

BAB III

KAJIAN PUSTAKA

3.1 Keselamatan

Keselamatan jalan adalah upaya untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas yang dapat disebabkan oleh infrastruktur, faktor lingkungan, fasilitas, orang, rambu, atau peraturan. Keselamatan jalan merupakan bagian integral dari konsep transportasi yang berkelanjutan, transportasi yang aman, nyaman, cepat dan bersih (pengurangan polusi udara) untuk semua orang dan kelompok, baik penyandang cacat, anak-anak, ibu dan orang tua.(Wijaya 2020)

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 (Hadi et al., 2022), sedangkan fungsi keselamatan jalan raya adalah untuk menciptakan ketertiban lalu lintas agar setiap arang yang melakukan kegiatan atau aktivitas di jalan raya dapat berjalan dengan aman. Untuk mewujudkan keselamatan jalan raya tersebut langkah pertama yang harus dilakukan adalah penerapan hirarki pemakaian (Idwan & Natsril, 2021).

Pembagian hirarki adalah sebagai berikut:

1. Prioritas utama pengguna jalan harus diberikan kepada pejalan kaki. Artinya semua pengguna transportasi lain harus mendahulukan kelompok pengguna jalan ini;
2. Prioritas selanjutnya, adalah para pengguna kendaraan tidak bermotor, karena lebih ramah lingkungan;
3. Prioritas ketiga adalah angkutan umum. Dan yang paling akhir mendapatkan prioritas kendaraan pribadi.

3.2 Rute Aman Selamat Sekolah (RASS)

Dalam Peraturan Menteri Nomor 16 Tahun 2016 tentang Rute Aman Selamat Sekolah yang juga biasanya disebut 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 pemukiman menuju sekolah (Zaini et al., 2022). RASS diselenggarakan mulai dari kawasan pemukiman 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 (Hartono et al., 2020).

RASS bertujuan untuk mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pelajar, mengurangi konsumsi bahan bakar, dan secara tidak langsung mengurangi kemacetan. RASS sebagaimana dijelaskan dalam Peraturan Menteri 16 Tahun 2016 Tentang Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah dengan adanya fasilitas perlengkapan jalan yang terdiri atas rambu lalu lintas, marka jalan, APILL, fasilitas pejalan kaki, dan jalur khusus sepeda, halte, fasilitas parkir untuk sepeda, ruang henti pesepeda, alat penerangan jalan, dan/atau fasilitas khusus bagi penyandang disabilitas. Jumlah minimal siswa per sekolah adalah 300 dan jumlah minimal sekolah di wilayah 1 Cluster RASS adalah 3 sekolah (Takbirani, Ronaldo, and Istianto 2019).

Program rute sekolah yang lebih aman bertujuan untuk membuat berjalan dan bersepeda ke sekolah lebih aman bagi siswa dan untuk lebih banyak yang berjalan dan bersepeda di mana keselamatan tidak menjadi kendala. Transportasi, kesehatan, profesional perencanaan, komunitas sekolah, lembaga penegak hukum, kelompok masyarakat, dan keluarga semua bertanggung jawab untuk menggunakan pendidikan, dorongan teknologi (perubahan lingkungan fisik) dan lembaga penegak hukum untuk memenuhi kebutuhan masyarakat sekitar. Masyarakat kalangan menengah bawah juga cenderung memiliki tingkat kecelakaan pejalan kaki dan bersepeda yang tinggi dan memerlukan perhatian khusus.

Pengumpulan data sangat penting untuk perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasi program. Dari tahun 2006 hingga 2016, Pusat Nasional mengembangkan sumber daya, memberikan bantuan teknis, dan melakukan evaluasi pemasaran dan program dari Program Rute Keselamatan Federal ke sekolah-sekolah. (Safe Routes to School, 2022)

Skema Rute Aman Selamat Sekolah berdasarkan Peraturan Menteri 16 Tahun 2016 Tentang Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah adalah sebagai berikut:

1. RASS dengan berjalan kaki merupakan rute dari rumah menuju ke sekolah dengan berjalan kaki dengan jarak 1 (satu) kilometer;
2. RASS dengan menggunakan sepeda merupakan rute dari rumah menuju ke sekolah dengan menggunakan sepeda dengan jarak 5 (lima) kilometer;
3. RASS dengan menggunakan 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 menggunakan 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.

3.3 Jalur Khusus Sepeda

Jalur sepeda adalah jalur yang diperuntukkan khusus bagi pengendara sepeda dan bukan kendaraan yang membutuhkan tenaga manusia. Dihapus dari lalu lintas bermotor untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas pengendara sepeda. Pengguna pengendara sepeda perlu mengamankan lebih banyak fasilitas untuk meningkatkan keselamatan pengendara sepeda dan meningkatkan kecepatan lalu lintas pengendara sepeda. Anda juga perlu mempromosikan penggunaan sepeda karena hemat energi dan tidak menimbulkan polusi udara (Suprawioto, Istianto, and Herdiyanto 2021). Pada Peraturan Menteri 16 Tahun 2016 Tentang Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah dijelaskan bahwa jalur khusus sepeda itu berupa lajur sepeda yang disediakan secara khusus untuk pesepeda dan/atau dapat digunakan bersama-sama dengan pejalan kaki. Menurut (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan) dijelaskan bahwa lajur sepeda disediakan untuk sepeda. Lajur sepeda dapat berupa:

1. Lajur yang terpisah dengan badan jalan;
2. Lajur yang berada pada badan jalan

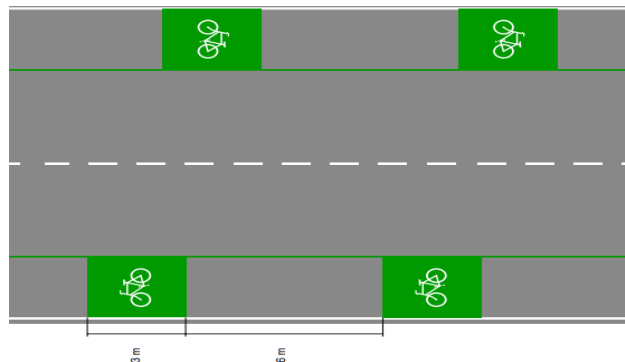
Jalur sepeda adalah jalur sepeda yang dipisahkan dari lalu lintas kendaraan bermotor untuk meningkatkan keselamatan sepeda. (Suprawioto, Istianto, and Herdiyanto 2021). Jalur sepeda ini hanya dipisahkan dari jalur biasa dengan marka jalan atau warna jalan yang berbeda. Untuk menunjang keselamatan pesepeda diperlukan:

3.3.1 Marka

Pemasangan Marka untuk jalur sepeda dilaksanakan dengan beberapa prinsip:

1. Marka garis warna putih, dengan pengaturan jenis garis sesuai dengan kebutuhan jalur sepeda.
2. Marka warna emulsi hijau dapat digunakan untuk memberi prioritas lebih pada pengguna sepeda

3. Pada area konflik, marka lambang dan atau marka warna harus digunakan untuk meningkatkan visibilitas pengguna jalan. Area konflik tersebut antara lain:
 - a. Lengan pendekat persimpangan
 - b. Pengoperasian lajur sepeda 2 arah dan berlawanan arah arus lalu lintas
 - c. Area parkir di badan jalan
 - d. Akses masuk dan keluar



Sumber: Dirjen Bina Marga Perancangan Fasilitas Pesepeda, 2021

Gambar III. 1 Bentuk Lajur Khusus Sepeda

Seperti halnya rambu marka jalan digunakan untuk memberitahukan, melarang, memperingatkan, dan mewajibkan pengguna jalan untuk melakukan aktivitas berdasarkan karakteristik rambu yang diberikan. Dalam pengembangan jalur sepeda di Kabupaten Bogor, penggunaan marka terutama mengacu pada peraturan marka yang ada. Beberapa jenis marka yang diterapkan adalah:

1. 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.
2. 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.



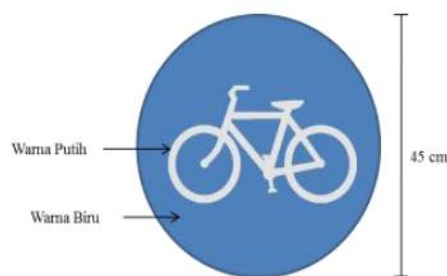
Gambar III. 2 Penggunaan Marka Hijau oleh pesepeda

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

3. 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 50–100meter menyesuaikan ketersediaan ruang
4. Marka pada jalur sepeda adalah :
 - a. Garis menerus warna putih dengan lebar 10 cm, memisahkan jalur sepeda dengan jalur kendaraan bermotor. Garis ini dipasang pada jalur tanpa perbedaan ketinggian.
 - b. Garis putus-putus dengan lebar 10 cm sepanjang 30 cm dengan jarak antar garis sepanjang 2,7 m.

3.3.2 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 sebagai berikut.



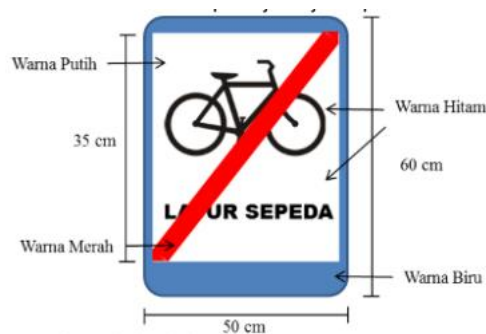
Sumber: Dirjen Bina Marga Perancangan Fasilitas Pesepeda, 2021

Gambar III. 3 Jalur Khusus Sepeda



Sumber: Dirjen Bina Marga Perancangan Fasilitas Pesepeda, 2021

Gambar III. 4 petunjuk awal lajur sepeda



Sumber: Dirjen Bina Marga Perancangan Fasilitas Pesepeda, 2021

Gambar III. 5 Petunjuk lajur sepeda berakhir

Pemilihan jalur sepeda di badan jalan, jalur sepeda di trotoar, dan lajur sepeda di badan jalan berdasarkan fungsi dan kelas jalan di perkotaan dapat dilihat pada tabel III.1

Tabel III. 1 Pemilihan Jalur Sepeda Berdasarkan Fungsi Dan Kelas Jalan

No.	Kelas/ Fungsi Jalan	Jalan Raya	Jalan Sedang	Jalan Kecil
1	Arteri Primer	A	A	-
2	Kolektor Primer	A	A	-
3	Lokal Primer	C	C	C
4	Lingkungan Primer	C	C	C
5	Arteri Sekunder	A/B	A/B	A/B
6	Kolektor Sekunder	A/B/C	A/B/C	B/C
7	Lokal Sekunder	B/C	B/C	B/C
8	Lingkungan Sekunder	B/C	B/C	B/C

Sumber: Dirjen Bina Marga Perancangan Fasilitas Pesepeda, 2021

3.4 Fasilitas Pejalan Kaki

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan bahwa pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan. Manajemen dan rekayasa lalu lintas salah satunya dengan pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan kepada pejalan kaki. Pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar, tempat penyebrangan dan fasilitas lain. Pejalan kaki berhak atas prioritas pada saat menyeberang jalan di tempat penyebrangan. Fasilitas pejalan kaki dibutuhkan pada lokasi-lokasi yang memiliki kebutuhan permintaan yang tinggi dengan periode pendek, seperti sekolah. (Munawar 2009)

Menurut (Bramesta, Kusnendi, and Sudriyanto 2020) Manajemen dan rekayasa lalu lintas salah satunya dengan pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan kepada pejalan kaki. Pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar, tempat penyeberangan dan fasilitas lain. Pejalan kaki berhak atas prioritas pada saat menyeberang jalan di tempat penyeberangan. Fasilitas pejalan kaki berupa:

1. Trotoar
2. Fasilitas penyeberangan

3.4.1 Jalur Pejalan Kaki

Berdasarkan (Departemen Pekerjaan Umum 1999) Jalur pejalan kaki adalah lintasan yang diperuntukkan untuk berjalan kaki, dapat berupa trotoar, penyeberangan sebidang, dan penyeberangan tidak sebidang. Jalur pejalan kaki adalah fasilitas yang mendukung kegiatan transportasi baik diluar badan jalan ataupun pada badan jalan(Ikhsani and Khadiyanta 2015)

3.4.2 Standar Perencanaan Trotoar

Lebar trotoar berdasarkan lokasi sebagai berikut:

Tabel III. 2 Lebar Trotoar Minimum Menurut Lokasi

Lokasi		Arus pejalan kaki maksimum	Zona			Bagian depan gedung (m)	Dimensi Total (m)
			Kerb (m)	Jalur fasilitas (m)	Lebar Efektif (m)		
Jalan Arteri	Pusat kota (CBD)	80 pejalan kaki/menit	0,15	1,2	2,75 – 3,75	0,75	5 – 6
	Sepanjang taman, sekolah, serta pusat pembangkit pejalan kaki						

Lokasi		Arus pejalan kaki maksimum	Zona			Bagian depan gedung (m)	Dimensi Total (m)
			Kerb (m)	Jalur fasilitas (m)	Lebar Efektif (m)		
	utama lainnya						
Jalan Kolektor	Pusat kota (CBD)	60 pejalan kaki/menit	0,15	0,9	2 – 2,75	0,35	3,5 – 4
	Sepanjang taman, sekolah, serta pusat pembangkit pejalan kaki utama lainnya						
Jalan Lokal		50 pejalan kaki/menit	0,15	0,75	1,9	0,15	3
Jalan lokal dan lingkungan (wilayah perumahan)		35 pejalan kaki/menit	0,15	0,6	1,5	0,15	2,5

Sumber: Kementerian PUPR Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki, 2018

Untuk menentukan kebutuhan lebar trotoar digunakan rumus sebagai berikut:

$$Wd = (P / 16) + N$$

Rumus III. 1

Dimana: Wd = Lebar trotoar yang dibutuhkan

P = Arus pejalan kaki per menit

N = Kostanta

Tabel III. 3 Konstanta Lebar Trotoar

N (meter)	Keadaan
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: Kementerian PUPR Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki, 2018

* arus pejalan kaki > 33 orang/menit/meter, atau dapat berupa daerah pasar atau terminal

** arus pejalan kaki 16-33 orang/menit/meter, atau dapat berupa daerah perbelanjaan bukan pasar

*** arus pejalan kaki < 16 orang/menit/meter, atau dapat berupa daerah lainnya

3.4.3 Fasilitas Jalur Penyebrangan Jalan

Penyeberangan pejalan kaki adalah rute yang digunakan pejalan kaki untuk menyeberang jalan bebas hambatan dan mencapai sisi lain dari jalur pejalan kaki (Meutia and Putri 2021).

Untuk menentukan kebutuhan fasilitas penyeberangan digunakan rumus sebagai berikut:

$$P \times V^2$$

Rumus III. 2

Sumber: Kementerian PUPR Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki, 2018

Dimana:

P = Pejalan kaki yang menyeberang jalan/jam

V = Volume kendaraan tiap jam dalam dua arah (kend/jam)

Tabel III. 4 Penentuan Jenis Fasilitas Peyeberangan

PV²	P	V	Rekomendasi Awal
$> 10^8$	50 – 1.100	300 – 500	Zebra Cross (ZC)
$> 2 \times 10^8$	50 – 1.100	400 – 750	ZC dgn pelindung
$> 10^8$	50 – 1.100	> 500	Pelikan (P)
$> 10^8$	> 1.100	> 500	Pelikan (P)
$> 2 \times 10^8$	50 – 1.100	> 700	P dgn Pelindung
$> 2 \times 10^8$	> 1.100	> 400	P dgn Pelindung

Sumber: Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki, 2018

3.5 ZoSS (Zona Selamat Sekolah)

Berdasarkan Peraturan (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2018) Nomor SK.3582/AJ.403/DRJD/2018 Tentang Teknis Pemberian Prioritas Keselamatan Dan Kenyamanan Pejalan Kaki Pada Kawasan Sekolah Melalui Penyediaan Zona Selamat Sekolah, ZoSS merupakan bagian dari kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas berupa kegiatan pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki pada kawasan sekolah (Simanjuntak, Simanjuntak, and Turnip 2023). ZoSS bertujuan untuk melindungi pengguna jalan kaki yang ingin menyeberang jalan, khususnya anak sekolah dari bahaya kecelakaan lalu lintas, dimana kendaraan yang berada pada Zona Selamat Sekolah harus mengurangi kecepatan untuk memberikan reaksi yang lebih lama dalam mengantisipasi gerakan anak-anak yang dapat menimbulkan kecelakaan (Sanggелorang, Lefrandt, and Rompis 2019).

Pada (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2018) Pengendalian Lalu Lintas di jalan pada ZoSS yaitu serangkaian kegiatan yang bertujuan

untuk mencegah terjadinya kecelakaan guna menjamin keselamatan anak di 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.

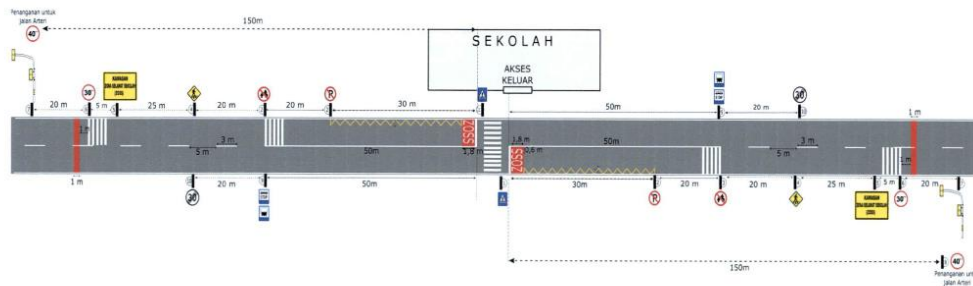
Pada Peraturan (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2018) Nomor SK.3582/AJ.403/DRJD/2018 ZoSS dinyatakan dengan fasilitas perlengkapan jalan yang meliputi:

1. Rambu lalu lintas;
2. Marka jalan;
3. Alat pemberi Isyarat Lalu Lintas;
4. Alat pengendalian dan pengamanan pengguna jalan.

Sedangkan pada pasal 7 ZoSS memiliki desain teknis sebagai berikut:

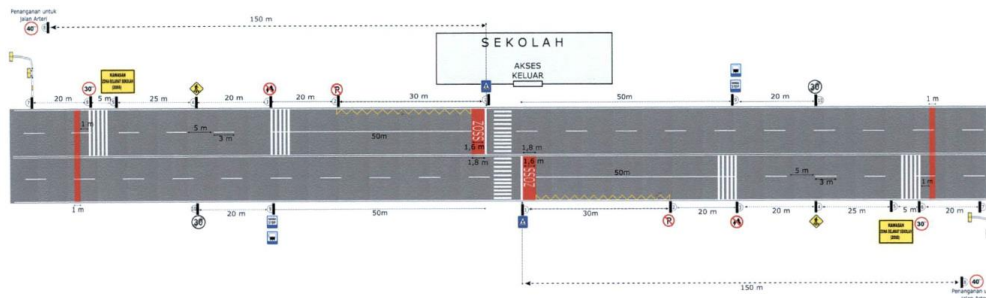
1. Desain ZoSS 2 (dua) lajur;
2. Desain ZoSS 4 (empat) lajur;
3. Desain ZoSS 2 (dua) sekolah, dengan jarak antar sekolah 50 (lima puluh) meter;
4. Desain ZoSS 2 (dua) sekolah, dengan jarak antar sekolah 100 (seratus) meter;
5. Desain ZoSS 2 (dua) sekolah, dengan jarak antar sekolah 100 (seratus) meter sampai dengan 250 (dua ratus lima puluh) meter;
6. Desain ZoSS pada sekolah yang berlokasi di persimpangan;
7. Desain ZoSS 2 (dua) sekolah, dengan jarak antar sekolah 50 (lima puluh) meter sampai dengan 250 (dua ratus lima puluh) meter dari persimpangan;
8. Desain ZoSS pada sekolah yang berlokasi di tikungan

Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2018 Nomor SK.3582/AJ.403/DRJD/2018 menyebutkan desain teknis ZoSS sebagai berikut:



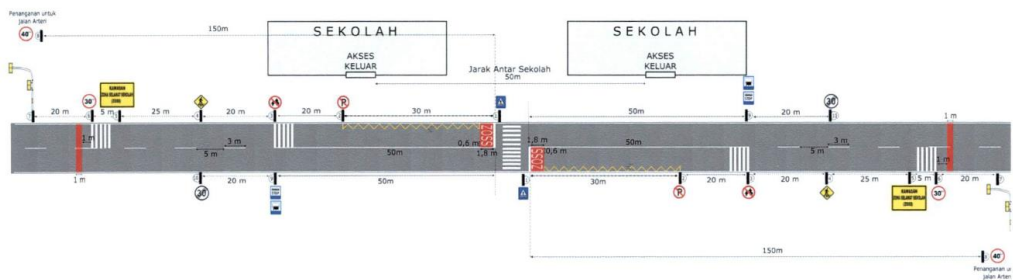
Sumber: SK.3582/AJ.403/DRJD/2018

Gambar III. 6 Desain ZoSS 2 (dua) lajur



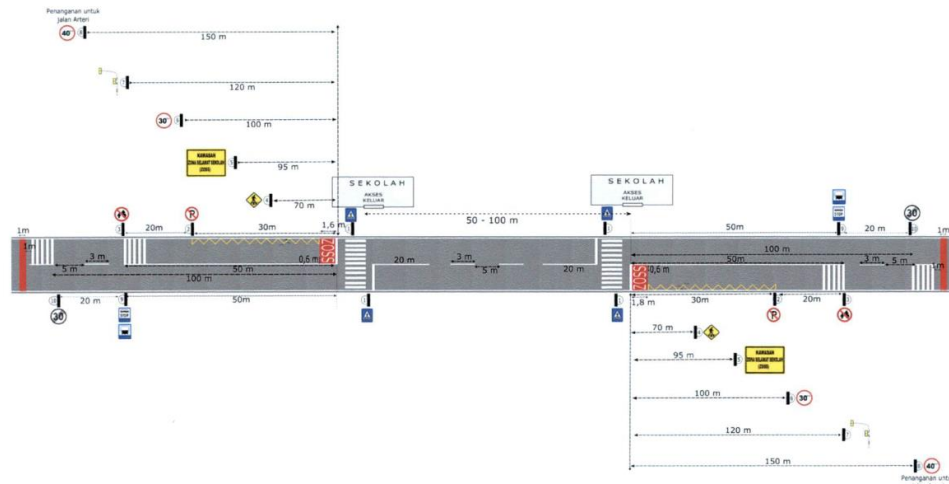
Sumber: SK.3582/AJ.403/DRJD/2018

Gambar III. 7 Desain ZoSS 4 (empat) lajur



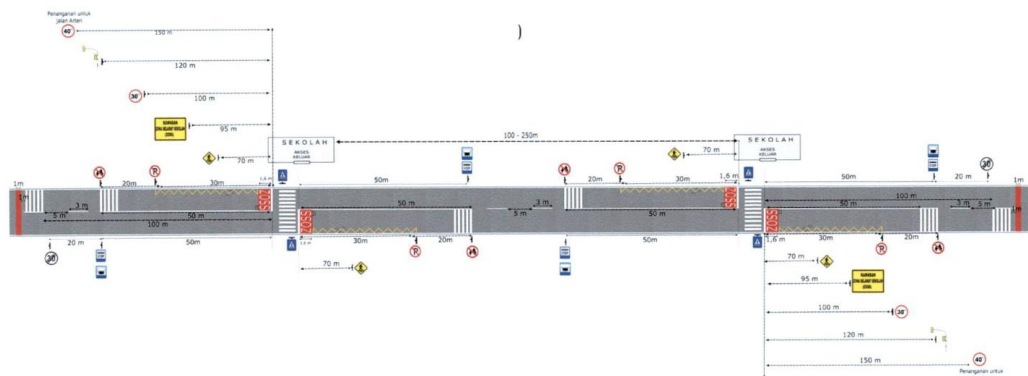
Sumber: SK.3582/AJ.403/DRJD/2018

Gambar III. 8 Desain ZoSS 2 (dua) sekolah, dengan jarak antar sekolah 50 (lima puluh) meter



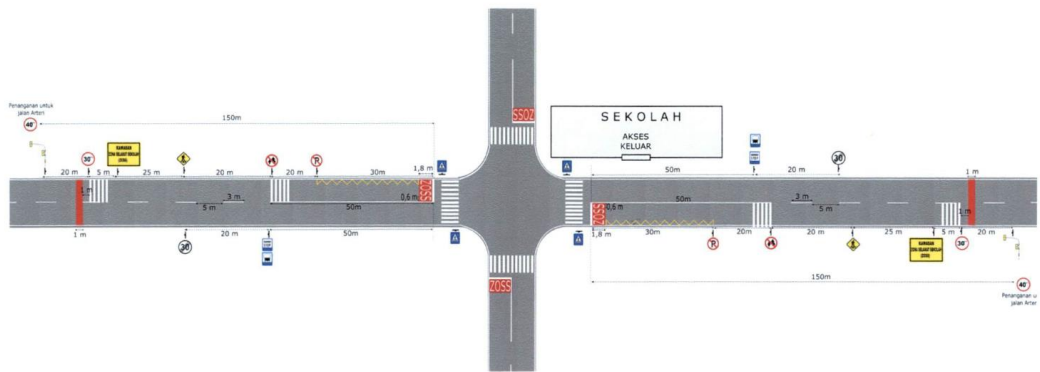
Sumber: SK.3582/AJ.403/DRJD/2018

Gambar III. 9 Desain ZoSS 2 (dua) sekolah, dengan jarak antar sekolah 50 (lima puluh) meter sampai dengan 100 (seratus) meter



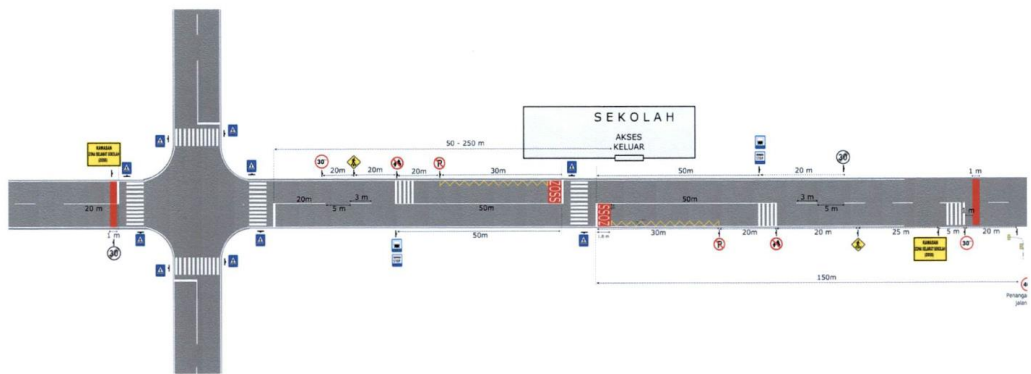
Sumber: SK.3582/AJ.403/DRJD/2018

Gambar III. 10 Desain ZoSS 2 (dua) sekolah, dengan jarak antar sekolah 100 (seratus) meter sampai dengan 250 (dua ratus lima puluh) meter



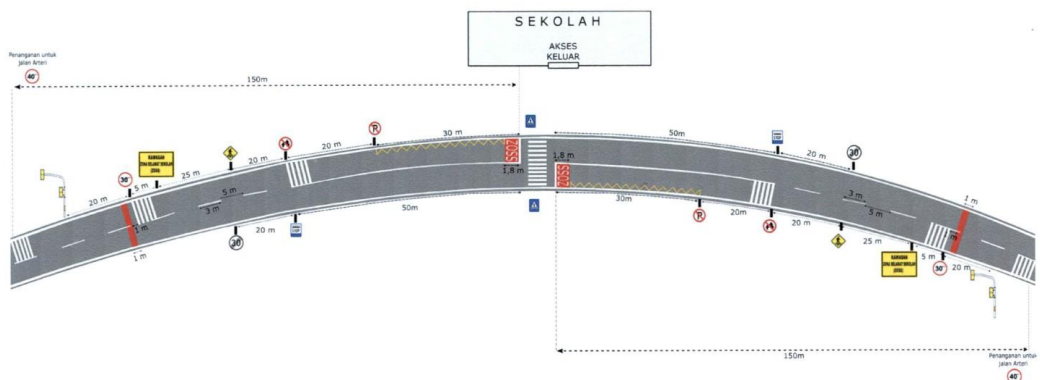
Sumber: SK.3582/AJ.403/DRJD/2018

Gambar III. 11 Desain ZoSS pada sekolah yang berlokasi di persimpangan



Sumber: SK.3582/AJ.403/DRJD/2018

Gambar III. 12 Desain ZoSS 2 (dua) sekolah, dengan jarak antar sekolah 50 (lima puluh) meter sampai dengan 250 (dua ratus lima puluh) meter dari persimpangan



Sumber: SK.3582/AJ.403/DRJD/2018

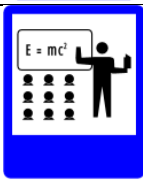
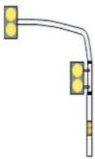
Gambar III. 13 Desain ZoSS pada sekolah yang berlokasi di tikungan

Perlengkapan jalan Pada Zona Selamat Sekolah (ZoSS) yaitu:

a) Rambu Lalu Lintas

Rambu lalu lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan. Berikut merupakan tabel rambu lalu lintas yang digunakan dalam penerapan Zona Selamat Sekolah pada Tabel III.1 dibawah ini:

Tabel III. 5 Rambu Lalu Lintas di Zona Selamat Sekolah (ZoSS)

Gambar Rambu	Keterangan
	Rambu peringatan banyak lalu lintas pejalan kaki menggunakan penyeberangan
	Rambu peringatan banyak lalu lintas pejalan kaki anak-anak
	Rambu peringatan dengan kalimat (Kawasan Zona Selamat Sekolah)
	Rambu petunjuk lokasi fasilitas penyeberangan pejalan kaki
	Rambu lokasi sekolah yang ditempatkan di depan sekolah masing-masing
	Rambu larangan parkir
	APILL dengan dua lampu isyarat yang berupa Warning Light (WL)

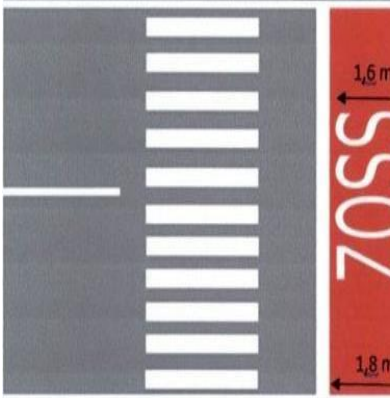
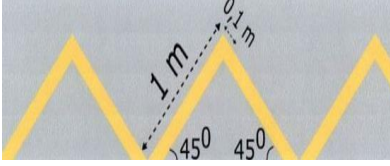
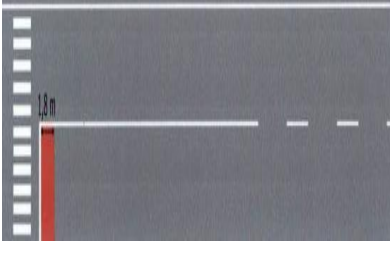
Gambar Rambu	Keterangan
	Rambu petunjuk lokasi fasilitas pemberhentian mobil bus
	Rambu petunjuk lokasi parkir
	Rambu petunjuk lokasi penjemputan/pengantaran (Drop Zone/Pick Up Point)
	Rambu batas kecepatan yang digunakan di kawasan RASS yang menjadi wilayah kajian adalah 30 km/jam
	Rambu batas akhir larangan kecepatan

Sumber: SK.3582/AJ.403/DRJD/2018

b) 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 lambang lainnya yang berfungsi mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas. Berikut merupakan tabel marka yang digunakan dalam penerapan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) pada tabel III.2 dibawah ini:

Tabel III. 6 Marka Zona Selamat Sekolah (ZoSS)

NAMA MARKA	GAMBAR MARKA	Keterangan
Marka Lambang Berupa Tulisan "ZOSS"		Marka ini ditulis dengan huruf kapital yang memiliki tinggi dan lebar huruf 1,6 m dan 0,6 m serta ketebalan 3 mm yang dipasang di atas permukaan tanah
Marka Larangan Parkir		Marka ini memiliki panjang 1 m dengan lebar 0,1 m dan ketebalan 3 mm serta sudut kemiringan 45° yang dipasang di atas permukaan tanah
Marka Merah		Marka ini memiliki lebar 1,8 m yang terdapat di ruang ZoSS dan lebar 1m yang berada pada awal dan akhir ZoSS.

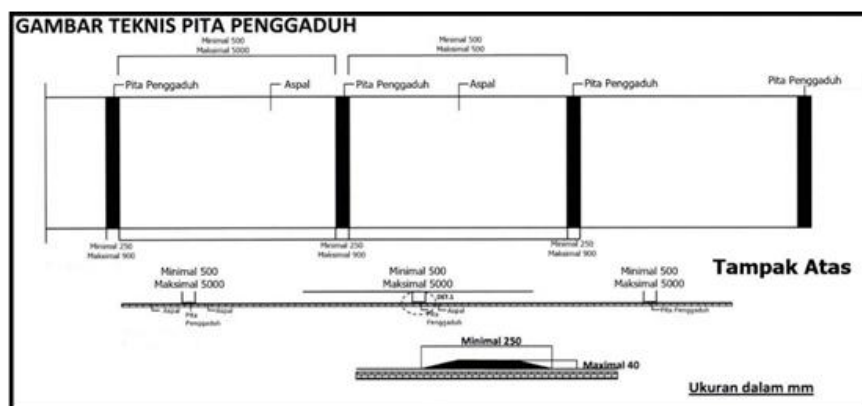
Sumber: SK.3582/AJ.403/DRJD/2018

c) Pita Penggadu

Berdasarkan (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82, 2018) Tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan dijelaskan bahwa pita penggadu adalah kelengkapan jalan yang berfungsi untuk membuat pengemudi lebih meningkatkan kewaspadaan. Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.3582/AJ.403/DRJD/2018 Tentang Pedoman Teknis Pemberian Prioritas Keselamatan dan Kenyamanan Pejalan Kaki Pada Kawasan Sekolah Melalui

Penyediaan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) adalah pita penggaduh jenis rumble strip dengan ketentuan sebagai berikut:

- 1) Pita penggaduh berwarna putih reflektif;
- 2) Tebal pita penggaduh minimal 6 mm dan maksimal 12 mm;
- 3) Lebar pita penggaduh minimal 250 mm dan maksimal 900 mm;
- 4) Jumlah pita penggaduh minimal 4 buah;
- 5) Jarak antara pita penggaduh minimal 500 mm dan maksimal 5000 mm;



Sumber: SK.3582/AJ.403/DRJD/2018

Gambar III. 14 Pita Penggaduh di Zona Selamat Sekolah (ZoSS)

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: (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2018)

Gambar III. 15 Rompi dan papan henti petugas pemandu penyeberangan

3.6 Alur Pikir

kecelakaan yang melibatkan Siswa dan kurangnya fasilitas perlengkapan jalan untuk para Siswa di kawasan sekolah menjadi faktor Penentu dan penerapan Rute Aman Selamat Sekolah, yang mana terlebih dahulu dilakukan penentuan lokasi Sekolah atau kawasan sekolah yang menjadikannya objek penelitian dan menentukan faktor-faktor yang menjadi tolak ukur penentuan Penerapan Konsep RASS tersebut.

Kemudian pelaksanaan Survei-survei pendukung yang dilakukan secara langsung di ruas jalan kajian di kawasan sekolah, seperti survei wawancara sekolah guna mengetahui asal perjalanan siswa serta pemilihan moda yang digunakan menuju dan dari sekolah, survei Pejalan Kaki untuk mengetahui seberapa banyak orang yang berjalan kaki menyusuri, dan menyebrang guna penentuan fasilitas pejalan kaki, dan survei penggunaan angkutan umum guna penentuan titik halte pada kawasan sekolah.

Adapun fasilitas yang diterapkan pada kawasan sekolah dalam Konsep RASS ini adalah, fasilitas Zona Selamat Sekolah (ZoSS) yang berupa marka, Rambu dan alat pengaman pemakai jalan, fasilitas pejalan kaki, fasilitas jalur pesepda, dan fasilitas halte. Dari penerapan Rute Aman Selamat Sekolah pada kawasan sekolah diharapkan dapat menjadi bagian penting dalam meningkatkan rasa aman bagi para pelajar serta meningkatkan keselamatan perjalanan dari dan menuju sekolah. Untuk alur pikir/kerrang pikir seperti dibawah ini:



Gambar III 16 Alur Pikir/Kerangka Pikir