

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **V.1 Kesimpulan**

1. Dari kawasan sekolah tersebut telah teridentifikasi terdapat 3 rute yang bisa dilalui oleh para siswa dan merupakan zona asal terbanyak yang kemudian dilakukan penilaian resiko dengan metode Agus Taufik Mulyono (2009) yaitu untuk Rute 1 Jalan Sultan Trenggono Tidak Berbahaya, Rute 2 Jalan Raden Wijaya Cukup Berbahaya, Rute 3 Jalan Hayam Wuruk Cukup Berbahaya.
2. Kawasan sekolah yang telah teridentifikasi sebagai kawasan yang akan dijadikan Rute Aman Selamat Sekolah berdasarkan jarak antar sekolah seperti yang terdapat di PM 16 tahun 2016 yaitu "Kawasan RASS merupakan Kawasan dengan jumlah sekolah minimal 3 dengan jumlah siswa lebih dari 300". Maka dari itu kawasan sekolah yang berada di Kecamatan Manguharjo dirasa tepat untuk dijadikan kawasan RASS karena terdapat 3 sekolah (MI Islamiyah 1, MI Islamiyah 2, MI Islamiyah 3) dalam satu lingkup dan 1 sekolah yang jaraknya berdekatan serta jumlah siswa melebihi 300.
3. Agar terciptanya rute yang aman dan selamat maka usulan yang dapat diterapkan yaitu trotoar, fasilitas penyeberangan dengan *zebra cross* serta untuk usulan lainnya yaitu ZOSS dan penambahan rambu serta marka yang sebelumnya tidak terdapat di rute tersebut sesuai dengan inspeksi yang telah dilakukan.

## V.2 Saran

1. Konsep RASS ini sangat ideal untuk diterapkan di kawasan pendidikan yang objek penelitian sehingga dapat dijadikan percontohan untuk kawasan-kawasan pendidikan yang lainnya di Kota Madiun.
2. Perlu kajian lebih lanjut mengenai hal-hal yang berkaitan dengan keamanan, misalnya identifikasi lokasi rawan yang melibatkan para pelajar.
3. Dapat ditambahkan petugas penyeberang jalan dan petugas tersebut dapat diambil dari lingkungan sekolah (*security* sekolah).
4. Perlu kajian yang lebih menyeluruh terkait RASS seperti rute angkutan, jalur sepeda dan fasilitas lain pendukung RASS.
5. Dapat dilakukan sosialisasi terkait tata cara menyebrang yang baik dan benar serta progam pelatihan polisi cilik agar anak-anak lebih mengerti tentang lalu lintas sejak usia dini.
6. Program RASS ini tidak berhenti hanya pada sampai tahap perekayasaan atau *engineering*, namun perlu tahapan-tahapan lanjutan yang meliputi :
  - a. Pendidikan atau *education*
  - b. Pendorong atau *encouragement*
  - c. Penegakan hukum atau *enforcement*

## DAFTAR PUSTAKA

- Undang-Undang No 22 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* . (2009). Jakarta : Departemen Perhubungan .
- Andriani, Rima. (2016). *Penerapan Konsep Rute Aman Selamat Sekolah (RASS di Kawasan Pendidikan Kota Mataram*. Mataram: Sekolah Tinggi Transportasi Darat.
- Arisandi, d. (2015). *Kajian Rute Aman Selamat Sekolah di Kota Kediri* . *Universitas Gajah Mada Yogyakarta*.
- Balitbanghub. (2016). *Kajian Rute Aman Selamat Sekolah* . *Kabupaten Bojonegoro*.
- Direktorat Jenderal Bina Marga . (1997). *Manual Kapasitas Jalan Indonesia Tentang Fasilitas Pejalan Kaki* . Jakarta : Perhubungan Darat .
- Direktorat Jenderal Bina Marga SK No.007/BNKT/1990. (1990). *Petunjuk Perencanaan Trotoar* . Jakarta.
- Direktorat Jenderal Bina Marga SK No.011/T/Bt/1995. (1995). *Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan* . Jakarta: Bina Marga .
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat SK 1304/AJ.03/DJPD/2014. (2014). *Tentang Zona Selamat Sekolah* . Jakarta: Kementrian Perhubungan.
- Israita, W. (2017). Analisis Kebutuhan Pejalan Kaki dan Psepeda di Kawasan Pendidikan. *Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi*.
- Mulyono, d. (2009 : 16). *Audit Keselamatan Infrastruktur Jalan*. Jakarta.
- Munawar, A. (2004). *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*. Yogyakarta. *Betaoffset*.
- Peraturan Menteri No.16. (2016). *Tentang Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS)*. Jakarta: Departemen Perhubungan.
- Peraturan Menteri Perhubungan. (Tahun 2016). *Nomor 16 Tentang Rute Aman Selamat Sekolah*. Jakarta: Kementrian Perhubungan.
- Peraturan Pemerintah. (2011). *Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas*. Jakarta: Departemen Perhubungan.