

PERENCANAAN KEBUTUHAN HALTE DI KOTA PADANGSIDIMPUAN

PLANNING FOR SHELTER NEEDS IN THE CITY OF

PADANGSIDIMPUAN

Fadilah Khairani Pohan¹, Utut Widyanto², Irfan Wahyunanda³

¹ Politeknik Transportasi Darat Indonesia - STTD

Jalan Raya Setu NO. 89 Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

² Manajemen Transportasi Jalan

Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD, Indonesia

Fadilahkhairanipohan@gmail.com

Diterima: Agustus 2022, Direvisi: Agustus 2022, Diterbitkan: Agustus 2022

Abstract

Land transportation is one of the most important factors in building a district or city in supporting the smooth running of the economy, education, and government affairs and other public interests. The availability of an effective and efficient transportation system will further increase the accessibility and mobility of the area so that it can improve various factors of people's lives. Public facilities provided by the Padangsidimpuan City Government to improve public services, especially in the land transportation sector in the city, namely city transportation in the Padangsidimpuan area and land transportation infrastructure, namely public transportation stops (halte) so that it is easy for people to travel. In Padangsidimpuan City there are 10 bus stops but in the area traversed by route 02 and route 04 there is only one stop on each route so that public transport users are more often waiting on the side of the road due to the less than optimal bus stop facilities in their location placement and there are no bus stops in some areas. passenger pocket points that can cause disruption of order and smooth traffic. Determining the location of the stop is used to analyze the actual demand (demand for public transportation) using the zone, then the number of requests for public transportation in the zone traversed by the route under study will be taken. Meanwhile, to determine the dimensions and design of the stop, the results of dynamic survey data are used, namely the number of boarding and disembarking passengers on the route under study. Based on the results of the analysis that has been carried out, it has been found that 10 new bus stops are equipped with shelter protectors and additional facilities are made to improve safety and comfort for drivers and public transport users.

Keywords: Bus Stop, Analysis, Public Transportation, Passangers.

Abstrak

Transportasi Darat merupakan salah satu faktor yang sangat penting dalam membangun suatu daerah kabupaten atau kota dalam menunjang kelancaran bidang perekonomian, Pendidikan, dan urusan pemerintahan serta kepentingan umum lainnya. Tersedianya sistem transportasi yang efektif dan efisien akan lebih meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas wilayahnya sehingga dapat meningkatkan berbagai faktor kehidupan masyarakat. Fasilitas umum yang disediakan oleh Pemerintah Kota Padangsidimpuan untuk meningkatkan pelayanan publik khususnya pada sektor sarana transportasi darat dalam kota yaitu angkutan kota di wilayah Padangsidimpuan dan prasarana transportasi darat yaitu tempat pemberhentian angkutan umum (Halte) agar masyarakat mudah

dalam melakukan perjalanan. Di Kota Padangsidempuan terdapat 10 halte akan tetapi pada kawasan yang dilalui trayek 02 dan trayek 04 hanya terdapat satu halte pada setiap trayek sehingga para pengguna angkutan umum lebih sering menunggu di tepi jalan dikarenakan fasilitas halte yang kurang optimal dalam penempatan lokasinya dan belum terdapatnya halte di beberapa titik kantong penumpang yang bisa mengakibatkan terganggunya ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Menentukan titik lokasi halte digunakan analisis demand actual (permintaan angkutan umum) menggunakan zona kemudian akan diambil jumlah permintaan angkutan umum pada zona yang dilalui trayek yang dikaji. Sedangkan untuk menentukan dimensi dan desain halte digunakan hasil data survei dinamis yaitu jumlah naik dan turun penumpang pada trayek yang di kaji. Berdasarkan hasil analisa yang telah dilakukan telah diperoleh bahwa 10 titik halte baru yaitu yang dilengkapi dengan pelindung (halte) serta dilakukan penambahan fasilitas guna meningkatkan keamanan dan kenyamanan pada pengemudi dan pengguna angkutan umum.

Kata kunci: Halte, Analisis, Angkutan Umum, Penumpang.

PENDAHULUAN

Perkembangan teknologi pada era modern ini cukup pesat, seperti halnya pada bidang transportasi kebutuhan akan penggunaannya bertumbuh dengan cukup cepat yang banyak kita jumpai di kota – kota besar di Indonesia, Pertumbuhan penduduk di tandai dengan tingginya mobilitas menyebabkan kemacetan di jalanan yang semakin, berkurangnya kinerja ruas jalan yang disebabkan oleh hambatan samping seperti, pedagang, kendaraan yang parkir sembarangan di ruas jalan yang menyebabkan terganggunya arus lalu lintas. Seperti kita ketahui kebutuhan akan sarana dan prasarana transportasi yang layak sangat dibutuhkan untuk memberikan kelancaran pada kegiatan masyarakat yang sehari- hari berpergian menggunakan angkutan umum sehingga dapat berjalan dengan baik.

Fasilitas umum yang disediakan oleh Pemerintah Kota Padangsidempuan untuk meningkatkan pelayanan publik khususnya pada sektor sarana transportasi darat dalam kota yaitu angkutan kota di wilayah Padangsidempuan dan prasarana transportasi darat yaitu tempat pemberhentian angkutan umum (Halte) agar masyarakat mudah dalam melakukan perjalanan. Halte merupakan tempat pemberhentian kendaraan bermotor umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Sebagai salah satu fasilitas publik, halte seharusnya bisa memberikan kenyamanan bagi pengguna sesuai standar aturan pengadaannya sehingga keberadaan angkutan umum akan terus berlanjut.

Berdasarkan keputusan walikota Padangsidempuan nomor 171 tahun 2014 terdapat 16 trayek angkutan perkotaan. Namun sesuai hasil yang didapatkan di lapangan hanya terdapat 14 trayek yang beroperasi. Kondisi prasarana halte di Kota Padangsidempuan berdasarkan hasil survei inventarisasi angkutan umum hanya terdapat satu halte pada ruas jalan yang dilalui trayek 04 dan trayek 02. Kondisi halte pada lintasan yang dilayani trayek tersebut masih belum optimal berdasarkan fungsinya sebagai tempat menaikkan dan menurunkan penumpang. Selain itu ditemukan halte yang telah beralih fungsi menjadi tempat berjualan dan tempat parkir. Di kawasan tersebut para pengguna angkutan umum lebih sering menunggu di tepi jalan dikarenakan fasilitas halte yang kurang optimal dalam penempatan lokasinya dan banyak angkutan yang tidak berhenti pada halte yang tersedia serta

belum terdapatnya halte di beberapa titik kantong penumpang. Hal inilah yang menjadi alasan para pengguna angkutan umum untuk naik dan turun disembarang tempat yang dapat mengganggu kelancaran lalu lintas. Dengan keadaan ini, maka perlu diadakan identifikasi terhadap “PERENCANAAN KEBUTUHAN HALTE DI KOTA PADANGSIDIMPUAN”, terkhusus wilayah studi trayek 04 dan trayek 02. Dengan tujuan akan didapatkan jumlah kebutuhan halte dan titik lokasi halte yang ideal agar sesuai dengan kantong penumpang serta berdasarkan pedoman teknis yang ada.

METODE

Metode pengumpulan data ini meliputi pengumpulan informasi yang berkaitan dengan data yang diperlukan untuk Analisa permasalahan, dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Data Sekunder

a. Data Kependudukan

Data Kependudukan diperoleh dari Badan Pusat Statistik Kota Padangsidempuan, data ini merupakan data yang berisi tentang kependudukan masyarakat Kota Padangsidempuan tahun 2022.

b. Jaringan Jalan

Data Jaringan Jalan diperoleh dari Dinas Perhubungan Kota Padangsidempuan, data tersebut menampilkan jaringan jalan yang ada di Kota Padangsidempuan.

c. Jaringan Trayek

Data Jaringan Trayek adalah data yang menampilkan jaringan trayek angkutan umum di Kota Padangsidempuan. Data ini diperoleh dari Dinas Perhubungan Kota Padangsidempuan melalui SK Walikota Tahun 2014.

d. Tata Guna Lahan

Data Tata Guna Lahan adalah data yang berisikan kondisi tata guna lahan eksisting di Kota Padangsidempuan, data ini diperoleh dari Laporan Umum Kota Padangsidempuan tahun 2022.

e. Survei Dinamis

Survei dinamis dilaksanakan untuk mengetahui load factor dinamis dan tingkat perpindahan dari setiap trayek angkutan perkotaan.

f. Survei Home Interview

Survei Home Interview (HI) adalah survei yang dilakukan dengan cara mewawancarai orang dari rumah ke rumah untuk mencari matrik asal tujuan perjalanan dari aktivitas rutin masyarakat berdasarkan pembagian zona sehingga dapat diketahui besarnya bangkitan dan tarikan dari suatu zona.

2. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh dengan melakukan survei dan data tersebut merupakan data pada keadaan sebenarnya yang ada pada wilayah studi. Survei yang dilakukan antara lain:

a. Survei Inventarisasi Halte

Survei inventarisasi halte ini merupakan survei yang dilakukan untuk mengetahui kondisi dan ketersediaan fasilitas halte serta mengetahui letak halte pada ruas jalan mana saja yang dilalui oleh trayek angkutan perkotaan. Survei inventarisasi halte dilakukan dengan cara mengamati, mengukur dan mencatat data ke dalam formulir survei sesuai dengan target data yang dilaksanakan langsung terhadap semua fasilitas yang terdapat di halte. Target data:

- 1) Lokasi halte
- 2) Panjang, lebar dan tinggi halte;
- 3) Lebar dan tinggi tempat duduk;
- 4) Kelengkapan fasilitas lainnya.

b. Survei Naik Turun Penumpang Angkutan umum (survei dinamis)

Survei dinamis atau survai di dalam kendaraan (On Bus Survai) merupakan survai dalam bidang angkutan umum yang dilaksanakan didalam kendaraan yang menjadi obyek survai dengan metode pencatatan jumlah penumpang yang naik dan turun kendaraan yang menempuh suatu lintasan trayek, dimana surveyor ikut naik di dalam kendaraan tersebut untuk mencatat jumlah penumpang naik dan yang turun serta waktu perjalanan pada setiap segmen atau setiap ruas jalan yang dilewati trayek tersebut. Survei ini dilakukan pada jam peak.

Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Analisis kondisi fasilitas halte eksisting sesuai standar teknis

Melakukan Analisa kondisi halte eksisting terhadap kebutuhan halte menggunakan permintaan jasa angkutan umum sesuai pelayanan trayek (demand actual) dengan indikator:

- a. Standarisasi penentuan kebutuhan halte
- b. Penentuan kebutuhan halte pada ruas jalan yang dilalui trayek angkutan umum di wilayah kajian
- c. Penentuan luas dimensi ruang kebutuhan halte.

2. Identifikasi kebutuhan halte

Dari data-data input yang ada, selanjutnya digunakan untuk menganalisa kebutuhan halte dengan kriteria sebagai berikut:

- a. Lokasi tempat pemberhentian penumpang;
- b. luas dimensi ruang kebutuhan halte.

3. Penilaian kebutuhan halte

Dengan penilaian kebutuhan tersebut dapat ditetapkan skenario sebagai bahan perbandingan sebagai berikut:

- a. Penilaian jumlah permintaan penumpang akan kebutuhan tempat pemberhentian penumpang (halte);
- b. Penilaian lokasi dan membandingkannya dengan kebutuhan.

4. Rekomendasi

Dari tahapan analisis maka dapat diusulkan pembangunan halte dilihat dari aspek kantong-kantong penumpang

Lokasi dan Jadwal Penelitian

Lokasi Penelitian berada di ruas JL. Raja Inal Siregar -Sisingamangaraja yang dilewati trayek 04 dan Ruas JL. Imam Bonjol yang dilewati trayek 02. Sedangkan jadwal penelitian dilakukan pada bulan Mei – Agustus.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Kondisi Fasilitas Halte Eksisting

a. Halte Jl. Raja inal siregar

Yang pertama yaitu halte yang tidak memiliki identitas nama halte. Kondisi tata guna lahan di daerah tersebut berupa pemukiman, pertokohan dan sekolah. Dari pengamatan, halte tersebut sering digunakan oleh pelajar. Inventarisasi halte bisa dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1 Inventarisasi Halte JL. Raja Inal Siregar

Lokasi	Dimensi		Fasilitas	Keterangan		Kondisi
				Ada	Tidak	
Jl. Raja inal siregar	Panjang	6,3 m	Papan Nama		✓	
			Rambu		✓	
	Lebar	2 m	Lampu Penerangan		✓	
			Tempat duduk	✓		Baik
	Tinggi	3 m	Kanopi	✓		Baik
			Papan Info		✓	
	Lebar Tempat Duduk	50 cm	Telepon		✓	
			Tempat Sampah		✓	
	Tinggi Tempat duduk	50 cm	Pagar		✓	
			Papan Informasi Trayek		✓	

b. Halte Jl. Imam Bonjol

lokasi halte yang kedua yaitu halte yang tidak memiliki identitas nama halte. Tata guna lahan didaerah tersebut berupa pemukiman, pertokohan dan Universitas IAIN Kota Padangsidimpuan. Kondisi halte ini dalam keadaan buruk. Inventarisasi halte bisa dilihat pada tabel berikut:

Tabel 2 Inventarisasi Halte JL. Imam Bonjol

Lokasi	Dimensi		Fasilitas	Keterangan		Kondisi
				Ada	Tidak	
Jl. Imam Bonjol	Panjang	4,5 m	Papan Nama		✓	
			Rambu		✓	
	Lebar	1,8 m	Lampu Penerangan		✓	
			Tempat duduk	✓		Baik
	Tinggi	2,7 m	Kanopi	✓		Baik
			Papan Info		✓	
	Lebar Tempat Duduk	40 cm	Telepon		✓	
			Tempat Sampah		✓	
	Tinggi Tempat duduk	40 cm	Pagar		✓	
			Papan Informasi Trayek		✓	

2. Analisis Permintaan Perjalanan

a. Pembagian Zona

Permbagian zona yang dilakukan dalam penelitian dilihat berdasarkan pola tata guna lahan dan pola jaringan jalan. Di kota Padangsidimpuan terdapat 14 zona internal dan 3 zona eksternal. Pola pembagian zona dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 3 Pembagian Zona Wilayah Kota Padangsidimpuan

ZONA	KELURAHAN/DESA	Kecamatan
CBD	Wek I, Wek II, Wek III, Wek IV, Kantin	Pangsidimpuan Utara 1
2	Timbangan, Kayuombun, Sadabuan, Tanobato, Tobat	Padangsidimpun Utara 2
3	Batang ayumi jae, Sitamiang baru, Sitamiang, Bincar	Padangsidimpuan Utara, Padangsidimpuan Selatan
4	Wek V, Losung, Silandit	Padangsidimpuan Selatan 1
5	Padang matinggi lestari, Padang matinggi, Aek tampang	Padangsidimpuan Selatan 2
6	Ujung padang, Sidangkal, wek VI, hanopan	Padangsidimpuan Selatan 3
7	Panyanggar, partihaman saroha, losung batu, bonan dolok	Padangsidimpuan Utara, Padangsidimuan Hutaimbaru
8	Batang ayumi julu, batunadua jae, purwodadi, baruas, ujung gurap	Padangsidimpuan Utara, Padangsidimpuan Batunadua
9	Siloting, aek bayur, aek tuhul, pudun julu, batang bahal, pudun jae, labuhan labo, sihitang	Padangsidimpuan Batunadua, Padangsidimpuan Tenggara
10	Hutaimbaru, palopat maria, sabungan jae, singali, sabungan sipabangun, tinjoman lama	Padangsidimpuan Hutaimbaru

11	Lubuk raya, lembah lubuk manik, huta padang, batu layan, joring lombang, joring natobang, pintu langit jae, simasom	Padangsidimpuan Hutaimbaru, Padangsidimpuan Angkola Julu
12	Mompang, rimba soping, simatohir, batunadua julu, simirik, Gunung hasahatan, aek najaji, bargot topong	Padangsidimpuan Batunadua, Padangsidimpuan Angkola Julu
13	Perkebunan pijorkoling, labuhan rasoki, manunggang jae, huta koje, huta limbong, huta padang, huta lombang, tarutung baru, Palopat pijorkoling	Padangsidimpuan Tenggara 1
14	Purbatua pijorkoling, Pijorkoling, salambue, sigulang, manunggang julu, goti, manegen	Padangsidimpuan Tenggara 2

b. Demand Angkutan Umum Aktual

Demand angkutan umum aktual merupakan jumlah kemungkinan adanya permintaan akan angkutan perkotaan berdasarkan pola pergerakan masyarakat dengan menggunakan angkutan umum saat ini. Untuk menentukan permintaan angkutan umum aktual diperoleh dari perkalian matriks asal tujuan perjalanan orang/hari tahun 2022 yang didapatkan dari hasil survei wawancara rumah tangga dengan persentase penggunaan angkutan umum. Persentase tersebut dapat dilihat dari pemilihan penggunaan moda di Kota Padangsidimpuan yaitu sebesar 2%. maka dibuat matriks asal tujuan perjalanan dengan menggunakan angkutan umum sebagai berikut:

Tabel 4 Matrik Asal Tujuan Perjalanan yang Menggunakan Angkutan Umum (Populasi) Tahun 2022 (perjalanan/hari)

O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	JUMLAH
1	176	159	174	147	76	155	67	102	13	23	21	21	1	68	1202
2	119	161	79	87	137	163	62	29	35	56	34	39	80	125	1206
3	139	84	101	94	89	95	50	58	67	51	11	30	47	57	970
4	138	76	86	222	76	70	37	21	62	37	21	34	54	52	986
5	60	150	63	84	180	102	40	73	73	41	19	39	38	54	1016
6	159	164	94	78	124	221	59	79	37	48	17	15	48	49	1191
7	80	68	31	68	86	62	168	27	37	46	28	40	30	42	814
8	109	28	101	23	83	114	31	187	12	35	15	21	12	15	785
9	29	59	82	82	42	58	31	14	5	29	20	21	35	33	540
10	33	49	59	29	27	33	24	32	52	42	57	19	17	27	501
11	17	36	9	21	20	22	24	20	21	53	31	10	10	22	315
12	17	34	29	31	29	12	43	23	25	17	20	72	13	12	377
13	9	70	35	46	34	59	24	9	46	18	13	13	68	21	464
14	170	87	33	30	48	47	40	16	32	30	16	15	13	10	587
JUMLAH	1255	1224	976	1040	1052	1215	700	691	516	525	321	388	467	586	10955

3. Perencanaan Kebutuhan Halte

a. Demand Angkutan Umum Pada Trayek 04

Zona yang dilewati trayek 02 adalah zona 1, zona 3, zona 4, zona 8 dan zona 12 dimana permintaan angkutan umum (demand aktual) bisa dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5 Demand Angkutan Umum Pada Trayek 04

O/D	1	3	4	8	12	JUMLAH
1	176	174	147	102	21	620
3	139	101	94	58	30	421
4	138	86	222	21	34	501
8	109	101	23	187	21	440
12	17	29	31	23	72	172
JUMLAH	578	491	516	391	177	2154

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa permintaan angkutan umum paling tinggi berada di zona 1, zona 3, dan zona 4.

b. Demand Angkutan Umum Pada Trayek 02

Zona yang dilewati trayek 02 adalah zona 1, zona 4, zona 5, zona 9, zona 13 dan zona 14 dimana permintaan angkutan umum (demand aktual) bisa dilihat pada tabel berikut:

Tabel 6 Demand Angkutan Umum Pada Trayek 02

O/D	1	4	5	9	13	14	JUMLAH
1	176	147	76	13	1	68	480
4	138	222	76	62	54	52	604
5	60	84	180	73	38	54	490
9	29	82	42	5	35	33	226
13	9	46	34	46	68	21	223
14	170	30	48	32	13	10	302
JUMLAH	582	610	457	231	208	238	2325

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa permintaan angkutan umum paling tinggi berada di zona 1, zona 3, dan zona 5.

Berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat No. 271/HK105/DRJD/96 tentang Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum dapat dihitung jumlah kebutuhan halte berdasarkan jarak serta tata guna lahan di wilayah studi dan dipadukan dengan jarak dan tata guna lahan sesuai standar. Berikut merupakan jarak dan tata guna lahan berdasarkan zona yang mempunyai permintaan angkutan umum yang tinggi:

Tabel 7 Kebutuhan Halte Berdasarkan Jarak dan Tata Guna Lahan

Zona Yang Dilewati	Panjang Trayek	Standar Teknis Simpang	Tata Guna Lahan	Jarak Standar Teknis	Kebutuhan Halte
1	1100	1000	pasar,pertokoan	200–300	3
3	900	800	perumahan, sekolah,jasa	300–500	2
4	600	500	Permukiman	300–400	1
5	2200	2100	perumahan, sekolah,jasa	300–500	4

Dari data diatas dapat diketahui kebutuhan halte pada zona 1, zona 3, zona 4 dan zona 5 adalah 10 halte.

Berdasarkan hasil analisis kebutuhan halte tiap zona yang dilewati trayek, maka ditentukan titik lokasi penempatan halte yang sesuai dengan titik kantong penumpang yang ada. Berikut ini merupakan rencana lokasi halte menurut kantong-kantong penumpang:

Tabel 8 Lokasi Halte Usulan

NO	ZONA	KEBUTUHAN HALTE	TITIK HALTE USULAN	STATUS JALAN	TIPE JALAN
1	1	3	JL. Mesjid Raya Baru, Depan SD negeri 200108 Padangsidimpuan	Jalan Nasional	2/2 UD
			JL. Baginda Soripada, 100 meter dari simpang 3 baginda soripada		
			JL. Imam Bonjol, Depan Hotel Mega Permata		
2	3	2	JL. Sisingamangaraja, 80 meter dari pertamina	Jalan Nasional	2/2 UD
			JL. Sisingamangaraja, Depan AMPI TAPSEL		
3	4	1	JL. Imam Bonjol, 80 meter dari simpang silandit, Depan Locket Jati Jaya	Jalan Nasional	2/2 UD
4	5	4	JL. Imam Bonjol, di samping Locket ALS	Jalan Nasional	2/2 UD
			JL. Imam Bonjol, Depan Swalayan Rahmat Syariah		
			JL. Imam Bonjol, Pasar Saroha		
			JL. Imam Bonjol, di seberang Hotel Mutiara		

Dapat diketahui dari tabel diatas jumlah kebutuhan halte terbanyak terdapat pada zona 5 sebanyak 4 halte.

4. Dimensi Halte Usulan

Menurut SK. Dirjen Perhubungan Darat No. 271/HK105/DRJD96 tentang pedoman teknis perkerjasama tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum, dimensi ukuran minimal halte untuk yang ditetapkan adalah 4 m x 2 m. Ruang gerak bebas penumpang pada halte adalah 0,9 m x 0,6 m per penumpang atau dengan luas 0,54 m². Untuk melakukan perhitungan dimensi, dibutuhkan jumlah penumpang tertinggi tiap segmen yang didapat dari hasil survei dinamis.

a. Jumlah naik turun Penumpang Trayek 02

Jumlah naik turun Penumpang Trayek 02 dapat dilihat pada Tabel berikut:

Tabel 9 Jumlah naik turun Penumpang Trayek 02

TRAYEK	SEGMENT		PNP NAIK	PNP TURUN	JUMLAH PNP
TRAYEK 02	Batas Kota	Simpang Pulo Bauk	2	1	3
	Simpang Pulo Bauk	Terminal H.M Tohar bayo angin	2	2	4
	Terminal H.M. Tohar bayo angin	IAIN	4	5	9
	IAIN	Pasar Saroha	8	7	15
	Pasar Saroha	Tugu Siborang	8	4	10
	Tugu siborang	Pasar Sakumpal Bonang	2	7	9

Dari Tabel diatas, dapat diketahui bahwa jumlah penumpang naik turun tertinggi pada survei yang dilakukan terdapat pada segmen 4 yaitu IAIN-Pasar Saroha dengan penumpang sebanyak 15 orang.

b. Jumlah naik turun Penumpang Trayek 04

Jumlah naik turun Penumpang Trayek 04 dapat dilihat pada Tabel berikut:

Tabel 10 Jumlah naik turun Penumpang Trayek 04

TRAYEK	SEGMENT		PNP NAIK	PNP TURUN	JUMLAH PNP
TRAYEK 04	POOL 04	Terminal Batunadua	6	1	7
	Terminal Batunadua	JL. Raja Inal Siregar	2	3	5
	JL. Raja Inal Siregar	JL.Sisingamangaraja	4	4	8

	JL.Sisingamangaraja	tugu Siborang	8	6	14
	tugu Siborang	Pasar Sangkumpal Bonang	1	7	8

Dari Tabel diatas, dapat diketahui bahwa jumlah penumpang tertinggi pada survei yang dilakukan terdapat pada segmen 4 yaitu JL. Sisingamangaraja-tugu siborang dengan penumpang sebanyak 14 orang.

c. Analisa Data Dinamis

Dari data dinamis terdapat jumlah penumpang yang naik dan turun pada setiap segmen dimana hasil data tersebut diperoleh dari survei dinamis angkutan perkotaan di wilayah kajian. Survei dinamis ini dilakukan pada saat peak agar mendapatkan jumlah penumpang yang ideal baik yang turun maupun yang naik. analisa dinamis angkutan umum dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

Tabel 11 Analisa Data Dinamis

No	SEGMENT		PNP NAIK	PNP TURUN	JUMLAH PNP
1	Batas Kota	Simpang Pulo Bauk	2	1	3
2	Simpang Pulo Bauk	Terminal H.M Tohar bayo angin	2	2	4
3	Terminal H.M. Tohar bayo angin	IAIN	4	5	9
4	IAIN	Pasar Saroha	8	7	15
5	Pasar Saroha	Tugu Siborang	8	4	10
6	Tugu siborang	Pasar Sakumpal Bonang	3	14	17
7	POOL 04	Terminal Batunadua	6	1	7
8	Terminal Batunadua	JL. Raja Inal Siregar	2	3	5
9	JL. Raja Inal Siregar	JL.Sisingamangaraja	4	4	8
10	JL.Sisingamangaraja	tugu Siborang	8	6	14

Berdasarkan tabel diatas segmen yang dibuat telah sesuai dengan kantong penumpang pada zona. Dimana dapat dilihat pada zona yang mempunyai permintaan angkutan umum yang tinggi akan mempunyai Analisa dinamis yang tinggi juga. Berikut merupakan dimensi halte usulan pada tiap segmen yang mempunyai penumpang yang tinggi:

Tabel 12 Dimensi Halte Usulan

NO	SEGMENT		JUMLAH PNP TIAP SEGMENT	LUAS HALTE	PANJANG HALTE	UKURAN	UKURAN USULAN
1	IAIN	Pasar Saroha	15	8,1	4,05	4 x 2	4 x 2
2	Pasar Saroha	Tugu Siborang	10	5,4	2,7	3 x 2	4 x 2
3	Tugu siborang	Pasar Sakumpal Bonang	17	9,18	4,59	5 x 2	5 x 2
4	JL.Sisingamangaraja	tugu Siborang	14	7,56	3,78	4 x 2	4 x 2

Berdasarkan tabel diatas, ukuran dimensi halte paling besar adalah Tugu Siborang – Pasar Sangkumpal Bonang dengan dimensi 4,59 m x 2 m, memenuhi ukuran minimum halte sedangkan ukuran dimensi halte paling kecil adalah segmen Pasar Saroha – Tugu Siborang dengan dimensi 2,7 m x 2 m. standar ukuran minimal halte adalah 4 m x 2 m, jadi dimensi halte yang diperoleh dari hasil perhitungan yang tidak memenuhi batas minimal ukuran halte diusulkan ukuran 4 m x 2 m dilakukan untuk mencukupi ukuran minimal halte. Untuk tinggi halte tidak ada perhitungan secara pasti maka disesuaikan dengan standar teknis yang berlaku dimana tinggi halte minimum adalah 2,5 meter diukur dari lantai hingga bagian atap paling bawah.

5. Desain Halte Usulan

Desain halte yang akan diusulkan dalam memenuhi kebutuhan masyarakat dalam bertransportasi memiliki Panjang 5 meter, lebar 2 meter, dan tinggi 2,5 meter. Berdasarkan Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat No 271/HK.105/DRJD/96 tahun 1996 Kebutuhan fasilitas halte yang sesuai dengan wilayah kajian adalah sebagai berikut:

1. Identitas halte berupa nama dan atau nomor
2. Rambu petunjuk
3. Papan informasi trayek
4. Lampu penerangan
5. Tempat duduk
6. Tempat sampah
7. Pagar pengaman

Nantinya desain rencana halte yang akan di bangun di Kota Padangsidimpuan akan disesuaikan dengan kebutuhan fasilitas halte diatas yang diharapkan dapat membantu dan memenuhi kebutuhan masyarakat dalam bertransportasi.

KESIMPULAN

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

1. Dari evaluasi halte yang sudah dilakukan di wilayah kajian pada Kota Padangsidimpuan dapat diketahui bahwa masih banyak yang belum memenuhi kelengkapan fasilitas halte sesuai dengan standar teknis penentuan fasilitas halte seperti tidak adanya Papan Nama/Identitas Halte, Papan Informasi Trayek, Rambu Petunjuk, Tempat Sampah, Lampu Penerangan dan Pagar.
2. Berdasarkan hasil Analisis kebutuhan halte di Kota Padangsidimpuan dibutuhkan pengadaan halte pada zona 1, zona 3, zona 4 dan zona 5.
3. Didapatkan lokasi halte yang ideal berdasarkan deman actual (permintaan angkutan umum) agar dapat berfungsi sebagai tempat naik dan turun penumpang adalah:
 - a. zona 1
Diusulkan pada ruas jalan sebagai berikut:
 1. JL. Mesjid Raya Baru, Depan SD negeri 200108 Padangsidimpuan
 2. JL. Baginda Soripada, 100 meter dari simpang 3 baginda soripada
 3. JL. Imam Bonjol, Depan Hotel Mega Permata
 - b. zona 3
Diusulkan pada ruas jalan sebagai berikut:
 1. JL. Sisingamangaraja, 80 meter dari Pertamina
 2. JL. Sisingamangaraja, Depan AMPI TAPSEL
 - c. Zona 4
Diusulkan pada ruas jalan sebagai berikut:
 1. JL. Imam Bonjol, 80 meter dari simpang silandit, Depan Locket Jati Jaya
 - d. Zona 5
Diusulkan pada ruas jalan sebagai berikut:
 1. JL. Imam Bonjol, di samping Locket ALS
 2. JL. Imam Bonjol, Depan Swalayan Rahmat Syariah
 3. JL. Imam Bonjol, Pasar Saroha
 4. JL. Imam Bonjol, di seberang Hotel Mutiara
4. Dimensi halte yang dibutuhkan berdasarkan analisis standar ruang gerak bebas penumpang diperoleh ukuran dimensi halte pada masing – masing segmen pada survei dinamis adalah sebagai berikut:
 - a. Segmen IAIN – Pasar Saroha = 4 m x 2 m
 - b. Segmen Pasar Saroha – Tugu Siborang = 4 m x 2 m
 - c. Segmen Tugu Siborang – Pasar Sangkumpul Bonang = 5 m x 2 m
 - d. Segmen JL. Sisingamangaraja – Tugu Siborang = 4 m x 2 m
5. Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan maka desain halte yang digunakan agar sesuai dengan kondisi yang terdapat pada titik lokasi halte yang telah ditentukan digunakanlah halte dengan jenis halte tunggal dan titik perlindungan menghadap ke muka dengan posisi arus pejalan kaki berada di depan. Desain ini yang dirasa paling cocok dengan kondisi yang ada di lapangan sehingga halte dapat digunakan secara optimal.

UCAPAN TERIMA KASIH

Pada kesempatan ini saya mengucapkan banyak terimakasih atas segala bantuan yang diberikan selama proses penulisan Kertas Kerja Wajib ini kepada Yth:

1. Keluarga yang selalu ada untuk mendukung.
2. Bapak Ahmad Yani, ATD., MT Selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Bekasi.

3. Bapak Rachmad Sadili, MT Selaku Ketua Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Bekasi.
4. Bapak Selaku Dosen Pembimbing Jurnal Yang telah meluangkan waktunya untuk membimbing dan mengarahkan saya dalam penyusunan Jurnal ini.
5. Rekan-rekan Taruna/I Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Bekasi Angkatan XLI.
6. Semua pihak yang secara langsung maupun tidak langsung turut membantu dalam penyusunan Jurnal ini.

Akhirnya penulis mengharapkan semoga penulisan Jurnal ini dapat bermanfaat bagi kita semua, khususnya bagi perkembangan ilmu pengetahuan bidang Transportasi Darat dan dapat diterapkan untuk membantu ilmu pembangunan transportasi di Indonesia pada umumnya Kota Padangsidimpuan.

REFERENSI

- Admin. (2021). Praktek Kerja Lapangan SMK. *Https://Smkn2Kuripan.Sch.Id/*, 89, 1–4.
<https://smkn2kuripan.sch.id/blog/praktik-kerja-lapangan-di-smk/>
- Dirjen Perhubungan Darat. (1996). Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum. *Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat*, 38.
- Gifari, M. I., & Utami, W. P. (2012). *Evaluasi fungsi halte sebagai tempat henti angkutan umum*. 6–30.
- PP No 79 tahun 2013. (2013). PP Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Peraturan pemerintah republik Indonesia*, 1–97.
- Raya, J., No, S., Cibitung, C., Barat, J., Raya, J., No, S., Cibitung, C., Barat, J., & Barat, J. (n.d.). *BERDASARKAN TEKNOLOGI SISTEM INFORMASI GEOGRAFIS (Studi Kasus : Trayek K-14 , pada Ruas Jalan Raya Setu , Kabupaten Bekasi) Dr . I Made Suraharta , M . T . Drs , Fauzi , M . T Ir . Nico Djajasinga , M . Sc Dra , Siti Umiyati , MM Abstrak A . LATAR BELAK*. 11–22.
- UU No.22 tahun 2009.pdf* Presiden Republik Indonesia. (2009). 203.
https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/uu/uu_no.22_tahun_2009.pdf
- Widayanti, A., . S., & Karunia, B. (2014). PERMASALAHAN DAN PENGEMBANGAN ANGKUTAN UMUM DI KOTA SURABAYA. *Jurnal Transportasi*, 14(1).
<https://doi.org/10.26593/JTRANS.V14I1.1374>
- Badan Pusat Statistik. (2021). *Kota Padangsidimpuan Dalam Angka 2021*. Padangsidimpuan: Badan Pusat Statistik Kota Padangsidimpuan.
- Tim PKL Kota Padangsidimpuan, 2022, *Laporan Umum Taruna Sekolah Tinggi Transportasi Darat Program Studi Diploma III Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Wilayah Studi Kota Padangsidimpuan dan Identifikasi Permasalahannya*, Padangsidimpuan.