

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1 Keselamatan

Tujuan keselamatan jalan adalah mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan di jalan raya yang dapat diakses publik. Kesalahan manusia, kondisi kendaraan, dan kondisi jalan merupakan tiga penyebab utama kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas dapat disebabkan oleh berbagai faktor, termasuk namun tidak terbatas pada cuaca, jarak pandang, efektivitas rambu dan marka jalan, persepsi masyarakat serta adat istiadat setempat, serta peraturan perundang-undangan yang relevan (Wulandari dkk. 2021).

Mengurangi frekuensi kecelakaan lalu lintas di Indonesia merupakan tujuan utama dari inisiatif keselamatan jalan. Keselamatan jalan bertujuan menciptakan ketertiban lalu lintas agar setiap orang dapat beraktivitas di jalan dengan aman; tingkat kecelakaan yang lebih rendah berarti kondisi pengguna jalan menjadi lebih baik dan lebih aman secara keseluruhan (Hadi dkk., 2022). Untuk mencapai tujuan keselamatan jalan ini, perlu diterapkan hierarki penggunaan jalan (Idwan and Natsril 2021).

Pembagian hirarki adalah sebagai berikut:

1. Pejalan kaki harus diberikan prioritas utama di antara pengguna jalan; semua bentuk transportasi lainnya wajib mendahulukan mereka.
2. Pengguna kendaraan tidak bermotor diberikan prioritas berikutnya karena dampaknya yang lebih rendah terhadap lingkungan;
3. Transportasi umum merupakan faktor terpenting ketiga, sedangkan kendaraan pribadi dianggap memiliki prioritas yang cukup rendah.

2.2 Rute Aman Selamat Sekolah (RASS)

Peraturan Menteri Nomor 16 Tahun 2016 tentang Rute Aman ke Sekolah (RASS) merupakan bagian dari inisiatif rekayasa dan manajemen lalu lintas. Menghubungkan masyarakat dengan sekolah masing-masing memerlukan pembangunan infrastruktur transportasi, pengaturan arus lalu lintas, penggunaan jaringan jalan, serta pemanfaatan fasilitas transportasi sungai dan danau (Zaini, Muttaqin, dan Habibi 2022). Jalan yang menghubungkan kawasan permukiman dengan zona sekolah dilengkapi dengan sistem RASS. Menurut Hartono, Subaryata,

dan Heriwibowo (2020), program RASS terbuka bagi sekolah dasar, sekolah menengah pertama, sekolah menengah atas, dan institusi serupa. Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 16 Tahun 2016 tentang Rute Aman ke Sekolah, RASS dirancang untuk mengurangi frekuensi kecelakaan lalu lintas yang melibatkan siswa, menurunkan konsumsi bahan bakar, serta secara tidak langsung mengurangi kemacetan lalu lintas. Hal ini dicapai melalui penyediaan berbagai fasilitas jalan, termasuk fasilitas pejalan kaki, jalur sepeda, halte bus, area parkir, area tunggu bagi pesepeda, penerangan jalan, dan fasilitas khusus bagi penyandang disabilitas (Hartono, Subaryata, dan Heriwibowo 2020).

Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 16 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Jalur Sekolah Aman, langkah-langkah berikut dilakukan untuk mewujudkan Jalur Sekolah Aman:

1. Penentuan Kawasan RASS

1. Menentukan lokasi sekolah mulai dari tingkat taman kanak-kanak hingga sekolah menengah atas (atau institusi yang setara);
2. Mengelompokkan sekolah-sekolah di sekitar yang dapat digabungkan menjadi satu klaster atau zona; dan
3. Lingkungan permukiman harus diberi nama. Identifikasi Rute Perjalanan ke Sekolah

Pembuatan peta dan kompilasi data meliputi :

- a. Lokasi sekolah pada jaringan jalan eksisting;
- b. Pola arus perjalanan anak;
- c. Pola arus kendaraan pengantar;
- d. Sirkulasi lalu lintas;
- e. Titik- titik konflik.

Pembuatan peta volume dan kecepatan meliputi :

- a. Volume lalu lintas;
- b. Kecepatan arus lalu lintas;
- c. Kompilasi data kecelakaan lalu lintas;

4. Analisis kebutuhan perjalanan ke sekolah

- a. Survei untuk mengamati moda transportasi yang digunakan;
- b. Peta perlengkapan jalan, yang memuat data lokasi perlengkapan jalan, parkir di badan jalan (on-street parking), serta hambatan fisik di trotoar

- dan badan jalan;
 - c. Peta rute navigasi sungai dan danau.
5. Mekanisme pelayanan perjalanan ke sekolah
- a. Klasifikasi segmen jalan dan persimpangan yang memerlukan kajian mendalam;
 - b. Klasifikasi rute berisiko tinggi yang dilalui anak-anak yang memerlukan perhatian segera;
 - c. Penentuan jarak dan intervensi yang tepat.
 - 1) Area dalam radius 1 (satu) kilometer dari sekolah ditangani dengan penyediaan fasilitas pejalan kaki yang aman;
 - 2) Area dalam radius 5 (lima) kilometer dari sekolah ditangani dengan penyediaan fasilitas bersepeda;
 - 3) Area di luar radius 5 (lima) kilometer ditangani melalui penyediaan transportasi umum.

2.3 ZoSS (Zona Selamat Sekolah)

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat (2018) Nomor SK.3582/AJ.403/DRJD/2018 tentang Pedoman Teknis Prioritas Keselamatan dan Kenyamanan Pejalan Kaki di Kawasan Sekolah melalui Penyediaan Zona Selamat Sekolah (ZoSS), ZoSS merupakan komponen manajemen dan rekayasa lalu lintas yang bertujuan mengutamakan keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki di kawasan sekolah (Simanjuntak, Simanjuntak, dan Turnip 2023). ZoSS bertujuan melindungi pejalan kaki yang hendak menyeberang jalan khususnya anak-anak sekolah dari bahaya kecelakaan lalu lintas; kendaraan di dalam Zona Selamat Sekolah wajib mengurangi kecepatan guna memberikan waktu reaksi yang lebih lama dalam mengantisipasi pergerakan anak-anak yang berpotensi menyebabkan kecelakaan (Sanggelerang, Lefrandt, dan Rompis 2019).

Pengaturan lalu lintas di dalam ZoSS terdiri atas serangkaian kegiatan yang bertujuan mencegah kecelakaan demi menjamin keselamatan anak-anak sekolah (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2018). ZoSS bertujuan mencegah kecelakaan guna menjamin keselamatan anak-anak di sekolah. ZoSS mencakup Pendidikan Anak Usia Dini (PAUD), Taman Kanak-kanak (TK), Sekolah Dasar (SD/MI), Sekolah Menengah Pertama (SMP/MTs), serta Sekolah Menengah Atas/Kejuruan (SMA/SMK/MA) (Wahyuni, Nashrullah, dan Nur 2021). Dalam Peraturan Nomor

SK.3582/AJ.403/DRJD/2018 (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2018), ZoSS didefinisikan sebagai fasilitas perlengkapan jalan yang mencakup:

1. Rambu lalu lintas;
2. Marka jalan;
3. Alat pemberi Isyarat Lalu Lintas;
4. Alat pengendalian dan pengaman pengguna jalan.

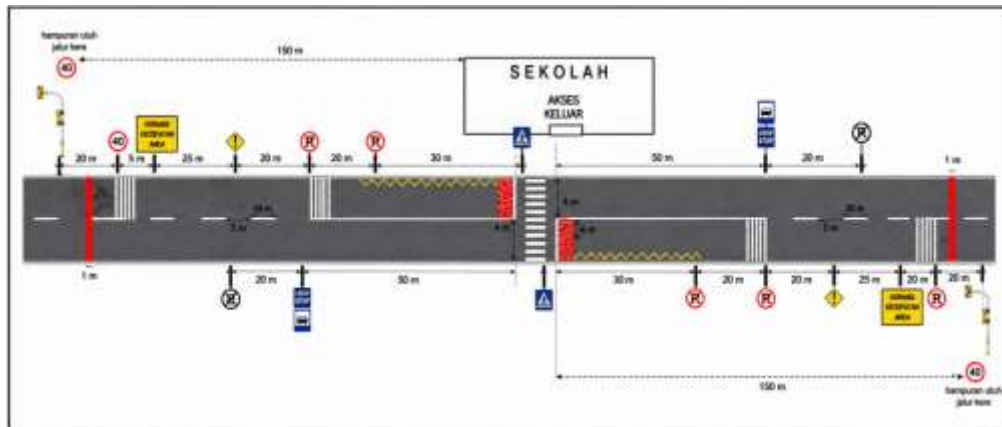
Sedangkan pada pasal 7 ZoSS memiliki desain teknis sebagai berikut:

1. Desain ZoSS 2 (dua) lajur;
2. Desain ZoSS 4 (empat) lajur;
3. Desain ZoSS 2 (dua) sekolah, dengan jarak antar sekolah 50 (lima puluh) meter;
4. Desain ZoSS 2 (dua) sekolah, dengan jarak antar sekolah 100 (seratus) meter;
5. Desain ZoSS 2 (dua) sekolah, dengan jarak antar sekolah 100 (seratus) meter sampai dengan 250 (dua ratus lima puluh) meter;
6. Desain ZoSS pada sekolah yang berlokasi di persimpangan;
7. Desain ZoSS 2 (dua) sekolah, dengan jarak antar sekolah 50 (lima puluh) meter sampai dengan 250 (dua ratus lima puluh) meter dari persimpangan;
8. Desain ZoSS pada sekolah yang berlokasi di tikungan

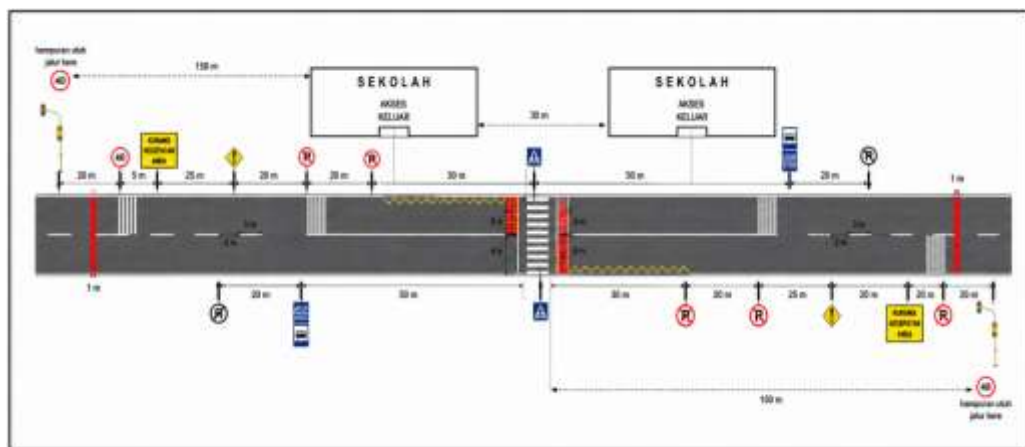
Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2018 Nomor SK.3582/AJ.403/DRJD/2018 menyebutkan desain teknis ZoSS dapat dilihat pada gambar 2.1 sampai dengan gambar 2.8:



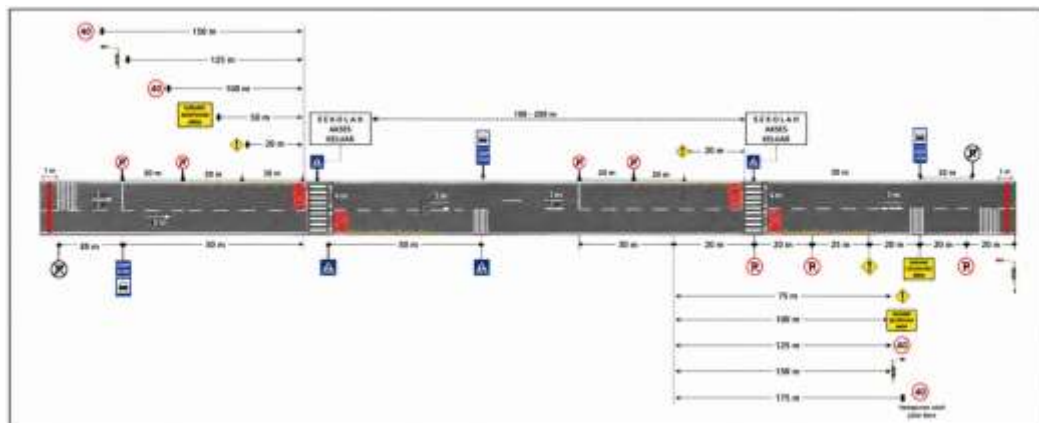
Gambar 2. 1 Desain ZoSS 2 Lajur



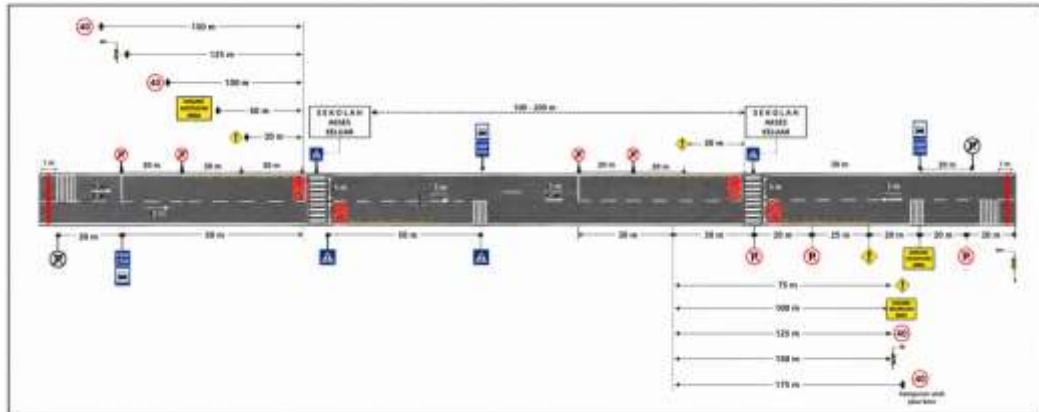
Gambar 2. 2 Desain ZoSS 4 Lajur



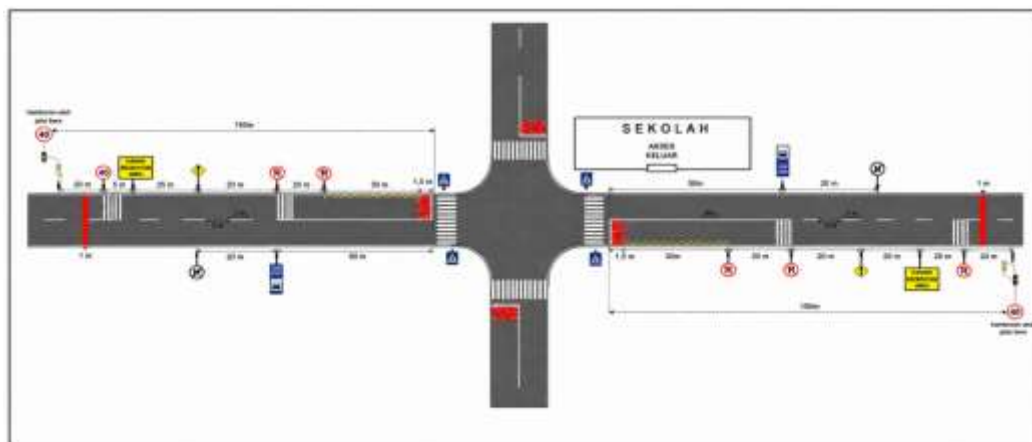
Gambar 2. 3 Desain ZoSS 2 sekolah, dengan jarak antar sekolah 50 Meter



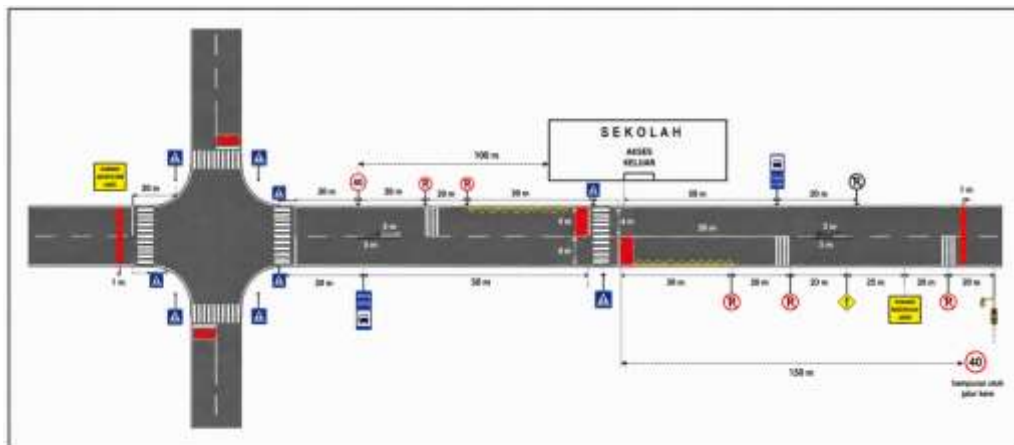
Gambar 2. 4 Desain ZoSS 2 sekolah, dengan jarak antar sekolah 50 Meter sampai dengan 100 meter



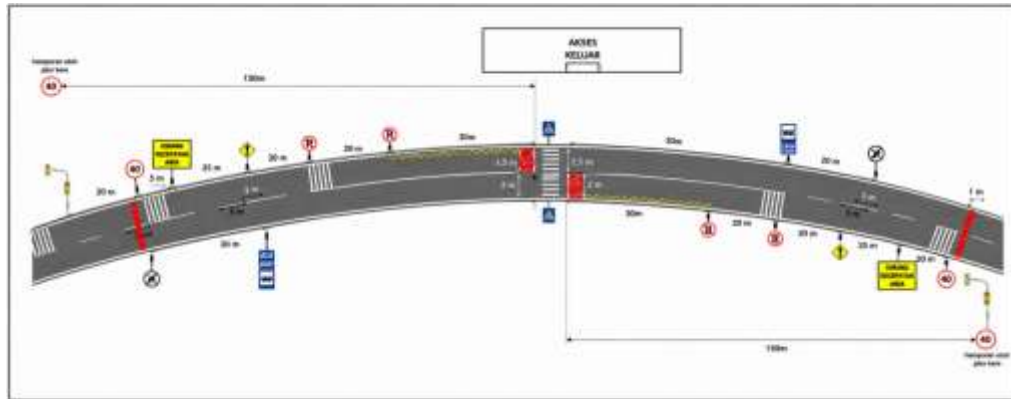
Gambar 2. 5 Desain ZoSS 2 sekolah, dengan jarak antar sekolah



Gambar 2. 6 Desain ZoSS Pada Sekolah yang Berlokasi di Persimpangan



Gambar 2. 7 Desain ZoSS sekolah, dengan jarak antar sekolah 50 meter sampai dengan 250 meter dari persimpangan:



Gambar 2. 8 Desain ZoSS Pada Sekolah yang Berlokasi di Tikungan

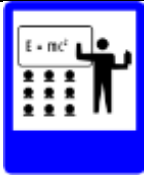
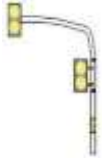
Perlengkapan jalan Pada Zona Selamat Sekolah (ZoSS) yaitu :

a) Rambu Lalu Lintas

Untuk memperingatkan, membatasi, mewajibkan, atau memandu pengguna jalan, rambu lalu lintas menggunakan simbol, huruf, angka, kata-kata, atau kombinasi dari elemen-elemen tersebut guna menyampaikan pesan. Rambu lalu lintas yang digunakan untuk menerapkan Zona Keselamatan Sekolah disajikan dalam Tabel 2.1.

Tabel 2. 1 Rambu Lalu Lintas di Zona Selamat Sekolah (ZoSS)

Gambar Rambu	Keterangan
	Rambu peringatan banyak lalu lintas pejalan kaki menggunakan penyeberangan
	Rambu peringatan banyak lalu lintas pejalan kaki anak-anak
	Rambu peringatan dengan kalimat (Kawasan Zona Selamat Sekolah)
	Rambu petunjuk lokasi fasilitas penyeberangan pejalan kaki

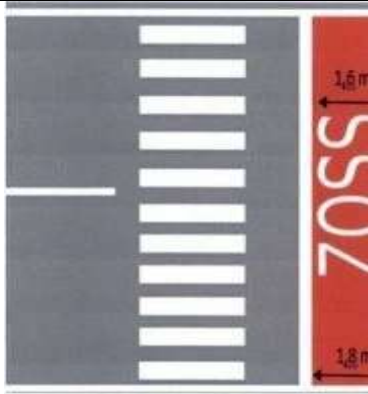
Gambar Rambu	Keterangan
	Rambu lokasi sekolah yang ditempatkan di depan sekolah masing-masing
	Rambu larangan parkir
	APILL dengan dua lampu isyarat yang berupa Warning Light (WL)
	Rambu petunjuk lokasi fasilitas pemberhentian mobil bus
	Rambu petunjuk lokasi parkir
	Rambu petunjuk lokasi penjemputan/pengantaran (Drop Zone/Pick Up Point)
	Rambu batas kecepatan yang digunakan di kawasan RASS yang menjadi wilayah kajian adalah 30 km/jam
	Rambu batas akhir larangan kecepatan

b) Marka Jalan

Untuk mengatur arus lalu lintas dan menandai area lalu lintas yang penting, jalan dilengkapi dengan berbagai perangkat atau marka yang membentuk garis (baik horizontal maupun vertikal) serta simbol-simbol lainnya.

Marka yang digunakan dalam penetapan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) dirinci dalam Tabel 2.2 di bawah ini.

Tabel 2. 2 Marka Zona Selamat Sekolah (ZoSS)

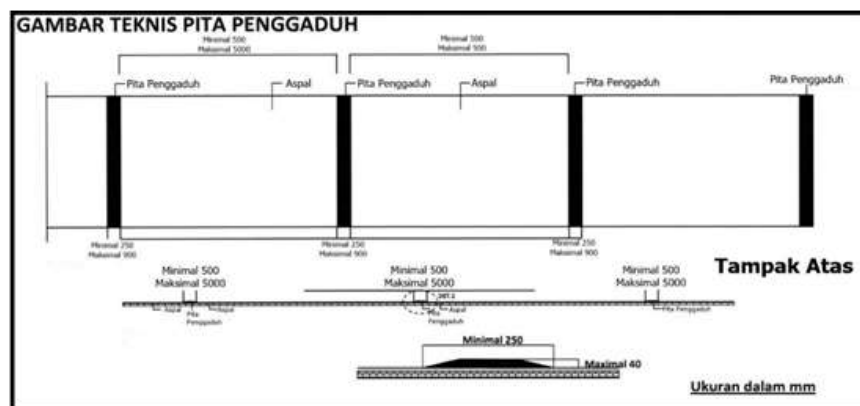
NAMA MARKA	GAMBAR MARKA	KETERANGAN
Marka Lambang Berupa Tulisan “ZOSS”		Marka ini ditulis dengan huruf capital yang memiliki tinggi dan lebar huruf 1,6 m dan 0,6 m serta ketebalan 3 mm yang dipasang di atas permukaan tanah
Marka Larangan Parkir		Marka ini memiliki panjang 1 m dengan lebar 0,1 m dan ketebalan 3 mm serta sudut kemiringan 45° yang dipasang di atas permukaan tanah
Marka Merah		Marka ini memiliki lebar 1,8 m yang terdapat di ruang ZoSS dan lebar 1m yang berada pada awal dan akhir ZoSS.

c) Pita Penggaduh

Pita penggaduh adalah marka jalan yang bertujuan untuk meningkatkan kewaspadaan pengemudi, sebagaimana diatur dalam Peraturan No. 14 Tahun 2021 yang merupakan bagian dari ketentuan Kementerian Perhubungan mengenai pengendalian pengguna jalan dan perangkat keselamatan jalan. Berikut adalah spesifikasi untuk pita penggaduh tersebut, sebagaimana tercantum dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor

SK.3582/AJ.403/DRJD/2018 tentang penggunaan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) untuk mengutamakan keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki di area sekolah:

- 1) Berwarna putih dan memantulkan cahaya;
- 2) Ketebalan maksimum: 12 mm, dengan batas minimum 6 mm;
- 3) Lebar: antara 250 hingga 900 milimeter;
- 4) Diperlukan setidaknya empat lajur pita;
- 5) Jarak yang disarankan antar-pita adalah antara 500 hingga 5000 milimeter;



Gambar 2. 9 Pita Penggaduh (Rumble Strip)

2.4 Fasilitas Pejalan Kaki

Setiap orang yang menggunakan area pejalan kaki di tepi jalan dianggap sebagai pejalan kaki. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyatakan bahwa kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki harus diutamakan dalam rekayasa dan manajemen lalu lintas. Sangatlah penting bagi setiap jalan untuk dilengkapi dengan fasilitas keselamatan seperti trotoar, rambu lalu lintas, marka jalan, dan infrastruktur lainnya agar pengguna jalan merasa aman. Trotoar, tempat penyeberangan, dan infrastruktur ramah pejalan kaki lainnya merupakan bagian dari hak asasi manusia. Di persimpangan khusus pejalan kaki, pengemudi wajib memberikan prioritas jalan kepada pejalan kaki (Handayasari 2019).

Ayu, Hasanuddin, dan Alfiah (2022) menyatakan bahwa kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki harus diutamakan dalam manajemen dan rekayasa lalu lintas. Trotoar, tempat penyeberangan, dan infrastruktur ramah pejalan kaki lainnya merupakan bagian dari hak asasi manusia. Saat menyeberang jalan di lokasi

penyeberangan resmi, pejalan kaki memiliki hak prioritas jalan (Pamungkas dan Rahdriawan 2023). Berikut adalah beberapa fasilitas bagi pejalan kaki:

1. Jalur Pejalan Kaki (Trottoar);
2. Penyeberangan Pejalan Kaki;
3. Fasilitas Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus.

2.4.1 Jalur Pejalan Kaki

Penyeberangan sebidang, penyeberangan tidak sebidang , trottoar, atau jalur lain apa pun yang ditandai secara khusus bagi pejalan kaki dikategorikan sebagai jalur pejalan kaki. Fasilitas-fasilitas ini tidak hanya memungkinkan mobilitas masyarakat, tetapi juga memiliki fungsi sosial dengan mempertemukan orang-orang (Damayanto, Rahmat, and Ramdhan 2021).

2.4.2 Standar perencanaan trottoar

Standar lebar trottoar berdasarkan lokasi disebutkan pada Tabel 2.3.

Tabel 2. 3 Lebar Trottoar Minimum Berdasarkan Lokasi

Lokasi		Arus pejalan kaki maksimum	Zona				Dimensi Total (m)
			Kerb (m)	Jalur fasilitas (m)	Lebar Efektif (m)	Bagian depan gedung(m)	
Jalan Arteri	Pusat kota (CBD)	80 pejalan kaki/menit	0,15	1,2	2,75 – 3,75	0,75	5 – 6
	Sepanjang taman, sekolah, serta pusat pembangkit pejalan kaki utama lainnya						
Jalan Kolektor	Pusat kota (CBD)	60 pejalan kaki / menit	0,15	0,9	2 – 2,75	0,35	3,5 – 4
	Sepanjang taman, sekolah, serta pusat pembangkit pejalan kaki utama lainnya						
Jalan Lokal	Pelayanan inklusi	50 pejalan kaki/menit	0,15	0,75	3	0,15	4
	Wilayah perumahan	35 pejalan kaki/menit	0,15	0,6	1,5	0,15	2,5

Tabel 2. 3 Lebar Trotoar Minimum Berdasarkan Lokasi

Lokasi	Arus pejalan kaki maksimum	Zona				Dimensi Total (m)
		Kerb (m)	Jalur fasilitas (m)	Lebar Efektif (m)	Bagian depan gedung(m)	
Lainnya	50 pejalan kaki/menit	0,15	0,75	1,9	0,15	3

Sumber: Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki no 07/P/BM/ 2023

Rumus dan konstanta lebar yang tercantum dalam Tabel 2.4 digunakan untuk menentukan lebar trotoar yang diperlukan.

$$W = (V / 35) + N$$

2.1

Dimana:

W = Lebar efektif minimum trotoar (m)

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

N = Lebar tambahan sesuai dengan keadaan setempat (m)

Tabel 2. 4 Nilai N

N (meter)	Keadaan
1,5	Jalan di daerah dengan bangkitan pejalan kaki tinggi**
1,0	Jalan di daerah dengan bangkitan pejalan kaki sedang*** Jalan di daerah
0,5	dengan bangkitan pejalan kaki rendah****

Sumber: Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki no 07/P/BM/ 2023

Keterangan :

* jika nilai W hasil perhitungan kurang dari 1,85 m, maka nilai W harus ditetapkan minimal 185 cm.

** kawasan yang menjadi lokasi kegiatan terkait transportasi umum, termasuk area layanan, ruang komersial dan ritel, fasilitas kesehatan, tempat ibadah, dan institusi pendidikan.

*** lokasi yang menyediakan bentuk layanan publik lainnya.

**** lingkungan permukiman tempat sebagian besar masyarakat tinggal.

2.4.3 Fasilitas Jalur Penyeberangan Jalan

Fasilitas penyeberangan jalan bertujuan untuk memungkinkan pejalan kaki menyeberang jalan dengan aman. Menurut Kurniawan, Pratama, dan Masykur (2019), terdapat dua jenis utama fasilitas penyeberangan: penyeberangan sebidang dan penyeberangan tidak sebidang.

Perhitungan dan kriteria penentuan jenis fasilitas dapat dilihat pada Tabel 2.5 dan digunakan untuk menetapkan persyaratan bagi fasilitas penyeberangan.

$P \times V^2$

2.2

Dimana:

P = Arus lalu lintas penyeberangan pejalan kaki sepanjang 100 meter, dinyatakan dengan orang/jam;

V = Arus lalu lintas kendaraan dua arah per jam (kend/jam)

Tabel 2. 5 Penentuan Jenis Fasilitas Penyeberangan

PV²	P (org/jam)	V (kend/jam)	Rekomendasi
$> 10^8$	50 – 1.100	300 – 500	Zebra Cross
$> 2 \times 10^8$	50 – 1.100	400 – 750	ZC dgn lapak tunggu
$> 10^8$	50 – 1.100	> 500	Pelikan
	> 1.100	> 300	
$> 2 \times 10^8$	50 – 1.100	> 750	Pelican dgn lapak tunggu
	> 1.100	> 400	

2.5 Lajur Khusus Sepeda

Jalur sepeda didefinisikan sebagai bagian dari badan jalan baik yang memiliki

marka maupun tidak yang cukup lebar untuk dilalui satu sepeda (tidak termasuk sepeda motor), sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan. Menurut Peraturan Menteri Nomor 16 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Jalur Sekolah Aman, fasilitas bersepeda khusus didefinisikan sebagai jalur yang digunakan bersama dengan pejalan kaki atau jalur yang diperuntukkan khusus bagi sepeda. Jalur sepeda diperuntukkan bagi sepeda sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan. Beberapa kemungkinan konfigurasi jalur sepeda meliputi:

1. Berbagi ruang dengan kendaraan bermotor;
2. Bahu jalan;
3. Lajur dan/atau jalur khusus yang ditetapkan untuk rute tersebut;
4. Jalur dan/atau lintasan yang terpisah dari lalu lintas kendaraan.

Jalur sepeda bertujuan untuk meningkatkan keselamatan bersepeda dengan menyediakan area khusus yang terpisah dari lalu lintas kendaraan bermotor (Suprawioto, Istianto, dan Herdiyanto 2021). Marka jalan atau perbedaan warna permukaan merupakan satu-satunya sarana untuk membedakan jalur ini dari lajur lalu lintas umum. Demi menjamin keselamatan pesepeda, ketentuan berikut harus dipenuhi:

1) Marka

Berikut adalah persyaratan minimum untuk jalur dan lintasan sepeda yang berada di sisi jalan raya:

- Simbol sepeda berwarna putih dan/atau hijau yang digunakan untuk menandai batas jalur sepeda;
- Penandaan titik penyeberangan bagi pesepeda;

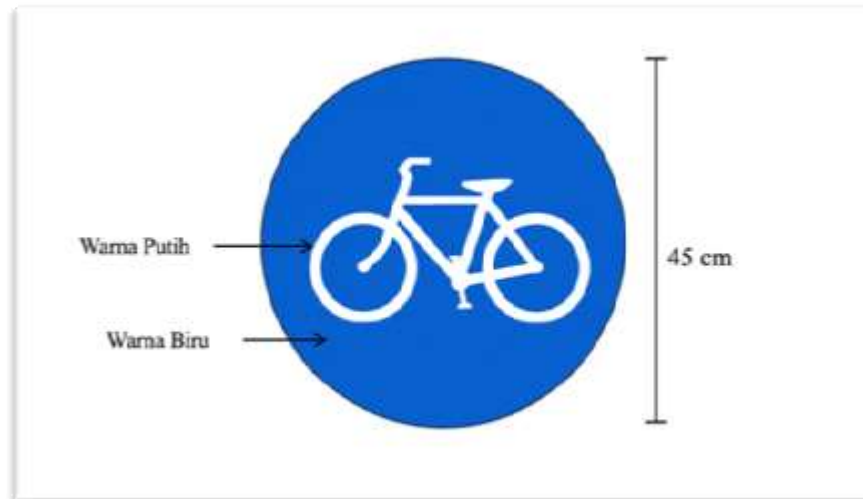
Seperti halnya rambu, marka jalan digunakan untuk



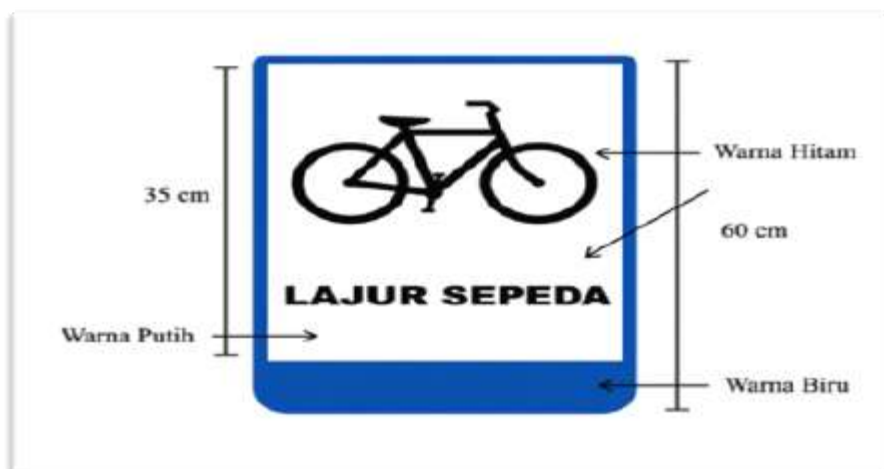
Karakteristik rambu digunakan untuk memberikan informasi, larangan, peringatan, dan instruksi aktivitas bagi pengguna jalan. Pengembangan jalur sepeda di Kabupaten Pasaman pada umumnya mengikuti standar terkini dalam penerapan marka jalan. Di antara berbagai bentuk marka yang digunakan adalah:

1. Marka pembatas jalur. Persyaratan jalur sepeda menentukan penggunaan garis utuh (menerus) dan garis putus-putus. Meskipun garis utuh mungkin lebih tepat untuk area jalan yang lebar, penggunaan garis putus-putus sangat disarankan untuk jalan yang lebih sempit.
2. Marka jalur berwarna. Idealnya, jalur sepeda ditandai dengan warna khusus untuk membedakannya dari jalur kendaraan bermotor. Jalur berwarna diterapkan agar jalur sepeda lebih mudah terlihat oleh pengemudi mobil dan pengendara sepeda motor, serta untuk memperingatkan mereka saat mendekati jalur sepeda yang mungkin berbahaya. Namun, mengingat tingginya biaya untuk mewarnai seluruh permukaan jalan, tahap awal dapat dilakukan dengan menempatkan warna secara strategis di area penyeberangan dan lokasi lain yang sesuai.
3. Penanda arah dan simbol sepeda. Elemen ini berfungsi untuk memandu pesepeda di sepanjang jalan dan memperingatkan pengendara sepeda motor bahwa mereka harus berbagi jalur dengan pesepeda. Jarak antar-penanda dapat berkisar antara lima puluh hingga seratus meter, tergantung pada kondisi medan jalan.
4. Marka pada jalur sepeda adalah sebagai berikut:
 - a. Garis putih selebar 10 cm yang memisahkan jalur sepeda dari jalur kendaraan bermotor. Garis ini digunakan pada lokasi di mana tidak terdapat perbedaan ketinggian antara kedua jalur tersebut.
 - b. Garis putus-putus selebar 10 cm, yang terdiri dari segmen-segmen sepanjang 30 cm dengan jarak antar-segmen sebesar 2,7 meter

Pengemudi kendaraan bermotor maupun pesepeda akan terus diingatkan mengenai keberadaan jalur sepeda melalui rambu-rambu yang ditempatkan secara strategis. Untuk menghindari kebingungan pengemudi, jumlah rambu yang digunakan dibatasi. Beberapa rambu yang digunakan dalam pembuatan jalur dan lintasan sepeda dapat dilihat pada Gambar 2.11–2.13 di bawah ini:



Gambar 2. 10 Jalur Khusus Sepeda



Gambar 2. 11 Petunjuk Lajur Sepeda Berakhir



Gambar 2. 12 Petunjuk Awal Lajur Sepeda

Berdasarkan fungsi dan klasifikasi jalan perkotaan, Tabel 2.6 menunjukkan pemilihan jenis jalur sepeda (di badan jalan) dan lintasan sepeda (di trotoar).

Tabel 2. 6 Pemilihan Jalur Sepeda Berdasarkan Fungsi dan Kelas Jalan

No.	Kelas/ Fungsi Jalan	Jalan Raya	Jalan Sedang	Jalan Kecil
1	Arteri Primer	A	A	-
2	Kolektor Primer	A	A	-
3	Lokal Primer	C	C	C
4	Lingkungan Primer	C	C	C
5	Arteri Sekunder	A/B	A/B	A/B
6	Kolektor Sekunder	A/B/C	A/B/C	B/C
7	Lokal Sekunder	B/C	B/C	B/C
8	Lingkungan Sekunder	B/C	B/C	B/C

Keterangan:

A = Tipe jalur sepeda terproteksi (di badan jalan atau di luar badan jalan)

B = Tipe jalur sepeda di Trotoar

C = Tipe jalur sepeda di badan jalan

2.5 Drop Zone/Pick Up Point

Berbeda dengan halte angkutan umum, titik penurunan/penjemputan (drop-off/pick-up point) adalah lokasi khusus tempat orang tua dapat mengantarkan atau

menjemput anak-anak mereka yang diantar oleh pihak lain. Titik penurunan/penjemputan (drop-off/pick-up point) adalah lokasi khusus di dekat Zona Selamat Sekolah (ZoSS) tempat anak-anak dapat diturunkan atau dijemput; hal ini berbeda dengan halte atau tempat pemberhentian yang hanya digunakan oleh angkutan umum (Siti Nur Fadlilah A, 2019). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 16 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Jalur Aman ke Sekolah mewajibkan pemasangan rambu khusus di lokasi-lokasi tersebut.

2.6 Penelitian Terdahulu

Dalam rangka melaksanakan Rencana Aksi Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tahun 2011–2020, Kementerian Perhubungan meluncurkan program Jalur Aman ke Sekolah. Penulis menggunakan studi yang dilakukan di tempat lain sebagai referensi, meskipun belum ada penelitian sebelumnya yang berfokus pada lokasi studi ini secara khusus. Beberapa contoh sumber yang dirujuk antara lain:

Tabel 2.7 Penelitian terdahulu

No.	Penulis	Judul Penelitian	Analisis	Perbedaan
1	Setio Boedi Arianto dan Dwi Heriwibowo (2017)	Kajian Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kecamatan Pare Kabupaten Kediri	Analisis MKJI, Analisis Cross Tab, Analisis Pedestrian, dan Analisis Deskriptif	Kajian hanya terfokus pada pejalan kaki dan mencari hubungan antara jarak dari rumah ke sekolah dengan moda transportasi yang digunakan
2	Fredicson Haradongan (2017)	Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kabupaten Ngawi	Analisis MKJI, Analisis Cross Tab, Analisis Pedestrian, dan Analisis Deskriptif	Kajian hanya terfokus pada pejalan kaki dan mencari hubungan antara jarak dari rumah ke sekolah dengan moda transportasi yang digunakan

3	Dian P.S Salmiati, Mimi Arifin, dkk (2022)	Perencanaan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) bagi Pesepeda di Pekanbaru	Analisis Volume Lalu Lintas, Analisis Kecepatan Arus Bebas, dan Analisis Kondisi Fisik Jalan	Kajian hanya terfokus pada pengguna sepeda dan tidak mencari hubungan dari satu variabel dengan variabel lainnya
---	---	---	---	---