PERENCANAAN RUTE AMAN SELAMAT SEKOLAH (RASS) DI KAWASAN PENDIDIKAN JALAN MONGINSIDI KABUPATEN MAGETAN

Safe School Route Planning (RASS) in the Educational Area of Monginsidi Street – Magetan Regency

Vera Indah Valeska.R[1,*], Sri Sarjana[2], dan Djamal Subastian[3]
[1]Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan, Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia
**E-mail: veravaleska03@gmail.com*

Abstract
This research aims to design a safe and secure route for students in the educational area of Jalan Monginsidi, Magetan Regency. This Education Area has three schools consisting of SD Negeri 1 Selosari, SMA Negeri 1 Magetan, and Islamic International School PSM. The modes of transportation used by students are motorized vehicles, walking, bicycles and public transportation. However, there are several problems related to safety facilities on the road, such as less optimal pedestrian facilities, traffic signs, and the unavailability of special bicycle lanes, drop zones, and School Safe Zones (ZoSS). Efforts to improve student safety are by providing road equipment facilities in the form of optimizing pedestrian facilities, providing signs, providing special bicycle lanes, ZoSS and Drop Zones to bus stop design, so that it becomes a safe school by implementing the concept of Safe Safe School Route as stated in the Minister of Transportation No.16 of 2016 in the school area. The results of the study show that it is necessary to optimize pedestrian facilities such as sidewalks, addition of signs. In addition, special bicycle lanes, drop zones, bus stop design and the implementation of ZoSS around schools must be realized immediately to ensure the safety of students. This study suggests the provision of safe routes for students by paying attention to safety and comfort aspects for students and road users in the educational area.
Keywords: *Safe Routes, Safe to School, Pedestrian Facilities, Special Bicycle Lanes, Drop Zones*

Abstrak
Penelitian ini bertujuan untuk merancang rute aman dan selamat bagi pelajar di kawasan pendidikan Jalan Monginsidi Kabupaten Magetan. Kawasan Pendidikan ini memiliki tiga sekolah yang terdiri dari SD Negeri 1 Selosari, SMA Negeri 1 Magetan, dan Islamic International School PSM. Moda transportasi yang digunakan Pelajar seperti diantar kendaraan bermotor, jalan kaki, sepeda dan angkutan umum. Namun, terdapat beberapa masalah terkait fasilitas keselamatan di jalan, seperti kurang optimalnya fasilitas pejalan kaki, rambu lalu lintas, serta belum tersedianya jalur khusus sepeda, *drop zone*, dan Zona Selamat Sekolah (ZoSS). Upaya dalam peningkatan keselamatan pelajar yaitu dengan menyediakan fasilitas perlengkapan jalan berupa pengoptimalan fasilitas pejalan kaki, penyediaan rambu, penyediaan jalur khusus sepeda, ZoSS dan Drop Zone hingga desain halte, sehingga mnjadi kawsan sekolah yang berkeselamatan dengan menerapkan konsep Rute Aman Selamat Sekolah yang tertuang dalam Menteri Perhubungan No.16 Tahun

2016 pada kawasan sekolah. Hasil penelitian menunjukkan bahwa diperlukan pengoptimalan fasilitas pejalan kaki seperti trotoar, penambahan rambu. Selain itu, jalur khusus sepeda, *drop zone*, desain halte dan penerapan ZoSS di sekitar sekolah harus segera direalisasikan untuk menjamin keselamatan pelajar. Penelitian ini menyarankan penyediaan rute aman bagi pelajar dengan memperhatikan aspek keselamatan, dan kenyamanan bagi pelajar dan pengguna jalan di kawasan pendidikan tersebut.
Kata Kunci: RASS, Fasilitas Pejalan Kaki, Jalur Khusus Sepeda, *Drop Zone*

Pendahuluan

Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) merupakan bagian dari kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas berupa penyediaan sarana angkutan umum dengan pengendalian lalu lintas dan penggunaan jaringan jalan serta sarana dan prasarana angkutan dari lokasi pemukiman menuju sekolah.(Hubsmith, 2006).

Dalam Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional (Sisdiknas) yang menyebutkan bahwa "Pendidikan adalah usaha sadar dan terencana untuk mewujudkan suasana belajar dan proses pembelajaran agar peserta didik secara aktif mengembangkan potensi dirinya untuk memiliki kekuatan spiritual keagamaan, pengendalian diri, kepribadian, kecerdasan, akhlak mulia, serta keterampilan yang dibutuhkan bagi dirinya, masyarakat, dan bangsa" sehingga dalam proses tersebut para pelajar harus merasa aman dan nyaman dalam melakukan perpindahan dari rumah ke sekolah.

Salah satu Kawasan Pendidikan ini terletak di Jalan Monginsidi Kabupaten Magetan, terdapat tiga sekolah di jalan tersebut dengan jumlah 1.978 siswa yang bersekolah di SD Negeri 1 Selosari, SMA Negeri 1 Magetan, dan Islamic International School PSM. Moda yang dipilih siswa kesekolah yaitu diantar kendaraan bermotor, jalan kaki, sepeda dan angkutan umum.

Ada beberapa masalah terkait fasilitas perlengkapan jalan pada jalan yang dilalui seperti tidak optimalnya fasilitas pejalan kaki, rambu lalu lintas, belum tersedianya jalur khusus sepeda dan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) pada ruas jalan ini dapat membahayakan keselamatan pelajar. Terkhusus untuk pelajar yang berjalan kaki, fasilitas pejalan kaki berupa trotoar, marka jalan, dan zebra cross sangat penting untuk menjamin keselamatan siswa dari bahaya kendaraan bermotor yang melintas. Begitupun bagi pelajar yang menggunakan sepeda, belum tersedianya jalur khusus sepeda agar dapat memberikan rasa aman bagi pelajar yang menggunakan sepeda. Oleh karena itu, diperlukan rute yang aman dan selamat terhadap para pelajar di kawasan pendidikan Jalan Monginsidi harus segera dilaksanakan agar terciptanya kawasan yang berkeselamatan.

Untuk mengantisipasi kecelakaan lalu lintas terutama berkaitan dengan keselamatan anak sekolah/para pelajar dan memberikan rasa aman dan nyaman bagi pelajar dalam berlalu lintas, maka yang harus dilakukan Pemerintah Kabupaten Magetan yaitu dengan merencanakan program Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) dikawasan pendidikan yaitu di ruas Jalan Monginsidi. Program ini memberi rekomendasi berupa penerapan Zona Aman Selamat Sekolah (ZoSS), fasilitas pejalan kaki, rute pesepeda dan pemasangan rambu.

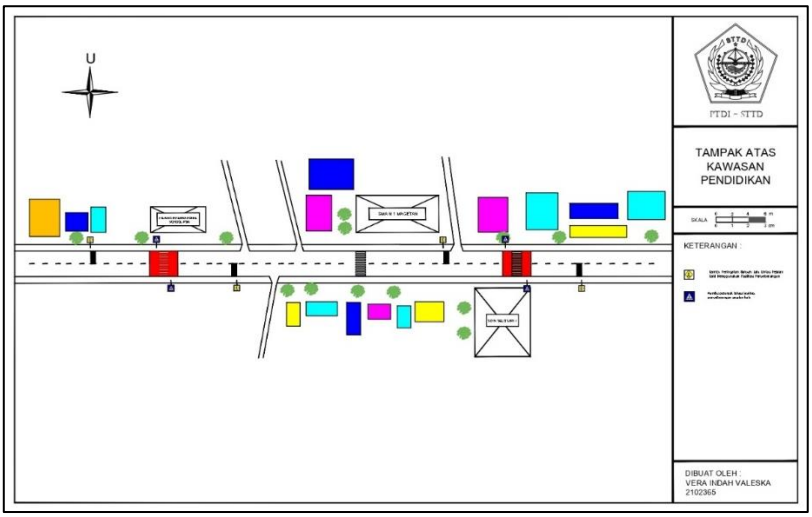
Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Sumber data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder.

Teknik pengumpulan data dengan observasi, wawancara dan dokumentasi. Instrumen penelitian yang digunakan yaitu peneliti sendiri, pedoman wawancara, dan catatan lapangan.

Hasil dan Pembahasan

Kondisi Eksisting Wilayah Kajian



Gambar 1 Layout Kondisi Eksisting

Tabel 1 Jumlah Siswa di Wilayah Kajian

No.	Nama Sekolah	Jumlah Siswa (orang)
1	SMA Negeri 1 Magetan	1.048
2	Islamic International School PSM (IIS PSM)	690
3	SD Negeri Selosari	240
Total		**1.978**

Peneliti menggunakan tiga sekolah sebagai objek penelititan, yaitu SD Negeri 1 Selosari, SMA Negeri 1 Magetan, dan Islamic International School PSM. Letak 3 sekolah tersebut berdekatan sehingga cocok untuk dijadikan satu cluster sebagai kawasan RASS.

Identifikasi Asal dan Tujuan Pelajar

1. **Perhitungan Sampel Wawancara**

   Berdasarkan dari perhitungan dengan rumus slovin, maka didapatkan jumlah sampel kebutuhan data yang harus dipenuhi, dengan tingkat kesalahan 5%, yang artinya data sampel tersebut 95% mendekati benar dan dapat mewakili populasi. Deketahui populasi jumlah seluruh pelajar yang dijadikan objek penelitian yaitu sebanyak 1.978 siswa, maka dapat ditentukan sampel sebesar:

$$n = \frac{N}{(1+(N.e^2))}$$

$$n = \frac{1.978}{(1 + (1.978.\,0{,}05^2))} = 333\ Pelajar$$

Jumlah sampel 333 pelajar merupakan jumlah sampel keseluruhan, untuk mengetahui kebutuhan sampel setiap sekolah didapat dengan cara mengalikan persentase jumlah pelajar di setiap sekolah dengan jumlah keseluruhan yang harus dipenuhi. Untuk jumlah sampel survei wawancara di tiap sekolah dapat dilihat pada tabel berikut:

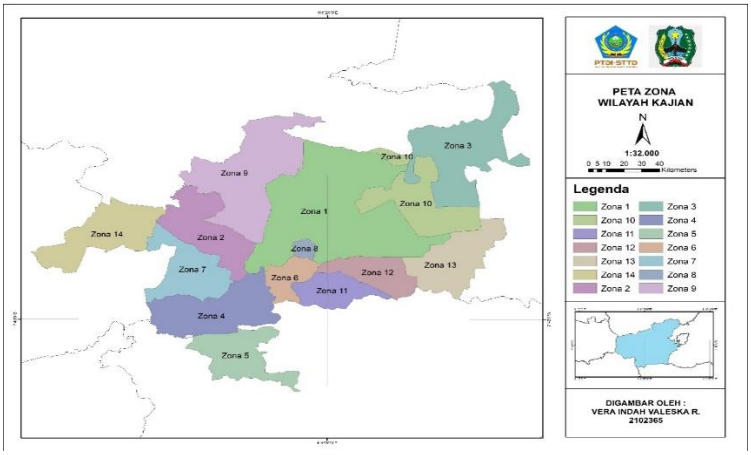
Tabel 2 Jumlah Sampel Wawancara Pelajar di Tiap Sekolah

No	Sekolah	Jumlah Siswa	Presentase	Sampel
1	SMA Negeri 1 Magetan	1.048	53%	176
2	Islamic International School PSM	690	35%	116
3	SD Negeri Selosari	240	12%	40
Total Pelajar		1.978	100%	333

Persentase sampel siswa diambil berdasarkan jumlah siswa pada satu sekolah dibagi dengan jumlah siswa keseluruhan tiga sekolah. Jadi jumlah sampel minimal keseluruhan dari ketiga sekolah yaitu 310 siswa.

2. Karakteristik Pola Perjalanan

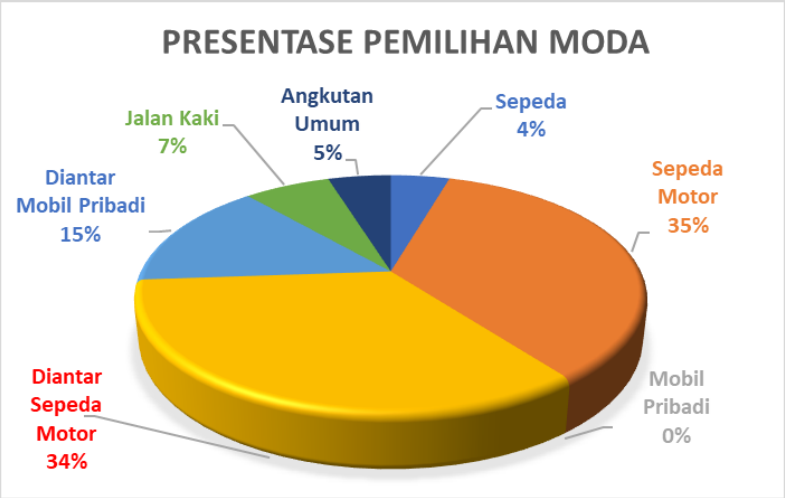
Data yang didapatkan survei wawancara pelajar di tiap sekolah pada Kawasan pendidikan Jalan Monginsidi, data yang diperoleh berupa data alamat dan rute jalan yang dilalui pelajar dalam melakukan perjalanan. Data asal (origin) dan data tujuan (destination) pelajar dalam melakukan perjalanan sesuai zonasi.



Gambar 2 Peta Pembagian Zona

Berdasarkan rekapitulasi data asal tujuan, diketahui bahwa bangkitan perjalanan terbesar didominasi pada zona 1 sebesar 934 perjalanan dan zona 2 yaitu sebesar 233 perjalanan.

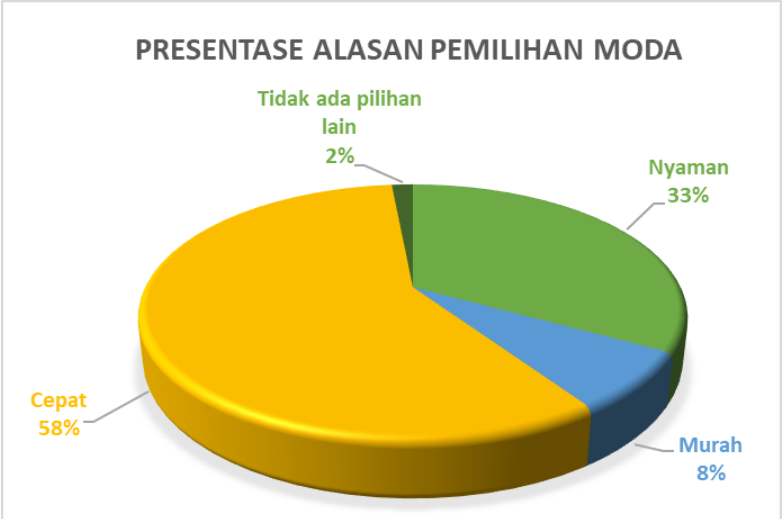
3. Jenis Moda Yang Digunakan



Gambar 3 Presentase Pemilihan Moda

Pada Gambar 3 bisa dilihat bahwasanya persentase jenis moda yang digunakan oleh para pelajar didominasi oleh kendaraan Sepeda Motor yaitu 35% dan diantar sepeda motor dengan jumlah 34%.

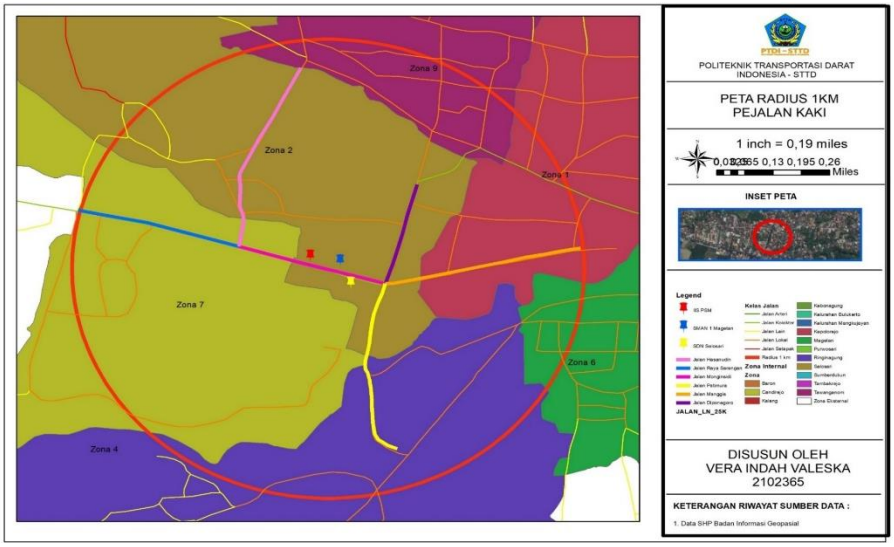
4. Alasan Pemilihan Moda



Gambar 4 Alasan Pemilihan Moda

Alasan pelajar memilih moda terbanyak moda yaitu cepat dengan persentase 58% dan terendah yaitu tidak ada pilihan lain dengan persentase 2%.

Penyediaan Rute Pejalan Kaki



Gambar 5 Rute Pejalan Kaki

Gambar 5 merupakan usulan rute pejalan kaki. Hasil pemilihan rute pejalan kaki terbagi menjadi 6 rute yaitu Jalan Patimura, Jalan Hasanudin, Jalan Manggis, Jalan Raya Sarangan 1, Jalan Diponegoro dan Jalan Monginsidi.

1. **Penentuan Fasilitas Pejalan Kaki Menyusuri**

   W = (V / 35) + N

   Keterangan :

   W = Lebar efektif minimum Trotoar

   V = Volume pejalan kaki rencana / dua arah (orang)

   N = Lebar Tambahan Sesuai dengan keadaan setempat (m)

Tabel 3 Rekomendasi Lebar Trotoar

Ruas Jalan	Lebar Trotoar Kiri (m)			Lebar Trotoar Kanan (m)			Rekomendasi (m)
	Eksisting	Minimum	Dianjurkan	Eksisting	Minimum	Dianjurkan	
Jalan Monginsidi	2,2	2	3	4,1	2	3	memenuhi
Jalan Raya Sarangan	0,0	1,5	2,75	0,0	1,5	2,75	tidak memenuhi
Jalan Diponegoro	4,2	2	4	4,2	2	4	memenuhi
Jalan Manggis	1,1	1,5	2,75	1,2	1,5	2,75	tidak memenuhi
Jalan Patimura	0,0	1,5	2,75	0,0	1,5	2,75	tidak memenuhi
Jalan Hasanudin	0,0	1,5	2,75	0,0	1,5	2,75	tidak memenuhi

Pada Tabel 3 terdapat 2 jalan yang memenuhi yaitu Jalan Monginsidi dan Jalan Diponegoro dan terdapat 4 jalan yang belum memenuhi rekomendasi lebar trotoar yaitu Jalan Raya Sarangan, Jalan Manggis, Jalan Patimura dan Jalan Hasanudin.

2. Penentuan Fasilitas Pejalan Kaki Menyebrang

$P \times V^2$

Keterangan:

P = Pejalan Kaki yang menyeberang jalan/jam

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

Tabel 4 Rekomendasi fasilitas Penyebrangan

PV	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

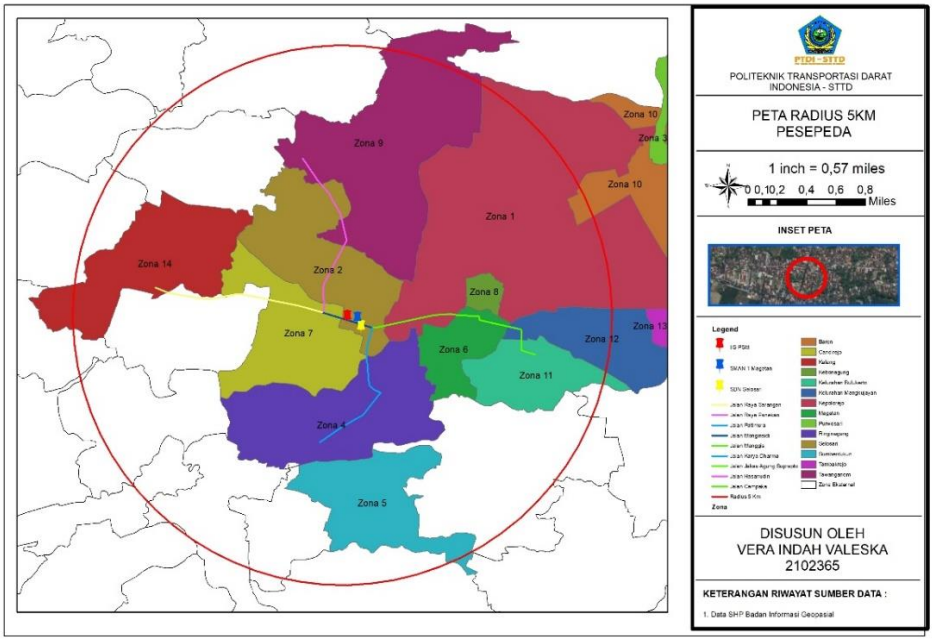
Sumber : SE Mentreri PUPR No. 2 Tahun 2023

Tabel 5 Hasil Perhitungan Fasilitas Penyebrangan

No.	Nama Jalan	Volume (Kendaraan/Jam)	Orang Menyeberang/Jam (P)	PV^2	Rekomendasi Fasilitas Penyeberangan
1	Jalan Monginsidi	1560	53	128980800	Pelican
2	Jalan Raya Sarangan	1236	18	27498528	Tidak ada rekomendasi
3	Jalan Diponegoro	889	25	19758025	Tidak ada rekomendasi
4	Jalan Manggis	922	18	15301512	Tidak ada rekomendasi
5	Jalan Patimura	1136	25	32262400	Tidak ada rekomendasi
6	Jalan Hasanudin	896	33	26492928	Tidak ada rekomendasi

Berdasarkan hasil perhitungan diatas, didapat hasil PV^2 128.980.800, maka rekomendasi fasilitas penyebrangan di Jalan Monginsidi adalah pelican crossing. Fasilitas pelican crossing merupakan tempat penyebrangan sebidang yang dilengkapi sinyal khusus untuk memberikan prioritas yang jelas kepada pejalan kaki.

Penyediaan Rute Pesepeda



Gambar 6 Rute Pesepeda

Tabel 6 Pemilihan Jalur/Lajur Sepeda Berdasarkan Fungsi Jalan

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

Keterangan:
A = Tipe jalur sepeda terproteksi (di badan jalan atau di luar badan jalan)
B = Tipe lajur sepeda di Trotoar
C = Tipe lajur sepeda di badan jalan

Sumber : Perancangan Fasilitas Pesepeda Dirjen Bina Marga 2021

Keterangan:
A = Tipe jalur sepeda terproteksi (di badan jalan atau di luar badan jalan)
B = Tipe lajur sepeda di Trotoar
C = Tipe lajur sepeda di badan jalan

	RUTE YANG DILEWATI	FUNGSI JALAN	LEBAR EFEKTIF(m)	LEBAR BAHU JALAN(m)	LEBAR JALUR/LAJUR SEPEDA (m)	LEBAR JALAN SETELAH ADA LAJUR SEPEDA(m)	UKURAN JALAN(R/S/K)	KECEPATAN RENCANA(KM/JAM)	TIPE JALUR/LAJUR SEPEDA	KETERANGAN
RUTE 1	Jalan Cempaka	Arteri Sekunder	7	0,3	1,44	5,86	Sedang	30	A	Tipe Jalur Sepeda Terproteksi di Badan Jalan
	Jalan Jaksa Agung Suprapto	Arteri Sekunder	8	0,8	1,44	7,36	Sedang	30	A	Tipe Jalur Sepeda Terproteksi di Badan Jalan
	Jalan Manggis	Arteri Sekunder	7	0	1,44	5,56	Sedang	30	A	Tipe Jalur Sepeda Terproteksi di Badan Jalan
	Jalan Monginsidi	Arteri Sekunder	9	0,5	1,44	8,06	Sedang	30	A	Tipe Jalur Sepeda Terproteksi di Badan Jalan

	RUTE YANG DILEWATI	FUNGSI JALAN	LEBAR EFEKTIF (m)	LEBAR BAHU JALAN(m)	LEBAR JALUR/LAJUR SEPEDA (m)	LEBAR JALAN SETELAH ADA LAJUR SEPEDA(m)	UKURAN JALAN(R/S/K)	KECEPATAN RENCANA(KM/ JAM)	TIPE JALUR/LAJUR SEPEDA	KETERANGAN
RUTE 2	Jalan Karya Dharma	Arteri Sekunder	9	0	1,44	7,56	Sedang	30	A	Tipe Jalur Sepeda Terproteksi di Badan Jalan
	Jalan Patimura	Arteri Sekunder	5,8	0	1,44	4,36	Sedang	30	A	Tipe Jalur Sepeda Terproteksi di Badan Jalan
	Jalan Monginsidi	Arteri Sekunder	9	0,5	1,44	8,06	Sedang	30	A	Tipe Jalur Sepeda Terproteksi di Badan Jalan

	RUTE YANG DILEWATI	FUNGSI JALAN	LEBAR EFEKTIF(m)	LEBAR BAHU JALAN(m)	LEBAR JALUR/LAJUR SEPEDA (m)	LEBAR JALAN SETELAH ADA LAJUR SEPEDA(m)	UKURAN JALAN(R/S/K)	KECEPATAN RENCANA(KM/JAM)	TIPE JALUR/LAJUR SEPEDA	KETERANGAN
RUTE 3	Jalan Raya Sarangan	Kolektor Primer	7	0,2	1,44	5,76	Sedang	30	C	Tipe Lajur Sepeda Di Badan Jalan
	Jalan Monginsidi	Arteri Sekunder	9	0,5	1,44	8,06	Sedang	30	A	Tipe Jalur Sepeda Terproteksi di Badan Jalan

	RUTE YANG DILEWATI	FUNGSI JALAN	LEBAR EFEKTIF(m)	LEBAR BAHU JALAN(m)	LEBAR JALUR/LAJUR SEPEDA (m)	LEBAR JALAN SETELAH ADA LAJUR SEPEDA(m)	UKURAN JALAN(R/S/K)	KECEPATAN RENCANA (KM/JAM)	TIPE JALUR/LAJUR SEPEDA	KETERANGAN
RUTE 4	Jalan Raya Panekan	Arteri Sekunder	7	0	1,44	5,56	Sedang	30	A	Tipe Jalur Sepeda Terproteksi di Badan Jalan
	Jalan Hasanudin	Arteri Sekunder	6	1	1,44	5,56	Sedang	30	A	Tipe Jalur Sepeda Terproteksi di Badan Jalan
	Jalan Monginsidi	Arteri Sekunder	9	0,5	1,44	8,06	Sedang	30	A	Tipe Jalur Sepeda Terproteksi di Badan Jalan

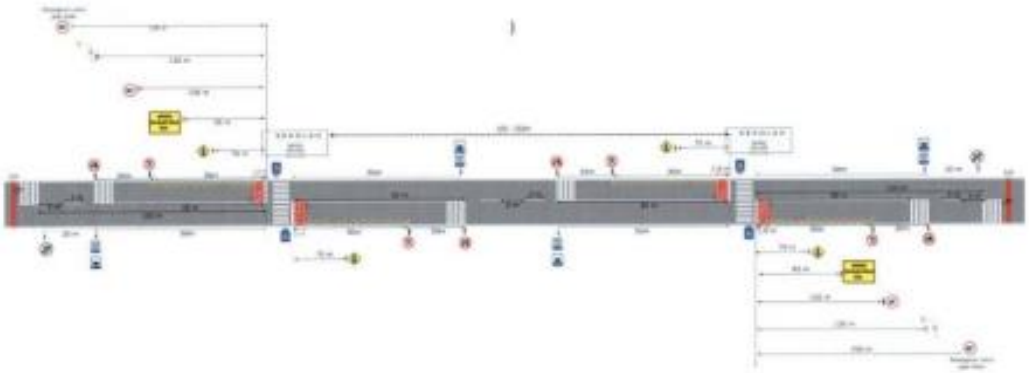
Berdasarkan dari table diatas penempatan jalur atau lajur sepeda tidak mengurangi lebar lajur minimum yang dipersyaratkan untuk kendaraan bermotor. Lebar jalur/lajur sepeda yaitu 1,44 berdasarkan dari Dirjen Bina Marga Tentang Perancangan Fasilitas Sepeda, 2021.

Zona Selamat Sekolah

1. Penerapan ZoSS

Dalam Keputusan Dirjen 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.

Berdasarkan kondisi eksisting pada ruas Jalan Monginsidi, maka ZoSS yang diterapkan adalah tipe Zoss pada sekolah yang berlokasi di persimpangan, dan desain ZoSS sebagai berikut ini:

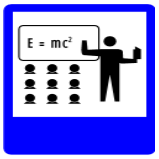


Gambar 7 Penerapan ZoSS

2. Rambu dan Marka

Berdasarkan kondisi eksisting di area pendidikan Jalan Monginsidi Kabupaten Magetan, maka fasilitas perlengkapan jalan yang akan diterapkan antara lain:

Gambar Rambu	Keterangan
	Rambu peringatan banyak lalu lintas pejalan kaki menggunakan fasilitas penyeberangan
	Rambu petunjuk lokasi fasilitaspenyeberangan pejalan kaki

Gambar Rambu	Keterangan
	Rambu peringatan dengan kata kata (Kawasan Zona Selamat Sekolah)
	Rambu petunjuk lokasi sekolahyang ditempatkan di depan setiap sekolah.
	Rambu larangan parkir
	Rambu petunjuk lokasi fasilitas pemberhentian mobil bus umum
	Rambu petunjuk lokasi parkir
	Rambu batas kecepatan yang digunakan di kawasan RASS yang menjadi objek penelitian adalah 30 km/jam.
	Rambu batas akhir larangan kecepatan.

Fasilitas Antar Jemput

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

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

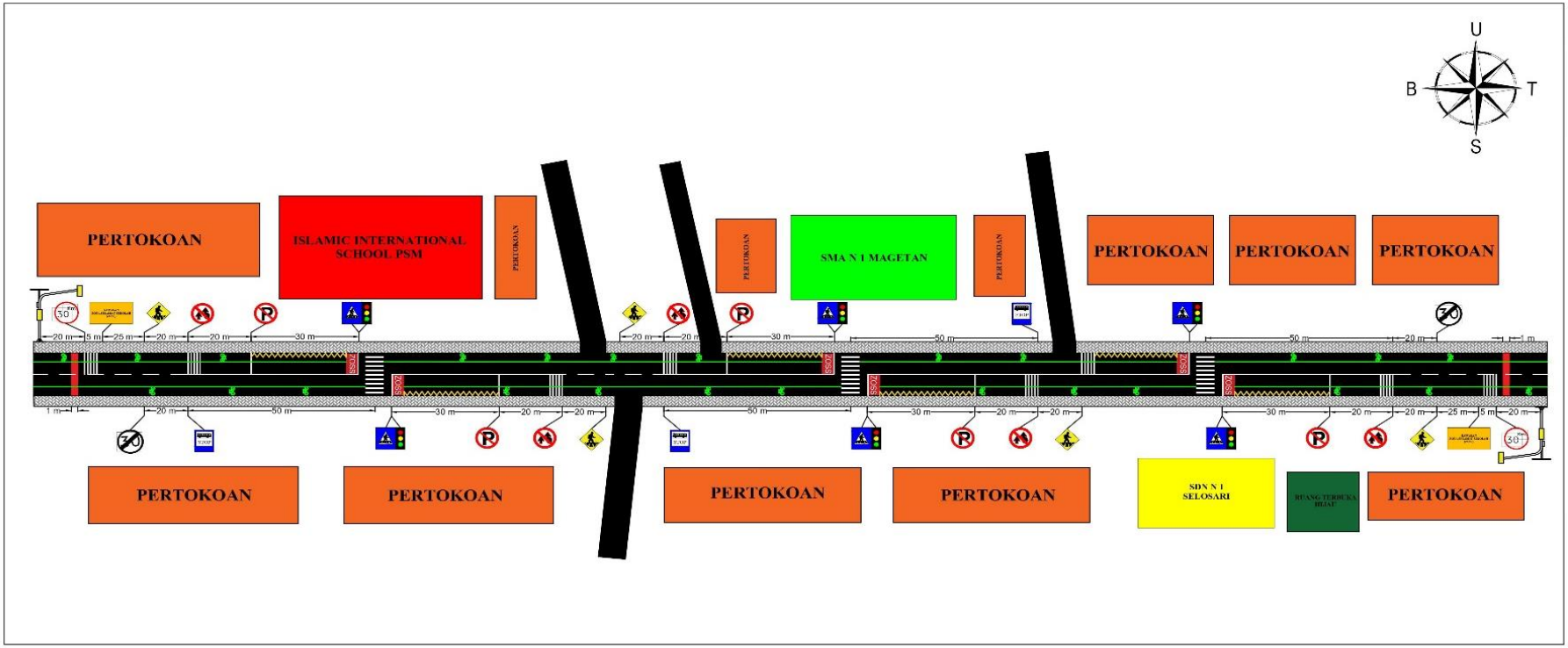
Sumber : Tamin, 2008 didalam (Lukman, Setiawan, and Bahar 2023)

Dalam perhitungan kebutuhan ini hal pertama yang dilakukan adalah melakukan pengamatan terhadap jumlah kendaraan pengantar dan penjemput pada masing - masing sekolah sehingga diketahui jumlah kendaraan tiba per satuan waktu, sehingga diketahui berapa *drop zone* yang diperlukan.

No.	Sekolah	Dimensi Total *Drop Zone* Motor dan Mobil			Lahan Tersedia			Keterangan
		Panjang (m)	Lebar (m)	Luas m^2	Panjang (m)	Lebar (m)	Luas m^2	
1	SMA Negeri 1 Magetan	20,00	2,30	46,00	70,00	0,50	35,00	Tidak memungkinkan untuk dibuat *dropzone*
2	IIS PSM	18,00	2,30	41,40	34,00	0,50	17,00	Tidak memungkinkan untuk dibuat *dropzone*
3	SD Negeri Selosari	9,00	2,30	20,70	30,40	0,65	19,76	Tidak memungkinkan untuk dibuat *dropzone*

Berdasarkan tabel perhitungan drop zone diatas maka dapat diketahui bahwa dari ketiga sekolah wilayah kajian tidak ada yang dapat memungkinkan untuk dibuatkannya drop zone di badan jalan oleh karena itu drop zone berada di dalam sekolah.

Desain Usulan Rute Aman Selamat Sekolah



POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIAN - STTD

LAYOUT USULAN KAWASAN PENDIDIKAN JALAN MONGINSIDI

LEGENDA :

- PETUNJUK LOKASI FASILITAS PENYEBERANGAN PEJALAN KAKI
- PETUNJUK LOKASI FASILITAS PEMBERTHENTIAN MOBIL BUS UMUM
- RAMBU PERINGATAN BANYAK LALU LINTAS PEJALAN KAKI
- PELICAN CROSSING
- BATAS AKHIR LARANGAN KEC. MAKS 30 KM/JAM
- LARANGAN PARKIR
- LARANGAN MENYALIP KENDARAAN LAIN
- LARANGAN MENJALANKAN KENDARAAN DENGAN KEC. LEBIH DARI 30 KM/JAM
- RAMBU PERINGATAN DENGAN KATA (KAWASAN ZONA SELAMAT SEKOLAH)

0 20 50 100 200

SCALE BAR 1:1000

DI GAMBAR OLEH :

VERA INDAH VALESKA. R
2102365

KESIMPULAN

Kesimpulan yang dapat diambil dari hasil penelitian tentang Perencanaan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) Di Kawasan Pendidikan Jalan Monginsidi adalah sebagai berikut:

1. Pada ruas Jalan Monginsidi terdapat 3 sekolah yaitu:
   a. SMA Negeri 1 Magetan dengan jumlah 1.048 siswa
   b. Islamic International School PSM (IIS PSM) dengan jumlah 690 siswa
   c. SD Negeri Selosari dengan jumlah 240 siswa
2. terdiri dari rute pejalan kaki, pesepeda dan angkutan umum. Berikut perencanaan fasilitas penunjang keselamatan dan keamanan yang dapat dilakukan di kawasan pendidikan lokasi studi yaitu:
   a. Fasilitas Pejalan Kaki
   b. Fasilitas pesepeda
   c. Rute angkutan umum telah tersedia yaitu angkutan perdesaan yang beroperasi melewati ketiga sekolah tersebut sehingga penelitian ini tidak mengkaji mengenai angkutan sekolah.
   d. Fasilitas antar jemput *(drop zone)* untuk tiga sekolah berdasarkan hasil analisis tidak memungkinkan untuk dibuatkannya dropzone dibadan jalan sehingga antar jemput dapat dipindahkan atau dialihkan ke dalam sekolah.
3. Untuk mendesain RASS yang berkonsep keselamatan untuk pelajar desain konsep RASS dibuat berdasarkan rekomendasi-rekomendasi yang telah dianalisis, seperti lebar trotar, fasilitas penyeberangan, dan fasilitas jalur sepeda dan juga memerlukan rambu dan marka serta larangan parkir untuk menandai memasuki area Rute Aman Selamat Sekolah.

Saran

Dari hasil analisis yang telah dilakukan, berikut beberapa saran yang dapat disampaikan kepada Dinas Perhubungan Kabupaten Magetan untuk membenahi permasalahan yang ada di kawasan pendidikan Jalan Monginsidi, Kabupaten Magetan yaitu:

1. Melengkapi fasilitas penunjang keselamatan pelajar pada kawasan pendidikan untuk mewujudkan konsep RASS.
2. Perlunya sosialisasi dan edukasi kepada siswa serta orang tua akan manfaat dari penerapan konsep Rute Aman Selamat Sekolah sehingga lebih tertarik untuk bersepeda maupun berjalan kaki menuju sekolah.
3. Serta memberikan arahan kepada orang tua terhadap penggunaan kendaraan bermotor bagi pelajar dalam berlalu lintas dijalan raya agar mengurangi angka kecelakaan bagi pelajar yang belum mempunyai SIM.

UCAPAN TERIMAKASIH

Terima kasih kepada instansi terkait di Kabupaten Magetan yang telah membantu dalam penyediaan data sekunder, Dosen Pembimbing, Dosen Penguji, serta Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD yang membantu dalam proses pelaksanaan penelitian, serta semua pihak yang telah membantu secara langsung maupun tidak langsung.

REFERENSI

_____,2009, Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Jakarta.

_____,2018, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 3582 Tahun 2018 Tentang Zona Selamat Sekolah (ZoSS). Jakarta.

_____,2014, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas. Jakarta.

_____,2019, Peraturan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Nomor 44 Tahun 2016 Tentang Penerimaan Peserta Didik Baru Pada Taman Anak- Anak, Sekolah Dasar, Sekolah Menengah Pertama, Sekolah Menengah Atas, dan Sekolah Menengah Kejuruan. Jakarta.

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

_____,2018, Peraturan Menteri Pehubungan Nomor 67 Tahun 2018 Tentang Marka Jalan. Jakarta.

_____,1999, Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum Nomor 032/T/BM/1999, Direktorat Jenderal Bina Marga.

Aline Chevalier, M. C. (2020). *When connectivity makes safer routes to school.*

dkk, K. (2020). *Metode Penelitian Kuantitatif*.

Munawar, A. (2009). *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*. Beta UGM. Yogyakarta

School of Public Affairs, S. D. (2022). *Livable streets for schoolchildren: a human-centred* .

Stefan, J. r. (n.d.). *Journal of Cycling and Micromobility Research* .

Tamin, Ofyar Z. (2008) *Perencanaan, Permodelan, dan Rekayasa Transportas*i, Institut Teknologi Bandung, Bandung

Tim PKL Kabupaten Magetan. 2024. *Laporan Umum Tim PKL Kabupaten Magetan* Angk. XLIII. STTD, Bekasi.