

EVALUASI TEMPAT PEMBERHENTIAN ANGKUTAN PERKOTAAN DI KOTA KEDIRI

Rizal Amelia Tho'at Firman Haq
Taruna DIII Manajemen Transportasi Jalan
Politeknik Transportasi Darat Indonesia- STTD
Jalan Raya Setu 89, Bekasi
rizalame120@gmail.com

Rachmat Sadili, S.SiT, MT
Dosen PTDI-STTD
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu 89, Bekasi

Utut Widyanto, S.SiT, Msc
Dosen PTDI-STTD
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu 89, Bekasi

Abstract

On urban transportation routes in the City of Kediri, passengers are lazy to wait at the bus stop because the bus stop facilities are not adequate and there are several bus stops locations that do not match the existing passenger pockets, and there are pockets of passengers who do not have a bus stop. More passengers wait in any place, such as in front of houses and at intersections. Secondary data in this study is in the form of urban transport route networks, TGL maps, and bus stops. While the primary data in the form of Inventory of bus stops, Route Inventory, and Public Transport Dynamic Survey. Then analyze the existing shelter needs for stopping places. Based on the analysis, all bus stops do not have facilities that are up to standard. The need for shelters in the city of Kediri with the calculation of demand and land use requires the addition of 6 stops in the passenger pocket along the roads traversed by urban transport routes. The ideal stop location based on technical guidelines and passenger pockets so that it can act as a place to get on and get off passengers.

Keywords: *Bus Stops, Facilities, Urban Transportation, Eligibility of Bus Stops*

Abstrak

Pada trayek angkutan perkotaan di Kota Kediri, penumpang malas menunggu di halte karena fasilitas halte yang belum memadai serta terdapat beberapa lokasi halte yang belum sesuai dengan kantong penumpang yang ada, dan terdapat kantong penumpang yang belum memiliki halte. Penumpang lebih banyak menunggu di sembarang tempat, seperti di depan rumah dan di persimpangan. Data sekunder dalam penelitian ini berupa jaringan trayek angkutan perkotaan, peta TGL, dan halte. Sedangkan data primer berupa Inventarisasi halte, Inventarisasi Rute Trayek, dan Survei Dinamis Angkutan Umum. Kemudian analisa halte eksisting kebutuhan tempat henti. Berdasarkan analisis, semua halte belum memiliki fasilitas yang sesuai standar. Kebutuhan halte di Kota Kediri dengan perhitungan permintaan dan tata guna lahan dibutuhkan penambahan halte sebanyak 6 halte pada kantong penumpang di sepanjang ruas jalan yang dilalui oleh trayek angkutan perkotaan. Lokasi halte yang ideal berdasarkan pedoman teknis dan kantong penumpang agar dapat berperan sebagai tempat naik dan turun penumpang.

Kata Kunci : Halte, Fasilitas, Angkutan Perkotaan, Kelayakan Halte

PENDAHULUAN

Kawasan Berdasarkan hasil survei inventarisasi prasarana angkutan umum diantaranya tempat pemberhentian angkutan umum (Halte) di Kota Kediri tersebar di beberapa wilayah Kecamatan Mojojoto, Kecamatan Kota, dan Kecamatan Pesantren. Adapun kondisi halte di kota Kediri belum optimal berdasarkan fungsi. Masih ada halte yang belum berfungsi sebagai tempat menaikkan dan menurunkan penumpang dan fasilitas halte yang kurang lengkap dan tidak memadai, bahkan ada beberapa halte yang diubah menjadi tempat berjualan, tempat parkir, kanopinya sudah rusak parah dan sudah tidak layak sehingga mengurangi kenyamanan dan keamanan, Serta letak beberapa halte yang bukan pada tempatnya seperti di kantong penumpang sehingga penumpang malas berjalan yang jauh menuju ke halte terdekat. Kantong penumpang sendiri adalah tempat yang paling banyak menjadi tempat naik dan turunnya penumpang pada tiap-tiap segmen pada rute trayek angkutan umum

Pembangunan halte yang tidak baik mengakibatkan bertambahnya permasalahan transportasi, oleh sebab itu banyak masyarakat yang seharusnya menjadi target pengguna menjadi malas untuk menggunakan angkutan umum karena adanya kesulitan disaat memanfaatkan fasilitas yang ada. Dengan semakin banyaknya jumlah halte yang dibangun, berarti semakin meningkatnya tingkat aksesibilitas pelayanan angkutan umum.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka di ambil judul penelitian “EVALUASI TEMPAT PEMBERHENTIAN ANGKUTAN PERKOTAAN DI KOTA KEDIRI”.

KAJIAN PUSTAKA

Tempat Perhentian Angkutan Umum

Tempat perhentian angkutan umum (TPAU) terdiri dari halte dan tempat perhentian bus. Halte adalah tempat perhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan. Tempat perhentian bus (bus stop) adalah tempat untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang (SK Dirjen HubDat No.271/HK.105/DRJD/96)..

Halte

Halte adalah tempat pemberhentian kendaraan bermotor umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Penentuan jarak antara halte berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 271 Tahun 1996 tentang Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum dapat dilihat pada Tabel 1:

Tabel 1 Jarak Antar Halte

Zona	Tata Guna Lahan	Lokasi	Jarak Tempat Henti (m)
-------------	------------------------	---------------	---------------------------------------

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 Nomor 271 Tahun 1996.

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 271 Tahun 1996 tentang Pedoman Teknis Perekayasa Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum

A. Jenis Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum:

1. Halte
2. Tempat Perhentian Bus (TPB)

B. Fasilitas Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum (TPKPU):

1. Fasilitas utama

a. Halte

1) Identitas Halte Berupa Nama Dan/ Atau Nomor

2) Rambu Petunjuk

3) Papan Informasi Trayek

4) Lampu Penerangan

5) Tempat Duduk

2. Fasilitas tambahan

1) Telepon Umum

2) Tempat Sampah

3) Pagar

4) Papan Iklan/Pengumuman

C. Tata Letak

Tata letak halte dan/atau TPB terhadap ruang lalu lintas:

1. Jarak maksimal terhadap fasilitas penyeberangan pejalan kaki adalah 100 meter.

2. Jarak minimal halte dari persimpangan adalah 50 meter atau bergantung pada panjang antrean.

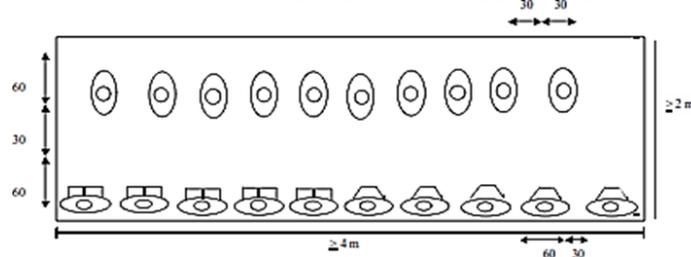
3. Jarak minimal gedung (seperti rumah sakit, tempat ibadah) yang membutuhkan ketenangan adalah 100 meter.

4. Peletakan di persimpangan menganut sistem campuran, yaitu antara sesudah persimpangan (farside) dan sebelum persimpangan (nearside).

D. Daya Tampung

1. Halte

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



Sumber : SK Dirjen Nomor 271 Tahun 1996

Gambar 1. Kapasitas Lindungan

Keterangan:

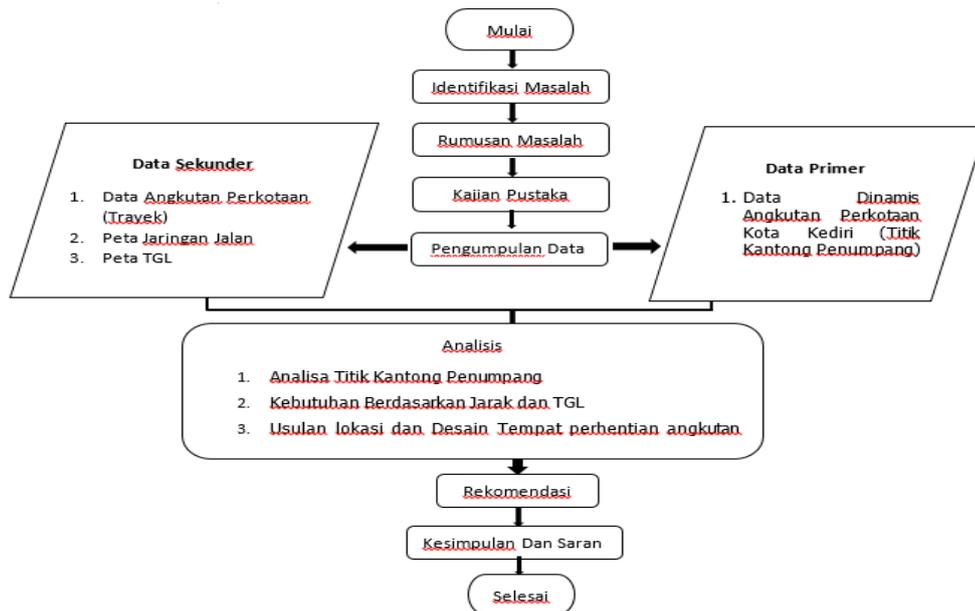
- Ruang gerak per penumpang di tempat henti 90 cm x 60 cm
- Jarak bebas antara penumpang:
 - dalam kota 30 cm
 - antar kota 60 cm
- Ukuran tempat henti per kendaraan, panjang 12 m dan lebar 2,5 m
- Ukuran lindungan minimum 4,00 m x 2,00 m

GAMBARAN UMUM WILAYAH KAJIAN

Halte adalah tempat untuk pemberhentian angkutan umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang angkutan umum. Halte ini sangat diperlukan untuk masyarakat agar mudah untuk bermobilitas dari suatu tempat ke tempat tujuan dalam menggunakan angkutan umum. Akan tetapi fasilitas halte terutama pada trayek Angkutan Perkotaan di Kota Kediri belum berfungsi dengan baik. Fasilitas yang rusak serta kurang nyaman bagi pengguna, banyak halte yang digunakan untuk berjualan dan untuk tempat mangkal para ojek. Terdapat 4 halte yang tersebar di trayek Angkutan Perkotaan di Kota Kediri.

METODELOGI PENELITIAN

Bagan alir ini adalah tahapan - tahapan proses penelitian dari mulai identifikasi masalah sampai analisa dan usulan suatu penelitian.



Gambar.2 Bagan alir penelitian

ANALISA DAN PEMECAHAN MASALAH

1. Analisis Titik Kantong Penumpang Analisis Dinamis

Secara teknis tidak ada standar atau ukuran dalam penentuan jumlah penumpang minimal untuk dapat dibuat sebuah halte pada setiap ruas jalan. Oleh karena itu dengan bantuan analisis Statistik Distribusi Frekuensi dapat dibuat standarisasi jumlah penumpang minimal untuk menentukan hal tersebut adalah Distribusi Frekuensi Persentil 85. Data diperoleh dari survey dinamis angkutan perkotaan trayek Selomangleng – Ngronggo dan trayek Tamanan – Banjaran. Dilakukan pada saat jam sibuk agar mendapatkan jumlah penumpang yang ideal baik naik maupun turun. Sehingga diperoleh data jumlah naik turun penumpang pada tiap segmen. Dapat di lihat pada **Tabel 2** berikut :

Tabel 2 Titik Kantrong Penumpang

TRAYEK	TITIK KANTONG PENUMPANG	PNP NAIK	PNP TURUN	JML PNP
A	Pasar Bandar	4	2	6
	Pasar Kaget Petai	9	5	14
	Alun-Alun Kota Kediri	3	2	5
	Toko Adi Putro	1	4	5
	Auto 2000 Toyota	5	7	12
	Taman Wisata Pagora	8	4	12
	Stikes RS Baptis	2	4	6
	Toko Panca Jaya	3	4	7
	Alun-Alun Kota Kediri	5	2	7
	Simpang Sukorame	3	5	8

TRAYEK	TITIK KANTONG PENUMPANG	PNP NAIK	PNP TURUN	JML PNP
F	SMAN 7 Kediri	4	3	7
	Auto 2000 Toyota	4	1	5
	Gereja Katolik Santo Yoseph	6	6	12
	Primkoppabri Ahmad Yani	7	5	12
	Kediri Mall	2	4	6
	Radio Wijangsongko	6	6	12
	Alun Alun Kota Kediri	5	4	9
	Pasar Kaget Petai	3	3	9
	Terminal Tamanan	2	5	7

a) Analisis Penentuan interval Kelas

Setelah data penumpang naik turun dapat diperoleh sebanyak 19 segemen, kemudian dilanjutkan dengan melakukan penentuan interval kelas. Penentuan interval kelas digunakan untuk menentukan lebar interval kelas. Berikut ini merupakan perhitungan penentuan interval kelas:

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

$$K = 1 + 3,3 \log 19$$

$$K = 5,2$$

Dari hasil perhitungan interval kelas diatas dapat diperoleh interval kelas yang dapat digunakan yaitu 5,2

b) Penentuan Lebar Interval Kelas

Setelah diperoleh interval kelas dilanjutkan dengan menentukan lebar interval kelas. Dari data jumlah penumpang naik turun diketahui jumlah penumpang naik turun terbanyak yaitu pada trayek Selomangleng – Ngronggo di segmen Pasar Bandar – Pasar Kaget Petai dengan total 14 penumpang dan jumlah penumpang naik turun paling sedikit yaitu pada trayek Selomangleng – Ngronggo dan trayek Tamanan - Banjaran dengan total 5 penumpang. Berikut ini perhitungan untuk menentukan lebar interval kelas

$$C = R / K$$

$$C = (14 - 5) / 5,2$$

$$C = 2$$

Diperoleh nilai lebar interval kelas yaitu 2. Nilai dari lebar interval kelas ini akan digunakan untuk melakukan analisa distribusi frekuensi

c) Analisis Distribusi Frekuensi

Dari data tersebut kemudian dianalisa menjadi data distribusi frekuensi. Berikut ini merupakan hasil dari distribusi frekuensi dapat di lihat pada **Tabel 3** :

Tabel 3 Tabel Distribusi Frekuensi

No	interval kelas (X)	frekuensi (F)	Frekuensi Komulatif (Fpk)	persentase	Persentase Komulatif
1	0 – 2	0	0	0%	0%
2	3 – 5	3	3	17%	17%
3	6 – 8	7	10	39%	56%

No	interval kelas (X)	frekuensi (F)	Frekuensi Komulatif (Fpk)	persentase	Persentase Komulatif
4	9 – 11	2	12	11%	67%
5	12 – 14	6	18	33%	100%

Sumber : Hasil Analisis

Dari tabel di atas diketahui tidak ada posisi data pada persentil 85%, jadi ditetapkan yang terdekat yaitu pada kelas interval dan persentil 100% berada pada interval kelas 12 – 14 dengan frekuensi 2

d) Penentuan Jumlah Minimal Penumpang

Nilai persentil 85 dipakai karena nilai ini dianggap sudah memenuhi syarat dalam pengambilan suatu keputusan.

$$P_i = Li + c \left(\frac{n \times \frac{i}{100} - Fpk}{f} \right)$$

$$P_{85} = 12 + 2 \left(\frac{19 \times \frac{85}{100} - 18}{6} \right)$$

$$= 11$$

Dari perhitungan diatas maka dapat disimpulkan bahwa dengan menggunakan nilai persentil 85% maka dapat diketahui batas minimal penumpang pada suatu ruas jalan yaitu 11 penumpang pada tiap segmen

Analisa Kebutuhan Halte Berdasarkan Jumlah Minimal Penumpang

Apabila pada segmen mendapat penumpang kurang dari 11 penumpang maka segmen tersebut tidak memerlukan dibangunnya halte karena dianggap kurang efisien. Berikut merupakan tabel halte penentuan kebutuhan halte yang disesuaikan dengan perhitungan menggunakan persentil 85 dapat dilihat pada **Tabel 4** :

Tabel 4 Penentuan Kebutuhan Halte

TRAYEK	SEGMENT		JML PNP	KEBUTUHAN
A	Simpang Sukorame	Pasar Bandar	6	Tidak Butuh
	Pasar Bandar	Pasar Kaget Petai	14	Butuh
	Pasar Kaget Petai	Alun-Alun Kota Kediri	5	Tidak Butuh
	Alun-Alun Kota Kediri	Toko Adi Putro	5	Tidak Butuh
	Toko Adi Putro	Auto 2000 Toyota	12	Butuh
	Auto 2000 Toyota	Taman Wisata Pagora	12	Butuh
	Taman Wisata Pagora	Stikes RS Baptis	6	Tidak Butuh
	Stikes RS Baptis	Toko Panca Jaya	7	Tidak Butuh
	Toko Panca Jaya	Alun-Alun Kota Kediri	7	Tidak Butuh
F	Alun-Alun Kota Kediri	Simpang Sukorame	8	Tidak Butuh
	Terminal Tamanan	SMAN 7 Kediri	7	Tidak Butuh
	SMAN 7 Kediri	Auto 2000 Toyota	5	Tidak Butuh

TRAYEK	SEGMENT		JML PNP	KEBUTUHAN
	Auto 2000 Toyota	Gereja Katolik Santo Yoseph	12	Butuh
	Gereja Katolik Santo Yoseph	Primkoppabri Ahmad Yani	12	Butuh
	Primkoppabri Ahmad Yani	Kediri Mall	6	Tidak Butuh
	Kediri Mall	Radio Wijangsongko	12	Butuh
	Radio Wijangsongko	Alun Alun Kota Kediri	9	Tidak Butuh
	Alun Alun Kota Kediri	Pasar Kaget Petai	9	Tidak Butuh
	Pasar Kaget Petai	Terminal Tamanan	7	Tidak Butuh

Sumber : Hasil Analisis

Pada **Tabel 4** dapat diketahui bahwa dari 19 segmen terdapat 13 segmen yang tidak membutuhkan halte karena tidak memenuhi jumlah penumpang minimal yaitu 11 penumpang. Sedangkan untuk 6 segmen lainnya membutuhkan halte karena memenuhi jumlah penumpang minimal lebih dari 11 penumpang

2. Analisis Kebutuhan Berdasarkan Kantong Penumpang Analisis Kebutuhan Tempat Pemberhentian Berupa Halte

Analisis ini berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat No. 271/HK105/DRJD/96 tentang Pedoman teknis Perekeyasaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum. Sehingga dari pedoman teknis tersebut dapat dihitung jumlah untuk kebutuhan halte berdasarkan jarak dan tata guna lahan di Kota Kediri serta dipadukan dengan jarak dan tata guna lahan yang sesuai dengan standar teknis. Berikut ini merupakan Jarak antar halte masing – masing segmen berdasarkan tata guna lahan menurut standar tekni dapat dilihat pada **Tabel 5** :

Tabel 5 Jarak Antar Halte Berdasarkan Tata Guna Lahan Trayek A dan F

TRAYEK	SEGMENT		PANJANG SEGMENT (m)	TATA GUNA LAHAN	JARAK STANDAR (m)
	ASAL	TUJUAN			
A	Pasar Bandar	Pasar Kaget Petai	1000	Perdagangan, pertokoan, sekolah	300 – 400
	Toko Adi Putro	Auto 2000 Toyota	1000	Jasa, pertokoan, sekolah	300 – 400
	Auto 2000 Toyota	Taman Wisata Pagora	2100	Pertokoan, pemukiman	300 – 400
F	Auto 2000 Toyota	Gereja Katolik Santo Yoseph	650	Sekolah, pertokoan	300 – 400
	Gereja Katolik Santo Yoseph	Primkoppabri Ahmad Yani	1400	Pertokoan, pemukiman	300 – 400
	Kediri Mall	Taman Wisata Pagora	900	Pertokoan, Sekolah, Perdagangan	300 – 400

Sumber : Hasil Analisis

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

Segmen Pasar Bandar – Pasar Kaget petai

Karakteristik : Kota
 Tata Guna Lahan : pertokoan, sekolah, perdagangan
 Standar Tempat Henti : 300 – 400 meter
 Panjang Segmen : 1000 meter
 Jarak minimal dari simpang : 50 meter
 Farside & Nearside : 50 x 2 = 100 meter

$$\begin{aligned} \text{Kebutuhan Halte Ideal} &= \frac{\text{Panjang Segmen} - \text{Jarak Minimal Dari Simpang}}{\text{Standar Tempat Henti}} \\ &= \frac{1000-100}{400} \\ &= 2,25 = 2 \end{aligned}$$

Jadi berdasarkan perhitungan diatas, kebutuhan untuk halte di segmen Pasar Bandar – Pasar Kaget Petai adalah 2 halte. Analisis Kebutuhan Berdasarkan Jarak dan Tata Guna Lahan lahan dapat dilihat pada **Tabel 6**

Tabel 6 Analisis Kebutuhan Tempat Pemberhentian Berupa Halte Trayek A dan F

TITIK KANTONG PENUMPANG	HALTE EKSISTING	KEBUTUHAN HALTE	USULAN HALTE
Pasar Bandar	0	2	2
Pasar Kaget Petai			
Mushola Abdur Rosyid	2	4	2
Taman Wisata Pagora			
Kediri Mall	0	2	2
SMPN 3			

Analisis Tempat Perhentian Angkutan Umum Berupa Rambu

Pada segmen dengan jumlah penumpang kurang dari 11 orang akan diusulkan tempat perhentian angkutan umum berupa rambu untuk memfasilitasi calon penumpang untuk naik angkutan umum. Dapat dilihat pada **Tabel 7**

Tabel 7 Analisis Kebutuhan Tempat Perhentian Au berupa bus stop Trayek A dan F

TRAYEK	SEGMENT		HALTE EKSISTING	KEBUTUHAN TMPT PERHENTIAN
	ASAL	TUJUAN		
A	Simpang Sukorame	Pasar Bandar	0	5
	Pasar Kaget Petai	Alun-Alun Kota Kediri	0	1
	Alun-Alun Kota Kediri	Toko Adi Putro	0	4
	Taman Wisata Pagora	Stikes RS Baptis	0	4
	Stikes RS Baptis	Toko Panca Jaya	0	2
	Toko Panca Jaya	Alun-Alun Kota Kediri	0	5
	Alun-Alun Kota Kediri	Simpang Sukorame	0	10
F	Terminal Tamanan	SMAN 7 KEDIRI	1	7
	SMAN 7 Kediri	Auto 2000 Toyota	2	5

TRAYEK	SEGMENT		HALTE EKSISTING	KEBUTUHAN TMPT PERHENTIAN
	ASAL	TUJUAN		
	Primkoppabri Ahmad Yani	Kediri Mall	0	4
	Radio Wijangsongko	Alun Alun Kota Kediri	0	3
	Alun Alun Kota Kediri	Pasar Kaget Petai	0	1
	Pasar Kaget Petai	Terminal Tamanan	1	6

3. Desain Tempat Perhentian Angkutan Perkotaan Penentuan Lokasi Usulan Tempat Pemberhentian Berupa Halte

Dimensi dan Desain Fasilitas Perhentian Angkutan Umum Usulan

Berikut merupakan tabel Jumlah Penumpang Tiap Segmen dapat dilihat pada Tabel V. 8 :

Tabel V. 8 Jumlah Penumpang Tiap Segmen Pada Jam Sibuk

Segmen		Jumlah Penumpang / jam sibuk
Pasar Bandar	Pasar Kaget Petai	14
Auto 2000 Toyota	Taman Wisata Pagora	12
Kediri Mall	Radio Wijangsongko	12

Sumber : Hasil Analisa

Berikut ini merupakan salah satu contoh perhitungan untuk menentukan dimensi halte standar teknis dari ruang gerak bebas penumpang :

Nama Segmen : Pasar Bandar - Pasar Kaget Petai
 Jumlah Penumpang : 14
 SK Ruang Gerak Bebas : 0,9 m x 0,6 m
 Luas Halte : Ruang Gerak Bebas X Jumlah Pnp
 : 0,54 m² x 14 pnp/jam waktu sibuk
 : 7,6 m²

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

$$: \frac{7,6}{2} = 4 \text{ m}$$

jadi dimensi halte yang diperoleh dari hasil perhitungan adalah tidak memenuhi standar ukuran minimal halte akan diusulkan dimensinya menjadi standar ukuran minimal halte yaitu 4 m x 2 m. Untuk tinggi halte disesuaikan dengan standar teknis yang berlaku dimana tinggi halte minimum adalah 2,5 meter diukur dari lantai hingga bagian atap paling bawah.

4. Perbandingan Kondisi Eksisting dengan Usulan

Dari Segi Jumlah Halte. Berikut dapat dilihat pada Tabel 9

Tabel 9 Perbandingan Jumlah Halte Eksisting dan Jumlah Halte Usulan

LOKASI HALTE EKSISTING	LOKASI HALTE USULAN
Jl. Semeru (Halte Semeru)	Jl. KH Wachid Hasyim (Halte P. Bandar)
Jl. Diponegoro (Halte Diponegoro)	Jl. Bandar Ngalim (Halte P. Kaget)
Jl. Hasnudin (Halte Hasanudin)	Jl. Imam Bonjol (Halte Al Huda)
Jl. Imam Bonjol (Halte Imam Bonjol)	Jl. Ahmad Yani (Halte Brawijaya)
	Jl. Jayabaya (Halte Kediri Mall)
	Jl. Jayabaya (Halte SMPN 3)

Sumber : Hasil Analisis

Berdasarkan **Tabel 9** menjelaskan bahwa pada kondisi usulan mengalami peningkatan setelah penyesuain. Jumlah halte eksisting yang sedikit dan setelah dilakukan rekomendasi beberapa usulan jumlah halte tersebut meningkat.

Dari Segi Fasilitas Pejalan Kakimenjelaskan bahwa pada kondisi usulan mengalami peningkatan setelah penyesuain. Fasilitas eksisting kurang memadai dan setelah di lakukan rekomendasi beberapa usulan fasilitas tersebut meningkat. Fasilitas tersebut bertujuan dapat di akses seluruh pengguna , termasuk oleh pengguna berkebutuhan khusus agar merasa nyaman dan aman

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pengolahan data pada bab sebelumnya, ada beberapa kesimpulan terkait dengan fasilitas tempat pemberhentian angkutan umum antara lain:

1. Dari evaluasi kantong penumpang yang sudah dilakukan di wilayah kajian pada Kota Kediri dapat diketahui bahwa 19 titik kantong penumpang yang belum terdapat tempat pemberhentian
2. Berdasarkan hasil Analisis kebutuhan titik kantong penumpang di Kota Kediri dibutuhkan pengadaan halte pada tiga segmen yang dihitung berdasarkan titik kantong penumpang di sepanjang Jalan KH Wachid Hasyim – jalan Bandar Ngalim, Jalan Imam Bonjol - Jalan Ahmad Yani dan Jalan Jayabaya . Segmen yang tidak memenuhi perhitungan permintaan diusulkan tempat perhentian angkutan umum (bus stop).
3. Didapatkan lokasi halte dan dimensi yang ideal berdasarkan kantong penumpang agar dapat berfungsi sebagai tempat naik dan turun penumpang adalah:
 - a. Segmen Pasar Bandar – Pasar Kaget Petai , dimensi halte 4 m x 2 m
 - b. Segmen Auto 2000 Toyota – Taman Wisata Pagora, dimensi halte 4 m x 2 m
 - c. Segmen Kediri Mall – Radio Wijangsongko, dimensi halte 4 m x 2 m

Direncanakan halte dengan dimensi 4 m x 2 m dan tinggi halte yang diusulkan adalah 2,5 meter.

DAFTAR PUSTAKA

- _____, 2009, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jakarta
- _____, 2014, Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan, Jakarta.
- _____, 2013, Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jakarta.
- _____, 2010, Peraturan Menteri Nomor 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan, Jakarta
- _____, 1996, SK. Dirjen Perhubungan Darat Nomor : 271/HK.105/DRJD/96, Direktorat Jenderal Perhubungan, Jakarta.
- Harinaldi, 2005, *Prinsip-Prinsip Statistik Untuk Teknik dan Sains*, Jakarta: Erlangga.
- Tamin, O.Z, 1997. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*, Teknik Sipil, ITB, Bandung.
- Murtono B.A. & Quintarina U., 1991, *Teori Perancangan Kota*, Fakultas Pascasarjana, ITB, Bandung
- Kelompok PKL Kota Kediri, 2022, Laporan Umum Taruna Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Program D III Manajemen Transportasi Jalan.