

Bantul

Jurnal Riset Daerah
Badan Perencanaan Pembangunan Daerah
(BAPPEDA) Kabupaten Bantul

JRD

ISSN: 1412-8519 (media cetak)
ISSN: 2829-2227 (media online)

MEWUJUDKAN RUTE AMAN DAN SELAMAT KE SEKOLAH: MENDORONG KEBIJAKAN TERPADU UNTUK KESELAMATAN PELAJAR DI KABUPATEN BANTUL

Tri Setya Budi, M.Sc

Perencana Ahli Muda Bappeda Kabupaten Bantul

Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Bantul

mustbudi@gmail.com

ARTICLE INFORMATION

Submitted : Agustus 2025
Revised : September 2025
Published : September 2025

ABSTRACT

Saat ini kepadatan lalu lintas di Kabupaten Bantul sangat tinggi akibat jumlah dan pergerakan kendaraan yang tinggi. Adanya kondisi kurangnya sarana prasarana jalan yang mantap mengakibatkan angka kecelakaan tinggi. Angka kecelakaan lalu lintas meningkat dengan pelaku dan korban kecelakaan di bawah umur 17 tahun sebesar sekitar 30% pada tahun 2023 dan 2024. Tingginya angka kecelakaan pada usia produktif menjadi fokus untuk dicari solusi kebijakannya dalam makalah ini. Metode yang digunakan meliputi identifikasi masalah berbasis data, analisis penyebab hingga akar masalah, serta evaluasi alternatif kebijakan menggunakan metode Bardach. Akar permasalahan terjadi pada terbatasnya tata kelola dan koordinasi sektoral dalam penyelenggaraan transportasi dan keselamatan jalan, (OECD, 2019); Keterbatasan infrastruktur dan teknologi, (Dishub DIY, 2024) dan Budaya tertib berlalu-lintas dan partisipasi masyarakat yang rendah. (Polres Bantul, 2025). Alternatif 1 (regulasi daerah tentang RASS) karena memberi kepastian hukum dan standar teknis yang jelas, dengan Alternatif 2 (koordinasi lintas sektor) sebagai strategi pendukung agar regulasi tidak hanya menjadi dokumen, tetapi benar-benar diimplementasikan melalui sinergi kelembagaan. Penyusunan regulasi daerah tentang RASS merupakan alternatif kebijakan paling efektif dan berkelanjutan, dengan penguatan koordinasi lintas sektor sebagai strategi pendukung agar implementasi tidak hanya sebatas dokumen.

Kata kunci : Kecelakaan lalu-lintas, RASS, koordinasi

1. PENDAHULUAN

Transportasi berperan penting dalam mendukung aktivitas pariwisata, pendidikan, serta perekonomian lokal di Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY). Sebagai kota budaya dan destinasi wisata utama di Indonesia, DIY menghadapi tantangan transportasi seperti jumlah kendaraan pribadi, kemacetan di pusat kota, serta keterbatasan infrastruktur transportasi umum. Jumlah kendaraan bermotor semakin bertambah dari tahun ke tahun dapat dilihat dalam tabel berikut :

Tabel 1 Jumlah kendaraan bermotor dan jenisnya

No.	Jenis Kendaraan	Tahun		
		2021	2022	2023
1	Mobil Penumpang	400.627	415.368	433.809
2	Bus	13.398	13.494	13.479
3	Truk	82.475	124.595	127.062
4	Sepeda Motor	2.629.220	2.720.573	2.830.608
Jumlah		3.125.720	3.274.030	3.404.958

Sumber : Transportasi dalam angka, Dishub DIY 2024

Dalam tabel tersebut semua jenis kendaraan mengalami kenaikan, kenaikan terbesar ada pada jenis kendaraan sepeda motor. Rasio kepemilikan kendaraan bermotor di DIY lebih tinggi dibanding nasional (Harjo, 2025). Dikutip dari Harjo (2025) bahwa data 2022, rasio kepemilikan kendaraan bermotor DIY sebesar 0,80, dengan jumlah kendaraan bermotor 3,27 juta, yang didominasi sepeda motor sebesar 2,7 juta. Rasio ini lebih besar dibanding Jawa Tengah 0,56 dan nasional sebesar 0,57. Sedangkan negara tetangga, Singapura, rasionya hanya sebesar 0,18.

Pertumbuhan jumlah kendaraan tersebut tidak diimbangi dengan kinerja lalu lintas yang diukur dengan V/C rasio. Beberapa ruas jalan di Bantul mempunyai V/C ratio cukup tinggi antara lain ruas Gedongkuning-Wonocatur; Palbapang-Samas dan Bantul-Srandakan. Kapasitas jalan yang ada di Yogyakarta juga tidak mampu menampung pergerakan kendaraan jika semua kendaraan turun ke jalan. Kondisi Prasarana Jalan dapat dilihat dari status kamantapannya. Pada Tahun 2023 jalan kabupaten dalam kondisi mantap sepanjang 783,09 km (64,68%). Kabupaten Bantul masih memiliki jalan dalam kondisi belum mantap dengan panjang 427,63 km (35,32%), sehingga untuk memperlancar transportasi dan mendukung perekonomian masih diperlukan penanganan jalan agar semua jalan di Kabupaten Bantul bisa dalam kondisi mantap (RPJPD Bantul). Terkait kondisi sarana dan prasarana di Bantul terdapat daerah rawan

kecelakaan. Daerah rawan kecelakaan lalu lintas di wilayah Kabupaten Bantul adalah Jalan Samas, Jalan Imogiri, Jalan Jogja Wonosari, dan Jalan Ringroad Timur yang merupakan jalan utama menuju pusat kegiatan/pelayanan.

Perkembangan pusat-pusat permukiman mengakibatkan peningkatan bangkitan transportasi sementara perkembangan industri, perdagangan dan pendidikan meningkatkan jumlah tarikan. Di Kabupaten Bantul terdapat tarikan dan bangkitan yang tergolong tinggi. Wilayah dengan tarikan dan bangkitan terbesar terjadi di Kapanewon Kasihan, Banguntapan, Sewon, Bantul dan Imogiri. Bangkitan tertinggi berada di Kapanewon Sewon, mencapai 68.628 perjalanan/ hari, sedangkan tarikan tertinggi mencapai 60.472 perjalanan/ hari di Kapanewon Bantul (Dinas Perhubungan DIY, 2025). Jumlah tarikan dan bangkitan tersebut tidak sebanding dengan kapasitas jalan yang ada di Kabupaten Bantul.

Kondisi jumlah kendaraan dan kapasitas jalan yang timpang ini mengakibatkan peningkatan resiko kecelakaan. Kabupaten Bantul merupakan salah satu wilayah yang memiliki angka kecelakaan tertinggi di Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) dengan 2.525 kasus kecelakaan selama tahun 2022. Angka kecelakaan tersebut cenderung mengalami kenaikan akibat peningkatan mobilitas masyarakat dalam kegiatan pariwisata dan industry (ristiani, 2023)

Pada tahun 2023, terdapat 2.144 kecelakaan dan meningkat menjadi 2234 pada tahun 2024. Dari jumlah tersebut, kecelakaan masih didominasi oleh usia produktif, terutama pelajar dan anak-anak (POLRES Kabupaten Bantul, 2025). Korban dan pelaku kecelakaan berumur kurang dari 17 tahun cukup besar yaitu 29,76% di tahun 2023 dan 29,27% pada tahun 2024.

Selama semester I (Januari hingga Juni) 2025 Polres Bantul mencatat jumlah korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas di wilayah Bantul mencapai 60 jiwa. Dibanding dengan kasus lainnya, kasus kecelakaan lalu lintas menjadi pembunuh tertinggi di Bantul (KRJogja, 2025). Angka kecelakaan usia anak remaja ini dikategorikan sebagai korban dan pelaku (pengendara) dengan kategori usia. Kategori korban dalam rentang waktu Januari-Juni, korban anak dengan usia 5-9 tahun 21 kasus, usia 10-14 tahun 40 kasus dan usia 15-19 202 kasus. Sedangkan, untuk kategori pelaku atau pengendara langsung, anak usia di bawah 14 tahun 55 kasus, usia 14-16 tahun 77 kasus dan usia 17-21 tahun 180 kasus. Tingginya angka kecelakaan usia anak remaja ini juga tercermin pada data 2024. Korban usia 5-9 tahun 49 kasus, usia 10-14 tahun 114 kasus dan usia 15-19 tahun 440 kasus. Sementara, untuk pelaku dengan usia kurang dari 14 tahun 67 kasus, usia 14-16 tahun 182 kasus dan usia 17-21 tahun 457 kasus (Joglonews, 2025).

Dari latar belakang di atas terdapat beberapa permasalahan utama terkait transportasi di kabupaten Bantul, yaitu :

- 1) Tingginya tingkat kepadatan lalulintas (Dinas Perhubungan DIY, 2025)

Permasalahan mendesak untuk ditangani karena berdampak pada produktivitas, polusi dan kualitas lingkungan hidup.

- 2) Tingginya tingkat kecelakaan usia produktif (POLRES Kabupaten Bantul, 2025)

Usia produktif dalam hal ini usia sekolah akan berdampak serius terhadap masa depan generasi muda di Bantul. Jika terjadi kecelakaan maka akan menimbulkan dampak lanjutan yang akan dialami oleh siswa maupun keluarga korban. Beban ekonomi maupun kualitas sumber daya manusia menjadi dampak lanjutan jika kecelakaan menimpa siswa sekolah.

- 3) Kurangnya sarana prasarana jalan yang mantap (Bappeda, 2025)

Kondisi sarana dan prasarana jalan di Bantul masih belum merata kemantapannya. Ada beberapa ruas jalan yang kondisinya sangat perlu perhatian karena rawan kecelakaan.

Selanjutnya fokus kebijakan terkait transportasi perlu diprioritaskan berdasarkan tingkat urgensi, keseriusan dampak dan potensi perkembangan masalah ke depan. Penentuan prioritas masalah tidak dapat dilakukan secara subjektif, melainkan memerlukan metode yang terukur. Salah satu metode yang umum digunakan dalam analisis kebijakan adalah metode skoring USG (Urgency, Seriousness, Growth), yang menilai sejauh mana masalah tersebut mendesak untuk ditangani, seberapa serius konsekuensinya bagi pembangunan, serta seberapa cepat masalah akan memburuk jika tidak segera diatasi (Nugroho, 2014). Setiap masalah akan diberikan skor numerik oleh responden yang terdiri dari: perwakilan lima pilar keselamatan dalam Forum Lalu-lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten Bantul, sehingga dapat diketahui masalah mana yang paling layak diprioritaskan untuk diselesaikan sebagaimana diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 2. Penilaian USG Masalah transportasi di Bantul

No	Masalah	U	S	G	Total	Ranking
1	Tingginya tingkat kepadatan lalu lintas (Dishub DIY, 2025)	4	4	4	12	II
2	Tingginya tingkat kecelakaan usia produktif (Polres Bantul, 2025)	5	5	4	14	I
3	Kurangnya sarana prasarana jalan yang mantap (Bappeda, 2024)	3	4	4	11	III

Tingginya tingkat kecelakaan usia produktif menjadi focus dalam menetapkan alternatif kebijakan dalam makalah ini. Selanjutnya perlu dicari penyebab masalah sehingga dapat ditemukan akar masalah sebagai penentu usulan kebijakan. Faktor risiko yang dapat menyebabkan kecelakaan diantaranya adalah faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor jalan dan lingkungan. Budi Karya Sumadi (Mantan Menteri Perhubungan) mengatakan “Budaya berlalu lintas, kompetensi pengemudi, pemahaman regulasi, serta kondisi sarana dan prasarana transportasi darat menjadi beberapa faktor penyebab dari terjadinya kecelakaan, selain faktor cuaca ekstrem yang juga seringkali menjadi penyebab kecelakaan” (<https://dephub.go.id/post/read/angka-kecelakaan-masih-tinggi,-menhub-kolaborasi-jadi-kunci-peningkatan-keselamatan-jalan>).

Kecelakaan kendaraan roda dua disebabkan oleh hampir 51 persen faktor manusia (polres Bantul). Surat Ijin Mengemudi menjadi salah satu jaminan seseorang telah memiliki kemampuan mengemudikan kendaraan bermotor dengan baik, sehingga bahaya-bahaya kecelakaan dan terjadinya pelanggaran akan dapat dikurangi. Tingkat Pelanggaran terkait SIM cenderung meningkat dari tahun ke tahun. Berdasarkan data BPS tahun 2022 terjadi 2302 pelanggaran, tahun 2023 terjadi 2988 dan tahun 2024 terjadi 2878 pelanggaran. tidak memiliki SIM , padahal seharusnya orang yang tidak memiliki SIM tidak diperbolehkan mengemudikan kendaraan. Kepemilikan SIM C merupakan parameter seseorang memiliki kompetensi dalam berkendara baik dalam teori maupun praktik (Ratnasari, 2023). Perilaku pengendara usia produktif masih banyak yang melanggar aturan lalu lintas, seperti tidak menggunakan helm dan berkendara melebihi batas kecepatan (Polres Bantul, 2025)

Pustral telah melakukan analisis data kecelakaan di Kabupaten Bantul (2023) dengan hasil sebagai berikut :

Tabel 3. Kecelakaan lalu lintas dominan berdasarkan laporan anatomi kecelakaan si tahun 2018-2022

No	Karakteristik Kecelakaan	Kecelakaan Dominan
1	Fungsi jalan	Jalan Lokal/Lingkungan dan kolektor
2	Status jalan	Jalan Kota/Kabupaten
3	Jenis Laka	Kecelakaan tunggal dan depan belakang
	Waktu kejadian	06.00 – 09.00 WIB
4	Pendidikan Pelaku	SLTA/Sederajad
5	Jenis SIM	Tanpa SIM dan SIM C
6	Jenis Kendaraan	Sepeda Motor (R2 + R3)
7	Perilaku pengemudi	Ceroboh terhadap lalu lintas dari depan
8	Kondisi Permukaan Jalan	Baik
9	Geometri Jalan	Lurus
10	Kondisi Cuaca	Cerah
11	Kondisi Cahaya	Terang/Jelas
12	Kondisi Topografi	Daerah Datar (0-2 persen)

Kecelakaan yang terjadi di Bantul berada di ruas jalan lingkungan, lokal dan kolektor dan dominan di jalan kabupaten. Nugroho (2025) melakukan audit keselamatan ruas jalan di Bantul yang rawan kecelakaan yaitu Ruas Jalan Palbapang - Simpang Kweden dan Ruas Jalan Gedongkuning – Wonocatur Dimana ruas tersebut adalah dua peringkat teratas ruas jalan paling rawan kecelakaan tertinggi tahun 2022. Pada ruas Palbapang - Simpang Kweden, masalah seperti ketiadaan rambu di pertigaan, kerusakan APILL, dan visibilitas terhalang vegetasi meningkatkan risiko kecelakaan. Di ruas Gedongkuning - Wonocatur, drainase terbuka dekat jalan membahayakan pengguna jalan. Hasil audit tersebut memberikan Gambaran kondisi sarana dan prasarana jalan yang masih kurang.

Jalan lurus menjadi bentuk geometri jalan yang mendominasi kasus kecelakaan dengan persentase 72,48% dari total 10.290 kasus kecelakaan. Jumlah tertinggi selanjutnya terjadi di simpang empat (x/+) , simpang (T), dan jalan menikung dengan persentase masing-masing sebesar 12,04%, 10,28%, dan 3,62%. Jembatan, bundaran, simpang empat tidak sejajar, multi hanya memiliki persentase sebesar kurang dari 1% dari total kasus kecelakaan.

Dalam kurun waktu 2018-2022 terdapat sebanyak 10.290 kasus kecelakaan yang terjadi pada berbagai kondisi permukaan jalan meliputi baik, bergelombang, berombak, keriting, beralur, licin, berdebu/berpasir, banjir, dan basah. Dari sekian banyak kondisi, jalan yang memiliki permukaan baik justru memiliki angka kecelakaan paling tinggi dengan persentase sebesar 97,02%, kemudian diikuti oleh jalan berlubang dengan persentase sebesar 1,21%. Masing-masing kondisi permukaan jalan lainnya hanya memiliki persentase kurang dari 1%,

di mana jalan dengan permukaan keriting menjadi kondisi yang memiliki angka kecelakaan terendah yaitu sebesar 0,01%.

Kecelakaan tunggal atau kecelakaan yang hanya melibatkan 1 kendaraan menjadi kasus kecelakaan terbanyak di Kabupaten Bantul. Penelitian Pustral tahun 2018-2022 menunjukkan, sebesar 21,6% dari seluruh kejadian kecelakaan merupakan kecelakaan tunggal yang umumnya terjadi karena pengemudi hilang kendali, gangguan mesin, dan lain sebagainya. (Pustral, 2023) Kecelakaan lalu lintas dengan tipe tabrakan depan belakang memiliki tren yang serupa dengan kecelakaan tunggal. Jumlah kecelakaan depan belakang cenderung meningkat setiap tahunnya dan sempat menjadi jenis kecelakaan yang mendominasi di Kabupaten Bantul pada tahun 2018 dengan jumlah 462 kasus. sementara kecelakaan dengan manusia atau pejalan kaki tergolong cukup tinggi yaitu mencapai lebih dari 100 kasus .

Berdasarkan Satlantas Polres Bantul, faktor pengemudi berupa perilaku yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas meliputi berhenti mendadak, ceroboh, kegagalan memberi isyarat dan jarak aman, lalai, tidak tertib, lelah, dan sebagainya. Data kecelakaan berdasarkan perilaku pengemudi di Kabupaten Bantul dalam 5 tahun terakhir menunjukkan dari total 19.322 korban kecelakaan dalam 5 tahun, ceroboh terhadap lalu lintas dari depan menjadi perilaku pengemudi yang paling sering menyebabkan kecelakaan dengan persentase 34,2%. Jumlah tertinggi selanjutnya adalah gagal menjaga jarak aman dengan persentase 14,5% serta perilaku tidak diketahui dengan persentase 19,4%.

Waktu kejadian yang paling dominan terjadi pukul 06.00-09.00 WIB Dimana di jam tersebut Adalah jam puncak siswa berangkat ke sekolah dan pekerja mulai berangkat kerja. Jam masuk sekolah saat ini rata-rata sama sehingga terjadi puncak arus lalu lintas di setiap ruas jalan di Bantul terutama rute-rute jalan yang dipakai siswa untuk pergi dan pulang sekolah.

Permasalahan selanjutnya yang muncul terkait kecelakaan adalah penanganan pasca kecelakaan. Sari dan Widayani (2023) menyampaikan bahwa persebaran fasilitas kesehatan dan markas ambulans gawat darurat di Provinsi DIY masih memiliki distribusi yang tidak merata. Dalam LKPJ Bupati Bantul tahun 2024 masih terdapat beberapa permasalahan terkait transportasi yaitu (a) Budaya tertib berlalu lintas yang masih rendah; (b) Penyediaan fasilitas /sarana dan prasarana keselamatan lalu lintas masih terdapat kesenjangan antara kebutuhan dan eksisting terpasang; (c) Menurunnya jumlah angkutan umum; (d) Belum adanya Road Hazard Mapping.

Intelligent Transportation System (ITS) adalah aplikasi teknologi informasi dan komunikasi dalam sistem transportasi. Teknologi ini mencakup sensor, kamera, dan perangkat lunak yang membantu dalam pengelolaan lalu lintas. ITS memungkinkan pengumpulan, analisis, dan penyebaran informasi secara real-time untuk membantu pengambilan keputusan yang lebih baik jika terjadi masalah di lalu lintas. Sistem ini akan sangat bagus jika dikembangkan namun ketersediaan anggaran menjadikan system ini belum digunakan.

Keterlibatan Masyarakat di bidang keselamatan lalu lintas di Bantul saat ini belum nampak. Tidak ada organisasi khusus yang bergerak di keselamatan transportasi. Sehingga akar masalahnya Adalah:

- 1) Terbatasnya tata kelola dan koordinasi sektoral dalam penyelenggaraan transportasi dan keselamatan jalan, (OECD, 2019)
- 2) Keterbatasan infrastruktur dan teknologi, (Dishub DIY, 2024)
- 3) Budaya tertib berlalu-lintas dan partisipasi masyarakat yang rendah. (Polres Bantul, 2025).

Tingginya angka kecelakaan dan kepadatan lalu lintas di Kabupaten Bantul serta Kurangnya sarana prasarana jalan yang mantap disebabkan oleh terbatasnya tata kelola dan koordinasi sektoral dalam penyelenggaraan transportasi dan keselamatan jalan (OECD, 2019), keterbatasan infrastruktur dan teknologi pendukung keselamatan lalu lintas (Dishub DIY, 2024), serta rendahnya budaya tertib dan partisipasi masyarakat dalam mendukung keselamatan jalan (Polres Bantul, 2025). Kondisi ini menyebabkan kebijakan transportasi daerah belum mampu secara efektif menurunkan risiko kecelakaan, menjamin perlindungan kelompok rentan, dan mewujudkan mobilitas yang aman dan berkelanjutan.

2. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Masalah utama terkait transportasi di Bantul adalah tingginya tingkat kecelakaan usia produktif membutuhkan analisis terhadap peraturan maupun kajian yang sudah pernah dilakukan untuk merumuskan beberapa alternatif kebijakan yang logis dan dapat dilaksanakan. Dukungan Teori/Konsep/Kebijakan/Peraturan yang akan digunakan dalam membedah setiap permasalahan transportasi di Kabupaten Bantul akan menggunakan:

1) *Safe System Approach.*

Pendekatan Sistem Aman mendasari semua aspek sistem manajemen keselamatan jalan yang efektif. Pendekatan ini dibangun atas dasar bahwa tidak seorang pun boleh terbunuh atau terluka parah saat menggunakan jaringan jalan (<https://toolkit.irap.org/>). Dalam pendekatan ini seluruh rangkaian solusi, infrastruktur, manajemen lalu lintas dan kecepatan, standar dan perlengkapan kendaraan, dan perilaku pengguna jalan perlu ditangani. Pendekatan ini berarti keselamatan jalan merupakan tanggung jawab Bersama antara pengelola, perancang, pembangun, pemelihara system jalan, penyedia perawatan pasca kecelakaan dan pengguna jalan itu sendiri. Disini dukungan dan kolaborasi berbagai pihak menjadi kunci penting keselamatan lalu-lintas. Sistem ini menekankan bahwa sistem transportasi harus melindungi pengguna jalan yang paling rentan (anak, pejalan kaki, pesepeda) dengan desain jalan yang aman (WHO, 2018; OECD-ITF, 2020).

2) *Child Road Safety Concept.*

UNICEF adalah organisasi PBB yang berfokus pada upaya membantu anak-anak dan perempuan di negara-negara berkembang. UNICEF punya perhatian besar terhadap Keselamatan berlalu-lintas untuk Anak-anak dan Remaja di Indonesia. Keselamatan anak di jalan dipandang sebagai bagian dari child protection, menuntut adanya jalur aman ke sekolah (Safe Routes to School) (UNICEF, 2019).

Dalam naskah kebijakannya UNICEF merekomendasikan hal-hal sebagai berikut :

- Kebijakan, membentuk badan koordinasi pusat yang di independent di Tingkat Kementerian; Mengintegrasikan kebijakan khusus anak dan remaja ke dalam rencana aksi keselamatan jalan raya nasional dengan peran dan tanggung jawab yang telah ditentukan; Menjalin kemitraan dengan akademisi dan lembaga swadaya masyarakat (LSM), termasuk pemuda, untuk merumuskan intervensi dan mendukung implementasinya
- Regulasi, Menetapkan dan mengadopsi standar nasional untuk helm dengan berbagai ukuran untuk melindungi sebanyak mungkin ukuran kepala anak, dengan mengacu pada standar internasional yang berlaku jika berlaku; membatasi kecepatan berkendara di sekitar sekolah dan penegakannya.
- Pendidikan, Mengembangkan dan menerapkan kurikulum keselamatan jalan raya yang terstandarisasi dan pelatihan pertolongan pertama untuk sekolah;

Melaksanakan kampanye kesadaran publik tentang keselamatan jalan raya yang menargetkan guru, pengemudi, orang tua, dan pengasuh.

- Kendaraan dan keselamatan, Mewajibkan penggunaan standar keselamatan kendaraan dan perlengkapan keselamatan anak – seperti alat penahan anak – dengan menggunakan undang-undang yang memenuhi kriteria praktik yang baik.
- Perawatan pasca-kecelakaan, Memperkuat layanan perawatan trauma pediatrik dan sistem perawatan pra-rumah sakit; Melatih responden komunitas dalam pertolongan pertama dan remaja, dalam perawatan darurat; Mengadopsi dan memperluas jangkauan satu nomor telepon darurat nasional.
- Melibatkan kemitraan sektor swasta dalam pendanaan dan keberlanjutan intervensi keselamatan jalan yang diinsentifkan melalui manfaat pajak atau peluang tanggung jawab sosial perusahaan (CSR).

Beberapa rekomendasi tersebut telah dilaksanakan dan menjadi praktik baik ketika diadopsi dalam penentuan kebijakan di daerah.

3) *Results-Based Management (RBM)*.

Pendekatan ini menekankan pentingnya perencanaan, pelaksanaan, monitoring, dan evaluasi kebijakan atau program publik yang berfokus pada pencapaian hasil (*results*), bukan sekadar kegiatan atau output. Dalam konteks keselamatan transportasi di Kabupaten Bantul, RBM membantu memastikan bahwa setiap tahap dari perencanaan, pelaksanaan, hingga evaluasi didesain untuk menghasilkan manfaat nyata bagi masyarakat. Indikator kinerja disusun secara berjenjang: *input* (sumber daya yang digunakan), *output* (produk atau layanan yang dihasilkan), *outcome* (perubahan langsung yang dirasakan masyarakat), hingga *impact* (dampak jangka panjang terhadap keselamatan lalu lintas). RBM juga menekankan mekanisme *feedback loop*, di mana data hasil monitoring dan evaluasi digunakan untuk menyesuaikan kebijakan secara berkelanjutan. (OECD, 2019; UNDP, 2009).

4) *Public Policy Implementation Theory* (Mazmanian & Sabatier, 1983).

Pendekatan ini menggunakan logika berfikir dari atas lalu melakukan pemetaan kebawah untuk melihat keberhasilan atau kegagalan dalam implementasi suatu kebijakan. Model yang dibangun oleh Sabatier dan Mazmanian (1983) mensintesis lebih kurang 17 variabel tergantung hasil penelitian para sarjana terdahulu. Variabel-

variabel tersebut kemudian dikelompokkan menjadi tiga jenis, yaitu: (1) *Tractability of the problem* atau tingkat kesulitan masalah yang harus dipecahkan melalui implementasi suatu kebijakan. Semakin sulit masalah yang harus dipecahkan tentu akan semakin kecil peluang keberhasilan implementasi; (2) *Ability of statute to structure implementation* atau kemampuan kebijakan dalam merespon masalah yang akan dipecahkan. Semakin jelas tujuan, dukungan sumber daya, dan lain-lain maka akan semakin besar peluang keberhasilan implementasi kebijakan; (3) *Non Statutory variable* atau variable non kebijakan. Kelompok variable ketiga ini dapat juga disebut sebagai variable konteks atau lingkungan kebijakan. Semakin baik dukungan lingkungan kebijakan maka semakin besar peluang keberhasilan implementasi kebijakan. Di sini efektivitas kebijakan dipengaruhi oleh kejelasan standar operasional, koordinasi aktor, dan dukungan regulasi.

5) Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2021–2030.

Regulasi untuk meningkatkan keselamatan lalu-lintas telah dituangkan dalam Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (KLLAJ). Program nasional KLLAJ terdiri atas lima pilar yang meliputi manajemen keselamatan jalan, jalan yang berkeselamatan, kendaraan yang berkeselamatan, pengguna jalan berkeselamatan, serta perawatan korban pasca kecelakaan. Amanat dari Peraturan Presiden ini adalah penyusunan Rencana Aksi Keselamatan (RAK) Kabupaten/Kota. Adapun Kabupaten Bantul telah menyusun RAK berupa Perbup No.72 tahun 2024 tentang Rencana Aksi KLLAJ. Dalam Rencana Aksi Keselamatan telah dijabarkan kegiatan yang dilaksanakan berbagai Perangkat Daerah dalam Upaya meningkatkan keselamatan Lalu lintas dan angkutan jalan. Dalam RAK tersebut belum dibahas secara khusus bagaimana penerapan RASS di Bantul. Regulasi RASS di Bantul juga belum ada. Saat ini baru ada SK Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Bantul Nomor : 9/KPTS/DISHUB/2021 Tahun 2021 Tentang Tim Percepatan Pelaksanaan Rute Aman Selamat Sekolah.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 16 Tahun 2016 Tentang Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) disebutkan bahwa RASS merupakan bagian dari kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas berupa penyediaan sarana dan prasarana angkutan dengan pengendalian lalu lintas dan penggunaan

Jarmgan jalan dari lokasi permukiman menuju sekolah. Perhatian utama dalam peraturan ini adalah penyediaan fasilitas perlengkapan jalan. Keterlibatan berbagai pihak dalam mendukung RASS belum diatur secara khusus.

Penerapan RASS di Kabupaten Bantul telah dilakukan di beberapa sekolah di perkotaan. Namun banyak sekolah, terutama di wilayah pinggiran, tidak memiliki fasilitas penyeberangan, trotoar atau jalur sepeda sebagai bentuk penerapan RASS. Permasalahan yang ada di Kabupaten Bantul tidak terdapat standar terpadu tentang RASS di level kabupaten menyebabkan program-program berjalan sporadis dan tidak terkoordinasi.

Penelitian terdahulu telah dilakukan oleh Kusumadhani (2017) mengenai kebijakan penerapan RASS di Kota Blitar. Hasil penelitian menyatakan bahwa pihak penerima kebijakan yaitu siswa dan sekolah telah memahami penggunaan fasilitas pada RASS seperti rambu jalan, marka jalan, fasilitas penyeberang jalan, halte, dan bus sekolah gratis sehingga tercipta suatu lalu lintas yang aman dan tertib. Keberhasilan kebijakan ini tidak terlepas dari keberadaan sarana dan prasarana yang baik serta dukungan yang besar dari Walikota Blitar, jajaran samping dan seluruh SKPD di pemerintahan Kota Blitar serta beberapa instansi terkait yang tergabung dalam forum LLAJ. Pelayanan publik bidang jasa transportasi telah terpenuhi dan menjadi tujuan bersama dalam pelayanan suatu daerah. Hal ini menjadi contoh kebijakan yang baik Dimana terjadi kolaborasi antar instansi dalam mendukung pelaksanaan RASS.

Angkutan umum merupakan hal penting dalam penerapan RASS. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 117 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek telah diatur berbagai angkutan orang tidak dalam trayek termasuk untuk keperluan antar jemput dan angkutan sekolah namun di Bantul belum ada pihak yang tertarik menyediakan angkutan ini. Padahal pembentukan karakter mandiri pada anak dapat dilakukan melalui kegiatan naik transportasi umum. Karena anak dapat belajar secara langsung mengenai lingkungan sekitarnya (Nova, 2019).

Upaya Kabupaten Bantul dalam menyediakan angkutan umum telah dilaksanakan. Berdasarkan Keputusan Bupati Bantul Nomor 349 Tahun 2024 tentang Trayek Angkutan Umum Pedesaan di Kabupaten Bantul, jumlah izin trayek yang ada di Kabupaten Bantul berjumlah delapan trayek. Dari delapan trayek yang tersedia, baru enam trayek telah terlayani. Di samping itu terdapat dua trayek lain yakni Trans Jogja,

dengan Rute Terminal Palbapang- Malioboro yang sangat diminati masyarakat, terbukti dengan Load Factor yang tinggi dan juga tempat parkir di terminal Palbapang yang selalu ramai/ penuh. Untuk mendukung dan meningkatkan layanan trans jogja perlu angkutan feeder. Angkutan feeder Trans Jogja adalah sistem angkutan yang melayani rute antar halte Trans Jogja dan wilayah sekitarnya, berperan sebagai jembatan penghubung antara halte Trans Jogja yang tersebar di kota dan wilayah-wilayah yang lebih jauh, sehingga memudahkan masyarakat untuk mengakses Trans Jogja utama.

Di samping trayek di atas, Kabupaten Bantul memiliki bus sekolah dan angkutan menuju destinasi wisata. Eksisting penyelenggaraan Bus Sekolah sudah terlaksana dengan baik dan melayani 1 rute yaitu terminal Palbapang- Pajangan/ Sedayu dengan peminat anak sekolah SD, SMP dan SMA/K. Pada Angkutan menuju Destinasi Wisata, tahun 2025 terdapat angkutan KSPN (Kawasan pariwisata strategis nasional) dengan skema subsidi Kementerian Perhubungan dengan operator Sinarjaya dengan rute Parangtritis- Malioboro. Kedepan akan diusulkan rute baru untuk KSPN yang menjangkau obyek wisata di Bantul selain Parangtritis. Bus Sekolah Gratis sebagai bentuk inovasi dalam transportasi publik yang di khususkan untuk para pelajar juga dilaksanakan di Jember (Farida, 2024). Pelaksanaan program ini ditemukan beberapa dampak yang terjadi di lapangan. Upaya penerapan program dilakukan untuk memenuhi kebutuhan tuntutan transportasi bagi siswa didik, dapat mengatasi permasalahan kemacetan, kecelakaan pada anak dibawah umur, dan dapat mengurangi konsumsi penggunaan BBM.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.1304/AJ.403/DJPD/2014 Tentang Zona Selamat Sekolah (ZoSS) memberikan Gambaran yang jelas bagaimana membuat ZoSS di sekolah. Dalam peraturan ini juga dibahas terkait petugas pemandu penyeberangan. Sosialisasi terkait ZoSS juga sudah ada dalam materi namun masih kurang pelaksanaan sosialisasi pada Masyarakat dan sekolah. Rosenbloom, (2007) melakukan studi terkait efektifitas penjaga penyeberangan jalan. Studi ini menunjukkan bahwa program penjaga penyeberangan memberikan dampak yang signifikan di beberapa bidang dan dalam kelompok usia tertentu. Misalnya, siswa kelas tujuh yang bersekolah di sekolah yang menerapkan program tersebut menunjukkan pengetahuan yang lebih baik tentang peraturan lalu lintas dan lebih berniat untuk melihat ke kanan dan kiri sebelum menyeberang jalan dibandingkan siswa yang bersekolah di sekolah tanpa program tersebut.

Siswa yang bertempat tinggal di sekitar sekolah biasanya masih jalan kaki Ketika pergi dan pulang sekolah. Resiko pejalan kaki saat ini sangat besar karena kendaraan semakin banyak dengan laju yang tinggi. Yulianto,2017 Fakta menunjukkan bahwa hak pejalan kaki semakin terpinggirkan. Banyak pengendara enggan menyediakan ruang bagi pejalan kaki, bahkan ketika mereka ingin menyeberang jalan di fasilitas zebra cross. Program ZoSS secara umum tidak efektif karena pejalan kaki merasa tidak aman untuk menyeberang jalan akibat kendaraan berkecepatan tinggi. Hidayat, 2012 menyebutkan bahwa pejalan kaki untuk anak usia sekolah dasar (SD)yaitu berumur antara 5-8 tahun memiliki karakter masih butuh pengawasan, sering berlari secara tiba-tiba dan masih gegabah dalam pengambilan keputusan. Begitu pula untuk 9-13 tahun secara psikologis mempunyai sifat Rentan terhadap persimpangan karena sering berlari secara tiba-tiba/tergesa-gesa, Pengambilan keputusan yang gegabah. Sehingga penerapan ZoSS sangatlah tepat diimplementasikan untuk area SD. Dari dua hasil tersebut menunjukkan bahwa penerapan ZoSS perlu diiringi dengan sosialisasi dan penegakan hukum terkait pelanggaran kecepatan maksimal.

Siswa yang jarak rumahnya agak jauh dari sekolah biasanya menggunakan sepeda atau sepeda motor sendiri. Terdapat banyak siswa didik yang menggunakan kendaraan bermotor ke sekolah. Pihak sekolah telah melarang penggunaan sepeda motor ke sekolah namun siswa didik tetap membawa motor dengan diparkir di luar sekolah. Hal ini menunjukkan bahwa peran orang tua belum maksimal dalam memberikan edukasi kepada anaknya. Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur bahwa anak yang berusia di bawah 17 tahun belum dapat memperoleh Surat Izin Mengemudi (SIM) dan tidak boleh mengendarai sepeda motor. Jika anak di bawah umur tertangkap mengendarai sepeda motor tanpa SIM, mereka dapat dikenakan sanksi berupa pidana kurungan atau denda sesuai dengan Undang-Undang Lalu Lintas. Penertiban ini harus sering dilakukan menyasar pada siswa sekolah dengan harapan timbul kepedulian dari siswa dan orang tuanya. Penegakan hukum yang profesional dilakukan meliputi peningkatan kondisi keselamatan lalu lintas dengan indikator berkurangnya angka kecelakaan lalu lintas dan meningkatnya Tingkat kepatuhan masyarakat terhadap undang-undang lalu lintas yang diwujudkan dengan makin tingginya disiplin berlalu lintas (Darmansyah,2019). Di Mojokerto ada Pelatihan safety riding yang dilaksakan dengan mengajak masyarakat umum untuk semakin belajar bagaimana cara berkendara yang baik dan aman. Masyarakat

Mojokerto Kota maupun sekitarnya memiliki akses pelatihan safety riding tanpa dipungut biaya apapun (Santoso,2023). Polres Bantul dapat mengembangkan kegiatan serupa untuk meningkatkan keselamatan siswa di Bantul.

6) RPJMN 2020–2024.

Dalam RPJMN 2020–2024, keselamatan transportasi mendapatkan porsi cukup penting, terutama karena Indonesia masih menghadapi tingginya angka kecelakaan lalu lintas darat maupun insiden di laut dan udara. Arah Kebijakan & Sasaran terkait Keselamatan Transportasi adalah peningkatan keselamatan di semua moda transportasi (darat, laut, udara, kereta api); Menurunkan angka kecelakaan dan fatalitas melalui program terpadu: prasarana, sarana, regulasi, penegakan hukum, dan budaya keselamatan; Penguatan keselamatan angkutan umum perkotaan untuk mengurangi dominasi kendaraan pribadi.

Strategi utama dalam meningkatkan keselamatan transportasi darat Adalah

- Penataan *black spot* (titik rawan kecelakaan) di jalan nasional dan daerah.
- Penerapan standar keselamatan kendaraan bermotor (uji berkala, emisi, kelayakan).
- Manajemen lalu lintas berbasis teknologi (ITS/Intelligent Transport System).
- Program Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) dan perlindungan pengguna rentan (anak, pejalan kaki, pesepeda).

7) Instruksi Presiden No. 4 Tahun 2013 tentang Program Keselamatan Jalan.

Isi pokok Instruksi presiden adalah menugaskan koordinasi lintas kementerian/lembaga dan daerah dalam meningkatkan keselamatan jalan. Inpres ini menjadi payung nasional untuk keselamatan jalan, menekankan kolaborasi pusat–daerah dan lintas sektor dengan acuan lima pilar keselamatan jalan.

8) Peraturan Menteri Perhubungan No. 12 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Permenhub ini merupakan aturan teknis untuk melaksanakan amanat UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Fokus utamanya pada penyelenggaraan lalu lintas yang aman, selamat, tertib, dan lancar, serta penyelenggaraan angkutan jalan yang berkeselamatan, terjangkau, dan berkelanjutan.

9) UU No. 13 Tahun 2012 tentang Keistimewaan DIY.

Yogyakarta mendapat perhatian khusus dari pemerintah pusat dengan penetapan Undang-undang keistimewaan ini. Keistimewaan tersebut sebagai bentuk apresiasi karena memberikan sumbangsih yang besar dalam mempertahankan, mengisi, dan menjaga keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Pendanaan DAIS memberi ruang inovasi daerah dalam tata ruang dan transportasi. Gunungkidul pernah mendapatkan Bus Sekolah dari DAIS tahun 2022. Pada tahun 2022, Dinas Perhubungan Kabupaten Gunungkidul menerima 4 unit bus dan 1 elf yang diluncurkan pada 2023 dengan nama SIBONA. Bus-bus ini melayani beberapa rute, seperti Wonosari – Gedangsari, Wonosari – Semanu, dan Wonosari – Sokoliman, serta rute tambahan lainnya, dan tujuannya adalah untuk meningkatkan pelayanan transportasi pendidikan yang aman dan gratis bagi siswa.

10) Perda DIY No. 5 Tahun 2019 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah DIY.

Perda DIY No. 5 Tahun 2019 mengakomodasi keselamatan lalu lintas dengan memasukkan prinsip transportasi berkelanjutan, audit keselamatan jalan, perlindungan pengguna rentan, penataan simpul transportasi aman, serta pengendalian lalu lintas di kawasan strategis. Keselamatan bukan sekadar teknis lalu lintas, tapi menjadi bagian dari perencanaan tata ruang wilayah.

3. ALTERNATIF KEBIJAKAN DAN PILIHAN KEBIJAKAN

3.1 Alternatif Kebijakan

Berdasarkan analisis problem statement dengan landasan Teori/Konsep/Kebijakan/Peraturan, terdapat tiga alternatif solusi utama:

Alternatif Pertama Penyusunan Standar Teknis dan Regulasi Daerah tentang RASS

Menekankan pada penyusunan regulasi daerah (Perda/Perbup/Pergub DIY) yang mengatur standar teknis Rute Aman Selamat Sekolah (RASS), meliputi infrastruktur pendukung (trotoar, zebra cross, rambu, jalur sepeda), SOP pengawasan sekolah, serta integrasinya ke dalam dokumen perencanaan daerah seperti RPJMD/RPD. Alternatif ini selaras dengan konsep Safe System Approach (WHO, 2018; OECD-ITF, 2020) dan Public Policy Implementation Theory (Mazmanian & Sabatier, 1983), serta didukung oleh UU No. 13 Tahun 2012 tentang Keistimewaan DIY, RUNK Jalan 2021–2030, dan Permenhub No. 12/2019. Implementasinya memberikan kepastian hukum dan arah yang jelas dalam pelaksanaan RASS di Kabupaten

Bantul. Dalam proses perumusan regulasi membutuhkan koordinasi lintas perangkat daerah, serta dukungan politik dari eksekutif maupun legislatif. Dengan demikian, alternatif ini efektif untuk memberikan dasar hukum yang kuat dan standar terpadu, tetapi tantangannya terletak pada keberlanjutan komitmen politik dan birokrasi dalam tahap implementasi.

Alternatif kedua Penguatan Kapasitas dan Koordinasi Lintas Sektor dalam Implementasi RASS

Menekankan pada pembentukan forum koordinasi lintas perangkat daerah (Dishub, Bappeda, Dinas Pendidikan, Polres, sekolah, serta komunitas masyarakat) yang secara khusus mengawal implementasi Rute Aman Selamat Sekolah (RASS). Forum ini berfungsi untuk menyusun program terpadu, menetapkan indikator berbasis outcome, serta mengembangkan mekanisme monitoring menggunakan data mikro dan spasial. Alternatif ini sesuai dengan prinsip Results-Based Management (RBM) (OECD, 2019; UNDP, 2009), serta sejalan dengan Inpres No. 4 Tahun 2013, RPJMN 2020–2024, dan RPJMD Bantul 2021–2026 yang menekankan kolaborasi antar-OPD dalam penanganan isu strategis. Implementasinya relatif lebih cepat dilakukan dibandingkan penyusunan regulasi, karena berfokus pada kelembagaan dan mekanisme koordinasi. Namun, tanpa dasar hukum yang kuat, efektivitas forum berpotensi melemah seiring pergantian kepemimpinan atau perbedaan prioritas antar-OPD. Dengan demikian, alternatif ini unggul dalam membangun sinergi dan menguatkan tata kelola, tetapi membutuhkan konsistensi komitmen antar pemangku kepentingan untuk menjaga keberlanjutan.

Alternatif Ketiga Pemanfaatan Dana Keistimewaan DIY dan Teknologi Cerdas untuk Pilot Project RASS

Menekankan pemanfaatan Dana Keistimewaan (Danais) DIY untuk membiayai pembangunan infrastruktur dan sistem berbasis teknologi cerdas dalam mendukung Rute Aman Selamat Sekolah (RASS). Implementasi dilakukan melalui pilot project di sekolah-sekolah rawan kecelakaan, dengan dukungan teknologi seperti CCTV, sensor lalu lintas, serta aplikasi pelaporan jalur aman yang dapat diakses masyarakat. Alternatif ini sejalan dengan konsep Child Road Safety (UNICEF, 2019) dan Smart Mobility (OECD-ITF, 2020), serta didukung oleh UU No. 13 Tahun 2012 tentang Keistimewaan DIY, Pergub Danais, dan RUNK Jalan 2021–2030. Kelebihan alternatif ini adalah sifatnya inovatif, berbasis pada keunggulan Danais sebagai instrumen keistimewaan, serta dapat menunjukkan hasil yang konkret dalam jangka pendek. Namun, tantangan utamanya adalah kebutuhan biaya yang besar serta ketergantungan pada keberlanjutan alokasi Danais. Dengan demikian, alternatif ini efektif sebagai model

percontohan berbasis inovasi teknologi, tetapi keberhasilan replikasinya sangat dipengaruhi oleh kapasitas fiskal dan manajemen program.

3.2 Pilihan Kebijakan

Evaluasi masing-masing alternatif kebijakan kemudian dilakukan dengan menggunakan metode Bardach (2012)

Tabel 4. Skoring Alternatif Kebijakan

Kriteria Bardach	Alternatif 1: Regulasi RASS	Alternatif 2: Koordinasi Lintas Sektor	Alternatif 3: Pilot Project Danais & Teknologi
Efektivitas	5 – Memberikan dasar hukum dan standar terpadu, berlaku luas	4 – Memperbaiki tata kelola, efeknya cepat tapi tidak standar formal	4 – Solusi inovatif dan fokus pada titik rawan, tapi terbatas cakupan
Efisiensi	3 – Proses regulasi butuh biaya dan waktu panjang	4 – Relatif murah, hanya perlu penguatan SDM dan koordinasi	3 – Biaya besar (teknologi, Danais), tidak semua sekolah terjangkau
Keberlanjutan	5 – Regulasi berlaku jangka panjang dan mengikat	3 – Rawan melemah jika tidak ada payung hukum	3 – Bergantung pada anggaran, sulit direplikasi luas
Political Feasibility	3 – Butuh dukungan politik eksekutif & legislatif	4 – Lebih mudah diterima OPD, tidak menuntut perubahan besar	4 – Dukungan politik tinggi karena inovatif & quick win
Total Skor	16	15	14

Alternatif 1 jika dilakukan maka akan melengkapi regulasi di kabupaten Bantul terkait RASS. Dimana saat ini belum terdapat aturan terkait RASS. Beberapa kebijakan pendukung RASS sudah dilakukan di sekolah dan sekolah melakukan sosialisasi terkait keselamatan di setiap kesempatan acara. Regulasi akan memberikan dasar hukum penerapan RASS di Kawasan sekolah.

Alternatif 2 relatif cepat dan mudah dilaksanakan. Saat ini di Bantul sudah terdapat Forum Keselamatan Lalu lintas dan Angkutan jalan. Pada alternatif kebijakan ini menuntut komitmen

setiap anggota untuk bersama-sama menyelesaikan persoalan terkait lalu-lintas. Keberlanjutan alternatif kebijakan ini cukup rendah karena komitmen rawan melemah, dan sangat tergantung pada individu yang diberikan mandat. Ketika terjadi mutasi bisa jadi koordinasi akan melemah

Alternatif 3 merupakan alternatif untuk penyediaan sarana prasarana di Kawasan RASS. Dapat diusulkan program RASS di Kawasan SRS sebagai bentuk pilot project. Kelemahan sangat tergantung pada ketersediaan anggaran dan penilaian prioritas kegiatan oleh Paniradya.

Memperhatikan hasil skoring di atas maka rekomendasi utama adalah **Alternatif 1 (regulasi daerah tentang RASS)** karena memberi **kepastian hukum dan standar teknis yang jelas**, dengan Alternatif 2 (koordinasi lintas sektor) sebagai strategi pendukung agar regulasi tidak hanya menjadi dokumen, tetapi benar-benar diimplementasikan melalui sinergi kelembagaan.

4. REKOMENDASI KEBIJAKAN

Tingginya angka kecelakaan pelajar di Kabupaten Bantul disebabkan belum adanya standar terpadu Rute Aman Selamat Sekolah (RASS), keterbatasan infrastruktur dan teknologi, serta lemahnya tata kelola dan koordinasi lintas sektor. Hasil analisis menunjukkan bahwa **penyusunan regulasi daerah tentang RASS** merupakan alternatif kebijakan paling efektif dan berkelanjutan, dengan penguatan koordinasi lintas sektor sebagai strategi pendukung agar implementasi tidak hanya sebatas dokumen. Oleh karena itu, direkomendasikan agar Pemerintah Kabupaten Bantul melalui Bappeda dan Dinas Perhubungan sebagai leading sector, bersama dengan Polres Bantul, Dinas Pendidikan, Pemuda, dan Olahraga (Disdikpora), serta dukungan DPRD Kabupaten Bantul, menyusun regulasi daerah yang mengatur standar teknis RASS sekaligus memastikan sinergi kelembagaan dalam pelaksanaannya.

Implementasi penyusunan regulasi RASS di Kabupaten Bantul

Regulasi terkait RASS harus tetap mengacu pada peraturan Menteri. Sesuai hasil kajian kebijakan dapat ditambahkan faktor-faktor yang belum termuat dalam peraturan Menteri. Kemitraan dan peran serta yang diusulkan paling utama dalam penerapan RASS dapat dimasukkan menjadi bagian dari regulasi yang akan disusun. Implementasi kebijakan dalam penyusunan regulasi adalah sebagai berikut :

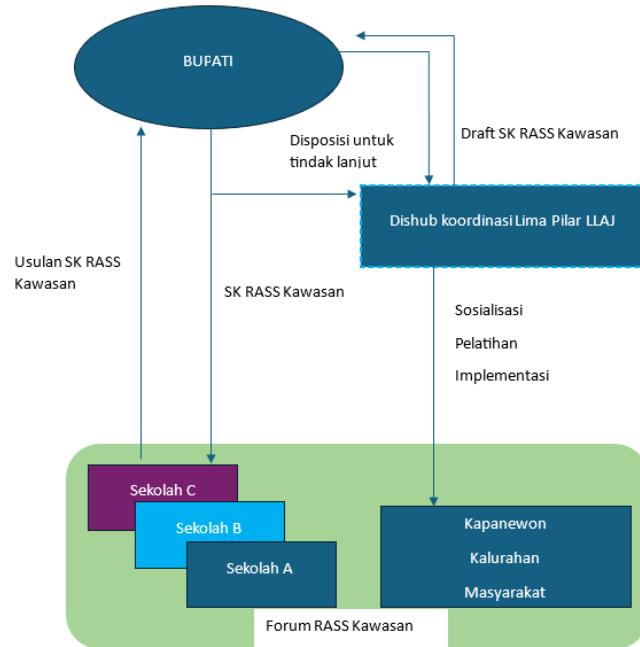
1. Mengidentifikasi ketugas dan tanggung jawab berbagai pihak.

No	Lembaga/OPD	Intervensi
1	Badan Perencanaan Pembangunan Daerah	<ul style="list-style-type: none"> • Skema pendanaan terintegrasi (kegiatan pusat + kabupaten + CSR). • Indikator performa: jumlah sekolah punya peta RASS, km trotoar ramah anak, jumlah pelanggaran saat jam sekolah
2	Dinas Pekerjaan Umum, Perumahan dan Kawasan Pemukiman	<ul style="list-style-type: none"> • prioritas perbaikan Jalan di kawasan RASS • Prioritas pembangunan/penataan trotoar, zebra crossing, pelican crossing, raised crosswalk, zona sekolah, jalur sepeda dan traffic calming di koridor RASS. (mengacu pedoman perencanaan pejalan kaki).
3	Dinas Perhubungan	<ul style="list-style-type: none"> • prioritas rambu di sekitar sekolah/Kawasan, kepastian hukum dan pengawasan, Penetapan rute angkutan sekolah, penandaan rute RASS, dan koordinasi jam operasi angkutan umum untuk siswa. • Kampanye penggunaan angkutan umum/sepeda/berjalan kaki yang aman (promosi RASS).
4	Kepolisian Resort	<ul style="list-style-type: none"> • Unit Dikyasa turun ke sekolah untuk sosialisasi, operasi penindakan di titik rawan, patroli jam berangkat/pulang, dan pembinaan sopir angkutan. • Program “Polisi Sahabat Anak” dan pembagian material keselamatan (vest, rompi, stiker RASS).menggalakkan sosialisasi, dan pelatihan

		safety riding, pendampingan petugas penyeberang jalan, penegakan aturan terkait RASS
5	Dinas Kesehatan	<ul style="list-style-type: none"> memberikan pelatihan penanganan kejadian kecelakaan, pelayanan 119 jika terjadi kecelakaan. Penguatan UKS untuk edukasi keselamatan jalan, layanan darurat ringan, promosi cuci tangan/ gizi sebelum berangkat. Sistem rujukan kesehatan cepat jika terjadi insiden kecelakaan di rute sekolah
6	CSR	<ul style="list-style-type: none"> kampanye keselamatan pada siswa, pembagian helm gratis pada siswa.
7	Perguruan tinggi	<ul style="list-style-type: none"> Pengabdian Masyarakat. > memberikan pendampingan penyusunan dokumen usulan RASS Kawasan, Pelatihan keselamatan lalu-lintas
8	Kapanewon, Kalurahan, masyarakat	<ul style="list-style-type: none"> ikut memantau perkembangan pelaksanaan RASS di wilayahnya
9	Dinas Pendidikan Kepemudaan dan Olahraga/Sekolah	<ul style="list-style-type: none"> mengagendakan sosialisasi dan praktik berlalu-lintas yang baik Pemetaan rute aman tiap sekolah (peta RASS) dan publikasi peta ke orangtua. (sinkron dengan PM Perhubungan). Integrasi RASS ke kebijakan sekolah: SOP jemput-pulang, jadwal, “zona drop-off/pick-up” aman, pembatasan kendaraan di area sekolah. Pelatihan guru & OSIS untuk pendidikan keselamatan jalan dan pembentukan Satgas Sekolah (penjaga rute/sekolah).

10	Sat Pol PP	<ul style="list-style-type: none"> • Penertiban pedagang/parkir liar yang mengganggu jalur pejalan kaki; menetapkan zona larangan parkir di depan sekolah. • Koordinasi perizinan bangunan/komersial agar tidak mengurangi lebar trotoar di rute RASS.
11	Dinas Lingkungan Hidup	<ul style="list-style-type: none"> • Penerangan jalan di koridor RASS, pemangkasan pohon yang menghalangi pandangan, pemasangan CCTV di titik rawan (koordinasi dengan kepolisian).

2. Menyusun draft regulasi menyesuaikan permen dan peran serta masing-masing perangkat daerah dengan garis besar mekanisme RASS sebagai berikut :



Mekanisme penerapan RASS yang dimuat dalam regulasi mengikuti alur berikut :

1. Beberapa sekolah terdekat melakukan koordinasi dalam Forum RASS Kawasan dengan pendampingan Kapanewon, Kalurahan dan Masyarakat setempat.

2. Masing-masing sekolah melaksanakan identifikasi rute perjalanan ke sekolah secara mandiri (dapat meminta pendampingan Dinas Perhubungan atau mahasiswa PKL yang menguasai) yang meliputi
 - Pembuatan peta dan kompilasi data rneliputi :
 - a. peta rute murid yang rneliputi :
 - 1) lokasi sekolah pada jaringan jalan eksisting;
 - 2) pola arus perjalanan anak;
 - 3) pola arus kendaraan pengantar;
 - 4) sirkulasi lalu lintas; dan
 - 5) titik - titik konflik.
 - b. pembuatan peta volume dan kecepatan yang meliputi:
 - 1) volume lalu lintas;
 - 2) kecepatan arus lalu lintas; dan
 - 3) kompilasi data kecelakaan lalu lintas.
 - Analisis kebutuhan perjalanan ke sekolah.
 - a. survey pengamatan alat transportasi yang digunakan;
 - b. peta perlengkapan jalan, berisi data-data:
 - 1) lokasi perlengkapan jalan;
 - 2) lokasi parkir di badan jalan; dan
 - 3) penghalang fisik pada trotoar dan jalan.
3. Forum RASS Kawasan mengusulkan penetapan Kawasan RASS kepada Bupati c.q Ka. Dinas Perhubungan (dilampiri dokumen di atas)
4. Bupati memerintahkan Dinas Perhubungan untuk menindaklanjuti usulan RASS Kawasan.

5. Dinas Perhubungan (Tim Percepatan Pelaksanaan RASS) bekerja sama dengan Lima Pilar Keselamatan LLAJ (Forum LLAJ) menindaklanjuti usulan dan Menyusun mekanisme pelayanan perjalanan ke sekolah, meliputi
 - a. tingkatan ruas - ruas dan simpang yang memerlukan investigasi lebih mendalam;
 - b. tingkatan rute perjalanan anak yang beresiko dan segera membutuhkan penanganan;
 - c. menentukan jarak dan penanganan:
 - 1) kawasan 1 (satu) kilometer di sekitar sekolah ditangani dengan penyediaan fasilitas berjalan kaki yang selamat;
 - 2) jarak 5 (lima) kilometer di sekitar sekolah ditangani dengan penyediaan fasilitas bersepeda;
 - 3) kawasan lebih dari 5 (lima) kilometer ditangani dengan angkutan umum.
6. Hasil pembahasan di Dinas Perhubungan disampaikan kepada Bupati untuk penetapan SK RASS Kawasan. SK RASS Kawasan disampaikan kepada masing-masing sekolah dan Forum LLAJ.
7. Dishub Bersama Lima Pilar LLAJ menindaklanjuti dengan implementasi RASS sesuai ketugasan Lima Pilar LLAJ.
3. Menggalakkan sosialisasi RASS kepada Masyarakat

Dalam peraturan terkait RASS dan ZOOS terdapat materi sosialisasi. Bahan tersebut perlu dikompilasi dan disempurnakan disesuaikan dengan perkembangan jaman.

4. Pengawasan dan evaluasi pelaksanaan RASS di Kabupaten Bantul
- Forum LLAJ Kabupaten Bantul dapat diagendakan untuk membahas sejauh mana pelaksanaan penerapan RASS

Penerapan Kebijakan terpadu terkait RASS ditargetkan selesai dalam tiga tahun. tahun pertama merumuskan ketugasan berbagai pihak dan penyusunan regulasi. Perumusan ketugasan tersebut tentunya membutuhkan komitmen dari berbagai pihak. Diharapkan di tahun pertama komitmen terbentuk dan dapat disusun regulasi. Regulasi harus memuat berbagai kebijakan yang pernah ada dan berhasil serta melibatkan berbagai pihak. Tahun kedua sosialisasi dan implementasi regulasi. Setelah regulasi terbentuk maka Langkah selanjutnya adalah

melaksanakan sosialisasi kepada masyarakat tanpa kecuali. Keselamatan anak-anak didik kita sangat penting artinya dan butuh kepedulian dari semua Masyarakat. Penyusunan materi sosialisasi juga membutuhkan dukungan berbagai pihak. Saat ini berbagai media dapat digunakan untuk melaksanakan sosialisasi. Konten sosialisasi dapat disesuaikan dengan tingkat umur dan pendidikan masyarakat. Sosialisasi dimaksud termasuk pelatihan safety riding. Adanya sosialisasi akan meningkatkan pengetahuan, kepedulian dan kemampuan berkendara dengan baik. Tahun terakhir dilakukan evaluasi. Evaluasi dibutuhkan untuk mengetahui sejauh mana rencana program dapat terlaksana dengan baik. Dengan tahapan tersebut diharapkan RASS dapat dijalankan dan keselamatan berlalu-lintas terhadap siswa meningkat.

5. REFERENSI

- [1] Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- [2] Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- [3] Permen Perhubungan No. PM 16 Tahun 2016 Tentang Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS).
- [4] Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 117 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek
- [5] Mazingi, "Road Safety Strategy for Children and Adolescents in Indonesia" Policy Brief UNICEF, 2025
- [6] OECD. (2019). Results-Based Management in Development Co-operation: Review of Experience. Paris: OECD Publishing.
- [7] Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.1304/AJ.403/DJPD/2014 Tentang Zona Selamat Sekolah (ZoSS)
- [8] Peraturan Bupati No.72 tahun 2024 tentang Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- [9] Keputusan Bupati Bantul Nomor 349 Tahun 2024 tentang Trayek Angkutan Umum Pedesaan di Kabupaten Bantul
- [10] Dinas Perhubungan DIY, Naskah Akademik Kajian Penyusunan RIT DIY, 2025
- [11] Kusumadhani, Yenis Tria. *Implementasi Kebijakan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) Dalam Menjamin Keselamatan Pelajar Untuk Mencapai Lokasi Sekolah Di Kota Blitar (Studi pada Dinas Perhubungan Kota Blitar)*. Diss. Universitas Brawijaya, 2017.
- [12] Desril, Raja, et al. "Penyuluhan hukum keselamatan lalu lintas: Strategi mewujudkan budaya patuh hukum lalu lintas." *Jurnal Pengabdian UntukMu NegeRI* 2.2 (2018): 93-103.

- [13] Darmansyah, Fehbi, and Dwi Prasetyanto. "Strategi Penegakan Hukum Dalam Meningkatkan Keselamatan Lalu Lintas Di Kota Bandung." *Jurnal Transportasi* 19.1 (2019): 11-20.
- [14] Prasetyanto, Dwi. "Keselamatan Lalu Lintas Infrastruktur Jalan." (2020).
- [15] Dinas Perhubungan Kabupaten Bantul,"Laporan Akhir Perencanaan Angkutan Bus Sekolah Kabupaten Bantul" (2023)
- [16] Santoso, Heru Sudjio Budi. "Implementasi Kebijakan Program Safety Riding Dalam Meningkatkan Keselamatan Berkendara Di Satuan Lalu Lintas Polres Mojokerto Kota." *Soetomo Magister Ilmu Administrasi* (2023): 503-514.
- [17] Nova, Deana Dwi Rita, and Novi Widiastuti. "Pembentukan karakter mandiri anak melalui kegiatan naik transportasi umum." *Comm-Edu (Community Education Journal)* 2.2 (2019): 113-118.
- [18] Rosenbloom, "The effectiveness of road-safety crossing guards: Knowledge and behavioral intentions", Safety Science, 2008
- [19] Edwin Hidayat, "Evaluasi Tipikal Zona Selamat Sekolah Pada Jalan Arteri Primer Yang Masuk Wilayah Perkotaan (Evaluation Of Typical School Safety Zone On The Primary Arteries Road In Urban Areas)" Pusat Litbang Jalan dan Jembatan, 2012
- [20] Yulianto, "Traffic safety program for school children through safe action and safe condition" AIP Conference Proceedings, the American Institute of Physics, 2017
- [21] (<https://dephub.go.id/post/read/angka-kecelakaan-masih-tinggi,-menhub-kolaborasi-jadi-kunci-peningkatan-keselamatan-jalan>).
- [22] <https://m.harianjogja.com/topic/2492/Surat-Izin-Mengemudi-SIM>
- [23] <https://www.krjogja.com/tag/polres-bantul>
- [24] <https://joglonews.com/2025/08/08/kecelakaan-pelajar-bantul-meningkat-575-kasus-dalam-6-bulan/>
- [25] <https://jogjapolitan.harianjogja.com/read/2025/07/10/511/1220302/angka-kecelakaan-tinggi-dishub-bantul-gencarkan-sosialisasi-keselamatan-lalu-lintas>
- [26] <https://jogja.polri.go.id/bantul/tribrata-news/online/detail/polres-bantul-paparkan-konsep-udi-sim-c-tanpa-pola-zig-zag-dan-angka-8.html>
- [27] <https://jogjapolitan.harianjogja.com/read/2023/08/07/511/1144380/polres-bantul-terapkan-kurikulum-baru-ujian-sim-c-lintasan-8-diganti-s#:~:text=Selain%20lintasan%20%228%22%20dan%20zig,area%20yang%20disediakan%2C%22%20ujarnya.>
- [28] <https://jogjapolitan.harianjogja.com/read/2025/04/16/510/1210333/rasio-kepemilikan-kendaraan-bermotor-diy-tinggi-angkutan-umum-perlu-dikembangkan>

- [29] <https://toolkit.irap.org/management/safe-system-approach/#:~:text=Pendekatan%20Sistem%20Aman%20mengakui%20bahwa,dijelaskan%20dan%20meminta%20kesalahan%20manusia.>
- [30] <https://jej4tnyc.jogjaprov.go.id/berita/detail/psc-119-diy-dan-kabupaten-kota-atas-ratusan-kasus-gawat-darurat-periode-28-juli-3-agustus-2025>
- [31] Ratnasari, Hendrati, Hubungan Kepemilikan SIM C dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas pada pelajar SMA di Wonokromo Kota Surabaya, Media Gizi Kesmas
- [32] Sari, Widayani, Analisis pola spasial kasus kecelakaan lalu lintas di provinsi di Yogyakarta, Journal of information systems for health, 2023;
- [33] Kasmad, Rulinawaty, Implementasi Kebijakan Publik ,2018

BIODATA SINGKAT

Nama : Tri Setya Budi,M.Sc

Jabatan : Perencana Ahli Muda Bappeda Kabupaten Bantul

Instansi : Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Bantul

Email : mustbudi@gmail.com