

**PENINGKATAN PRASARANA TEMPAT PERHENTIAN  
ANGKUTAN UMUM DI KABUPATEN PARIGI  
MOUTONG**

**SKRIPSI**

Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian Program Studi  
Sarjana Terapan Transportasi Darat  
Guna Memperoleh Sebutan Sarjana Sains Terapan



Diajukan Oleh :

**RAIHAN RAMA WIJAYA**

**NOTAR : 18.01.225**

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD  
PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN TRANSPORTASI  
DARAT  
BEKASI  
2022**

**SKRIPSI**

**PENINGKATAN PRASARANA TEMPAT PERHENTIAN  
ANGKUTAN UMUM DI KABUPATEN PARIGI MOUTONG**

Yang Dipersiapkan dan Disusun Oleh:

**RAIHAN RAMA WIJAYA**

**NOTAR 18.01.225**

Telah Disetujui Oleh :

**PEMBIMBING I**



**TATANG ADHIATNA, ATD, DIP.TPP, M.SC, M.DEV**  
**NIP. 19660331 198903 1 004**

Tanggal : 22 Juli 2022

**PEMBIMBING II**



**DRS. WIJANTO, M.SI**  
**NIP. 19621110 198703 1 001**

Tanggal : 22 Juli 2022

**SKRIPSI**

**PENINGKATAN PRASARANA TEMPAT PERHENTIAN  
ANGKUTAN UMUM DI KABUPATEN PARIGI MOUTONG**

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Kelulusan  
Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat

Oleh:

**RAIHAN RAMA WIJAYA**

**NOTAR 18.01.225**

**TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI  
PADA TANGGAL 26 JULI 2022  
DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT**

**PEMBIMBING I**



**TATANG ADHIATNA, ATD, DIP.TPP, M.SC, M.DEV**  
**NIP. 19660331 198903 1 004**

Tanggal : 5 Agustus 2022

**PEMBIMBING II**



**DRS. WIJANTO, M.SI**  
**NIP. 19621110 198703 1 001**

Tanggal : 5 Agustus 2022

JURUSAN SARJANA TERAPAN TRANSPORTASI DARAT  
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD  
BEKASI, 2022

**HALAMAN PENGESAHAN**

**SKRIPSI**

**PENINGKATAN PRASARANA TEMPAT PERHENTIAN  
ANGKUTAN UMUM DI KABUPATEN PARIGI MOUTONG**

**RAIHAN RAMA WIJAYA**

**18.01.225**

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan pada Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat

**Pada Tanggal : 26 JULI 2022**

**DEWAN PENGUJI**

 <b><u>TATANG ADHIATNA, ATD, DIP,</u></b> <b><u>TPP, M.SC, M.DEV</u></b> <b>NIP : 19660331 198903 1 004</b>	 <b><u>YUDI KARYANTO, ATD, M.SC</u></b> <b>NIP : 19650505 198903 1 004</b>
 <b><u>DRS. WIJANTO, M.SI</u></b> <b>NIP : 19621110 198703 1 001</b>	

**MENGETAHUI,  
KETUA PROGRAM STUDI  
SARJANA TERAPAN TRANSPORTASI DARAT**

  
**DESSY ANGGA AFRIANTI, M.SC, MT**  
**NIP. 19880101 200912 2 002**

## HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : RAIHAN RAMA WIJAYA

Notar : 18.01.225

Tanda Tangan : 

Tanggal : 26 JULI 2022

## HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai civitas akademik Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD, saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : RAIHAN RAMA WIJAYA  
Notar : 18.01.225  
Program Studi : Sarjana Terapan Transportasi Darat  
Jenis Karya : Tugas Akhir

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD. **Hak Bebas Royalti Non Eksklusif (*Non-Exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

### **"PENINGKATAN PRASARANA TEMPAT PERHENTIAN ANGKUTAN UMUM DI KABUPATEN PARIGI MOUTONG"**

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif ini Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD berhak menyimpan, mengalih media/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat, dan mempublikasikan Tugas Akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Bekasi  
Pada Tanggal : 26 Juli 2022

Yang Menyatakan



RAIHAN RAMA WIJAYA

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah Yang Maha Kuasa, karena atas berkat dan rahmat serta karunia-Nya yang telah memberikan kelancaran dan kemudahan dalam penyusunan skripsi yang berjudul "**Peningkatan Prasarana Tempat Perhentian Angkutan Umum Di Kabupaten Parigi Moutong**". Penyusunan skripsi ini disusun dalam rangka menyelesaikan program studi Sarjana Terapan Transportasi Darat di Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD sebagai salah satu syarat guna memperoleh sebutan Sarjana Terapan Transportasi Darat (S.Tr. Tra).

Skripsi ini dibuat berdasarkan hasil kegiatan Praktek Kerja Lapangan Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat yang dilakukan pada tanggal 27 September 2021 sampai dengan 18 Desember 2021. Skripsi ini berisikan tentang analisis kebutuhan, penentuan lokasi, dan peramalan prasarana di masa mendatang, serta desain tempat perhentian angkutan umum di wilayah Kabupaten Parigi Moutong.

Adapun dalam penyelesaian skripsi ini mendapat banyak bantuan dan dukungan dari berbagai pihak, untuk ini penulis ucapkan terimakasih kepada :

1. Bapak Ahmad Yani, A.TD, MT selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia - STTD
2. Ibu Dessy Angga Apriyanti, S.SIT, MT selaku ketua Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat
3. Bapak Tatang Adhiatna, ATD, DIP, TPP, M.SC, M.DEV dan Bapak Drs. Wijianto, M.SI selaku dosen pembimbing yang telah mengarahkan dan membimbing dalam penyusunan skripsi ini.
4. Bapak dan Ibu dosen Sarjana Terapan Transportasi Darat yang telah memberikan bimbingan selama pendidikan.
5. Rekan-Rekan Taruna/i PTDI-STTD angkatan XL
6. Segenap civitas akademika Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD

7. Semua pihak yang secara langsung maupun tidak langsung telah membantu secara materil dan non materil dalam menyelesaikan skripsi ini.

Mengingat skripsi ini masih banyak kekurangan dan jauh dari kata sempurna, maka penulis mengharapkan kritik dan saran. Akhir kata penulis harapkan semoga skripsi ini bisa bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkan.

Bekasi, 15 Juli 2022

**RAIHAN RAMA WIJAYA**

**Notar : 18.01.225**

## **ABSTRAKSI**

### **PENINGKATAN PRASARANA TEMPAT PERHENTIAN ANGKUTAN UMUM DI KABUPATEN PARIGI MOUTONG**

Oleh:

**RAIHAN RAMA WIJAYA**  
**18.01.225**

Kabupaten Parigi Moutong merupakan wilayah yang strategis sebagai jaringan lintas yang menghubungkan antara provinsi Sulawesi Tengah dengan provinsi Gorontalo sehingga wilayah tersebut memerlukan sistem transportasi yang baik agar mobilitas masyarakat dapat terlayani dengan baik. Sistem transportasi yang baik perlu didukung dengan sarana dan prasarana transportasi yang baik juga.

Berdasarkan hasil survei inventarisasi angkutan umum wilayah Kabupaten Parigi Moutong dilayani oleh 6 trayek angkutan pedesaan dan terdapat 1 buah terminal tipe B yang sudah tidak lagi beroperasi dan tempat henti angkutan umum berupa halte sebanyak 24 unit yang keseluruhan belum sesuai dengan standar teknis perkerjasama tempat perhentian kendaraan penumpang umum selain itu peletakan halte yang tidak merata ke seluruh jaringan jalan yang dilayani angkutan umum di wilayah ini. Hal tersebut menyebabkan para pengemudi angkutan umum menaikkan dan menurunkan penumpang ditempat yang tidak semestinya, selain itu fasilitas yang tersedia belum dapat memberikan kenyamanan untuk pengguna angkutan umum serta bagi penyandang disabilitas.

Dengan pertimbangan hal tersebut, maka perlu dilakukan peningkatan terhadap fasilitas prasarana tempat henti angkutan umum. pembangunan tempat perhentian angkutan umum disesuaikan dengan kebutuhan masyarakat Kabupaten Parigi Moutong.

**Kata Kunci :** Halte, Tempat Perhentian Angkutan Umum, Lokasi, Desain

## **ABSTRACT**

Parigi Moutong Regency is a strategic area as a cross network that connects Central Sulawesi province with Gorontalo province so that the area requires a good transportation system so that community mobility can be served properly. A good transportation system needs to be supported by good transportation facilities and infrastructure as well.

Based on the results of an inventory survey of public transportation in the Parigi Moutong Regency area, it is served by 6 rural transportation routes and there is 1 type B terminal which is no longer operating and public transport stops in the form of 24 units of bus stops, all of which are not in accordance with technical standards for engineering passenger vehicle stops. In addition, the placement of shelters is not evenly distributed throughout the road network served by public transportation in this area. This causes public transport drivers to pick up the passengers in inappropriate places, besides that the available facilities have not been able to provide comfort for public transport users and for people with disabilities.

With this in mind, it is necessary to improve the infrastructure facilities for public transport stops. the construction of public transport stops is adjusted to the needs of the people of Parigi Moutong Regency.

**Keywords** : Shelter, Bus Stops, Segments, Location, Design

## DAFTAR ISI

<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>i</b>
<b>ABSTRAKSI .....</b>	<b>iii</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>v</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR .....</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR RUMUS .....</b>	<b>x</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Identifikasi Masalah.....	3
1.3. Rumusan Masalah .....	4
1.4. Maksud dan Tujuan.....	4
1.5. Ruang Lingkup.....	5
<b>BAB II GAMBARAN UMUM.....</b>	<b>7</b>
2.1. Karakteristik Transportasi Kabupaten Parigi Moutong .....	7
2.2. Kondisi Wilayah Studi .....	23
<b>BAB III KAJIAN PUSTAKA .....</b>	<b>25</b>
3.1. Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum.....	25
3.2. Karakteristik Halte Dan Perencanaan Halte .....	26
3.3. Kesesuaian dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Dan Rencana Detail Tata Ruang Kabupaten Parigi Moutong .....	28
3.4. Penentuan Jenis Tempat Henti .....	29
<b>BAB IV METODE PENELITIAN.....</b>	<b>32</b>
4.1. Desain Penelitian.....	32
4.2. Sumber Data .....	35
4.3. Teknik Pengumpulan Data .....	35

4.4. Teknik Analisis Data .....	38
4.5. Lokasi dan Jadwal Penelitian .....	42
<b>BAB V ANALISIS DATA DAN PEMECAHAN MASALAH.....</b>	<b>43</b>
5.1. Analisis Kondisi Eksisting Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum.....	43
5.2. Analisis Kebutuhan Dan Penentuan Lokasi Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum .....	58
5.3. Analisis Peramalan Kebutuhan Prasarana Angkutan Umum Di Kabupaten Parigi Moutong .....	90
5.4. Analisis Dimensi Dan Desain Fasilitas Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum Usulan.....	94
<b>BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>101</b>
6.1. Kesimpulan.....	101
6.2. Saran .....	102
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>103</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>105</b>

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel 1</b>	Hasil Inventarisasi Angkutan Pedesaan Trayek Parigi-Tolai .....	11
<b>Tabel 2</b>	Hasil Inventarisasi Angkutan Pedesaan Trayek Parigi-Kasimbar.....	12
<b>Tabel 3</b>	Hasil Inventarisasi Angkutan Pedesaan Trayek Tolai-Sausu .....	13
<b>Tabel 4</b>	Hasil Inventarisasi Angkutan Pedesaan Trayek Kasimbar-Tinombo .....	14
<b>Tabel 5</b>	Hasil Inventarisasi Angkutan Pedesaan Trayek Tinombo-Mepanga .....	15
<b>Tabel 6</b>	Hasil Inventarisasi Angkutan Pedesaan Trayek Mepanga-Moutong .....	16
<b>Tabel 7</b>	Data Fasilitas Terminal Penumpang Toboli .....	21
<b>Tabel 8</b>	Jarak Halte dan Tempat Pemberhentian Bus .....	27
<b>Tabel 9</b>	Kriteria Pemilihan Jenis Lindungan .....	29
<b>Tabel 10</b>	Tabel Jadwal Penelitian .....	42
<b>Tabel 11</b>	Inventarisasi Halte.....	44
<b>Tabel 12</b>	Rekap Inventarisasi Halte.....	56
<b>Tabel 13</b>	Data jumlah Penumpang Tiap Segmen .....	59
<b>Tabel 14</b>	Tabel Distribusi Frekuensi.....	61
<b>Tabel 15</b>	Penentuan Kebutuhan Halte .....	63
<b>Tabel 16</b>	Jarak Antar Halte Berdasarkan Tata Guna Lahan .....	65
<b>Tabel 17</b>	Panjang Tiap Segmen .....	66
<b>Tabel 18</b>	Analisis Kebutuhan Halte Berdasarkan Jarak .....	69
<b>Tabel 19</b>	Analisis Kebutuhan Tempat Perhentian AU Berdasarkan Jarak.....	70
<b>Tabel 20</b>	Penentuan Lokasi Halte Usulan .....	71
<b>Tabel 21</b>	Penentuan Lokasi Tempat Perhentian Angkutan Umum Usulan.....	83
<b>Tabel 22</b>	Matriks Perhitungan Jumlah Penumpang Tahun 2026 .....	91
<b>Tabel 23</b>	Matriks Perhitungan Jumlah Armada Tahun 2026 .....	92
<b>Tabel 24</b>	Penentuan Kebutuhan Prasarana .....	93
<b>Tabel 25</b>	Jumlah Penumpang Tiap Segmen .....	94
<b>Tabel 26</b>	Perhitungan Dimensi Halte .....	96

## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar 1</b> Peta Jaringan Jalan Kabupaten Parigi Moutong.....	8
<b>Gambar 2</b> Peta Jaringan Trayek Angkutan Pedesaan.....	10
<b>Gambar 3</b> Visualisasi Angkutan Pedesaan Di Kabupaten Parigi moutong Trayek Parigi-Tolai.....	11
<b>Gambar 4</b> Visualisasi Angkutan Pedesaan di Kabupaten Parigi Moutong Trayek Parigi-Kasimbar .....	12
<b>Gambar 5</b> Visualisasi Angkutan Pedesaan di Kabupaten Parigi Moutong Trayek Tolai.....	13
<b>Gambar 6</b> Visualisasi Angkutan Pedesaan di Kabupaten Parigi Moutong Trayek Kasimbar-Tinombo.....	14
<b>Gambar 7</b> Visualisasi Angkutan Pedesaan di Kabupaten Parigi Moutong Trayek Tinombo-Mepanga.....	15
<b>Gambar 8</b> Visualisasi Angkutan Pedesaan di Kabupaten Parigi Moutong Trayek Mepanga-Moutong.....	16
<b>Gambar 9</b> Visualisasi Angkutan Antar Jemput.....	17
<b>Gambar 10</b> Visualisasi Pangkalan Ojek.....	18
<b>Gambar 11</b> Visualisasi Bentor .....	19
<b>Gambar 12</b> Layout Terminal Penumpang Toboli .....	20
<b>Gambar 13</b> Peta Tata Letak Halte Di Kabupaten Parigi Moutong .....	20
<b>Gambar 14</b> Peta Jaringan Jalan Kabupaten Parigi Moutong.....	24
<b>Gambar 15</b> Kapasitas Lindungan (10 berdiri, 10 duduk) .....	30
<b>Gambar 16</b> Alur Pikir Penelitian.....	34
<b>Gambar 17</b> Peta Titik Lokasi Halte Eksisting .....	57
<b>Gambar 18</b> Kebutuhan Halte Segmen Pasar Tradisional Tolai - SMAN 1 Balinggi .....	77
<b>Gambar 19</b> Kebutuhan Halte Segmen Puskesmas Tindaki - SDN Torue - Pasar Tradisional Tolai .....	78
<b>Gambar 20</b> kebutuhan Halte Segmen SDN Inti Olaya - Masjid Nurul Da'wah Dolago - Puskesmas Tindaki .....	79
<b>Gambar 21</b> Kebutuhan Halte Segmen Pasar Baru - SDN Inti Olaya.....	79

<b>Gambar 22</b> Kebutuhan Halte Segmen Pasar Lama - Simpang 3 Toboli.....	80
<b>Gambar 23</b> Kebutuhan Halte Segmen Simpang 3 Toboli - SD Inpres Marantale .....	80
<b>Gambar 24</b> Kebutuhan Halte Segmen SD Inpres Marantale - SMPN 1 Siniu .....	81
<b>Gambar 25</b> Kebutuhan Halte Segmen SDK Desa Peningka - Puskesmas Kasimbar .....	81
<b>Gambar 26</b> Kebutuhan Halte Segmen Pangkalan LPG Marip - Pasar Baina .....	82
<b>Gambar 27</b> Titik Lokasi Kebutuhan Halte Usulan.....	82
<b>Gambar 28</b> Kebutuhan Tempat Perhentian Angkutan Umum Trayek Tolai - Sausu .....	87
<b>Gambar 29</b> Kebutuhan Tempat Perhentian Angkutan Umum Trayek Parigi Kasimbar .....	87
<b>Gambar 30</b> Kebutuhan Tempat Perhentian Angkutan Umum Trayek Kasimbar - Tinombo .....	88
<b>Gambar 31</b> Kebutuhan Tempat Perhentian Angkutan Umum Trayek Tinombo - Mepanga.....	88
<b>Gambar 32</b> Kebutuhan Tempat Perhentian Angkutan Umum Trayek Mepanga - Moutong .....	89
<b>Gambar 33</b> Titik Lokasi Tempat Perhentian Angkutan Umum.....	89
<b>Gambar 34</b> Desain Halte Usulan Tampak Depan.....	98
<b>Gambar 35</b> Desain Halte Usulan Tampak Samping.....	98
<b>Gambar 36</b> Desain Halte Usulan Tampak Belakang .....	99
<b>Gambar 37</b> Desain Tempat Perhentian Angkutan Umum .....	99
<b>Gambar 38</b> Visualisasi Tampak Depan Halte Usulan.....	100
<b>Gambar 39</b> Visualisasi Tampak Samping Halte Usulan.....	100

## DAFTAR RUMUS

<b>Rumus 1.</b> Frekuensi.....	38
<b>Rumus 2.</b> Load Factor .....	38
<b>Rumus 3.</b> Kecepatan .....	39
<b>Rumus 4.</b> Jumlah Interval Kelas .....	39
<b>Rumus 5.</b> Lebar Interval Kelas .....	40
<b>Rumus 6.</b> Persentil 85% .....	40
<b>Rumus 7.</b> Compounding Factor .....	41
<b>Rumus 8.</b> Kebutuhan Halte Ideal .....	67
<b>Rumus 9.</b> Luas Halte .....	95
<b>Rumus 10.</b> Panjang Halte .....	95

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Kabupaten Parigi Moutong sebagai daerah pemekaran dari kabupaten Donggala, memiliki letak yang strategis dikarenakan daerah ini menghubungkan antara wilayah ibu kota provinsi Sulawesi tengah yakni Kota Palu dengan daerah Provinsi Gorontalo yang dihubungkan dengan jalan Trans Sulawesi. Mobilitas yang terjadi dapat mempercepat laju pertumbuhan ekonomi di daerah ini, oleh karena itu maka perlu didukung dengan pembangunan fasilitas transportasi yang memadai. Menurut Humang (2016), pembangunan sarana transportasi mempunyai kaitan timbal balik dengan perekonomian pada suatu daerah guna menunjang perkembangan di suatu kawasan perkotaan dan pedesaan.

Salah satu prasarana transportasi yang memiliki peran penting dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi di suatu daerah adalah Terminal Angkutan Penumpang, yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, dan tempat perhentian angkutan umum berupa halte yang sesuai dengan pedoman teknis Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. 271/HK.105/DRJD/96. Dengan pembangunan terminal dan tempat perhentian angkutan umum yang memiliki landasan perencanaan secara matang, dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi di suatu daerah.

Untuk mendukung kelancaran pergerakan dan aktivitas, prasarana angkutan umum memiliki peran penting terkait dengan masalah pelayanan penumpang dengan menggunakan jasa angkutan umum. Kabupaten Parigi Moutong memiliki prasarana angkutan umum berupa terminal dengan tipe B yang berada di Kecamatan Parigi Utara tepatnya

di Desa Toboli, masyarakat sekitar menyebut terminal ini sebagai terminal Toboli. Terminal Toboli memiliki luas lahan 2,86 hektar dan terminal ini merupakan satu-satunya terminal penumpang yang dimiliki oleh Kabupaten Parigi Moutong. Dalam kondisi yang sebenarnya saat ini Terminal tipe B Toboli sudah tidak beroperasi sebagaimana mestinya. Lokasi terminal tipe B berada pada Kecamatan Parigi Utara Desa Toboli yang dimana daerah ini bukan merupakan pusat berlangsungnya kegiatan dan bukan berupa pemukiman, selain itu letak Terminal tipe B Toboli ini dinilai cukup jauh dari CBD yang berjarak sebesar 17 Km. lokasi yang dinilai kurang strategis menyebabkan minimnya minat masyarakat untuk menggunakan fasilitas terminal, sehingga angkutan umum tidak melakukan kegiatan menaik turunkan penumpang pada Terminal Tipe B Toboli, oleh karena itu angkutan umum yang melayani trayek di sepanjang jalan Kabupaten Parigi Moutong seringkali menyetem pada ruas jalan yang menyebabkan kemacetan. Kabupaten Parigi Moutong memiliki pelayanan angkutan umum yaitu berupa angkutan desa yang berjumlah 6 trayek. Saat ini belum ada legalitas mengenai lokasi yang dijadikan tempat berkumpulnya angkutan desa, serta kondisi prasarana tempat perhentian angkutan umum berupa halte yang ada saat ini sudah tidak memadai dan tidak dapat berfungsi sebagai tempat untuk menaik turunkan penumpang, hal ini menyebabkan tidak teraturnya pelayanan angkutan desa, sehingga fungsi serta layanan sarana dan prasarana transportasi dalam meningkatkan konektivitas antarwilayah di Kabupaten Parigi Moutong dinilai belum maksimal. Dalam peraturan daerah Kabupaten Parigi Moutong nomor 2 tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Parigi Moutong 2010-2030, dan Peraturan Daerah Kabupaten Parigi Moutong Nomor 7 Tahun 2014 tentang Rencana Detail Tata Ruang Kawasan Perkotaan Parigi 2014-2034, pemerintah Kabupaten Parigi Moutong sudah melakukan peninjauan lokasi untuk membangun Terminal tipe C di Kabupaten Parigi Moutong. Namun lokasi yang disediakan belum dilakukan studi kelayakan terkait dengan permintaan

angkutan umum, selain itu bentuk pergerakan angkutan umum yang linier tentunya kurang tepat apabila hanya merencanakan pembangunan terminal di satu titik lokasi, serta masih rendahnya permintaan angkutan umum menyebabkan minimnya jumlah armada angkutan umum yang beroperasi, oleh karena itu usulan pembangunan terminal tipe C masih belum tepat untuk menjadi jawaban dari permasalahan yang ada, sehingga solusi terbaik dari permasalahan tersebut dapat diusulkan dengan pembangunan fasilitas tempat perhentian angkutan umum yang sesuai dengan kebutuhan dan pedoman teknis.

Berdasarkan pertimbangan tersebut, sudah saatnya fasilitas prasarana angkutan umum di Kabupaten Parigi Moutong harus diperbaiki agar terciptanya aksesibilitas dan mobilitas yang mudah bagi masyarakat. Hal ini dapat dilakukan dengan meningkatkan fasilitas prasarana angkutan umum yaitu berupa tempat perhentian kendaraan penumpang umum yang diharapkan dapat mengurangi dampak negatif dari permasalahan tersebut maka perlu dilakukan penelitian dengan topik **"Peningkatan Prasarana Tempat Perhentian Angkutan Umum Di Kabupaten Parigi Moutong"**.

## **1.2. Identifikasi Masalah**

Identifikasi masalah merupakan kumpulan masalah yang terjadi di lapangan atau wilayah studi yang perlu dikaji melalui penelitian ini meliputi :

- 1.2.1. Terdapat angkutan desa yang melayani penumpang di wilayah Kabupaten Parigi Moutong namun pelayanan prasarana tidak berjalan sesuai fungsinya sehingga angkutan tersebut berhenti disembarang tempat dan tidak menaik turunkan penumpang di Terminal tipe B Toboli maupun pada tempat perhentian yang tersedia.
- 1.2.2. Belum adanya pengaturan mengenai lokasi yang dijadikan tempat menunggu angkutan desa.

- 1.2.3. Tidak tersedianya fasilitas prasarana angkutan umum yang memadai dan sesuai dengan fungsinya.
- 1.2.4. Terminal tipe C yang direncanakan pemerintah Kabupaten Parigi Moutong belum dilakukan kajian lebih lanjut.

### **1.3. Rumusan Masalah**

Dengan melihat permasalahan di atas dan keterbatasan yang ada, maka yang menjadi bahan penelitian ini adalah :

- 1.3.1. Bagaimana kondisi fasilitas tempat perhentian angkutan umum di Kabupaten Parigi Moutong yang ada saat ini ?
- 1.3.2. Berapa jumlah kebutuhan halte pada wilayah penelitian, dan dimana lokasi halte yang ideal berdasarkan pedoman teknis (Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. 271/HK.105/DRJD/96) agar dapat berperan sebagai tempat menaik turunkan penumpang ?
- 1.3.3. Bagaimana kebutuhan fasilitas prasarana angkutan umum di Kabupaten Parigi Moutong pada masa mendatang ?
- 1.3.4. Bagaimana desain tempat perhentian kendaraan penumpang umum yang sesuai dengan standar teknis ?

### **1.4. Maksud dan Tujuan**

#### **1.4.1 Maksud**

Penelitian ini dimaksudkan untuk membuat usulan tempat pemberhentian angkutan umum di wilayah Kabupaten Parigi Moutong. Sementara tujuan dari pembuatan penelitian ini adalah sebagai berikut :

### **1.4.2 Tujuan**

Adapun tujuan dari penelitian Skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui kebutuhan halte di Kabupaten Parigi Moutong agar dapat digunakan sebagai tempat menaik turunkan penumpang.
2. Menyampaikan usulan lokasi yang tepat untuk pembangunan halte di Kabupaten Parigi Moutong berdasarkan pedoman teknis (Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. 271/HK.105/DRJD/96).
3. Menyampaikan kebutuhan fasilitas prasarana angkutan umum Kabupaten Parigi Moutong di masa mendatang.
4. Menyampaikan usulan desain tempat perhentian kendaraan penumpang umum.

### **1.4.3 Manfaat**

Manfaat dari pembuatan penelitian ini adalah :

1. Manfaat dari segi Pemerintah Daerah sebagai bahan untuk penelitian lebih lanjut terkait kebutuhan tempat perhentian kendaraan penumpang umum, serta dapat dimanfaatkan oleh masyarakat sekitar dan perusahaan yang bergerak dalam bidang angkutan penumpang di Kabupaten Parigi Moutong.
2. Meningkatkan pelayanan angkutan umum di Kabupaten Parigi Moutong.
3. Manfaat bagi penulis yaitu dapat mengimplementasikan ilmu yang telah didapatkan selama menempuh pendidikan di PTDI-STTD sebagai seorang sarjana terapan

## **1.5. Ruang Lingkup**

Dalam penelitian ini, agar dapat lebih fokus, maka ruang lingkungannya dibatasi dimana lokasi penelitiannya adalah di Kabupaten Parigi Moutong. Adapun Batasan masalah pembahasan dari penelitian yang akan difokuskan hanya pada hal hal sebagai berikut :

- 1.5.1. Kebutuhan halte pada wilayah penelitian agar dapat digunakan sebagai tempat menaik turunkan penumpang

- 1.5.2. Penentuan lokasi yang tepat untuk pembangunan halte di wilayah Kabupaten Parigi Moutong.
- 1.5.3. Membuat desain usulan halte yang dibutuhkan di Kabupaten Parigi Moutong sesuai dengan standar pedoman teknis.
- 1.5.4. Penelitian ini tidak membahas mengenai proses pembangunan dan biaya pembangunan serta biaya setelah terbangun.

## **BAB II**

### **GAMBARAN UMUM**

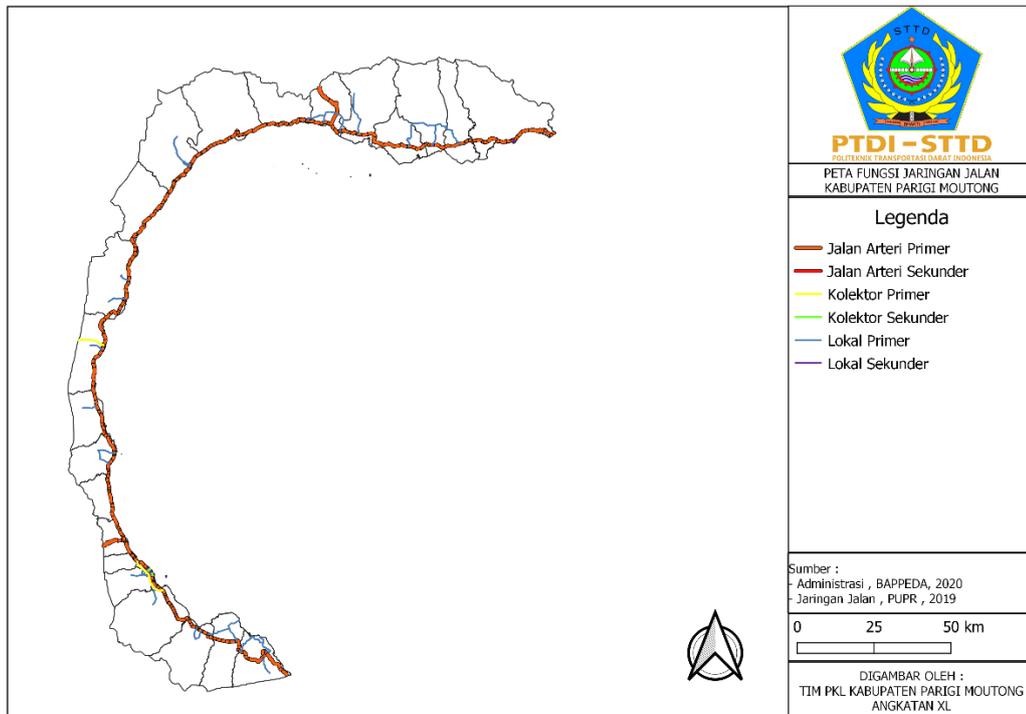
#### **2.1. Karakteristik Transportasi Kabupaten Parigi Moutong**

Transportasi memiliki peran penting dalam meningkatkan sistem perekonomian, oleh sebab itu maka pembangunan infrastruktur baik di darat, laut, maupun udara seperti pembangunan terminal baru, pembangunan pelabuhan, dan bandara perlu ditingkatkan. Dengan infrastruktur transportasi yang baik dapat mempermudah distribusi penumpang dan jasa, sehingga tingkat perekonomian dan kesejahteraan masyarakat menjadi meningkat. Kabupaten Parigi Moutong merupakan daerah wilayah tingkat II di wilayah Provinsi Sulawesi Tengah, Indonesia. Ibukota kabupaten ini terletak di Kecamatan Parigi. Kabupaten Parigi Moutong melingkupi sebagian besar dari daerah pantai timur Sulawesi Tengah dan teluk Tomini. Kabupaten ini memiliki luas wilayah 6.231,85 ha. Kabupaten Parigi Moutong dibentuk berdasarkan Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2002. Kabupaten ini memiliki panjang Garis Pantai  $\pm$  472 Km, terbentang dari Desa Maleali Kecamatan Sausu Sampai Desa Sejoli Kecamatan Moutong. Memiliki 23 Kecamatan, 278 Desa dan 5 Kelurahan. Jumlah Penduduk (2020) berjumlah 451.189 Jiwa, laki-laki 231.405 Jiwa dan perempuan 219.784 jiwa. Letak Geografis Kabupaten Parigi Moutong adalah  $0.75^{\circ}$  LU -  $1^{\circ}$  LS dan  $120^{\circ}$  -  $121,5^{\circ}$  BT

Batas wilayah Kabupaten Parigi Moutong adalah sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Kabupaten Buol, Dan Provinsi Gorontalo
- Sebelah Selatan : Kabupaten Poso
- Sebelah Barat : Kabupaten Donggala dan Kota Palu
- Sebelah Timur : Teluk Tomini

### 2.1.1. Kondisi Lalu lintas



Sumber : Tim PKL Kabupaten Parigi Moutong 2021

**Gambar 1** Peta Jaringan Jalan Kabupaten Parigi Moutong

Kabupaten Parigi Moutong memiliki luas wilayah sebesar 6.231,85 km<sup>2</sup> yang lokasinya berbatasan langsung dengan Kota Palu dan Kabupaten Donggala di sebelah barat, Kabupaten Poso di sebelah selatan, Teluk Tomini di sebelah timur dan Provinsi Gorontalo di sebelah utara dengan panjang garis pantai berkisar 472 km. Kabupaten Parigi Moutong memiliki 89 ruas jalan yang terdiri dari bermacam-macam jalan berdasarkan fungsi, dan status jalan. Pada dasarnya jalan di kabupaten Parigi Moutong didominasi oleh jalan Arteri dan jalan Lokal.

### 2.1.2. Sarana Angkutan Umum

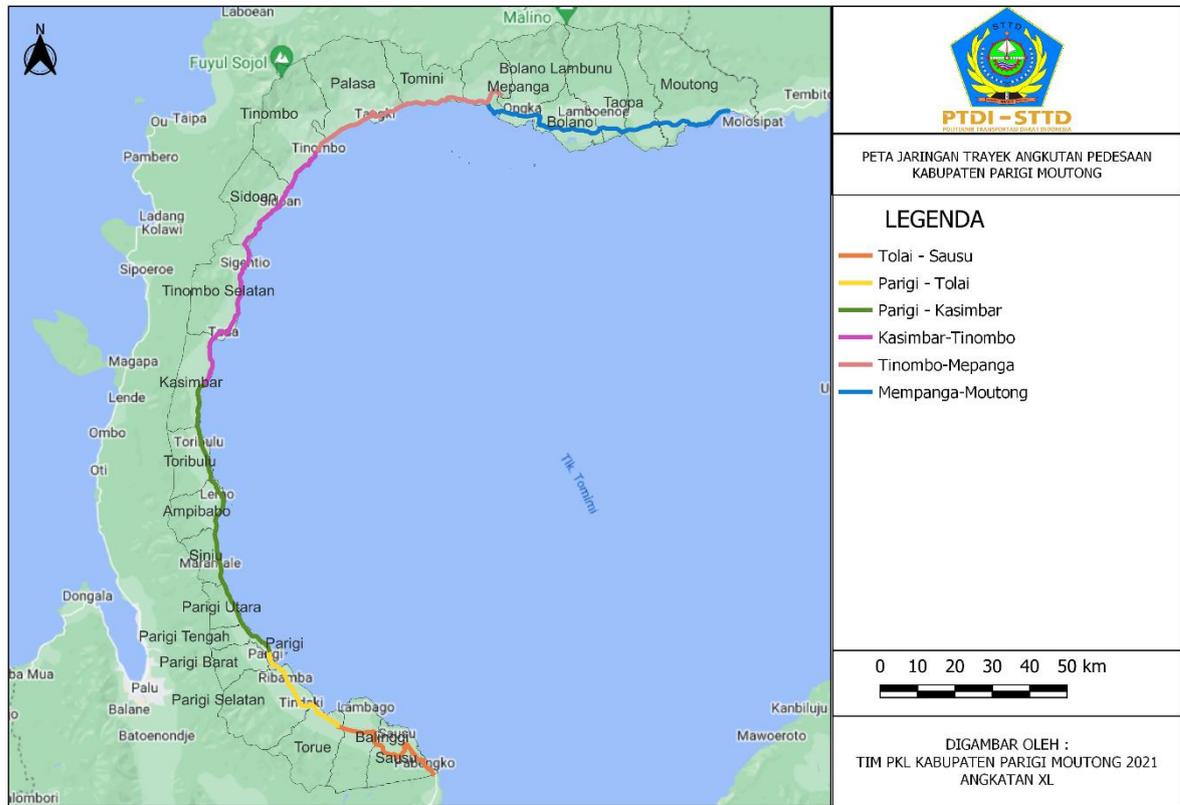
Sarana angkutan umum di Kabupaten Parigi Moutong tidak seramai Kabupaten atau kota yang lain. Hal ini dikarenakan jumlah trayek yang ada di Kabupaten Parigi Moutong sendiri terbilang sedikit yakni hanya tersedia angkutan desa yang melayani 6 trayek serta belum adanya AKAP dan AKDP. Mengingat sarana merupakan komponen penting dalam transportasi di Kabupaten Parigi Moutong, oleh karena itu perlu adanya pengembangan dan inovasi dalam pengaturan sarannya sehingga aktivitas masyarakat di daerah tersebut dapat dilayani dengan baik.

#### 1. Angkutan Umum Dalam Trayek :

Angkutan Umum Dalam Trayek di Kabupaten Parigi Moutong menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek adalah :

##### a. Angkutan Pedesaan

Angkutan pedesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak bersinggungan dengan trayek angkutan perkotaan ( PM No. 15, 2019). Angkutan pedesaan di Kabupaten Parigi Moutong pada umumnya ada yang menggunakan kendaraan mobil penumpang umum jenis kendaraan *carry* berkapasitas 10 orang. Kepemilikan dan pengelolaan kendaraan sudah perorangan.



Sumber : Tim PKL Kabupaten Parigi Moutong 2021

**Gambar 2** Peta Jaringan Trayek Angkutan Pedesaan

## 1. Profil Trayek Parigi – Tolai



**Gambar 3** Visualisasi Angkutan Pedesaan Di Kabupaten Parigi moutong Trayek Parigi-Tolai

**Tabel 1** Hasil Inventarisasi Angkutan Pedesaan Trayek Parigi-Tolai

KARAKTERISTIK ANGKUTAN	
Jenis Kendaraan	MPU
Kapasitas Kendaraan	10 Seat
Kepemilikan Kendaraan	Pribadi
Jumlah Armada	6 (diambil dari survei statis)
Sistem Pemberangkatan	Tidak Terjadwal
Tarif	Rp. 20.000
Warna	Biru
Panjang Trayek	29 Km
Umur Rata – Rata Kendaraan	20 Tahun
Karoseri Kendaraan	2001
Instansi Pemberi Izin	Dinas Perhubungan Kabupaten
Jam Operasi	Tidak Menentu
Ruas Yang Dilalui	Parigi – Tolai

*Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kab. Parigi Moutong 2021*

## 2. Profil Trayek Parigi – Kasimbar



**Gambar 4** Visualisasi Angkutan Pedesaan di Kabupaten Parigi Moutong Trayek Parigi-Kasimbar

**Tabel 2** Hasil Inventarisasi Angkutan Pedesaan Trayek Parigi-Kasimbar

KARAKTERISTIK ANGKUTAN	
Jenis Kendaraan	MPU
Kapasitas Kendaraan	10 Seat
Kepemilikan Kendaraan	Pribadi
Jumlah Armada	6 (diambil dari survei statis)
Sistem Pemberangkatan	Tidak Terjadwal
Tarif	Rp. 40.000
Warna	Biru
Panjang Trayek	85 Km
Umur Rata – Rata Kendaraan	20 Tahun
Karoseri Kendaraan	2001
Instansi Pemberi Izin	Dinas Perhubungan Kabupaten
Jam Operasi	Tidak Menentu
Ruas Yang Dilalui	Parigi - Kasimbar

*Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kab. Parigi Moutong 2021*

### 3. Profil Trayek Tolai – Sausu



**Gambar 5** Visualisasi Angkutan Pedesaan di Kabupaten Parigi Moutong Trayek Tolai

**Tabel 3** Hasil Inventarisasi Angkutan Pedesaan Trayek Tolai-Sausu

KARAKTERISTIK ANGKUTAN	
Jenis Kendaraan	MPU
Kapasitas Kendaraan	10 Seat
Kepemilikan Kendaraan	Pribadi
Jumlah Armada	4 (diambil dari survei statis)
Sistem Pemberangkatan	Tidak Terjadwal
Tarif	Rp. 20.000
Warna	Biru
Panjang Trayek	30 Km
Umur Rata – Rata Kendaraan	20 Tahun
Karoseri Kendaraan	2001
Instansi Pemberi Izin	Dinas Perhubungan Kabupaten
Jam Operasi	Tidak Menentu
Ruas Yang Dilalui	Tolai - Sausu

*Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kab. Parigi Moutong 2021*

#### 4. Profil Trayek Kasimbar – Tinombo



**Gambar 6** Visualisasi Angkutan Pedesaan di Kabupaten Parigi Moutong Trayek Kasimbar-Tinombo

**Tabel 4** Hasil Inventarisasi Angkutan Pedesaan Trayek Kasimbar-Tinombo

KARAKTERISTIK ANGKUTAN	
Jenis Kendaraan	MPU
Kapasitas Kendaraan	10 Seat
Kepemilikan Kendaraan	Pribadi
Jumlah Armada	3 (diambil dari survei statis)
Sistem Pemberangkatan	Tidak Terjadwal
Tarif	Rp. 40.000
Warna	Biru
Panjang Trayek	85 Km
Umur Rata – Rata Kendaraan	20 Tahun
Karoseri Kendaraan	2001
Instansi Pemberi Izin	Dinas Perhubungan Kabupaten
Jam Operasi	Tidak Menentu
Ruas Yang Dilalui	Kasimbar – Tinombo

*Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kab. Parigi Moutong 2021*

## 5. Profil Trayek Tinombo – Mepanga



**Gambar 7** Visualisasi Angkutan Pedesaan di Kabupaten Parigi Moutong Trayek Tinombo-Mepanga

**Tabel 5** Hasil Inventarisasi Angkutan Pedesaan Trayek Tinombo-Mepanga

KARAKTERISTIK ANGKUTAN	
Jenis Kendaraan	MPU
Kapasitas Kendaraan	10 Seat
Kepemilikan Kendaraan	Pribadi
Jumlah Armada	4 (diambil dari survei statis)
Sistem Pemberangkatan	Tidak Terjadwal
Tarif	Rp. 30.000
Warna	Biru
Panjang Trayek	61 Km
Umur Rata – Rata Kendaraan	20 Tahun
Karoseri Kendaraan	2001
Instansi Pemberi Izin	Dinas Perhubungan Kabupaten
Jam Operasi	Tidak Menentu
Ruas Yang Dilalui	Tinombo – Mepanga

*Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kab. Parigi Moutong 2021*

## 6. Profil Trayek Mepanga – Moutong



**Gambar 8** Visualisasi Angkutan Pedesaan di Kabupaten Parigi Moutong Trayek Mepanga-Moutong

**Tabel 6** Hasil Inventarisasi Angkutan Pedesaan Trayek Mepanga-Moutong

KARAKTERISTIK ANGKUTAN	
Jenis Kendaraan	MPU
Kapasitas Kendaraan	10 Seat
Kepemilikan Kendaraan	Pribadi
Jumlah Armada	3 (diambil dari survei statis)
Sistem Pemberangkatan	Tidak Terjadwal
Tarif	Rp. 40.000
Warna	Biru
Panjang Trayek	79 Km
Umur Rata – Rata Kendaraan	20 Tahun
Karoseri Kendaraan	2001
Instansi Pemberi Izin	Dinas Perhubungan Kabupaten
Jam Operasi	Tidak Menentu
Ruas Yang Dilalui	Mepanga - Moutong

*Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kab. Parigi Moutong 2021*

## 2. Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek

Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek adalah angkutan yang dilayani dengan mobil penumpang umum atau mobil bus umum dalam wilayah perkotaan dan/atau kawasan tertentu atau dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal dan tujuan tetapi tidak mempunyai lintasan dan waktu tetap.

Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek di Kabupaten Parigi Moutong menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 117 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek adalah:

### a. Angkutan Antar Jemput

Angkutan antar jemput sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 huruf a, merupakan Angkutan orang antarkota dengan asal tujuan perjalanan tetap dengan lintasan tidak tetap dan sifat pelayanannya dari pintu ke pintu.



*Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kab. Parigi Moutong 2021*

**Gambar 9** Visualisasi Angkutan Antar Jemput

### b. Angkutan Paratransit

Angkutan Paratransit adalah layanan angkutan umum dari pintu ke pintu dengan kendaraan berkapasitas 2-5 orang, meskipun tujuan setiap penumpang berbeda-beda. Paratransit tidak memiliki trayek dan atau jadwal tetap, dan dapat dimanfaatkan oleh setiap orang berdasarkan suatu ketentuan tertentu (misalnya tarif, rute, pola pelayanan) dan dapat disesuaikan dengan keinginan penumpang.

c. Ojek

Ojek berperan penting dalam mobilitas masyarakat. Banyak masyarakat yang menggunakan transportasi ojek untuk melakukan kegiatan sehari-hari. Tarif dikenakan dari kesepakatan antara pengemudi ojek dan penumpang. Masyarakat lebih memilih menggunakan ojek dari pada angkutan umum yang lain.

Lokasi menunggu pangkalan ojek di Kabupaten Parigi Moutong sebagai berikut :

- 1) Pasar Tua
- 2) Pasar Baru



*Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kab. Parigi Moutong 2021*

**Gambar 10** Visualisasi Pangkalan Ojek

d. Becak Motor (Bentor)

Becak Motor merupakan salah satu jenis angkutan tidak dalam trayek yang beroperasi di Kabupaten Parigi Moutong. Sistem operasi becak tidak terjadwal dan tidak teratur. Becak tersebut hanya melayani area tertentu saja yaitu hanya di sekitar area pasar. Tarif yang digunakan yaitu tarif kesepakatan antara pengemudi dan penumpang berdasarkan jarak sama seperti tarif ojek. Dan kepemilikan becak tersebut merupakan kepemilikan perseorangan.



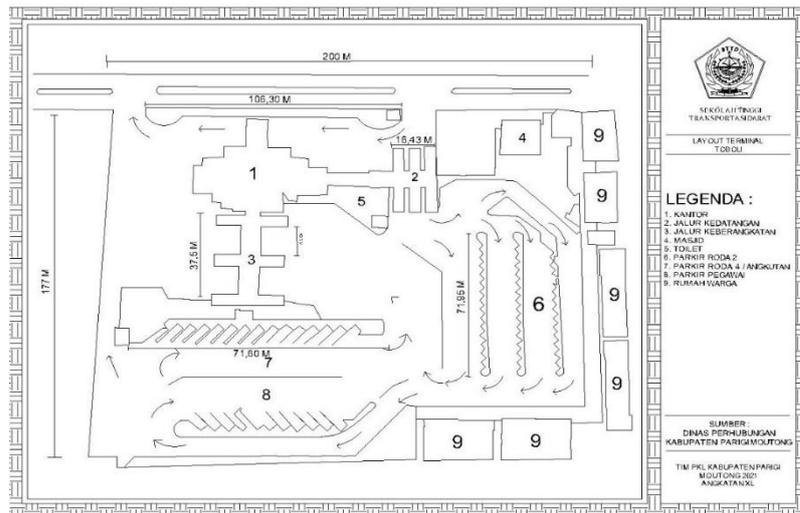
*Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kab. Parigi Moutong 2021*

**Gambar 11** Visualisasi Bentor

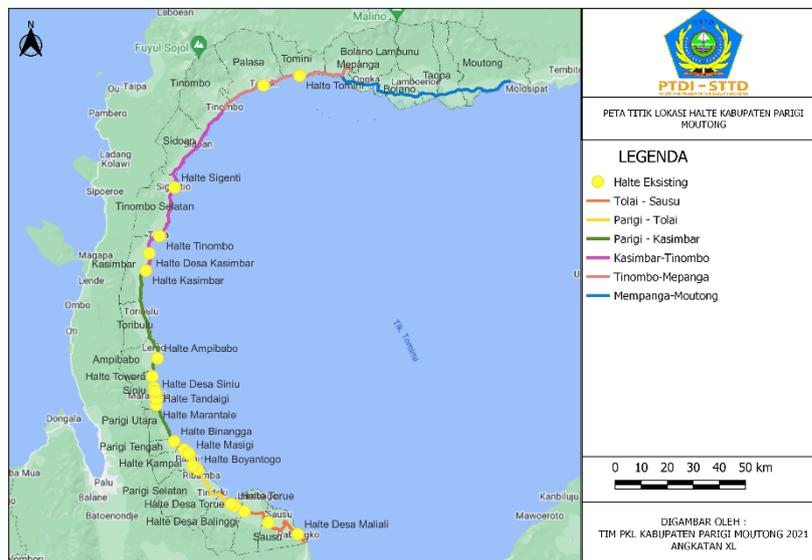
### 2.1.3. Karakteristik Prasarana Kabupaten Parigi Moutong

Kabupaten Parigi Moutong memiliki satu Terminal Tipe B. Terminal ini berfungsi melayani kendaraan umum seperti AKAP, AKDP dan angkutan perdesaan. Namun beberapa tahun terakhir ini Terminal Tipe B Toboli ini tidak berfungsi dan hanya digunakan sebagai tempat penarikan tarif retribusi angkutan umum. Tidak berfungsinya terminal tipe B Toboli saat ini dikarenakan kurang memadainya pelayanan angkutan umum yang ada di kabupaten parigi moutong, yaitu tidak adanya trayek AKDP dan akap yang melayani sehingga membuat masyarakat kabupaten parigi moutong lebih memilih angkutan pribadi dibandingkan angkutan umum. Tidak sesuainya standar dan fungsi pada fasilitas utama dan fasilitas penunjang yang ada di dalam Terminal juga memperburuk keadan di terminal Toboli. Adanya operator AKAP dan AKD ilegal yang melakukan kegiatan naik turun penumpang didepan pintu masuk terminal juga memperburuk kinerja terminal yang merupakan tempat kegiatan naik turunnya penumpang. Selain itu Kabupaten Parigi Moutong mempunyai halte di sepanjang lintasan trayek angkutan umum, terdapat 24 buah yang sebagian besar dalam kondisi yang kurang memadai sehingga perlu adanya perbaikan.

Dengan berbagai macam masalah sarana maupun prasarana angkutan umum menjadikan Masyarakat kabupaten Parigi Moutong lebih memilih menggunakan travel plat hitam dan kendaraan pribadi dibandingkan dengan angkutan angkutan umum.



Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kab. Parigi Moutong 2021  
**Gambar 12** Layout Terminal Penumpang Toboli



Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kab. Parigi Moutong 2021  
**Gambar 13** Peta Tata Letak Halte Di Kabupaten Parigi Moutong

**Tabel 7** Data Fasilitas Terminal Penumpang Toboli

No.	Jenis Prasarana	Tipe	Lokasi	Fasilitas	Keberadaan		Kondisi		Pemanfaatan		KETERANGAN
					Ada	Tidak	Baik	Tidak Baik	Sesuai Fungsi	Tidak Sesuai Fungsi	
1	2	3	4		6	7	8	9	10	11	
1	<b>TERMINAL TOBOLI</b>		TOBOLI, TOBOLI BAR, PARIGI, SULAWESI TENGAH	<b>Fasilitas Utama</b>							
				Jalur Kedatangan Kendaraan Umum	√			√		√	1 jalur (tidak terawat)
				Jalur Pemberangkatan Kendaraan Umum	√			√		√	1 jalur (tidak terawat)
				Tempat Tunggu, Istirahat Kendaraan	√			√		√	-
				Tempat Tunggu Penumpang dan atau Pengantar	√			√		√	-
				Jalur Lintasan & Sirkulasi Kendaraan	√			√		√	2 jalur (tidak terawat)
				Bangunan Kantor Terminal	√			√		√	1 unit (tidak terawat)
				Fasilitas Pengelolaan Lingkungan Hidup	√			√		√	Selokan (tidak terawat)

			Pos Pemeriksaan / Restribusi	√			√		√	2 unit (tidak terawat)
			Loket Penjualan Tiket	√			√		√	1 unit (tidak terawat)
			Rambu-Rambu dan Papan Informasi		√					-

			Parkir Kendaraan dan Taksi	√			√		√	tanpa marka
			<b>Fasilitas Penunjang</b>							
			Fasilitas Penyandang Cacat dan Ibu Hamil atau Menyusui		√					-
			Pos Kesehatan		√					-
			Fasilitas Kesehatan		√					-
			Fasilitas Peribadatan	√				√		-
			Pos Polisi		√					-
			Alat Pemadam Kebakaran		√					-
			Fasilitas Umum (Toilet, Kantin, Telepon Umum)							
			Toilet	√			√		√	2 unit (tidak terawat)
			Kantin		√					-
			Telepon Umum		√					-

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kab. Parigi Moutong 2021

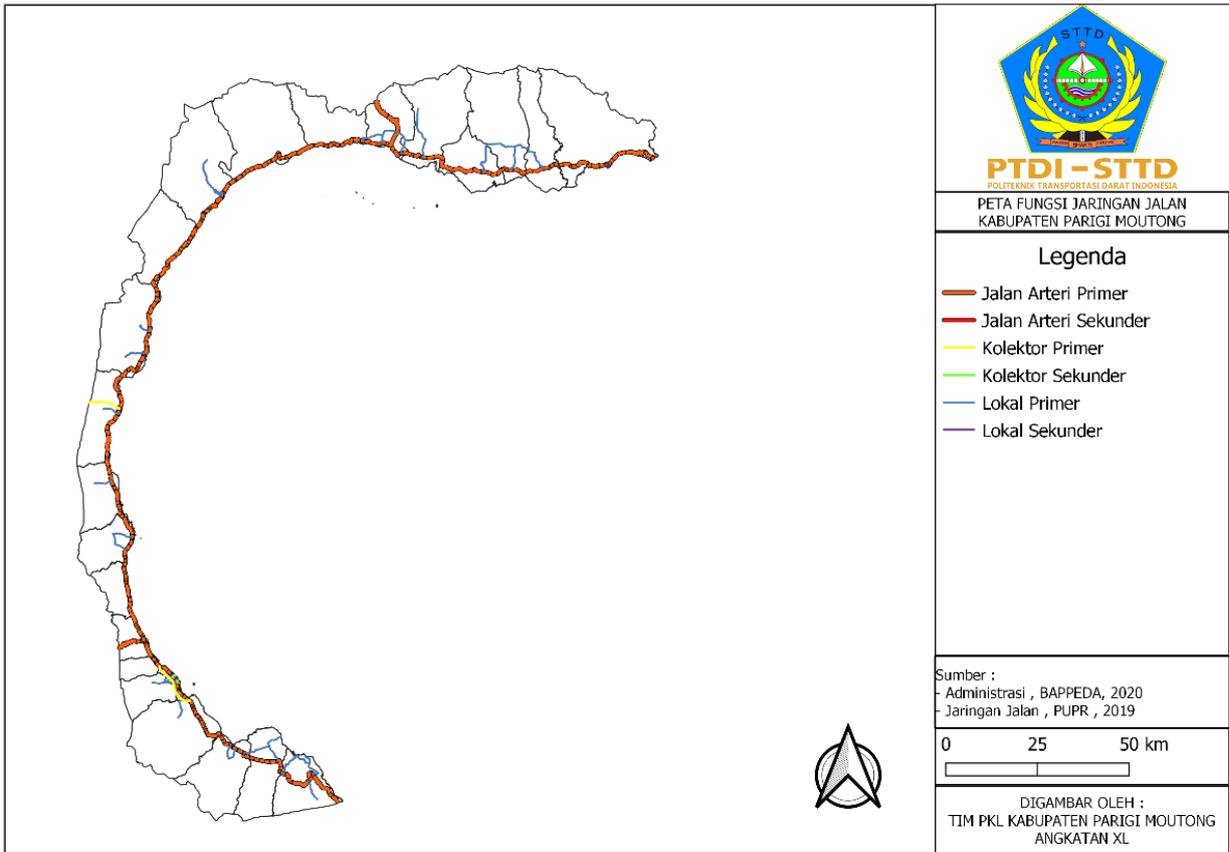
## **2.2. Kondisi Wilayah Studi**

### **2.2.1 Titik Tempat Pembangunan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum**

Lokasi titik pembangunan fasilitas tempat perhentian kendaraan penumpang umum ini berada di sepanjang lintasan trayek yang dilalui oleh angkutan umum di kabupaten Parigi Moutong, di kabupaten ini memiliki lintasan trayek angkutan umum yang berbentuk linier, atau sambung menyambung antar trayek, hal tersebut dikarenakan jaringan jalan di Kabupaten ini menyerupai garis lurus yang menghubungkan titik awal dan akhir.

### **2.2.2 Kondisi Jaringan Jalan**

Jaringan jalan wilayah Kabupaten Parigi Moutong diantaranya jaringan jalan menurut status yang terdiri dari 44 ruas jalan nasional dengan Panjang 419,14 km, 9 ruas jalan provinsi dengan panjang 29,19 km dan 36 ruas jalan kabupaten dengan panjang 36,51 km. Sementara jaringan jalan menurut fungsi terdiri dari 46 ruas jalan arteri dengan panjang 419,59 km, 13 ruas jalan kolektor dengan panjang 30,32 km dan ruas 30 jalan lokal dengan panjang 34,93 km. Sehingga jaringan jalan di Kabupaten Parigi Moutong sepanjang 484,84 km.



Sumber : Tim PKL Kabupaten Parigi Moutong 2021

**Gambar 14** Peta Jaringan Jalan Kabupaten Parigi Moutong

## **BAB III**

### **KAJIAN PUSTAKA**

#### **3.1. Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum**

Dalam Peraturan Pemerintah RI No. 41 tahun 1993 tentang angkutan jalan pasal 8 Keberadaan tempat henti disepanjang rute angkutan umum sangat diperlukan keberadaannya dan penempatannya diatur sedemikian sesuai dengan kebutuhannya serta harus sesuai dengan persyaratan-persyaratan yang telah diatur dan ditetapkan. Menurut Direktur Jendral Perhubungan Darat 1996 Jenis Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum TPKPU terdiri dari Tempat henti dengan perlindungan halte. Tempat henti tanpa perlindungan bus stop. Halte merupakan tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan. Sedangkan tempat pemberhentian bus adalah tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang selanjutnya disebut TPB.

Menurut Lembaga Pengabdian Kepada Masyarakat (LPKM) ITB tahun 1997, halte adalah lokasi di mana penumpang dapat naik dan turun dari angkutan umum dan lokasi di mana angkutan umum dapat berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, sesuai dengan pengaturan operasional.

Menurut Dirjen Bina Marga 1990 tahun, halte adalah bagian dari perkerasan jalan tertentu yang digunakan untuk pemberhentian sementara bus, angkutan penumpang umum lainnya pada waktu menaikkan dan menurunkan penumpang.

Menurut Undang-Undang No 22 Tahun 2009, fasilitas pendukung penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi trotoar, lajur sepeda, tempat penyeberangan pejalan kaki, halte dan/atau fasilitas pendukung bagi penyandang cacat dan manusia usia lanjut.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, menjelaskan pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek harus memenuhi kriteria antara lain memiliki rute tetap dan teratur, Terjadwal, berawal, berakhir dan menaikkan dan menurunkan penumpang di terminal untuk angkutan antar kota dan lintas batas negara, menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan angkutan pedesaan, tempat yang ditentukan sebagaimana dimaksud dapat berupa terminal, halte dan/atau rambu pemberhentian kendaraan bermotor umum

Jadi secara garis besar halte merupakan bagian dari perkerasan jalan tertentu dimana angkutan umum dapat berhenti untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan sesuai dengan pengaturan operasional.

### **3.2. Karakteristik Halte Dan Perencanaan Halte**

#### 1) Estetika

Estetika tergantung kepada kebijakan daerah, ada yang menggunakan pendekatan modern, yang minimalis, ataupun menggunakan pendekatan kedaerahan dengan ciri khas daerah yang bersangkutan. Semakin bagus tempat perhentian bus tersebut semakin besar biaya yang perlu dikeluarkan untuk pembangunannya.

#### 2) Dimensi

Tergantung kepada jumlah penumpang yang akan menggunakan yang kaitannya dengan jumlah bus yang melewati tempat perhentian tersebut, frekuensi bus yang melalui tempat tersebut jumlah trayek yang melalui tempat perhentian tersebut.

#### 3) Jarak antar halte jarak antar tempat perhentian tergantung kepada lokasinya dipusat kota dengan kegiatan yang tinggi disarankan 400 m

ataupun kurang dari itu sedang dipinggiran kota dengan kerapatan yang rendah dapat ditempatkan pada jarak antara 600 sampai 1000 m. Untuk mendapatkan jarak antara yang optimal disarankan untuk menggunakan modelling perencanaan angkutan umum.

Perencanaan Halte, Kabupaten Parigi Moutong adalah kabupaten yang memiliki pelayanan angkutan umum yang berupa angkutan pedesaan untuk berpergian jauh. Tetapi tidak memiliki terminal dan halte atau tempat menunggu yang aman dan nyaman sehingga perlu di rencanakan.

Banyaknya permintaan akan kebutuhan suatu tempat perhentian angkutan umum disetiap ruas jalan yang memiliki kantong-kantong penumpang berbeda. Oleh karena itu dibuat suatu standarisasi jumlah minimal penumpang dengan menggunakan distribusi frekuensi.

Penentuan jarak antara halte dan/atau tempat pemberhentian bus dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 1** Jarak Halte dan Tempat Pemberhentian Bus

<b>Zona</b>	<b>Tata Guna Lahan</b>	<b>Lokasi</b>	<b>Jarak Tempat Henti (m)</b>
1	Pusat kegiatan sangat padat : pasar, pertokoan.	CBD, Kota	200 – 300*
2	Padat : perkantoran, sekolah, jasa.	Kota	300 – 400
3	Permukiman	Kota	300 – 400
4	Campuran padat : perumahan, sekolah, jasa.	Pinggiran	300 – 500

5	Campuran jarang : perumahan, ladang, sawah, tanah kosong.	Pinggiran	500 – 1.000
---	---	-----------	-------------

*Sumber: SK Dirjen Hubdat No.271/HK.105/DRJD/96*

Keterangan \*: Jarak 200 m dipakai bila sangat diperlukan saja, sedangkan jarak umumnya 300 m.

Tata letak halte dan/atau tempat pemberhentian bus terhadap ruang lalu lintas:

- Jarak maksimal terhadap fasilitas penyeberangan pejalan kaki adalah 100 meter.
- Jarak minimal halte dari persimpangan adalah 50 meter atau bergantung pada panjang antrian.
- Jarak minimal gedung (seperti rumah sakit, tempat ibadah) yang membutuhkan ketenangan adalah 100 meter.
- Perletakan dipersimpangan menganut sistem campuran, yaitu antara sesudah persimpangan (farside) dan sebelum persimpangan (nearside).

### **3.3. Kesesuaian dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Dan Rencana Detail Tata Ruang Kabupaten Parigi Moutong**

Menurut Peraturan Daerah Kabupaten Parigi Moutong Nomor 2 Tahun 2011 Pengembangan terminal penumpang dan barang kabupaten merupakan pengembangan terminal tipe C, pemerintah Kabupaten Parigi Moutong merencanakan pembangunan terminal yang tercantum dalam pasal 17 ayat 3, dimana dalam pasal tersebut memuat tentang rencana pembangunan terminal yang ada pada wilayah Kabupaten Parigi Moutong. Namun untuk prioritas kepentingan pada rencana tersebut, tercantum dalam Peraturan Daerah Rencana Detail Tata Ruang, dalam pasal 24 Peraturan daerah RDTR Kabupaten Parigi Moutong menjelaskan pengembangan jalur moda transportasi umum mencakup jalur pada kota dengan rute terminal Parigi – Kampal – Bambalemo – Lebo – Parigimpu'u – Masigi – Loji – terminal Parigi. Dari peraturan daerah tersebut maka sudah diperlukan

pembangunan terminal dengan tipe C berlokasi pada Kecamatan Parigi Kabupaten Parigi Moutong, akan tetapi dalam merencanakan sebuah fasilitas prasarana angkutan umum dibutuhkan analisis lebih lanjut terkait dengan permintaan pengguna angkutan umum itu sendiri, oleh karena itu agar fasilitas yang direncanakan dapat berfungsi secara maksimal maka diperlukan analisis agar sejalan dengan kebutuhan dan bukan hanya sekedar mengikuti peraturan daerah yang ditetapkan.

### **3.4. Penentuan Jenis Tempat Henti**

Berdasarkan studi standarisasi perencanaan kebutuhan fasilitas perpindahan moda angkutan umum di wilayah pertokoan, LPM UGM, 1993 bahwa jenis tempat henti ada 2 (dua) macam, tempat henti tanpa pelindung dan tempat henti dengan pelindung. Faktor – faktor untuk menentukan jenis tempat henti yang dipakai berdasarkan dari tingkat pemakai henti, lahan tersedia dan kondisi lingkungan.

Secara rinci pemilihan jenis dapat dilihat pada tabel berikut:

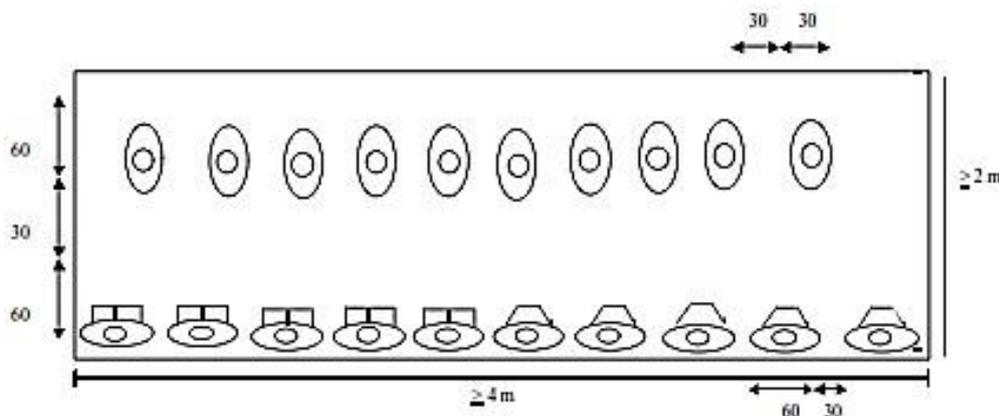
**Tabel 2.** Kriteria Pemilihan Jenis Lindungan

<b>No</b>	<b>Kriteria</b>	<b>Dengan Lindungan</b>	<b>Tanpa Lindungan</b>
1	Tingkat Pemakaian	Tinggi	Rendah
2	Ketersediaan Lahan	Cukup	Tidak Cukup

3	Kondisi Lingkungan	Tidak ada lindungan lain seperti pohon	Ada Lindungan lain seperti pohon
---	--------------------	--	----------------------------------

Sumber: Standarisasi perencanaan kebutuhan fasilitas perpindahan angkutan umum di wilayah perkotaan. Ditjen Perhubungan Darat LPM UGM tahun 1993.

Daya Tampung Halte, Halte dirancang dapat menampung penumpang angkutan umum 20 orang per halte pada kondisi biasa (penumpang dapat menunggu dengan nyaman).



Sumber: SK Dirjen Hubdat No.271/HK.105/DRJD/96

**Gambar 1** Kapasitas Lindungan (10 berdiri, 10 duduk)

Keterangan gambar:

- Ruang gerak per penumpang di tempat henti 90 cm x 60 cm.
- Jarak bebas antara penumpang dalam kota 30 cm dan antar kota 60 cm.
- Ukuran tempat henti per kendaraan, panjang 12 m dan lebar 2,5 m.
- Ukuran lindungan minimum 4 m x 2 m.

Pengelompokan tempat perhentian kendaraan penumpang umum berdasarkan tingkat pemakaian, ketersediaan lahan, dan kondisi lingkungan adalah sebagai berikut :

- Halte yang terpadu dengan fasilitas pejalan kaki dan dilengkapi dengan teluk bus

- b) TPB yang terpadu dengan fasilitas pejalan kaki dan dilengkapi dengan teluk bus
- c) Halte yang sama dengan butir (a), tetapi tidak dilengkapi dengan teluk bus
- d) TPB yang sama dengan butir (b), tetapi tidak dilengkapi dengan teluk bus
- e) Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan dilengkapi dengan teluk bus
- f) TPB yang tidak terpadu dengan trotoar dan dilengkapi dengan teluk bus
- g) Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
- h) TPB yang tidak terpadu dengan trotoar, dan tidak dilengkapi dengan teluk bus dan mempunyai tingkat pemakaian rendah
- i) Halte pada lebar jalan yang terbatas ( $< 5,75$  m), tetapi mempunyai tingkat permintaan tinggi
- j) Pada lahan terbatas yang tidak memungkinkan membuat teluk bus, hanya disediakan TPB dan rambu larangan menyalip.

## **BAB IV**

### **METODE PENELITIAN**

#### **4.1. Desain Penelitian**

Alur pikir dalam penelitian ini, ada beberapa hal yang dilakukan terhadap penelitian ini antara lain :

Pertama, tidak beroperasinya terminal tipe B Toboli menyebabkan angkutan desa tidak memiliki tempat untuk menaik dan menurunkan penumpang, dan juga tidak memiliki tempat untuk menyetem, sehingga terdapat beberapa titik lokasi yang dijadikan tempat menyetem angkutan desa.

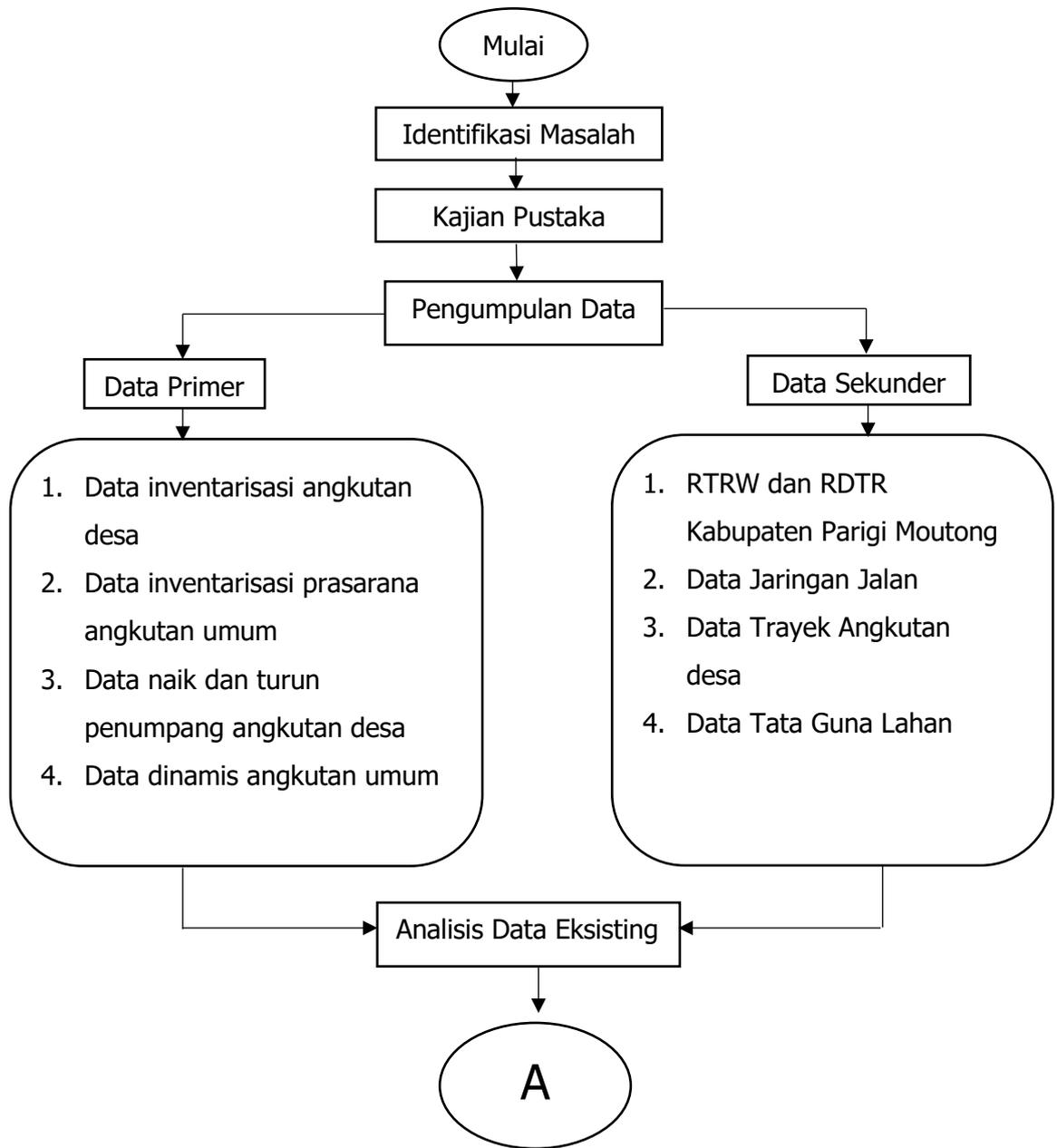
Kedua, calon penumpang kesulitan untuk menggunakan jasa angkutan umum dikarenakan lokasi berkumpulnya angkutan umum yang terpecah, selain itu tidak adanya fasilitas yang memadai seperti ruang tunggu bagi calon penumpang, sehingga membutuhkan lokasi yang baru dan memiliki fasilitas yang layak untuk menaik dan menurunkan penumpang.

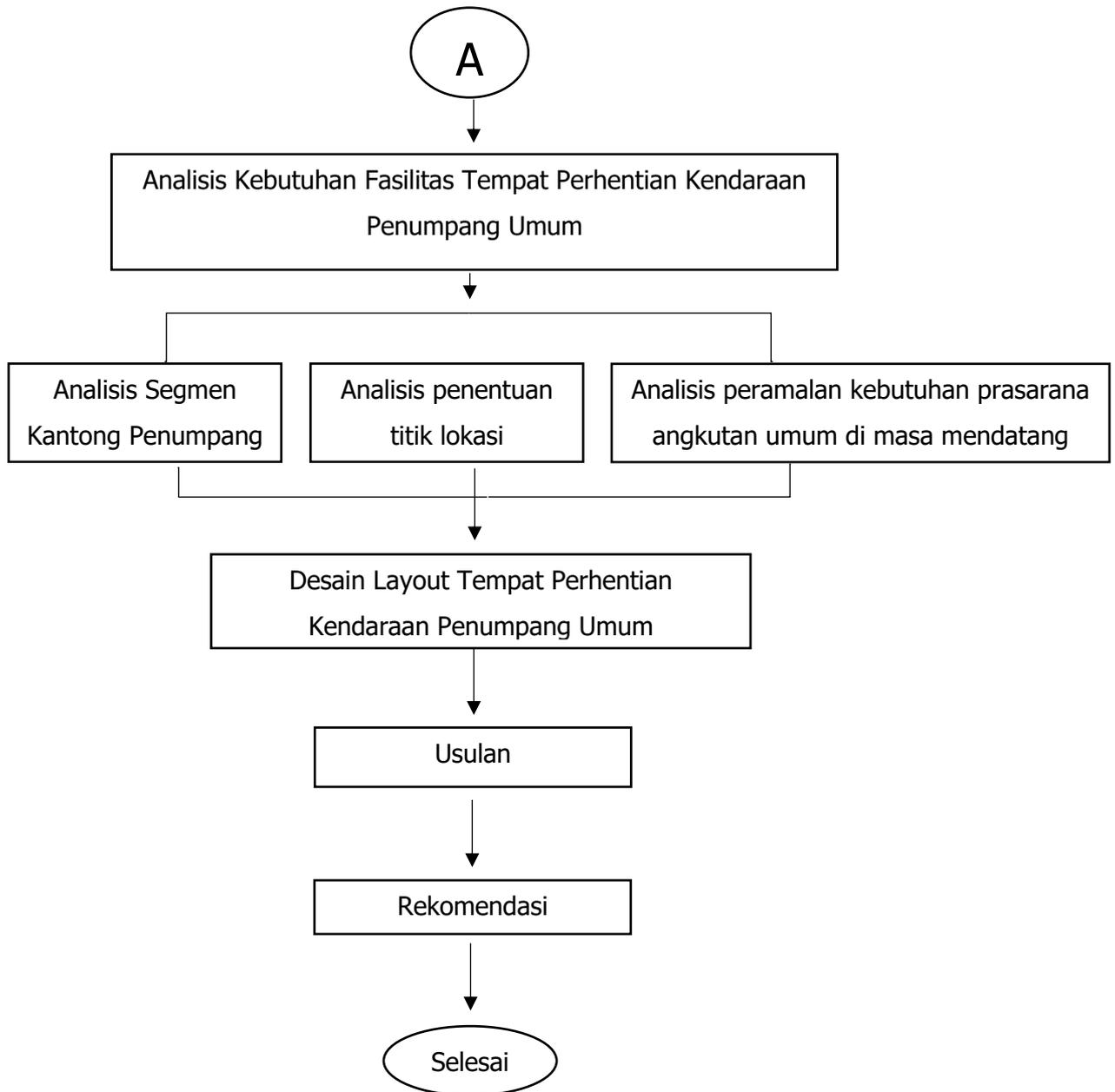
Ketiga, pada penelitian ini berfokus pada kebutuhan dan penentuan lokasi tempat perhentian kendaraan penumpang umum yang sesuai dengan permintaan angkutan umum dan peramalan kebutuhan fasilitas prasarana angkutan umum di masa mendatang serta desain layout yang cocok sesuai dengan standar peraturan yang ditetapkan.

Keempat, penulis menyiapkan instrumen dan langkah dalam melakukan sebuah penelitian.

Kelima, yaitu pengambilan data melalui Survei, observasi, dan dokumentasi, dilanjutkan dengan melakukan analisis data yang telah didapat.

Langkah berikutnya adalah membuat kesimpulan dari data yang telah di analisis.





**Gambar 1** Alur Pikir Penelitian

## **4.2. Sumber Data**

Sumber data yang digunakan berupa dua jenis data yaitu data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh dari observasi langsung yang dilakukan dilapangan seperti survey inventarisasi jalan, dan inventarisasi angkutan desa. Sedangkan data sekunder adalah data yang sudah ada dan diperoleh dengan cara mengambil data tersebut dari lembaga atau instansi yang terkait seperti RTRW, Data Administrasi Kabupaten Parigi Moutong, Data Jaringan Jalan, Data Trayek angkutan desa, dan Data Tata Guna Lahan Kabupaten Parigi Moutong yang diperoleh dari Kantor Pemerintah Daerah Kabupaten Parigi Moutong. Adapun beberapa data tambahan seperti jurnal-jurnal yang bisa dijadikan referensi dalam penyusunan laporan akhir.

## **4.3. Teknik Pengumpulan Data**

### **4.3.1 Pengumpulan Data Primer**

Data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung di lapangan dengan melakukan Survei. Adapun Survei yang dibutuhkan untuk memenuhi data primer adalah sebagai berikut :

1. Survey dinamis atau survai didalam kendaraan (On Bus Survey), merupakan salah satu jenis survai dalam bidang angkutan umum yang dilaksanakan didalam kendaraan yang menjadi obyek survai. Pada survai ini surveyor berada dalam kendaraan tersebut untuk mencatat jumlah penumpang yang naik dan penumpang yang turun serta waktu perjalanan dalam setiap segmen yang dilewati masing-masing trayek. Pengumpulan Data Sekunder.

Maksud dilaksanakannya survai dinamis adalah untuk mendapatkan data kinerja pelayanan angkutan umum yang meliputi :

- a. Jumlah penumpang

Jumlah Penumpang yang diangkut pada trayek tertentu, yaitu Total penumpang yang naik dan turun dalam suatu trayek. Hasil dari survai ini dapat berupa total penumpang per hari yang dapat digunakan untuk menghitung tarif angkutan, maupun total

penumpang pada jam-jam sibuk dan tidak sibuk, yang digunakan untuk perencanaan trayek angkutan, serta untuk mengetahui tingkat kepadatan kendaraan.

b. Waktu perjalanan

Waktu yang digunakan untuk melayani suatu trayek angkutan tertentu dalam sekali jalan, termasuk waktu tundaan, dan waktu henti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.

c. Produktivitas ruas pada setiap trayek

Total penumpang yang naik dan turun per waktu pelayanan pada setiap segmen/ruas atau total penumpang naik dan turun per km pelayanan.

Tujuan dari survai dinamis angkutan umum adalah :

- 1) Sebagai dasar evaluasi kinerja angkutan umum
- 2) Mengidentifikasi permasalahan yang ada pada tiap-tiap trayek (penyimpangan trayek)
- 3) Identifikasi kebutuhan jumlah armada (penambahan atau pengurangan armada)

d. Target Data

Target data pada survai dinamis angkutan umum adalah sebagai berikut :

- 1) Waktu dan durasi survai
- 2) Tanda dan nomor kendaraan
- 3) Kode dan nomor trayek serta jurusannya
- 4) Jam keberangkatan kendaraan
- 5) Kapasitas kendaraan
- 6) Jumlah penumpang yang naik dan turun pada setiap segmen
- 7) Waktu tempuh pada setiap segmen
- 8) Identifikasi kantong penumpang

9) Kecepatan pada setiap rute.

10) Persiapan Survei

2. Hal-hal yang perlu disiapkan sebelum pelaksanaan survai angkutan umum ini adalah:

a. Peralatan dan perlengkapan

Peralatan dan perlengkapan yang dibutuhkan untuk pelaksanaan survai ini adalah:

- 1) Formulir survai
- 2) Alat tulis
- 3) Clipboard
- 4) Stop Watch

b. Lokasi Survai

Survai dinamis ini dilakukan pada semua trayek angkutan pedesaan yang ada di Kabupaten Parigi Moutong, yang berjumlah 6 (enam) trayek angkutan Pedesaan.

c. Tenaga Pelaksana

Tenaga pelaksana yang dibutuhkan untuk melakukan survai dinamis angkutan umum di wilayah studi Parigi Moutong adalah dari seluruh anggota kelompok Tim PKL Parigi Moutong yang berjumlah 13 ( Tiga belas ) orang taruna/i.

d. Pelaksanaan Survei

Surveyor mengambil posisi strategis dalam kendaraan dan mencatat jam keberangkatan dan kedatangan serta mencatat hal-hal yang tercantum dalam formulir survai dinamis. Survai ini dilaksanakan selama jam operasi angkutan pedesaan. Pelaksanaan survai tersebut dilaksanakan sebanyak dua kali perjalanan pulang pergi untuk setiap trayek pada tiap-tiap periode waktu.

#### 4.3.2 Pengumpulan Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari lembaga atau instansi-instansi terkait. Adapun data-data yang diperoleh yaitu :

1. Rencana Tata Ruang Wilayah diperoleh dari Dinas PUPR Kabupaten Parigi Moutong
2. Peta Jaringan Jalan didapat dari PUPR Kabupaten Parigi Moutong
3. Peta Administratif diperoleh dari Badan Pusat Statistik Pemerintah Kabupaten Kabupaten Parigi Moutong

#### 4.4. Teknik Analisis Data

Dari data yang telah dikumpulkan maka tahap selanjutnya yang harus dilakukan yaitu melakukan analisis data untuk mendapatkan usulan penyelesaian masalah. Dalam penyelesaian analisis ini dapat dibagi menjadi beberapa kriteria analisis dari tahapan pelaksanaan hingga menjadi analisis yang sistematis, yaitu sebagai berikut :

##### 4.4.1 Analisis kinerja operasional/pelayanan angkutan penumpang

Dalam melakukan analisis kinerja pelayanan angkutan penumpang dapat menggunakan beberapa komponen yaitu :

- a) Frekuensi

$$F = \frac{60}{\text{headway}}$$

Keterangan :

F : Frekuensi kendaraan

- b) Headway : Jarak antara dua kendaraan (menit)

- c) Load Factor

$$\text{Load Factor (LF)} = \frac{\text{jml.pnp}}{\text{kapasitas}} \times 100\%$$

- d) Umur Kendaraan
- e) Waktu Perjalanan
- f) Kecepatan

$$S = V \times t$$

$$V = \frac{S}{T}$$

Keterangan:

S = jarak (km)

V = kecepatan (km/jam)

T = waktu (jam)

#### 4.4.2 Analisis kantong penumpang

Metode pengolahan data ini yang di gunakan adalah dengan melakukan penentuan segmen lokasi yang menjadi kantong penumpang berdasarkan analisis serta dengan memerhatikan tata guna lahan seperti pasar, sekolah, maupun perkantoran. Perhitungan kantong penumpang dilakukan dengan menghitung dan mencatat penumpang yang naik dalam suatu segmen, sehingga didapatkan potensi yang menjadi titik kantong penumpang. Dalam perhitungan untuk menentukan segmen yang berpotensi dibangun tempat perhentian maka dapat menggunakan persentil 85% untuk menentukan jumlah minimal penumpang untuk syarat dibangun sebuah halte.

#### 4.4.3 Penentuan Jumlah Interval Kelas Distribusi Frekuensi

Penentuan jumlah interval kelas dapat menggunakan rumus sebagai berikut:

$$K = 1 + 3,3 \log n$$

*Sumber: Buku Statistik Untuk Teknik dan Sains*

Keterangan:

k = Jumlah Interval Kelas

n = jumlah data

Jika jumlah data sudah diketahui maka langkah selanjutnya menentukan lebar interval kelas menggunakan rumus sebagai berikut:

$$C = R / K$$

*Sumber: Buku Statistik Untuk Teknik dan Sains*

**Keterangan:**

c = Lebar interval kelas

k = jumlah interval kelas

r = kisaran (range)

Apabila lebar interval kelas sudah didapat maka langkah selanjutnya membuat analisis distribusi frekuensi, setelah diketahui lebar interval kelas selanjutnya adalah menentukan jumlah minimal penumpang untuk syarat dibangun sebuah halte dengan menggunakan persentil 85%. Di dalam buku (aplikasi statistik 1, Prof. Drs. Sutrisno Hadi, Ma) Dengan menggunakan persentil 85% alasannya adalah persentil 85% merupakan suatu titik yang membatasi 85% frekuensi sebelah awal distribusi dari 15% frekuensi sebelah atas distribusi. Dalam penentuan jumlah minimal penumpang untuk syarat minimal dibangun halte presentase minimal adalah 85%. Ukuran 85% sudah dapat digunakan untuk menjadikan halte sebagai kebutuhan fasilitas.

$$\text{Persentil } 85 \% = tb + \frac{(n \cdot 85/100 - fk) \cdot c}{F}$$

*Sumber: Buku Statistik Teori dan Aplikasi*

**Keterangan:**

tb = tepi bawah

n = jumlah data sebaran

fk = frekuensi kumulatif

c = lebar interval kelas

f = frekuensi

#### 4.4.4 Analisis peramalan kebutuhan fasilitas prasarana angkutan umum di masa mendatang

Untuk memperkirakan kebutuhan fasilitas prasarana pada tahun yang akan datang pada trayek angkutan umum dapat diketahui dengan rumus metode faktor pertumbuhan bunga berbunga (compounding factor):

$$P_t = P_o (1 + i)^n$$

Keterangan :

$P_t$  = Perkiraan Nilai Variabel Bebas (jumlah penduduk kendaraan, dll) pada tahun rencana (umumnya 5 tahun)

$P_o$  = Nilai Variabel bebas (jumlah penduduk, kendaraan, dll) pada tahun dasar

$I$  = Tingkat pertumbuhan rata-rata variabel bebas (diperoleh dari hasil analisis data time series)

$n$  = Jumlah tahun rencana

#### 4.4.5 Kajian Desain Layout Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum

Pada pembuatan kajian mengenai desain layout Tempat perhentian kendaraan penumpang umum yaitu dengan memperhatikan hal berikut :

1. Standar luasan Tempat perhentian kendaraan penumpang umum dan dikaitkan dengan lahan yang ada sesuai penentuan lokasi.
2. Fasilitas-fasilitas utama dan tambahan sesuai dengan SK Dirjen Hubdat No.271/HK.105/DRJD/96.

#### 4.5. Lokasi dan Jadwal Penelitian

Lokasi yang dijadikan tempat penelitian adalah Kabupaten Parigi Moutong dan tempat yang menjadi titik rencana pembangunan Tempat henti adalah jaringan jalan yang dilalui trayek angkutan pedesaan. Untuk jadwal penelitian dapat dilihat sebagai berikut:

**Tabel 1** Tabel Jadwal Penelitian

No	Kegiatan	APRIL				MEI				JUNI				JULI				AGUSTUS			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Persiapan Penyusunan Proposal	■	■	■	■	■	■	■													
2	Bimbingan Dosen				■	■	■	■													
3	Seminar Proposal Skripsi								■	■											
4	Pengumpulan Proposal Skripsi										■										
5	Penyusunan Skripsi										■	■									
6	Seminar Progres Skripsi												■								
7	Penyusunan Skripsi Akhir												■	■							
8	Seminal Akhir Skripsi														■	■					

## **BAB V**

### **ANALISIS DATA DAN PEMECAHAN MASALAH**

#### **5.1. Analisis Kondisi Eksisting Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum**

Berdasarkan hasil inventarisasi halte yang telah dilaksanakan di Kabupaten Parigi Moutong terdapat halte sebanyak 24 buah disepanjang jaringan jalan di Kabupaten Parigi Moutong. Kondisi halte di Kabupaten Parigi Moutong sebagian besar sudah tidak terawat serta tidak dilengkapi dengan fasilitas papan nama atau identitas halte, lokasi halte yang ada dinilai tidak sesuai dengan titik lokasi kantong penumpang sehingga halte yang sudah ada tidak berfungsi sebagai tempat menaik turunkan penumpang, hal tersebut menyebabkan angkutan pedesaan tidak lagi berhenti pada lokasi halte yang sudah tersedia dan lebih memilih untuk mengangkut penumpang pada titik keramaian seperti pasar yang tidak dilengkapi dengan fasilitas menunggu angkutan umum atau halte.

Berikut merupakan uraian dimensi, fasilitas dan tata guna lahan dari 24 halte yang terletak di ruas jalan yang dilewati oleh angkutan pedesaan di Kabupaten Parigi Moutong yaitu :

**Tabel 1** Inventarisasi Halte

No	Jenis Prasarana	Lokasi Letak	Fasilitas	Keterangan		Kondisi		Dimensi (Meter)		Visualisasi
				Ada	Tidak	Baik	Buruk			
1	HALTE	Desa Palasa, Kec Palasa	Papan Nama / Identitas Halte		•			Panjang	5,3	
			Rambu Petunjuk		•					
			Papan Informasi Trayek		•					
			Lampu Penerangan		•			Lebar	4,3	
			Tempat Duduk	•		•				
			Kanopi	•		•				
			Telepon		•			Tinggi	3,7	
			Tempat Sampah		•					
			Pagar		•					
Papan Pengumuman		•								
2	HALTE	Desa Tomini, Kec Tomini	Papan Nama / Identitas Halte		•			Panjang	5,3	
			Rambu Petunjuk		•					
			Papan Informasi Trayek		•					
			Lampu Penerangan		•			Lebar	4,3	
			Tempat Duduk	•		•				
			Kanopi	•		•				
			Telepon		•			Tinggi	3,7	
			Tempat Sampah		•					
			Pagar		•					
Papan Pengumuman		•								

No	Jenis Prasarana	Lokasi Letak	Fasilitas	Keterangan		Kondisi		Dimensi (Meter)		Visualisasi
				Ada	Tidak	Baik	Buruk			
3	HALTE	Desa Boyantongo, Kec Parigi Selatan	Papan Nama / Identitas Halte		•			Panjang	5,3	
			Rambu Petunjuk	•			•			
			Papan Informasi Trayek		•					
			Lampu Penerangan		•			Lebar	4,3	
			Tempat Duduk	•		•				
			Kanopi	•		•				
			Telepon		•			Tinggi	3,7	
			Tempat Sampah		•					
			Pagar		•					
			Papan Pengumuman		•					
4	HALTE	Desa Siniu, Kec Siniu	Papan Nama / Identitas Halte		•			Panjang	5,1	
			Rambu Petunjuk		•					
			Papan Informasi Trayek		•					
			Lampu Penerangan		•			Lebar	4	
			Tempat Duduk	•		•				
			Kanopi	•		•				
			Telepon		•			Tinggi	3,2	
			Tempat Sampah		•					
			Pagar		•					
			Papan Pengumuman		•					

No	Jenis Prasarana	Lokasi Letak	Fasilitas	Keterangan		Kondisi		Dimensi (Meter)		Visualisasi
				Ada	Tidak	Baik	Buruk			
5	HALTE	Desa Maliali	Papan Nama / Identitas Halte		•			Panjang	5,3	
			Rambu Petunjuk		•					
			Papan Informasi Trayek		•					
			Lampu Penerangan		•					
			Tempat Duduk	•		•		Lebar	3,3	
			Kanopi	•		•				
			Telepon		•					
			Tempat Sampah		•			Tinggi	3,7	
			Pagar		•					
			Papan Pengumuman		•					
6	HALTE	Kecamatan Kasimbar	Papan Nama / Identitas Halte		•			Panjang	4,3	
			Rambu Petunjuk		•					
			Papan Informasi Trayek		•					
			Lampu Penerangan		•					
			Tempat Duduk	•		•		Lebar	3,5	
			Kanopi	•		•				
			Telepon		•					
			Tempat Sampah		•			Tinggi	3,3	
			Pagar		•					
			Papan Pengumuman		•					

No	Jenis Prasarana	Lokasi Letak	Fasilitas	Keterangan		Kondisi		Dimensi (Meter)		Visualisasi
				Ada	Tidak	Baik	Buruk			
7	HALTE	Desa Tinombo, Kec Tinombo	Papan Nama / Identitas Halte		•			Panjang	4,3	
			Rambu Petunjuk		•					
			Papan Informasi Trayek		•					
			Lampu Penerangan		•					
			Tempat Duduk	•		•		Lebar	3,5	
			Kanopi	•		•				
			Telepon		•					
			Tempat Sampah		•			Tinggi	3,3	
			Pagar		•					
			Papan Pengumuman		•					
8	HALTE	Desa Binangga	Papan Nama / Identitas Halte		•			Panjang	4,3	
			Rambu Petunjuk		•					
			Papan Informasi Trayek		•					
			Lampu Penerangan		•					
			Tempat Duduk	•		•		Lebar	3,5	
			Kanopi	•		•				
			Telepon		•					
			Tempat Sampah		•			Tinggi	3,3	
			Pagar		•					
			Papan Pengumuman		•					

No	Jenis Prasarana	Lokasi Letak	Fasilitas	Keterangan		Kondisi		Dimensi (Meter)		Visualisasi
				Ada	Tidak	Baik	Buruk			
9	HALTE	Desa Tolai, Kec Torue	Papan Nama / Identitas Halte		•			Panjang	5,3	
			Rambu Petunjuk		•					
			Papan Informasi Trayek		•					
			Lampu Penerangan		•					
			Tempat Duduk	•		•		Lebar	4,3	
			Kanopi	•		•				
			Telepon		•					
			Tempat Sampah		•			Tinggi	3,7	
			Pagar		•					
			Papan Pengumuman		•					
10	HALTE	Desa Olaya	Papan Nama / Identitas Halte		•			Panjang	5,3	
			Rambu Petunjuk		•					
			Papan Informasi Trayek		•					
			Lampu Penerangan		•					
			Tempat Duduk	•		•		Lebar	4,3	
			Kanopi	•		•				
			Telepon		•					
			Tempat Sampah		•			Tinggi	3,7	
			Pagar		•					
			Papan Pengumuman		•					

No	Jenis Prasarana	Lokasi Letak	Fasilitas	Keterangan		Kondisi		Dimensi (Meter)		Visualisasi
				Ada	Tidak	Baik	Buruk			
11	HALTE	Desa Sausu	Papan Nama / Identitas Halte		•			Panjang	5,3	
			Rambu Petunjuk		•					
			Papan Informasi Trayek		•					
			Lampu Penerangan		•					
			Tempat Duduk	•		•		Lebar	4,3	
			Kanopi	•		•				
			Telepon		•					
			Tempat Sampah		•			Tinggi	3,7	
			Pagar		•					
			Papan Pengumuman		•					
12	HALTE	Desa Masigi	Papan Nama / Identitas Halte		•			Panjang	4,3	
			Rambu Petunjuk		•					
			Papan Informasi Trayek		•					
			Lampu Penerangan		•					
			Tempat Duduk	•		•		Lebar	3,5	
			Kanopi	•		•				
			Telepon		•					
			Tempat Sampah		•			Tinggi	3,3	
			Pagar		•					
			Papan Pengumuman		•					

No	Jenis Prasarana	Lokasi Letak	Fasilitas	Keterangan		Kondisi		Dimensi (Meter)		Visualisasi
				Ada	Tidak	Baik	Buruk			
13	HALTE	Desa Bambalemo	Papan Nama / Identitas Halte		•			Panjang	4,3	
			Rambu Petunjuk		•					
			Papan Informasi Trayek		•					
			Lampu Penerangan		•			Lebar	2,2	
			Tempat Duduk	•		•				
			Kanopi	•		•				
			Telepon		•			Tinggi	2,9	
			Tempat Sampah		•					
			Pagar		•					
Papan Pengumuman		•								
14	HALTE	Desa Towera	Papan Nama / Identitas Halte		•			Panjang	4,3	
			Rambu Petunjuk		•					
			Papan Informasi Trayek		•					
			Lampu Penerangan		•			Lebar	2,2	
			Tempat Duduk	•		•				
			Kanopi	•		•				
			Telepon		•			Tinggi	2,9	
			Tempat Sampah		•					
			Pagar		•					
Papan Pengumuman		•								

No	Jenis Prasarana	Lokasi Letak	Fasilitas	Keterangan		Kondisi		Dimensi (Meter)		Visualisasi
				Ada	Tidak	Baik	Buruk			
15	HALTE	Desa Marantale	Papan Nama / Identitas Halte		•			Panjang	6,3	
			Rambu Petunjuk		•					
			Papan Informasi Trayek		•					
			Lampu Penerangan		•			Lebar	4,3	
			Tempat Duduk	•		•				
			Kanopi	•			•			
			Telepon		•			Tinggi	3,9	
			Tempat Sampah		•					
			Pagar		•					
Papan Pengumuman		•								
16	HALTE	Desa Siniu	Papan Nama / Identitas Halte		•			Panjang	4,3	
			Rambu Petunjuk		•					
			Papan Informasi Trayek		•					
			Lampu Penerangan		•			Lebar	3,5	
			Tempat Duduk	•		•				
			Kanopi	•			•			
			Telepon		•			Tinggi	3,3	
			Tempat Sampah		•					
			Pagar		•					
Papan Pengumuman		•								

No	Jenis Prasarana	Lokasi Letak	Fasilitas	Keterangan		Kondisi		Dimensi (Meter)		Visualisasi
				Ada	Tidak	Baik	Buruk			
17	HALTE	Kelurahan Kampal	Papan Nama / Identitas Halte		•			Panjang	6,3	
			Rambu Petunjuk		•					
			Papan Informasi Trayek		•					
			Lampu Penerangan		•			Lebar	4,3	
			Tempat Duduk	•		•				
			Kanopi	•			•			
			Telepon		•			Tinggi	3,9	
			Tempat Sampah		•					
			Pagar		•					
Papan Pengumuman		•								
18	HALTE	Desa Tandaigi	Papan Nama / Identitas Halte		•			Panjang	4,3	
			Rambu Petunjuk		•					
			Papan Informasi Trayek		•					
			Lampu Penerangan		•			Lebar	3,5	
			Tempat Duduk	•		•				
			Kanopi	•			•			
			Telepon		•			Tinggi	3,3	
			Tempat Sampah		•					
			Pagar		•					
Papan Pengumuman		•								

No	Jenis Prasarana	Lokasi Letak	Fasilitas	Keterangan		Kondisi		Dimensi (Meter)		Visualisasi
				Ada	Tidak	Baik	Buruk			
19	HALTE	Kecamatan Ampibabo	Papan Nama / Identitas Halte	•				Panjang	6,3	
			Rambu Petunjuk		•					
			Papan Informasi Trayek		•					
			Lampu Penerangan		•			Lebar	4,3	
			Tempat Duduk	•		•				
			Kanopi	•			•			
			Telepon		•			Tinggi	3,9	
			Tempat Sampah		•					
			Pagar		•					
Papan Pengumuman		•								
20	HALTE	Desa Sigeni, Kecamatan Tinombo	Papan Nama / Identitas Halte		•			Panjang	4,3	
			Rambu Petunjuk		•					
			Papan Informasi Trayek		•					
			Lampu Penerangan		•			Lebar	3,5	
			Tempat Duduk	•		•				
			Kanopi	•			•			
			Telepon		•			Tinggi	3,3	
			Tempat Sampah		•					
			Pagar		•					
Papan Pengumuman		•								

No	Jenis Prasarana	Lokasi Letak	Fasilitas	Keterangan		Kondisi		Dimensi (Meter)		Visualisasi
				Ada	Tidak	Baik	Buruk			
21	HALTE	Desa Silangi	Papan Nama / Identitas Halte		•			Panjang	6,3	
			Rambu Petunjuk		•					
			Papan Informasi Trayek		•					
			Lampu Penerangan		•					
			Tempat Duduk	•		•		Lebar	4,3	
			Kanopi	•		•				
			Telepon		•					
			Tempat Sampah		•			Tinggi	3,9	
			Pagar		•					
			Papan Pengumuman		•					
22	HALTE	Desa Balinggi	Papan Nama / Identitas Halte		•			Panjang	4,3	
			Rambu Petunjuk		•					
			Papan Informasi Trayek		•					
			Lampu Penerangan		•					
			Tempat Duduk	•		•		Lebar	3,5	
			Kanopi	•		•				
			Telepon		•					
			Tempat Sampah		•			Tinggi	3,3	
			Pagar		•					
			Papan Pengumuman		•					

No	Jenis Prasarana	Lokasi Letak	Fasilitas	Keterangan		Kondisi		Dimensi (Meter)		Visualisasi
				Ada	Tidak	Baik	Buruk			
23	HALTE	Desa Toruei	Papan Nama / Identitas Halte		▪			Panjang	6,3	
			Rambu Petunjuk		▪					
			Papan Informasi Trayek		▪					
			Lampu Penerangan		▪					
			Tempat Duduk	▪		▪		Lebar	4,3	
			Kanopi	▪		▪				
			Telepon		▪					
			Tempat Sampah		▪			Tinggi	3,9	
			Pagar		▪					
			Papan Pengumuman		▪					
24	HALTE	Desa Kasimbar	Papan Nama / Identitas Halte		▪			Panjang	4,3	
			Rambu Petunjuk		▪					
			Papan Informasi Trayek		▪					
			Lampu Penerangan		▪					
			Tempat Duduk	▪		▪		Lebar	3,5	
			Kanopi	▪		▪				
			Telepon		▪					
			Tempat Sampah		▪			Tinggi	3,3	
			Pagar		▪					
			Papan Pengumuman		▪					

Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kab. Parigi Moutong 2021

Dari hasil inventarisasi halte dapat diambil kesimpulan mengenai kondisi halte yang tersedia di Kabupaten Parigi Moutong, dimana sebagian besar halte hanya dilengkapi fasilitas tempat duduk dan kanopi tanpa dilengkapi fasilitas utama lainnya seperti identitas halte dan papan trayek, untuk lebih memperjelas terkait dengan jumlah halte dengan kondisi yang ada dapat dilihat pada tabel yang tercantum di bawah ini :

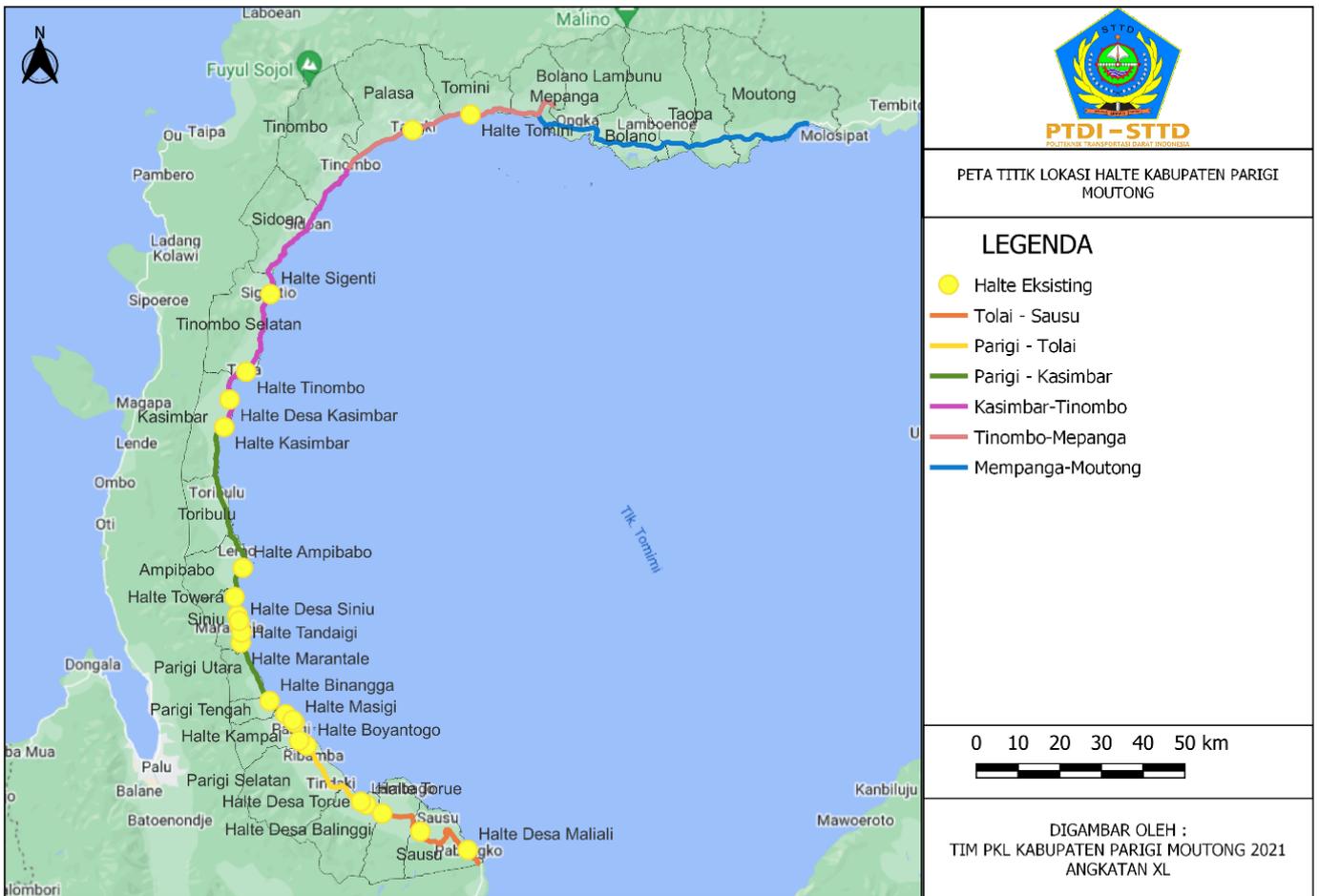
**Tabel 2** Rekap Inventarisasi Halte

Identitas Halte			
Keterangan		Kondisi	
Ada	Tidak	Baik	Buruk
1	23	1	
Papan Informasi Trayek			
Keterangan		Kondisi	
Ada	Tidak	Baik	Buruk
	24		
Tempat Duduk			
Keterangan		Kondisi	
Ada	Tidak	Baik	Buruk
24			
Telepon			
Keterangan		Kondisi	
Ada	Tidak	Baik	Buruk
	24		
Pagar			
Keterangan		Kondisi	
Ada	Tidak	Baik	Buruk
	24		

Rambu Petunjuk			
Keterangan		Kondisi	
Ada	Tidak	Baik	Buruk
1	23		1
Lampu Penerangan			
Keterangan		Kondisi	
Ada	Tidak	Baik	Buruk
	24		
Kanopi			
Keterangan		Kondisi	
Ada	Tidak	Baik	Buruk
24		22	2
Tempat Sampah			
Keterangan		Kondisi	
Ada	Tidak	Baik	Buruk
	24		
Papan Pengumuman			
Keterangan		Kondisi	
Ada	Tidak	Baik	Buruk
	24		

*Sumber : Hasil Analisis*

Dari hasil analisis yang dilakukan dapat diketahui lokasi halte eksisting di kabupaten parigi Moutong yaitu dapat dilihat pada gambar berikut ini :



Sumber : Hasil Analisis

**Gambar 1** Peta Titik Lokasi Halte Eksisting

## **5.2. Analisis Kebutuhan Dan Penentuan Lokasi Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum**

### **1. Standarisasi kebutuhan halte**

Untuk menentukan kebutuhan halte yang ideal, sesuai dengan kebutuhan dan permintaan angkutan umum, terdapat beberapa syarat antara lain yakni letak halte berada dalam lintasan trayek angkutan umum dan terdapat pada titik kantong penumpang. Dalam menentukan kebutuhan halte secara teknis tidak ada standar atau ukuran jumlah penumpang minimal untuk dapat dibuatkan sebuah halte pada setiap ruas jalan. Dengan demikian maka penentuan standarisasi jumlah penumpang minimal dibantu dengan analisis statistik distribusi frekuensi, distribusi frekuensi persentil 85 merupakan analisis statistik yang digunakan. Dasar penggunaan persentil 85 sebagai penentuan standarisasi jumlah penumpang adalah bahwa angka 85 telah memenuhi pertimbangan suatu kebutuhan halte. Berikut ini merupakan langkah-langkah dalam membuat standarisasi yang digunakan untuk menganalisis kebutuhan halte di trayek angkutan pedesaan di Kabupaten Parigi Moutong.

#### **a. Analisis Data Dinamis**

Data dinamis dalam analisis ini merupakan jumlah penumpang naik dan turun pada setiap segmen, hasil dari data tersebut diperoleh dari survey dinamis angkutan pedesaan di Kabupaten Parigi Moutong pada trayek, Tolai-Sausu, Parigi-Tolai, Parigi-Kasimbar, Kasimbar-Tinombo, Tinombo-Mepanga, dan Mepanga-Moutong, dengan total sejumlah 6 trayek. Survey dinamis angkutan pedesaan ini dilakukan pada saat jam sibuk dengan tujuan agar memperoleh data jumlah penumpang yang ideal baik penumpang naik maupun turun. Sehingga diperoleh data jumlah naik turun penumpang pada tiap segmen yang di tampilkan pada tabel dibawah ini.

**Tabel 3** Data jumlah Penumpang Tiap Segmen

Trayek	Segmen		Jumlah Penumpang
Tolai-Sausu	PASAR TRADISONAL TOLAI	SMAN 1 BALINGGI	12
	SMA N 1 BALINGGI	BANK BRI SAUSU	8
	BANK BRI SAUSU	GEREJA TORONO SAUSU	10
Parigi - Tolai	PASAR BARU	SDN INTI OLAYA	12
	SD NEGERI OLAYA	MASJID NURUL DA'WAH DOLAGO	13
	MASJID NURUL DA'WAH DOLAGO	PUSKESMAS TINDAKI	12
	PUSKESMAS TINDAKI	SDN TORUE	13
	SEKOLAH DASAR NEGERI TORUE	PASAR TRADISIONAL TOLAI	14
Parigi- Kasimbar	PASAR LAMA	SIMPANG 3 TOBOLI	12
	SIMPANG 3 TOBOLI	SD INPRES MARANTALE	13
	SD INPRES MARANTALE	SMP N 1 SINIU	12
	SMP N 1 SINIU	SMP N 3 AMPIBABO	6
	SMP N 3 AMPIBABO	PUSKESMAS SIENJO	5
	PUSKESMAS SIENJO	SDK DESA PENINGKA	4
	SDK DESA PENINGKA	PUSKESMAS KASIMBAR	12
Kasimbar- Tinombo	PUSKESMAS KASIMBAR	SMP N 2 TINOMBO SELATAN	6
	SMP N 2 TINOMBO SELATAN	SMA N 1 TINOMBO SELATAN	3
	SMA N 1 TINOMBO SELATAN	SDN MALANGGO	5
	SDN MALANGGO	PANGKALAN LPG MARIP	8
	PANGKALAN LPG MARIP	PASAR BAINA	12
	PASAR BAINA	PASAR TINOMBO	6
Tinombo- Mepanga	PASAR TINOMBO	SD INPRES NO 1 TIBU	4
	SD INPRES NO 1 TIBU	SD N 4 PALASA	4
	SD N 4 PALASA	SD N 3 PALASA	5
	SD N 3 PALASA	LAPANGAN AMBESIA	6
	LAPANGAN AMBESIA	SMA N 1 MEPANGA	5
Mepanga- Moutong	SMA N 1 MEPANGA	PASAR OGOTION	4
	PASAR OGOTION	PASAR ONGKA	3
	PASAR ONGKA	SMP ALKHAIRAAT BOLBAR	5
	SMP ALKHAIRAAT BOLBAR	SMP N 5 BOLANO LAMBUNU	5
	SMP N 5 BOLANO LAMBUNU	SDN TAOPA	6
	SDN TAOPA	PASAR MOUTONG	3

Sumber : Hasil Analisis

Berdasarkan tabel tersebut diketahui jumlah penumpang naik dan turun per trayek tiap segmen. Jumlah penumpang terbanyak yaitu pada trayek Parigi-Tolai di segmen ke 5 dengan 14 penumpang dan jumlah penumpang paling sedikit dengan jumlah 3 penumpang yaitu pada trayek kasimbar-Tinombo di segmen 2, dan trayek Mepanga-Moutong di segmen 2 dan 6. Terdapat 32 data jumlah penumpang naik turun per trayek tiap segmen.

b. Penentuan Interval Kelas

Setelah memperoleh jumlah data pada naik dan turun penumpang angkutan pedesaan yaitu sebanyak 32, kemudian dilanjutkan dengan menentukan lebar interval kelas. Penentuan interval kelas digunakan untuk menentukan lebar interval kelas pada langkah selanjutnya. Berikut merupakan perhitungan dalam menentukan interval kelas :

$$K = 1 + 3,3 \log n$$

$$K = 1 + 3,3 \log 32$$

$$K = 6$$

Berdasarkan hasil perhitungan diperoleh interval kelas yang digunakan yaitu 6

c. Penentuan Lebar Interval Kelas

Dari data naik dan turun penumpang angkutan pedesaan diketahui jumlah penumpang terbanyak yaitu pada trayek Parigi-tolai segmen ke 5 dengan 14 penumpang dan jumlah paling sedikit yaitu pada trayek kasimbar-Tinombo di segmen 2, dan trayek Mepanga-Moutong di segmen 2 dan 6 dengan 3 penumpang. Berikut merupakan perhitungan lebar interval kelas :

$$C = R/K$$

$$C = (14-3)/6$$

$$C = (11)/6$$

$$C = 1,8$$

Maka diperoleh lebar interval kelas yaitu 1,8, akan tetapi dibulatkan menjadi 2 agar mempermudah perhitungan.

d. Analisis Distribusi Frekuensi

Setelah didapatkan nilai lebar interval kelas, kemudian dilakukan analisis distribusi frekuensi terhadap data jumlah naik dan turun penumpang angkutan pedesaan pertrayek tiap segmen. Dari data jumlah naik dan turun penumpang angkutan pedesaan dirubah menjadi data distribusi frekuensi.

**Tabel 4** Tabel Distribusi Frekuensi

INTERVAL		FREKUENSI (F)	FREKUENSI KOMULATIF (Fpk)	Persentase	Persentase Komulatif
3	4,9	7	7	22%	22%
5	6,9	11	18	34%	56%
7	8,9	2	20	6%	63%
9	10,9	1	21	3%	66%
11	12,9	8	29	25%	91%
13	13,9	3	32	9%	100%

*Sumber : Hasil analisis*

Data distribusi frekuensi digunakan untuk mengetahui posisi data dari persentil 85%. Berdasarkan tabel di atas diketahui distribusi frekuensi pada kelas interval dan persentil 85% berada pada interval kelas 11-12,9 dengan frekuensi 8.

e. Penentuan Jumlah Minimal Penumpang

Untuk menentukan jumlah minimal penumpang, di dalam tahap analisis ini digunakan analisa nilai persentil 85 untuk menetapkan jumlah penumpang yang nantinya dijadikan sebuah syarat untuk dibangunnya sebuah fasilitas prasarana tempat henti yaitu halte pada suatu ruas jalan. Nilai dari persentil 85 digunakan karena nilai ini dianggap sudah memenuhi syarat dalam pengambilan suatu keputusan.

Rumus persentil :

$$P_i = L_i + c \left( \frac{n \times \frac{i}{100} - F_k}{fp} \right)$$

$$\begin{aligned} P_{85} &= 10,5 + 2 \left( \frac{32 \times \frac{85}{100} - 21}{8} \right) \\ &= 10,5 + 1,55 \\ &= 12,05 \\ &= 12 \end{aligned}$$

Berdasarkan perhitungan yang dilakukan maka dapat disimpulkan bahwa dengan menggunakan nilai persentil 85% maka dapat diketahui batas minimal jumlah penumpang pada suatu ruas jalan yaitu sebanyak 12 penumpang tiap segmen.

## 2. Analisis Kebutuhan Halte Berdasarkan Dari Jumlah Minimal Penumpang

Dalam menentukan segmen mana saja yang dinyatakan membutuhkan halte atau belum membutuhkan, bergantung pada jumlah penumpang angkutan pedesaan yang naik dan turun pada segmen tersebut dengan minimal 12 penumpang per segmen. Apabila pada segmen tersebut memiliki jumlah penumpang kurang dari 12 penumpang maka segmen tersebut dinyatakan belum memerlukan dibangunnya halte karena dianggap kurang efisien. Berikut ini merupakan tabel segmen penentuan kebutuhan halte yang telah disesuaikan dengan kebutuhan halte dengan menggunakan rumus persentil 85 yaitu sebagai berikut ini :

**Tabel 5** Penentuan Kebutuhan Halte

Trayek	Segmen		Jumlah Pnp	Jumlah Minimum Pnp	Keterangan
Tolai-Sausu	PASAR TRADISIONAL TOLAI	SMAN 1 BALINGGI	12	12	Butuh
	SMA N 1 BALINGGI	BANK BRI SAUSU	8	12	Belum Butuh
	BANK BRI SAUSU	GEREJA TORONO SAUSU	10	12	Belum Butuh
Parigi - Tolai	PASAR BARU	SDN INTI OLAYA	12	12	Butuh
	SD NEGERI OLAYA	MASJID NURUL DA'WAH DOLAGO	13	12	Butuh
	MASJID NURUL DA'WAH DOLAGO	PUSKESMAS TINDAKI	12	12	Butuh
	PUSKESMAS TINDAKI	SDN TORUE	13	12	Butuh
	SEKOLAH DASAR NEGERI TORUE	PASAR TRADISIONAL TOLAI	14	12	Butuh
Parigi-Kasimbar	PASAR LAMA	SIMPANG 3 TOBOLI	12	12	Butuh
	SIMPANG 3 TOBOLI	SD INPRES MARANTALE	13	12	Butuh
	SD INPRES MARANTALE	SMP N 1 SINIU	12	12	Butuh
	SMP N 1 SINIU	SMP N 3 AMPIBABO	6	12	Belum Butuh
	SMP N 3 AMPIBABO	PUSKESMAS SIENJO	5	12	Belum Butuh
	PUSKESMAS SIENJO	SDK DESA PENINGKA	4	12	Belum Butuh
	SDK DESA PENINGKA	PUSKESMAS KASIMBAR	12	12	Butuh
Kasimbar-Tinombo	PUSKESMAS KASIMBAR	SMP N 2 TINOMBO SELATAN	6	12	Belum Butuh
	SMP N 2 TINOMBO SELATAN	SMA N 1 TINOMBO SELATAN	3	12	Belum Butuh
	SMA N 1 TINOMBO SELATAN	SDN MALANGGO	5	12	Belum Butuh

	SDN MALANGGO	PANGKALAN LPG MARIP	8	12	Belum Butuh
	PANGKALAN LPG MARIP	PASAR BAINA	12	12	Butuh
	PASAR BAINA	PASAR TINOMBO	6	12	Belum Butuh
Tinombo-Mepanga	PASAR TINOMBO	SD INPRES NO 1 TIBU	4	12	Belum Butuh
	SD INPRES NO 1 TIBU	SD N 4 PALASA	4	12	Belum Butuh
	SD N 4 PALASA	SD N 3 PALASA	5	12	Belum Butuh
	SD N 3 PALASA	LAPANGAN AMBESIA	6	12	Belum Butuh
	LAPANGAN AMBESIA	SMA N 1 MEPANGA	5	12	Belum Butuh
Mepanga-Moutong	SMA N 1 MEPANGA	PASAR OGOTION	4	12	Belum Butuh
	PASAR OGOTION	PASAR ONGKA	3	12	Belum Butuh
	PASAR ONGKA	SMP ALKHAIRAAT BOLBAR	5	12	Belum Butuh
	SMP ALKHAIRAAT BOLBAR	SMP N 5 BOLANO LAMBUNU	5	12	Belum Butuh
	SMP N 5 BOLANO LAMBUNU	SDN TAOPA	6	12	Belum Butuh
	SDN TAOPA	PASAR MOUTONG	3	12	Belum Butuh

Sumber : Hasil Analisis

Berdasarkan analisis kebutuhan halte yang sesuai dengan jumlah penumpang minimal pada suatu segmen, dari tabel di atas dapat diketahui bahwa dari 32 segmen terdapat 11 segmen yang membutuhkan halte dan 21 segmen lainnya belum membutuhkan halte, hal ini dikarenakan masih minimnya permintaan terhadap pelayanan angkutan pedesaan yang melintasi daerah tersebut.

### 3. Analisis Kebutuhan Halte Berdasarkan Tata Guna Lahan Dan Jarak

Berdasarkan analisis yang dilakukan sebelumnya yaitu analisis kebutuhan halte dari jumlah minimal penumpang maka didapatkan 11 segmen yang membutuhkan halte, dengan demikian pada analisis ini hanya berfokus

menganalisis 11 segmen tersebut. Analisis ini dibuat berdasarkan pedoman SK Dirjen Perhubungan Darat No. 271/HK105/DRJD/96 tentang Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum. Dengan pedoman tersebut dapat dihitung jumlah kebutuhan halte berdasarkan dari tata guna lahan serta jarak di wilayah kajian dan dipadukan dengan tata guna lahan dan jarak yang sesuai dengan standar ketentuan. Berikut ini merupakan tata guna lahan dan jarak antar halte masing-masing segmen berdasarkan dari standar teknis.

**Tabel 6** Jarak Antar Halte Berdasarkan Tata Guna Lahan

Trayek	Segmen		Tata Guna Lahan	Jarak Standar
Tolai-Sausu	PASAR TRADISONAL TOLAI	SMAN 1 BALINGGI	Pasar,Sekolah,Sawah	500-1000
Parigi - Tolai	PASAR BARU	SDN INTI OLAYA	Pasar,Sekolah,Lahan Kosong	500-1000
	SD NEGERI OLAYA	MASJID NURUL DA'WAH DOLAGO	Sekolah,Pemukiman,Lahan Kosong	500-1000
	MASJID NURUL DA'WAH DOLAGO	PUSKESMAS TINDAKI	Perumahan,Jasa,Sawah	500-1000
	PUSKESMAS TINDAKI	SDN TORUE	Sekolah,Pemukiman,Sawah	500-1000
	SEKOLAH DASAR NEGERI TORUE	PASAR TRADISIONAL TOLAI	Pasar,Sekolah,Lahan Kosong	500-1000
Parigi - Kasimbar	PASAR LAMA	SIMPANG 3 TOBOLI	Pasar,Pemukiman,Sawah	500-1000
	SIMPANG 3 TOBOLI	SD INPRES MARANTALE	Sekolah,Pemukiman,Ladang	500-1000
	SD INPRES MARANTALE	SMP N 1 SINIU	Sekolah,Sawah,Ladang	500-1000
	SDK DESA PENINGKA	PUSKESMAS KASIMBAR	Sekolah,Sawah,Ladang	500-1000
Kasimbar-Tinombo	PANGKALAN LPG MARIP	PASAR BAINA	Pemukiman,Sekolah,Lahan Kosong	500-1000

Sumber : Hasil Analisis

Jarak standar antar halte berdasarkan tata guna lahan pada setiap segmen yaitu berada pada range 500 – 1000 meter, dan untuk

menghitung jumlah kebutuhan menggunakan nilai terbesar karena dinilai lebih efektif.

Dari penentuan fasilitas tempat perhentian halte diketahui bahwa yang membutuhkan halte terdapat 11 segmen. Segmen pasar tradisional tolai – Sman 1 Balinggi dengan panjang segmen 8800 meter, segmen Pasar Baru – Sdn Inti Olaya dengan panjang segmen 6400 meter, segmen Sdn Inti Olaya – Masjid Nurul Da’wah Dolago dengan panjang segmen 5400 meter, Masjid Nurul Da’wah Dolago – Puskesmas Tindaki dengan panjang segmen 7400 meter, Puskesmas Tindaki – Sdn Torue dengan panjang segmen 6100 meter, Sdn Torue – Pasar Tradisional Tolai dengan panjang segmen 4000 meter, segmen Pasar Lama – Simpang 3 Toboli dengan panjang segmen 14200 meter, segmen Simpang 3 Toboli – Sd Inpres Marantale dengan panjang segmen 10000 meter, segmen Sd Inpres Marantale – Smpn 1 Siniu dengan panjang segmen 6000 meter, Sdk Desa Peningka – Puskesmas Kasimbar dengan panjang segmen 5300 meter, segmen Pangkalan LPG Marip – Pasar Baina dengan panjang segmen 8000 meter.

**Tabel 7** Panjang Tiap Segmen

Trayek	Segmen		Panjang Segmen
Tolai-Sausu	PASAR TRADISONAL TOLAI	SMAN 1 BALINGGI	8800
Parigi - Tolai	PASAR BARU	SDN INTI OLAYA	6400
	SDN INTI OLAYA	MASJID NURUL DA'WAH DOLAGO	5400
	MASJID NURUL DA'WAH DOLAGO	PUSKESMAS TINDAKI	7400
	PUSKESMAS TINDAKI	SDN TORUE	6100
	SEKOLAH DASAR NEGERI TORUE	PASAR TRADISIONAL TOLAI	4000
Parigi-Kasimbar	PASAR LAMA	SIMPANG 3 TOBOLI	14200

	SIMPANG 3 TOBOLI	SD INPRES MARANTALE	10000
	SD INPRES MARANTALE	SMP N 1 SINIU	6000
	SDK DESA PENINGKA	PUSKESMAS KASIMBAR	5300
Kasimbar-Tinombo	PANGKALAN LPG MARIP	PASAR BAINA	8000

Sumber : Hasil Analisis

Berikut ini merupakan contoh perhitungan kebutuhan halte berdasarkan dari jarak antar halte dan tata guna lahan.

- Segmen : Pasar Tradisional Tolai – SMAN 1 Balinggi
- Karakteristik Lokasi : Pinggiran
- Tata Guna Lahan : Campuran  
Pasar, Sekolah, Sawah
- Standar Tempat Henti : 500 – 1000 meter
- Panjang Segmen : 8800 meter
- Jarak Minimal Dari Simpang : 50 meter
- Farside Dan Nearside : 50 x 2 = 100 meter

$$\text{Kebutuhan Halte Ideal} = \frac{\text{Panjang Segmen} - \text{Jarak Minimal Dari Simpang}}{\text{Standar Tempat Henti}}$$

$$= \frac{8800 - 100}{1000}$$

$$= 8,7$$

$$= 9 \text{ Buah}$$

Berdasarkan hasil perhitungan kebutuhan ideal untuk halte pada segmen Pasar Tradisional Tolai – SMAN 1 Balinggi adalah 9. Angka 9 ini merupakan angka ideal, hal ini menentukan bahwa nilai tersebut tetap disesuaikan dengan kondisi tata guna lahan disepanjang ruas jalan tersebut.

Berdasarkan pedoman SK Dirjen Perhubungan Darat No. 271/HK105/DRJD/96 menjelaskan jarak standar yang dibutuhkan untuk perhitungan jumlah ideal halte adalah antara 500 – 1000. Nilai 1000

tersebut digunakan untuk menunjukkan efisiensi dari beberapa sudut pandang sebagai berikut ini :

a. Sudut Pandang Penumpang

- 1) Jika jarak antar tempat perhentian kendaraan penumpang umum dalam hal ini yaitu angkutan pedesaan relative tinggi, maka membuat angkutan pedesaan tidak terlalu sering berhenti, dan dapat mengurangi waktu tempuh.
- 2) Angkutan pedesaan menjadi lebih nyaman, dikarenakan akselerasi dan deselerasi menjadi jarang.

b. Sudut Pandang Operator

- 1) Jumlah armada angkutan pedesaan yang dioperasikan menjadi lebih sedikit karena kecepatan rata-rata yang tinggi, hal ini sesuai dengan karakteristik perilaku perjalanan di Kabupaten Parigi Moutong
- 2) Dapat menghemat penggunaan BBM.

c. Sudut Pandang Lain

- 1) Dengan tersedianya tempat perhentian kendaraan penumpang umum seperti halte, dapat menyebabkan kapasitas jalan menjadi berkurang.

Perhitungan dilakukan dan berlaku untuk semua segmen yang ada. Sehingga dapat diperoleh jumlah kebutuhan halte pada setiap segmennya sebagai berikut ini :

**Tabel 8** Analisis Kebutuhan Halte Berdasarkan Jarak

Trayek	Segmen		Panjang Segmen	Tata Guna Lahan	Jarak Standar	Perhitungan Kebutuhan Halte	Halte Eksisting	Penambahan Kebutuhan Halte Usulan
Tolai-Sausu	PASAR TRADISIONAL TOLAI	SMAN 1 BALINGGI	8800	Pasar, Sekolah, Sawah	500-1000	9	1	8
Parigi - Tolai	PASAR BARU	SDN INTI OLAYA	6400	Pasar, Sekolah, Lahan Kosong	500-1000	6	2	4
	SDN INTI OLAYA	MASJID NURUL DA'WAH DOLAGO	5400	Sekolah, Pemukiman, Lahan Kosong	500-1000	5	2	3
	MASJID NURUL DA'WAH DOLAGO	PUSKESMAS TINDAKI	7400	Perumahan, Jasa, Sawah	500-1000	7	0	7
	PUSKESMAS TINDAKI	SDN TORUE	6100	Sekolah, Pemukiman, Sawah	500-1000	6	0	6
	SEKOLAH DASAR NEGERI TORUE	PASAR TRADISIONAL TOLAI	4000	Pasar, Sekolah, Lahan Kosong	500-1000	4	2	2
Parigi-Kasimbar	PASAR LAMA	SIMPANG 3 TOBOLI	14200	Pasar, Pemukiman, Sawah	500-1000	14	4	10
	SIMPANG 3 TOBOLI	SD INPRES MARANTALE	10000	Sekolah, Pemukiman, Ladang	500-1000	10	1	9
	SD INPRES MARANTALE	SMP N 1 SINIU	6000	Sekolah, Sawah, Ladang	500-1000	6	4	2
	SDK DESA PENINGKKA	PUSKESMAS KASIMBAR	5300	Sekolah, Sawah, Ladang	500-1000	5	1	4
Kasimbar-Tinombo	PANGKALAN LPG MARIP	PASAR BAINA	8000	Pemukiman, Sekolah, Lahan Kosong	500-1000	8	0	8

Sumber : Hasil Analisis

Berdasarkan hasil perhitungan dari tabel di atas dapat diketahui jumlah kebutuhan halte terbanyak yaitu pada segmen Pasar Lama - Simpang 3 Toboli sebanyak 10 buah dan segmen Simpang 3 Toboli – SD Inpres Marantale sebanyak 9 buah.

#### 4. Analisis Tempat Perhentian Angkutan umum

Dalam analisis terdapat segmen dengan jumlah penumpang yang kurang dari batas minimum yaitu 12 orang, akan disusulkan fasilitas tempat perhentian angkutan umum untuk memfasilitasi calon penumpang agar dapat menggunakan angkutan umum. Fasilitas yang di sediakan adalah rambu petunjuk, papan informasi trayek dan identitas tempat perhentian. Terdapat cara untuk menghitung jumlah kebutuhan tempat perhentian yaitu sama dengan cara menghitung jumlah kebutuhan halte, yaitu

dihitung berdasarkan tata guna lahan dan jarak, kemudian diperoleh hasil sebagai berikut ini :

**Tabel 9** Analisis Kebutuhan Tempat Perhentian AU Berdaratkan Jarak

Trayek	Segmen		Panjang Segmen	Tata Guna Lahan	Jarak Standar	Kebutuhan Tempat Perhentian	Halte Eksisting	Penambahan Kebutuhan Tempat Perhentian Usulan
Tolai - Sausu	SMA N 1 BALINGGI	BANK BRI SAUSU	10600	Pasar, Sekolah, Lahan Kosong	500-1000	11	1	10
	BANK BRI SAUSU	GEREJA TORONO SAUSU	8000	Perumahan, Jasa, Sawah	500-1000	8	1	7
Parigi - Kasimbar	SMP N 1 SINIU	SMP N 3 AMPIBABO	10500	Pasar, Sekolah, Lahan Kosong	500-1000	10	1	9
	SMP N 3 AMPIBABO	PUSKESMAS SIENJO	24000	Sekolah, Pemukiman, Sawah	500-1000	24	1	23
	PUSKESMAS SIENJO	SDK DESA PENINGKA	15000	Sekolah, Pemukiman, Ladang	500-1000	15	0	15
Kasimbar - Tinombo	PUSKESMAS KASIMBAR	SMP N 2 TINOMBO	17900	Sekolah, Sawah, Ladang	500-1000	18	2	16
	SMP N 2 TINOMBO SELATAN	SMA N 1 TINOMBO SELATAN	18300	Sekolah, Sawah, Ladang	500-1000	18	0	18
	SMA N 1 TINOMBO SELATAN	SDN MALANGGO	8400	Sekolah, Pemukiman, Sawah	500-1000	8	1	7
	SDN MALANGGO	PANGKALAN LPG MARIP	21400	Sekolah, Sawah, Ladang	500-1000	21	0	21
	PASAR BAINA	PASAR TINOMBO	11000	Perumahan, Jasa, Sawah	500-1000	11	0	11
Tinombo- Mepanga	PASAR TINOMBO	SD INPRES NO 1 TIBU	5600	Pasar, Pemukiman, Sawah	500-1000	6	0	6
	SD INPRES NO 1 TIBU	SD N 4 PALASA	19700	Pemukiman, Sekolah, Lahan Kosong	500-1000	20	0	20
	SD N 4 PALASA	SD N 3 PALASA	6400	Pemukiman, Sekolah, Lahan Kosong	500-1000	6	1	5
	SD N 3 PALASA	LAPANGAN AMBESIA	18400	Pemukiman, Sekolah, Lahan Kosong	500-1000	18	1	17
	LAPANGAN AMBESIA	SMA N 1 MEPANGA	11200	Perumahan, Jasa, Sawah	500-1000	11	0	11
Mepanga- Moutong	SMA N 1 MEPANGA	PASAR OGOTION	11200	Sekolah, Sawah, Ladang	500-1000	11	0	11
	PASAR OGOTION	PASAR ONGKA	9700	Pasar, Pemukiman, Sawah	500-1000	10	0	10
	PASAR ONGKA	SMP ALKHAIRAAT BOLBAR	21300	Pasar, Pemukiman, Sawah	500-1000	21	0	21
	SMP ALKHAIRAAT BOLBAR	SMP N 5 BOLANO LAMBUNU	9700	Pemukiman, Sekolah, Lahan Kosong	500-1000	10	0	10
	SMP N 5 BOLANO LAMBUNU	SDN TAOPA	13100	Sekolah, Sawah, Ladang	500-1000	13	0	13
	SDN TAOPA	PASAR MOUTONG	14200	Pemukiman, Sekolah, Lahan Kosong	500-1000	14	0	14

Sumber : Hasil Analisis

### 5. Lokasi Usulan Halte

Setelah dilakukan analisis kebutuhan halte di setiap segmennya maka ditentukan titik lokasi penempatan halte berdasarkan dari tata guna lahan dan kantong penumpang yang sesuai dengan standar SK. Dirjen Perhubungan Darat No. 271/HK105/DRJD96. Dalam penentuan lokasi halte setiap segmen dilakukan pengurangan halte dikarenakan bentuk segmen yang sambung – menyambung sehingga terdapat halte transfer, seperti pada segmen Pasar lama – simpang 3 Toboli yang dilakukan pengurangan kebutuhan halte dikarenakan terdapat pula trayek Parigi - Tolai yang melintasi pada ruas jalan yang sama, oleh karena itu terdapat halte transfer sehingga kebutuhan halte untuk segmen Pasar Lama – Simpang 3 Toboli berkurang untuk menyesuaikan dengan kondisi kantong penumpang di segmen tersebut. Berikut merupakan lokasi halte usulan menurut tata guna lahan dan titik kantong penumpang :

**Tabel 10** Penentuan Lokasi Halte Usulan

Trayek	Segmen		Kebutuhan Halte	Titik Halte Usulan Berdasarkan Kantong Penumpang		Tata Guna Lahan
				Kiri (arah menuju Gorontalo)	Kanan (arah menuju Poso)	
Tolai-Sausu	PASAR TRADISONAL TOLAI	SMAN 1 BALINGGI	8	Jl Trans Sulawesi, depan toko Multi computer Tolai (120339-0.994)	Jl Trans Sulawesi, depan Farm mart KBS Tolai (120342-0.996)	Pertokoan, Jasa, Lahan Kosong
				Jl Trans Sulawesi, Depan Apotek Surya (120368-1003)	Jl Trans Sulawesi, depan toko DASTORE Tolai (120346-0.997)	Pertokoan, Pasar, Lahan Kosong

				Jl Trans Sulawesi, Depan Warung Makan Taman Sari (120391-1008)	Jl Trans Sulawesi, Depan kantor Disnakertrans Balinggi (120381-1006)	Sawah, Pertokoan, Lahan Kosong
				Jl Trans Sulawesi, depan kios Nyoman Ariiy (120405-1009)	Jl Trans Sulawesi, depan toko Ditri Suli (120402-1.01)	Pertokoan, Pasar, Lahan Kosong
Parigi - Tolai	PASAR BARU	SDN INTI OLAYA	4	Jl. Trans Sulawesi depan Café Sendok Kopi Parigi (120175-0.815)	Jl. Rekreasi samping kiri Toko Sumber Bagus (120167-0.796)	Pasar, Sekolah, Sawah
				Jl. Trans Sulawesi depan Kedai Sari Laut 289 (120179-0.835)	Jl. Trans Sulawesi depan Kantor Desa Mertasari (120176-0.825)	Pertokoan, Pasar, Lahan Kosong
	SDN INTI OLAYA	MASJID NURUL DA'WAH DOLAGO	3	Jl. Trans Sulawesi depan Masjid Nurul Hilal (120215-0.874)	Jl. Trans Sulawesi samping kiri warung bakso Amel (120.22-0.888)	Pemukiman, Sekolah, Lahan Kosong
				Jl. Trans Sulawesi depan kantor pengairan Dolago (120219-0.886)	----	Sekolah, Pemukiman, Lahan Kosong

MASJID NURUL DA'WAH DOLAGO	PUSKESMAS TINDAKI	7	Jl. Trans Sulawesi depan Dinas Pertanian Dan Kab. Peternakan Parigi Moutong (120233- 0.905)	Jl. Trans Sulawesi depan puskesmas Dolago Sport (120.22- 0.888)	Perkantoran, Pemukiman, Sawah
			Jl. Trans Sulawesi samping kanan Toko Akdis Sumbersari (120.24- 0.918)	Jl. Trans Sulawesi depan Kantor Kopinkra Mayangsari (120236-0.91)	Perkantoran, Pemukiman, Sawah
			Jl. Trans Sulawesi depan Toko bunga Ayu Florist (120.25- 0.941)	Jl. Trans Sulawesi depan Outlet Abadi Ds. Nambaru (120245- 0.929)	Jasa, Sawah, Lahan Kosong
			----	Jl. Trans Sulawesi depan UD Citra Tani (120259- 0.945)	Jasa, Sawah, Lahan Kosong
PUSKESMAS TINDAKI	SEKOLAH DASAR NEGERI TORUE	6	Jl. Trans Sulawesi depan masjid Tindaki (120278-0.94)	Jl. Trans Sulawesi depan puskesmas Tindaki (120.27- 0.945)	Perumahan,Jasa,Sawah
			Jl. Trans Sulawesi depan kantor Desa Tanalanto (120286- 0.949)	Jl. Trans Sulawesi depan masjid Nurul Falah (120282- 0.945)	Pemukiman,Sekolah,Lahan Kosong

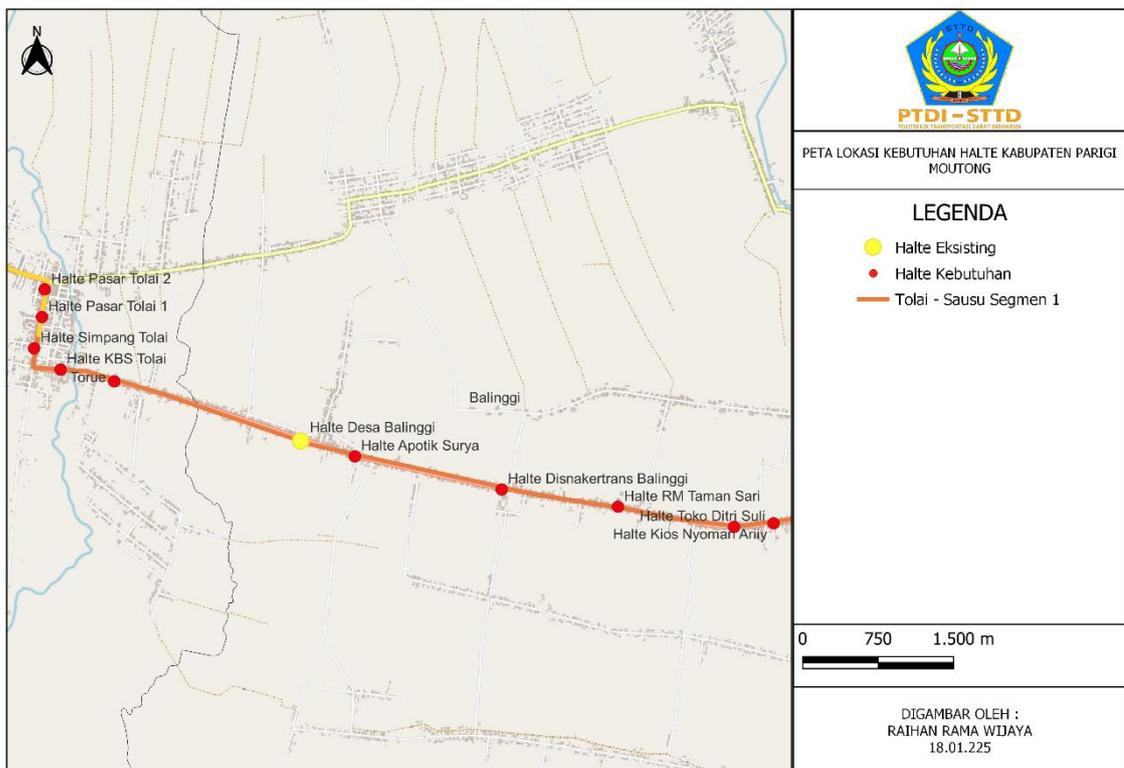
				Jl. Trans Sulawesi samping Kantor Camat Torue (120307-0.968)	Jl. Trans Sulawesi depan Polsek Torue (120319-0.977)	Pemukiman, Sekolah, Lahan Kosong
	SEKOLAH DASAR NEGERI TORUE	PASAR TRADISIONAL TOLAI	2	Jl. Trans Sulawesi kompleks pasar senggol Tolai (120.34-0.988)	Jl. Trans Sulawesi depan btpn cabang Tolai (120.34-0.991)	Pertokoan, Pemukiman, Lahan Kosong
Parigi-Kasimbar	PASAR LAMA	SIMPANG 3 TOBOLI	10	Jl. Trans Sulawesi depan Sekretariat Muaralemo (120159-0.792)	Jl. Trans Sulawesi dekat Bambalemo Ranomaisi (120151-0.783)	Perumahan, Jasa, Sawah
				Jl. Trans Sulawesi samping Celecta Mandiri Parigi (120142-0.776)	Jl. Trans Sulawesi samping kiri SD Inpres Inti Lebo (120147-0.778)	Sekolah, Pemukiman, Sawah
				Jl. Trans Sulawesi samping Toko Anisa Pelawa (120131-0.772)	Jl. Trans Sulawesi samping Masjid Nurul Falah Pelawa (120127-0.768)	Jasa, Sawah, Lahan Kosong
				Jl. Trans Sulawesi depan masjid Baiturrahman Pelawa Baru (120112-0.749)	Jl. Trans Sulawesi depan Polres Parigi Moutong (120104-0.732)	Perumahan, Jasa, Sawah
				Jl. Trans Sulawesi samping kiri Bengkel Gazali (120.1-0.72)	Jl. Trans Sulawesi depan Rumah Makan Cinta Ulan (120096-0.712)	Pertokoan, Pemukiman, Lahan Kosong

SIMPANG 3 TOBOLI	SD INPRES MARANTALE	9	Jl. Trans Sulawesi samping kanan Alif Meubel Toboli (120094-0.707)	Jl. Trans Sulawesi depan Masjid Hijau Al Amanah Unggalajo (120093-0.703)	Pertokoan, Pemukiman, Lahan Kosong
			Jl. Trans Sulawesi depan RM Cahaya Barru (120082-0.682)	Jl. Trans Sulawesi depan Warung Makan Fitri Toboli (120088-0.695)	Jasa, Sawah, Lahan Kosong
			Jl. Trans Sulawesi depan Masjid Al Istiqamah (120078-0.676)	Jl. Trans Sulawesi depan Warung Sahabat (120076-0.673)	Perumahan, Jasa, Sawah
			Jl. Trans Sulawesi depan Masjid Nurul Bahri (120069-0.653)	Jl. Trans Sulawesi depan RM Sari Laut Rachmad (120071-0.656)	Jasa, Sawah, Lahan Kosong
			----	Jl. Trans Sulawesi depan RM Nalera (120064-0.646)	Jasa, Sawah, Lahan Kosong
SD INPRES MARANTALE	SMP N 1 SINIU	2	Jl. Trans Sulawesi depan objek Wisata Pantai Kucing (120059-0.603)	Jl. Trans Sulawesi depan objek Wisata Pantai Kucing (120059-0.604)	Pertokoan, Pemukiman, Lahan Kosong
SDK DESA PENINGKKA	PUSKESMAS KASIMBAR	4	Jl. Trans Sulawesi samping kiri SDK Desa Penigka	Jl. Trans Sulawesi samping kiri Masjid Al	Sekolah, Sawah, Ladang

				(120006-0.195)	Khairaat (120006-0.18)	
				Jl. Trans Sulawesi depan SMKN 1 Kasimbar (120.01-0.173)	Jl. Trans Sulawesi depan Polsek Kasimbar (120017-0.169)	Sekolah,Sawah,Ladang
Kasimbar-Tinombo	PANGKALAN LPG MARIP	PASAR BAINA	8	Jl. Trans Sulawesi samping kanan Puskesmas Sidoan (1202090.285)	Jl. Trans Sulawesi depan Kantor Desa Muara Jaya (1202120.289)	Perumahan,Jasa,Sawah
				Jl. Trans Sulawesi depan Masjid Nurul Huda Muara Jaya (1202140.295)	Jl. Trans Sulawesi depan Masjid Baina Selatan (120.220.305)	Perumahan,Jasa,Sawah
				Jl. Trans Sulawesi depan RM Ramayana (1202290.316)	Jl. Trans Sulawesi depan Masjid Jami Al Bayyinah (1202320.322)	Perumahan,Jasa,Sawah
				Jl. Trans Sulawesi samping kanan Kantor Desa baina (1202380.335)	Jl. Trans Sulawesi depan Pasar Baina (120.240.342)	Jasa, Sawah, Lahan Kosong

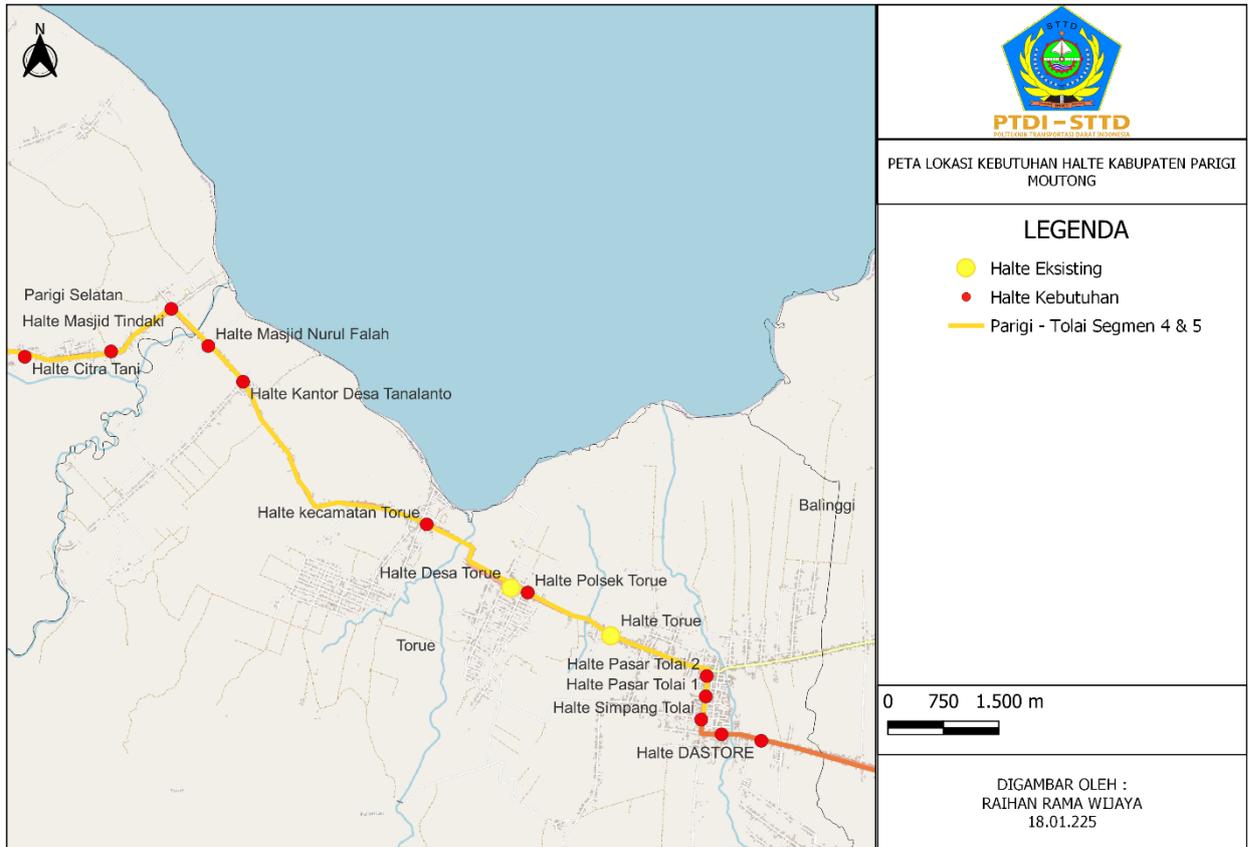
Sumber : Hasil Analisis

Berdasarkan hasil analisis penentuan lokasi halte terdapat 63 buah halte yang dibangun berdasarkan pertimbangan tata guna lahan. Setelah melakukan penentuan lokasi kebutuhan halte, agar lebih jelas dan dapat dimengerti secara detail, dilakukan penggambaran peta lokasi kebutuhan halte dibantu dengan menggunakan aplikasi Q Gis, dan dengan basemap Google Road, sehingga penggambaran peta layout kebutuhan halte dapat dimengerti dan dipahami secara jelas, berikut ini merupakan peta layout kebutuhan halte yang digambar secara per segmen :



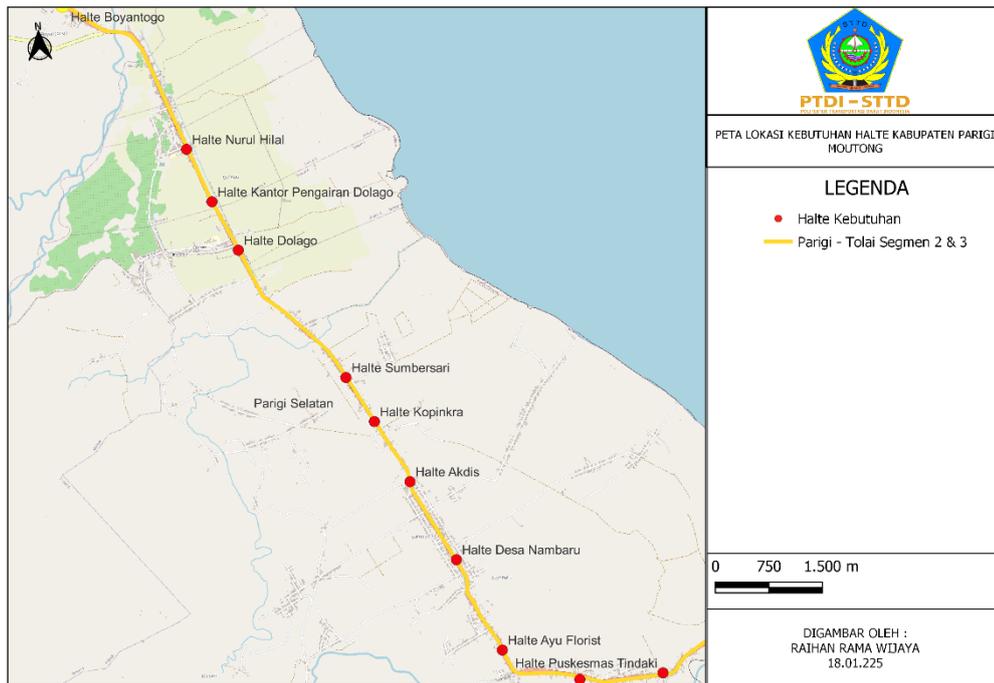
Sumber: Hasil Analisis

**Gambar 2** Kebutuhan Halte Segmen Pasar Tradisional Tolai - SMAN 1 Balinggi



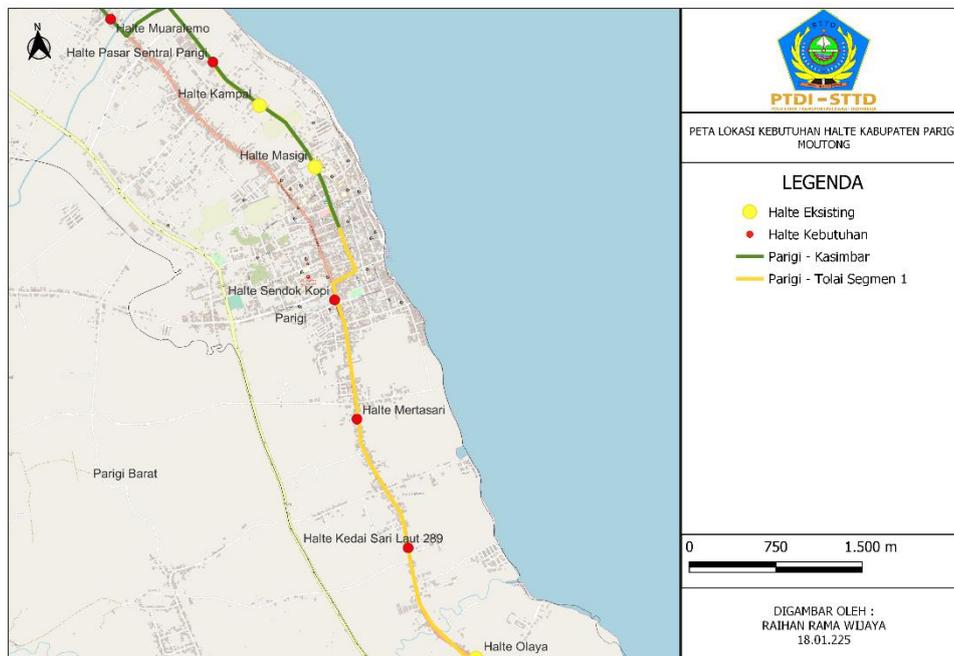
*Sumber: Hasil Analisis*

**Gambar 3** Kebutuhan Halte Segmen Puskesmas Tindaki - SDN Torue - Pasar Tradisional Tolai



Sumber: Hasil Analisis

**Gambar 4** kebutuhan Halte Segmen SDN Inti Olaya - Masjid Nurul Da'wah Dolago - Puskesmas Tindaki



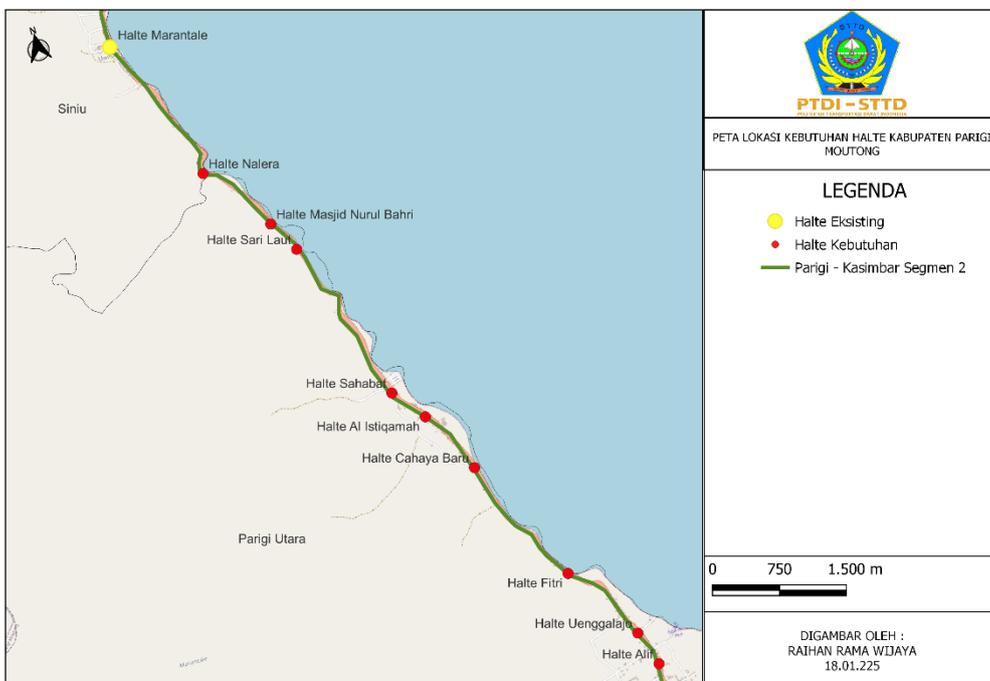
Sumber: Hasil Analisis

**Gambar 5** Kebutuhan Halte Segmen Pasar Baru - SDN Inti Olaya



Sumber: Hasil Analisis

**Gambar 6** Kebutuhan Halte Segmen Pasar Lama - Simpang 3 Toboli



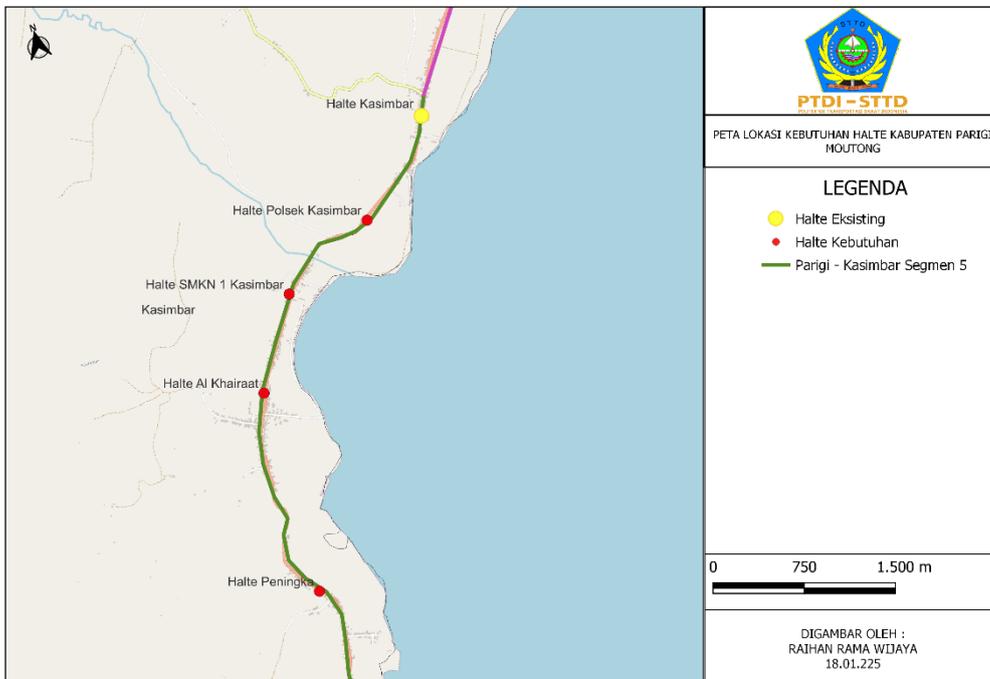
Sumber: Hasil Analisis

**Gambar 7** Kebutuhan Halte Segmen Simpang 3 Toboli - SD Inpres Marantale



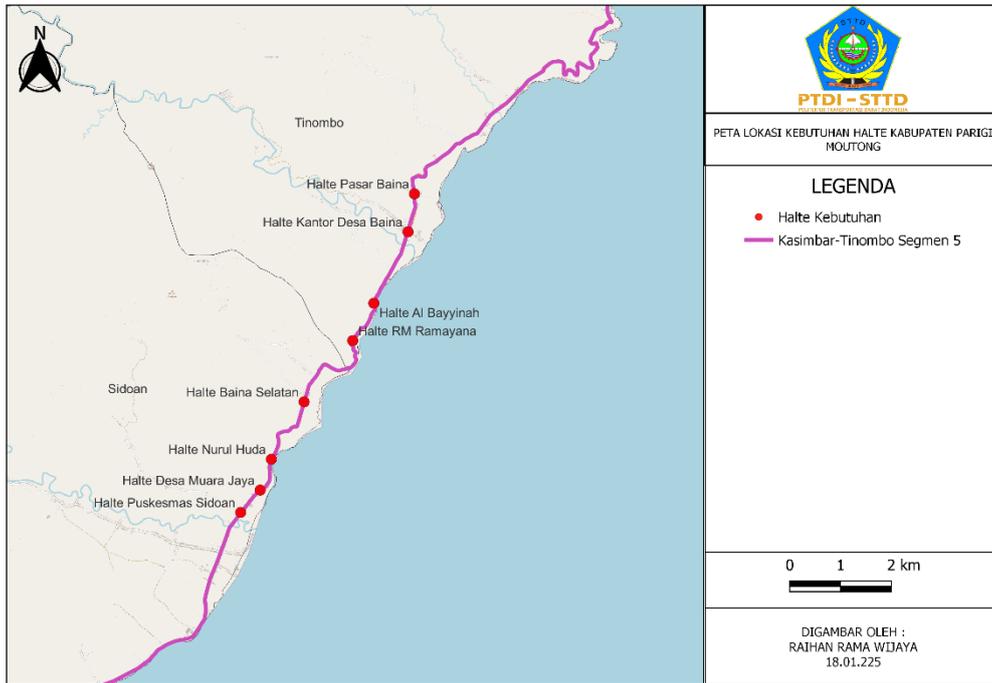
Sumber: Hasil Analisis

**Gambar 8** Kebutuhan Halte Segmen SD Inpres Marantale - SMPN 1 Siniu



Sumber: Hasil Analisis

**Gambar 9** Kebutuhan Halte Segmen SDK Desa Peningka - Puskesmas Kasimbar



Sumber: Hasil Analisis

**Gambar 10** Kebutuhan Halte Segmen Pangkalan LPG Marip - Pasar Baina



Sumber: Hasil Analisis

**Gambar 11** Titik Lokasi Kebutuhan Halte Usulan

6. Usulan lokasi tempat perhentian angkutan umum

Dalam analisis terdapat segmen dengan jumlah penumpang yang kurang dari batas minimum yaitu 12 orang, akan disusulkan fasilitas tempat perhentian angkutan umum untuk memfasilitasi calon penumpang agar dapat menggunakan angkutan umum. Fasilitas yang di sediakan adalah rambu petunjuk, papan informasi trayek dan identitas tempat perhentian. Untuk lokasi yang akan diusulkan fasilitas tempat perhentian angkutan umum ini di letakkan pada titik yang berpotensi adanya penumpang yang menggunakan layanan angkutan umum. apabila hanya menggunakan perhitungan tata guna lahan dan jarak, dapat menimbulkan titik usulan yang terlalu banyak. Sehingga untuk mengurangi pengeluaran, maka hanya di tempatkan pada lokasi yang strategis saja yang akan di beri fasilitas tempat perhentian angkutan umum. berikut ini merupakan lokasi usulan tempat perhentian angkutan umum :

**Tabel 11** Penentuan Lokasi Tempat Perhentian Angkutan Umum Usulan

Trayek	Segmen		Kebutuhan Rambu Tempat Perhentian	Jumlah Rambu Henti yg Dapat Terbangun Sesuai Dengan TGL	Titik Lokasi Usulan Tempat Perhentian	Tata Guna Lahan
Tolai - Sausu	SMA N 1 BALINGGI	BANK BRI SAUSU	10	2	Jl Trans Sulawesi, depan Pura Girinata	Perumahan,Jasa,Sawah
					Jl Trans Sulawesi, samping kanan SD Inpres 2 Suli	Sekolah,Sawah,Ladang
	BANK BRI SAUSU	GEREJA TORONO SAUSU	7	1	Jl Trans Sulawesi, samping kiri Sari Broiller	Perumahan,Jasa,Sawah

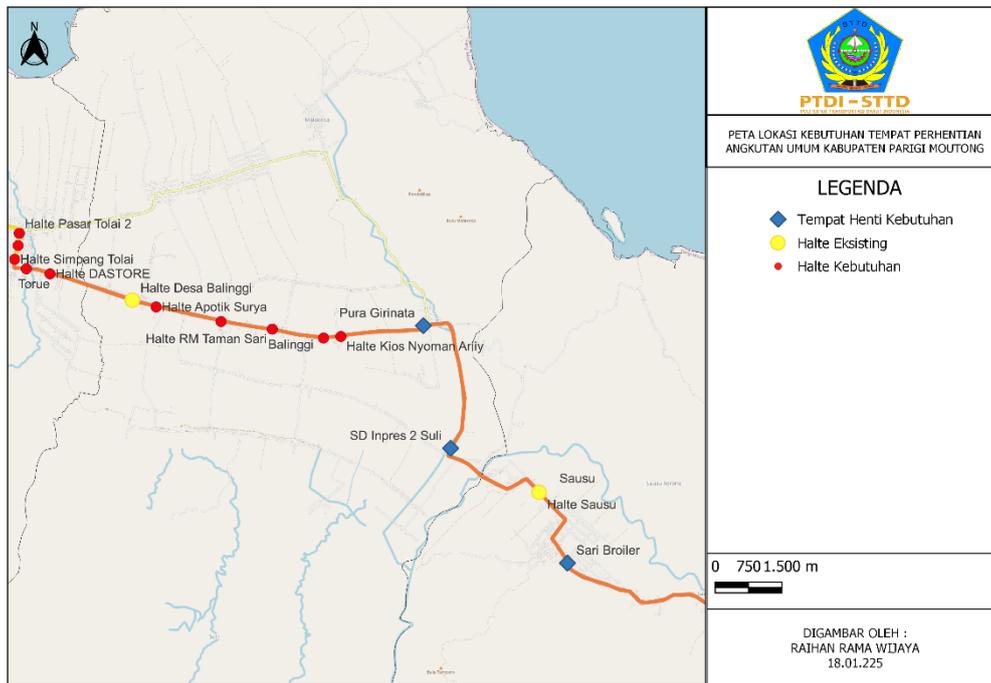
Parigi - Kasimbar	SMP N 1 SINIU	SMP N 3 AMPIBABO	9	1	Jl Trans Sulawesi, depan SMPN 3 Ampibabo	Pesisir, Perkebunan, Lahan Kosong
	SMP N 3 AMPIBABO	PUSKESMAS SIENJO	23	3	Jl Trans Sulawesi, depan SMAN 1 Ampibabo	Sekolah, Sawah, Ladang
					Jl Trans Sulawesi, depan SDN Inti Buranga	Perkebunan, Sawah Lahan Kosong
					Jl Trans Sulawesi, samping kanan Alfamidi Toribulu	Pesisir, Perkebunan, Lahan Kosong
	PUSKESMAS SIENJO	SDK DESA PENINGKAT	15	1	Jl Trans Sulawesi, depan MA Alkhairaat Donggulu	Pesisir, Perkebunan, Lahan Kosong
Kasimbar - Tinombo	PUSKESMAS KASIMBAR	SMP N 2 TINOMBO SELATAN	16	1	Jl Trans Sulawesi, depan SMAN 1 Kasimbar	Sekolah, Sawah, Ladang
	SMP N 2 TINOMBO SELATAN	SMA N 1 TINOMBO SELATAN	18	1	Jl Trans Sulawesi, depan SMAN 1 Tinombo Selatan	Sekolah, Sawah, Ladang
	SMA N 1 TINOMBO SELATAN	SDN MALANGGO	7	1	Jl Trans Sulawesi, depan SDN Malanggo	Sekolah, Pemukiman, Sawah
	SDN MALANGGO	PANGKALAN LPG MARIP	21	1	Jl Trans Sulawesi, depan Pasar sidoan	Sekolah, Sawah, Ladang

	PASAR BAINA	PASAR TINOMBO	11	1	Jl Trans Sulawesi, depan RSUD Raja Tombolotutu	Perumahan,Jasa,Sawah
Tinombora-Mepanga	PASAR TINOMBO	SD INPRES NO 1 TIBU	6	1	Jl Trans Sulawesi, depan Kantor Kecamatan Tinombo	Pasar,Pemukiman,Sawah
	SD INPRES NO 1 TIBU	SD N 4 PALASA	20	2	Jl Trans Sulawesi, depan SD Inpres No 1 Tibu	Perkebunan, Sawah Lahan Kosong
					Jl Trans Sulawesi, depan Masjid Jami Nurul Falah	Pemukiman,Sekolah,Lahan Kosong
	SD N 4 PALASA	SD N 3 PALASA	5	2	Jl Trans Sulawesi, depan Masjid Nuurul Iman Palasa	Pemukiman,Sekolah,Lahan Kosong
					Jl Trans Sulawesi, depan SDN 3 Palasa	Pemukiman,Sekolah,Lahan Kosong
	SD N 3 PALASA	LAPANGAN AMBESIA	17	1	Jl Trans Sulawesi, depan Toko Timar	Pemukiman,Sekolah,Lahan Kosong
	LAPANGAN AMBESIA	SMA N 1 MEPANGA	11	1	Jl Trans Sulawesi, depan SMAN 1 Mepanga	Perumahan,Jasa,Sawah
Mepanga-Moutong	SMA N 1 MEPANGA	PASAR OGOTION	11	1	Jl Trans Sulawesi, depan Pasar Ogotion	Sekolah,Sawah,Ladang

PASAR OGOTION	PASAR ONGKA	10	1	Jl Trans Sulawesi, depan Pasar Ongka	Perkebunan, Sawah Lahan Kosong
PASAR ONGKA	SMP ALKHAIRA AT BOLBAR	21	1	Jl Trans Sulawesi, Samping RM Ramang	Pesisir, Perkebunan, Lahan Kosong
SMP ALKHAIRAAT BOLBAR	SMP N 5 BOLANO LAMBUNU	10	1	Jl Trans Sulawesi, depan SMPN 5 Bolano Lambunu	Perkebunan, Sawah Lahan Kosong
SMP N 5 BOLANO LAMBUNU	SDN TAOPA	13	1	Jl Trans Sulawesi, Samping RM Ajnun	Sekolah, Sawah, Ladang
SDN TAOPA	PASAR MOUTONG	14	2	Jl Trans Sulawesi, Samping RM Mas Kumis	Pesisir, Perkebunan, Lahan Kosong
				Jl Trans Sulawesi, depan RS Pratama Moutong	Pemukiman, Sekolah, Lahan Kosong

*Sumber : Hasil Analisis*

Berdasarkan hasil analisis penentuan lokasi rambu tempat henti terdapat 27 buah rambu yang dibangun berdasarkan pertimbangan tata guna lahan Setelah melakukan penentuan lokasi kebutuhan fasilitas tempat perhentian, agar lebih jelas dan dapat dimengerti secara detail, dilakukan penggambaran peta lokasi kebutuhan fasilitas tempat perhentian dibantu dengan menggunakan aplikasi Q Gis, dan dengan basemap Google Road, sehingga penggambaran peta layout kebutuhan fasilitas tempat perhentian dapat dimengerti dan dipahami secara jelas, berikut ini merupakan peta layout kebutuhan fasilitas tempat perhentian yang digambar secara per segmen :



Sumber: Hasil Analisis

**Gambar 12** Kebutuhan Tempat Perhentian Angkutan Umum Trayek Tolai - Sausu



Sumber: Hasil Analisis

**Gambar 13** Kebutuhan Tempat Perhentian Angkutan Umum Trayek Parigi Kasimbar



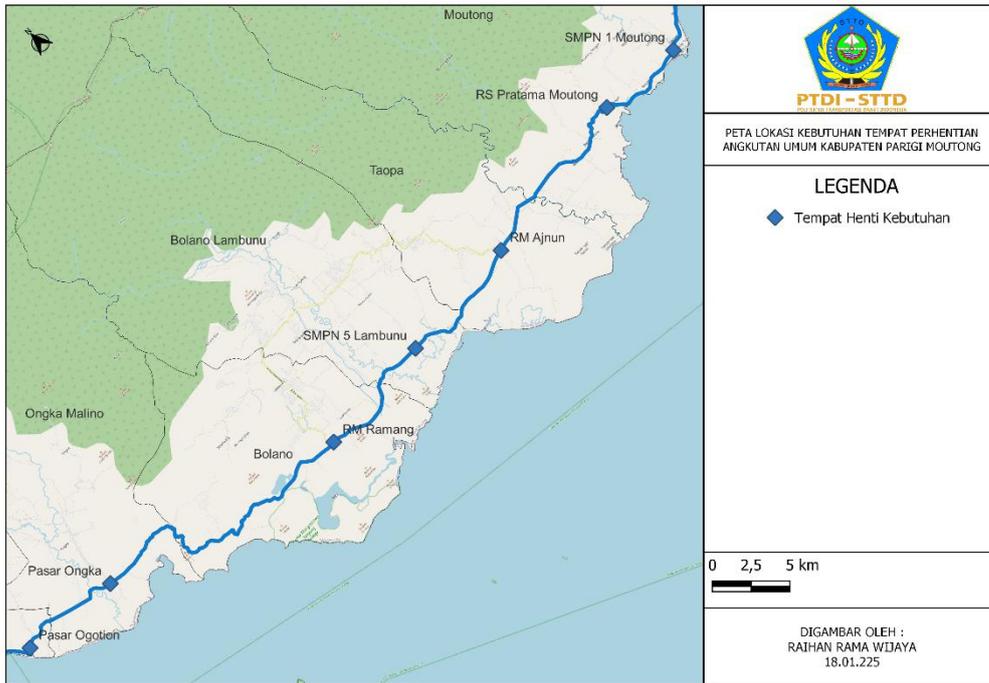
Sumber: Hasil Analisis

**Gambar 14** Kebutuhan Tempat Perhentian Angkutan Umum Trayek Kasimbar - Tinombo



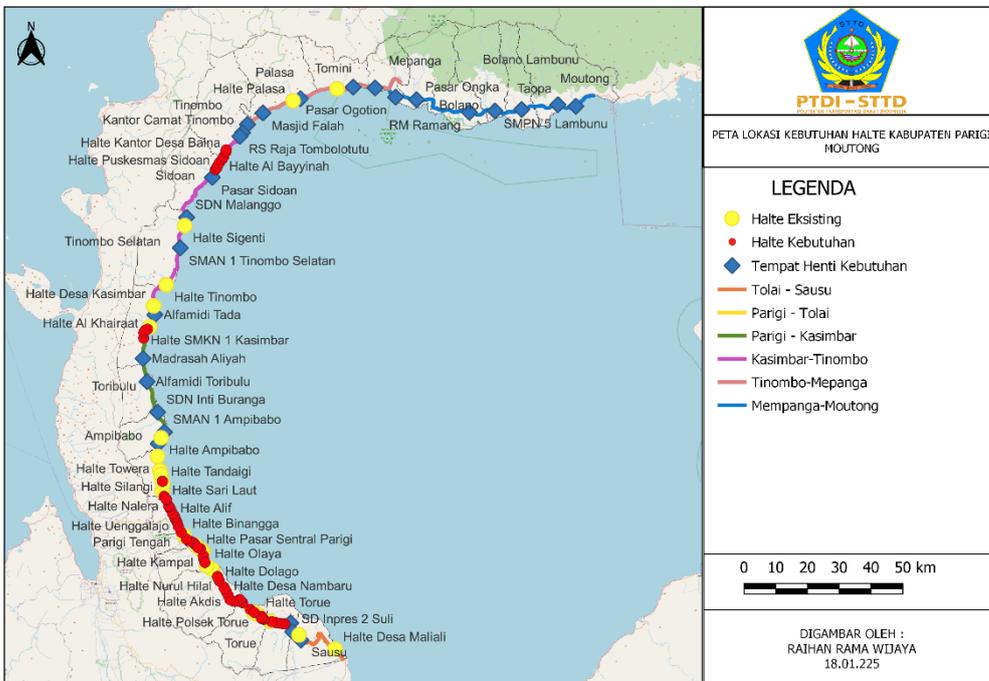
Sumber: Hasil Analisis

**Gambar 15** Kebutuhan Tempat Perhentian Angkutan Umum Trayek Tinombo - Mepanga



Sumber: Hasil Analisis

**Gambar 16** Kebutuhan Tempat Perhentian Angkutan Umum Trayek Mepanga - Moutong



Sumber: Hasil Analisis

**Gambar 17** Titik Lokasi Tempat Perhentian Angkutan Umum

### **5.3. Analisis Peramalan Kebutuhan Prasarana Angkutan Umum Di Kabupaten Parigi Moutong**

Analisis peramalan digunakan untuk mengetahui kebutuhan prasarana angkutan umum di Kabupaten Parigi Moutong di masa mendatang dalam kurun waktu lima tahun. Analisis peramalan kebutuhan prasarana yang pertama yaitu meramalkan kebutuhan halte untuk lima tahun mendatang pada segmen yang belum membutuhkan fasilitas halte kondisi saat ini, dan peramalan kebutuhan prasarana yang kedua yaitu meramalkan kebutuhan akan prasarana angkutan umum seperti terminal, disesuaikan dengan pedoman yaitu standar pelayanan terminal dalam buku menuju lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib, didalam buku tersebut terdapat standar Terminal penumpang berdasarkan tingkat pelayanan yang dinyatakan dengan jumlah arus minimum kendaraan per satu satuan waktu mempunyai ciri-ciri antara lain yaitu, untuk terminal dengan tipe A memiliki jumlah arus minimum kendaraan sebanyak 50-100 kendaraan/jam, untuk terminal dengan tipe B memiliki arus minimum sebanyak 25-50 kendaraan/jam, sedangkan untuk terminal dengan tipe C memiliki arus minimum sebanyak 25 kendaraan/jam. Apabila dalam peramalan tidak memenuhi standar pelayanan minimal, maka kebutuhan prasarana seperti terminal, belum dibutuhkan di masa mendatang, hal ini berkaitan dengan masih minimnya minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum, dan penggunaan kendaraan pribadi masih menjadi pilihan utama masyarakat untuk melakukan perpindahan. Perkiraan jumlah armada pada masa yang akan datang diprediksi pada lima tahun kedepan, penerapannya adalah menghitung jumlah permintaan orang/hari, setelah didapat permintaan orang/hari kemudian menghitung perkiraan jumlah permintaan angkutan umum pada tahun 2026 dengan rumus *Compounding factor* dengan tingkat pertumbuhan penduduk sebagai data time series, kemudian jika sudah didapat jumlah permintaan di masa mendatang, selanjutnya dapat menentukan jumlah armada berdasarkan permintaan pada tahun yang akan datang dan menghitung frekuensi per jam serta disesuaikan dengan standar pelayanan minimum untuk melihat apakah sudah dibutuhkan prasarana terminal atau belum membutuhkan prasarana terminal, untuk perhitungan analisis kebutuhan prasarana di masa yang akan datang dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel 12** Matriks Perhitungan Jumlah Penumpang Tahun 2026

TRAYEK	SEGMENT		JUMLAH PNP EKSISTING	JUMLAH PNP TAHUN RENCANA 2026
[1]	[2]		a	b $=a*(1+0,0045)^5$
Tolai - Sausu	SMA N 1 BALINGGI	BANK BRI SAUSU	8	8
	BANK BRI SAUSU	GEREJA TORONO SAUSU	10	10
Parigi - Kasimbar	SMP N 1 SINIU	SMP N 3 AMPIBABO	6	6
	SMP N 3 AMPIBABO	PUSKESMAS SIENJO	5	5
	PUSKESMAS SIENJO	SDK DESA PENINGKA	4	4
Kasimbar - Tinombo	PUSKESMAS KASIMBAR	SMP N 2 TINOMBO SELATAN	6	6
	SMP N 2 TINOMBO SELATAN	SMA N 1 TINOMBO SELATAN	3	3
	SMA N 1 TINOMBO SELATAN	SDN MALANGGO	5	5
	SDN MALANGGO	PANGKALAN LPG MARIP	8	8
Tinombo-Mepanga	PASAR BAINA	PASAR TINOMBO	6	6
	PASAR TINOMBO	SD INPRES NO 1 TIBU	4	4
	SD INPRES NO 1 TIBU	SD N 4 PALASA	4	4
	SD N 4 PALASA	SD N 3 PALASA	5	5
	SD N 3 PALASA	LAPANGAN AMBESIA	6	6
Mepanga-Moutong	LAPANGAN AMBESIA	SMA N 1 MEPANGA	5	5
	SMA N 1 MEPANGA	PASAR OGOTION	4	4
	PASAR OGOTION	PASAR ONGKA	3	3
	PASAR ONGKA	SMP ALKHAIRAAT BOLBAR	5	5
	SMP ALKHAIRAAT BOLBAR	SMP N 5 BOLANO LAMBUNU	5	5
	SMP N 5 BOLANO LAMBUNU	SDN TAOPA	6	6
	SDN TAOPA	PASAR MOUTONG	3	3

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan dapat diketahui bahwa jumlah penumpang angkutan pedesaan (Angdes) pada segmen yang belum membutuhkan halte tidak mengalami penambahan jumlah penumpang, hal ini disebabkan oleh laju pertumbuhan penduduk yang kecil sebesar 0,45% sehingga permintaan angkutan umum tidak terjadi perubahan yang signifikan

**Tabel 13** Matriks Perhitungan Jumlah Armada Tahun 2026

No	Trayek	Rit/Hari	Jumlah Penumpang	Jumlah Armada	Permintaan 2021	Permintaan 2026	Kapasitas	Load Factor	Faktor Okupansi	Volume Kendaraan 2026	Jumlah Armada 2026	Frekuensi 2021 (Kend/jam)	Frekuensi 2026 (Kend/jam)
	<b>Angkutan Pedesaan</b>	[1]	[2]	[3]	$a=1*2*3$	$b=a*(1+0,0045)^5$	[4]	$c=2/4$	$d=c*4$	$e=b/d$	$f=e/[1]$	[5]	$g=(f*[5])/[3]$
1	Tolai-Sausu	1	15	4	60	61	40	0,375	15	4	4	2	2
2	Parigi-Tolai	1	32	6	192	196	60	0,533	32	6	6	3	3
3	Parigi-Kasimbar	1	32	6	192	196	60	0,533	32	6	6	2	2
4	Kasimbar-Tinombo	1	20	3	60	61	30	0,667	20	3	3	2	2
5	Tinombo-Mepanga	1	12	4	48	49	40	0,300	12	4	4	2	2
6	Mepanga-Moutong	1	13	3	39	40	30	0,433	13	3	3	2	2

*Sumber: Hasil Analisis*

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan dapat diketahui bahwa jumlah armada angkutan pedesaan (Angdes) tidak mengalami penambahan jumlah armada, hal ini disebabkan oleh laju pertumbuhan penduduk yang kecil sebesar 0,45% sehingga permintaan angkutan umum tidak terjadi perubahan yang signifikan, Sehingga dapat diketahui kebutuhan prasarana angkutan umum di Kabupaten Parigi Moutong di masa yang akan datang disesuaikan dengan pedoman terkait dengan standar pelayanan minimal terminal adalah sebagai berikut ini :

**Tabel 14** Penentuan Kebutuhan Prasarana

No	Trayek	Frekuensi 2026 (Kend/jam)	Standard Terminal Berdasarkan Pedoman (Menuju Lalu Lintas Angkutan Jalan Yang Tertib 1995) Kend/Jam	Keterangan
	<b>Angkutan Pedesaan</b>			
1	Tolai-Sausu	2	25	Belum Diperlukan Terminal Tipe C
2	Parigi-Tolai	3	25	Belum Diperlukan Terminal Tipe C
3	Parigi-Kasimbar	2	25	Belum Diperlukan Terminal Tipe C
4	Kasimbar-Tinombo	2	25	Belum Diperlukan Terminal Tipe C
5	Tinombo-Mepanga	2	25	Belum Diperlukan Terminal Tipe C
6	Mepanga-Moutong	2	25	Belum Diperlukan Terminal Tipe C

*Sumber: Hasil Analisis*

Dari tabel di atas perhitungan kebutuhan prasarana angkutan umum di Kabupaten Parigi moutong untuk masa yang akan datang dalam kurun waktu 5 tahun, belum diperlukan terminal tipe C dikarenakan frekuensi kendaraan pada tahun rencana belum mencapai standar minimum untuk dibangun prasarana terminal tipe C, minimnya minat masyarakat terhadap angkutan umum serta rendahnya laju pertumbuhan penduduk menyebabkan belum diperlukannya prasarana terminal di masa mendatang, namun untuk terminal tipe B yang sudah ada dapat dilakukan remanajemen oleh stakeholder terkait agar dapat difungsikan kembali sebagaimana mestinya agar tidak hanya menyisakan bangunan yang terbengkalai. Dalam jangka waktu dekat untuk meningkatkan pelayanan angkutan umum di Kabupaten Parigi Moutong dapat diusulkan dengan pembangunan fasilitas tempat perhentian angkutan umum berupa halte dan rambu henti yang

menjadi alternatif solusi yang dapat memfasilitasi masyarakat dalam menggunakan angkutan umum.

#### 5.4. Analisis Dimensi Dan Desain Fasilitas Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum Usulan

##### 1. Analisis Dimensi Halte Usulan

Berdasarkan SK. Dirjen Perhubungan Darat No. 271/HK105/DRJD96 yang berisi tentang pedoman teknis perkerayaan tempat perhentian kendaraan penumpang umum, memiliki dimensi ukuran minimal halte yang telah ditetapkan yaitu 4 m x 2 m. untuk ruang gerak bebas penumpang dalam halte adalah sebesar 0,9 m x 0,6 m per penumpang atau dengan luas 0,54 m<sup>2</sup>. Sedangkan untuk melakukan perhitungan ruang gerak penumpang, dibutuhkan jumlah penumpang tertinggi tiap segmen yang didapat dari hasil survei dinamis angkutan umum.

**Tabel 15** Jumlah Penumpang Tiap Segmen

Trayek	Segmen		Jumlah Penumpang/Jam (Waktu Sibuk)
Tolai-Sausu	PASAR TRADISONAL TOLAI	SMAN 1 BALINGGI	12
Parigi - Tolai	PASAR BARU	SDN INTI OLAYA	12
	SDN INTI OLAYA	MASJID NURUL DA'WAH DOLAGO	13
	MASJID NURUL DA'WAH DOLAGO	PUSKESMAS TINDAKI	12
	PUSKESMAS TINDAKI	SDN TORUE	13

	SEKOLAH DASAR NEGERI TORUE	PASAR TRADISIONAL TOLAI	14
Parigi- Kasimbar	PASAR LAMA	SIMPANG 3 TOBOLI	12
	SIMPANG 3 TOBOLI	SD INPRES MARANTALE	13
	SD INPRES MARANTALE	SMP N 1 SINIU	12
	SDK DESA PENINGKA	PUSKESMAS KASIMBAR	12
Kasimbar- Tinombo	PANGKALAN LPG MARIP	PASAR BAINA	12

Sumber: Hasil Analisis

Berikut ini merupakan contoh perhitungan dimensi halte dengan standar teknis dari ruang gerak bebas penumpang berdasarkan pedoman :

- Nama segmen : Pasar Tradisional Tolai – SMAN 1 Balinggi
- Jumlah penumpang : 12
- SK Ruang gerak bebas : 0,9 m x 0,6 m
- Luas halte : Ruang Gerak Bebas x Jumlah Penumpang

: 0,54 m<sup>2</sup> x 12 pnp/jam waktu sibuk

: 6,5 m<sup>2</sup>

- Panjang Halte

$$: \frac{\text{Luas Halte}}{\text{Lebar Minimal}}$$

$$: \frac{6,5}{2}$$

Panjang Halte : 3 m

Berdasarkan perhitungan tersebut juga berlaku bagi semua segmen yang tersedia. Sehingga didapatkan jumlah dimensi kebutuhan halte pada tiap segmennya sebagai berikut ini :

**Tabel 16** Perhitungan Dimensi Halte

Trayek	Segmen		Jumlah Penumpang/Jam (Waktu Sibuk)	Luas (m <sup>2</sup> )	Ukuran (m)	Ukuran Usulan (m)
Tolai-Sausu	PASAR TRADISONAL TOLAI	SMAN 1 BALINGGI	12	3	3 x 2	4 x 2
Parigi - Tolai	PASAR BARU	SDN INTI OLAYA	12	3	3 x 2	4 x 2
	SDN INTI OLAYA	MASJID NURUL DA'WAH DOLAGO	13	4	4 x 2	4 x 2
	MASJID NURUL DA'WAH DOLAGO	PUSKESMAS TINDAKI	12	3	3 x 2	4 x 2
	PUSKESMAS TINDAKI	SDN TORUE	13	4	4 x 2	4 x 2
	SEKOLAH DASAR NEGERI TORUE	PASAR TRADISIONAL TOLAI	14	4	4 x 2	4 x 2
Parigi-Kasimbar	PASAR LAMA	SIMPANG 3 TOBOLI	12	3	3 x 2	4 x 2
	SIMPANG 3 TOBOLI	SD INPRES MARANTALE	13	4	4 x 2	4 x 2
	SD INPRES MARANTALE	SMP N 1 SINIU	12	3	3 x 2	4 x 2
	SDK DESA PENINGKA	PUSKESMAS KASIMBAR	12	3	3 x 2	4 x 2

Kasimbar-Tinombo	PANGKALAN LPG MARIP	PASAR BAINA	12	3	3 x 2	4 x 2
------------------	---------------------	-------------	----	---	-------	-------

*Sumber: Hasil Analisis*

Dari tabel di atas terdapat ukuran dimensi halte paling besar yaitu segmen SDN Inti Olaya – Masjid Nurul Da’wah Dolago, Puskesmas Tindaki – SDN Torue, SDN Torue – Pasar Tradisional Tolai, dan segmen Simpang 3 Toboli – SD Inpres Marantale, segmen tersebut sesuai dengan ukuran minimum halte sedangkan untuk ukuran dimensi halte paling kecil adalah segmen dengan dimensi 3 x 2 m. dikarenakan standar ukuran minimal halte adalah 4 m x 2 m, sehingga dimensi halte yang diperoleh dari hasil perhitungan untuk dimensi yang tidak memenuhi standar akan diusulkan dimensi sesuai dengan ketentuan yaitu 4 m x 2 m, dan untuk tinggi dari halte belum ada perhitungan secara pasti sehingga disesuaikan dengan standar teknis yang berlaku yaitu dengan tinggi halte minimum 2,5 meter, akan tetapi desain yg terbangun berukuran 2,6 meter yang diukur dari lantai hingga ke bagian atap paling bawah.

## 2. Rencana Desain Halte Usulan

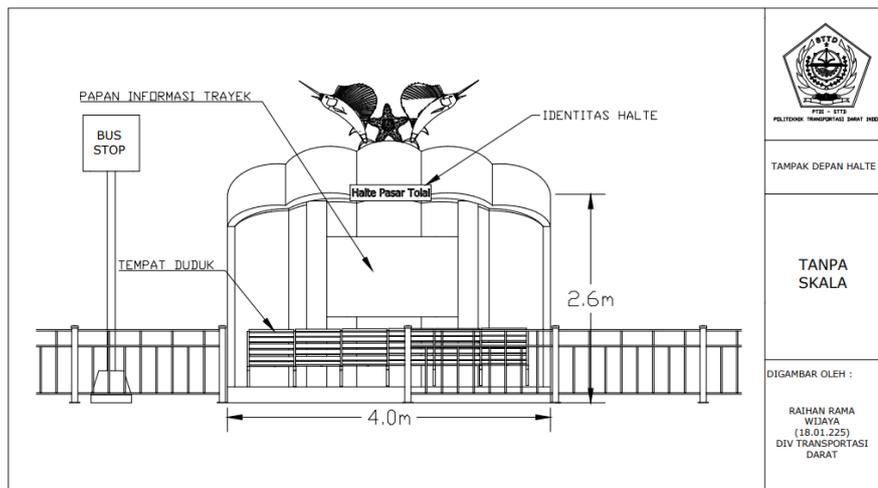
Desain halte usulan direncanakan mempunyai panjang 4 meter, lebar 2 meter serta tinggi 2,6 meter yang dilengkapi dengan fasilitas utama seperti identitas halte, papan informasi trayek, rambu dan tempat duduk.

Fungsi dari fasilitas utama seperti identitas halte yaitu agar bermanfaat untuk mengetahui nama halte tersebut, nama halte disesuaikan dengan lokasi halte itu sendiri, seperti terdapat halte yang lokasinya berada di kawasan pasar Tolai, maka nama halte tersebut adalah halte pasar Tolai. Papan informasi trayek berperan penting untuk mengetahui rute trayek angkutan umum yang melintasi pada halte tersebut serta agar tidak salah dalam menaiki angkutan umum. Tempat duduk disediakan agar calon penumpang merasa nyaman dan dapat teduh dikarenakan disediakan kanopi yang dapat menghindari panas matahari, dengan disediakan halte yang dirancang dengan nyaman dan sesuai dengan titik lokasi kantong

penumpang, diharapkan dapat menaikan minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum.

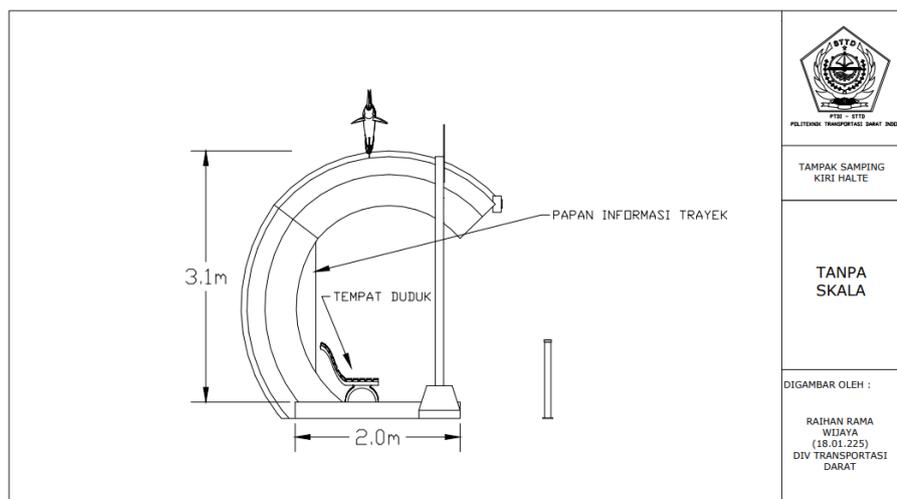
### 3. Rencana Desain Tempat Perhentian Angkutan Umum Usulan

Usulan desain tempat perhentian kendaraan penumpang umum ini mempunyai fasilitas yaitu rambu petunjuk, papan informasi trayek serta identitas tempat perhentian. Papan informasi trayek berisikan tentang jenis trayek angkutan umum dan rute yang dilewati. Identitas tempat perhentian ini tercantumkan di papan informasi trayek sehingga calon penumpang dapat mengetahui pelayanan angkutan umum secara jelas.



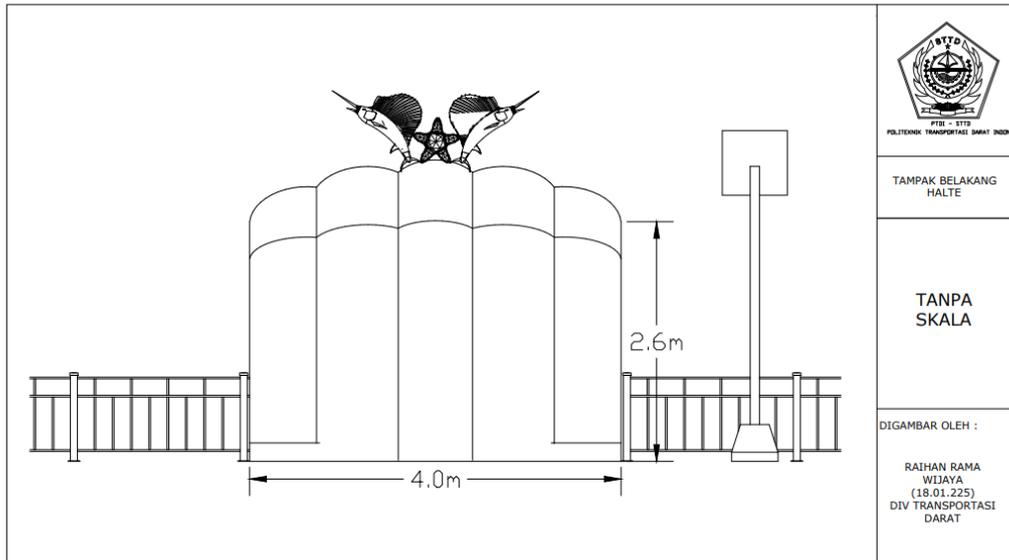
Sumber: Hasil Analisis

**Gambar 18** Desain Halte Usulan Tampak Depan



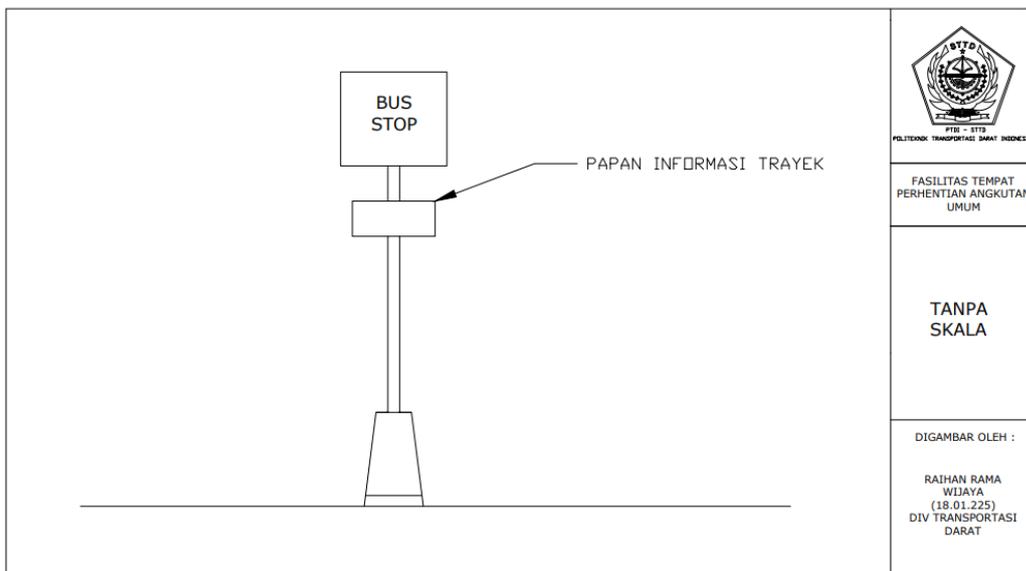
Sumber: Hasil Analisis

**Gambar 19** Desain Halte Usulan Tampak Samping



Sumber: Hasil Analisis

**Gambar 20** Desain Halte Usulan Tampak Belakang



Sumber: Hasil Analisis

**Gambar 21** Desain Tempat Perhentian Angkutan Umum



*Sumber: Hasil Analisis*

**Gambar 22** Visualisasi Tampak Depan Halte Usulan



*Sumber: Hasil Analisis*

**Gambar 23** Visualisasi Tampak Samping Halte Usulan

## **BAB VI**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **6.1. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil analisis dan pengolahan data yang telah dilakukan pada bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan terkait dengan fasilitas prasarana tempat pemberhentian angkutan umum sebagai berikut :

1. Dari hasil analisis kondisi eksisting tempat perhentian angkutan umum terdapat 24 halte di sepanjang jaringan jalan yang dilalui oleh angkutan pedesaan di Kabupaten Parigi Moutong, kondisi halte yang ada saat ini kurang memadai dikarenakan tidak dilengkapi oleh fasilitas utama halte yaitu identitas halte dan papan informasi trayek, serta sebagian besar halte yang ada saat ini hanya menyediakan tempat duduk dan kanopi saja.
2. Berdasarkan hasil analisis perhitungan kebutuhan halte terdapat 11 segmen yang membutuhkan halte dengan jumlah penambahan halte sebanyak 63 buah dan 21 segmen yang belum membutuhkan halte dan diusulkan pembuatan rambu tempat henti angkutan umum sebanyak 27 buah dan dibangun dengan pertimbangan tata guna lahan serta titik lokasi kantong penumpang.
3. Berdasarkan hasil analisis peramalan kebutuhan prasarana angkutan umum di masa mendatang, untuk fasilitas prasarana halte di segmen yang belum membutuhkan halte tidak terjadi penambahan permintaan sehingga dalam 5 tahun mendatang belum dapat merubah rambu tempat perhentian menjadi sebuah halte, sedangkan dari hasil analisis peramalan kebutuhan prasarana berupa terminal tipe C dalam 5 tahun mendatang belum dibutuhkan, dikarenakan hasil peramalan 5 tahun mendatang belum memenuhi batas minimum untuk dibangun sebuah terminal tipe C.
4. Berdasarkan analisis standar ruang gerak bebas penumpang maka diperoleh ukuran dimensi halte di setiap masing – masing segmen, terdapat 7 segmen halte dengan dimensi 3 x 2 meter, dan 4 segmen

dengan dimensi halte 4 x 2 meter. Dikarenakan ukuran halte minimum adalah 4 x 2 meter, sedangkan hanya terdapat 4 segmen yang memenuhi standar minimum, maka dimensi halte yang belum memenuhi ukuran minimum akan disesuaikan dengan standar ukuran minimum yaitu 4 x 2 meter, dan tinggi halte yang diusulkan adalah 2,6 meter.

## **6.2. Saran**

Saran yang diberikan untuk pengembangan prasarana tempat perhentian kendaraan penumpang umum di wilayah Kabupaten Parigi Moutong untuk meningkatkan pelayanan angkutan umum, yaitu :

1. Dalam upaya meningkatkan pelayanan transportasi umum di wilayah Kabupaten Parigi Moutong, diperlukan pengadaan fasilitas tempat perhentian angkutan umum seperti halte maupun bus stop supaya masyarakat sebagai pengguna lebih nyaman, sehingga dapat menarik minat masyarakat untuk beralih menggunakan angkutan umum.
2. Penempatan lokasi fasilitas tempat perhentian kendaraan penumpang umum harus disesuaikan dengan hasil analisis penentuan lokasi. Dengan demikian diharapkan prasarana yang dibangun dapat berfungsi dan melayani pengguna jasa secara optimal sebagai tempat menunggu dan tempat naik turun penumpang angkutan umum.
3. Pembangunan halte pada tiap segmen menyesuaikan desain usulan sesuai dengan analisis dimensi dan desain halte, agar lebih menarik pembangunan halte dapat melibatkan investor dan digunakan untuk promosi iklan.

## DAFTAR PUSTAKA

- \_\_\_\_\_. 2009. Undang–Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta.
- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah. 2011. Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Parigi Moutong Tahun 2010-2030. Kabupaten Parigi Moutong: Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Parigi Moutong
- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah. 2014. Rencana Detail Tata Ruang Kawasan Perkotaan Parigi Tahun 2014-2034. Kabupaten Parigi Moutong: Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Parigi Moutong
- Kementerian Perhubungan. 2019. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Jakarta: Direktorat Jendral Perhubungan Darat.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (1996). Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.271/HK.105/DRJD/1996 Tentang Pedoman Teknis Perekayasa Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum. Kementerian Perhubungan.
- Direktorat Jenderal Bina Marga, 1990, Tata Cara Perencanaan Penghentian Bus. Jakarta: Departemen Pekerjaan Umum.
- Harinaldi. 2005. Prinsip-Prinsip Statistik Untuk Teknik dan Sains. Jakarta: Erlangga
- Abubakar, Iskandar. 1995. Menuju Lalu Lintas yang Tertib – Kumpulan Materi & Petunjuk Teknis lalu Lintas & Angkutan Jalan. Jakarta : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
- Morlok, E.K. 1995. Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi. Jakarta: Erlangga.

- Tamin, Ofyar, Z. 2000. Perencanaan dan Permodelan Transportasi. Bandung, Indonesia: Penerbit ITB
- Tarikat, Rikrik Jami. 2017. Pengembangan Halte Di Wilayah Perkotaan Kabupaten Ciamis. Bekasi: Penerbit Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD.
- Nugraha, Itong Sukma. 2015. Perencanaan Halte Bus Rapid Transit Di Wilayah Perkotaan Jember. Bekasi: Penerbit Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD.
- Respati, Bayu Aji. 2011. Perencanaan Halte Di Wilayah Kota Ngawi. Bekasi: Penerbit Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD.
- Kawakib, Muhammad Fathir. 2017. Perencanaan Kebutuhan Halte Angkutan Kota Di Kota Sungai Penuh. Bekasi: Penerbit Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD.
- Dirgantara, Aditya Putra. 2019. Perencanaan Halte Pada Jaringan Trayek Akdp Kabupaten Tanah Laut. Bekasi: Penerbit Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD.
- Merdiana, Risvike. 2016. Perencanaan Tipe Halte Bus Rapid Transit (BRT) Di Kabupaten Jember.

## LAMPIRAN

### Lampiran 1 Formulir Survei Dinamis Angkutan Pedesaan

		<b>SISTEM INFORMASI MANAJEMEN</b> <b>SEKOLAH TINGGI TRANSPORTASI DARAT</b> <b>TIM PKL KABUPATEN PARIGI MOUTONG 2021</b>									
Hari/Tanggal:						Kode Trayek:					
waktu :						Kapasitas:					
SURVEY DINAMIS (BERANGKAT)											
NO	SEGMENT	PNP NAIK	PNP TURUN	PNP DALAM KENDARAAN	LOAD FACTOR RUAS (%)	WAKTU PERJALANAN RUAS (MENIT)	WAKTU PERJALANAN RUAS (JAM)	PANJANG RUAS (KM)	KECEPATAN RUAS (KM/JAM)	PNP-KM	
1											
2											
3											
JUMLAH											
SURVEY DINAMIS (KEMBALI)											
NO	SEGMENT	PNP NAIK	PNP TURUN	PNP DALAM KENDARAAN	LOAD FACTOR RUAS (%)	WAKTU PERJALANAN RUAS (MENIT)	WAKTU PERJALANAN RUAS (JAM)	PANJANG RUAS (KM)	KECEPATAN RUAS (KM/JAM)	PNP-KM	
1											
2											
3											
JUMLAH											

**Lampiran 2** Survei Dinamis Angkutan Pedesaan Trayek Parigi – Tolai

No	Segmen	Pnp Naik	Pnp Turun	Penu mpan g Naik %	Penumpa ng Turun %	Jml Pnp Dlm Kendaraan	Lf Ru as	Waktu Perjalanan Ruas (Menit)	Waktu Perjalanan Ruas (Jam)	Panjang Ruas (Km)	Kecepatan Ruas (Km/Jam)	Pnp /K m
1	Pasar Baru - SD Negeri Inti Olaya	3	1	20%	7%	2	20 %	22	0	6	17	0,3
2	SD Negeri Olaya - Masjid Nurul Da'wah, Desa Dolago Padang	2	1	13%	7%	3	30 %	15	0	5	22	0,6
3	Masjid Nurul Da'wah, Desa Dolago Padang - Puskesmas Tindaki	3	2	20%	13%	4	40 %	17	0	7	26	0,5
4	Puskesmas Tindaki - Sekolah Dasar Negeri Torue	4	5	27%	33%	3	30 %	15	0	6	24	0,5
5	Sekolah Dasar Negeri Torue - Pasar Tradisional Tolai	3	6	20%	40%	0	0%	16	0	4	15	0,0
JUMLAH		15	15	100 %	100%	12	24 %	85	1	29	21	1,9

**Lampiran 3** Survei Dinamis Angkutan Pedesaan Trayek Parigi – Tolai (Lanjutan)

No	Segmen	Pnp Naik	Pnp Turun	Penu mpan g Naik %	Penumpa ng Turun %	Jml Pnp Dlm Kendaraan	Lf Ru as	Waktu Perjalanan Ruas (Menit)	Waktu Perjalanan Ruas (Jam)	Panjang Ruas (Km)	Kecepatan Ruas (Km/Jam)	Pn p/K m
1	Pasar Tradisional Tolai - Sekolah Dasar Negeri Torue	4	1	24%	6%	3	30 %	10	0,17	4	24	0,8
2	Sekolah Dasar Negeri Torue - Puskesmas Tindaki	3	1	18%	6%	5	50 %	14	0,23	6	26	0,8
3	Puskesmas Tindaki - Masjid Nurul Da'wah, Desa Dolago Padang	3	4	18%	24%	4	40 %	18	0,30	7	25	0,5
4	Masjid Nurul Da'wah, Desa Dolago Padang - SD Negeri Olaya	4	6	24%	35%	2	20 %	17	0,28	5	19	0,4
5	SD Negeri Olaya - Pasar Baru	3	5	18%	29%	0	0%	25	0,42	6	15	0,0
JUMLAH		17	17	100 %	100%	14	28 %	84	1,40	29	22	2,5

**Lampiran 4** Survei Dinamis Angkutan Pedesaan Trayek Tolai – Sausu

NO	SEGMENT	PNP NAIK	PNP TURUN	Penumpang Naik %	Penumpang Turun %	JML PNP DLM KENDARAAN	LF RUAS	WAKTU PERJALANAN RUAS (MENIT)	WAKTU PERJALANAN RUAS (JAM)	PANJANG RUAS (KM)	KECEPATAN RUAS (KM/JAM)	PNP/KM
1	PASAR TRADISONAL TOLAI - SMA N 1 BALINGGI	5	1	71%	14%	4	40%	25,00	0,42	8,8	21,1	0,5
2	SMA N 1 BALINGGI - BANK BRI SAUSU	1	2	14%	29%	3	30%	22,00	0,37	10,6	28,9	0,3
3	BANK BRI SAUSU - GEREJA TORONO SAUSU	1	4	14%	57%	0	0%	21,00	0,35	8	22,9	0,0
JUMLAH		7	7	100%	100%	7	23%	68,0	1,1	27,4	24,3	0,7

**Lampiran 5** Survei Dinamis Angkutan Pedesaan Trayek Tolai – Sausu ( Lanjutan )

NO	SEGMENT	PNP NAIK	PNP TURUN	Penumpang Naik %	Penumpang Turun %	JML PNP DLM KENDARAAN	LF RUAS	WAKTU PERJALANAN RUAS (MENIT)	WAKTU PERJALANAN RUAS (JAM)	PANJANG RUAS (KM)	KECEPATAN RUAS (KM/JAM)	PNP/KM
1	GEREJA TORONO SAUSU - BANK BRI SAUSU	4	1	50%	13%	3	30%	18,00	0,30	8	26,7	0,4
2	BANK BRI SAUSU - SMA N 1 BALINGGI	3	2	38%	25%	4	40%	19,00	0,32	10,6	33,5	0,4
3	SMA N 1 BALINGGI - PASAR TRADISONAL TOLAI	1	5	13%	63%	0	0%	20,00	0,33	8,8	26,4	0,0
JUMLAH		8	8	100%	100%	7	23%	57,0	1,0	27,4	28,8	0,8

**Lampiran 6** Survei Dinamis Angkutan Pedesaan Trayek Parigi – Kasimbar

NO	SEGMENT	PNP NAIK	PNP TURUN	Penumpang Naik %	Penumpang Turun %	JML PNP DLM KENDARAAN	LF RUAS	WAKTU PERJALANAN RUAS (MENIT)	WAKTU PERJALANAN RUAS (JAM)	PANJANG RUAS (KM)	KECEPATAN RUAS (KM/JAM)	PNP/KM
1	PASAR LAMA - SIMPANG 3 TOBOLI	7	3	33%	14%	4	40%	30,00	0,50	14,2	28,4	0,3
2	SIMPANG 3 TOBOLI - SD INPRES MARANTALE	4	5	19%	24%	3	30%	20,00	0,33	10	30,0	0,3
3	SD INPRES MARANTALE - SMP N 1 SINIU	5	3	24%	14%	5	50%	10,00	0,17	6	36,0	0,8
4	SMP N 1 SINIU - SMP N 3 AMPIBABO	1	3	5%	14%	3	30%	16,00	0,27	10,5	39,4	0,3
5	SMP N 3 AMPIBABO - PUSKESMAS SIENJO	1	2	5%	10%	2	20%	40,00	0,67	24	36,0	0,1
6	PUSKESMAS SIENJO- SDK DESA PENINGKA	2	2	10%	10%	2	20%	24,00	0,40	15	37,5	0,1
7	SDK DESA PENINGKA - PUSKESMAS KASIMBAR	1	3	5%	14%	0	0%	10,00	0,17	5,3	31,8	0,0
JUMLAH		21	21	100%	100%	19	27%	150,0	2,5	85	34,2	1.9

**Lampiran 7** Survei Dinamis Angkutan Pedesaan Trayek Parigi – Kasimbar (Lanjutan)

NO	SEGMENT	PNP NAIK	PNP TURUN	Penumpang Naik %	Penumpang Turun %	JML PNP DLM KENDARAAN	LF RUAS	WAKTU PERJALANAN RUAS (MENIT)	WAKTU PERJALANAN RUAS (JAM)	PANJANG RUAS (KM)	KECEPATAN RUAS (KM/JAM)	PNP/KM
1	PUSKESMAS KASIMBAR - SDK DESA PENINGKA	5	3	45%	27%	2	20%	12	0,20	5,3	26,5	0,4
2	SDK DESA PENINGKA - PUSKESMAS SIENJO	0	0	0%	0%	2	20%	22	0,37	15	40,9	0,1
3	PUSKESMAS SIENJO - SMP N 3 AMPIBABO	0	2	0%	18%	0	0%	34	0,57	24	42,4	0,0
4	SMP N 3 AMPIBABO - SMP N 1 SINIU	2	0	18%	0%	2	20%	16	0,27	10,5	39,4	0,2
5	SMP N 1 SINIU - SD INPRES MARANTALE	1	3	9%	27%	0	0%	10	0,17	6	36,0	0,0
6	SD INPRES MARANTALE - SIMPANG 3 TOBOLI	3	1	27%	9%	2	20%	20	0,33	10	30,0	0,2
7	SIMPANG 3 TOBOLI - PASAR LAMA	0	2	0%	18%	0	0%	26	0,43	14,2	32,8	0,0
JUMLAH		11	11	100%	100%	8	11%	140,0	2,33	85	35,4	0,9

**Lampiran 8** Survei Dinamis Angkutan Pedesaan Trayek Kasimbar – Tinombo

NO	SEGMENT	PNP NAIK	PNP TURUN	Penumpang Naik %	Penumpang Turun %	JML PNP DLM KENDARAAN	LF RUAS	WAKTU PERJALANAN RUAS (MENIT)	WAKTU PERJALANAN RUAS (JAM)	PANJANG RUAS (KM)	KECEPATAN RUAS (KM/JAM)	PNP/KM
1	PUSKESMAS KASIMBAR - SMP N 2 TINOMBO SELATAN	3	1	38%	13%	2	20%	30,00	0,50	17,9	35,8	0,1
2	SMP N 2 TINOMBO SELATAN - SMA N 1 TINOMBO SELATAN	1	0	13%	0%	3	30%	34,00	0,57	18,3	32,3	0,2
3	SMA N 1 TINOMBO SELATAN - SDN MALANGGO	0	0	0%	0%	3	30%	15,00	0,25	8,4	33,6	0,4
4	SDN MALANGGO - PANGKALAN LPG MARIP	1	1	13%	13%	3	30%	34,00	0,57	21,4	37,8	0,1
5	PANGKALAN LPG MARIP - PASAR BAINA	3	3	38%	38%	3	30%	19,00	0,32	8	25,3	0,4
6	PASAR BAINA - PASAR TINOMBO	0	3	0%	38%	0	0%	25,00	0,42	11	26,4	0,0
JUMLAH		8	8	100%	100%	14	23%	157,0	2,616667	85	31,9	1,1

**Lampiran 9** Survei Dinamis Angkutan Pedesaan Trayek Kasimbar – Tinombo ( Lanjutan )

NO	SEGMENT	PNP NAIK	PNP TURUN	Penumpang Naik %	Penumpang Turun %	JML PNP DLM KENDARAAN	LF RUAS	WAKTU PERJALANAN RUAS (MENIT)	WAKTU PERJALANAN RUAS (JAM)	PANJANG RUAS (KM)	KECEPATAN RUAS (KM/JAM)	PNP/KM
1	PASAR TINOMBO - PASAR BAINA	3	0	25%	0%	3	30%	30	0,50	11,1	22,2	0,3
2	PASAR BAINA - PANGKALAN LPG MARIP	4	2	33%	17%	5	50%	19	0,32	8	25,3	0,6
3	PANGKALAN LPG MARIP - SDN MALANGGO	3	3	25%	25%	5	50%	35	0,58	21,4	36,7	0,2
4	SDN MALANGGO - SMA N 1 TINOMBO SELATAN	1	4	8%	33%	2	20%	17	0,28	8,4	29,6	0,2
5	SMA N 1 TINOMBO SELATAN - SMP N 2 TINOMBO SELATAN	1	1	8%	8%	2	20%	33	0,55	18,3	33,3	0,1
6	SMP N 2 TINOMBO SELATAN - PUSKESMAS KASIMBAR	0	2	0%	17%	0	0%	30	0,50	17,8	35,6	0,0
JUMLAH		12	12	100%	100%	17	28%	164,0	2,73	85	30,4	1,5

**Lampiran 10** Survei Dinamis Angkutan Pedesaan Trayek Tinombo - Mepanga

NO	SEGMENT	PNP NAIK	PNP TURUN	Penumpang Naik %	Penumpang Turun %	JML PNP DLM KENDARAAN	LF RUAS	WAKTU PERJALANAN RUAS (MENIT)	WAKTU PERJALANAN RUAS (JAM)	PANJANG RUAS (KM)	KECEPATAN RUAS (KM/JAM)	PNP/KM
1	PASAR TINOMBO - SD INPRES NO 1 TIBU	2	0	33%	0%	2	20%	15,00	0,25	5,6	22,4	0,4
2	SD INPRES NO 1 TIBU - SD N 4 PALASA	1	0	17%	0%	3	30%	32,00	0,53	19,7	36,9	0,2
3	SD N 4 PALASA - SD N 3 PALASA	0	2	0%	33%	1	10%	12,00	0,20	6,4	32,0	0,2
4	SD N 3 PALASA - LAPANGAN AMBESIA	3	2	50%	33%	2	20%	33,00	0,55	18,4	33,5	0,1
5	LAPANGAN AMBESIA - SMA N 1 MEPANGA	0	2	0%	33%	0	0%	15,00	0,25	11,2	44,8	0,0
JUMLAH		6	6	100%	100%	8	16%	107,0	1,7833	61,3	33,9	0,8

**Lampiran 11** Survei Dinamis Angkutan Pedesaan Trayek Tinombo – Mepanga ( Lanjutan )

NO	SEGMENT	PNP NAIK	PNP TURUN	Penumpang Naik %	Penumpang Turun %	JML PNP DLM KENDARAAN	LF RUAS	WAKTU PERJALANAN RUAS (MENIT)	WAKTU PERJALANAN RUAS (JAM)	PANJANG RUAS (KM)	KECEPATAN RUAS (KM/JAM)	PNP/KM
1	SMA N 1 MEPANGA - LAPANGAN AMBESIA	3	0	50%	0%	3	30%	14,00	0,23	11,2	48,0	0,3
2	LAPANGAN AMBESIA - SD N 3 PALASA	0	1	0%	17%	2	20%	31,00	0,52	18,4	35,6	0,1
3	SD N 3 PALASA - SD N 4 PALASA	1	2	17%	33%	1	10%	13,00	0,22	6,4	29,5	0,2
4	SD N 4 PALASA - SD INPRES NO 1 TIBU	2	1	33%	17%	2	20%	30,00	0,50	19,7	39,4	0,1
5	SD INPRES NO 1 TIBU - PASAR TINOMBO	0	2	0%	33%	0	0%	12,00	0,20	5,6	28,0	0,0
JUMLAH		6	6	100%	100%	8	16%	100,0	1,67	61,3	36,1	0,6

**Lampiran 12** Survei Dinamis Angkutan Pedesaan Trayek Mepanga - Moutong

NO	SEGMENT	PNP NAIK	PNP TURUN	Penumpang Naik %	Penumpang Turun %	JML PNP DLM KENDARAAN	LF RUAS	WAKTU PERJALANAN RUAS (MENIT)	WAKTU PERJALANAN RUAS (JAM)	PANJANG RUAS (KM)	KECEPATAN RUAS (KM/JAM)	PNP/KM
1	SMA N 1 MEPANGA - PASAR OGOTION	3	1	33%	11%	2	20%	18,00	0,30	11,2	37,3	0,2
2	PASAR OGOTION - PASAR ONGKA	1	0	11%	0%	3	30%	19,00	0,32	9,7	30,6	0,3
3	PASAR ONGKA - SMP ALKHAIRAAT BOLBAR	1	3	11%	33%	1	10%	40,00	0,67	21,3	32,0	0,0
4	SMP ALKHAIRAAT BOLBAR - SMP N 5 BOLANO LAMBUNU	1	1	11%	11%	1	10%	10,00	0,17	9,7	58,2	0,1
5	SMP N 5 BOLANO LAMBUNU - SDN TAOPA	2	3	22%	33%	0	0%	25,00	0,42	13,1	31,4	0,0
6	SDN TAOPA - PASAR MOUTONG	1	1	11%	11%	0	0%	24,00	0,40	14,2	35,5	0,0
JUMLAH		9	9	100%	100%	7	12%	136,0	2,2667	79,2	37,5	0,6

**Lampiran 13** Survei Dinamis Angkutan Pedesaan Trayek Mepanga – Moutong (Lanjutan)

NO	SEGMENT	PNP NAIK	PNP TURUN	Penumpang Naik %	Penumpang Turun %	JML PNP DLM KENDARAAN	LF RUAS	WAKTU PERJALANAN RUAS (MENIT)	WAKTU PERJALANAN RUAS (JAM)	PANJANG RUAS (KM)	KECEPATAN RUAS (KM/JAM)	PNP/KM
1	PASAR MOUTONG - RUMAH SAKIT PRATAMA MOUTONG	1	0	25%	0%	1	10%	13,00	0,22	4,8	22,2	0,2
2	RUMAH SAKIT PRATAMA MOUTONG - SMPN 5 BOLANO LAMBUNU	1	0	25%	0%	2	20%	34,00	0,57	22,3	39,4	0,1
3	SMPN 5 BOLANO LAMBUNU - SMP ALKHAIRAAT BOLBAR	1	2	25%	50%	1	10%	17,00	0,28	9,7	34,2	0,1
4	SMP ALKHAIRAAT BOLBAR - PASAR ONGKA	0	1	0%	25%	0	0%	37,00	0,62	21,7	35,2	0,0
5	PASAR ONGKA - PASAR OGOTION	1	1	25%	25%	0	0%	19,00	0,32	9,7	30,6	0,0
6	PASAR OGOTION - SMA N 1 MEPANGA	0	0	0%	0%	0	0%	20,00	0,33	11,2	33,6	0,0
JUMLAH		4	4	100%	100%	4	7%	140,0	2,33	79,4	32,5	0,4



## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : RAIHAN RAMA WIJAYA	Dosen Pembimbing : TATANG ADHIATNA, ATD, DIP, TPP, M.SC, M.DEV
Notar : 18.01.225	Tanggal Asistensi : 27 APRIL 2022
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	Asistensi KE 1
Judul Skripsi : PERENCANAAN TERMINAL TIPE C KABUPATEN PARIGI MOUTONG	

No	Evaluasi	Revisi
1	Penentuan tema dan judul penelitian, Perencanaan Terminal Tipe C Kabupaten Parigi Moutong	Judul dapat diterima dan dilanjutkan mengerjakan Bab 1-bab 4

Dosen Pembimbing,

TATANG ADHIATNA, ATD, DIP.TPP, M.Sc, M.DEV.Plg

# POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : RAIHAN RAMA WIJAYA	Dosen Pembimbing : TATANG ADHIATNA, ATD, DIP, TPP, M.SC, M.DEV
Notar : 18.01.225	
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	
Judul Skripsi : PERENCANAAN TERMINAL TIPE C KABUPATEN PARIGI MOUTONG	Tanggal Asistensi : 24 MEI 2022
	Asistensi KE 2

No	Evaluasi	Revisi
1	Membahas Bab 1 antara lain identifikasi masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, ruang lingkup penelitian, dan bagan alir penelitian	Perbaikan pada Bab 1, perlu ditambahkan kondisi kinerja angkutan umum yang ada saat ini, kemudian pada bagan alir ditambahkan kotak kajian pustaka

Dosen Pembimbing,

TATANG ADHIATNA, ATD, DIP.TPP, M.Sc, M.DEV.Plg



## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : RAIHAN RAMA WIJAYA	Dosen Pembimbing : TATANG ADHIATNA, ATD, DIP, TPP, M.SC, M.DEV
Notar : 18.01.225	Tanggal Asistensi : 27 MEI 2022
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	Asistensi KE 3
Judul Skripsi : PERENCANAAN TERMINAL TIPE C KABUPATEN PARIGI MOUTONG	

No	Evaluasi	Revisi
1	Perlu adanya perbaikan kalimat dalam bab 1 yaitu latar belakang dan pada sub bab rumusan masalah, tujuan penelitian, ruang lingkup penelitian	Penyempurnaan kalimat dalam bab 1 agar sesuai dengan judul penelitian yang diambil

Dosen Pembimbing,

TATANG ADHIATNA, ATD, DIP.TPP, M.Sc, M.DEV.Plg



## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : RAIHAN RAMA WIJAYA	Dosen Pembimbing : TATANG ADHIATNA, ATD, DIP, TPP, M.SC, M.DEV
Notar : 18.01.225	Tanggal Asistensi : 28 MEI 2022
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	Asistensi KE 4
Judul Skripsi : PERENCANAAN TERMINAL TIPE C KABUPATEN PARIGI MOUTONG	

No	Evaluasi	Revisi
1	Pengiriman Draft Penyelesaian Proposal Skripsi dan Draft Paparan serta Persiapan dan Approval Mengikuti Seminar Akhir	Persetujuan mengikuti seminar proposal skripsi

Dosen Pembimbing,

TATANG ADHIATNA, ATD, DIP.TPP, M.Sc, M.DEV.Plg



## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : RAIHAN RAMA WIJAYA	Dosen Pembimbing : TATANG ADHIATNA, ATD, DIP, TPP, M.SC, M.DEV
Notar : 18.01.225	Tanggal Asistensi : 27 JUNI 2022
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	Asistensi KE 5
Judul Skripsi : PENINGKATAN PRASARANA TEMPAT PERHENTIAN ANGKUTAN UMUM DI KABUPATEN PARIGI MOUTONG	

No	Evaluasi	Revisi
1	Penyesuaian judul agar lebih jelas dengan isi dan pembahasan.	Perbaikan pada judul yang semula "Peningkatan Prasarana Angkutan Umum Di Kabupaten Parigi mouton" menjadi "Peningkatan Prasarana Tempat Perhentian Angkutan Umum Di Kabupaten Parigi Moutong"

Dosen Pembimbing,

TATANG ADHIATNA, ATD, DIP.TPP, M.Sc, M.DEV.Plg



## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : RAIHAN RAMA WIJAYA	Dosen Pembimbing : TATANG ADHIATNA, ATD, DIP, TPP, M.SC, M.DEV
Notar : 18.01.225	Tanggal Asistensi : 27 JUNI 2022
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	Asistensi KE 6
Judul Skripsi : PENINGKATAN PRASARANA TEMPAT PERHENTIAN ANGKUTAN UMUM DI KABUPATEN PARIGI MOUTONG	

No	Evaluasi	Revisi
1	Memperbaiki Bab II agar menghapus pembahasan yang tidak diperlukan agar lebih spesifik kepada penelitian yang di kaji	Perubahan pada Bab II dengan menghapus pembahasan yang tidak diperlukan dalam penelitian, sehingga menjadi lebih singkat, padat dan sesuai dengan penelitian yang di kaji

Dosen Pembimbing,

TATANG ADHIATNA, ATD, DIP.TPP, M.Sc, M.DEV.Plg



## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : RAIHAN RAMA WIJAYA	Dosen Pembimbing : TATANG ADHIATNA, ATD, DIP, TPP, M.SC, M.DEV
Notar : 18.01.225	Tanggal Asistensi : 27 JUNI 2022
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	Asistensi KE 7
Judul Skripsi : PENINGKATAN PRASARANA TEMPAT PERHENTIAN ANGKUTAN UMUM DI KABUPATEN PARIGI MOUTONG	

No	Evaluasi	Revisi
1	Memperbaiki Bab III, tidak lagi berupa landasan teoritis dan landasan normatif diubah menjadi 4 poin yaitu pengertian tempat perhentian, karakteristik halte dan perencanaan halte, kesesuaian dengan rtw, dan jenis tempat henti	Perbaikan pada Bab III, dengan menyesuaikan menjadi 4 poin dan memperbaharui peraturan yang berkaitan dengan penelitian

Dosen Pembimbing,

TATANG ADHIATNA, ATD, DIP.TPP, M.Sc, M.DEV.Plg



**PTDI - STTD**  
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA

## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : RAIHAN RAMA WIJAYA	Dosen Pembimbing : TATANG ADHIATNA, ATD, DIP, TPP, M.SC, M.DEV
Notar : 18.01.225	Tanggal Asistensi : 8 JULI 2022
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	Asistensi KE 8
Judul Skripsi : PENINGKATAN PRASARANA TEMPAT PERHENTIAN ANGKUTAN UMUM DI KABUPATEN PARIGI MOUTONG	

No	Evaluasi	Revisi
1	Pada peramalan kebutuhan prasarana seharusnya lebih menyinggung terkait halte bukan langsung lompat pada kebutuhan terminal	Perbaiki dengan menambahkan analisis peramalan pada segmen yang belum membutuhkan halte

Dosen Pembimbing,

TATANG ADHIATNA, ATD, DIP.TPP, M.Sc, M.DEV.Plg



## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : RAIHAN RAMA WIJAYA	Dosen Pembimbing : TATANG ADHIATNA, ATD, DIP, TPP, M.SC, M.DEV
Notar : 18.01.225	Tanggal Asistensi : 8 JULI 2022
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	Asistensi KE 9
Judul Skripsi : PENINGKATAN PRASARANA TEMPAT PERHENTIAN ANGKUTAN UMUM DI KABUPATEN PARIGI MOUTONG	

No	Evaluasi	Revisi
1	Perlu ditambahkan analisis kondisi eksisting tempat perhentian angkutan umum, dan dimasukkan dalam rumusan masalah poin ke 1 serta poin ke 2 dan ke 3 digabung menjadi satu pembahasan	Perbaiki pada rumusan masalah, dan menambahkan analisis terkait kondisi eksisting tempat perhentian angkutan umum

Dosen Pembimbing,

TATANG ADHIATNA, ATD, DIP.TPP, M.Sc, M.DEV.Plg



## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : RAIHAN RAMA WIJAYA	Dosen Pembimbing : TATANG ADHIATNA, ATD, DIP, TPP, M.SC, M.DEV
Notar : 18.01.225	Tanggal Asistensi : 8 JULI 2022
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	Asistensi KE 10
Judul Skripsi : PENINGKATAN PRASARANA TEMPAT PERHENTIAN ANGKUTAN UMUM DI KABUPATEN PARIGI MOUTONG	

No	Evaluasi	Revisi
1	Perbaiki pada kesimpulan agar sebisa mungkin tidak menampilkan tabel, dan dibuat dengan ringkas, padat, dan jelas, serta pada paparan ditambahkan outline	Perbaiki pada Bab 6 kesimpulan, pada poin 2 dan 4 serta pada bahan paparan dengan menambahkan outline

Dosen Pembimbing,

TATANG ADHIATNA, ATD, DIP.TPP, M.Sc, M.DEV.Plg



## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : RAIHAN RAMA WIJAYA	Dosen Pembimbing : Drs. WIJIANTO, M.Si.
Notar : 18.01.225	Tanggal Asistensi : 27 APRIL 2022
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	Asistensi KE 1
Judul Skripsi : PERENCANAAN TERMINAL TIPE C KABUPATEN PARIGI MOUTONG	

No	Evaluasi	Revisi
1	Penentuan tema dan judul penelitian, Perencanaan Terminal Tipe C Kabupaten Parigi Moutong	Menyiapkan konsep awal penelitian, termasuk inventarisasi daerah bangkitan perjalanan yang ada atau akan melewati terminal tipe c

Dosen Pembimbing,

Drs. WIJIANTO, M.Si.



## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : RAIHAN RAMA WIJAYA	Dosen Pembimbing : Drs. WIJANTO, M.Si.
Notar : 18.01.225	Tanggal Asistensi : 12 MEI 2022
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	Asistensi KE 2
Judul Skripsi : PERENCANAAN TERMINAL TIPE C KABUPATEN PARIGI MOUTONG	

No	Evaluasi	Revisi
1	Mengevaluasi Bab 1 terutama pada bagian rumusan masalah	Memperbaiki kalimat dan menambahkan berapa kapasitas ideal rencana pembangunan terminal tipe C

Dosen Pembimbing,

Drs. WIJANTO, M.Si.



## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : RAIHAN RAMA WIJAYA	Dosen Pembimbing : Drs. WIJIANTO, M.Si.
Notar : 18.01.225	Tanggal Asistensi : 18 MEI 2022
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	Asistensi KE 3
Judul Skripsi : PERENCANAAN TERMINAL TIPE C KABUPATEN PARIGI MOUTONG	

No	Evaluasi	Revisi
1	Menelaah kalimat dalam identifikasi masalah pada Bab 1	Memperbaiki bahasa, terdapat tempat –tempat menjadi belum adanya pengaturan mengenai tempat-tempat

Dosen Pembimbing,

Drs. WIJIANTO, M.Si.



## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : RAIHAN RAMA WIJAYA	Dosen Pembimbing : Drs. WIJANTO, M.Si.
Notar : 18.01.225	Tanggal Asistensi : 24 MEI 2022
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	Asistensi KE 4
Judul Skripsi : PERENCANAAN TERMINAL TIPE C KABUPATEN PARIGI MOUTONG	

No	Evaluasi	Revisi
1	Mengevaluasi latar belakang terkait dengan lokasi yang dijadikan rencana pembangunan dan perbaikan pada rumusan masalah terkait dengan apa saja fasilitas terminal	Memperjelas titik lokasi apakah sudah ada penetapan dari pemda terkait atau masih murni merencanakan lokasi, dan memperbaiki rumusan masalah

Dosen Pembimbing,

Drs. WIJANTO, M.Si.



## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : RAIHAN RAMA WIJAYA	Dosen Pembimbing : Drs. WIJIANTO, M.Si.
Notar : 18.01.225	Tanggal Asistensi : 28 MEI 2022
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	Asistensi KE 5
Judul Skripsi : PERENCANAAN TERMINAL TIPE C KABUPATEN PARIGI MOUTONG	

No	Evaluasi	Revisi
1	Mengevaluasi paparan seminar proposal dan draft proposal skripsi	Memperbaiki kalimat pada identifikasi masalah dengan ditambahkan disembarang tempat, dan pada ruang lingkup ditambahkan kata penentuan, serta perbaiki pada bagan alir penelitian

Dosen Pembimbing,

Drs. WIJIANTO, M.Si.

# POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : RAIHAN RAMA WIJAYA	Dosen Pembimbing : Drs. WIJIANTO, M.Si.
Notar : 18.01.225	Tanggal Asistensi : 28 MEI 2022
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	Asistensi KE 6
Judul Skripsi : PERENCANAAN TERMINAL TIPE C KABUPATEN PARIGI MOUTONG	

No	Evaluasi	Revisi
1	Pengiriman Draft Penyelesaian Proposal Skripsi dan Draft Paparan serta Persiapan dan Approval Mengikuti Seminar Akhir	Persetujuan mengikuti seminar proposal skripsi

Dosen Pembimbing,

Drs. WIJIANTO, M.Si.



## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : RAIHAN RAMA WIJAYA	Dosen Pembimbing : Drs. WIJANTO, M.Si.
Notar : 18.01.225	Tanggal Asistensi : 27 JUNI 2022
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	Asistensi KE 5
Judul Skripsi : PENINGKATAN PRASARANA TEMPAT PERHENTIAN ANGKUTAN UMUM DI KABUPATEN PARIGI MOUTONG	

No	Evaluasi	Revisi
1	Dari sisi tata naskah diperbaiki kembali serta tabel yang lebar jika strukturnya tidak sesuai dengan format yang ada agar dimasukkan kedalam lampiran	Perbaiki pada struktur tata naskah dari bagian daftar isi sampai dengan kesimpulan, dan untuk tabel dapat dimasukkan kedalam pembahasan, tidak pada lampiran dikarenakan tabel tidak terlalu melebar

Dosen Pembimbing,

Drs. WIJANTO, M.Si.



## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : RAIHAN RAMA WIJAYA	Dosen Pembimbing : Drs. WIJANTO, M.Si.
Notar : 18.01.225	Tanggal Asistensi : 27 JUNI 2022
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	Asistensi KE 6
Judul Skripsi : PENINGKATAN PRASARANA TEMPAT PERHENTIAN ANGKUTAN UMUM DI KABUPATEN PARIGI MOUTONG	

No	Evaluasi	Revisi
1	Arah kedepan terminal Tipe B Toboli agar dapat difungsikan dikarenakan sudah terbangun	Dimasukkan pada halaman 93. Arah kedepan untuk terminal tipe B Toboli diusulkan remanajemen oleh stakeholder terkait agar dapat difungsikan kembali, namun tidak dilakukan analisis dikarenakan sudah menjadi 1 judul tersendiri bagi taruna lainnya

Dosen Pembimbing,

Drs. WIJANTO, M.Si.



## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : RAIHAN RAMA WIJAYA	Dosen Pembimbing : Drs. WIJIANTO, M.Si.
Notar : 18.01.225	Tanggal Asistensi : 8 JULI 2022
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	Asistensi KE 7
Judul Skripsi : PENINGKATAN PRASARANA TEMPAT PERHENTIAN ANGKUTAN UMUM DI KABUPATEN PARIGI MOUTONG	

No	Evaluasi	Revisi
1	Penulisan kutipan agar diperbaiki, pada kalimat "Menurut direktorat" agar diubah menjadi "Menurut direktur".	Perbaiki kutipan direktorat jenderal perhubungan darat menjadi direktur jenderal perhubungan darat pada bab III kajian pustaka

Dosen Pembimbing,

Drs. WIJIANTO, M.Si.



## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : RAIHAN RAMA WIJAYA	Dosen Pembimbing : Drs. WIJANTO, M.Si.
Notar : 18.01.225	Tanggal Asistensi : 8 JULI 2022
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	Asistensi KE 8
Judul Skripsi : PENINGKATAN PRASARANA TEMPAT PERHENTIAN ANGKUTAN UMUM DI KABUPATEN PARIGI MOUTONG	

No	Evaluasi	Revisi
1	Perbaikan pada pengertian angkutan pedesaan, dimana kalimat "bersinggungan dengan angkutan pedesaan" menjadi "bersinggungan dengan angkutan perkotaan"	Perbaikan pada Bab II pada bagian kondisi sarana angkutan umum pada pengertian angkutan pedesaan.

Dosen Pembimbing,

Drs. WIJANTO, M.Si.



## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : RAIHAN RAMA WIJAYA	Dosen Pembimbing : Drs. WIJANTO, M.Si.
Notar : 18.01.225	Tanggal Asistensi : 8 JULI 2022
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	Asistensi KE 9
Judul Skripsi : PENINGKATAN PRASARANA TEMPAT PERHENTIAN ANGKUTAN UMUM DI KABUPATEN PARIGI MOUTONG	

No	Evaluasi	Revisi
1	Pembaharuan PP 79 tahun 2013 dan PP 74 tahun 2014, agar mencari peraturan terbaru yang bersinggungan dengan penelitian yang dikaji	Perubahan pada Bab III dimana PP 79 tahun 2013 dan PP 74 tahun 2014, diganti dengan PM 15 tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek

Dosen Pembimbing,

Drs. WIJANTO, M.Si.



## KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : RAIHAN RAMA WIJAYA	Dosen Pembimbing : Drs. WIJANTO, M.Si.
Notar : 18.01.225	Tanggal Asistensi : 13 JULI 2022
Prodi : D.IV TRANSPORTASI DARAT	Asistensi KE 10
Judul Skripsi : PENINGKATAN PRASARANA TEMPAT PERHENTIAN ANGKUTAN UMUM DI KABUPATEN PARIGI MOUTONG	

No	Evaluasi	Revisi
1	Perbaikan pada kesimpulan agar ringkas mungkin dan tidak memuat tabel namun dijelaskan secara singkat padat dan jelas	Perbaikan pada Bab 6 kesimpulan, pada poin 2 dan poin 4

Dosen Pembimbing,

Drs. WIJANTO, M.Si.