rekomendasi Fasilitas Penyebrangan dijelaskan pada Tabel I di bawah ini.

Tabel I. Rekomendasi Fasilitas Penyeberangan

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

Fasilitas Pesepeda

Berdasarkan Standar Perencanaan Geometrik Untuk Jalan Perkotaan, Direktorat Jenderal Bina Marga tahun 1992, ketentuan jalur sepeda adalah sebagai berikut :

- a. Bila volume sepeda melebihi 500 per 12 jam dan volume lalu lintas melebihi 2000 per 12 jam, maka sebaiknya disediakan jalur khusus untuk sepeda dan atau pejalan kaki.
- b. Dalam hal seperti yang disebut di atas, terdapat pejalan kaki dengan volume melebihi 1000 orang/12 jam, maka sebaiknya jalur pejalan kaki dan jalur sepeda dipisah.
- c. Bila volume sepeda melebihi 200 per 12 jam dan volume lalu lintas melebihi 2000 per 12 jam, sebaiknya disediakan jalur khusus untuk sepeda.
- d. Dalam merencanakan jalur sepeda harus sudah mencakup asal dan tujuan dari rute sepeda tersebut
- e. Untuk jalan tipe II kelas I seperti misalnya jalan pintas dimana tidak ada akses masuknya maka pengadaan jalur sepeda tergantung dari keperluan.

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.

Zona Selamat Sekolah

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 16 Tahun 2016 Tentang Rute Aman Selamat Sekolah (RASS), terdapat bahwa Zona Selamat Sekolah (ZoSS) merupakan salah satu pendukung untuk terwujudnya konsep Rute Aman Selamat Sekolah (RASS).

METODE

Metode Analisis Asal dan Tujuan Pelajar

Dalam pelaksanaan survei ini dilakukan dengan menggunakan rumus Slovin, sehingga tidak dilakukan kepada semua siswa melainkan hanya diambil menurut sampel yang ditentukan. Teknik wawancara yang digunakan dengan metode Stated Preference. Dengan perhitungan rumus slovin menggunakan tingkat kesalahan 5% yaitu data sampel sejumlah perhitungan tersebut 95% mendekati benar dan dapat mewakili populasi.

Metode Analisis Fasilitas Pejalan Kaki

Dengan cara pengamatan langsung di lapangan. Peneliti menghitung setiap orang yang berjalan menyebrang atau menyusuri yang menjadi objek dari penelitian.

Setelah didapat dari hasil pengamatan kemudian dilakukan analisis yang tepat untuk menentukan fasilitas penyebrangan atau fasilitas pejalan kaki yang tepat untuk diterapkan pada Kawasan Pendidikan tersebut.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Perhitungan Sampel

Perhitungan rumus Slovin, menggunakan tingkat kesalahan 5% yaitu data sampel sejumlah perhitungan tersebut 95% benar dan dapat mewakili populasi. Adapun Tabel II di bawah ini yang menjelaskan tentang Tabel Sampel.

Tabel II. Tabel Sampel

No.	Nama Sekolah	Jumlah Siswa	Sampel	Proporsi	Pembulatan	Ekspansi
1	SD N 03 OKU Selatan	1934	154,4111776	42%	154	12,56
2	SMP N 01 OKU Selatan	1993	159,1217565	43%	159	12,53
3	MTS N 01 OKU Selatan	683	54,53093812	15%	55	12,42
Total		4610	368,0638723	100%		

Berikut ini merupakan contoh perhitungan dari tabel di atas ini :

$$\text{Sampel SD N 03 OKU Selatan} = \frac{1934}{1+(4610 \times 0,05^2)} = 154,411$$

$$\text{Sampel SMP N 01 OKU Selatan} = \frac{1993}{1+(4610 \times 0,05^2)} = 159,121$$

$$\text{Sampel MTS N 01 OKU Selatan} = \frac{683}{1+(4610 \times 0,05^2)} = 54,530$$

Pemilihan Moda

Tabel III. Pemilihan Moda Pelajar

Jenis Moda	Sekolah			Total
	SD Negeri 03 OKU Selatan	SMP Negeri 01 OKU Selatan	MTS Negeri 01 OKU Selatan	
Sepeda Motor	12	166	112	290
Sepeda	236	235	105	576
Bus Sekolah	325	344	125	794
Jalan Kaki	178	225	92	495
Diantar Motor	672	588	149	1409
Diantar Mobil	511	435	100	1046
Total	1934	1993	683	4610

Berdasarkan hasil analisis pada tabel diatas, dapat diketahui dari jumlah Populasi yang didapat, yaitu pada SD Negeri 03 OKU Selatan paling banyak diantar menggunakan kendaraan sepeda motor, yaitu 672 orang, sedangkan untuk SMP Negeri OKU Selatan paling banyak diantar menggunakan sepeda motor sebesar 588 orang, dan begitupun pada MTS Negeri 01 OKU Selatan paling banyak diantar menggunakan sepeda motor dengan 149 orang.

Analisis Fasilitas Penunjang RASS

A. Rute Pejalan Kaki

Berdasarkan hasil analisis perencanaan fasilitas Pejalan Kaki pada kedua ruas jalan ini, fasilitas pejalan kaki ini cukup dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Karena para pelajar yang memiliki tempat tinggal 1 km dapat berjalan kaki sebagai sarana atau moda transportasi untuk melakukan perjalanan baik pergi maupun pulang ke sekolah.

1. Trotoar

Tabel IV. Rekomendasi Lebar Trotoar

Nama Jalan	Lebar Trotoar Kiri (m)			Lebar Trotoar Kanan (m)			Rekomendasi (m)
	Eksisting	Minimum	Dianjurkan	Eksisting	Minimum	Dianjurkan	
Jl. Bumi Agung	0	2,0	3,0	0	2,0	3,0	2,0
Jl. Wedana Pangkoe	0	2,0	3,0	0	2,0	3,0	2,0

Berdasarkan tabel di atas, maka sudah didapatkan hasil lebar trotoar yang dibutuhkan pada kedua ruas jalan tersebut sudah termasuk ke dalam rute pejalan kaki di Kawasan Pendidikan Jalan Bumi Agung dan Wedana Pangkoe.

2. Fasilitas Penyebrangan

Berikut perhitungan hasil analisis untuk fasilitas penyebrangan di Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan yang dijelaskan pada Tabel V.

Tabel V. Rekomendasi Fasilitas Penyebrangan Jalan Bumi Agung

RUAS JALAN SURVAI PEJALAN KAKI				
Waktu	P	V	V ²	PV ²
06.00-07.00	81	1776	3154176	255488256
07.00-08.00	111	2748	7551504	838216944
09.00-10.00	146	1869	3493161	510001506
10.00-11.00	146	1695	2873025	419461650
Rata-Rata	121	2022		

$$P \text{ rata rata} = 121$$

$$V \text{ rata rata} = 2022$$

$$V^2 \text{ rata rata} = 4088484$$

$$\text{jadi } PV^2 = 4,95E+08 = 4,9 \cdot 10^8$$

pelikan dengan pelidung

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa jumlah pejalan kaki tertinggi terdapat pada jam 09.00-10.00 yaitu 146 orang/jam Periode waktu dari jumlah pejalan kaki tertinggi yaitu pada periode 10.30-10.45 yaitu 39 orang/15 menit untuk menyebrang.

Tabel VI. Kecepatan Pejalan Kaki saat Menyebrang di Jl. Bumi Agung

Periode Waktu	No Aktifitas Menyebrang	Jumlah Penyebrang	Waktu Penyebrangan	Kecepatan
10.30-10.45	1	4	5,78	1,8
	2	3	5,8	1,8
	3	2	5,82	1,9
	4	3	5,81	1,7
	5	4	5,8	1,6
	6	1	5,83	1,7
	7	3	5,85	1,8
	8	2	5,82	1,9
	9	2	5,85	1,5
	10	1	5,81	1,6
	11	3	5,83	1,7
	12	2	5,82	1,8
	13	1	5,79	1,9
	14	3	5,82	1,6
	15	4	5,84	1,8
	16	1	5,85	1,8
	Jumlah	39	87,31	27,9
	Rata-rata	2,4375	5,820666667	1,74375

Dapat diketahui bahwa rata-rata penyebrang dalam 16 kali kegiatan menyebrang adalah 2 orang dengan rata-rata waktu menyebrang 1,74 m/s. Berikut merupakan perhitungan waktu hijau minimum Pelican Crossing.

$$\begin{aligned}
 PT &= L/Vt + 1,7 (N/W-1) \\
 &= 10/1,74 + 1,7 (2,43/2,5-1) \\
 &= 7,32 \\
 &= 7 \text{ detik}
 \end{aligned}$$

Saat pelican crossing ditekan tombolnya, maka hijau akan berkedip selama 2 detik, kuning 3 detik dan all red 3 detik. Selama pejalan kaki

menyebrang akan ditambah all red selama 3 detik. Berikut merupakan diagram waktu siklus pelican crossing.



Tabel VII. Rekomendasi Fasilitas Penyebrangan Jalan Wedana Pangkoe

RUAS JALAN SURVAI PEJALAN KAKI				
Waktu	P	V	V ²	PV ²
06.00-07.00	205	1440	2073600	425088000
07.00-08.00	211	2589	6702921	1414316331
09.00-10.00	143	1889	3568321	510269903
10.00-11.00	125	1951	3806401	475800125
Rata-Rata	171	1967,25		

P rata rata = 171

V rata rata

= 1967

V² rata rata 3870073

jadi PV² = 6,62E+08 = 6,6*10⁸

pelikan dengan pelindung

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa jumlah pejalan kaki tertinggi terdapat pada jam 07.00-08.00 yaitu 211 orang/jam. Periode waktu dari jumlah pejalan kaki tertinggi yaitu pada periode 07.15-07.30 yaitu 58 orang/15 menit untuk menyebrang.

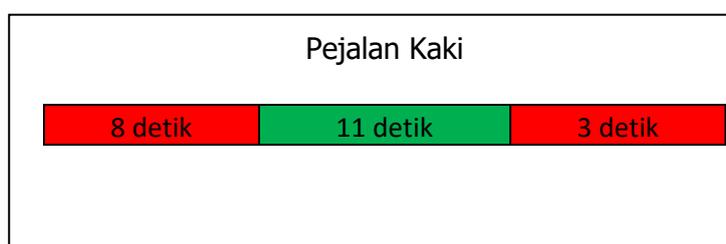
Tabel VIII. Kecepatan Pejalan Kaki saat menyebrang di Jl. Wedana Pangkoe

Periode Waktu	No Aktifitas Menyebrang	Jumlah Penyebrang	Waktu Penyebrangan	Kecepatan
09.30-09.45	1	5	5,79	1,9
	2	4	5,8	1,8
	3	3	5,82	1,6
	4	2	5,81	1,7
	5	4	5,8	1,6
	6	4	5,86	1,7
	7	6	5,84	1,8
	8	4	5,82	1,7
	9	2	5,85	1,5
	10	3	5,81	1,6
	11	4	5,83	1,7
	12	6	5,82	1,8
	13	4	5,82	1,7
	14	2	5,83	1,6
	15	3	5,84	1,8
	16	2	5,8	1,9
		Jumlah	58	87,33
	Rata-rata	3,625	5,822	1,7125

Dapat diketahui bahwa rata-rata penyebrang dalam 16 kali kegiatan menyebrang adalah 3 orang dengan rata-rata waktu menyebrang 1,71 m/s. Berikut merupakan perhitungan waktu hijau minimum Pelican Crossing.

$$\begin{aligned}
 PT &= L/Vt + 1,7 (N/W-1) \\
 &= 10/1,71 + 1,7 (3,625/2,5-1) \\
 &= 11,04 \\
 &= 11 \text{ detik}
 \end{aligned}$$

Saat pelican crossing ditekan tombolnya, maka hijau akan berkedip selama 2 detik, kuning 3 detik dan all red 3 detik. Selama pejalan kaki menyebrang akan ditambah all red selama 3 detik. Berikut merupakan diagram waktu siklus pelican crossing



B. Rute Sepeda

Berdasarkan hasil analisis perencanaan fasilitas lajur khusus sepeda pada kedua ruas jalan ini, fasilitas lajur khusus sepeda ini cukup dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Karena para pelajar yang memiliki tempat tinggal mulai dari 1 km sampai dengan yang paling jauh yaitu 5 km dapat menggunakan sepeda sebagai sarana atau moda transportasi untuk melakukan perjalanan baik pergi maupun pulang ke sekolah.

Lajur sepeda Tipe C merupakan lajur sepeda yang ditempatkan di badan jalan dengan pemisah berupa marka dan dapat ditempatkan pada fungsi jalan kolektor sekunder, lokal primer, lokal sekunder, lingkungan primer dan lingkungan sekunder. Lajur sepeda tipe C dapat ditempatkan di jalan – jalan yang memiliki kecepatan kendaraan bermotor yang relatif rendah. Perencanaan Lajur tipe ini juga dilengkapi dengan separator yang hanya berada di salah satu sisi jalan. Guna Separator ini ialah sebagai pembatas agar kendaraan lain tidak bisa menggunakan lajur sepeda.

C. Rute Bus Sekolah

Berdasarkan hasil analisis untuk rute bus sekolah pada kedua ruas jalan ini sangat diperlukan. Hal itu disebabkan karena banyaknya para pelajar yang menggunakan bus sekolah sebagai sarana atau moda transportasi untuk melakukan perjalanan baik pergi maupun pulang ke sekolah.

Peta rute bus sekolah ini menjangkau desa yang cukup jauh yaitu desa Mahangin yang memiliki jarak 6,32 km dari ketiga sekolah yang akan dijadikan RASS. Radius 10 km ini ditentukan karena ketiga sekolah yang akan dijadikan kawasan RASS merupakan sekolah negeri yang mana sekolah negeri ini menetapkan sistem zonasi. Sistem Zonasi merupakan suatu pembagian atau pemecahan bagian suatu area menjadi beberapa pembagian. Sistem Zonasi ini diterapkan saat pemilihan sekolah bagi para pelajar berdasarkan tempat tinggal pelajar.

Pada penelitian ini, untuk penentuan rute angkutan sekolah/angkutan umum direkomendasikan berdasarkan trayek angkutan perkotaan eksisting di Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan yang akan diidentifikasi berdasarkan rute yang dilewati yaitu Jl. Baturaja-Muaradua – Jl. Muaradua-Lampung – Jl. Raya Simpang Aji – Jl. Bumi Agung – Jl. Wedana Pangkoe. Angkutan Umum yang digunakan para pelajar ialah Bus Sekolah yang telah disediakan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan untuk melakukan perjalanan dari/menuju ke sekolah Bus Sekolah ini beroperasi mulai dari pukul 06.30 di pagi hari dan 14.00 di siang hari. Adapun rute dari Bus Sekolah ini hanya melayani Kecamatan Muaradua dikarenakan hanya terdapat satu armada bus yang tersedia.

KESIMPULAN

Kesimpulan yang diperoleh dari hasil penelitian tentang Perencanaan Rute Aman Sekolah (RASS) di Kawasan Pendidikan Jalan Bumi Agung dan Wedana Pangkoe Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan adalah sebagai berikut :

1. Pola perjalanan pelajar dari Ketiga Sekolah tersebut didominasi oleh pelajar yang berasal dari Zona 13 serta Zona 15 yaitu Bumi Agung, Wedana Pangkoe dan Pasar Muaradua. Untuk Moda yang digunakan oleh Pelajar didominasi oleh Sepeda Motor kemudian Angkutan umum yaitu Bus Sekolah.
2. Kebutuhan Rute yang diperlukan pada Kawasan Pendidikan Jalan Bumi Agung dan Wedana Pangkoe ialah Rute Pejalan Kaki, Rute Pesepeda dan Rute Angkutan Umum. Untuk Rute Pesepeda yang tepat di Kawasan Pendidikan ini ialah Rute Pesepeda Tipe C yang ditempatkan di badan jalan dengan pemisah jalan berupa separator.
3. Rekomendasi rute aman selamat sekolah yang tepat pada Kawasan Pendidikan ini ialah RASS yang terdapat ZoSS (Zona Selamat Sekolah), rambu lalu lintas, pita penggaduh, jalur dan fasilitas pejalan kaki, jalur pesepeda di badan jalan serta memiliki fasilitas henti Angkutan Umu yaitu Halte Bus Sekolah.