

KAJIAN RUTE AMAN SELAMAT SEKOLAH (RASS) DI KAWASAN PENDIDIKAN KELURAHAN LOLU SELATAN

Andi Fitri Utari Lukman¹, Arief Setiawan², Taslim Bahar³

Universitas Tadulako^{1,2,3}

Email: andifitriutari355@gmail.com

KATA KUNCI

RASS, ZoSS, Sekolah,
Kelurahan Lolu Selatan

ABSTRAK

Pemerintah menerapkan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) dalam Peraturan Menteri Nomor: PM 16 tahun 2016 yang ditargetkan untuk meningkatkan keselamatan anak sekolah, lingkungan yang sehat dan tertib berlalu lintas, serta kenyamanan dan keamanan dalam berlalu lintas. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui perjalanan pelajar menggunakan moda yang sering digunakan dan rute yang sering dilalui dengan maksud perjalanan menuju/pulang dari sekolah pada kawasan pendidikan di Kota palu tepatnya di Kelurahan Lolu Selatan. Hasil survey yang dilakukan peneliti diketahui jenis moda yang digunakan oleh para pelajar didominasi oleh kendaraan sepeda motor (diantar) dengan jumlah 34% dengan lama waktu perjalanan didominasi antara 10-20 Menit, kemudian untuk rentang waktu perjalanan paling sedikit adalah >30 Menit dikarenakan kawasan pemukiman yang jauh dari lokasi sekolah. Menurut survey yang dilakukan peneliti Kemauan Berpindah ke Angkutan Sekolah Dari hasil wawancara yang dilakukan oleh 334 koresponden, bahwa 261 bersedia untuk menggunakan angkutan sekolah 73 bersedia pindah ke angkutan sekolah. Menurut penelitian diatas diperlukan adanya ZoSS. Fasilitas pejalan kaki seperti fasilitas penyeberangan dengan pelican crossing, jalur sepeda, Fasilitas drop zone dan pick up point. Desain Rute Aman Selamat Sekolah mencakup desain jalan eksisting, desain jalan rencana, serta sirkulasi pejalan kaki, pesepeda, dan kendaraan rencana pada kawasan sekolah.

PENDAHULUAN

Pelajar merupakan generasi muda yang sedang menimbah ilmu pendidikan di sekolah/madrasah (Masnun, 2019). Kegiatan tersebut di lakukan setiap harinya di sekolah, menuju ke tempat sekolah pelajar melakukan perjalanan ke/dari sekolah, menggunakan moda kendaraan pribadi, angkutan umum, sepeda, maupun jalan kaki. Lokasi sekolah sering ditemukan berada langsung di jalan raya, sehingga membahayakan keselamatan pelajar saat melakukan aktivitas di kawasan sekolah yang berhadapan langsung dengan jalan raya. Menurut data dari polres kota palu pada daerah kajian didapatkan jumlah 68 Kejadian

Kajian Rute Aman Selamat Sekolah (Rass) Di Kawasan Pendidikan Kelurahan Lolu Selatan kecelakaan pelajar di tahun 2021 yang menimbulkan persoalan terhadap keselamatan bagi pelajar dalam melakukan perjalanan menuju/ pulang sekolah, adapun peraturan pemerintah bahwasanya untuk anak yang dibawah umur belum diperkenankan untuk membawa kendaraan bermotor sehingga perlunya program pemerintah dan tindakan lebih lanjut mengenai antisipasi terhadap kecelakaan pelajar pada kawasan pendidikan di kota palu khususnya di ruas jalan R.A. Kartini, Kelurahan Lolu Selatan Kecamatan Palu Timur (HARIANI, 2021).

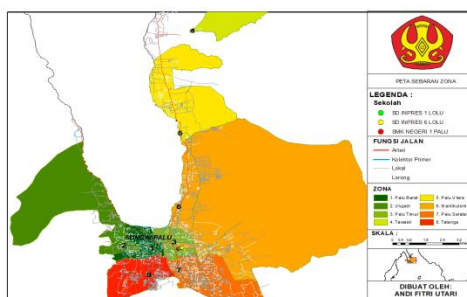
Pada kondisi jalan dan fasilitas perlengkapan jalan belum dapat dikatakan terpenuhi dengan baik didaerah kajian, maka perlunya pengawasan dan pemeliharaan dalam menjaga fasilitas yang ada di jalan pada kawasan sekolah (Fitriana, 2018). Pemerintah dalam menjaga fasilitas yang ada di jalan pada kawasan sekolah Pemerintah menerapkan program Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) (Hidayat, Sambada, & Fauzi, 2020).

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Sumber data yang di gunakan adalah data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data dengan obeservasi, wawancara dan dokumentasi (Anufia & Alhamid, 2019). Instrumen penelitian yang digunakan yaitu peneliti sendiri, pedoman wawancara, dan catatan lapangan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Penentuan Kawasan RASS



Gambar 1. Penentuan Kawas RASS

**Tabel 1.
Jumlah Siswa di Wilayah Kajian**

No	Nama Sekolah	Jumlah Siswa	Lokasi
1	SD Inpres 6 Lolu	300	Jl R.A Kartini
2	SD Inpres 1 Lolu	366	Jl R.A Kartini
3	SMK 1 Palu	1314	Jl R.A Kartini

Sumber: Website Kemendikbud 2023

Berdasarkan kriteria penentuan kawasan RASS maka peneliti menggunakan tiga sekolah untuk dijadikan objek penelitian, yaitu SD Inpres 6 Lolu, SD Inpres 1 Lolu, dan SMK 1 Palu (Hurairah, 2018). Tiga sekolah tersebut letaknya bersebelahan tepatnya di Jalan R.A Kartini sehingga cocok untuk dijadikan satu cluster sebagai kawasan RASS.

B. Karakteristik Perilaku Perjalanan

a) Presentase Jenis Kelamin

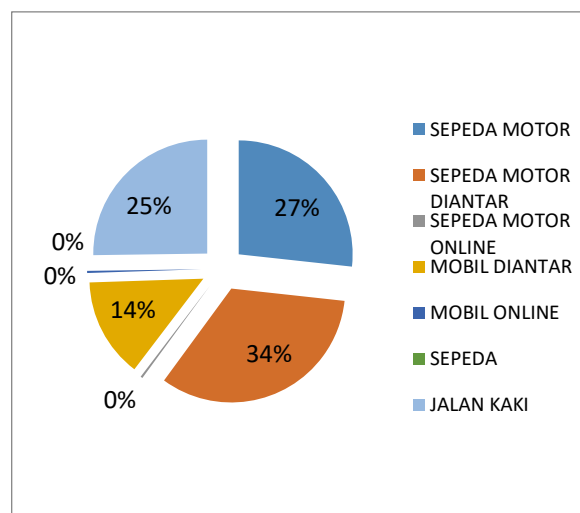
Kajian Rute Aman Selamat Sekolah (Rass) Di Kawasan Pendidikan Kelurahan Lolu Selatan

Berdasarkan rekapitulasi data sekunder yang berasal dari 3 sekolah di kawasan pendidikan Jalan R.A Kartini, diperoleh hasil Para pelajar yang bersekolah di kawasan pendidikan ini didominasi oleh siswa perempuan dengan jumlah 72% (Putra, 2018), dari 3 sekolah tersebut SMK 1 Palu yang lebih banyak siswa yang di survey dengan jumlah sampel pada sekolah tersebut sebanyak 221. Dari hasil rekap survey wawancara tersebut lebih di dominasi oleh jenis kelamin perempuan sebanyak 177. Diketahui bahwa SMK 1 Palu lebih dominan oleh Perempuan.

b) Asal Tujuan Siswa

Data ini didapatkan berupa data alamat siswa yang merupakan data asal perjalanan (AJ) serta alamat sekolah masing-masing siswa yang merupakan data tujuan perjalanan (TJ), data tersebut diperoleh data berupa matriks zona asal tujuan (OD). Diketahui bahwasanya pada kawasan pendidikan di tiga sekolah tersebut tidak diterapkan sistem zonasi oleh pemerintah, oleh karena itu peneliti membagi zona per kecamatan yang ditentukan dari hasil survei wawancara (Istianah, 2018). Untuk zona dengan asal tujuan terbesar adalah zona 3, dikarenakan tata guna lahan zona 3 yang merupakan pemukiman, dan pemukiman tersebut berada dalam kawasan pendidikan di jalan R.A Kartini yang berada pada zona 3 (Aditiawan, 2016), dengan jumlah perjalanan 121 sesuai perhitungan secara sampel, dan 717 sesuai dengan perhitungan secara populasi, sedangkan untuk jumlah perjalanan terendah adalah zona 5, dikarenakan lokasi zona 5 paling jauh dari lokasi sekolah.

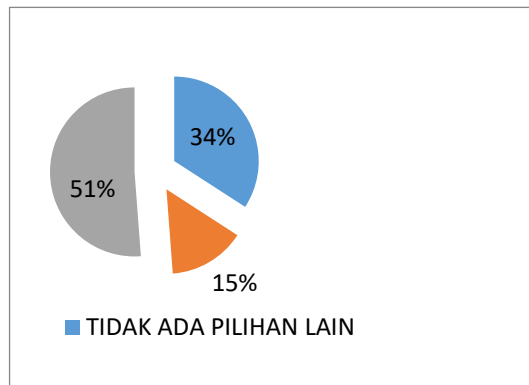
c) Jenis Moda yang digunakan Pelajar



Gambar 2. Presentase Penggunaan Moda Oleh Pelajar

Pada Gambar 2 bisa dilihat bahwasanya jenis moda yang digunakan oleh para pelajar didominasi oleh kendaraan sepeda motor (diantar) dengan jumlah 34%. Banyak masyarakat kota palu yang memilih menggunakan kendaraan sepeda motor meskipun untuk jarak yang dekat, ditambah belum tersedianya angkutan umum, dan fasilitas pejalan kaki juga mempengaruhi tingginya penggunaan sepeda motor (Harry Yulianto, Yahya, & SE, 2018). Untuk kondisi pada kawasan pendidikan yang dikaji terlihat jelas jenis moda yang paling tinggi digunakan adalah sepeda motor (diantar) dikarenakan terdapat dua sekolah dasar pada daerah kajian tersebut, dimana rata-rata siswa di antar oleh orang tua mereka ke sekolah (Ambarwati, Indriastuti, & Sari, 2018). Sedangkan moda yang paling sedikit digunakan adalah sepeda yaitu sebesar 0%.

d) Alasan Pemilihan Moda



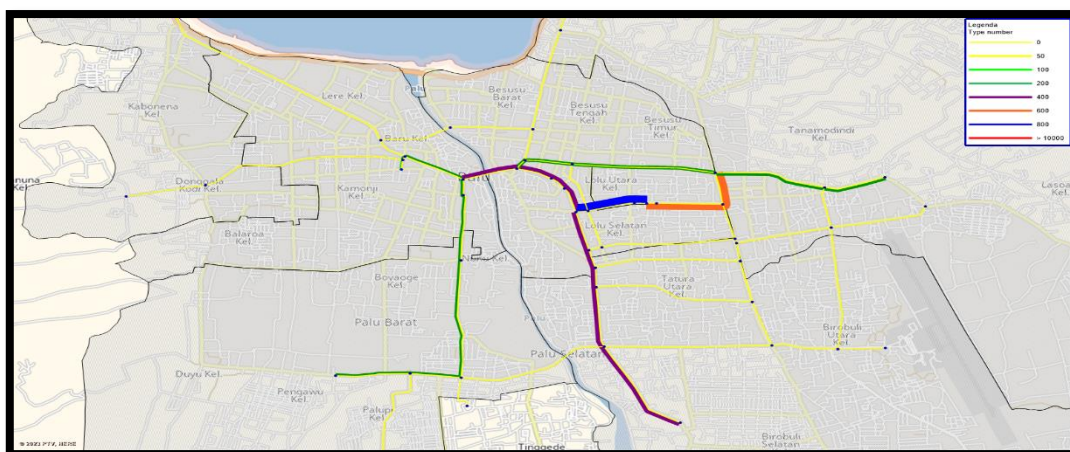
Gambar 3. Presentase Alasan Pemilihan Modal

Pada gambar 3 dapat dilihat alasan pemilihan moda yang paling besar dikarenakan alasan cepat sebesar 51%. Kemudian alasan terbesar kedua merupakan tidak ada pilihan lain dan yang paling terkecil adalah alasan murah sebesar 15%.

C. Penentuan Rute Angkutan Sekolah

Penentuan Rute dapat dilakukan dengan bantuan pembebanan Software vissum 2023 dengan jumlah permintaan yang dimasukkan adalah jumlah perjalanan pelajar sekolah kawasan pendidikan di Jl R.A Kartini yang bersedia berpindah moda dari pengguna kendaraan pribadi menjadi angkutan sekolah (Demand Potensial) (Susanti, Indriani, & Nanda, 2020). Sehingga didapat rute angkutan sekolah dengan demand paling optimal yang akan digunakan sebagai rute. Selain itu sebelum menentukan rute yang akan dilewati maka perlu diperhitungkan kondisi prasarana jalur dengan melihat hasil dari inventarisasi jalan (Sebastian, Cahyaningrum, & Sunandar, 2020).

Data-data yang telah dikumpulkan selanjutnya digunakan untuk menganalisis kinerja lalu lintas maupun sistemnya yang dibantu dengan paket aplikasi Vissum Versi 2023.



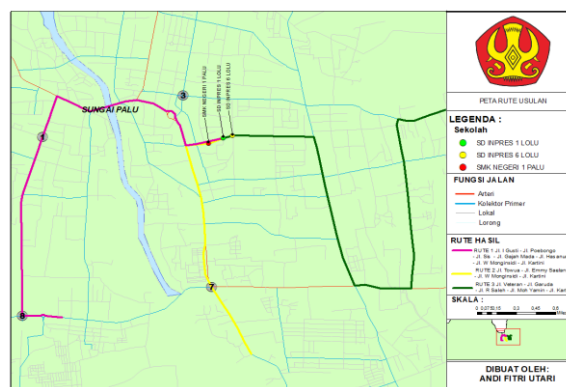
Gambar 4. Penentuan Rute

Adapun rencana rute angkutan sekolah yang akan beroperasi di kawasan Pendidikan pada kelurahan lolu selatan dapat dilihat pada gambar dan tabel berikut:

Tabel 2.

Rute Angkutan Umum

No	Rute	Panjang Rute (Km)
I	Jl Veteran - Jl Garuda - Jl Abd R.Saleh - Jl M.Yamin - Jl Kartini	5,9
II	Jl Towua - Jl Emy Saelan - Jl W Monginsidi - Jl Kartini	3,4
III	Jl I Gusti - Jl Poebongo - Jl Sis Al-Jufri - Jl Gajah Mada – Jl Hasanudin - Jl W Monginsidi – Jl Kartini	6,6



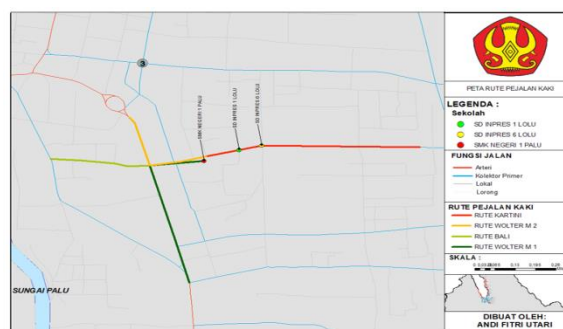
Gambar 5. Peta Rute Angkutan Sekolah

D. Skema RASS Penentuan Pejalan Kaki

Tabel 3.

Ruas Jalan untuk Rute Pejalan Kaki

No	Nama Ruas	Panjang Jalan Saat ini (m)	Panjang jalan yang akan dikaji (m)
1	Jl Kartini	1500	1000
2	Jl W.Monginsidi 1	880	1000
3	Jl W.Monginsidi 2	142	1000
4	Jl Bali	496	1000



Gambar 6. Rute Pejalan Kaki

Kajian Rute Aman Selamat Sekolah (Rass) Di Kawasan Pendidikan Kelurahan Lolu Selatan

Gambar 6 merupakan rute hasil pengukuran jalan yang berjarak 1000 m dari lokasi penelitian. Hasil pemilihan rute pejalan kaki adalah Jl. Kartini, Jl Wolter Monginsidi 1, Jl Wolter Monginsidi 2, dan Jl Bali.

E. Penentuan Fasilitas Pejalan Kaki

$$Wd = (P / 35) + N$$

Sumber : Dirjen Bina Marga, 2018

Keterangan :

WD = Lebar trotoar yang dibutuhkan

P = Arus pejalan kaki per menit

N = Konstanta lebar trotoar

Tabel 4.
Rekomendasi Lebar Trotoar

No.	Ruas Jalan	Lebar Totoar Kiri (m)				Lebar Totoar Kanan (m)				Rekomen dasi (m)
		Eksi sting	Perhit ungan	Minim um	Dianjur kan	Eksist ing	Perhit ungan	Mini mum	Dianjur kan	
1	Jl Kartini	0	0,5	2	3	0	0,6	2	3	2
	Jl									
2	W.Mongins idi 1	1,5	0,5	2	4	1,5	0,6	2	4	1,5
	Jl									
3	W.Mongins idi 2	1,5	0,5	2	4	1,5	0,6	2	4	1,5
	Jl									
4	Jl Bali	0	0,5	1,5	2,75	0	0,6	1,5	2,75	0,5 kiri dan 0,6 kanan

Pada Jl. Kartini memerlukan lebar trotoar 2 m, Jl. W. Monginsidi 1 dan 2 memerlukan lebar trotoar 2 m, dan Jl Bali memerlukan lebar trotoar 0,5 m sebelah kiri dan 0,6 m sebelah kanan. Untuk jalan bali di rekomendasikan sesuai dengan perhitungan dikarenakan untuk kondisi eksisting saat ini tidak memungkinkan untuk di rekomendasikan sesuai dengan rekomendasi lebar menurut tata guna lahan yang di atur pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2016 (AGUNG FITRA, 2022).

Penentuan Fasilitas Penyeberangan

Tabel 5
Rekomendasi Fasilitas Penyeberangan

P	V	PV ²	Rekomendasi
Orang/Jam	Kend/Jam		
50-1100	300-500	>10 ⁸	Zebra Cross atau Pedestrian Platform
50-1100	400-750	> 2x10 ⁸	Zebra Cross
50-1100	> 500	>10 ⁸	Pelican
>1100	> 300	>10 ⁸	Pelican
50-1100	>750	> 2x10 ⁸	Pelican dengan Lapak Tunggu

Kajian Rute Aman Selamat Sekolah (Rass) Di Kawasan Pendidikan Kelurahan Lolu Selatan

>1100	>400	> 2x10 ⁸	Pelican dengan Lapak Tunggu
>1100	> 750	> 2x10 ⁸	Pelican dengan Lapak Tunggu

Sumber: SE Menteri PUPR No.2 Tahun 2018

Tabel 6.
Hasil Perhitungan Untuk fasilitas penyeberangan

No.	Ruas Jalan	Volume kendaraan/jam	Orang Menyeberang/jam	PV ²	Rekomendasi
1	JL KARTINI	2171,85	414	372.246.403	Pelican

Dari tabel 9 diketahui bahwa hasil perhitungan PV2 yaitu 372.246.403 sehingga dapat merekomendasikan pada kawasan pendidikan di ruas Jl.Kartini pemberian fasilitas penyeberangan pelican.

Antar Jemput

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

a) Jumlah Kendaraan tiba per satuan waktu

$$\lambda = \frac{\text{Jumlah Kendaraan Masuk}}{\text{Lama Pengamatan}}$$

(kend/jam)

Sumber : Tamin, 2008

b) Tingkat Pelayanan per satuan waktu

$$\mu = \frac{1}{\text{Lama Rata rata pelayanan}}$$

(kend/jam)

Sumber : Tamin, 2008

c) Intensitas

$$\rho = \frac{\lambda}{\mu}$$

Sumber : Tamin, 2008

Ket : Jika $\rho > 1$ maka harus dilakukan penambahan jumlah pelayanan

d) Penentuan Jumlah Pelayanan

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

Sumber : Tamin, 2008

Dalam perhitungan kebutuhan drop zone hal pertama yang dilakukan adalah melakukan pengamatan terhadap jumlah kendaraan pengantar pada masing-masing sekolah sehingga diketahui jumlah kendaraan tiba per satuan waktu, sehingga diketahui berapa drop zone yang diperlukan (Rifa'i, Ananda, & Fadhli, 2018).

Diasumsikan bahwasanya pelayanan untuk sepeda motor adalah 45 detik.

Tabel 7.
Jumlah Titik Drop Zone Sepeda Motor pada Tiap Sekolah

No	Sekolah	(kendaraan/jam) λ	(kendaraan/jam) μ	N rencana (Titik Dropzone)	ρ
----	---------	---------------------------	-----------------------	----------------------------	--------

Kajian Rute Aman Selamat Sekolah (Rass) Di Kawasan Pendidikan Kelurahan Lolu Selatan

1	SMK 1Palu	626	80	8	1
2	SD Inpres 1 Lolu	150	80	2	1
3	SD Inpres 6 Lolu	110	80	1	1

Berikut adalah hasil pengamatan terhadap mobil, diasumsikan bahwasanya pelayanan untuk mobil selama 2 menit

Tabel 8.
Jumlah Titik Drop Zone Sepeda Mobil pada Tiap Sekolah

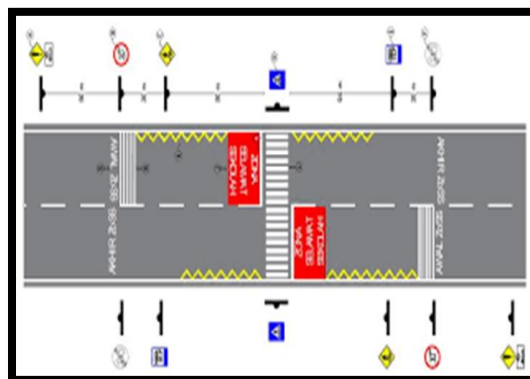
No	Sekolah	(kendaraan/jam) λ	(kendaraan/jam) μ	ρ
1	SMK 1 Palu	39	30	1
2	SD Inpres 1 Lolu	65	30	2
3	SD Inpres 6 Lolu	38	30	1

Zona Selamat Sekolah (ZoSS)

Penentuan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) tercantum dalam Surat Keputusan Direktorat Jenderal 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, Penentuan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) ini meliputi:

1. Desain Zona Selamat Sekolah (ZoSS)
2. Fasilitas Perlengkapan Jalan pada Zona Selamat Sekolah (ZoSS)

Dari pengertian di atas teknik penerapan ZoSS berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK. 3582/AJ.403/DJPD/2018 tentang Pedoman Teknis Pemberian Prioritas Keselamatan dan Kenyamanan Pejalan Kaki Pada Kawasan Pendidikan dengan menyediakan Zona Selamat Sekolah (ZoSS), dari kondisi sebenarnya pada Kawasan Pendidikan dapat diterapkannya tipe ZoSS 2 (Dua) Lajur, untuk visualisasi desain ZoSS rencana dapat di lihat pada Gambar 7.



Gambar 7. Desain Rencana ZoSS depan Kawasan Pendidikan di Jl. Kartini


Sumber: SK. Dierjen Hubdat No. SK. 1304/AJ.403/DRJD/2014

Kajian Rute Aman Selamat Sekolah (Rass) Di Kawasan Pendidikan Kelurahan Lolu Selatan
Rambu dan Marka

Pada kondisi eksisting lokasi penelitian belum terdapat rambu-rambu jalan sehingga untuk meningkatkan keselamatan maka perlu dipasang rambu-rambu di kawasan RASS. Rambu-rambu tersebut diantaranya sebagai berikut:

Tabel 8.
Jenis Rambu Pada Kawasan RASS

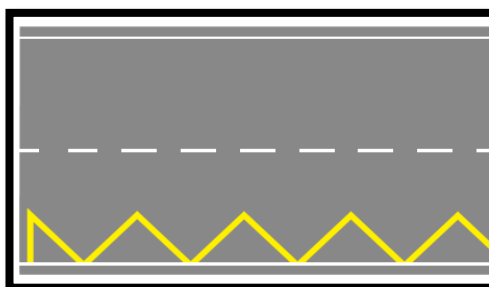
No	Jenis Rambu	Keterangan
1.		Rambu Petunjuk lokasi fasilitas pemberhentian mobil bus umum
2.		<i>Sign</i> ini berfungsi untuk memperingatkan pengguna jalan agar berhati-hati saat melintasi kawasan berbahaya.
3.		Rambu peringatan banyak lalu lintas pejalan kaki menggunakan fasilitas penyeberangan
4.		Rambu petunjuk lokasi fasilitas penyeberangan pejalan kaki
5.		Rambu batas kecepatan yang digunakan di kawasan RASS yang menjadi objek penelitian adalah 30km/jam.

No	Jenis Rambu	Keterangan
6.		Rambu batas akhir larangan kecepatan

Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 16 Tahun 2016

Selain Pemasangan rambu, terdapat pula penebalan marka jalan yang sudah memudar serta pemasangan marka diantaranya marka gambar bentuk sepeda, marka jalur sepeda warna hijau, marka larangan parkir atau berhenti dan lain-lain (FARYABI R, 2022).

Marka larangan parkir atau berhenti di jalan sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Menteri Nomor 67 Tahun 2018 Tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 34 tahun 2014 tentang Marka Jalan dinyatakan dengan garis berbiku-biku berwarna kuning (ADE RAHMAN PASYA, 2022). Garis berbiku-biku tersebut memiliki panjang paling sedikit 1 m dan lebar paling sedikit 10 cm. Marka larangan parkir atau berhenti di jalan ditempatkan pada sisi jalur lalu lintas.



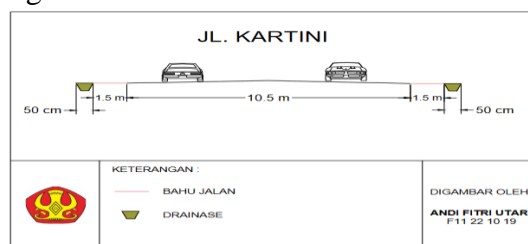
Gambar 8. Marka Larangan Parkir atau berhenti

Untuk marka larangan parkir atau berhenti ditempatkan sebelum fasilitas penyeberangan depan SDN Inpres 1 Lolu , SDN Inpres 6 Lolu, dan SMK 1 Palu. Hal ini bertujuan agar para pengantar atau penjemput siswa tidak sembarangan berhenti/parkir, mereka dituntut agar berhenti/parkir di tempat yang sudah disediakan yaitu area Drop Zone/Pick Up Point yang berada pada area sekolah. Hal ini dilakukan agar pengantar jemput terlindung dari kontak langsung dengan arus lalu lintas dan tidak mengganggu arus lalu lintas sekitar.

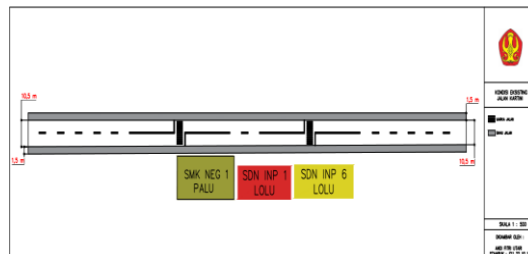
Desain Rute Aman Selamat Sekolah

Desain Rute Aman Selamat Sekolah pada Kawasan pendidikan Jl. Kartini Kota Palu dibagi menjadi dua, yaitu :

1. Desain Kondisi Eksisting

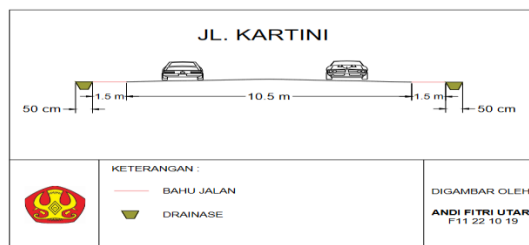


Gambar 9. Penampang Melintang Eksisting Jl R.A Kartini

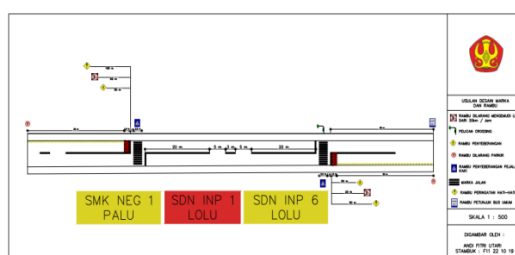


Gambar 10. Site Plan Wilayah Kajian

2. Kondisi Rencana



Gambar 11. Penampang Melintang Eksisting Jl R.A Kartini



Gambar 12. Site Plan Wilayah Kajian Rencana

3. Desain Rencana Kawasan RASS Pada Kawasan Pendidikan di Jl R.A Kartini



Gambar 13. Kawasan RASS Pada Kawasan Pendidikan di Jl R.A Kartini

KESIMPULAN

Kesimpulan yang diperoleh dari hasil penelitian Kajian Rute Aman Selamat Sekolah Pada Kawasan Pendidikan Kota Palu di Kelurahan Lolu Selatan adalah : Kawasan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) mencakup 3 sekolah yaitu: SMK 1 Negeri Palu, SDN 1 Lolu, dan SDN 6 Lolu yang ke tiga sekolah tersebut berada pada Jl R.A Kartini. Fasilitas untuk rute pejalan kaki berupa trotoar pada keempat jalan yaitu, Jl R.A Kartini, Jl W.Monginsidi 1, Jl W.Monginsidi 2, dan Jl Bali. Rekomendasi untuk lebar Trotoar yaitu ditentukan berdasarkan Tata Guna lahan dan Hasil perhitungan, untuk Jl R.A Kartini lebar trotoar yang di rekomendasikan berdasarkan tata guna lahan sebesar 2 m, Jl. W.Monginsidi 1 dan 2 memakai lebar eksisting yaitu sebesar 1,5 m, dan untuk Jl Bali rekomendasi berdasarkan perhitungan yaitu 0,5 m untuk trotoar sebelah kiri dan 0,6 m trotoar sebelah kanan. Untuk fasilitas

Kajian Rute Aman Selamat Sekolah (Rass) Di Kawasan Pendidikan Kelurahan Lolu Selatan penyeberangan disediakan di Jl. R.A Kartini yaitu berupa Pelican, dapat diterapkan pada ruas Jl. R.A Kartini di depan SD Inpres 6 Lolu dikarenakan pada depan SD tersebut terdapat Zebra Cross.

Fasilitas drop zone dan pick up point sepeda motor berjumlah 11 titik dan fasilitas drop zone dan pick up point mobil berjumlah 4 titik pada SMK 1 Palu, SD Inpres 1 Lolu, dan SD Inpres 6 Lolu. Drop zone dan pick up point motor dan mobil untuk ketiga sekolah tersebut akan terletak pada SMK Negeri 1 Palu dikarenakan terdapat lahan yang dapat dijadikan tempat keluar masuk kendaraan dalam mengantar pelajar kedepan pintu sekolah. Dalam penelitian usulan-usulan yang membangun dalam menyelesaikan permasalahan sesuai dengan penyelesaian akan konsep yang diterapkan di daerah kajian berikut usulan perencanaan Rute Aman Selamat Sekolah di Kawasan Pendidikan Kota Palu di kelurahan Lolu Selatan

Usulan ZoSS diterapkan pada Jalan R.A Kartini yang terletak di depan di depan SMK Negeri 1 Palu, SD Inpres 1 Lolu, dan SD Inpres 6 Lolu serta penerapan rambu dan marka di sekitar kawasan pendidikan. Desain Rute Aman Selamat Sekolah mencakup desain jalan sebenarnya, dengan desain jalan rencana, serta sirkulasi rencana pejalan kaki, dan kendaraan pada kawasan sekolah.

DAFTAR PUSTAKA

- ade Rahman Pasya, A. D. E. Rahman Pasya. (2022). *Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Ganjaran Km 19-20 Di Kabupaten Pesawaran*. Politeknik Transportasi Darat Indonesia_Sttd. [Google Scholar](#)
- Aditiawan, M. V. Irsa. (2016). *Pengaruh Perubahan Penggunaan Lahan Terhadap Bangkitan Lalu Lintas Pada Koridor Jalan Zainal Abidin Pagar Alam Di Kota Bandar Lampung*. Universitas Lampung. [Google Scholar](#)
- Agung Fitra, Kurniawan. (2022). *Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas Pada Kawasan Pasar Genteng Di Kabupaten Banyuwangi*. Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD. [Google Scholar](#)
- Ambarwati, Lasmini, Indriastuti, Amelia Kusuma, & Sari, Nindya. (2018). *Pejalan Kaki: Riwayatmu Dulu dan Kini*. Universitas Brawijaya Press. [Google Scholar](#)
- Anufia, Budur, & Alhamid, Thalha. (2019). *Instrumen pengumpulan data*. [Google Scholar](#)
- Faryabi R, Faryabi. (2022). *Perencanaan Desain Rute Aman Selamat Sekolah (Rass) Di Kawasan Pendidikan Kabupaten Kotabaru*. Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD. [Google Scholar](#)
- Fitriana, Evi. (2018). Strategi pengembangan taman wisata kum kum sebagai wisata edukasi di kota palangkaraya. *Jurnal Pendidikan Geografi*, 23(2), 94–106. [Google Scholar](#)
- Hariani, Hariani. (2021). *Penegakan Hukum Terhadap Anak Dibawah Umur Sebagai Pelaku Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Korban Meninggal (Studi Kasus Pengadilan Negeri Sinjai)*. Universitas Islam Ahmad Dahlan. [Google Scholar](#)
- Harry Yulianto, S. E., Yahya, Syarief Dienan, & SE, M. M. (2018). *Manajemen transportasi publik perkotaan*. LPPM STIE YPUP Makassar. [Google Scholar](#)

- Kajian Rute Aman Selamat Sekolah (Rass) Di Kawasan Pendidikan Kelurahan Lolu Selatan* Hidayat, Budiharso, Sambada, Ananta Dwi, & Fauzi, Fauzi. (2020). Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah di Kawasan Pendidikan Kota Balikpapan. *Jurnal Penelitian Sekolah Tinggi Transportasi Darat*, 11(2), 25–39. [Google Scholar](#)
- Hurairah, Siti. (2018). *Strategi Guru Pai Dalam Menumbuhkan Perilaku Bertoleransi Pada Peserta Didik Di SMK Negeri 1 Palu*. IAIN Palu. [Google Scholar](#)
- Istianah, Nurul. (2018). *Usaha Pengembangan Objek Wisata Taman Nasional Way Kambas Terhadap Pendapatan Masyarakat (Studi Kasus di Objek Wisata Way Kambas Kec. Labuhan Ratu Kabupaten Lampung Timur)*. IAIN Metro. [Google Scholar](#)
- Masnun, Moh. (2019). Pengembangan Madrasah Diniyah Takmiliah Di Desa Bababakan Kecamatan Losari Kabupaten Brebes (KKN Tahun 2019). *Dimasejati: Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat*, 1(1). [Google Scholar](#)
- Putra, John Adi. (2018). *Pola asuh anak dalam keluarga nelayan: Studi Kasus Keluarga Nelayan di Kecamatan Paciran Kabupaten Lamongan*. Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim. [Google Scholar](#)
- Rifa'i, Muhammad, Ananda, Rusydi, & Fadhli, Muhammad. (2018). *Manajemen peserta didik (Pengelolaan peserta didik untuk efektivitas pembelajaran)*. [Google Scholar](#)
- Sebastian, Djamal, Cahyaningrum, Putri Intan, & Sunandar, Aan. (2020). Pemberdayaan Angkutan Umum Sebagai Angkutan Sekolah Di Kecamatan Pare, Kabupaten Kediri. *Jurnal Penelitian Sekolah Tinggi Transportasi Darat*, 11(1), 34–43. [Google Scholar](#)
- Susanti, Neila, Indriani, Eva, & Nanda, Budi Okto Rizaldi. (2020). *Fenomena Perdagangan Anak Di Provinsi Sumatera Utara*. [Google Scholar](#)