

PERENCANAAN RUTE AMAN SELAMAT SEKOLAH (RASS) DI JALAN SUDIRMAN KOTA PALEMBANG

"SAFE SCHOOL ROUTE PLANNING ON SUDIRMAN ROAD, PALEMBANG CITY"

Adjei Pangestu^{1*}, Torang Hutabarat², Gadang Endrayanto³

Diploma IV Transportasi Darat, Politektik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Bekasi, Indonesia

*E-mail: pangestuadjei@gmail.com

Riwayat perjalanan naskah

Tanggal diterima : 19 Juni 2024, Tanggal direvisi : 19 Juni 2024, Tanggal disetujui 19 Juni 2024, Tanggal diterbitkan online: 19 Juni 2024.

Abstract

To improve existing traffic services, one of the efforts that can be made is to develop road infrastructure, one of which is by providing travel routes for students to go to / return from school for students who walk, cycle and use other transportation. This is a very important part in order to access the education process, students need transportation facilities and infrastructure to get to school that can provide a sense of comfort, safety, and security for students. However, there are still many cases of accidents involving student victims in Palembang City. Based on the results of the ranking of Accident Prone Areas (DRK) of the Palembang City Team, Jl. Sudirman is a road with an educational area around the CBD area which can lead to potential traffic accidents and is ranked 1 Accident Prone Area with a total of 104 accidents. Therefore, it is necessary to plan Safe Routes to School (RASS) to reduce traffic accidents involving students equipped with signs, markings, special bicycle lanes, and drop zone/pick up points for students.

Keywords: RASS, safety, travel support facilities, moda split

Abstrak

Untuk meningkatkan pelayanan pada lalu lintas yang ada, salah satu upaya yang dapat dilakukan adalah dengan melakukan pembangunan prasarana jalan salah satunya dengan melakukan penyediaan rute perjalanan untuk pelajar menuju/kembali dari sekolah untuk pelajar yang berjalan kaki, bersepeda dan menggunakan transportasi lain. Hal ini menjadi bagian yang sangat penting dalam rangka mengakses proses pendidikan, pelajar membutuhkan sarana dan prasarana transportasi untuk menuju ke sekolah yang dapat memberikan rasa nyaman, aman, dan selamat bagi para pelajar. Namun, masih banyak kasus – kasus kecelakaan yang melibatkan korban pelajar di Kota Palembang. Berdasarkan hasil perankingan Daerah Rawan Kecelakaan (DRK) Tim Kota Palembang, Jl. Sudirman merupakan jalan dengan kawasan pendidikan yang berada di sekitar daerah CBD yang dapat menimbulkan potensi kecelakaan lalu lintas dan merupakan peringkat 1 Daerah Rawan Kecelakaan dengan total kecelakaan 104 kejadian. Oleh karena itu, diperlukan perencanaan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pelajar yang dilengkapi dengan rambu, marka, jalur khusus sepeda, dan titik lokasi pengantar/penjemput pelajar untuk menaikkan dan menurunkan pelajar.

Kata Kunci: RASS, keselamatan, fasilitas penunjang perjalanan, pemilihan moda

PENDAHULUAN

Berdasarkan data Satlantas Polres Kota Palembang pada 5 tahun terakhir (2018-2022) jumlah kecelakaan yang melibatkan pelajar adalah 15% atau sebanyak 557 kejadian kecelakaan. Dari hasil perankingan Daerah Rawan Kecelakaan (DRK) Tim Kota Palembang, Jl. Sudirman merupakan jalan dengan kawasan pendidikan yang berada di sekitar daerah CBD yang terdiri dari perumahan perkantoran dan pertokoan mengakibatkan tarikan, sehingga banyak kegiatan yang terjadi di sekitar sekolah khususnya pada pagi dan sore hari menyebabkan arus lalu lintas menjadi padat dan bisa menimbulkan potensi kecelakaan lalu lintas dan merupakan peringkat 1 Daerah Rawan Kecelakaan dengan total kecelakaan sebanyak 104 kejadian . Jalan Sudirman 3 merupakan jalan perkotaan dengan v/c ratio sebesar 0,47 dengan kecepatan rata-rata kendaraan pada jam sibuk yaitu 49,76 km/jam (Tim PKL Kota Palembang 2023). Pada ruas Jalan Sudirman 3, terdapat kawasan pendidikan yang banyak

pelajar dengan total 3.245 pelajar yang bersekolah di SMA Negeri 3 Palembang, SMA Methodist 1 Palembang, dan MTs Negeri 1 Palembang. Oleh karena itu, perlu adanya penelitian mengenai penanganan terhadap masalah yang terjadi di Kawasan Pendidikan Jalan Sudirman 3 dengan melakukan Program Pemerintah yang diselenggarakan sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 16 Tahun 2016 Tentang Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS). Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) bertujuan untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pelajar. Selain itu, program ini diharapkan dapat mengurangi tindak kejahatan dan kekerasan terhadap pelajar, mengurangi konsumsi bahan bakar, menjaga kesehatan, serta memberikan manfaat secara tidak langsung untuk mengurangi kemacetan.

KAJIAN PUSTAKA

Rute (Agung, 2017).

Rute adalah suatu jalan yang harus ditempuh atau jalur dari suatu kendaraan angkutan. Selain rasa aman, suatu rute yang baik juga dapat memberikan rasa selamat kepada penggunanya.

Keselamatan Jalan Raya (Soejachmoen, 2004).

Keselamatan jalan raya adalah suatu upaya mengurangi kecelakaan jalan yang dapat disebabkan oleh prasarana, faktor sekeliling, sarana, manusia, rambu atau peraturan. Tujuan dari keselamatan jalan raya adalah untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia. 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.

METODE PENELITIAN

A. Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan pada ruas Jalan Sudirman 3 yang terletak di Kelurahan Pahlawan, Kecamatan Kemuning, Kota Palembang dengan wilayah studi tiga sekolah, yaitu SMA Negeri 3 Palembang, SMA Methodist 1 Palembang, dan MTs Negeri 1 Palembang. Penelitian ini dilakukan secara terjadwal dimulai sejak Januari 2024 hingga Juli 2024. Penulis melakukan survei tambahan berupa survei inventarisasi ruas jalan, survei wawancara pelajar, dan survei pejalan kaki.

B. Teknik Pengumpulan Data

Data yang dikumpulkan terdiri dari data primer yang diperoleh dari hasil survei dan data sekunder yang diperoleh dari instansi terkait.

1. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh dari survei langsung pada ruas ruas Jalan Sudirman 3 Kota Palembang yaitu berupa survei inventarisasi ruas jalan di sekitar sekolah dan survei wawancara pelajar di SMA Neger 3 Palembang, SMA Methodist 1 Palembang, MTs Negeri 1 Palembang. Selain itu juga melakukan survei pejalan kaki.

2. Data Sekunder

Berupa data yang diperoleh dari beberapa instansi-instansi pemerintahan atau berbagai sumber yang berkaitan dengan data yang akan digunakan untuk mendapatkan gambaran umum dan fakta-fakta yang berkaitan dengan permasalahan yang ada pada lokasi penelitian, adapun data yang diperoleh yaitu data kecelakaan Kota Palembang dari segi profesi tahun 2022, data jumlah pelajar di wilayah kajian, peta administrasi, peta penggunaan lahan, peta zonasi, data trayek angkutan umum Kota Palembang, data kecelakaan jalan, dan data inventarisasi jalan Kota Palembang.

C. Metode Analisis Data

Dalam proses analisis menggunakan metode kuantitatif. Metode kuantitatif digunakan untuk pengukuran data satuan angka maupun bentuk data kualitatif yang diangkakan

berkaitan dengan data yang dikaji. Sementara analisisnya berupa uraian deskriptif tentang objek kajian, penjelasan keadaan yang seharusnya berpedoman pada suatu aturan ataupun landasan hukum. Analisis diawali dengan identifikasi masalah dimana dilakukan perumusan masalah sebagai inti dari permasalahan yang akan dibahas dalam penulisan laporan. Dilanjutkan dengan pengumpulan data berupa data primer dan sekunder. Setelah data terkumpul dilakukan analisis data yang merupakan tahapan inti dari suatu penelitian dimana dalamnya mencakup penentuan kawasan RASS, analisis karakteristik pola perjalanan siswa, identifikasi rute perjalanan ke/dari sekolah, dan analisis fasilitas penunjang perjalanan ke/dari sekolah.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Penentuan Kawasan Rute Aman Selamat Sekolah

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan PM 16 Tahun 2016 Tentang Rute Aman Selamat Sekolah, tata cara penentuan kawasan RASS adalah sebagai berikut :

- 1) Identifikasi titik lokasi sekolah Titik lokasi sekolah pada penelitian ini terletak di Jalan Sudirman 3 yang terdiri dari 3 sekolah, yaitu SMA Negeri 3 Palembang, SMA Methodist 1 Palembang dan MTs Negeri 1 Palembang.
- 2) Klasifikasikan sekolah yang berdekatan dan memungkinkan untuk dijadikan satu kluster / kawasan (1 kawasan RASS minimal 3 sekolah dengan jumlah pelajar minimal 300). Tiga sekolah yang akan menjadi lokasi studi telah memenuhi ketentuan, yaitu minimal 300 pelajar per sekolah.
- 3) Identifikasi lokasi pemukiman Daerah lokasi studi yaitu kawasan pendidikan Jalan Sudirman 3 memiliki tata guna lahan yang didominasi oleh perumahan, perkantoran dan pertokoan.

Berdasarkan kriteria penentuan kawasan RASS maka peneliti menggunakan tiga sekolah untuk dijadikan objek penelitian, yaitu SMA Negeri 3 Palembang, SMA Methodist 1 Palembang dan MTs Negeri 1 Palembang.

2. Analisis Karakteristik Pola Perjalanan

- 1) Perhitungan Sampel Wawancara

Tabel 1. Jumlah Sampel Wawancara Masing-Masing Sekolah.

Sekolah	Jumlah Pelajar	Persentase	Sampel (Slovin)	Sampel (Survei)	Faktor Ekspansi
SMAN 3 Palembang	1513	46,60%	166,04	167	9,06
SMA Mhetodist 1 Palembang	363	11,20%	39,84	40	9,08
MTs N 1 Palembang	1369	42,20%	150,23	151	9,07
Jumlah	3245	100%	356,1	358	9,06

Sumber : Hasil Analisis, 2024

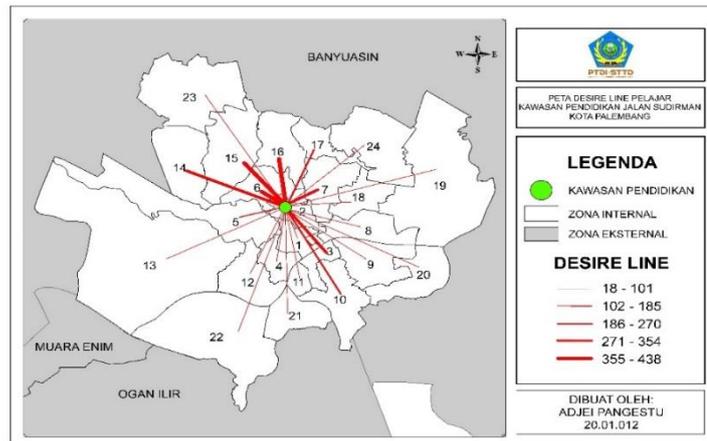
Jumlah sampel 358 pelajar merupakan jumlah sampel minimal dan total keseluruhan dari ketiga sekolah.

- 2) Persentase Jenis Kelamin

Dari hasil analisis didapatkan bahwa jenis kelamin perempuan merupakan yang tertinggi dengan persentase sebesar 66% dan laki-laki dengan persentase sebesar 34%.

- 3) Asal Tujuan Pelajar

Data asal tujuan pelajar didapat dari hasil survei wawancara yang berupa data alamat pelajar yang merupakan data asal serta alamat sekolah tujuan. Pada penelitian ini, titik kawasan pendidikan Jalan Sudirman 3 berada pada Kelurahan Pahlawan, Kecamatan Kemuning yang berada pada zona 2.



Sumber : Hasil Analisis, 2024

Gambar 1. Peta Desire Line Perjalanan Pelajar.

4) Usia

Pelajar di kawasan pendidikan Jalan Sudirman 3 didominasi oleh pelajar berusia 17 tahun dengan persentase sebanyak 30%.

5) Moda Yang Digunakan Pelajar

Persentase moda yang digunakan oleh pelajar dalam menempuh perjalanan ke sekolah tertinggi yaitu menggunakan sepeda motor dengan 30%.

6) Alasan Pemilihan Moda

Persentase alasan pemilihan moda oleh pelajar dalam menempuh perjalanan ke sekolah yang tertinggi adalah dengan alasan cepat yakni sebesar 48%.

7) Jarak Tempuh Pelajar

Dari 358 sampel pelajar yang disurvei diperoleh persentase jarak yang ditempuh oleh pelajar kesekolah adalah 47% diatas 5 km, 27% dengan jarak 3-4 km, 12% dengan jarak 0-1 km, serta masing-masing 7% untuk jarak 2-3 km dan jarak 1-2 km.

8) Waktu Tempuh

Rentang waktu yang ditempuh oleh pelajar terbanyak adalah 11–15 menit dengan persentase sebesar 28%, 26% dengan rentang waktu 16-20 menit, 18% dengan rentang waktu 6-10 menit, 11 % dengan rentang waktu 21-25 menit, 7% dengan rentang waktu 26-30 menit, 6% dengan rentang waktu 0-5 menit, dan rentang jarak yang ditempuh oleh pelajar paling sedikit adalah >30 menit dengan persentase sebesar 4%.

3. Identifikasi Penentuan Rute Perjalanan

1) Usulan Rute Pejalan Kaki

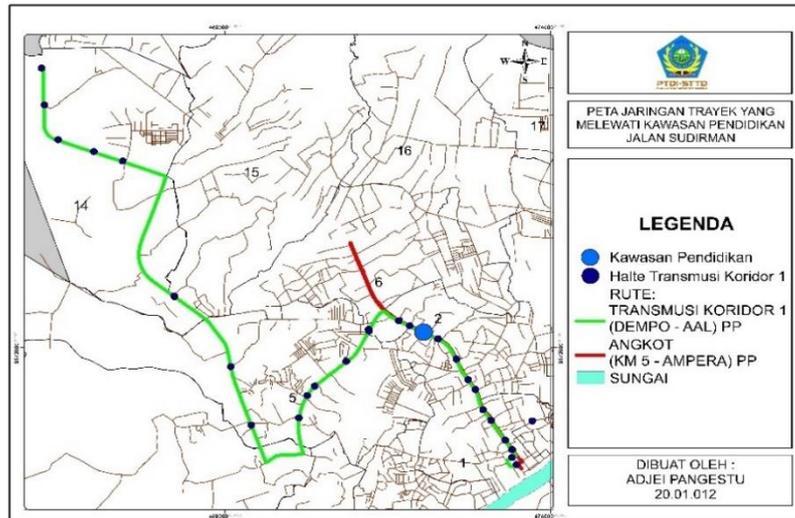
Tabel 2. Usulan Rute Pejalan Kaki.

No.	Nama Jalan	Panjang Jalan Eksisting(m)	Panjang Jalan Yang Dilayani (m)
1	Jl. Sudirman 3	1700	1700
2	Jl. Basuki Rahmat	1965	1000
3	Jl. Demang Lebar Daun 4	985	985
4	Jl. Kapten Marzuki	592	592
5	Jl. Mayor Santoso	540	540
6	Jl. Let Simanjuntak	1265	1000
7	Jl. Rawa Jaya	910	910

Dengan menyediakan jalur sepeda, diharapkan para pelajar dapat mengganti moda transportasi dari kendaraan bermotor menjadi sepeda.

3) Rute Angkutan Umum

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan PM 16 Tahun 2016 dijelaskan bahwa RASS dengan kriteria pelayanan angkutan umum merupakan rute dari rumah menuju ke sekolah dengan menggunakan angkutan umum dengan radius sejauh 5 km dari lokasi sekolah, dan jarak dari rumah ke tempat pemberhentian angkutan umum maksimal 1 kilometer.



Sumber : Hasil Analisis, 2024

Gambar 4. Peta Jaringan Trayek Angkutan Umum Yang Melayani Kawasan Pendidikan.

Setelah mengidentifikasi masing-masing rute dari semua trayek, maka diketahui trayek yang melewati kawasan pendidikan di lokasi penelitian yaitu trayek TRANSMUSI KORIDOR 1 dan ANGKOT KM 5 – Ampera, visualisasi peta jaringan trayek angkutan umum yang melewati kawasan pendidikan dapat dilihat pada gambar diatas.

4. Penyediaan Fasilitas

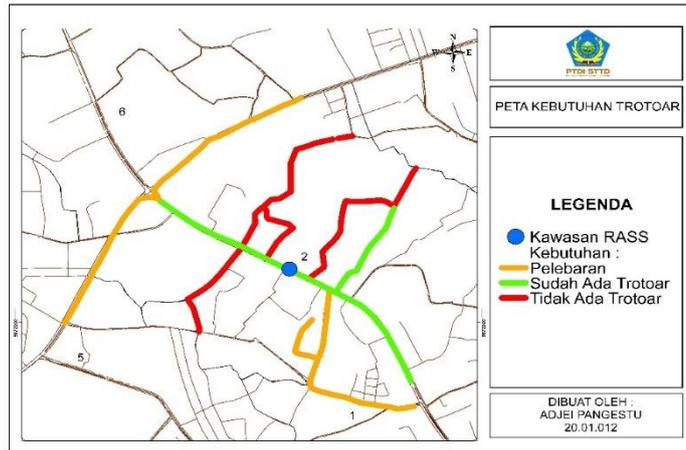
1) Penentuan Fasilitas Pejalan Kaki

a. Trotoar

Tabel 4. Usulan Pelebaran Trotoar.

No.	Ruas Jalan	Tipe Jalan	Lebar Jalur Efektif	Masuk Kawasan		Keluar Kawasan		Penyediaan/ Pelebaran	Lebar Rekomendasi (m)
				Lebar Trotoar Saat Ini (m)	Lebar Trotoar minimum (m)	Lebar Trotoar Saat Ini (m)	Lebar Trotoar minimum (m)		
1	Jl. Jendral Sudirman 3	6/2 T	27	2,5	1,85	2,5	1,85	Sudah Memenuhi	1,85
2	Jl. Basuki Rahmat	4/2 T	14	1,7	1,85	1,7	1,85	Pelebaran	1,85
3	Jl. Demang Lebar Daun 4	6/2 T	18	1,5	1,85	1,5	1,85	Pelebaran	1,85
4	Jl. Kapten Marzuki	2/2 TT	6	1,5	1,85	1,5	1,85	Pelebaran	1,85
5	Jl. Mayor Santoso	2/2 TT	7,5	1,5	1,85	1,5	1,85	Pelebaran	1,85

Sumber : Hasil Analisis, 2024



Sumber : Hasil Analisis, 2024

Gambar 5. Peta Kebutuhan Trotoar.

b. Fasilitas Penyebrangan

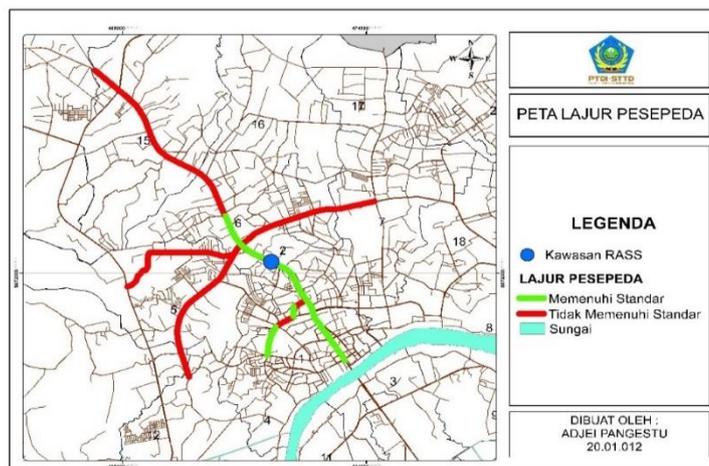
Tabel 5. Usulan Fasilitas Penyebrangan.

No.	Ruas Jalan	Volume (Kend/Jam) V	Orang Menyebrang P	PV2	Rekomendasi Fasilitas Penyebrangan
1	Jl. Jendral Sudirman 3	2484	53	326.142.103	Pelican dengan lapak tunggu

Sumber : Hasil Analisis, 2024

Rekomendasi untuk melengkapi penyebrangan pejalan kaki di ruas Jl. Sudirman 3 dengan menggunakan penyebrangan pelican yang dilengkapi dengan lapak tunggu. Namun, situasi di lapangan membuat pelaksanaan konsep lapak tunggu tidak memungkinkan karena ruas jalan daerah kajian memiliki median yang dilengkapi dengan pagar pembatas di atasnya dan tingginya kecepatan kendaraan yang melintas, sehingga menggunakan fasilitas Penyebrangan berupa Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) dikarenakan sudah terdapat Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) maka akan diusulkan rekomendasi bentuk Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) sesuai dengan Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki Kementerian PUPR tahun 2023.

2) Penentuan Fasilitas Pesepeda

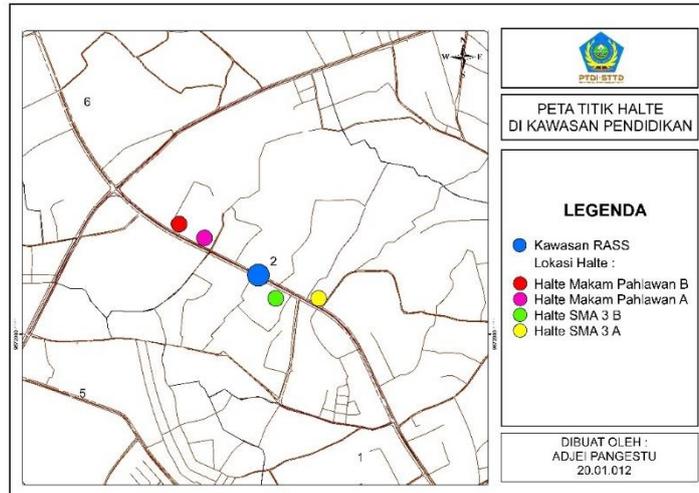


Sumber : Hasil Analisis, 2024

Gambar 6. Peta Lajur Pesepeda.

Lajur yang direkomendasikan sebagai jalur pesepeda yakni di 5 ruas jalan yaitu Jalan Sudirman 1, Jalan Sudirman 2, Jalan Sudirman 3, Jalan Kapten A. Rivai 1 dan Jalan Ade Irma Nasution.

3) Penentuan Fasilitas Angkutan Umum



Sumber : Hasil Analisis, 2024

Gambar 7. Peta Titik Halte Saat Ini Di Kawasan Pendidikan.

Dari peta tersebut dapat diketahui bahwa terdapat empat titik halte yaitu Halte Makam Pahlawan A, Halte Makam Pahlawan B, Halte SMA 3 A dan Halte SMA 3 B. Menurut Keputusan Dirjen Hubdat Nomor: 271/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum, Halte Makam Pahlawan A, Halte Makam Pahlawan B, Halte SMA 3 A dan Halte SMA 3 B sudah memenuhi kriteria tata letak halte terhadap ruang lalu lintas dimana jarak maksimal terhadap fasilitas penyeberangan pejalan kaki adalah ≤ 100 m dan jarak minimal halte pada lokasi CBD/Kota yaitu minimal 200 m antar halte.

4) Penentuan Fasilitas Antar Jemput

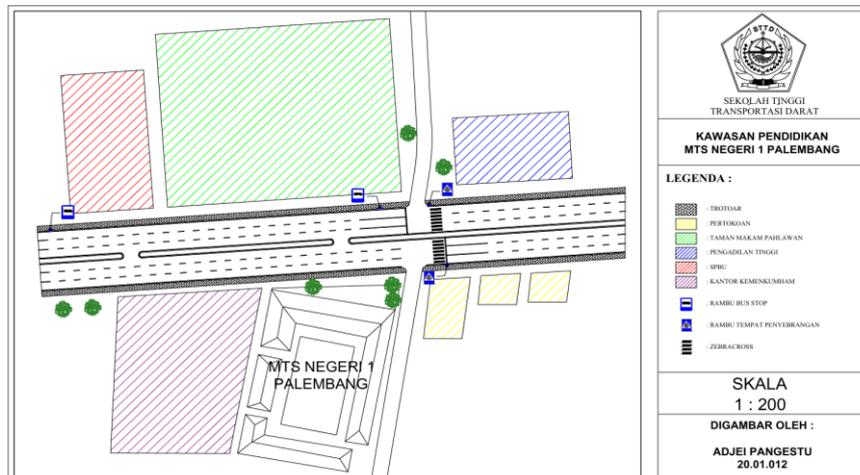
Tabel 6. Penyesuaian Dimensi *Drop Zone* Terhadap Lahan Yang Tersedia.

No.	Sekolah	Dimensi Total <i>Drop Zone</i> Motor dan Mobil			Lahan Tersedia			Keterangan
		Panjang (m)	Lebar (m)	Luas (m ²)	Panjang (m)	Lebar (m)	Luas (m ²)	
1	SMA Negeri 1 Palembang	7,00	2,30	16,10	20,00	3,00	60,00	Memungkinkan untuk dibuat <i>drop zone</i>
2	SMA Methodist 1 Palembang	0,00	2,30	0,00	20,00	3,00	60,00	Tidak memungkinkan untuk dibuat <i>drop zone</i>
3	MTs Negeri 1 Palembang	11,00	2,30	25,30	20,00	3,00	60,00	Memungkinkan untuk dibuat <i>drop zone</i>

Sumber : Hasil Analisis, 2024

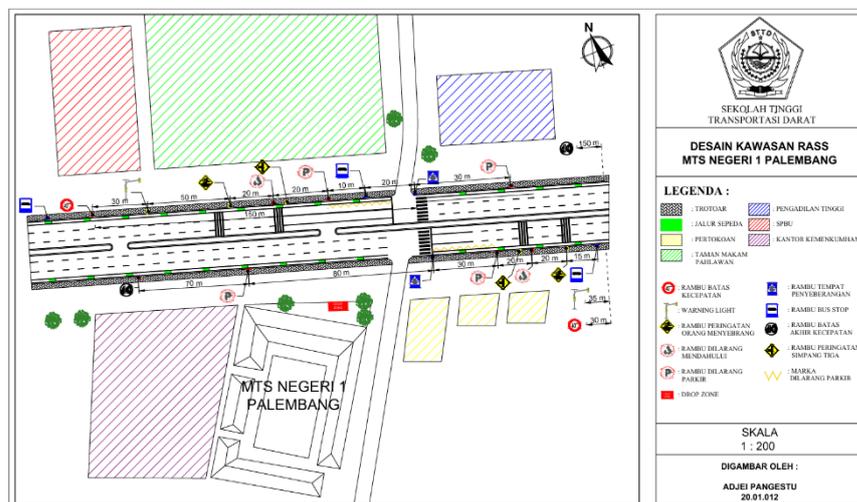
Dari tabel tersebut diketahui bahwa sekolah yang memungkinkan untuk dibuat *drop zone* adalah SMA Negeri 3 Palembang dan MTs Negeri 1 Palembang. Sedangkan untuk SMA Methodist 1 Palembang tidak diperlukan pembuatan *drop zone* dikarenakan intensitas dari kendaraan pengantar pelajar < 1 . Jika intensitas > 1 maka perlu adanya penambahan *drop zone*. Jika intensitas ≤ 1 maka tidak perlu adanya penambahan *drop zone*. Penentuan kebutuhan *drop zone/pick up point* dibagi menjadi dua yaitu untuk sepeda motor dan mobil.

5) Desain Kawasan



Sumber : Hasil Analisis, 2024

Gambar 8. Kondisi Kawasan Pendidikan MTs Negeri 1 Palembang Saat Ini.



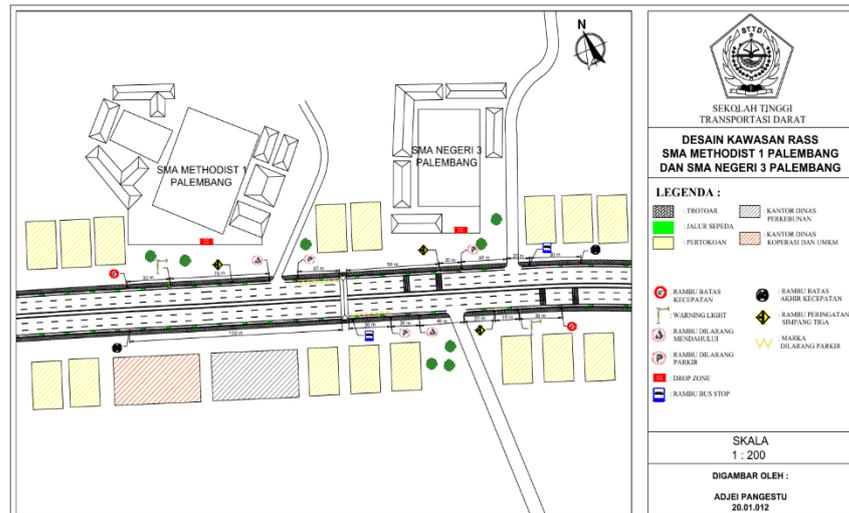
Sumber : Hasil Analisis, 2024

Gambar 9. Kondisi Kawasan Pendidikan MTs Negeri 1 Palembang Rencana.



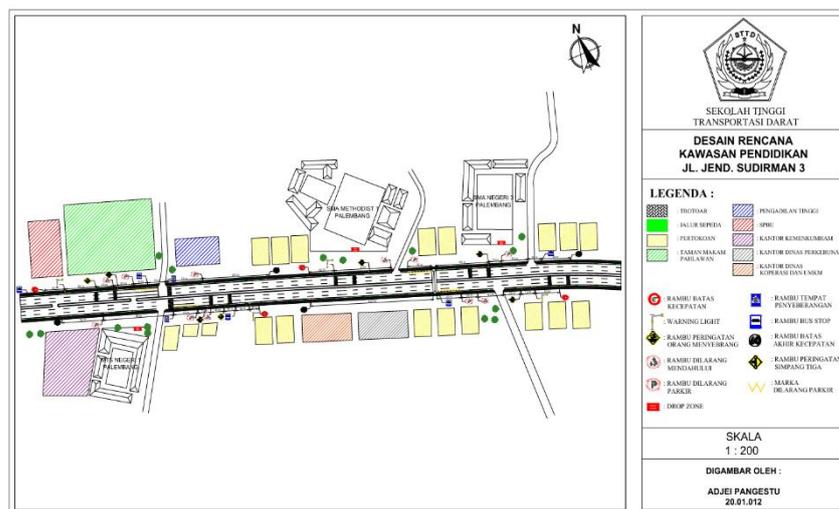
Sumber : Hasil Analisis, 2024

Gambar 10. Kondisi Kawasan Pendidikan SMA Methodist 1 Palembang dan SMA Negeri 3 Saat Ini.



Sumber : Hasil Analisis, 2024

Gambar 11. Kondisi Kawasan Pendidikan SMA Methodist 1 Palembang dan SMA Negeri 3 Rencana.



Sumber : Hasil Analisis, 2024

Gambar 12. Desain Kawasan Pendidikan Jalan Sudirman 3 Rencana.

5. Simulasi Pemilihan Moda Pelajar Setelah Adanya Rute Aman Selamat Sekolah

- 1) Perbandingan Pemilihan Moda Di Kawasan Pendidikan Saat Ini dan Setelah Adanya RASS

Tabel 7. Moda Yang Digunakan Oleh Pelajar Di Jalan Sudirman 3 Saat Ini.

Moda Yang Digunakan	SMA Methodist 1 Palembang	SMA Negeri 3 Palembang	MTs Negeri 1 Palembang	Total
Berjalan Kaki	54	181	209	444
Sepeda	18	18	236	272
Sepeda Motor	145	834	0	978
Mobil	0	0	0	0
Angkutan Umum	45	145	154	344
Diantar menggunakan sepeda motor (termasuk ojek)	82	236	626	943
Diantar menggunakan mobil (termasuk taksi)	18	100	145	263
Total	362	1513	1370	3245

Sumber : Hasil Analisis, 2024

Tabel 8. Moda Yang Digunakan Oleh Pelajar Di Jalan Sudirman 3 Setelah Adanya RASS.

Moda Yang Digunakan	SMA Methodist 1 Palembang	SMA Negeri 3 Palembang	MTs Negeri 1 Palembang	Total
Berjalan Kaki	100	181	209	490
Sepeda	91	516	553	1160
Sepeda Motor	0	0	0	0
Mobil	0	0	0	0
Angkutan Umum	172	815	608	1595
Diantar menggunakan sepeda motor (termasuk ojek)	0	0	0	0
Diantar menggunakan mobil (termasuk taksi)	0	0	0	0
Total	363	1513	1370	3245

Sumber : Hasil Analisis, 2024

Untuk mengetahui pemilihan moda saat ini dan setelah diberlakukannya RASS maka dilakukan simulasi sebagai perbandingan sebelum dan setelah adanya RASS. Data Pada tabel diatas adalah masing-masing pemilihan moda sebelum dan setelah adanya RASS. Dari tabel tersebut dapat disimpulkan bahwa di Jalan Sudirman 3 terjadi perpindahan moda dengan penambahan Pelajar yang berjalan kaki sebesar 10%, menggunakan sepeda sebesar 327% dan angkutan umum sebesar 363%. Untuk kecepatan kendaraan yang diharapkan setelah adanya RASS adalah maksimal 30 km/jam sesuai dengan PM Nomor 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan.

KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian tentang perencanaan rute aman selamat sekolah yang dilakukan di kawasan pendidikan Jalan Sudirman 3 Kota Palembang, peneliti dapat mengambil kesimpulan sebagai berikut.

1. Kawasan pendidikan yang direncanakan sebagai rute aman selamat sekolah adalah kawasan pendidikan Jalan Sudirman 3 Kota Palembang dengan jumlah 3 sekolah yaitu SMA Negeri 3 Palembang, SMA Methodist 1 Palembang dan MTs Negeri 1 Palembang dengan total pelajar sebanyak 3.245 Pelajar.
2. Karakteristik pola perjalanan pelajar di kawasan pendidikan Jalan Sudirman 3 Kota Palembang adalah sebagai berikut.
 - a. Jenis kelamin pelajar didominasi oleh perempuan dengan persentase sebesar 66%.
 - b. Asal pelajar paling banyak adalah Zona 2 (Kelurahan Pahlawan, Kecamatan Kemuning) dengan persentase sebesar 480 populasi.
 - c. Usia pelajar paling banyak adalah usia 17 tahun dengan persentase sebesar 30%.
 - d. Moda yang paling banyak digunakan Pelajar di kawasan pendidikan Jalan Sudirman 3 Kota Palembang adalah sepeda motor dengan persentase sebesar 30%.
 - e. Alasan pemilihan moda terbanyak adalah “Cepat” dengan persentase sebanyak 48%.
 - f. Rentang jarak terbanyak yang ditempuh Pelajar adalah >5 km dengan persentase sebesar 47%.
 - g. Rentang waktu terbanyak yang ditempuh Pelajar adalah 11–15 menit dengan persentase sebesar 28%.
3. Dari hasil identifikasi rute tersebut kemudian diusulkan rute perjalanan pelajar sebagai berikut.
 - a. Rute pejalan kaki terdiri dari 11 usulan jalan yaitu: Jl. Sudirman 3, Jl. Basuki Rahmat Jl. Demang Lebar Daun 4, Jl. Kapten Marzuki, Jl. Mayor Santoso, Jl. Let Simanjuntak, Jl. Rawa Jaya, Jl. Rawa Jaya II, Jl. KH Zainal Abidin, Jl. Prof DR

- Soepomo, dan Jl. Ariodillah.
- b. Rute sepeda terdiri dari lima usulan rute yaitu:
 - 1) Jl. Demang Lebar Daun 1 - Jalan Demang Lebar Daun 2 - Jalan Demang Lebar Daun 3 - Jalan Demang Lebar Daun 4 - Jalan Sudirman 3;
 - 2) Jl. Inspektur Marzuki 2 - Jl. Inspektur Marzuki 1 - Jl. Demang Lebar Daun 4 - Jl. Sudirman 3;
 - 3) Jl. Kolonel H Burlian 4 - Jl. Kolonel H Burlian 3 - Jl. Kolonel H Burlian 2 - Jl. Kolonel H Burlian 1 - Jl. Sudirman 3;
 - 4) Jl. R. Soekamto - Jl. Basuki Rahmat - Jl. Sudirman 3; dan
 - 5) Jl. Kapten A. Rivai 1 - Jl. Kapten A. Rivai 2 - Jl. Ade Irma Nasution - Jl. Kapten Anwar Sastro - Jl. Sudirman 2 - Jl. Sudirman 3.
 - c. Rute angkutan umum terdiri dari dua usulan rute angkutan umum saat ini, yaitu sebagai berikut.
 - 1) TRANSMUSI KORIDOR 1 (Terminal Alang-Alang Lebar - Integrasi Ampera).
 - 2) ANGKOT KM 5 – Ampera (Terminal KM 5- KM 5 (Memutar di depan RS Jiwa).
4. Fasilitas penunjang perjalanan pelajar yang diusulkan adalah sebagai usulan pelebaran trotoar di Jalan Basuki Rahmat, Jalan Demang Lebar Daun 4, Jalan Kapten Mrzuki dan Jalan Mayor Santoso. Kemudian usulan fasilitas penyebrangan di kawasan Pendidikan Jalan Sudirman 3 berupa JPO (Jembatan Penyebrangan Orang) dan usulan lajur sepeda di Jalan Sudirman 1, Jalan Sudirman 2, Jalan Sudirman 3, Jalan A. Rivai 1, serta Jalan Ade Irma Nasution.
 5. Simulasi pemilihan moda yang digunakan oleh Pelajar diperoleh dengan membandingkan pemilihan moda Pelajar saat ini dan setelah adanya RASS dengan hasil penambahan Pelajar yang berjalan kaki sebesar 10%, menggunakan sepeda sebesar 327% dan angkutan umum sebesar 363% di Jalan Sudirman 3.

SARAN

Peneliti memberikan saran agar dapat terwujudnya perencanaan rute aman selamat sekolah secara maksimal sebagai berikut.

1. Perlu dilakukannya sosialisasi rute aman selamat sekolah oleh Dinas Perhubungan Kota Palembang, Kepolisian Kota Palembang dan Pihak Sekolah kepada warga sekolah terutama Pelajar dan orang tua/wali agar Pelajar dapat beralih dari kendaraan pribadi (sepeda motor dan mobil) ke berjalan kaki, sepeda, atau angkutan umum untuk menuju sekolah guna mengurangi tingkat kecelakaan dan potensi terjadinya kecelakaan.
2. Perlu penempatan petugas penyeberangan dan penertib kendaraan yang dipilih oleh sekolah dan mendapatkan sertifikasi tentang keselamatan oleh Dinas Perhubungan Kota Palembang untuk membantu kelancaran lalu lintas di sekitar kawasan sekolah.
3. Perlu adanya penelitian lebih lanjut yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Palembang terkait biaya yang diperlukan untuk penyediaan fasilitas pejalan kaki (trotoar, penyeberangan), fasilitas sepeda (lajur sepeda), dan fasilitas angkutan umum (halte).
4. Perlu adanya penelitian lebih lanjut oleh Dinas Perhubungan Kota Palembang terkait evaluasi program rute aman selamat sekolah di kawasan pendidikan Jalan Sudirman 3 Kota Palembang.
5. Perlu ditetapkannya Rute Aman Selamat Sekolah oleh Dinas Perhubungan Kota Palembang pada Peraturan Daerah Kota Palembang untuk menjadi landasan hukum Pemerintah Daerah dalam merencanakan Rute Aman Selamat Sekolah Selanjutnya.

REFERENSI

- Agung. 2017. Kamus Bahasa Indonesia. Jakarta: Gramedia Widiasarana Indonesia.
- Aryoso, W, dan Syaiful Hermawan. 2013. Kamus Pintar Bahasa Indonesia. Jakarta: Pustaka Makmur.
- Badan Pusat Statistik Kota Palembang. 2023. Kota Palembang Dalam Angka 2023. Palembang: BPS Kota Palembang.
- Buchori, M. 2013. Pendidikan Bagi Anak Usia Dini. Jakarta: Rajawali Press.
- Burhani, Nabil Ahsan. 2016. ANALISIS FASILITAS PENYEBERANGAN DAN PENGENDALI KECEPATAN DI KAWASAN SEKOLAH (Studi Kasus Kawasan Sekolah di Jalan K.H. Ahmad Dahlan dan Jalan R.A. Kartini Kota Tegal).
- Departemen Perhubungan. 1996. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 271/HK.105/DJRD/96 Tahun 1996 Tentang Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Departemen Perhubungan. 1996. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 272/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir. Departemen Perhubungan.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 2014. Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 1304 Tahun 2014 tentang Zona Selamat Sekolah (ZoSS). Jakarta.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 2018. Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 3582 Tahun 2018 tentang Zona Selamat Sekolah (ZoSS). Jakarta.
- Gerung, A. A. R. T., Timboeleng, J. A., Waani, J. E., Pascasarjanatekniksipiluniversitas, D., & Ratulangi, S. (2016). *Fly Over Persimpangan Maumbi*. 5(1).
- Kementerian Pekerjaan Umum. 2021. Surat Edaran Direktorat Jenderal Bina Marga Nomor 05/SE/Db/2021 Tentang Perancangan Fasilitas Pesepeda. Kementerian Pekerjaan Umum.
- Kementerian Pekerjaan Umum. 2023. Surat Edaran Dirjen Bina Marga Nomor: 18/SE/Db/2023 Tentang Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum.
- Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan. <https://sekolah.data.kemdikbud.go.id/index.php/Chome/pencarian/>. 2023.
- Kementerian Perhubungan. 2015. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2015 Tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas. Jakarta.
- Kemntrian Perhubungan. 2015. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 96 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta.
- Kementerian Perhubungan. 2015. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 111 Tahun 2015. Indonesia: Kementerian Perhubungan.
- Kementerian Perhubungan. 2016. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 16 Tahun 2016 Tentang Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS). Jakarta, Indonesia: Kementerian Perhubungan.

- Kementerian Perhubungan. 2018. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 67 Tahun 2018 Tentang Marka Jalan. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. 2021. "Surat Edaran No. 05/SE/Db/2021 tentang Perancangan Fasilitas Pesepeda." Jakarta.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. 2023. "Surat Edaran No. 18/SE/Db/2023 tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki." Jakarta.
- Meyer, Michael D. 2016. *Transportation Planning Handbook / Institute of Transportation Engineers*. Fourth Edi. Hoboken: John Wiley & Sons, Inc.
- Munawar, A. (2004). *Manajemen lalu lintas perkotaan*. Yogyakarta: Beta Offset. Pembinaan, D., & Kota, J. (N.D.). Direktorat Jenderal Bina Marga.
- Nazir, M. (2005). *Metode Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia
- Pemerintah Republik Indonesia. 2007. *Undang-Undang Dasar 1945*. Jakarta, Indonesia: Sekretariat MPR RI.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2009. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Sekretariat Negara RI.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2013. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Sekretariat Negara RI
- Pemerintah Republik Indonesia. 2014. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan*. Jakarta: Sekretariat Negara RI.
- Purwoko, Budi Dwi Hartanto, dan Arbie. (2016, Februari). Rute Aman Selamat Sekolah (Rass) Di Kota Salatiga. *Penelitian Transportasi Darat*, 23-44.
- Soejachmoen, Kuki. 2004. *Keselamatan Pejalan Kaki dan Transportasi*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Tanan, Natalia. 2011. *Fasilitas Pejalan Kaki*. Bandung: Pusat Penelitian dan Pengembangan Jalan dan Jembatan Kementerian Pekerjaan Umum.
- Tamin, O. (2000). *Perencanaan Dan Pemodelan Transportasi*. Penerbit Itb. Tempat, P., & Kendaraan, P. (N.D.). *Pedoman Teknis*.
- Tim PKL Kota Palembang. 2023. "Laporan Umum Kinerja Transportasi Darat Kota Palembang 2023." Bekasi.
- Utama, Septian Surya, dan Yosi Alwinda. 2016. "Pengaruh Sosialisasi Zona Selamat Sekolah (ZoSS) Terhadap Efektifitas ZoSS Sekolah Dasar Di Pekanbaru." *Jom FTEKNIK* 3 (2): 1–6.