

# **ANALISIS PENETAPAN RUTE AMAN SELAMAT SEKOLAH DI KAWASAN PENDIDIKAN KOTA PEKALONGAN**

## **Annisa Nurhasanah**

Taruna Program Studi Sarjana  
Terapan Transportasi Darat  
Politeknik Transportasi Darat  
Indonesia-STTD  
Jalan Raya Setu Km. 3,5, Cibitung,  
Bekasi, Jawa Barat, 17520  
081223593337  
Annisanurhasanah305@gmail.com

## **Sumantri W Praja**

Dosen Program Studi Sarjana  
Terapan Transportasi Darat  
Politeknik Transportasi Darat  
Indonesia-STTD  
Jalan Raya Setu Km. 3,5, Cibitung,  
Bekasi, Jawa Barat, 17520  
081222846825

## **Irfan Hardiansyah**

Dosen Program Studi Sarjana  
Terapan Transportasi Darat  
Politeknik Transportasi Darat  
Indonesia-STTD  
Jalan Raya Setu Km. 3,5, Cibitung,  
Bekasi, Jawa Barat, 17520  
085210678789

### ***ABSTRACT***

There are 3 schools with a total of 2,005 students in the education area with inadequate safety support facilities for pedestrians, cyclists and safety signs and a high number of accidents involving students as many as 11 accidents. The purpose of this study is to build an educational place with the concept of RASS by providing access for students to walk, bike, or use public transportation to school.

The type of research carried out is quantitative research with primary data collection methods carried out, namely by road section inventory surveys, student interview surveys and pedestrian surveys. For analysis methods ranging from determining safe school route areas, analyzing the characteristics of student travel patterns, identifying travel routes, analyzing travel needs, analyzing public transportation / schools and designing safe school route planning.

Based on the results of the study, it was found that the education area was dominated by women with 57% and the highest mode users in the motorbike delivery mode with a percentage of 30% and the reason for choosing the largest mode was fast with a percentage of 36%. Based on the needs of pedestrian facilities for students, namely by making sidewalks, pelican crossing facilities with protection and ZoSS with a radius of 1 km from the education area, for the cyclist RASS scheme, namely by determining cyclist routes by looking at the conditions of the existing area, with recommendations for 20 roads and 7 routes made bicycle lanes then bicycle stop/waiting rooms and parking facilities for bicycles. For public transportation itself, namely the identification of routes through the student's home zone to the determination of bus stops.

Keywords: RASS, Student, ZoSS, Schoo

## ABSTRAKSI

Terdapat 3 sekolah dengan jumlah 2.005 siswa pada kawasan pendidikan dengan fasilitas penunjang keselamatan untuk pejalan kaki, pesepeda dan rambu-rambu keselamatan belum memadai dan jumlah kecelakaan yang tinggi yang melibatkan pelajar sebanyak 11 kecelakaan. Tujuan dari penelitian ini untuk membangun tempat pendidikan yang berkonsep RASS dengan cara menyediakan akses bagi pelajar untuk berjalan kaki, bersepeda, maupun memakai angkutan umum menuju sekolah.

Jenis penelitian yang dilakukan yakni penelitian kuantitatif dengan metode pengumpulan data primer yang dilakukan yakni dengan survei inventarisasi ruas jalan, survei wawancara pelajar dan survei pejalan kaki. Untuk metode analisis mulai dari menentukan kawasan rute aman selamat sekolah, analisis karakteristik pola perjalanan siswa, identifikasi rute perjalanan, analisis kebutuhan perjalanan, analisis angkutan umum/sekolah dan desain perencanaan rute aman selamat sekolah.

Berdasarkan hasil penelitian didapati bahwasanya kawasan pendidikan didominasi oleh perempuan dengan 57% dan pengguna moda tertinggi pada moda diantar sepeda motor dengan persentase 30% dan alasan pemilihan moda terbesar yaitu cepat dengan persentase 36%. Berdasarkan kebutuhan fasilitas pejalan kaki bagi siswa yaitu dengan membuat trotoar, fasilitas penyeberangan pelican crossing dengan pelindung serta ZoSS dengan radius 1 km dari kawasan pendidikan, untuk skema RASS pesepeda yakni dengan menentukan rute pesepeda dengan melihat kondisi wilayah eksisting, dengan rekomendasi 20 ruas jalan dan 7 rute yang dibuat lajur sepeda lalu ruang henti/tunggu sepeda dan fasilitas parkir untuk sepeda. Untuk angkutan umum sendiri yakni identifikasi trayek yang melalui zona asal siswa sampai dengan penentuan halte.

Kata kunci : RASS, Siswa, ZoSS, Sekola

## PENDAHULUAN

Kota Pekalongan merupakan kota yang terletak di Provinsi Jawa Tengah tepatnya berada di sebelah utara Kota Semarang dan merupakan kota perlintasan dimana pada Kota Pekalongan sendiri dilewati jalur pantai utara jawa atau pantura yang sebagai jalur penghubung kendaraan dari arah jawa barat menuju ke Kota Semarang ataupun sebaliknya. Luas wilayah Kota Pekalongan adalah 44,96 km<sup>2</sup> dan secara administratif Kota Pekalongan terdiri dari 4 kecamatan dan 27 kelurahan. Berdasarkan data sekunder dari dinas kependudukan dan catatan sipil tahun 2021 jumlah penduduk di Kota Pekalongan tahun 2021 yaitu 311.091 jiwa.

Kawasan pendidikan di Kota Pekalongan terletak di Jalan RA Kartini jalan kolektor primer yang merupakan kawasan pusat kegiatan atau *central bussiness district* (CBD). Dengan tipe 2/2 UD dan V/C ratio 0,76. Kawasan pendidikan di Jalan RA Kartini terdiri dari tiga sekolah yakni SDN Keputran 06, SMPN 06 Kota Pekalongan dan SMAN 01 Kota Pekalongan. Volume lalu lintas yang tinggi menimbulkan banyak permasalahan, seperti terjadinya kemacetan pada saat jam masuk dan pulang sekolah serta terjadinya kecelakaan yang melibatkan pelajar. Volume yang tinggi saat jam masuk dan pulang sebagian besar disebabkan oleh pengantar dan penjemput pelajar di kawasan pendidikan Jalan RA Kartini. Pelajar yang diantar jemput menggunakan kendaraan pribadi, baik sepeda motor maupun mobil yang memarkir kendaraan di badan jalan dikarenakan sekolah tidak menyediakan fasilitas parkir yang memadai sehingga mengurangi kapasitas jalan dan terjadi kemacetan.

Berdasarkan data yang diterima dari Satuan lalu lintas Polisi resor Kota Pekalongan tahun 2021, kecelakaan yang melibatkan pelajar yakni sebanyak 11 kejadian atau 14% dari total kecelakaan tahun 2021. Hal tersebut menjadi tingkat kecelakaan berdasarkan profesi yang tertinggi pada pelajar, sementara untuk Jalan RA Kartini angka kecelakaan yang terjadi di ruas jalan tersebut sebanyak 3

kejadian kecelakaan yang melibatkan pelajar. Hal ini disebabkan karena karakteristik pengguna jalan yang tidak memperhatikan kondisi lalu lintas, seperti halnya yang terjadi pada 20 Oktober 2021 data kronologi yang didapatkan dari Satuan lalu lintas Polisi resor Kota Pekalongan bahwa kejadian kecelakaan tersebut disebabkan karena tidak adanya fasilitas pejalan kaki, dan karakteristik pengendara sepeda motor, yang mana pada kasus tersebut sepeda motor tersebut melaju sangat kencang hingga tidak melihat pelajar yang menyeberangi jalan.

Kurangnya fasilitas keselamatan di Kawasan Pendidikan seperti Zona Selamat Sekolah (ZoSS), rambu lalu lintas, marka jalan, pita penggaduh, jalur khusus sepeda, halte angkutan umum, dan titik lokasi antar/jemput bagi pelajar (*drop zone / pick up point*) sering terjadi kemacetan di jam tertentu serta belum tersedianya rute perjalanan bagi pelajar yang berjalan kaki, bersepeda dan pengguna angkutan umum menuju/kembali dari sekolah sesuai dengan Konsep Rute Selamat Sekolah (RASS).

Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) merupakan program Kementerian Perhubungan yang dijelaskan dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.911/AJ/403/DRJD/2015 mengenai Uji Coba Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS). Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah menjadi penyedia serta pendorong bagi pelajar untuk beralih dari penggunaan kendaraan pribadi ke penggunaan angkutan umum, bersepeda, dan berjalan kaki menuju atau kembali dari sekolah tertuang dalam Peraturan Menteri Nomor 16 Tahun 2016. Oleh karena itu, dalam penyusunan tugas akhir penulis mengusung judul mengenai “PENETAPAN RUTE AMAN SELAMAT SEKOLAH DI KAWASAN PENDIDIKAN JALAN RA KARTINI KOTA PEKALONGAN” dalam menurunkan angka kecelakaan yang melibatkan pelajar di kawasan pendidikan Jalan RA Kartini Kota Pekalongan.

## **TINJAUAN PUSTAKA**

### **Rute Aman Selamat Sekolah**

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

## Jalur Sepeda

Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 16 Tahun 2016 Tentang RASS dijelaskan bahwa jalur khusus sepeda itu berupa lajur sepeda yang disediakan secara khusus untuk pesepeda dan/atau dapat digunakan bersama-sama dengan pejalan kaki. Terdapat aturan mengenai pemilihan jalur sepeda berdasarkan fungsi dan kelas jalan di Perkotaan menurut Puslitbang Jalan dan Jembatan, Kementerian Pekerjaan Umum Tahun 2010 yaitu sebagai berikut:

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

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

## Halte Angkutan Umum

Perencanaan pengoperasian angkutan tidak dapat dipisahkan dari penyediaan prasarana yang tepat dan sesuai kebutuhan. Hal tersebut diperlukan agar kegiatan pengoperasian angkutan dapat berjalan sesuai dengan rencana. Untuk perencanaan pengoperasian angkutan sekolah pada sekolah yang berada dikawasan pendidikan Kota Pekalongan. Berikut ini tabel jarak antar halte dan tempat pemberhentian bus berdasarkan Surat Keputusan Direktorat Jenderal Nomor 271 Tahun 1996 dapat dilihat pada Tabel 2:

Zona	Tata Guna Lahan	Lokasi	Jarak Tempat Henti (meter)
1	Pusat kegiatan sangat padat: pasar, pertokoan	CBD, Kota	200 - 300 *)
2	Padat: perkantoran, sekolah, jasa permukiman	Kota	300 - 400
3	Permukiman	Kota	300 - 400
4	Campuran padat: perumahan, sekolah, jasa	Pinggiran	300 - 500
5	Campuran jarang: perumahan, ladang, sawah, tanah kosong	Pinggiran	500 - 1000

Tabel 2. Jarak Antar Halte dan Tempat Pemberhentian Bus

## **Zona Selamat Sekolah**

ZoSS bertujuan untuk mencegah terjadinya kecelakaan guna menjamin keselamatan anak di sekolah (Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.3582/AJ.403/DJPD/2018 tentang Pedoman Teknis Pemberian Keselamatan dan Kenyamanan Pejalan Kaki Pada Kawasan Sekolah Melalui Penyediaan Zona Selamat Sekolah).

## **METODOLOGI PENELITIAN**

### **Metode Analisis Manual Kapasitas Jalan Indonesia**

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

### **Metode Analisis Deskriptif**

Metode analisis deskriptif adalah suatu metode dalam meneliti suatu obyek dengan tujuan membuat deskripsi, gambaran, atau lukisan secara sistematis, factual, dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat, serta hubungan antar fenomena yang diselidiki (Nazir, 2005). Metode ini menggunakan pendekatan kualitatif untuk prosedur pemecahan masalah yang diteliti dengan cara menggambarkan keadaan obyek penelitian. Metode analisis deskriptif juga digunakan untuk menggambarkan kondisi eksisting rute pelayanan pesepeda dan pejalan kaki di Kota Pekalongan.

### **Metode Analisis Pedestrian**

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

1. Trotoar
2. Fasilitas Penyeberangan

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

## **ANALISA DAN PEMECAHAN MASALAH**

### **Perhitungan Sampel**

Dari perhitungan dengan rumus *slovin*, di dapatkan jumlah sampel kebutuhan data yang harus di penuhi, dengan tingkat kesalahan 5%, artinya data sampel tersebut

95% dapat mewakili populasi dan mendekati benar. Diketahui populasi jumlah seluruh siswa yang dijadikan objek penelitian sebanyak 2005 siswa, maka dapat di tentukan sampel sebesar 333 pelajar merupakan jumlah sampel keseluruhan dari semua sekolah,

### **Pemilihan Moda Tiap Sekolah**

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

Tabel 3. Persentase Penggunaan Moda Tiap Sekolah

Moda Ke Sekolah	SD 6	SMP 6	SMA 1
Berjalan kaki	115	132	150
Sepeda	91	288	72
Motor	0	36	319
Diantar jemput motor	109	174	325
Diantar jemput mobil	36	42	60
Angkutan umum	0	18	36

Dari tabel 3 dapat diketahui sampel penggunaan moda pada tiap sekolah. Persentase penggunaan moda diantar menggunakan sepeda motor tertinggi pada Sman 1 Kota Pekalongan sebanyak 325 siswa. Persentase penggunaan moda diantar menggunakan mobil tertinggi pada Sman 1 kota Pekalongan sebanyak 60 siswa. Persentase penggunaan moda sepeda tertinggi pada Smpn 06 Kota Pekalongan sebesar 288 siswa. Persentase pejalan kaki menuju sekolah tertinggi pada Sman 1 Kota Pekalongan sebanyak 150 siswa. Sedangkan persentase penggunaan angkutan umum tertinggi pada Sman 1 Kota Pekalongan sebanyak 36 siswa. Sedangkan penggunaan sepeda motor tertinggi pada Sman 1 Kota Pekalongan sebanyak 319 siswa.

### **Skema RASS Pejalan Kaki**

#### **A. Rute Pejalan Kaki**

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

Tabel 4. Usulan Rute Pejalan Kaki

No	Nama Jalan	Panjang Jalan (m)	Lebar Jalur (m)
1	Jl. RA Kartini	816	7
2	Jl. Dr setia budi	185	13.5
3	Jl. Dr sutomo	4114	13.5
4	Jl. Jendral sudirman	1574	13.5
5	Jl. Dr. Cipto	592	11
6	Jl. Dr. Wahidin	1286	10
7	Jl. Hayam wuruk	852	6
8	Jl. Hasanudin	401	7
9	Jl. Hos cokroaminoto	3850	8
10	Jl. KH wachid hasyim	600	7

## B. Trotoar

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

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

dimana,

W = Lebar efektif minimum trotoar (m)

V = Volume pejalan kaki (orang/menit)

N = Lebar tambahan sesuai dengan keadaan setempat (meter)

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

Tabel 5. Hasil Perhitungan Lebar Trotoar

No	Ruas Jalan	Jumlah Orang Menyusuri/menit		N	Perhitungan Lebar Trotoar	
		Kiri	Kanan		Kiri	Kanan
1	Jl. RA Kartini	7.2	3.2	1.5	1.71	1.6
2	Jl. Dr sutomo	0.7	1.1	0.5	0.52	0.5
3	Jl. Jendral sudirman	0.7	0.9	0.5	0.52	0.5
4	Jl. Dr. Cipto	1.6	0.9	1	1.05	1.0
5	Jl. Dr. Wahidin	2.1	1.8	1.5	1.56	1.6
6	Jl. Hayam wuruk	2.0	0.8	1.5	1.56	1.5
7	Jl. Hasanudin	0.9	0.7	1	1.03	1.0
8	Jl. Hos cokroaminoto	2.1	1.1	1.5	1.56	1.5
9	Jl. KH wachid hasyim	1.6	1.3	1	1.05	1.0
10	Jl. Dr setia budi	0.7	0.6	1	1.02	1.0

### C. Fasilitas Penyebrangan

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

$$P \times V^2$$

dimana,

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

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

Pada kawasan pendidikan Kota Pekalongan, setelah dilakukan perhitungan volume penyeberang jalan dan volume lalu lintas didapatkan hasil  $PV^2$  yaitu 400.084.312, maka rekomendasi yang didapatkan adalah fasilitas penyebrangan pelican crossing.

### Skema RASS Pesepeda

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

Tabel 6. Inventarisasi Ruas Jalan Setelah Ada Jalur Sepeda

Rute	Nama Ruas Jalan	Lebar Jalur (m)	Lebar Bahu Kanan dan Kiri (m)	Lebar Jalan Setelah ada Lajur Sepeda (m)
1	Jl. Sutomo	13.5	2	13.1
	Jl. Dr Setia Budi	13.5	3	14.1
	Jl. RA Kartini	7	2	6.6
2	Jl. KH Mansyur	12	1.6	11.2
	Jl. Jendral Sudirman	13.5	1	12.1
	Jl. RA Kartini	7	2	6.6
3	Jl. RA Kartini	7	3	7.6
	Jl. KH Wachid Hasyim	7	3	7.6
	Jl. Hasanudin	7	4	8.6
	Jl. Salak	7	2	6.6
	Jl. Manggis	6	2	6.8
	Jl. Imam Bonjol	14	0	11.6
	Jl. Pemuda	12	0	10.8
4	Jl. Seruni	7	2	6.6
	Jl. Melati	6	4	7.6
	Jl. Haji Agus Salim	7	2	6.6
	Jl. Dr. Cipto	11	1.5	11.6
	Jl. Nusantara	6	2	6.8
	Jl. KH Wachid Hayim	7	3	7.6
	Jl. RA Kartini	7	2	6.6
5	Jl. Hos Cokroaminoto	8	0	5.6
	Jl. RA Kartini	7	2	6.6
6	Jl. Dr Wahidin	10	4	14.0
	Jl. Dr. Cipto	11	3	11.6
	Jl. KH Wachid Hasyim	7	3	7.6
	Jl. RA Kartini	7	2	6.6
7	Jl. Slamet	8	0	5.6
	Jl. KH Mansyur	10	4	11.6
	Jl. Hayam Wuruk	6	2	6.8
	Jl. Nusantara	6	1	5.8
	Jl. KH. Wachid Hasyim	7	3	7.6
	Jl. RA Kartini	7	2	6.6

### Perhitungan Kebutuhan Halte

Sedangkan persyaratan umum tempat perhentian kendaraan penumpang umum dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 271 Tahun 1996 Tentang Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum adalah :

- a. Berada di sepanjang rute angkutan umum/bus;

- b. Terletak pada jalur pejalan (kaki) dan dekat dengan fasilitas pejalan (kaki);
- c. Diarahkan dekat dengan pusat kegiatan atau permukiman;
- d. Dilengkapi dengan rambu petunjuk;
- e. Tidak mengganggu kelancaran arus lalu-lintas.

## **KESIMPULAN**

Adapun kesimpulan dari hasil penelitian tentang Penerapan Konsep Rute Aman Selamat Sekolah Pada Kawasan Pendidikan Jalan RA Kartini Kota Pekalongan ini sebagai berikut :

1. Kawasan pendidikan ini terdapat pada zona 1 yang mencakup tiga sekolah yaitu SMAN 1 Kota pekalongan, SMPN 6 Kota Pekalongan, SDN Keputran 06 dimana zona asal siswa yang bersekolah pada kawasan pendidikan jalan RA kartini ini tertinggi yaitu pada zona 1 dengan jumlah populasi sebanyak 729 siswa, kemudian zona 8 sebanyak 506 siswa dan zona dengan populasi terendah terdapat pada zona 6 dengan jumlah populasi sebanyak 12 siswa.
2. Dimana dalam perencanaan rute aman selamat sekolah ini terdapat tiga pelayanan yaitu berjalan kaki, bersepeda dan menggunakan angkutan umum.
  - a. Kriteria pelayanan berjalan kaki yaitu dengan radius jarak maksimal 1 km dari lokasi sekolah, fasilitas pejalan kaki berupa trotoar serta perhitungan kebutuhan lebarnya pada masing-masing ruas jalan dengan radius 1 km dan juga fasilitas penyeberangan pada kawasan pendidikan yaitu pada ruas jalan RA Kartini berupa pelican crossing.
  - b. Kriteria pelayanan bersepeda yaitu dengan radius maksimal 5 km dari lokasi sekolah, yaitu meliputi rute sepeda dan parkir untuk sepeda pada masing-masing sekolah, rute sepeda terdiri dari tujuh rute yaitu :
    - 1) Rute 1 yaitu Jl. Sutomo – Jl. Dr setia budi – Jl. RA Kartini
    - 2) Rute 2 yaitu Jl. KH Mansyur – Jl. Jendral Sudirman – Jl. RA Kartini
    - 3) Rute 3 yaitu Jl. RA Kartini – KH Wachid Hayim – Jl. Hasanudin – Jl. Salak – Jl. Manggis – Jl. Imam Bonjol – Jl. Pemuda
    - 4) Rute 4 yaitu Jl. Seruni – Jl. Melati – Jl. Haji agus salim – Jl. Nusantara – Jl. KH Wachid Hasyim – RA Kartini
    - 5) Rute 5 yaitu Jl. Hos cokroaminoto – Jl. RA Kartini

- 6) Rute 6 yaitu Jl. Dr. Wahidin – Jl. Dr. Cipto – Jl. KH Wachid Hasyim – Jl. RA Kartini
- 7) Rute 7 yaitu Jl. Slamet – Jl. KH Mansyur – Jl. Hayam Wuruk – Jl. Nusantara – Jl. KH Wachid Hasyim – Jl. RA Kartini
- c. Fasilitas angkutan umum mencakup desain rencana halte yang dilengkapi tempat duduk agar lebih nyaman serta papan informasi atau iklan yang dapat berisikan ajakan untuk lebih menggunakan angkutan umum daripada kendaraan pribadi dan juga penentuan kebutuhan halte pada masing-masing rute.
3. Desain RASS pada kawasan pendidikan jalan RA Kartini meliputi pengadaan trotoar pada ruas jalan dengan radius 1 km dari lokasi sekolah, pengadaan jalur/lajur sepeda pada ruas jalan yang telah direncanakan rute sepeda, kemudian pemasangan marka ZOSS didepan masing-masing sekolah di Jalan RA Kartini dan juga pemberian rambu-rambu lalu lintas dan untuk fasilitas antar jemput berupa celukan yang terpisah dari badan jalan untuk memberikan rasa aman bagi siswa yang diantar jemput dan agar tidak mengganggu aktivitas lalu lintas sekitar.

## DAFTAR PUSTAKA

- , (1996) Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. 271 Tahun 1996 Tentang Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum
- , (2016) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 16 Tahun 2016 Tentang Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS)
- , (2018) Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.3582/AJ.403/DJPD/2018 tentang Pedoman Teknis Pemberian Keselamatan dan Kenyamanan Pejalan Kaki Pada Kawasan Sekolah Melalui Penyediaan Zona Selamat Sekolah
- , (2018) Surat Edaran Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 02 Tahun 2018 Tentang Pemberlakuan 4 (Empat) Pedoman Bidang Jalan dan Jembatan
- Departemen Pekerjaan Umum (1997) *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*, Direktorat Jenderal Bina Marga dan Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta