

Rute Aman Selamat Sekolah di Kabupaten Lampung Selatan

Hartono¹, Subaryata², dan Dwi Heriwibowo³

Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian

Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta, Indonesia, 10110

¹ambonharto@gmail.com

²barysenho1129@gmail.com

³heyree73@gmail.com

Diterima: 12 Februari 2020, Direvisi: 25 Juni 2020, Disetujui: 29 Juni 2020

ABSTRACT

School Routes Safety in Lampung Selatan Regency: The purpose of this study was to determine the application of the School Route Safety in Lampung Selatan Regency. The method used is MKJI Analysis, Cross Tab Analysis, Pedestrian Analysis, and Descriptive Qualitative and Quantitative Analysis, so the results of this study are V/C Ratio on the Jl. Trans Sumatra, Jl. Kusuma Bangsa, and Jl. Veterans under 0.60 with service level A, namely free flow, low volume and high speed, the driver can choose the desired speed. The biggest percentage between distance and the mode of transportation used when leaving school for a distance of <1 km is students are more dominant riding a motorcycle (76.19%); for distances between > 1-5 km are motorcycle passengers (49.23%); for distances between > 5-9 km are motorcycle passengers (45.95%); and for distances > 9 km are motorcycle drivers (43.37%). The biggest percentage between distance and the mode of transportation used when returning from school for a distance of <1 km is that students are more dominant riding motorcycles (71.43%); for distances between > 1-5 km are motorcycle passengers (52.31%); for distances between > 5-9 km are motorcycle passengers (45.95%); and for distances > 9 km are motorcycle drivers (42.17%). The pedestrian survey results on 3 roads from 06.00-07.00 WIB it is known that of 452 students, 127 people crossed the road and 325 people walked along the road. Not all of the road segments used as survey locations are served by rural transportation in South Lampung Regency, only 1 road section has been serviced, namely Jl. Trans Sumatra (Education Zone 1).

Keywords: Lampung Selatan Regency; School Route Safety; student.

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui penerapan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kabupaten Lampung Selatan. Metode yang digunakan adalah Analisis MKJI, Analisis Cross Tab, Analisis Pedestrian, serta Analisis Deskriptif Kualitatif dan Kuantitatif, sehingga hasil dari penelitian ini adalah V/C Ratio pada ruas Jl. Trans Sumatera, Jl. Kusuma Bangsa, dan Jl. Veteran di bawah 0,60 dengan tingkat pelayanan A yaitu arus bebas, volume rendah dan kecepatan tinggi, pengemudi dapat memilih kecepatan yang dikehendaki. Persentase terbesar antara jarak dengan moda transportasi yang digunakan pada saat berangkat sekolah untuk jarak ≤ 1 km adalah pelajar lebih dominan menumpang sepeda motor (76,19%); untuk jarak antara > 1-5 km adalah penumpang sepeda motor (49,23%); untuk jarak antara > 5-9 km adalah penumpang sepeda motor (45,95%); serta untuk jarak > 9 km adalah pengemudi sepeda motor (43,37%). Persentase terbesar antara jarak dengan moda transportasi yang digunakan pada saat pulang sekolah untuk jarak ≤ 1 km adalah pelajar lebih dominan menumpang sepeda motor (71,43%); untuk jarak antara > 1-5 km adalah penumpang sepeda motor (52,31%); untuk jarak antara > 5-9 km adalah penumpang sepeda motor (45,95%); dan untuk jarak > 9 km adalah pengemudi sepeda motor (42,17%). Hasil survei pedestrian di 3 ruas jalan dari pukul 06.00-07.00 WIB diketahui bahwa dari 452 pelajar, sebanyak 127 orang menyeberang jalan dan 325 orang menyusuri jalan. Ruas jalan yang dijadikan lokasi survei belum seluruhnya dilayani angkutan pedesaan yang ada di Kabupaten Lampung Selatan, hanya 1 ruas jalan yang sudah dilayani yaitu Jl. Trans Sumatera (Zona Pendidikan 1).

Kata Kunci: Kabupaten Lampung Selatan; Rute Aman Selamat Sekolah; pelajar.

I. Pendahuluan

Undang-Undang Dasar Republik Indonesia 1945 Pasal 28B ayat (2) menyatakan bahwa setiap anak berhak atas kelangsungan hidup, tumbuh dan berkembang serta berhak atas perlindungan dari kekerasan dan diskriminasi. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 35 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2002 tentang Perlindungan Anak, pasal 22 menyebutkan

bahwa negara, pemerintah dan pemerintah daerah berkewajiban dan bertanggungjawab memberikan dukungan sarana dan prasarana dalam penyelenggaraan perlindungan anak. Berdasarkan kedua undang-undang tersebut, maka keselamatan dan keamanan anak-anak khususnya pada saat pergi dan pulang sekolah harus terjamin. Untuk itu Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) sangat diperlukan sebagai kawasan yang aman dan selamat di lingkungan sekolah.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 16 Tahun 2016 tentang Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah, disebutkan 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. RASS diselenggarakan mulai dari kawasan permukiman sampai dengan kawasan sekolah dan diwujudkan dengan adanya fasilitas perlengkapan jalan yang terdiri atas rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, fasilitas pejalan kaki, dan jalur khusus sepeda. RASS dapat dilengkapi dengan penyediaan halte, fasilitas parkir untuk sepeda, ruang henti pesepeda, alat penerangan jalan, dan/atau fasilitas khusus bagi penyandang disabilitas.

Pasal 6 ayat (1) menyatakan bahwa penentuan kawasan RASS terdapat jumlah minimal sekolah dalam 1 (satu) kawasan RASS adalah 3 (tiga) sekolah dengan jumlah pelajar minimal dalam 1 (satu) sekolah adalah 300 (tiga ratus) pelajar. Ayat (2) menyebutkan bahwa RASS dibagi dalam beberapa kriteria pelayanan sebagai berikut: berjalan kaki, bersepeda, menggunakan angkutan dan berjalan kaki, menggunakan angkutan dan angkutan sungai danau. Pasal 8 ayat (3) menyatakan bahwa penetapan kawasan RASS dapat diusulkan oleh pihak sekolah melalui Dinas yang bertanggungjawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan kabupaten/kota kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat, gubernur, atau bupati/walikota, sesuai dengan kewenangan.

Dalam Pedoman Pengembangan Rute Aman dan Selamat ke/dari Sekolah (Darmaningtyas, 2016), Rute Aman dan Selamat ke/dari Sekolah (RASS) merupakan salah satu konsep baru yang dimaksudkan untuk memfasilitasi anak-anak pergi dan pulang sekolah secara aman dan selamat. Dengan kata lain, RASS adalah penciptaan jalur perjalanan ke/dari sekolah bagi anak-anak secara aman dan selamat. Aman dalam artian terlepas dari gangguan kriminalitas dan pelecehan seksual, sedangkan selamat dalam artian terlepas dari ancaman kecelakaan lalu lintas selama dalam perjalanan menuju ke/dari sekolah. Dalam pedoman ini disebutkan bahwa sasaran pedoman ini adalah Kementerian/Lembaga (K/L) yang terkait dengan penyediaan prasarana dan sarana transportasi maupun yang terkait dengan perlindungan dan penjaminan hak-hak anak dalam memperoleh

pendidikan, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Daerah, yang secara mandatori mempunyai tugas untuk menyediakan prasarana dan sarana transportasi bagi warganya; pengelola sekolah (guru, kepala sekolah, maupun yayasan bagi sekolah swasta), Dewan Pendidikan, Komite Sekolah, orang tua murid, LSM yang peduli pada perlindungan anak maupun transportasi, serta dunia usaha agar bila mereka akan turut berpartisipasi mewujudkan RASS telah mengetahui konsep RASS dan langkah-langkah untuk mewujudkannya.

Dalam rangka mengupayakan pemenuhan hak anak untuk mewujudkan Indonesia Layak Anak 2030 dan Indonesia Emas 2045, Deputi Bidang Tumbuh Kembang Anak Kementerian Pemberdayaan Perempuan dan Perlindungan Anak (Kemen PPPA) terus menyosialisasikan Program Pengembangan Rute Aman dan Selamat ke/dari Sekolah (RASS) yang ramah anak untuk memberikan keselamatan dan keamanan bagi 79,6 juta anak Indonesia (Kemen PPA, 2019). Salah satu indikator keberhasilan pengembangan RASS yaitu adanya minimal 1 percontohan pengembangan RASS pada sekolah pendidikan dasar dan menengah, yaitu sekolah SD, SMP, SMA, dan Madrasah di wilayah rawan kecelakaan, tertinggal, terluar dan terdepan (3T) dan wilayah perairan dengan target 20 sekolah/tahun.

Berdasarkan uraian di atas, maka penelitian Rute Aman Selamat Sekolah di Kabupaten Lampung Selatan sangat diperlukan untuk memberikan fasilitas kepada anak-anak saat pergi maupun pulang sekolah dengan aman dan selamat baik berjalan kaki, bersepeda, maupun menggunakan angkutan. Sejalan dengan hal tersebut, tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui penerapan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kabupaten Lampung Selatan.

II. Metodologi Penelitian

A. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dalam kajian ini adalah di Kabupaten Lampung Selatan, yaitu di ruas Jl. Veteran, Jl. Kusuma bangsa dan Jl. Trans Sumatera.

B. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian ini diawali dengan menemukan rute perjalanan eksisting siswa dan pelajar untuk mencapai sekolah sebagai upaya untuk menjawab perumusan masalah yang telah ditetapkan agar diperoleh jawaban untuk menyusun rekomendasi dalam penerapan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kabupaten Lampung Selatan. Pendekatan penelitian dapat dikelompokkan ke dalam dua bagian besar yaitu pendekatan kualitatif

dan pendekatan kuantitatif. Penelitian kuantitatif menekankan pada penilaian numerik atas fenomena yang dipelajari. Sedangkan pendekatan kualitatif menekankan pada pembangunan naratif atau deskripsi tekstual atas fenomena yang diteliti (Scott W. Vanderstoep dan Deirdre D. Johnston (2009) dalam Seta Basri (2011)).

C. Metode Survei

Metode survei yang digunakan dalam penelitian ini yaitu:

1. Survei lokasi sekolah, dilakukan dengan pengamatan langsung di lapangan dengan menyusuri jalan pada zona-zona pendidikan.
2. Survei inventarisasi jalan, dilakukan dengan pengamatan di lapangan dengan menyusuri jalan pada zona-zona pendidikan.
3. Survei penyebaran kuesioner kepada pelajar, dilakukan dengan menyebar kuesioner ke sekolah dengan responden sebanyak 150 responden. Penentuan jumlah responden berdasarkan pernyataan sebagai berikut:
 - a. Penentuan jumlah sampel oleh Roscoe dalam Sugiyono (2010) yang menyebutkan bahwa “Ukuran sampel yang layak dalam penelitian adalah antara 30 sampai dengan 500”.
 - b. Panduan penentuan sampel oleh Gay dan Diehl (1992), yang menyebutkan bahwa “Ukuran sampel lebih dari 30 dan kurang dari 500 adalah tepat untuk kebanyakan penelitian”.
4. Survei *traffic counting* untuk melihat volume kendaraan, dilakukan pada ruas-ruas jalan pada zona pendidikan pada pukul 06.00 s.d. 07.00. Penentuan waktu tersebut dilakukan berdasarkan jam masuk sekolah adalah pukul 07.00, sehingga pada pukul 06.00-07.00 diharapkan dapat mengambil jumlah kendaraan pada periode jam sibuk sebelum masuk sekolah sampai dengan masuk sekolah.
5. Survei *traffic counting* untuk pejalan kaki, dilakukan pada titik-titik lokasi sekolah. Survei ini dilakukan untuk mendapatkan jumlah pejalan kaki, baik yang menyusuri jalan maupun yang menyeberang jalan.
6. Survei *spot speed* untuk kendaraan bermotor, dilakukan dengan alat *speed gun*.

D. Metode Pengumpulan Data

1. Data Primer

Data primer diperoleh dengan cara mengadakan pengamatan dan survei langsung di lapangan.

Data primer dalam kajian ini adalah pengamatan lokasi sekolah yang berada tepat di samping jalan raya (rawan kecelakaan), pengamatan kondisi lapangan terhadap sarana dan prasarana jalan, survei inventarisasi lokasi sekolah, survei inventarisasi jalan, survei kuesioner kepada pelajar, survei *traffic counting* untuk kendaraan, survei *traffic counting* untuk pejalan kaki, dan survei *spot speed* untuk kendaraan bermotor (sepeda motor dan mobil).

2. Data Sekunder

Data sekunder umumnya merupakan data yang diperoleh atau bersumber dari pihak lain (instansi lain), maupun dari berbagai sumber. Metode pengumpulan data sekunder adalah dengan mendatangi instansi-instansi terkait guna mendapatkan data yang dibutuhkan dan mencari berbagai sumber yang relevan dengan topik studi.

E. Metode Analisis

1. Analisis MKJI

Metode analisis MKJI, 1997, digunakan untuk menghitung derajat kejenuhan pada suatu ruas jalan. Derajat kejenuhan dihitung berdasarkan volume kendaraan dibagi dengan kapasitas. Penjelasan secara singkat mengenai perhitungan derajat kejenuhan berdasarkan MKJI adalah sebagai berikut:

a. Kapasitas

Kapasitas didefinisikan sebagai arus maksimum melalui suatu titik di jalan yang dapat dipertahankan per satuan jam pada kondisi tertentu. Untuk jalan dua lajur dua arah, kapasitas ditentukan untuk arus dua arah (kombinasi dua arah), tetapi untuk jalan dengan banyak lajur, arus dipisahkan per arah dan kapasitas ditentukan per lajur. Kapasitas dinyatakan dalam satuan mobil penumpang (smp)

Persamaan dasar untuk menentukan kapasitas adalah sebagai berikut:

$$C_0 = 135 \times W_W^{1.3} \times \left(1 + \frac{W_E}{W_W}\right)^{1.5} \times \left(1 - \frac{P_W}{3}\right)^{0.5} \times \left(1 - \frac{W_W}{L_W}\right)^{-1.8} \dots\dots (1)$$

$$C = C_0 \times F_{CS} \times F_{RSU} \text{ (smp)} \dots\dots (2)$$

Dimana C_0 adalah kapasitas dasar (ideal) untuk kondisi tertentu (spm/jam), C adalah kapasitas sesungguhnya (smp/jam), W_E adalah lebar masuk rata-rata, W_W adalah lebar jalinan, L_W adalah panjang jalinan, P_W adalah rasio jalinan, F_{CS} adalah faktor penyesuaian ukuran kota, F_{RSU} adalah faktor penyesuaian tipe lingkungan, hambatan samping, dan kendaraan tak bermotor.

b. Derajat Kejenuhan

Derajat kejenuhan didefinisikan sebagai rasio arus terhadap kapasitas digunakan sebagai faktor

utama dalam penentuan tingkat kinerja simpang dan segmen jalan. Derajat kejenuhan biasa disebut *Degree of Saturation* (DS) atau *V/C Ratio*, dihitung dengan menggunakan arus dan kapasitas dinyatakan dalam smp/jam.

$$DS = \frac{Q}{C} \dots\dots\dots (3)$$

Dimana DS adalah derajat kejenuhan, Q adalah arus lalu lintas total, dan C adalah kapasitas.

2. Analisis *Cross Tab*

Tabulasi silang/analisis *cross tab* merupakan metode analisis kategori data yang menggunakan data nominal, ordinal, interval, serta kombinasi diantarnya. Prosedur tabulasi silang digunakan untuk menghitung banyaknya kasus yang mempunyai kombinasi nilai-nilai yang berbeda dari dua variabel, (Indarto dan Irwinsyah, 1997).

Tabulasi silang merupakan metode untuk mentabulasikan beberapa variabel yang berbeda ke dalam suatu matriks. Hasil tabulasi silang disajikan ke dalam suatu tabel dengan variabel-variabel yang tersusun sebagai kolom dan baris. Kegunaan Analisis Tabulasi Silang menurut Siti Jubaedah, et al. (2014) adalah:

- Alat bantu untuk melihat apakah terdapat suatu hubungan atau asosiasi (hubungan kuat/lemah) dari dua variabel atau lebih;
- Mempermudah analisis dalam data dua variabel atau lebih;
- Mempermudah pengerjaan dalam mencari hubungan antar data (ada atau tidaknya hubungan di dalam data).

Metode analisis *cross tab* (tabulasi silang) ini digunakan untuk membandingkan dan melihat adanya suatu pola hubungan antara dua variabel yang berbeda. Dalam kajian ini, metode analisis *cross tab* dilakukan untuk mengetahui hubungan antara jarak rumah ke sekolah dengan moda yang digunakan.

3. Metode Analisis *Pedestrian*

Metode analisis *pedestrian* digunakan untuk menentukan fasilitas penyeberangan apa yang harus digunakan. Fasilitas penyeberangan pejalan kaki erat kaitannya dengan trotoar, maka fasilitas penyeberangan pejalan kaki dapat berupa perpanjangan trotoar. Untuk penyeberangan, dapat berupa *zebra cross* atau *pelican crossing*.

Rumus yang digunakan untuk analisis *pedestrian* adalah rumus yang berdasarkan Pedoman Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan (Direktorat Jenderal Bina Marga, 1995). Rumus yang digunakan adalah sebagai berikut:

$$\text{Fasilitas Penyeberangan} = PV^2 \dots\dots\dots (4)$$

Dimana P adalah arus lalu lintas penyeberang jalan yang menyeberang jalur lalu lintas sepanjang 100 m, dinyatakan dengan pejalan kaki per jam, dan V adalah arus lalu lintas dua arah per jam, dinyatakan dalam kendaraan/jam. Dasar-dasar penentuan jenis fasilitas penyeberangan yang digunakan adalah sebagai berikut (**Gambar 1**).

4. Analisis Deskriptif Kualitatif dan Kuantitatif

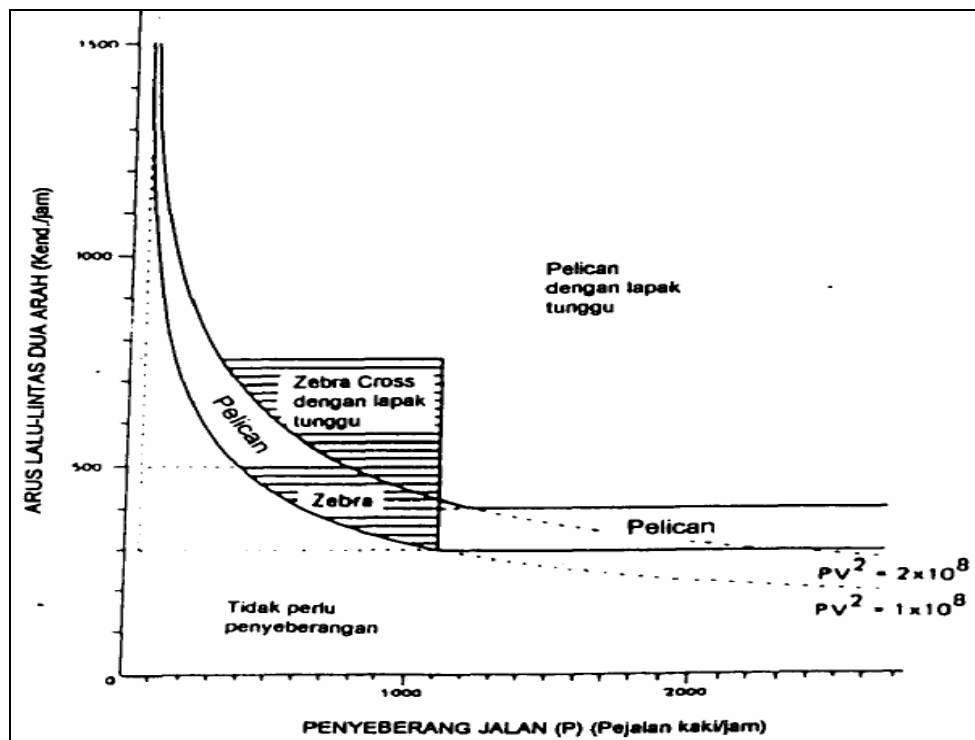
Metode ini digunakan untuk menggambarkan kondisi angkutan umum di Kabupaten Lampung Selatan saat ini. Kondisi angkutan umum yang dimaksud adalah rute pelayanan angkutan umum terhadap lokasi zona pendidikan. Oleh karena itu, dapat diketahui apakah rute angkutan umum saat ini telah melayani zona-zona pendidikan atau belum melayani zona-zona pendidikan tersebut.

Metode analisis deskriptif adalah suatu metode dalam meneliti suatu obyek dengan tujuan membuat deskripsi, gambaran, atau lukisan secara sistematis, faktual, dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat, serta hubungan antar fenomena yang diselidiki (Nazir, 2005). Metode analisis deskriptif dalam bentuk hubungan dengan menggunakan pendekatan kualitatif sebagai prosedur pemecahan masalah yang diteliti dengan menggambarkan keadaan subyek/obyek penelitian. Metode ini digunakan untuk menggambarkan dan menjelaskan berbagai kondisi dan situasi yang diperlukan dalam penelitian.

Menurut Sugiyono (2010) analisis deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisa data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi.

Analisis deskriptif kualitatif adalah analisis yang mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi dengan menggunakan kalimat, sehingga lebih informatif dan mudah dipahami.

Menurut Lexy J. Moloeng (2007) mendefinisikan kajian kualitatif sebagai kajian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek kajian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dan lain-lain, secara holistik dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.



Sumber: Pedoman Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, 1995

Gambar 1.

Dasar Penentuan Fasilitas Penyeberangan Berdasarkan PV^2 .

Miles and Huberman (1994) dalam Sukidin (2002) metode kualitatif berusaha mengungkap berbagai keunikan yang terdapat dalam individu, kelompok, masyarakat, dan/atau organisasi dalam kehidupan sehari-hari secara menyeluruh, rinci, dalam, dan dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah. Menurut Nasution (2003) kajian kualitatif disebut juga kajian naturalistik, karena dalam kajian kualitatif dilakukan dalam *setting* latar yang alamiah atau natural.

Analisis deskriptif kuantitatif adalah analisis yang mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi dengan menggunakan angka-angka, sehingga lebih mudah dipahami dan dimengerti.

Menurut Sugiyono (2010), metode kajian kuantitatif dapat diartikan sebagai metode kajian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu. Teknik pengambilan sampel pada umumnya dilakukan secara random, pengumpulan data menggunakan instrumen kajian, analisis data bersifat kuantitatif/statistik dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan.

Kajian kuantitatif merupakan studi yang diposisikan sebagai bebas nilai (*value free*). Dengan kata lain, kajian kuantitatif sangat ketat menerapkan prinsip-prinsip objektivitas. Objektivitas itu

diperoleh antara lain melalui penggunaan instrumen yang telah diuji validitas dan reliabilitasnya. Peneliti yang melakukan studi kuantitatif mereduksi sedemikian rupa hal-hal yang dapat membuat bias, misalnya akibat masuknya persepsi dan nilai-nilai pribadi. Jika dalam penelaahan muncul adanya bias itu maka kajian kuantitatif akan jauh dari kaidah-kaidah teknik ilmiah yang sesungguhnya (Sudarwan Danim, 2002).

III. Hasil dan Pembahasan

Untuk mengetahui mengenai kebutuhan RASS di Kabupaten Lampung Selatan ini, ada baiknya kita melihat riset-riset lain tentang RASS yang sudah dilakukan di sejumlah daerah, antara lain: Kediri, Pekalongan, dan Cimahi.

A. Penelitian RASS di Kabupaten Kediri

Kajian Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kabupaten Kediri ditulis oleh Setio Boedi Arianto, dkk (2017) dengan tujuan untuk mendapatkan desain dan mengetahui penerapan Zona Selamat Sekolah (ZoSS), jalur sepeda, fasilitas pejalan kaki, rambu-rambu, dan rute angkutan umum pada zona pendidikan di Kabupaten Kediri. Metode analisis yang digunakan adalah metode analisis MKJI, *cross tab*, pedestrian, dan deskriptif. Hasil dari kajian ini adalah tingkat pelayanan ruas jalan lokasi survei diketahui bahwa enam ruas jalan memiliki *V/C Ratio* di bawah 0,60 yaitu Jl. Soekarno-Hatta, Jl. Pahlawan Kusuma Bangsa, Jl.

PB. Sudirman, Jl. Yos Sudarso, Jl. Ahmad Yani, dan Jl. Letjen. Sutoyo, tingkat pelayanan A, sedangkan satu ruas jalan memiliki *V/C Ratio* di atas 0,60 yaitu Jl. Dr. Sutomo, tingkat pelayanan B, dan hasil survei *pedestrian* di 7 ruas jalan dari pukul 06.00-07.00 WIB diketahui bahwa dari 1.486 pelajar, sebanyak 696 orang menyeberang jalan dan 790 orang menyusuri jalan.

B. Penelitian RASS di Kota Pekalongan

Setio Boedi Arianto, dkk (2016) menulis Kajian Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kota Pekalongan dengan tujuan untuk mengetahui penerapan Zona Selamat Sekolah (ZoSS), jalur sepeda, fasilitas pejalan kaki, rambu-rambu, dan rute angkutan umum pada zona pendidikan di Kota Pekalongan. Metode analisis yang digunakan adalah metode analisis MKJI, *cross tab*, *pedestrian*, dan deskriptif. Kesimpulan dari kajian ini adalah Rute trayek Sayun-Pasir Kencana (pp) dan Sayun-Slamaran (pp) tidak melalui sembilan ruas jalan yang dijadikan lokasi survei tetapi hanya empat ruas jalan yang dilalui yaitu Jl. Perintis Kemerdekaan (tidak seluruh ruas jalan), Jl. Tentara Pelajar, Jl. WR. Supratman, dan Jl. Kartini. Selebihnya, yaitu Jl. Sriwijaya, Jl. Patriot, Jl. Progo, Jl. Cendrawasih, dan Jl. Dr. Wahidin tidak dilalui angkutan kota.

Sebanyak tujuh ruas jalan memiliki *V/C ratio* di atas 0,5 yaitu Jl. Sriwijaya, Jl. Perintis Kemerdekaan, Jl. Patriot, Jl. Tentara Pelajar, Jl. Cendrawasih, Jl. Dr. Wahidin, dan Jl. R.A. Kartini, sedangkan dua ruas jalan di bawah 0,5 yaitu Jl. Progo dan Jl. WR. Supratman. Untuk tingkat pelayanan di Jl. Progo adalah B, Jl. Sriwijaya, Jl. Perintis Kemerdekaan, Jl. Patriot, Jl. WR. Supratman, dan Jl. Dr. Wahidin adalah C, Jl. Tentara Pelajar dan Jl. Cendrawasih adalah D, dan Jl. R.A. Kartini adalah E.

Hasil survei *pedestrian* di sembilan ruas jalan dari pukul 06.00-07.00 WIB diketahui bahwa dari 1.599 pelajar, sebanyak 520 orang menyeberang jalan dan 1.079 orang menyusuri jalan. Kondisi jalur sepeda yang terdapat di Jl. Hayam Wuruk dan Jl. Hasanudin secara umum sudah baik, tetapi di Jl. Sultan Agung ada yang digunakan sebagai tempat berdagang maupun parkir, selain itu belum terhubung dengan sembilan ruas jalan yang dijadikan zona pendidikan/lokasi survei.

Untuk berangkat ke sekolah berdasarkan jarak dari rumah ke sekolah ≤ 1 km, mayoritas responden adalah pengguna/pengemudi sepeda sebesar 39,81%, begitu juga untuk pulang dari sekolah, mayoritas responden adalah pengguna/pengemudi sepeda yaitu sebesar 40,78%. Untuk berangkat ke sekolah berdasarkan jarak dari rumah ke sekolah

antara 2-5 km, mayoritas responden adalah penumpang sepeda motor sebesar 44,36%, begitu juga untuk pulang dari sekolah, mayoritas responden adalah penumpang sepeda motor sebesar 38,35%.

Untuk berangkat ke sekolah dan pulang sekolah berdasarkan jarak dari rumah ke sekolah antara 6-9 km, mayoritas responden adalah pengemudi sepeda motor masing-masing sebesar 43,75%. Untuk berangkat ke sekolah dan pulang sekolah berdasarkan jarak dari rumah ke sekolah ≥ 10 km, mayoritas responden adalah pengemudi sepeda motor masing-masing sebesar 62,50%.

Volume lalu lintas pada zona pendidikan 1 (Jl. Sriwijaya) sebesar 1.168 kendaraan/jam yang sebagian besar adalah kendaraan besar (truk dan bus) dengan kecepatan kendaraan rata-rata sekitar 29 km/jam, maka ruas jalan tersebut dapat membuat pelajar kesulitan untuk menyeberang jalan. Volume lalu lintas pada zona pendidikan 2 (Jl. Perintis Kemerdekaan dan Jl. Patriot) masing-masing 855 kendaraan/jam dan 532 kendaraan/jam dengan kecepatan rata-rata kendaraan antara 20-33 km/jam.

Volume lalu lintas pada zona pendidikan 3 yang terdiri atas Jl. Tentara Pelajar sebesar 1.220 kendaraan/jam dengan kecepatan rata-rata sepeda motor adalah 28,7 km/jam dan mobil sebesar 26,6 km/jam, Jl. Progo sebesar 789 dengan kecepatan kendaraan rata-rata 32,9 km/jam untuk sepeda motor dan 30,7 km/jam untuk mobil, Jl. Cendrawasih sebesar 1.117 kendaraan/jam dengan kecepatan kendaraan rata-rata 28,2 km/jam untuk sepeda motor dan 31,1 km/jam untuk mobil, Jl. WR Supratman sebesar 655 kendaraan/jam dengan kecepatan kendaraan rata-rata 28,7 km/jam untuk sepeda motor dan 30,7 km/jam untuk mobil.

Volume lalu lintas pada zona pendidikan 4 yang terdiri atas Jl. Dr. Wahidin dan Jl. Kartini masing-masing 1.682 kendaraan/jam dan 2.435 kendaraan/jam dengan kecepatan kendaraan rata-rata pada ruas Jl. Dr. Wahidin adalah 31,8 km/jam untuk sepeda motor dan 31,4 km/jam untuk mobil, sedangkan Jl. Kartini adalah 25,8 km/jam untuk sepeda motor dan 22,1 km/jam untuk mobil.

C. Penelitian RASS di Kota Kediri

Kajian Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kota Kediri ditulis oleh Yogi Arisandi, etc (2015) dengan tujuan untuk mengetahui penerapan Zona Selamat Sekolah (ZoSS), jalur sepeda, fasilitas pejalan kaki, dan rute angkutan umum pada zona pendidikan di Kota Kediri. Metode analisis yang digunakan adalah metode analisis MKJI, *cross tab*, *pedestrian*, dan deskriptif, sehingga kesimpulan

dari kajian ini adalah berdasarkan hasil analisis MKJI dapat diketahui bahwa derajat kejenuhan pada ruas-ruas jalan pada zona pendidikan masih di bawah 0,5 sehingga tingkat pelayanan pada ruas-ruas jalan pada zona pendidikan adalah A. Namun, berdasarkan hasil survei didapatkan jumlah pejalan kaki relatif besar dan kecepatan kendaraan relatif tinggi. Oleh karena itu, sangat diperlukan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) guna mencegah terjadinya kecelakaan yang melibatkan pelajar sekolah.

Berdasarkan analisis *Cross Tab* dapat diketahui bahwa sepeda motor merupakan moda yang paling banyak digunakan untuk berangkat dan pulang sekolah, baik pada jarak dekat, sedang, maupun jauh. Namun, terdapat proporsi yang relatif besar pada penggunaan moda sepeda untuk berangkat dan pulang sekolah pada jarak dekat (jarak rumah ke sekolah kurang dari 3 kilometer). Oleh karena itu, jalur sepeda diperlukan guna melindungi pengguna sepeda dari kendaraan bermotor yang melintasi jalan. Rencana jalur sepeda di Kota Kediri melewati Jl. Veteran, Jl. Penanggungan, Jl. Diponegoro, Jl. Hasanudin, Jl. Letjend. Suprpto, Jl. Pahlawan Kusuma Bangsa, Jl. KDP Slamet, Jl. Jembatan Lama, Jl. Yos Sudarso, Jl. Dhoho, Jl. Hayam Wuruk, Jl. Erlangga, dan Jl. Basuki Rahmat.

Berdasarkan analisis pedestrian dapat diketahui bahwa semua zona pendidikan memerlukan *pelican crossing*. Hal tersebut dikarenakan jumlah pejalan kaki yang menyeberang jalan dan jumlah kendaraan bermotor relatif besar. Khusus pada zona pendidikan 1 dan 3, tidak hanya diperlukan *pelican crossing*, namun juga diperlukan lapak tunggu karena banyaknya jumlah kendaraan bermotor yang melintas pada zona pendidikan tersebut. Lapak tunggu tersebut lebih baik menggunakan median karena lokasi sekolah terdapat di sepanjang ruas jalan. Lapak tunggu berupa median jalan tidak hanya dapat digunakan sebagai lapak tunggu saja, namun dapat juga digunakan sebagai penghijauan dengan memberikan tanaman.

Berdasarkan analisis deskriptif diketahui bahwa rute angkutan umum sebenarnya telah melayani semua zona pendidikan. Namun, keberadaan angkutan umum tersebut kurang dimanfaatkan, mayoritas pelajar lebih menggunakan kendaraan pribadi daripada angkutan umum.

D. Penelitian RASS di Kota Cimahi

Yok Suprobo, dkk (2015) menulis Penelitian Rute Aman Selamat Sekolah di Kota Cimahi dengan tujuan mengidentifikasi dan merancang kebutuhan fasilitas bagi pelajar yang sesuai dengan kriteria rute aman selamat sekolah.

Metode analisis yang digunakan adalah metode analisis kualitatif dan kuantitatif, yakni menganalisis tingkat penggunaan moda angkutan siswa saat pergi dan pulang sekolah dan, melakukan pengamatan langsung di lapangan.

Berdasarkan hasil analisis maka kesimpulan penelitian ini adalah jenis moda yang digunakan oleh sebagian besar siswa sekolah di Kota Cimahi didominasi oleh pengguna angkutan umum sebesar 34%, siswa yang diantar ke sekolah dengan menggunakan sepeda motor sebesar 39%, siswa yang berjalan kaki sebesar 13% dan 7% diantar mobil; sekolah-sekolah yang berada pada Zona I (Jl. Encep Kartawiria), Zona II (Jl. Moh. K. Wiganda Sasmita), Zona III (Jl. Jend. Gatot Subroto), Zona IV (Jl. Sangkuriang), dan Zona V (Jl. Raya Baros dan Jl. Panglima Sudirman) sudah terlayani atau dilewati oleh angkutan umum, tetapi pelayanan angkutan umum pada dasarnya tidak hanya pada faktor keberadaan atau ketersediaan saja namun lebih dalam adalah faktor kecepatan perjalanan, frekuensi perjalanan dan faktor harga.

E. Jumlah Sekolah di Kabupaten Lampung Selatan

Untuk mencerdaskan kehidupan bangsa sebagaimana yang tercantum dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945, sangat diperlukan penyediaan fasilitas pendidikan yang memadai sehingga dapat meningkatkan mutu sumber daya manusia. Jumlah Sekolah Dasar (SD) di Kabupaten Lampung Selatan pada tahun 2018 berjumlah 488 sekolah dengan jumlah murid sebanyak 99.531 siswa, Sekolah Menengah Pertama (SMP) berjumlah 140 sekolah dengan jumlah murid sebanyak 33.542 siswa, sedangkan untuk Sekolah Menengah Atas (SMA) berjumlah 99 sekolah dengan jumlah murid 33.215 siswa (**Tabel 1**).

F. Lokasi Survei (Zona Pendidikan)

Lokasi survei dalam kajian ini adalah sekolah-sekolah yang ada di Kabupaten Lampung Selatan mulai dari SD/ sederajat hingga SMA/ sederajat, selanjutnya disebut zona pendidikan (**Gambar 2**). Lokasi survei tersebut dibagi menjadi 3 zona pendidikan dan setiap zona diambil sampel beberapa sekolah untuk disebarkan kuesioner kepada para murid.

Zona pendidikan yang ditetapkan sebagai lokasi penelitian adalah:

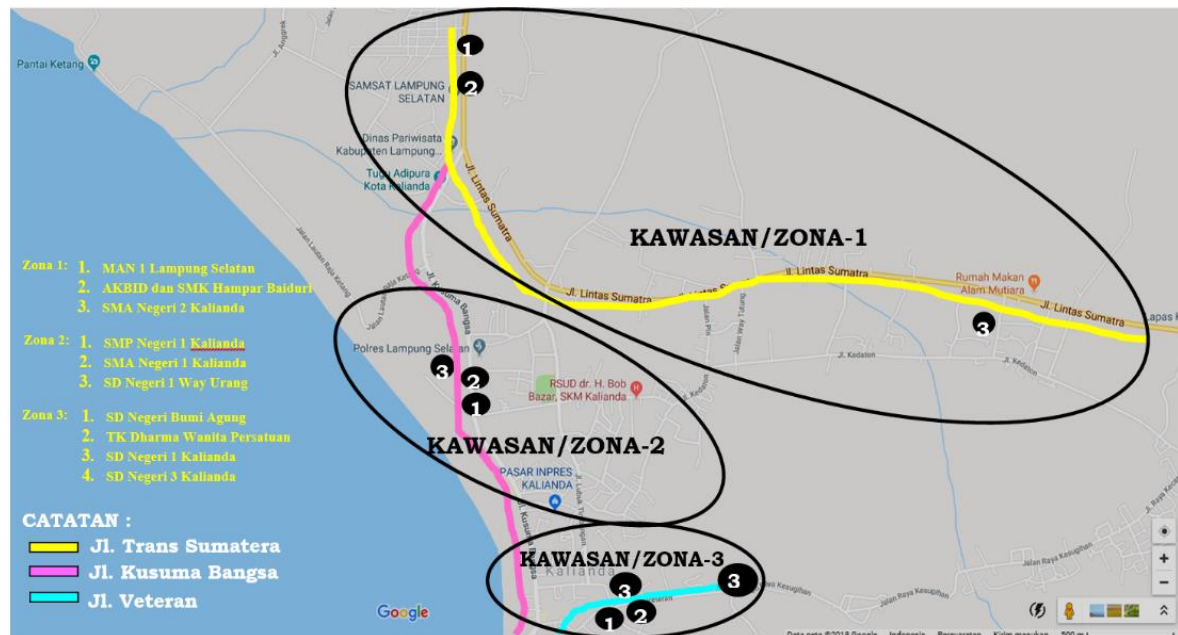
1. Zona Pendidikan 1 (Jl. Trans Sumatera)

Pada zona pendidikan satu (1) ini terdapat 3 sekolah yaitu MAN 1 Lampung Selatan, SMK Hampar Baiduri, dan SMA Negeri 2 Kalianda (**Gambar 3**).

Tabel 1.
Jumlah Sekolah dan Murid di Kabupaten Lampung Selatan Tahun 2018

No.	Jenjang Pendidikan	Jumlah		Persentase	
		Sekolah	Murid	Sekolah	Murid
1.	SD	488	99.531	67,13%	59,58%
2.	SMP	140	33.542	19,26%	20,17%
3.	SMA/SMK	99	33.215	13,62%	19,97%
Total		727	166.288	100,00%	100%

Sumber: Dinas Pendidikan Kabupaten Lampung Selatan, 2018, diolah



Sumber: www.google.co.id, diolah

Gambar 2.
Zona Pendidikan di Kabupaten Lampung Selatan.

2. Zona Pendidikan 2 (Jl. Kusuma Bangsa).

Pada zona pendidikan dua (dua) 2 ini terdapat 3 sekolah yaitu SMP Negeri 1 Kalianda, SMA Negeri 1 Kalianda, dan SD Negeri 1 Way Urang (Gambar 4).

3. Zona Pendidikan 3 (Jl. Veteran)

Pada zona pendidikan 3 ini terdapat 8 sekolah yaitu SD Negeri 1 Kalianda, SD Negeri Bumi Agung, TK Dharma Wanita Persatuan, dan SD Negeri 3 Kalianda (Gambar 5).

G. Kinerja Jaringan Jalan

Berdasarkan hasil survei dan perhitungan Dinas Perhubungan Kabupaten Lampung Selatan diketahui tingkat pelayanan ruas jalan lokasi survei yaitu:

1. Jl. Trans Sumatera berfungsi sebagai jalan arteri dengan volume lalu lintas sebesar 692,50 smp, kapasitas 2.690,00 smp/jam, V/C Ratio 0,23, dan tingkat pelayanan A.

2. Jl. Kusuma Bangsa berfungsi sebagai jalan kolektor dengan volume lalu lintas sebesar 376,90 smp, kapasitas 1.188,00 smp/jam, V/C Ratio 0,32, dan tingkat pelayanan A.
3. Jl. Veteran berfungsi sebagai jalan kolektor dengan volume lalu lintas sebesar 686,30 smp, kapasitas 2.681,00 smp/jam, V/C Ratio 0,26, dan tingkat pelayanan A.

H. Angkutan Umum di Kabupaten Lampung Selatan

Untuk menunjang aktivitas masyarakat Kabupaten Lampung Selatan, khususnya para pelajar, saat ini tersedia tujuh unit angkutan umum yang melayani lima trayek yaitu Sp. Sukaratu-SMAN 2 Kalianda (pp), Sp. Sukaratu-Komplek Pemda (pp), Dermaga Bom-Stadion Way Handak (pp), Terminal Kalianda-Pasar Palas Bangunan (pp), dan Terminal Kalianda-Pasar Sidomulyo (pp), serta 11 angkutan pedesaan gratis yang melayani 7 trayek yaitu Sp. Sukaratu-SMAN 2 Kalianda (pp), Sp. Sukaratu-Komplek Pemda (pp),



Sumber: Dokumentasi Tim Survei, 2018

Gambar 3.
Kondisi Zona Pendidikan 1.



Sumber: Dokumentasi Tim Survei, 2018

Gambar 4.
Kondisi Zona Pendidikan 2.

Dermaga Bom-Stadion Way Handak (pp), Terminal Kalianda-Pasar Palas Bangunan (pp), dan Terminal Kalianda-Pasar Sidomulyo (pp), Bandara Radin Inten II-Haji Mena (pp), dan Kantor Camat Jati Agung-Karang Anyar (pp).

I. Karakteristik Responden

Dalam penelitian ini disebar 300 kuesioner kepada responden yaitu para pelajar SD/Sederajat, SLTP/Sederajat, dan SLTA/Sederajat, kuesioner yang



Sumber: Dokumentasi Tim Survei, 2018

Gambar 5.
Kondisi Zona Pendidikan 3.

kembali sebanyak 227 kuesioner dan tidak kembali 73 kuesioner. Berdasarkan kuesioner tersebut, responden dibagi ke dalam empat karakteristik yaitu usia, tingkat pendidikan, tempat tinggal (kecamatan), dan jarak dari rumah ke sekolah. Menurut hasil survei menunjukkan bahwa usia responden yang lebih dominan adalah antara 16-18 tahun berjumlah 130 orang, kemudian antara 10-12 tahun sebanyak 53 orang, antara 13-15 tahun berjumlah 43 orang, dan antara 7-9 tahun 1 orang. Berdasarkan hasil survei diketahui bahwa tingkat pendidikan responden yang lebih dominan adalah siswa SLTA/ sederajat berjumlah 140 orang, kemudian siswa SD/ sederajat sebanyak 49 orang, dan siswa SLTP/ sederajat berjumlah 38 orang. Hasil survei menunjukkan bahwa tempat tinggal responden yang lebih dominan adalah Kecamatan Kalianda sebanyak 160 orang, selanjutnya Kecamatan Penengahan 19 orang, Kecamatan Sidomulyo 13 orang, Kecamatan Rajabasa 11 orang, Kecamatan Katibung tujuh orang, Kecamatan Palas enam orang, Kecamatan Bakauheni lima orang, Kecamatan Way Panji empat orang, Kecamatan Candipuro dan kecamatan

lainnya masing-masing satu orang. Berdasarkan hasil survei diketahui bahwa jarak dari rumah ke sekolah yang lebih dominan adalah ≥ 10 km berjumlah 83 orang, kemudian antara 2-5 km berjumlah 65 orang, ≤ 1 km sebanyak 42 orang, dan antara 6-9 km sebanyak 37 orang.

J. Moda Transportasi yang Digunakan Saat Berangkat Sekolah

Hasil survei menunjukkan bahwa moda transportasi yang digunakan saat berangkat sekolah yang paling dominan adalah penumpang sepeda motor sebanyak 98 orang, selanjutnya pengemudi sepeda motor 61 orang, penumpang angkutan pedesaan 33 orang, jalan kaki 28 orang, penumpang mobil tujuh orang.

K. Moda Transportasi yang Digunakan Saat Pulang Sekolah

Hasil survei menunjukkan bahwa moda transportasi yang digunakan saat pulang sekolah yang paling dominan adalah penumpang sepeda motor berjumlah 97 orang, selanjutnya pengemudi sepeda motor 60 orang, penumpang angkutan pedesaan

36 orang, jalan kaki 32 orang, dan penumpang mobil dua orang.

L. Analisis MKJI

Level of Service (LOS) atau tingkat pelayanan jalan adalah salah satu metode yang digunakan untuk menilai kinerja jalan yang menjadi indikator dari kemacetan. Suatu jalan dikategorikan mengalami kemacetan apabila hasil perhitungan LOS mendekati satu. LOS dapat diketahui dengan melakukan perhitungan perbandingan antara volume lalu lintas dengan kapasitas dasar jalan (V/C). Dengan melakukan perhitungan terhadap nilai LOS, maka dapat diketahui klasifikasi jalan atau tingkat pelayanan pada suatu ruas jalan tertentu (Annisa Muawanah, 2013).

Berdasarkan data tingkat pelayanan ruas jalan lokasi survei, diketahui bahwa seluruh ruas jalan memiliki V/C Ratio di bawah 0,60 yaitu Jl. Trans Sumatera, Jl. Kusuma Bangsa, dan Jl. Veteran. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 14 Tahun 2006 tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan dan MKJI 1997, tiga ruas jalan yaitu Jl. Trans Sumatera, Jl. Kusuma Bangsa, dan Jl. Veteran memiliki tingkat pelayanan A, dengan kondisi arus bebas dengan volume lalu lintas rendah dan kecepatan tinggi, kepadatan lalu lintas sangat rendah dengan kecepatan yang dapat dikendalikan oleh pengemudi berdasarkan batasan kecepatan maksimum/minimum dan kondisi fisik jalan, dan pengemudi dapat mempertahankan kecepatan yang diinginkannya tanpa atau dengan sedikit tundaan.

Hasil survei rata-rata kecepatan kendaraan pada ruas jalan lokasi survei diketahui bahwa kecepatan rata-rata tertinggi untuk sepeda motor terdapat di Jl. Trans Sumatera yaitu 48,07 km/jam, sedangkan kecepatan rata-rata terendah terdapat di Jl. Kusuma Bangsa yaitu 28,30 km/jam. Kecepatan rata-rata tertinggi untuk mobil terdapat di Jl. Trans Sumatera yaitu 42,40 km/jam, sedangkan kecepatan rata-rata terendah terdapat di Jl. Veteran yaitu 27,57 km/jam.

Kecepatan rata-rata tertinggi untuk sepeda motor dan mobil terdapat di Jl. Trans Sumatera yang berfungsi sebagai jalan arteri yaitu jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna (Wikipedia, 2018).

Kecepatan rata-rata terendah untuk sepeda motor terdapat di Jl. Kusuma Bangsa dan kecepatan rata-rata terendah untuk mobil terdapat di Jl. Veteran. Kedua ruas jalan ini berfungsi sebagai jalan kolektor yaitu jalan umum yang berfungsi

melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi (Wikipedia, 2018).

M. Analisis Cross Tab

Berdasarkan jarak dari rumah ke sekolah dan moda transportasi yang digunakan, maka dapat dilakukan analisis *cross tab* yang bertujuan untuk mengetahui hubungan antara jarak dari rumah ke sekolah dengan moda transportasi yang digunakan oleh para pelajar baik saat berangkat maupun pulang sekolah.

1. Jarak dari Rumah ke Sekolah ≤ 1 km

Berdasarkan jarak dari rumah ke sekolah ≤ 1 km pada saat berangkat sekolah dengan responden sebanyak 42 orang diketahui bahwa mayoritas responden adalah penumpang sepeda motor sebesar 76,19%, kemudian jalan kaki 16,67%, dan penumpang mobil 7,14%. Kondisi ini menggambarkan bahwa untuk jarak dari rumah ke sekolah ≤ 1 km pada saat berangkat sekolah banyak pelajar yang diantar menggunakan sepeda motor, oleh karena itu pelajar yang membonceng/menumpang sepeda motor harus menggunakan helm dan perlu diberikan sosialisasi tentang *safety riding* (berkendara yang aman) agar selamat dan aman dalam menempuh perjalanan ke sekolah.

Pada saat pulang sekolah dengan responden sebanyak 42 orang diketahui bahwa mayoritas responden adalah penumpang sepeda motor sebesar 71,43%, kemudian jalan kaki 26,19%, dan penumpang mobil 2,38%. Kondisi ini menggambarkan bahwa untuk jarak dari rumah ke sekolah ≤ 1 km pada saat pulang sekolah banyak pelajar yang diantar menggunakan sepeda motor, oleh karena itu pelajar yang membonceng/menumpang sepeda motor harus menggunakan helm dan perlu diberikan sosialisasi tentang *safety riding* (berkendara yang aman) agar selamat dan aman dalam menempuh perjalanan ke sekolah.

2. Jarak dari Rumah ke Sekolah Antara $> 1-5$ km

Berdasarkan jarak dari rumah ke sekolah $> 1-5$ km pada saat berangkat sekolah dengan responden sebanyak 65 orang diketahui bahwa mayoritas responden adalah penumpang sepeda motor sebesar 49,23%, kemudian penumpang angkutan pedesaan 21,54%, pengemudi sepeda motor 15,38%, dan jalan kaki 13,85%. Kondisi ini menggambarkan bahwa untuk jarak dari rumah ke sekolah antara $> 1 - 5$ km pada saat berangkat sekolah banyak pelajar yang membonceng sepeda motor menuju sekolah, oleh karena itu pelajar

yang membonceng/menumpang sepeda motor harus menggunakan helm dan perlu diberikan sosialisasi tentang *safety riding* (berkendara yang aman) agar selamat dan aman dalam menempuh perjalanan ke sekolah.

Pada saat pulang sekolah dengan responden sebanyak 65 orang diketahui bahwa mayoritas responden adalah penumpang sepeda motor sebesar 52,31%, kemudian penumpang angkutan pedesaan 21,54%, pengemudi sepeda motor 15,38%, dan jalan kaki 10,77%. Kondisi ini menggambarkan bahwa untuk jarak dari rumah ke sekolah antara > 1 - 5 km pada saat berangkat sekolah banyak pelajar yang membonceng sepeda motor menuju sekolah, oleh karena itu pelajar yang membonceng/menumpang sepeda motor harus menggunakan helm dan perlu diberikan sosialisasi tentang *safety riding* (berkendara yang aman) agar selamat dan aman dalam menempuh perjalanan ke sekolah.

3. Jarak dari Rumah ke Sekolah Antara > 5-9 km

Berdasarkan jarak dari rumah ke sekolah antara > 5-9 km pada saat berangkat sekolah dengan responden sebanyak 37 orang diketahui bahwa mayoritas responden adalah penumpang sepeda motor sebesar 45,95%, kemudian pengemudi sepeda motor 40,54%, jalan kaki dan penumpang mobil masing-masing 5,41%, serta penumpang angkutan pedesaan 2,70%. Kondisi ini menggambarkan bahwa untuk jarak dari rumah ke sekolah antara > 5 - 9 km pada saat berangkat sekolah banyak pelajar yang membonceng sepeda motor menuju sekolah, oleh karena itu pelajar yang membonceng/menumpang sepeda motor harus menggunakan helm dan perlu diberikan sosialisasi tentang *safety riding* (berkendara yang aman) agar selamat dan aman dalam menempuh perjalanan ke sekolah.

Pada saat pulang sekolah dengan responden sebanyak 37 orang diketahui bahwa mayoritas responden adalah penumpang sepeda motor sebesar 45,95%, kemudian pengemudi sepeda motor 40,54%, jalan kaki dan penumpang angkutan pedesaan masing-masing 5,41%, serta penumpang mobil 2,70%. Kondisi ini menggambarkan bahwa untuk jarak dari rumah ke sekolah antara > 5 - 9 km pada saat pulang sekolah banyak pelajar yang membonceng sepeda motor menuju sekolah, oleh karena itu pelajar yang membonceng/ menumpang sepeda motor harus menggunakan helm dan perlu diberikan sosialisasi tentang *safety riding* (berkendara yang aman) agar selamat dan aman dalam menempuh perjalanan ke sekolah.

4. Jarak dari Rumah ke Sekolah > 9 km

Berdasarkan jarak dari rumah ke sekolah > 9 km pada saat berangkat sekolah dengan responden sebanyak 83 orang diketahui bahwa mayoritas responden adalah pengemudi sepeda motor sebesar 43,37%, kemudian penumpang angkutan pedesaan 21,69%, penumpang sepeda motor 20,48%, jalan kaki 12,05%, dan penumpang mobil 2,41%. Kondisi ini menggambarkan bahwa untuk jarak dari rumah ke sekolah > 9 km pada saat berangkat sekolah banyak pelajar yang menggunakan sepeda motor, oleh karena itu para pelajar perlu diberikan sosialisasi tentang *safety riding* (berkendara yang aman) agar selamat dan aman dalam menempuh perjalanan ke sekolah.

Pada saat pulang sekolah dengan responden sebanyak 83 orang diketahui bahwa mayoritas responden adalah pengemudi sepeda motor sebesar 42,17%, kemudian penumpang angkutan pedesaan 24,10%, penumpang sepeda motor 19,28%, serta jalan kaki 14,46%. Kondisi ini menggambarkan bahwa untuk jarak dari rumah ke sekolah > 9 km pada saat pulang sekolah banyak pelajar yang menggunakan sepeda motor, oleh karena itu para pelajar perlu diberikan sosialisasi tentang *safety riding* (berkendara yang aman) agar selamat dan aman dalam menempuh perjalanan ke rumah.

N. Analisis Pedestrian

Keberadaan ruang terbuka seperti *pedestrian* di badan jalan sangat penting bagi mobilitas warga kota. Suatu jalur *pedestrian* harus memberikan keleluasaan ruang gerak serta lingkungan yang bebas dari konflik dengan lalu lintas bagi aktivitas pejalan kaki. Dengan demikian, maka keadaan tersebut akan menciptakan pergerakan yang lancar dan nyaman bagi pejalan kaki. Penentuan desain *pedestrian* yang ada di setiap kota didasarkan pada jumlah orang yang menyeberang jalan dan jumlah kendaraan yang melintas (Setio Boedi Arianto, et. al, 2016).

Jumlah pejalan kaki yang menyeberang jalan sebanyak 127 orang, penyeberang jalan tertinggi terdapat di Jl. Kusuma Bangsa sebanyak 74 orang, kemudian Jl. Veteran berjumlah 38 orang, dan Jl. Trans Sumatera sebanyak 15 orang. Kondisi ini menunjukkan bahwa masih banyak pelajar yang menyeberang jalan menuju sekolah, hal ini hendaknya harus mendapat perhatian karena kecepatan rata-rata kendaraan baik sepeda motor maupun mobil di atas 30 km/jam, oleh karena itu pada ruas jalan tersebut perlu disediakan fasilitas keselamatan jalan bagi pejalan kaki yang menyeberang jalan. Jumlah pejalan kaki yang menyusuri jalan sebanyak 325

orang dan jumlah tertinggi terdapat di Jl. Kusuma Bangsa sebanyak 236 orang, kemudian Jl. Veteran berjumlah 46 orang, dan Jl. Trans Sumatera sebanyak 43 orang. Kondisi ini menggambarkan bahwa masih banyak pelajar yang berjalan kaki menyusuri jalan menuju sekolah, oleh sebab itu perlu disediakan fasilitas *pedestrian* yang nyaman dan aman bagi pelajar yang menyusuri jalan.

Jika ditinjau berdasarkan keberadaan fasilitas *pedestrian*, maka belum semua zona pendidikan di Kota Kalianda Kabupaten Lampung Selatan memiliki jalur *pedestrian* berupa trotoar yaitu pada zona pendidikan 1 (Jl. Trans Sumatera), fasilitas penyeberangan pada kondisi eksisting hanya berupa *zebra cross* yang terdapat di beberapa sekolah yang dijadikan sampel survei seperti yang tersaji pada **Tabel 5** Oleh karena itu, dalam kajian ini dilakukan analisis *pedestrian* guna mengetahui fasilitas penyeberangan pada kondisi eksisting masih dapat digunakan atau perlu ditingkatkan dengan penambahan fasilitas berupa *pelican crossing*. Analisis tersebut dilakukan dengan menghitung jumlah pejalan kaki yang menyeberang (radius 100 meter) dikalikan dengan jumlah kendaraan bermotor kuadrat (PV^2).

O. Analisis Deskriptif

Angkutan pedesaan yang terdapat di Kabupaten Lampung Selatan belum seluruhnya melayani para pelajar pada zona pendidikan yang telah ditetapkan, hanya zona pendidikan 1 (Jl. Trans Sumatera) saja yang sudah dilayani, yaitu trayek Terminal Kalianda-Pasar Palas Bangunan (pp) dan Simpang Sukaratu-SMAN 2 Kalianda (pp). Kondisi ini menggambarkan bahwa dari 3 ruas jalan yang dijadikan lokasi survei, belum seluruh ruas jalan tersebut dilayani angkutan pedesaan yang ada di Kabupaten Lampung Selatan, hanya 1 ruas jalan yaitu Jl. Trans Sumatera. Oleh karena itu perlu dilakukan penataan rute trayek agar angkutan pedesaan dapat melayani 3 ruas jalan lokasi survei sehingga para pelajar tidak kesulitan untuk mendapatkan pelayanan angkutan pedesaan.

IV. Kesimpulan

Tingkat pelayanan ruas jalan lokasi survei diketahui bahwa seluruh ruas jalan memiliki V/C Ratio di bawah 0,60 yaitu Jl. Trans Sumatera, Jl. Kusuma Bangsa, dan Jl. Veteran, dengan tingkat pelayanan A. Hasil analisis *cross tab* terkait persentase terbesar antara jarak dengan moda transportasi yang digunakan pada saat berangkat sekolah yaitu Untuk jarak ≤ 1 km, pelajar lebih dominan menumpang sepeda motor saat berangkat sekolah dengan persentase sebesar 76,19%; untuk jarak antara $> 1-5$ km, persentase

terbesar moda transportasi yang digunakan pelajar saat berangkat sekolah adalah penumpang sepeda motor sebesar 49,23%; untuk jarak antara $> 5-9$ km, persentase terbesar moda transportasi yang digunakan pelajar saat berangkat sekolah adalah penumpang sepeda motor sebesar 45,95%; serta untuk jarak > 9 km, persentase terbesar moda transportasi yang digunakan pelajar saat berangkat sekolah adalah pengemudi sepeda motor sebesar 43,37%. Hasil analisis *cross tab* terkait persentase terbesar antara jarak dengan moda transportasi yang digunakan pada saat pulang sekolah yaitu untuk jarak ≤ 1 km, pelajar lebih dominan menumpang sepeda motor saat pulang sekolah dengan persentase sebesar 71,43%; untuk jarak antara $> 1-5$ km, persentase terbesar moda transportasi yang digunakan pelajar saat pulang sekolah adalah penumpang sepeda motor sebesar 52,31%; untuk jarak antara $> 5-9$ km, persentase terbesar moda transportasi yang digunakan pelajar saat pulang sekolah adalah penumpang sepeda motor sebesar 45,95%; dan untuk jarak > 9 km, persentase terbesar moda transportasi yang digunakan para pelajar saat pulang sekolah adalah pengemudi sepeda motor sebesar 42,17%. Hasil survei *pedestrian* di 3 ruas jalan dari pukul 06.00-07.00 WIB diketahui bahwa dari 452 pelajar, sebanyak 127 orang menyeberang jalan dan 325 orang menyusuri jalan. Sebanyak 3 ruas jalan yang dijadikan lokasi survei belum seluruhnya dilayani angkutan pedesaan yang ada di Kabupaten Lampung Selatan, hanya 1 ruas jalan yang sudah dilayani yaitu Jl. Trans Sumatera (Zona Pendidikan 1).

V. Saran

Pelayanan ruas jalan perlu dipertahankan karena memiliki V/C ratio di bawah 0,60 serta tingkat pelayanannya A. Pelajar yang menumpang sepeda motor maupun mengemudikan sepeda motor pada saat berangkat maupun pulang sekolah harus menggunakan helm dan perlu diberikan sosialisasi tentang *safety riding* (berkendara yang aman) agar selamat dan aman dalam menempuh perjalanan ke sekolah. Upaya yang harus dilakukan untuk memberikan rasa aman dan selamat kepada para pelajar yang menyeberang maupun menyusuri jalan adalah menyediakan fasilitas keselamatan jalan, yaitu pada Zona Pendidikan 1 di ruas Jl. Trans Sumatera perlu dibuat Zona Selamat Sekolah (ZoSS) tunggal di depan MAN 1 Kalianda, Akbid dan SMK Hampar Baiduri, dan SMA Negeri 2 Kalianda; pada Zona Pendidikan 2, di ruas Jl. Kusuma Bangsa perlu dibuat ZoSS tunggal di depan SMP Negeri 1, sedangkan di depan SMA Negeri 1 dan SDN Way Urang perlu

dibuat ZoSS jamak; serta pada Zona Pendidikan 3, di ruas Jl. Veteran perlu dibuat *zebra cross* di depan SD Negeri 1 Kalianda, SD Negeri Bumi Agung, dan TK Dharma Wanita Persatuan, sedangkan di depan SD Negeri 3 Kalianda perlu dibuat ZoSS tunggal. Perlu dilakukan penataan rute trayek agar angkutan pedesaan dapat melayani tiga ruas jalan lokasi survei sehingga para pelajar tidak kesulitan untuk mendapatkan pelayanan angkutan pedesaan. Perlu melakukan koordinasi dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk pembuatan ZoSS pada ruas jalan nasional, Pemerintah Provinsi Lampung pada ruas jalan provinsi, dan Pemerintah Kabupaten Lampung Selatan pada ruas jalan kabupaten

Ucapan Terima Kasih

Dalam kesempatan ini, Kami mengucapkan terima kasih atas bantuan yang diberikan sehingga tersusunya laporan ini. Ucapan terima kasih Kami sampaikan kepada Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian selaku pengarah, Ibu Sri Lestari, S.Sos selaku pembimbing, Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Lampung Selatan beserta jajarannya dan Anggota Tim Peneliti dan Tim Penunjang Studi Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kabupaten Lampung Selatan serta pihak-pihak yang tidak bisa disebutkan satu persatu.

Daftar Pustaka

- Arianto, Setio Boedi, dkk. 2016. *Kajian Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kota Pekalongan*. Jakarta: Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian.
- Arianto, Setio Boedi, dkk. 2017. *Kajian Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kabupaten Kediri*. Jakarta: Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian.
- Arisandi, Yogi, dkk. 2015. *Kajian Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kota Kediri*. Jakarta: Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian.
- Basri, Seta. 2011. *Pendekatan Penelitian, Metode Penelitian, dan Teknik-teknik Desain Penelitian*. <http://setabasri01.blogspot.co.id>. Diakses 1 Februari 2018.
- Basrowi dan Sukidin. 2002. *Metode Penelitian Kualitatif Perspektif Mikro*. Surabaya: Insan Cendikia.
- Danim, Sudarwan. 2002. *Menjadi Peneliti Kualitatif*. Bandung: Pustaka Setia.
- Darmaningtyas. 2016. *Pedoman Pengembangan Rute Aman dan Selamat ke/dari Sekolah*. <http://darmaningtyas.blogspot.com>. Diakses 24 Juni 2020.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. 1995. *Pedoman Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*. Jakarta.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*. Jakarta.
- Gay, L.R. and Diehl, P.L. 1992. *Research Methods for Business and Management*. New York: Mc. Millan Publishing Company.
- Indarto, I., dan Irwinsyah, R. 1997. *Modul Praktikum Analisis Tabulasi Silang*. Bandung: Universitas Islam Bandung.
- Jubaedah, Siti, et al. 2014. *Modul Analisis Statistika Dengan Metode Cross Tab (Tabulasi Silang)*. Bandung: Universitas Pendidikan Indonesia.
- Kementerian Pemberdayaan Perempuan dan Perlindungan Anak. 2019. *Perkuat Sinergi dan Kolaborasi Semua Pihak untuk Percepat Pengembangan Rute Aman dan Selamat ke/dari Sekolah (RASS)*. <https://kemenpppa.go.id>. Diakses 24 Juni 2020.
- Kementerian Perhubungan. 2006. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 14 Tahun 2006 tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan*. Jakarta.
- Kementerian Perhubungan. 2016. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 16 Tahun 2016 tentang Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS)*. Jakarta.
- Miles, Mathew B., dan A. Michael Huberman. 1994. *An Expanded Sourcebook: Qualitative Data Analysis*. London: Sage Publications.
- Moleong, Lexy J. 2007. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya Offset.
- Muawanah, Annisa. 2013. *Perhitungan LOS (Level of Service)*. <https://annisamuawanah.wordpress.com>. Diakses 20 Maret 2018.
- Nazir, Moh. 2005. *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Pemerintah Republik Indonesia. 1945. *Undang-Undang Dasar Republik Indonesia 1945*. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2014. *Undang-Undang Nomor 35 Tahun 2014 tentang Perlindungan Anak*. Jakarta.
- Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Suprobo, Yok, dkk. 2015. *Penelitian Rute Aman Selamat Sekolah di Kota Cimahi*. Jakarta: Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian.
- Vanderstoep, Scott W. dan Johnston, Deirdre D. 2009. *Research Methods for Everyday Life Blending Qualitative and Quantitative Approaches*. San Francisco: Jossey-Bass.
- Wikipedia. 2018. *Jalan*. <https://id.wikipedia.org>. Diakses 17 April 2018.