PERENCANAAN RUTE AMAN SELAMAT SEKOLAH (RASS) DI KAWASAN PENDIDIKAN KECAMATAN SUTOJAYAN, KABU-PATEN BLITAR

Lui Gassing Saman[1]
[1]Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD
[2]Manajemen Transportasi Jalan
[3]Kementerian Perhubungan
*E-mail: luigassingsaman@gmail.com

Abstract.
There are 5 schools in the Study Area region with a total of 3674 students. Many of these students walk or bike to school, but currently, they lack safe routes to and from school. The existing conditions in the area do not provide dedicated pedestrian and/or cycling paths, which poses risks to the students. Support facilities are also needed such as School Safety Zones (ZoSS), markings, signs, and drop zones. However, the existing support facilities are inadequate, which reduces students' interest in walking and cycling.Based on the criteria for determining the RASS area, researchers selected five schools as the research objects: SMA Negeri 1 Sutojayan, SMP Negeri 1 Sutojayan, SMP Negeri 2 Sutojayan, MTs Miftaahul Ulum, and SD Negeri 01 Kalipang. Efforts to ensure student safety include improving necessary safety facilities.
Keywords: *RASS, Pedestrians, Cyclists, Drop Zone, Pick Up Point.*

Abstrak
Terdapat 5 sekolah pada Kawasan wilayah kaji yang memiliki jumlah 3674 siswa sehingga banyak dari pelajar yang berjalan kaki ataupun bersepeda tidak memiliki tempat yang aman untuk menuju/kembali dari sekolah, pada kondisi eksisting Kawasan tersebut belum memiliki jalur khusus untuk pejalan kaki dan/atau pesepeda yang mana dapat membahayakan para pelajar. Fasilitas penunjang juga dibutuhkan seperti Zona Keselamatan Sekolah (ZoSS), marka, rambu dan drop zone, namun pada kondisi eksisting fasilitas penunjang tidak terpenuhi dengan baik sehingga mengurangi minat pelajar untuk berjalan kaki dan bersepeda. Bersumber pada kriteria penentuan kawasan RASS, peneliti mengambil lima sekolah sebagai objek penelitian, yaitu SMA Negeri 1 Sutojayan, SMP Negeri 1 Sutojayan, SMP Negeri 2 Sutojayan, MTs Miftaahul Ulum dan SD Negeri 01 Kalipang. Usaha dalam memberikan keselamatan bagi pelajar yaitu dengan peningkatan fasilitas yang berkeselamatan yang dibutuhkan.
Kata Kunci: RASS, Pejalan Kaki, Pesepeda, Drop Zone, Pick Up Point.

PENDAHULUAN

Pendidikan merupakan suatu proses yang sangat penting untuk meningkatkan kecerdasan, keterampilan, mempertinggi budi pekerti, memperkuat kepribadian, dan mempertebal semangat kebersamaan agar dapat membangun diri sendiri dan bersama-sama membangun bangsa (Saptono, 2017). Keselamatan jalan raya merupakan suatu bagian yang tak terpisahkan dari konsep transportasi berkelanjutan yang menekankan pada prinsip transportasi yang aman, nyaman, cepat, bersih (mengurangi polusi/pencemaran udara) dan dapat diakses oleh semua orang dan kalangan, baik oleh para penyandang cacat, anak anak, ibu maupun para lanjut usia (Soejachmoen, 2004).

Di sekitar area sekolah, aktivitas transportasi seperti penggunaan kendaraan pribadi dan antar jemput siswa saat menuju dan kembali sangat umum. Jika pengaturan lalu lintas tidak efektif, dapat menyebabkan kemacetan di jalan-jalan sekitar sekolah, mengganggu

kenyamanan pengguna jalan dan warga sekitar, serta meningkatkan risiko kecelakaan (Guntur & Octaviani, 2022).

Berdasarkan data dari Satlantas Polres Kabupaten Blitar, kecelakaan yang dialami pelajar melibatkan pelajar tahun 2019 – 2023, kecelakaan yang dialami ssebanyak 684 kejadian kecelakaan yang mempengaruhi keselamatan siswa. Keselamatan siswa saat mereka pergi dan pulang sekolah dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor. Salah satu faktor tersebut yang menyebabkan terjadinya kecelakaan adalah kurangnya fasilitas keselamatan pada area sekolah di Kabupaten Blitar. Dengan kondisi tersebut, ini menimbulkan risiko besar bagi para siswa, yang sering mengabaikan langkah-langkah keselamatan dan gagal berhati-hati saat menyeberang jalan, sehingga membuat mereka rentan terhadap kecelakaan.

Wilayah studi yang akan menjadi objek penelitian atau yang akan dikaji adalah berada di wilayah Kecamatan Sutojayan, Kabupaten Blitar pada ruas jalan Jalan Raya Barat dan Jalan Diponegoro. Pada Kecamatan Sutojayan memiliki beberapa kawasan, yaitu kawasan permukiman, kawasan perdagangan, dan kawasan pendidikan. Adapun kawasan pendidikan pada sekolah yang berada di area tersebut yaitu SMAN 1 Sutojayan, SMPN 1 Sutojayan, SMPN 2 Sutojayan, MTs Miftaahul Ulum dan SDN 01 Kalipang. Dari hasil survei yang telah dilakukan pada tahun 2024, disebutkan bahwa Jalan Raya Barat dan Jalan Diponegoro menurut status jalannya adalah kabupaten sedangkan berdasarkan fungsinya adalah lokal sekunder yang memiliki 2 arus kendaraan dengan V/C Rasio 0,32 pada Jalan Raya Barat dan 0,3 pada Jalan Diponegoro.

Terdapat 5 (lima) sekolah pada kawasan pendidikan di Kecamatan Sutojayan, Kabupaten Blitar yang menjadi wilayah studi, yaitu SMAN 1 Sutojayan pada Jalan Diponegoro, serta SMPN 1 Sutojayan, SMPN 2 Sutojayan, MTs Miftaahul Ulum dan SDN 01 Kalipang pada Jalan Raya Barat dengan jumlah 3674 pelajar. Fasilitas keselamatan di sepanjang Jalan Raya Barat dan Jalan Diponegoro Kecamatan Sutojayan, Kabupaten Blitar kurang memadai, seperti kurang optimalnya fasilitas pejalan kaki seperti rute yang aman untuk pejalan kaki, trotoar dan fasilitas penyebrangan, kurang optimalnya Zona Keselamatan Sekolah (ZoSS), tidak adanya rute dan lajur untuk pesepeda yang aman disebabkan pesepeda berada di badan jalan bersama kendaraan bermotor tanpa adanya pembatas, kurang optimalnya Zona Keselamatan Sekolah (ZoSS) yang menjadi pengendali lalu lintas untuk pengemudi kendaraan bermotor, rambu indikator batas kecepatan saat memasuki zona sekolah yang ditetapkan, yang mana hal tersebut dapat dijadikan fasilitas untuk mendorong siswa berpindah dari kendaraan bermotor ke sepeda atau berjalan kaki menuju sekolah sesuai dengan Konsep Rute Aman Selamat Sekolah (RASS). Pada situasi ini dapat menimbulkan tantangan, terutama yang berkaitan dengan keselamatan anak sekolah.

Tujuan utama dari Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) adalah untuk mengurangi kejadian kecelakaan lalu lintas yang melibatkaan siswa. Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah berfungsi sebagai fasilitator bagi siswa untuk menggunakan sepeda atau berjalan kaki menuju dan dari sekolah, sebagaimana dijelaskan dalam Peraturan Menteri Nomor 16 tahun 2016. Oleh karena itu, dengan ini, penulis berusaha untuk membahas dengan judul "PENGEMBANGAN RUTE AMAN SELAMAT SEKOLAH (RASS) DI KAWASAN PENDIDIKAN KECAMATAN SUTOJAYAN, KABUPATEN BLITAR."

STUDI LITERATUR

1. Keselamatan

Keselamatan merujuk pada keadaan di mana individu terlindungi dari potensi bahaya kecelakaan saat bergerak, yang dapat disebabkan oleh faktor manusia, kendaraan, kondisi jalan, dan pengaruh lingkungan. Tujuan keselamatan jalan adalah untuk menurunkan kejadian kecelakaan lalu

lintas dan menegakkan alur lalu lintas yang teratur, memastikan keselamatan semua pengguna jalan yang terlibat dalam berbagai aktivitas (Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

Menjamin keselamatan lalu lintas melibatkan strategi dan teknik yang bertujuan untuk mencegah kecelakaan, mencakup pertimbangan keselamatan, kenyamanan, dan ekonomi dalam transportasi individu atau barang (termasuk hewan). Hal ini melibatkan penggunaan mode transportasi tertentu melalui rute atau jalur yang ditentukan, dari titik awal hingga tujuan perjalanan yang dimaksud. (Ruktiningsih, 2017).

2. Rute Aman Selamat Sekolah (RASS)

Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) diatur oleh Peraturan Menteri Nomor 16 Tahun 2016 menjelaskan bahwa Rute Aman Selamat Sekolah (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 permukiman menuju sekolah. RASS diselenggarakan mulai dari Kawasan pemukiman sampai dengan sekolah. Sekolah yang termasuk dalam program RASS adalah Sekolah Dasar, Sekolah Lanjutan Tingkat Pertama, Sekolah Lanjutan Tingkat Atas, dan/atau Sekolah yang Sederajat.

Tujuan dari Program Rute Aman Selamat Sekolah adalah untuk mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pelajar di jalan. Ini termasuk mengurangi konsumsi bahan bakar, memberikan keamanan terhadap kegiatan kriminal di jalan, dan secara tidak langsung mengurangi kemacetan di daerah tempat RASS diterapkan.

Peraturan Menteri Nomor 16 Tahun 2016 mengenai RASS bertujuan untuk menciptakan lingkungan pendidikan yang aman. Implementasi konsep ini meliputi penyediaan fasilitas perlengkapan jalan seperti rambu lalu lintas, marka jalan, penyeberangan pejalan kaki, fasilitas parkir sepeda, ruang henti sepeda, penerangan jalan, dan fasilitas untuk penyandang disabilitas.

Penentuan wilayah RASS, sebagaimana disebutkan dalam Pasal 6, bagian 1, mewajibkan setidaknya tiga sekolah per wilayah RASS, masing-masing dengan jumlah pendaftaran minimal 300 siswa. Skema Rute Aman Sekolah, yang diuraikan dalam Peraturan Menteri Nomor 16 tahun 2016 tentang Penerapan Rute Aman Sekolah (RASS), dijelaskan di bawah ini:

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 kriteria pelayanan 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.

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kuantitatif. Data dalam penelitian ini berjenis data primer dan sekunder. Pada kajian ini peneliti mengambil populasi dari masing – masing 5 sekolah di kawasan pendidikan Kecamatan Sutojayan, Kabupaten Blitar. Dalam mengambil sampel peneliti menggunakan metode slovin dengan tingkat kepercayaan 95%. Teknis analisis data yaitu menentukan kawasan RASS, mengidentifikasi perjalanan dari dan ke sekolah yang terdiri dari rute pejalan kaki dan pesepeda, menganalisis kebutuhan fasilitas

penyebrangan dan Zona Selamat Sekolah sehingga dapat diambil sebuah kesimpulan dan dampak dari penerimaan RASS.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Identifikasi Asal dan Tujuan Siswa

Berkenaan dengan aturan penentuan kawasan pendidikan dalam menerapkan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) yang mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan No 16 Tahun 2016 sebagai berikut.

1. Identifikasi titik lokasi sekolah
2. Mengklasifikasikan sekolah yang berdekatan dan memungkinkan dapat dijadikan satu cluster atau kawasan (jumlah pelajar minimal 300 pelajar dalam 1 sekolah dan pada kawasan RASS jumlah minimal 3 sekolah)
3. Mengidentifikasi lokasi pemukiman Dalam penerapan konsep RASS, ada 5 sekolah yang dijadikan objek penelitian yaitu:

Tabel 1 Data Sekolah yang Dikaji

No	Nama Sekolah	Jumlah Siswa	Lokasi
1	SMA Negeri 1 Sutojayan	1.073	Jl. Diponegoro
2	SMP Negeri 1 Sutojayan	965	Jl. Raya Barat
3	SMP Negeri 2 Sutojayan	929	Jl. Raya Barat
4	MTs Miftaahul Ulum	307	Jl. Raya Barat
5	SD Negeri 01 Kalipang	490	Jl. Raya Barat

Sumber: Hasil Analisis 2024

Bersumber pada kriteria penentuan kawasan RASS, peneliti mengambil lima sekolah sebagai objek penelitian, yaitu SMA Negeri 1 Sutojayan, SMP Negeri 1 Sutojayan, SMP Negeri 2 Sutojayan, MTs Miftaahul Ulum dan SD Negeri 01 Kalipang. Lima sekolah tersebut terdapat di lokasi yang berdekatan, sehingga sesuai dijadikan satu cluster sebagai kawasan pendidikan dalam perencanaan RASS dan akan berikan solusi dan saran dalam penerapan wilayah sekolah yang berkonsep RASS pada akhir penelitian.

2. Moda yang Digunakan

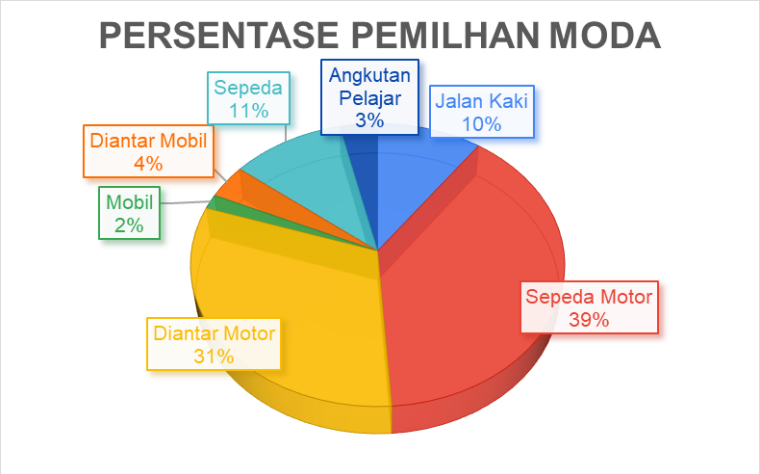
Jenis moda yang digunakan para pelajar dalam melakukan perjalanan menuju atau kembali dari sekolah dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 2 Pemilihan Moda

Pemilihan Moda								
No	**Moda**	**SMA N 1 Sutojayan**	**SMP N 1 Sutojayan**	**SMP N 2 Sutojayan**	**MTs Miftaahul Ulum**	**SD N 01 Kalipang**	**Jumlah**	**Persentase**
1	Jalan Kaki	4	12	11	3	6	36	10%
2	Sepeda Motor	75	32	27	6	1	141	39%
3	Diantar Motor	12	33	28	11	29	113	31%
4	Mobil	5	1	0	0	0	6	2%
5	Diantar Mobil	4	5	3	0	2	14	4%
6	Sepeda	1	9	17	6	6	39	11%
7	Angkutan Pelajar	2	1	3	4	3	13	4%
Total		**103**	**93**	**89**	**30**	**47**	**362**	**100%**

Sumber: Hasil Analisis 2024

Sumber: Hasil Analisis 2024



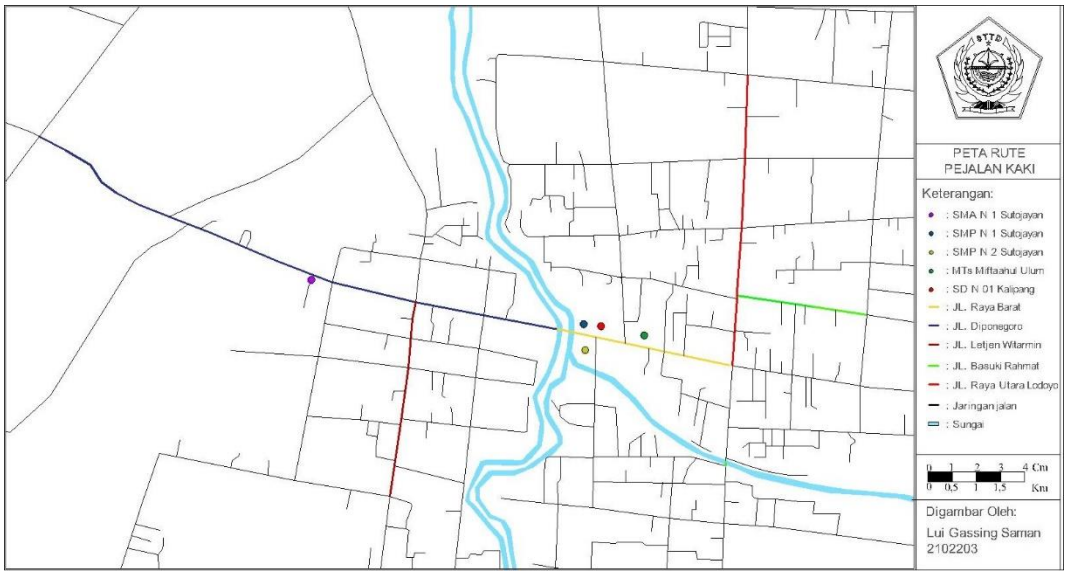
Gambar 1 Persentase Pemilihan Moda

Berdasarkan hasil analisis pada gambar di atas, dapat diketahui bahwa persentase moda yang digunakan oleh pelajar yaitu paling banyak menggunakan sepeda motor sebesar 39% sebesar 141 pelajar.

3. Penentuan Rute Pejalan Kaki

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 16 Tahun 2016 dijelaskan bahwa RASS dengan kriteria pelayanan berjalan kaki merupakan rute dari rumah menuju ke sekolah dengan berjalan kaki dengan radius paling jauh 1 km dari lokasi sekolah. Dari titik kawasan pendidikan yang akan dibuat perencanaan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS), sudah dapat ditentukan seberapa jauh rute yang akan ditempuh oleh pelajar untuk berjalan kaki. Rute pejalan kaki diusulkan berdasarkan jalan yang sering dilalui pelajar, aksesibilitas yang bagus, dan lebar jalan yang mencukupi. Pada wilayah studi penelitian terdapat 5 jalan yang berpotensi diusulkan untuk rute pejalan kaki yaitu Jalan Raya Barat, Jalan Diponegoro, Jalan Raya Utara Lodoyo , Jalan Basuki Rahmat dan Jalan Letjen Witarmin. Berkut adalah rekapitulasi asal pelajar

yang menuju/kembali menggunakan moda berjalan kaki ke sekolah. Berikut adalah peta ruas jalan yang akan dijadikan rute pejalan kaki.



Gambar 2 Peta Rute Pejalan Kaki

Tabel 3 Inventarisasi Ruas Jalan Radius 1 km

No	Nama Jalan	Tipe	Lebar Jalan (M)	Volume (SMP/JAM)	Kapasitas (SMP/JAM)	V/C Ratio	Fungsi
1	Jalan Raya Barat	2/2 TT	7,0	724,05	2242,8	0,32	Lokal Sekunder
No	**Nama Jalan**	**Tipe**	**Lebar Jalan (M)**	**Volume (SMP/JAM)**	**Kapasitas (SMP/JAM)**	**V/C Ratio**	**Fungsi**
2	Jalan Diponegoro	2/2 TT	6,5	676,25	2202,48	0,3	Lokal Sekunder
3	Jalan Raya Utara Lodoyo	2/2 TT	7,3	615,77	2242,8	0,27	Lokal Sekunder
4	Jalan Basuki Rahmat	2/2 TT	6,2	775,94	2126,63	0,36	Lokal Sekunder
5	Jalan Letjen Witarmin	2/2 TT	6,0	610,2	2060,86	0,29	Lokal Sekunder

Sumber: Hasil Analisis 2024

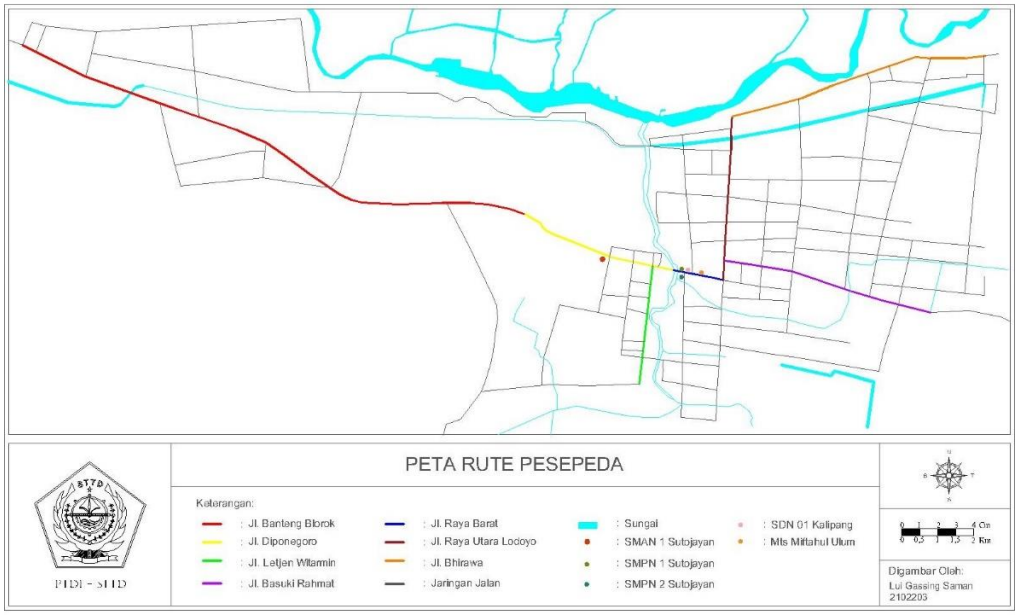
4. Penentuan Rute Pesepeda

Jalur khusus sepeda menurut Peraturan Menteri No 16 Tahun 2016 Tentng Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) merupakan lajur sepeda yang disediakan secara khusus untuk pesepeda dan/atau dapat digunakan Bersama-sama pejalan kaki. Berdasarkan peraturan tersebut maka didapatkan jalan yang berada dalam radius 5 Km yang melayani pesepeda dari lokasi sekolah

Tabel 4 Inventarisasi Ruas Jalan Radius 5 km

No	Nama Jalan	Tipe	Lebar Jalan (M)	Volume (SMP/JAM)	Kapasitas (SMP/JAM)	V/C Ratio	Fungsi
1	Jalan Raya Barat	2/2 TT	7,0	724,05	2242,8	0,32	Lokal Sekunder
2	Jalan Diponegoro	2/2 TT	6,5	676,25	2202,48	0,3	Lokal Sekunder
3	Jalan Raya Utara Lodoyo	2/2 TT	7,3	615,77	2242,8	0,27	Lokal Sekunder
4	Jalan Bhirawa	2/2 TT	6,0	420,13	2017,01	0,2	Lokal Sekunder
5	Jalan Basuki Rahmat	2/2 TT	6,2	775,94	2126,63	0,36	Lokal Sekunder
6	Jalan Letjen Witarmin	2/2 TT	6,0	610,2	2060,86	0,29	Lokal Sekunder
7	Jalan Banteng Blorok	2/2 TT	6,0	505,24	2082,78	0,24	Lokal Sekunder

Sumber: Hasil Analisis 2024



Gambar 3 Peta Rute Pesepeda

7 (tujuh) jalan tersebut berada pada dalam radius 5 km dari kawasan pendidkan wilayah kajian, ruas jalan tersebut akan disediakan rute pesepeda, serta akan difasilitasi lajur pesepeda pada tiap lajur badan jalan.

5. Penyediaan Fasilitas

Lebar trotoar yang dibutuhkan pada setiap ruas jalan yang termasuk dalam rekomendasi rute pejalan kaki. Namun, untuk meningkatkan kenyamanan dan keselamatan pengguna pejalan kaki, 0,5 m dirasa tidak memenuhi untuk ruang berjalan kaki, maka penentuan pelebaran trotoar sebagai mana disebut dalam SE. Kementerian PUPR No. 18 Tahun 2023, lebar minimum trotoar adalah 1,85 m, namun jika tidak dapat memenuhi maka dilakukan intervensi terhadap pengalokasian ruang jalan, yang mana lebar trotoar menjadi 1,5 m, hal ini disebabkan karena lebar badan jalan dan bahu yang sempit. Maka dapat diketahui rekomendasi untuk penyediaan fasilitas pejalan kaki trotoar.

Tabel 5 Rekomendasi Lebar Trotoar

No	Ruas Jalan	Menuju Kawasan (m)		Keluar Kawasan (m)		Pelebaran/ Penyediaan	Usulan (m)
		Eksisting	Minimum	Eksisting	Minimum		
1	Jalan Raya Barat	1,5	1,5	1,5	1,5	-	-
2	Jalan Diponegoro	-	1,5	-	1,5	Penyediaan	1,5
3	Jalan Raya Utara Lodoyo	1,5	1,5	1,5	1,5	-	-
4	Jalan Basuki Rahmat	-	1,5	-	1,5	Penyediaan	1,5
5	Jalan Letjen Witarmin	-	1,5	-	1,5	Penyediaan	1,5

Sumber: Hasil Analisis 2024

Setelah ditentukan lebar trotoar, langkah selanjutnya adalah menentukan fasilitas penyebrangan yang menjadi fasilitas untuk pejalan kaki. Dengan menggunakan rumus PV^2 dimana P adalah volume penyebrang dan V adalah volume lalu lintas di ruas jalan tersebut. Didapatkan seluruh ruas jalan dibutuhkan fasilitas penyebrangan berupa *zebra cross*, dengan perhitungan sebagai berikut.

Tabel 6 Kebutuhan Fasilitas Penyebrangan Wilayah Studi

No	Nama Ruas	P Rata – rata (org/jam)	V Rata – rata (kend/jam)	PV^2 rata - rata	Rekomendasi Fasilitas Penyebrangan
1	Jalan Raya Barat	42,16	1987,67	$1,66 \times 10^8$	*Zebra Cross*
2	Jalan Diponegoro	50,83	1568,83	$1,25 \times 10^8$	*Zebra Cross*
3	Jalan Raya Utara Lodoyo	29,16	1691,16	$0,83 \times 10^8$	*Zebra Cross*

No	Nama Ruas	P Rata – rata (org/jam)	V Rata – rata (kend/jam)	PV^2 rata - rata	Rekomendasi Fasilitas Penye-brangan
4	Jalan Basuki Rahmat	17,67	2133,67	0,8 x 10^8	*Zebra Cross*
5	Jalan Letjen Witarmin	18,5	1370	0,34 x 10^8	*Zebra Cross*

Sumber: Hasil Analisis 2024

Drop Zone/Pick Up Point adalah suatu lokasi atau titik untuk menurunkan dan menaikkan penumpang yang menggunakan moda antar jemput, baik itu mobil maupun sepeda motor. Fasilitas ini memberikan kemudahan bagi pengemudi kendaraan yang menjemput maupun mengantar pelajar, sehingga tidak terjadi kemacetan yang memanjang akibat dari kecelakaan yang mengantri pada badan jalan.

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

1. Jumlah Kendaraan Tiba per satuan waktu
   $\lambda = \frac{Jumlah\ Kendaraan\ Masuk}{Lama\ Pengamatan}$ (Kend/Jam)
2. Tingkat pelayanan per satuan waktu
   $\mu = \frac{1}{Lama\ Rata{-}rata\ Pelayanan}$ (Kend/Jam)
3. Intensitas
   $\rho = \frac{\lambda}{\mu}$
4. Penentuan Jumlah Pelayanan
   $\rho = \frac{\lambda/N}{\mu} < 1$

   Setelah didapatkan jumlah pelayanan menggunakan rumus di atas, dapat diketahui dimensi *drop zone/pick up point* sepeda motor dan mobil, berikut adalah hasil pengamatan *drop zone/puck up point* sepeda motor dan mobil.

Tabel 7 Dimensi *Drop Zone* Sepeda Motor

No	Sekolah	*Drop Zone*	
		Panjang (m)	Lebar (m)
1	SMA N 1 Sutojayan	4	0,75
2	SMP N 1 Sutojayan	8	0,75
3	SMP N 2 Sutojayan	8	0,75
4	MTs Miftaahul Ulum	2	0,75
5	SD N 01 Kalipang	8	0,75

Tabel 8 Dimensi *Drop Zone* Mobil

No	Sekolah	*Drop Zone*	
		Panjang (m)	Lebar (m)
1	SMA N 1 Sutojayan	10	2,30
2	SMP N 1 Sutojayan	10	2,30
3	SMP N 2 Sutojayan	5	2,30
4	MTs Miftaahul Ulum	5	2,30
5	SD N 01 Kalipang	5	2,30

HASIL PENELITIAN

Tabel 9 Dimensi Usulan Rencana Jalur Sepeda dan Pejalan Kaki

Nama Ruas	Fasilitas	Lebar Kebutuhan Jalur Sepeda (m)	Lebar Kebutuhan Trotoar (m)	Lebar Jalan (m)	Lebar Bahu (m)	Lebar Jalan Setelah Fasilitas (m)
Jalan Raya Barat	Jalur Pejalan Kaki dan Pesepeda	1,3	1,5	7,0	0,8	6
Jalan Diponegoro	Jalur Pejalan Kaki dan Pesepeda	1,2	1,5	6,5	1,2	5,5
Jalan Raya Utara Lodoyo	Jalur Pejalan Kaki dan Pesepeda	1,3	1,5	7,3	0,5	5,7
Jalan Bhirawa	Jalur Pejalan Kaki dan Pesepeda	1,25	1,5	6,0	1	2,5
Jalan Basuki Rahmat	Jalur Pejalan Kaki dan Pesepeda	1,35	1,5	6,2	1	2,5
Jalan Letjen Witarmin	Jalur Pesepeda	1,25	0	6,0	1	5,5
Jalan Banteng Blorok	Jalur Pesepeda	1,44	0	6,0	1,5	6,12

Usulan yang akan direncanakan terlebih dahulu direkapitulasi keperluan lebar fasilitas untuk kemudian disesuaikan dengan standar yang sudah didapatkan, ketika tidak sesuai standar, maka diperlukan penanganan lebih lanjut, untuk kemudian diadakan penyesuaian lebar ataupun desain, dengan tetap mempertahankan manfaat dari pengembangan. Perhitungan ini perlu dilakukan mengingat adanya tipe pengembangan yang memerlukan lebar trotoar yang cukup besar, sehingga memerlukan pertimbangan untuk melaksanakan pengembangan dengan lebar jalan yang terbatas. Pada penelitian ini, jalan yang belum memenuhi persyaratan adalah Jalan Bhirawa dan Jalan Basuki Rahmat disebabkan lebar jalan yang terbatas sebesar 6 meter untuk Jalan Bhirawa dan 6,2 meter untuk Jalan Basuki Rahmat dan juga

bahu jalan yang sempat sebesar 1 meter untuk Jalan Bhirawa dan Jalan Basuki Rahmat, sehingga jika diadakan jalur pesepeda dan pejalan kaki akan mengganggu lalu lintas badan jalan yang akan merugikan pengendara kendaraan bermotor.

KESIMPULAN

1. Asal perjalanan siswa terdapat 6 (enam) zona bangkitan di wilayah kajian Kawasan Pendidikan Kecamatan Sutojayan, Kabupaten Blitar. Pola pergerakan siswa pada wilayah kajian peneliti didapatkan pergerakan didominasi oleh pelajar yang berasal dari Zona 1 yaitu Kelurahan Kalipang, Kelurahan Sutojayan, Kelurahan Kembangarum, Kelurahan Pandanarum dan Kelurahan Kedungbunder sebanyak 1237 perjalanan/hari, dimana zona tersebut adalah zona wilayah studi, hal ini disebabkan karena sekolah sudah menggunakan sistem zonasi, sehingga asal perjalanan pelajar didominasi oleh asal perjalanan yang palng dekat dengan wilayah studi.
2. Usaha dalam memberikan keselamatan bagi pelajar yaitu dengan peningkatan fasilitas yang berkeselamatan yang dibutuhkan. Dalam penerapan Kawasan RASS ini akan disediakan rute pejalan kaki yang berasal dari Kelurahan Kalipang, Kelurahan Kedungbunder dan Kelurahan Kembangarum. Dalam penerapan Kawasan RASS ini akan disediakan rute pejalan kaki yang mencakup Jalan Jalan Raya Barat, Jalan Diponegoro, dan Jalan Raya Utara Lodoyo. Rute pesepeda yang berasal dari Kelurahan Bacem, Jegu, Jingglong, Kalipang, Kaulon, Kedungbunder, Kembangarum, Pandanarum, Sukorejo, Sumberjo. Fasilitas rute pesepeda mencakup pada ruas Jalan Raya Barat, Jalan Diponegoro, Jalan Raya Utara Lodoyo, Jalan Letjen Witarman, Jalan Banteng Blorok.
3. Berdasarkan kondisi eksisting dari prasarana seperti rambu dan marka yang ada, diperlukan beberapa penambahan rambu untuk ruas akses masuk SMA N 1 Sutojayan, SMP N 1 Sutojayan, SMP N 2 Sutojayan, MTs Miftaahul Ulum, SD N 01 Kalipang serta pemeliharaan rambu dan marka yang sudah pudar dan rusak. Kebutuhan fasilitas penunjang Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) sebagai berikut:
    a. Fasilitas pejalan kaki dengan lebar 1,5 meter di sepanjang jalan dan jenis penyebrangan *Zebra Cross*. Fasilitas pesepeda yaitu dengan menyediakan jalur khusus sepeda dengan lebar 1,3 meter pada Jalan Raya Barat dan 1,2 meter pada Jalan Diponegoro dengan tipe C yaitu jalur pesepeda berada di badan jalan dengan pembatas marka.
    b. ZoSS diterapkan pada Jalan Raya Barat dan Jalan Diponegoro yang terletak di depan SMA N 1 Sutojayan, SMP N 1 Sutojayan, SMP N 2 Sutojayan, MTs Miftaahul Ulum dan SD N 01 Kalipang.
    c. Disediakan rambu *drop zone/pick up point* di depan gerbang tiap - tiap sekolah yaitu SMA N 1 Sutojayan, SMP N 1 Sutojayan, SMP N 2 Sutojayan, MTs Miftaahul Ulum dan SD N 01 Kalipang.

DAFTAR PUSTAKA

_____, 2009, Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Jakarta: Kementerian Perhubungan.

_____, 2016. Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 2016 Tentang Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS).

_____, 2018. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 3582 / AJ 403 / DRJD / 2018 tentang Pedoman Teknis Pemberian Prioritas Keselamatan dan Kenyamanan Pejalan Kaki Pada Kawasan Sekolah Melalui Penyediaan Zona Selamat Sekolah.

_____, 2018. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 67 Tahun 2018 tentang Marka Jalan.

_____, 2021. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Guntur, H., & Octaviani, K. (2022). Analisis Tarikan Perjalanan dan Pola Sebaran Panjang Perjalanan ke Kawasan Pendidikan. Jurnal Simetris.

Mulyadi, A. M., (2010). *Pelaltihan Perancangan Lajur dan Jalur Sepeda*. Kementerian Pekerjaan Umum.

Pratama, N. (2014). Studi Perencanaan Trotoar di Dalam Lingkungan Kamus Universitas Sriwijaya Inderalaya. *Jurnal Teknik Sipil dan Lingkungan Universitas Brawijaya*.

Rukatiningsih, R. (2017). Analisis Tingkat Keselamatan Lalu Lintas Kota Semarang. (Unika Soegijapranata Semarang).

Saptono, A. (2017). Pengaruh Kreativitas Guru Dalam Pembelajaran Dan Kecerdasan Emosional Siswa Terhadap Prestasi Belajar Ekonomi Pada Siswa Kelas X Di Sma Negeri 89 Jakarta. Econosains Jurnal Online Ekonomi Dan Pendidikan. https://doi.org/10.21009/econosains.0141.08

Soejachmoen, K. H. (2004). Keselamatan Pejalan Kaki dan Transportasi.

Suwardi. 2010. *Pengaruh Parkir Di Badan Jalan Terhadap Lalu Lintas Di Ruas Jalan Purwosari – Gladag Surakarta*. Jurnal Teknik Sipil.

Tamin, Ofyar Z., (2008). Perencanaan, Permodelan, dan Rekayasa Transportasi, Bandung, ITB.