

Rencana Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah Dengan Sosialisasi Yang Efektif Berbasis Digitalisasi Di Ruas Jalan Pasuruan – Probolinggo

Fajar Bondan Prakoso¹, Guntoro Zain Ma'arif², Siti Khadijah Koto³

¹ Mahasiswa Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat, Politeknik Transportasi Darat Indonesia – Sttd

^{2,3} Dosen Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat, Politeknik Transportasi Darat Indonesia – Sttd
Jalan Raya Setu Km 3,5 Cibitung, Kabupaten Bekasi, Jawa Barat, 17520

*Correspondence to :

Abstract :

Backgrounds: In the school area there are many transportation activities in the form of pick-up and drop-off trips at the time of departure and return of students, if not managed properly it will cause an increase in the volume of vehicle traffic on the road and will increase the risk of accidents. In Nguling District, Sumberanyar Village, to be precise, has several areas, including trade and service areas, factory industrial areas and educational areas. The educational areas in the schools in this area are SDN Sumberanyar 2 Nguling, SMPN 2 Nguling and SMAN 1 Grati. The lack of public education, especially students, regarding traffic awareness, reduces the level of safety for students, considering that this road is also the second highest accident-prone area in Pasuruan Regency. Purpose: therefore, the study of Safe and Safe School Routes in this area is intended as a consideration in minimizing the potential for accidents in this area by recommending the design of educational areas with the concept of Safe and Safe School Routes (RASS) accompanied by socialization with digitalization-based concepts in accordance with the regional characteristics of the area. education on Jalan Pasuruan – Probolinggo. **Method:** this research used a descriptive method with a qualitative approach with a digitalization-based socialization concept. **Results:** this research show that there is no walkability, such as the provision of sidewalks, bicycle lanes, bus stop facilities and a lack of traffic awareness, so it is hoped that digitalization socialization will make it easier for the Pasuruan Regency Government to improve the quality of understanding of traffic order in the area.

Keywords: RASS, Pick Up Point / Drop Zone, Socialization Concept

Abstrak:

Latar belakang: Pada kawasan sekolah terjadi banyak kegiatan transportasi berupa perjalanan antar jemput pada saat keberangkatan maupun kepulangan siswa, apabila tidak dikelola dengan benar akan menyebabkan terjadinya peningkatan volume lalu lintas kendaraan di ruas jalan dan akan meningkatkan resiko terjadinya kecelakaan. Pada Kecamatan Nguling Kelurahan Sumberanyar tepatnya memiliki beberapa kawasan, antara lain kawasan perdagangan dan jasa, kawasan industri pabrik dan kawasan pendidikan. Adapun kawasan pendidikan pada sekolah yang berada di area tersebut yaitu SDN Sumberanyar 2 Nguling, SMPN 2 Nguling dan SMAN 1 Grati. Kurangnya edukasi masyarakat khusus nya para siswa akan kesadaran berlalu lintas sehingga mengurangi tingkat keselamatan bagi para pelajar, mengingat pada jalan ini juga merupakan daerah rawan kecelakaan tertinggi nomor 2 di Kabupaten Pasuruan. **Tujuan:** oleh sebab itu pengkajian Rute Aman Selamat Sekolah pada Kawasan tersebut dimaksudkan sebagai bahan pertimbangan dalam meminimalisir potensi kecelakaan pada Kawasan tersebut dengan merekomendasikan desain kawasan pendidikan yang berkonsep Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) diiringi sosialisasi dengan konsep berbasis digitalisasi sesuai dengan karakteristik wilayah pada kawasan pendidikan di Ruas Jalan Pasuruan – Probolinggo. **Metode** yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif dengan konsep sosialisasi berbasis digitalisasi. **Hasil** penelitian ini menunjukkan belum adanya walkability, seperti penyediaan trotoar, jalur sepeda, fasilitas halte serta kurang nya kesadaran berlalu lintas maka sosialisasi digitalisasi diharapkan bisa mempermudah Pemerintah Kabupaten Pasuruan dalam upaya meningkatkan kualitas pemahaman akan sadar nya tertib berlalu lintas di kawasan tersebut.

Kata Kunci: RASS, Titik Antar Jemput , Konsep Sosialisasi

Pendahuluan

Pendidikan merupakan suatu proses yang terjadi secara terus menerus yang bertujuan untuk mengubah jati diri seorang siswa untuk lebih maju dan berkembang dalam ilmu pengetahuan (Panoyo et al., 2019). Keselamatan jalan raya merupakan suatu bagian yang tak terpisahkan dari konsep transportasi yang aman, nyaman, cepat, bersih (mengurangi polusi/pencemaran) dan dapat diakses oleh semua orang dan kalangan, baik oleh para penyandang cacat, anak – anak, ibu maupun para lanjut usia (Idwan & and Natsril, 2021).

Pada kawasan sekolah tidak akan lepas oleh kegiatan transportasi yang berupa perjalanan menggunakan kendaraan sendiri maupun antar jemput siswa pada saat keberangkatan dan kepulangan siswa tersebut, apabila rekayasa lalu lintas tidak dikelola dengan baik maka akan menyebabkan kemacetan di ruas jalan yang menimbulkan rasa tidak nyaman bagi pengguna jalan dan masyarakat di sekitar sekolah serta meningkatkan resiko terjadinya kecelakaan (Guntur & Octaviani, 2022).

(Peraturan Menteri 16 Tahun 2016) tentang Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah menyebutkan bahwa 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 angkutan sungai dan danau dari lokasi permukiman menuju sekolah yang meliputi Sekolah Dasar, Sekolah Lanjutan Tingkat Pertama, Sekolah Lanjutan Tingkat Atas, dan/atau sekolah yang sederajat. Penentuan kawasan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) terdapat jumlah minimal 3 sekolah dalam satu kawasan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) dengan jumlah pelajar minimal dalam 1 sekolah adalah 300 pelajar (Hartono et al., 2020).

Pada kawasan sekolah terjadi banyak kegiatan transportasi yang berupa perjalanan antar jemput siswa pada saat keberangkatan maupun kepulangan siswa, apabila tidak dikelola dengan benar akan menyebabkan terjadinya penumpukan kendaraan di ruas jalan dan akan meningkatkan resiko terjadinya kecelakaan (Program et al., n.d.). Pada Kecamatan Nguling Kelurahan Sumberanyar tepatnya memiliki beberapa kawasan, antara lain kawasan perdagangan dan jasa, kawasan industri pabrik dan kawasan pendidikan. Adapun kawasan pendidikan pada sekolah yang berada di area tersebut yaitu SDN Sumberanyar 2 Nguling, SMPN 2 Nguling dan SMAN 1 Grati.

Wilayah studi yang akan menjadi objek penelitian atau yang akan di kaji kali ini berada di wilayah kecamatan Nguling kelurahan Sumberanyar pada ruas Jalan Bts. Pasuruan - Probolinggo. Berdasarkan hasil analisis Tim PKL Kabupaten Pasuruan menyebutkan pada ruas Jalan Bts. Pasuruan - Probolinggo menurut status jalannya adalah Nasional sedangkan berdasarkan fungsi jalannya adalah Arteri primer yang memiliki 2 arus kendaraan yang cukup ramai dengan V/C Rationya yaitu 0,60. Dan jalan ini mempunyai kecepatan 60 km/jam.

Volume yang cukup tinggi menyebabkan terjadinya kemacetan pada saat jam masuk dan jam pulang sekolah. Pengantar dan penjemput siswa pada Kawasan ruas jalan Pasuruan - Probolinggo yang pada umumnya menggunakan kendaraan pribadi yang memarkirkan kendaraan pribadinya di badan jalan (Faryabi et al., 2021). Kurang optimalnya fasilitas pejalan kaki seperti trotoar dan tidak adanya fasilitas pesepeda pada ruas Jalan Bts. Pasuruan – Probolinggo, selain itu juga kurang paham nya masyarakat khusus nya para siswa akan kesadaran berlalu lintas sehingga mengurangi tingkat keselamatan bagi para pelajar mengingat pada jalan ini juga merupakan daerah rawan kecelakaan tertinggi nomor 2 di Kabupaten Pasuruan dengan total kecelakaan 31 sepanjang tahun 2022 menurut data Satlantas Kabupaten Pasuruan yang telah dianalisis oleh bidang keselamatan tim PKL Kabupaten Pasuruan.

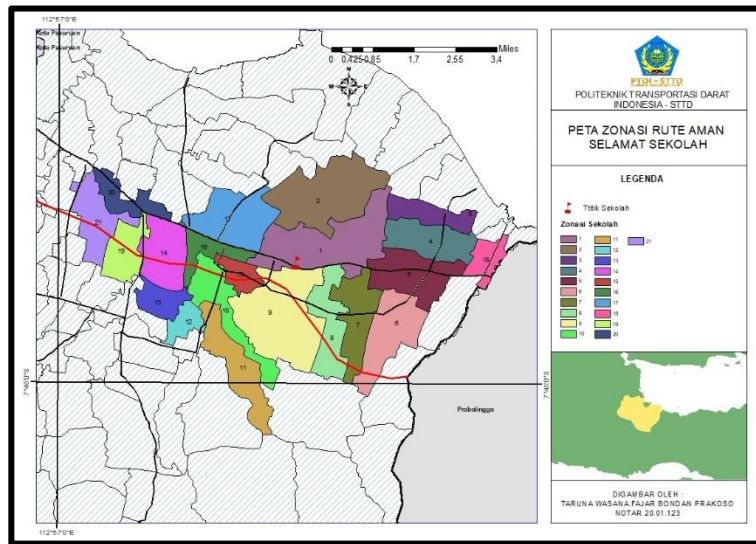
Oleh sebab itu pengkajian Rute Aman Selamat Sekolah pada Kawasan tersebut dimaksudkan sebagai bahan pertimbangan dalam meminimalisir potensi kecelakaan pada Kawasan tersebut dan menyediakan kebutuhan terhadap pelajar dalam melakukan perjalanan dari rumah ke sekolah ataupun sebaliknya (Bramesta et al., n.d.). Berdasarkan permasalahan tersebut maka dilakukan suatu penelitian dengan judul “Rencana Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah Dengan Sosialisasi Yang Efektif Berbasis Digitalisasi Di Ruas Jalan Pasuruan – Probolinggo”.

Metode

Metode yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif dengan konsep sosialisasi berbasis digitalisasi. Sumber data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data dengan observasi, wawancara dan dokumentasi (Mushoffan et al., 2020). Instrumen penelitian yang digunakan yaitu peneliti sendiri, pedoman wawancara, dan catatan lapangan disertai dengan sosialisasi berkonsep digitalisasi.

Hasil dan Pembahasan

A. Penentuan Kawasan RASS



Gambar 1. Penentuan Kawasan RASS

Tabel 1. Jumlah Siswa di Wilayah Kajian

No	Nama Sekolah	Total Siswa	Lokasi
1	SDN Sumberanyar 2 Nguling	348	Jl. Bts. Pasuruan - Probolinggo
2	SMPN 2 Nguling	646	Jl. Bts. Pasuruan - Probolinggo
3	SMAN 1 Grati	1.148	Jl. Bts. Pasuruan - Probolinggo

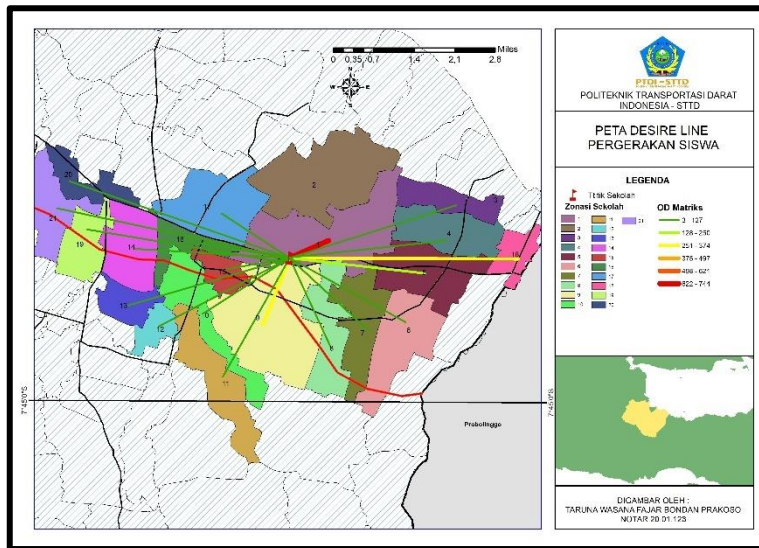
Sumber : Website Kemendikbud 2023

Berdasarkan kriteria penentuan kawasan RASS maka peneliti menggunakan tiga sekolah untuk objek penelitian, yaitu SDN Sumberanyar 2 Nguling, SMPN 2 Nguling, dan SMAN 1 Grati. Tiga sekolah tersebut letaknya bersebelahan tepatnya di Jalan Bts. Pasuruan – Probolinggo sehingga cocok dijadikan satu cluster sebagai kawasan RASS.

B. Karakteristik Perilaku Perjalanan

a) Asal Tujuan Siswa

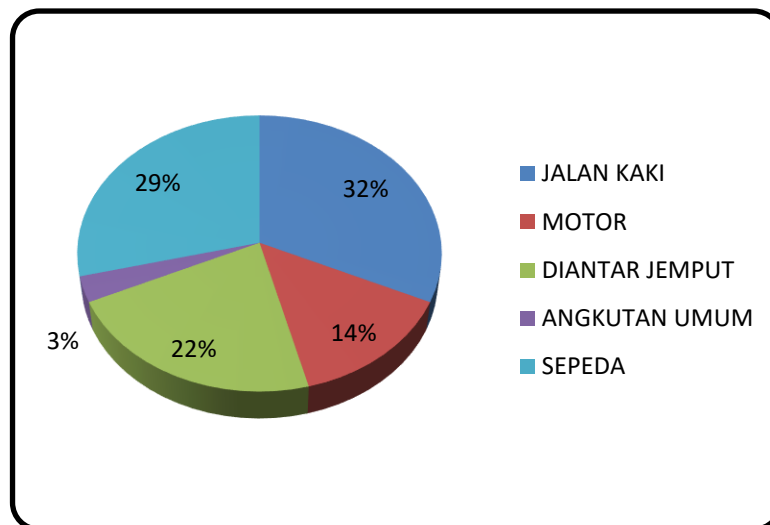
Data ini di dapatkan berupa data alamat kelurahan siswa yang merupakan data asal perjalanan serta alamat sekolah masing-masing siswa yang merupakan data tujuan perjalanan, data tersebut diperoleh data berupa matriks zona asal tujuan (OD). Kemudian peneliti membagi zona per kelurahan yang di tentukan dari hasil wawancara. Untuk zona dengan asal tujuan terbesar adalah zona 1, dikarenakan tata guna lahan zona 1 yang merupakan pemukiman, dan pemukiman tersebut berada dalam kawasan pendidikan di Jalan Bts. Pasuruan – Probolinggo yang berada di zona 1 sebagai pusat tarikan



Gambar 2. Peta Desire Line

b) Jenis Moda Digunakan

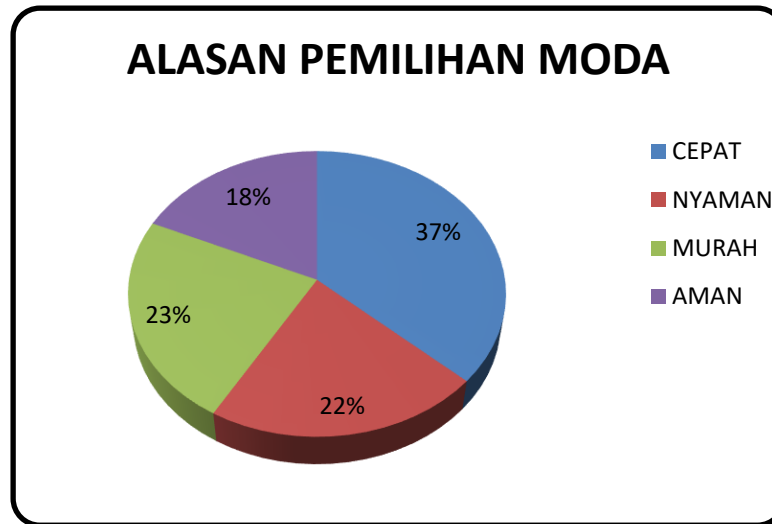
Berdasarkan gambar diatas disimpulkan bahwa presentasi penggunaan moda oleh pelajar dalam menempuh perjalanan menuju sekolah terbanyak adalah jalan kaki, yaitu sebesar 32%. Kejadian ini dikarenakan jarak rumah siswa ke sekolah berdekatan maka dari itu para siswa memilih moda yang simpel serta murah untuk perjalanan menuju sekolah. Selain itu, karena sekolah berada di dekat pemukiman, banyak siswa yang bersepeda (sebanyak 95 siswa atau sekitar 29%) dan 22% diantar jemput ke sekolah.



Gambar 3. Penggunaan Moda

c) Alasan Pemilihan Moda

Dari Gambar. 4 dapat diketahui alasan pelajar memilih moda terbanyak yaitu cepat dengan persentase 37% dan terendah yaitu aman sebanyak 18%. Alasan pemilihan cepat merupakan alasan yang sudah umum ketika seseorang melakukan sebuah perjalanan menggunakan moda yang mereka inginkan



Gambar 4. Pemilihan Moda

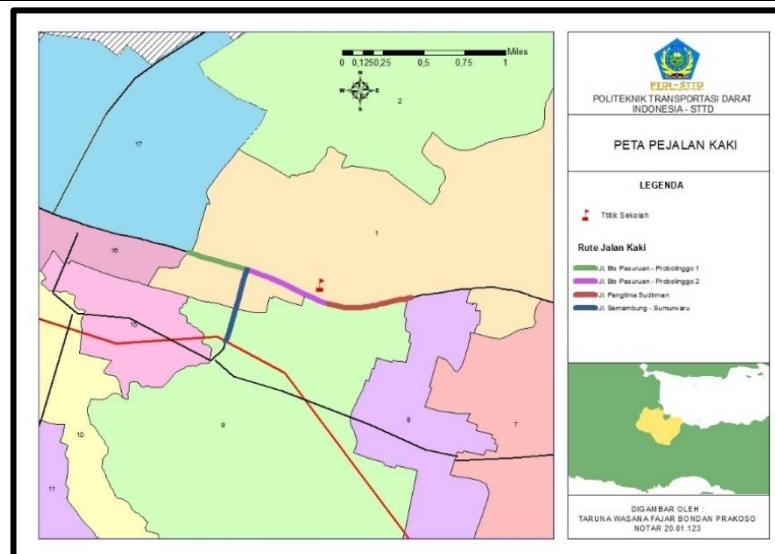
C. Penentuan Rute

a) Penentuan Rute Pejalan Kaki

Dengan berpedoman RASS yaitu PM 16 Tahun 2016, untuk jarak pejalan kaki yaitu 1 km maka didapatkan usulan rute pejalan kaki yaitu :

Tabel 2. Rute Yang Melayani Pejalan Kaki

No.	Nama Jalan	Panjang Jalan Eksisting (M)	Panjang Jalan Yang Dilayani (M)
1	Jl. Bts. Pasuruan - Probolinggo Segmen 1	7800	973
2	Jl. Bts. Pasuruan - Probolinggo Segmen 2	708	708
3	Jl. Panglima Sudirman	7,100	872
4	Jl. Sembambung - Sumurwaru	1,000	939



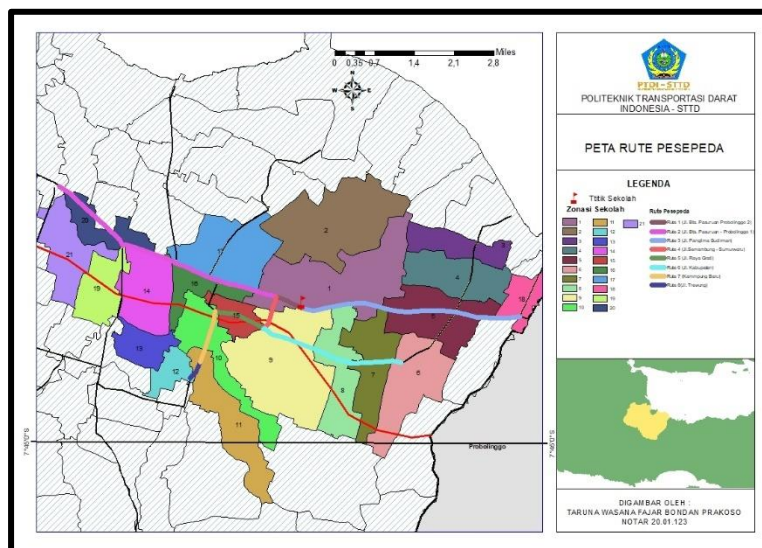
Gambar 5. Rute Pejalan Kaki

b) Penentuan Rute Pesepeda

Dalam PM 16 Tahun 2016 (PM 16 Tahun 2016, 2016) disebutkan bahwa rute pesepeda maksimal 5 KM, maka dilakukan inventarisasi jalan dengan radius maksimal 5 KM dari titik sekolah, kemudian dilakukan analisis demand pengguna sepeda dengan asumsi bahwa perjalanan siswa dari asal zona dijadikan demand untuk merencanakan rute secara deskriptif sesuai alamat (Zona) siswa pengguna sepeda, setelah itu mengidentifikasi volume sepeda dengan memperhatikan intensitas sepeda yang melewati jalan penghubung zona asal siswa dan sekolah maka didapatkan analisa sebagai berikut :

Tabel 3. Rute Yang Melayani Pesepeda

NO	NAMA JALAN	Panjang Jalan Eksisting (M)	Panjang Jalan Yang Dilayani (M)
1	Jl. Bts. Pasuruan - Probolinggo Segmen 1	7,800	5,100
2	Jl. Bts. Pasuruan - Probolinggo Segmen 2	708	708
3	JL. Panglima Sudirman	7,100	4,800
4	Jl. Sembambung - Sumurwaru	1,000	1000
5	Jl. Raya Grati	2,300	800
6	Jl. Kabupaten	3,400	1,400
7	Jl. Kampung Baru (Grati)	1,200	1,200
8	Jl. Raya Trewung	2,000	900



Gambar 6. Rute Pesepda

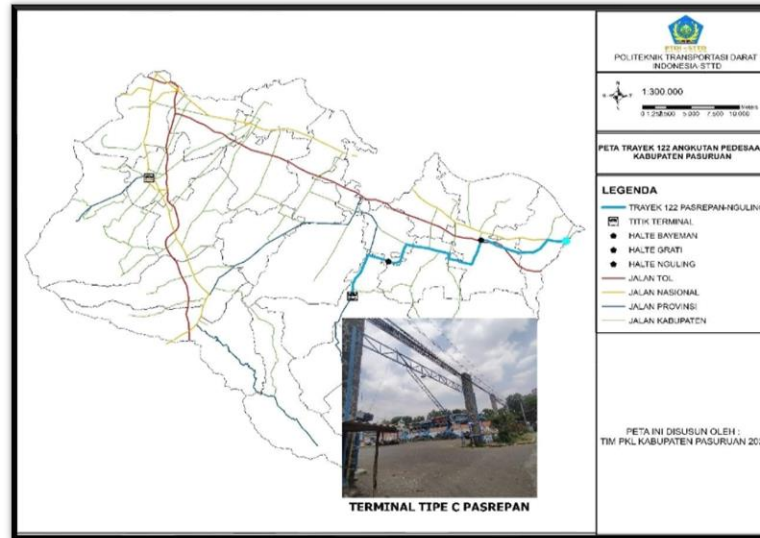
c) Penentuan Rute Angkutan Umum

Pada penentuan rute angkutan umum ini menggunakan trayek eksisting dari Kabupaten Pasuruan dengan mengidentifikasi rute trayek mana yang melewati zona pendidikan, maka didapatkan hanya 1 trayek angkutan pedesaan Kabupaten Pasuruan dengan no trayek 122 yang melewati zona pendidikan dapat dilihat pada Tabel 4 dibawah ini :

Tabel 4. Zona Yang Dilayani

No Trayek	Rute	Keterangan	Zona Yang Dilalui
Trayek 122	Pasar Pasrepan - Pasar Nguling	Beroperasi	10, 15, 1, 9, 5, 18

Gambar 7. Rute Angkutan Umum



D. Penentuan Fasilitas

a) Penentuan Fasilitas Pejalan Kaki (Trottoar)

$$Wd = (P / 35) + N$$

Sumber : Dirjen Bina Marga, 2018

Keterangan :

WD = Lebar trottoar yang dibutuhkan

P = Arus pejalan kaki per menit

N = Konstanta lebar trottoar

Tabel 5. Rekomendasi Lebar Trotar

No	Ruas Jalan	Jumlah Orang Menyusuri		N	Perhitungan Lebar Trottoar		Usulan
		Menuju Kawasan	Keluar Kawasan		Menuju Kawasan	Keluar Kawasan	
1	Jl. Bts. Pasuruan - Probolinggo Segmen 1	1,8	1,8	1,5	1,55	1,55	Perlu Adanya Trottoar
2	Jl. Bts. Pasuruan - Probolinggo Segmen 2	2,0	2,0	1,5	1,56	1,56	Perlu Adanya Trottoar
3	Jl. Panglima Sudirman	1,8	2,0	1,5	1,55	1,56	Perlu Adanya Trottoar
4	Jl. Sumbabung - Sumurwaru	1,6	1,59	1,5	1,5	1,55	Perlu Adanya Trottoar

Pada hasil analisis diatas diketahui bahwa di semua ruas jalan yang dilewati pejalan kaki belum memiliki trottoar, maka dari itu seperti yang ditunjukkan oleh hasil analisis sebelumnya, trottoar diperlukan di bagian jalan tersebut. Berdasarkan hasil perhitungan lebar trottoar. Lebar trottoar minimum menurut tata guna lahan (*Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki*, 2018) dan mempertimbangkan kondisi tata guna lahan jalan saat ini, maka diusulkan lebar trottoar, yaitu pada jalan Jl. Bts. Pasuruan – Probolinggo 1, Jl. Bts. Pasuruan – Probolinggo 2, Jl. Panglima Sudirman, dan Jl. Semambung - Sumurwaru 1,56 meter.

b) Penentuan Fasilitas Penyebrangan

Tabel 6. Rekomendasi Fasilitas Penyebrangan

PV ²	P	V	Rekomendasi Awal
> 10 ⁸	50 – 1.100	300 – 500	Zebra Cross (ZC)
> 2x10 ⁸	50 – 1.100	400 – 750	ZC dgn pelindung
> 10 ⁸	50 – 1.100	> 500	Pelikan (P)
> 10 ⁸	> 1.100	> 500	Pelikan (P)
> 2x10 ⁸	50 – 1.100	> 700	P dengan Pelindung
> 2x10 ⁸	> 1.100	> 400	P dengan Pelindung

Sumber : SE Menteri PUPR No. 2 Tahun 2018

Tabel 7. Hasil Perhitungan Untuk Fasilitas Penyebrangan

Nama Jalan	Volume (Kendaraan/Jam)	Orang Menyebrang (P)	PV ²	Rekomendasi Fasilitas Penyebrangan
Jl. Raya Pasuruan Probolinggo 2	3237	73	766.652.699	Pelican Dengan Lapak Tunggu

Dari Tabel 7 diketahui bahwa hasil perhitungan PV² yaitu 766.652.699 sehingga dapat merekomendasikan pada kawasan pendidikan di ruas Jalan Bts. Pasuruan - Probolinggo pemberian fasilitas penyeberangan berupa pelican dengan lapak tunggu.

c) Penentuan Fasilitas Sepeda

Tabel 8. Rekomendasi Fasilitas Pesepeda

Status Jalan	Jalan Raya	Jalan Sedang	Jalan Kecil
Arteri Primer	A	A	A
Kolektor Priimer	A	A	A
Lokal Primer	C	C	C
Lingkungan Primer	C	C	C
Arteri Sekunder	A/B	A/B	A/B
Kolektor Sekunder	B/C	B/C	B/C
Lokal Sekunder	B/C	B/C	B/C
Lingkungan Sekunder	B/C	B/C	B/C

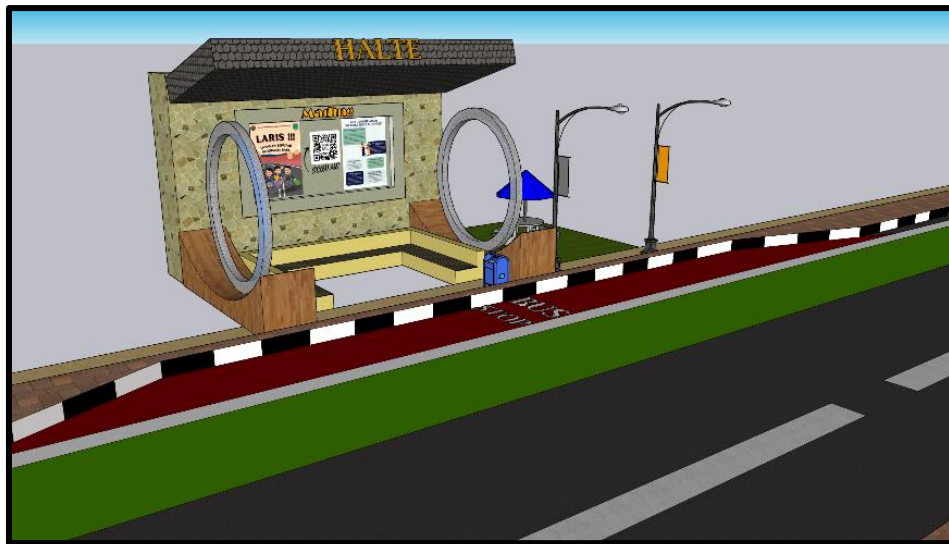
Sumber : Modul Pelatihan Perancangan Lajur dan Jalur Sepeda

Tabel 9. Perhitungan Untuk Fasilitas Pesepeda

Nama Jalan	Tipe Lajur/Jalur	Tipe Jalur Sepeda	Lebar Jalur Efektif	Keperluan Jalur Sepeda	Lebar Jalur Setelah Pembenahan Fasilitas (M)	Lebar Lajur Setelah Pembenahan Fasilitas (M)
Jl. Bts. Pasuruan - Probolinggo Segmen 1	4/2 TT	A	13	2,88	10,01	2,50
Jl. Bts. Pasuruan - Probolinggo Segmen 2	4/2 T	A	13	2,88	10,71	2,68
Jl. Panglima Sudirman	4/2 TT	A	13	2,88	10,21	2,55

d) Penentuan Fasilitas Angkutan Umum (Halte)

Pada kondisi eksisting kawasan pendidikan ini belum adanya halte yang sesuai standar PM 16 tahun 2016, maka dilakukan desain halte yang nyaman mungkin dengan ukuran sesuai standar direktorat jendral perhubungan darat tentang pedoman teknis perencanaan tempat pemberhentian angkutan umum, untuk desain nya dapat dilihat pada gambar dibawah ini



Gambar 8. Desain Halte Kawasan Pendidikan

e) Penentuan Lokasi Antar Jemput

Untuk menghitung jumlah kebutuhan titik lokasi drop zone/pick up point yang diperlukan maka menggunakan metode antrian dengan rumus :

1. Jumlah kendaraan tiba per satuan waktu

$$\lambda = \frac{\text{Jumlah Kendaraan Masuk}}{\text{Lama Pengamatan}} \text{ (Kend/Jam)}$$

2. Tingkat pelayanan per satuan waktu

$$\mu = \frac{1}{\text{Lama Rata rata pelayanan}} \text{ (Kend/Jam)}$$

3. Intensitas

$$\rho = \frac{\lambda}{\mu}$$

4. Penentuan jumlah pelayanan

$$\rho = \frac{\lambda/N}{\mu} < 1$$

Sumber : Tamin, 2008

Dalam perhitungan kebutuhan drop zone hal pertama yang dilakukan adalah melakukan pengamatan terhadap jumlah kendaraan pengantar pada masing-masing sekolah sehingga diketahui jumlah kendaraan tiba per satuan waktu, sehingga diketahui berapa drop zone yang diperlukan (Arianto & Heriwibowo, 2017). Diasumsikan bahwasanya pelayanan untuk sepeda motor adalah 45 detik.

Tabel 10. Jumlah Titik Drop Zone Motor Pada Setiap Sekolah

No	Sekolah	λ (kendaraan/jam)	μ (kendaraan/jam)	N Rencana (Titik Dropzone)	ρ
1	SDN Sumberanyar 2 Nguling	58	80	2	0,36
2	SMPN 2 Nguling	109	80	2	0,68
3	SMAN 1 Grati	288	80	4	0,90

Tabel 11. Jumlah Titik Drop Zone Mobil Pada Setiap Sekolah

No	Sekolah	λ (kendaraan/jam)	μ (kendaraan/jam)	N Rencana (Titik Dropzone)	ρ
1	SDN Sumberanyar 2 Nguling	15	30	1	0,50
2	SMPN 2 Nguling	9	30	1	0,30
3	SMAN 1 Grati	13	30	1	0,43

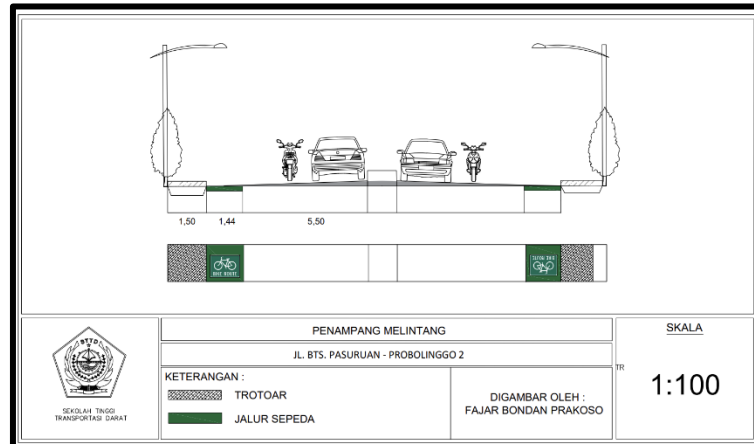
f) Zona Selamat Sekolah (ZoSS)

Penentuan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) tercantum dalam Surat Keputusan Direktorat 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, Penentuan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) ini meliputi:

1. Desain Zona Selamat Sekolah (ZoSS)
2. Fasilitas Perlengkapan Jalan pada Zona Selamat Sekolah (ZoSS)

Kemudian untuk visualisasi desain ZoSS rencana dapat di lihat pada Gambar 9

Kemudian pada kondisi usulan lebar ditambahkan jalur sepeda 1,44 dengan dengan trotoar 1,50m dengan lebar jalur total 5,50.



Gambar 11. Layout Usulan Ruas Jalan Bts. Pasuruan – Probolinggo

2. Visualisasi Desain Rencana Pada Kawasan Pendidikan

Untuk desain visualisasi rencana pada kawasan sekolah disediakan ZoSS yang terdiri dari beberapa rambu, kemudian *pelican crossing* serta fasilitas penunjang lainnya.



Gambar 12. Visualisasi Rencana

h) Konsep Sosialisasi Berbasis Digitalisasi

Dalam penerapan RASS disebutkan beberapa kriteria pelayanan yang harus dilakukan, salah satu nya ialah dengan cara mensosialisasikan kegiatan penerapan Rute Aman Sekolah (RASS) ini agar kawasan yang direncanakan RASS dapat memahami kegiatan rencana tersebut. Maka dari itu disini penulis memberikan konsep sosialisasi dengan memanfaatkan digitalisasi yang mana dimaksud kan agar memudahkan para pengguna memahami dan mengetahui apa itu yang di maksud RASS itu sendiri. Dalam hal ini penulis memberikan konsep sosialisai menggunakan digital yang dapat diakses melalui Scan QR disajikan informasi-informasi terkait RASS. Berikut ini dapat dilihat contoh QR dan isi sajian yang tertuang dalam website.



Gambar 13. Barcode Scan Informasi Tentang RASS



(c)

(d)

(e)

(f)

Gambar 14. Penyajian Sosialisasi Berbasis Digitalisasi

Kesimpulan

Pola pergerakan siswa pada wilayah kajian peneliti yang didapatkan dari survei kuesioner yang dilakukan oleh peneliti dapat ditunjukkan berdasarkan hasil potensial permintaan pergerakan siswa dan eksisting berdasarkan moda yang digunakan dan keinginan untuk beralih moda menghasilkan permintaan aktual didapatkan bahwa pejalan kaki memiliki persentase tertinggi dengan 32%, pesepeda adalah 29%, dan diantar jemput adalah 22% dari 2142 populasi. Berdasarkan kondisi eksisting dari prasarana seperti rambu dan marka yang ada, diperlukan beberapa penambahan rambu untuk ruas akses masuk SDN Sumberanyar 2 Nguling, SMPN 2 Nguling, dan SMAN 1 Grati serta pemeliharaan rambu dan marka yang sudah pudar dan rusak. Kebutuhan fasilitas penunjang pejalan kaki, pesepeda, halte, dan antar jemput.

Kemudian melakukan sosialisasi terkait penerapan Rute Aman Selamat Sekolah dengan cara memberikan pemahaman secara langsung terkait adanya RASS dibarengi dengan sosialisasi informasi melalui online yang dapat dilihat dari web yang sudah disediakan.

Daftar Pustaka

PM 16 Tahun 2016 (2016) Tentang Perencanaan Rute Aman Selamat Sekolah.

Arianto, S. B., & Heriwibowo, D. (2017). Kajian Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kecamatan Pare Kabupaten Kediri. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 19(4), 247–263.

Bramesta, R., Kusnendi, & Sudriyanto, E. (n.d.). Penerapan Konsep Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) Di Kawasan Pendidikan Kota Kupang.

Faryabi, Wisudawanto, F., & Putri, A. A. (2021). Perencanaan Desain Rute Aman Selamat Sekolah Di Kawasan Pendidikan Di Kabupaten Kotabaru.

Guntur, H., & Octaviani, K. (2022). Analisis Tarikan Perjalanan dan Pola Sebaran Panjang Perjalanan ke Kawasan Pendidikan. *Jurnal Simetris*, 16(2), 25–34.

Hartono, Subaryata, & Heriwibowo, D. (2020). Jurnal Penelitian Transportasi Rute Aman Selamat Sekolah Di Kabupaten Lampung Selatan. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 22(1), 77–90. <https://doi.org/10.25104/jptd.v22i1.1337>

Idwan, & Natsril. (2021). Analisa Keselamatan Lalu Lintas di Kota Baubau. *Shell Civil Engineering Journal*, 4(2), 95–106. <https://doi.org/10.35326/scej.v4i2.2148>

Mushoffan, A., Susila H, T., & Harjoto, B. (2020). Sistem Informasi Rute Aman Selamat Sekolah (SIRASS) Menggunakan Aplikasi Mobile Berbasis Android di Kota Kediri. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 21(1), 91–102. <https://doi.org/10.25104/jptd.v21i1.1164>

Panoyo, P., Riyanto, Y., & Handyaningrum, W. (2019). Manajemen Penguatan Pendidikan Karakter Pada Sekolah Menengah Atas. *Halaqa: Islamic Education Journal*, 3(2), 111–117. <https://doi.org/10.21070/halaqa.v3i2.2714>

Program, T., Sarjana, S., Program, D., Darat, T. T., & Transportasi, P. (n.d.). Perencanaan Penerapan Konsep Rute Aman Selamat Sekolah (Rass) Di Kawasan Pendidikan Jalan Mastrip Kota Madiun Arlond Genta Putra Purwatiningsih Sam Deli Imanuel D.