

**ANALISIS KEBUTUHAN HALTE ANGKUTAN PERDESAAN
DI KABUPATEN BANDUNG BARAT
(STUDI KASUS TRAYEK A01 DAN TRAYEK A02)**

KERTAS KERJA WAJIB



DIAJUKAN OLEH :

GHANIY NURFANI

NOTAR : 19.02.131

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA-STTD
BEKASI
2022**

**ANALISIS KEBUTUHAN HALTE ANGKUTAN PERDESAAN
DI KABUPATEN BANDUNG BARAT
(STUDI KASUS TRAYEK A01 DAN TRAYEK A02)**

KERTAS KERJA WAJIB

Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Jalan
Guna Memperoleh Sebutan Ahli Madya



DIAJUKAN OLEH :

GHANIY NURFANI

NOTAR : 19.02.131

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA-STTD
PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN
BEKASI
2022**

KERTAS KERJA WAJIB
ANALISIS KEBUTUHAN HALTE ANGKUTAN PERDESAAN
DI KABUPATEN BANDUNG BARAT
(STUDI KASUS TRAYEK A01 DAN TRAYEK A02)

Yang Dipersiapkan dan Disusun Oleh

GHANIY NURFANI

19.02.131

Telah Di Setujui Oleh :

PEMBIMBING I



ASRIZAL, ATD, MT

Tanggal : 01 Agustus 2022

PEMBIMBING II



DIAN VIRDA, MM

Tanggal : 01 Agustus 2022

KERTAS KERJA WAJIB
ANALISIS KEBUTUHAN HALTE ANGKUTAN PERDESAAN
DI KABUPATEN BANDUNG BARAT
(STUDI KASUS TRAYEK A01 DAN TRAYEK A02)

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Kelulusan
Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan

Oleh :

GHANIY NURFANI

19.02.131

Telah Dipertahankan Didepan Dewan Penguji

Pada Tanggal 4 Agustus 2022

Dan Dinyatakan Telah Lulus Dan Memenuhi Syarat

PEMBIMBING I



ASRIZAL, ATD, MT

Tanggal : 04 Agustus 2022

NIP. 19580109 198103 1 003

PEMBIMBING II



DIAN VIRDA SEJATI, SE, M.Sc

Tanggal : 04 Agustus 2022

NIP. 19770908 200604 2 001

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA-STTD
PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN
BEKASI
2022

KERTAS KERJA WAJIB
ANALISIS KEBUTUHAN HALTE ANGKUTAN PERDESAAN
DI KABUPATEN BANDUNG BARAT
(STUDI KASUS TRAYEK A01 DAN TRAYEK A02)

Yang Dipersiapkan dan Disusun Oleh :

GHANIY NURFANI
19.02.131

Telah Dipertahankan Didepan Dewan Penguji Pada Tanggal 4 Agustus 2022 dan
Dinyatakan Telah Lulus Dan Memenuhi Syarat

PENGUJI I



WISNU WARDANA KUSUMA, MM

NIP. 19851205 201012 1 003

PENGUJI II



ASRIZAL, ATD, MT

NIP. 19580109 198103 1 003

PENGUJI III



DIAN VIRDA SEJATI, SE, M.Sc

NIP. 19770908 200604 2 001

MENGETAHUI,

KETUA PROGRAM STUDI MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN



RACHMAT SADILI, MT

NIP. 19840208 200604 1 001

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini,

Nama : Ghaniy Nurfani

Notar : 19.02.131

adalah Taruna/I jurusan Manajemen Transportasi Jalan, Politeknik Transportasi Darat Indonesia - STTD, menyatakan dengan sesungguhnya bahwa Naskah Kertas Kerja Wajib yang saya tulis dengan judul:

ANALISIS KEBUTUHAN HALTE ANGKUTAN PERDESAAN DI KABUPATEN BANDUNG BARAT (STUDI KASUS : TRAYEK A01 DAN TRAYEK A02)

adalah benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri. Apabila di kemudian hari diketahui bahwa isi Naskah Kertas Kerja Wajib ini merupakan hasil plagiasi, maka saya bersedia menerima sanksi berupa pembatalan kelulusan dan atau pencabutan gelar yang saya peroleh.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Bekasi, 04 Agustus 2022

Yang membuat pernyataan,



GHANIY NURFANI

NOTAR : 19.02.131

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Ghaniy Nurfani

NOTAR : 1902131

menyatakan bahwa demi kepentingan perkembangan ilmu pengetahuan, saya menyetujui abstrak Tugas Akhir/Kertas Kerja Wajib yang saya tulis dengan judul:

ANALISIS KEBUTUHAN HALTE ANGKUTAN PERDESAAN DI KABUPATEN BANDUNG BARAT (STUDI KASUS : TRAYEK A01 DAN TRAYEK A02)

untuk dipublikasikan atau ditampilkan di internet atau media lain yaitu Digital Library Perpustakaan PTDI-STTD untuk kepentingan akademik, sebatas sesuai dengan Undang-Undang Hak Cipta.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Bekasi, 04 Agustus 2022
Yang membuat pernyataan,



GHANIY NURFANI

NOTAR : 19.02.131

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim,

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, atas rahmat, hidayah serta karunia-Nya akhirnya penulis dapat menyelesaikan penyusunan Kertas Kerja Wajib (KKW) dengan Judul **"ANALISIS KEBUTUHAN HALTE ANGKUTAN PERDESAAN DI KABUPATEN BANDUNG BARAT (STUDI KASUS TRAYEK A01 DAN TRAYEK A02)"** pada waktu yang telah ditetapkan.

Penulisan Kertas Kerja Wajib ini disusun berdasarkan hasil Praktek Kerja Lapangan (PKL) yang dilaksanakan di Kabupaten Bandung Barat dan merupakan persyaratan untuk memperoleh ijazah Diploma III Ahli Madya Manajemen Transportasi Jalan. Pada kesempatan yang baik ini, penulis menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada seluruh pihak yang telah membantu dalam pelaksanaan penelitian di lapangan maupun dalam proses penyusunan Kertas Kerja Wajib ini. Ucapan terima kasih ini disampaikan kepada:

1. Orang tua serta keluarga yang selalu mendukung dan mendoakan yang terbaik bagi penulis;
2. Bapak AHMAD YANI, ATD, MT selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia–STTD beserta staff dan jajarannya;
3. Bapak RACHMAT SADILI, MT selaku Ketua Jurusan D-III Manajemen Transportasi Jalan beserta seluruh staff jurusan;
4. Bapak ASRIZAL, ATD, MT dan Ibu DIAN VIRDA SEJATI, SE, M.Sc. selaku dosen pembimbing yang telah meluangkan waktunya untuk membimbing dan mengarahkan penulis dalam penyusunan Kertas Kerja Wajib ini;
5. Bapak H. M. Lukmanul Hakim S.Sos, M.Si selaku Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung Barat beserta staf dan jajarannya;
6. Rekan-rekan Tim PKL Kabupaten Bandung Barat, Rekan-rekan Angkatan XLI, Kakak Diploma IV serta Adik-adik Tingkat II dan Tingkat I;
7. Semua pihak yang ikut berpartisipasi dalam penyusunan Kertas Kerja Wajib ini sehingga dapat selesai tepat pada waktunya;

Penulis sangat menyadari sepenuhnya bahwa penyusunan Kertas Kerja Wajib ini masih jauh dari sempurna dan masih banyak kekurangan. Oleh karena itu, penulis sangat mengharapkan dan sangat berterimakasih atas kritik dan saran yang bersifat membangun demi perbaikan Kertas Kerja Wajib ini.

Bekasi, 04 Agustus 2022

Penulis

GHANIY NURFANI

Notar : 19.02.131

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	I
DAFTAR ISI	III
DAFTAR TABEL	V
DAFTAR GAMBAR	VI
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Identifikasi Masalah	3
1.3 Rumusan Masalah	3
1.4 Maksud Dan Tujuan Penelitian	3
1.5 Batasan Masalah	4
1.6 Sistematika Penulisan	4
BAB II GAMBARAN UMUM	6
2.1 Kondisi Geografis	6
2.2 Wilayah Administratif	6
2.3 Kondisi Demografi	7
2.4 Kondisi Transportasi	9
2.5 Kondisi wilayah studi	13
2.6 Peta Jaringan Trayek Angkutan Perdesaan A01 dan A02	16
2.7 Peta Titik Lokasi Halte Saat ini pada trayek A01 dan A02	18
BAB III KAJIAN PUSTAKA	20
3.1 Prasarana Angkutan Jalan	20
3.2 Sarana Angkutan Umum	21
3.3 Tempat Perhentian Angkutan Umum	22
BAB IV METODE PENELITIAN	30
4.1 Bagan Alir Penelitian	30
4.2 Metode Pengumpulan Data	31
4.3 Teknik Analisis Data	34
BAB V ANALISA DAN PEMECAHAN MASALAH	35
5.1 Evaluasi fasilitas halte kondisi saat ini (Eksisting)	35
5.2 Kebutuhan Tempat Henti (Halte)	37

5.3 Usulan Lokasi Tempat Perhentian Angkutan Umum	47
5.4 Usulan Dimensi dan Desain fasilitas halte angkutan umum.....	79
BAB VI PENUTUP	86
6.1 Kesimpulan	86
6.2 Saran.....	87
DAFTAR PUSTAKA	88
LAMPIRAN	89

DAFTAR TABEL

Tabel II. 1 Wilayah Administrasi Kabupaten Bandung Barat	7
Tabel II. 2 Jumlah dan Kepadatan Penduduk Kabupaten Bandung Barat	7
Tabel II. 3 Kepadatan penduduk per kecamatan Kabupaten Bandung Barat tahun 2021	9
Tabel II. 4 Data Jaringan Trayek Angkutan Perdesaan	11
Tabel II. 5 Inventarisasi Halte Kabupaten Bandung Barat	14
Tabel II. 6 Inventarisasi Tempat Perhentian Bus Kabupaten Bandung Barat ...	14
Tabel III. 1 Jarak Halte dan Tempat Pemberhentian Bus.....	25
Tabel V. 1 Inventarisasi Halte Curug Agung	36
Tabel V. 2 Data Jumlah Penumpang Tiap Segmen	38
Tabel V. 3 Anilis Distribusi Frekuensi	40
Tabel V. 4 Penentuan Kebutuhan Halte	41
Tabel V. 5 Jarak Antar Halte Berdasarkan Tata Guna Lahan	43
Tabel V. 6 Panjang Tiap Segmen	44
Tabel V. 7 Analisis Kebutuhan Halte Berdasarkan Jarak.....	45
Tabel V. 8 Analisis Kebutuhan TPAU Berdasarkan Jarak	46
Tabel V. 9 Penentuan Lokasi Hate Usulan.....	48
Tabel V. 10 Penentuan Lokasi Tempat Perhentian Angkutan Umum	73
Tabel V. 11 Jumlah Penumpang Tiap Segmen	79
Tabel V. 12 Perhitungan Dimensi Halte	81

DAFTAR GAMBAR

Gambar II. 1	Peta Jaringan Jalan Kabupaten Bandung Barat	10
Gambar II. 2	Peta Jaringan Trayek Angkutan Perdesaan Kabupaten Bandung Barat.....	12
Gambar II. 3	Peta Titik Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum	15
Gambar II. 4	: Peta Jaringan Trayek A01.....	16
Gambar II. 5	: Peta Jaringan Trayek A02.....	16
Gambar II. 6	Peta Jaringan Trayek Wilayah Studi Pada Kondisi Saat Ini.....	17
Gambar II. 7	Visualisasi Angdes Trayek A02	18
Gambar II. 8	Visualisasi Angdes Trayek A01	18
Gambar II. 9	Peta Titik Lokasi Halte Wilayah Studi Pada Kondisi Saat Ini	19
Gambar III. 1	Kapasitas Halte (10 berdiri, 10 duduk)	28
Gambar V. 1	Visualisasi Halte Curug Agung.....	36
Gambar V. 2	Titik Lokasi Halte Usulan Trayek A01	52
Gambar V. 3	Titik Lokasi Halte Usulan Trayek A02	53
Gambar V. 4	Jl. Padalarang III, Deretan Pertokoan	54
Gambar V. 5	Visualisasi Kondisi Lapangan Halte Padalarang 1.....	54
Gambar V. 6	Jl. Padalarang III, Depan Ramayana	55
Gambar V. 7	Visualisasi Kondisi Lapangan Halte Padalarang 2.....	55
Gambar V. 8	Jl. Padalarang III, Deretan Pertokoan dan Permukiman	56
Gambar V. 9	Visualisasi Kondisi Lapangan Halte Padalarang 3.....	56
Gambar V. 10	Jl. Padalarang III, Seberang Kantor BPJS	57
Gambar V. 11	Visualisasi Kondisi Lapangan Halte Padalarang 4.....	57
Gambar V. 12	Jl. Padalarang III, Deretan Pertokoan dan Pasar	58
Gambar V. 13	Visualisasi Kondisi Lapangan Halte Padalarang 5.....	58
Gambar V. 14	Jl. Jayamekar, G Land Padalarang	59
Gambar V. 15	Visualisasi Kondisi Lapangan Halte G Land Residence.....	59
Gambar V. 16	Jl. Jayamekar, Depan Puskesmas Jayamekar	60
Gambar V. 17	Visualisasi Kondisi Lapangan Halte Puskesmas Jayamekar	60
Gambar V. 18	Jl. Jayamekar, Seberang SMP Global Nusantara	61
Gambar V. 19	Visualisasi Kondisi Lapangan Halte SMP Global Nusantara.....	61

Gambar V. 20	Jl. Padalarang III, Deretan Pertokoan	62
Gambar V. 21	Visualisasi Kondisi Lapangan Halte Padalarang 6.....	62
Gambar V. 22	Jl. Letkol GA Manulang, Seberang SMK 4 LPPM RI	63
Gambar V. 23	Visualisasi Kondisi Lapangan Halte SMK 4 LPPM RI	63
Gambar V. 24	Jl. Letkol GA Manulang, 100 meter sebelum RSIA Kartini.....	64
Gambar V. 25	Visualisasi Kondisi Lapangan Halte RSIA Kartini	64
Gambar V. 26	Jl. Raya Purwakarta depan masjid Al Fatah	65
Gambar V. 27	Visualisasi Kondisi Lapangan Halte Masjid Al - Fatah	65
Gambar V. 28	Jl. Raya Purwakarta depan SMA BINA PUTRA	66
Gambar V. 29	Visualisasi Kondisi Lapangan Halte SMA BINA PUTRA	66
Gambar V. 30	Jl. Raya Purwakarta 100 meter sebelum simpang cihaliwung ...	67
Gambar V. 31	Visualisasi Kondisi Lapangan Halte Padalarang 4.....	67
Gambar V. 32	Jl. Raya Purwakarta depan SM Mart	68
Gambar V. 33	Visualisasi Kondisi Lapangan Halte SM MART.....	68
Gambar V. 34	Jl. Raya Purwakarta deretan pertokoan dan jasa.....	69
Gambar V. 35	Visualisasi Kondisi Lapangan Halte Padalarang 5.....	69
Gambar V. 36	Jl Raya Purwakarta depan pertokoan.....	70
Gambar V. 37	Visualisasi Kondisi Lapangan Halte Padalarang 6.....	70
Gambar V. 38	Jl. Raya Purwakarta depan Polsek Padalarang	71
Gambar V. 39	Visualisasi Kondisi Lapangan Halte Polsek Padalarang	71
Gambar V. 40	Jl. Raya Cihaliwung depan permukiman	72
Gambar V. 41	Visualisasi Kondisi Lapangan Halte Padalarang 7.....	72
Gambar V. 42	Titik Lokasi Usulan Tempat Perhentian Angkutan Umum Trayek A01.....	77
Gambar V. 43	Titik Lokasi Usulan Tempat Perhentian Angkutan Umum Trayek A02.....	78
Gambar V. 44	Visualisasi Usulan Desain Halte Angkutan Umum dengan tata guna lahan perkantoran dan pertokoan	83
Gambar V. 45	Visualisasi usulan desain halte angkutan umum dengan tata guna lahan perumahan dan jasa	84
Gambar V. 46	Desain Usulan Tempat Perhentian Angkutan Umum Berupa Rambu	85

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Angkutan merupakan elemen penting dalam perekonomian karena selalu berkaitan dengan distribusi barang, jasa, dan tenaga kerja, serta merupakan inti dalam pergerakan perekonomian di wilayah perkotaan maupun Perdesaan. Berbagai bentuk moda angkutan umum dengan karakteristik dan tingkat pelayanan yang di berikan mewarnai perkembangan sistem angkutan umum yang seharusnya berorientasi pada kenyamanan dan keamanan, sehingga dapat bersaing dengan angkutan pribadi maupun online.

Perkembangan angkutan umum perlu dibarengi dengan pembangunan prasarana yang baik meliputi fasilitas - fasilitas umum yang perlu disediakan oleh pemerintah sehingga dapat menunjang kegiatan transportasi darat khususnya di wilayah kabupaten bandung barat. Fasilitas tersebut sangat penting karena dapat menunjang kegiatan transportasi yang diperlukan masyarakat agar dapat memberi kenyamanan serta keselamatan pengguna angkutan umum berupa tempat pemberhentian angkutan umum (halte) sehingga masyarakat lebih mudah dalam melakukan kegiatan transportasi dengan angkutan umum. Berdasarkan data inventarisasi sarana dan prasarana angkutan umum terdapat 31 trayek angkutan umum perdesaan di Kabupaten Bandung Barat dengan hanya 10 trayek angkutan yang masih aktif dan beroperasi sedangkan prasarana tempat pemberhentian angkutan umum (Halte) yang terdapat di wilayah Kabupaten Bandung Barat hanya berjumlah 9 halte.

Pada angkutan perdesaan trayek A01 dan trayek A02 memiliki data jumlah naik dan turun penumpang yang tinggi yaitu sebesar 245 penumpang per hari pada trayek A01 dan 158 penumpang per hari pada trayek A02 sedangkan berdasarkan data inventarisasi prasarana hanya terdapat 1 halte yang ada pada trayek tersebut yaitu halte Curug Agung yang berada di jalan Gedong Lima dengan kondisi yang kurang baik sehingga perlu dievaluasi

karena belum memnuhi standar teknis yang berlaku. Oleh karenanya dengan kondisi seperti itu maka perlu dilakukan beberapa hal guna meningkatkan tingkat keamanan dan kenyamanan pengguna angkutan umum agar tetap berfungsi sesuai dengan fungsinya dan dapat mencegah terjadinya kemacetan sehingga tidak membahayakan pengguna jalan lain. Dengan adanya permasalahan tersebut maka perlu dilakukan penataan seperti evaluasi halte saat ini, penempatan lokasi, dan desain halte baru agar dapat bermanfaat dan berguna dengan baik bagi pengguna jasa maupun pengusaha angkuta umum itu sendiri.

Pemanfaatan prasarana di wilayah Kabupaten Bandung Barat bisa disebut kurang baik karena kebanyakan masyarakat tidak naik dan turun di halte yang sudah ada dan lebih banyak melakukan kegiatan naik dan turun disembarang tempat. Selain itu keberadaan halte itu sendiri masih dikatakan sangat kurang karena hanya ada 1 halte yang terdapat pada trayek A01 dan trayek A02 sehingga membutuhkan pengadaan halte atau tempat pemberhentian angkutan umum baru yang lebih banyak dan dapat menunjang kegiatain pengguna angkutan umum. Sehingga dengan pentingnya keberadaan halte tersebut maka perlu dilakukan analisis terhadap tempat pemberhentian angkutan umum ini agar dapat berfungsi secara optimal di Kabupaten Bandung Barat. Berdasarkan permasalahan tersebut, perlu dilakukan kajian analisis kebutuhan halte yang diharapkan dapat meningkatkan penggunaan angkutan umum sehingga fasilitas halte dalam kondisi yang nyaman, aman, dan teratur sebagai tempat naik turun penumpang. Oleh karena itu, perlu dilakukan penyediaan dan penataan terhadap tempat pemberhentian angkutan umum (halte) di Kabupaten Bandung Barat agar dapat meningkatkan kegunaan sesuai fungsinya. Sehingga penulis mengajukan judul Kertas Kerja Wajib (KKW) ini yaitu **“Analisis Kebutuhan Halte Angkutan Perdesaan di Kabupaten Bandung Barat (Studi kasus trayek A01 dan trayek A02)”**.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang sudah penulis gambarkan maka identifikasi masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Kurangnya keberadaan fasilitas halte khususnya pada trayek angkutan perdesaan A01 dan A02
2. Tidak teraturnya kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang sehingga sering menyebabkan terjadinya kemacetan karena angkutan umum yang berhenti disembarang tempat.
3. Terdapat kantong penumpang yang belum memiliki fasilitas halte angkutan umum dan belum sesuai dengan standar petunjuk teknis angkutan umum

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan hasil identifikasi masalah diatas, maka dapat dirumuskan masalahnya sebagai berikut :

1. Bagaimana keberadaan dan kondisi halte saat ini agar sesuai dengan pedoman teknis pada wilayah studi?
2. Bagaimana menentukan lokasi dan kebutuhan halte yang ideal agar dapat menjadi tempat naik turun penumpang yang aman, nyaman dan teratur?
3. Bagaimana desain halte angkutan umum yang sesuai dengan kebutuhan penumpang agar masyarakat merasa nyaman?

1.4 Maksud Dan Tujuan Penelitian

1.4.1 Maksud

Maksud penelitian ini adalah melakukan analisis kebutuhan halte dan evaluasi fasilitas halte kondisi saat ini di wilayah studi angkutan perdesaan di wilayah Kabupaten Bandung Barat Trayek A01 dan Trayek A02 sesuai pedoman teknis yang bertujuan untuk memudahkan pengguna angkutan umum agar dapat berfungsi sebagai tempat naik dan turun penumpang yang aman, nyaman dan teratur.

1.4.2 Tujuan

Tujuan dari penulisan Kertas Kerja Wajib ini adalah :

1. Menyampaikan usulan penyediaan fasilitas halte berdasarkan standar teknis penentuan fasilitas tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum.
2. Mengusulkan lokasi titik halte berdasarkan standar teknis (SK Dirjen Perhubungan Darat Nomor 271/HK.105/DRJD/96) serta penentuan lokasi fasilitas angkutan umum (halte) agar lebih aman, nyaman, dan teratur.
3. Memberikan usulan desain halte sesuai petunjuk teknis pada titik lokasi kantong penumpang yang dibutuhkan

1.5 Batasan Masalah

Batasan masalah pada penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini adalah sebagai berikut :

1. Wilayah studi khusus pada angkutan perdesaan di wilayah Kabupaten Bandung Barat pada Trayek A01 dan Trayek A02.
2. Identifikasi halte sesuai kondisi di lapangan dan terletak di kantong-kantong penumpang yang banyak terjadi naik dan turun penumpang angkutan umum.
3. Memberikan usulan desain halte sesuai peroman teknis.

1.6 Sistematika Penulisan

Bab I

Pendahuluan

Berisikan uraian tentang latar belakang, maksud dan tujuan penulisan, identifikasi masalah, istilah dan pengertian, dan sistematika penulisan.

Bab II

Gambaran Umum

Menguraikan tentang kondisi fisik daerah studi secara umum dan mengenai kondisi lalu lintas dan jalan serta kondisi angkutan umum serta halte-halte di Kabupaten Bandung Barat.

- Bab III** **Kajian Pustaka**
Berisi aspek legalitas, aspek teoritis, dan aspek teknik dalam studi penelitian ini.
- Bab IV** **Metode Penelitian**
Berisi tentang rancangan penelitian, desain penelitian, bagan alir penelitian, metode pengumpulan data dan metode analisis data.
- Bab V** **Analisa Dan Pemecahan Masalah**
Membahas mengenai analisis dan pemecahan masalah mengenai fasilitas tempat henti yang dikaji atau yang bermasalah.
- Bab VI** **Kesimpulan Dan Saran**
Berisi tentang kesimpulan dari uraian pada bab sebelumnya dan mengemukakan usulan serta saran pemecahan masalah.

BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 Kondisi Geografis

Secara astronomis, Kabupaten Bandung Barat terletak antara 60,373' sampai dengan 70,131' Lintang Selatan dan 1070 ,110' sampai dengan 10701440' 06" Bujur Timur. Kabupaten Bandung Barat memiliki luas wilayah 1.305,77 km² atau sebesar 3,75% dari luas wilayah provinsi Jawa Barat.

2.2 Wilayah Administratif

Kabupaten Bandung Barat secara administratif memiliki luas wilayah 1.305,77 km² atau sebesar 3,75% dari luas wilayah provinsi Jawa Barat. Kabupaten ini memiliki 16 kecamatan dan 165 desa. Kecamatan terluas di Kabupaten Bandung Barat adalah kecamatan Gununghalu, dan kecamatan terkecil di Kabupaten Bandung Barat adalah kecamatan Batujajar. Batasan wilayah Kabupaten Bandung Barat, sebagai berikut :

- a. Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Cianjur, dan Kabupaten Purwakarta Provinsi Jawa Barat
- b. Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Bandung, Kota Bandung dan, Kota Cimahi Provinsi Jawa Barat.
- c. Sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Cianjur.
- d. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Bandung dan Kabupaten Cianjur.

Wilayah administrasi Kabupaten Bandung Barat terbagi dalam 16 kecamatan dan 165 desa, sebagaimana tersaji pada tabel Tabel II.1

Tabel II. 1 Wilayah Administrasi Kabupaten Bandung Barat

No	Kecamatan	Luas (Km ²)	Persentase (%)	Desa
1	Rongga	113,12	8,66	8
2	Gununghalu	160,64	12,30	9
3	Sindangkerta	120,47	9,23	11
4	Cililin	77,79	5,96	11
5	Cihampelas	46,99	3,60	10
6	Cipongkor	79,96	6,12	14
7	Batujajar	32,04	2,45	7
8	Saguling	51,46	3,94	6
9	Cipatat	126,05	9,65	12
10	Padalarang	51,4	3,94	10
11	Ngamprah	36,01	2,76	11
12	Parongpong	45,15	3,46	7
13	Lembang	95,56	7,32	16
14	Cisarua	55,11	4,22	8
15	Cikalong Wetan	112,93	8,65	13
16	Cipeundeuy	101,09	7,74	12
	Jumlah	1305,77	100	165

Sumber : Kabupaten Bandung Barat Dalam Angka 2021

2.3 Kondisi Demografi

2.3.1 Jumlah Penduduk

Berdasarkan data dari Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil, bahwa jumlah penduduk di Kabupaten Bandung Barat sampai dengan tahun 2021 berjumlah 1.780.767 jiwa, yang terdiri dari 907.144 jiwa penduduk laki-laki dan 873.623 jiwa penduduk perempuan. Selengkapnya jumlah penduduk Kabupaten Bandung Barat dapat dilihat pada Tabel 2.2.

Tabel II. 2 Jumlah dan Kepadatan Penduduk Kabupaten Bandung Barat

NO	KECAMATAN	LAKI-LAKI	PEREMPUAN	JUMLAH
1	Lembang	99.047	95.890	194.937
2	Parongpong	56.101	54.436	110.537
3	Cisarua	40.230	38.888	79.118

NO	KECAMATAN	LAKI-LAKI	PEREMPUAN	JUMLAH
4	Cikalong Wetan	63.977	61.653	125.630
5	Cipeundeuy	44.514	42.862	87.376
6	Ngamprah	89.279	86.595	175.874
7	Cipatat	72.219	69.570	141.789
8	Padalarang	93.110	89.871	182.981
9	Batujajar	55.063	53.516	108.579
10	Cihampelas	68.421	65.263	133.684
11	Cililin	49.169	46.959	96.128
12	Cipongkor	51.118	48.679	99.797
13	Rongga	30.394	28.604	58.998
14	Sindangkerta	37.059	36.063	73.122
15	Gunung Halu	40.001	37.911	77.912
16	Saguling	17.442	16.863	34.305
	Jumlah Penduduk	907.144	873.623	1.780.767

Sumber : Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil 2021

2.3.2 Kepadatan Penduduk

Kepadatan Kabupaten Bandung Barat sebesar 1363,77 jiwa per km², Dari 16 kecamatan di Kabupaten Bandung Barat , tingkat kepadatan penduduk tertinggi berada di kecamatan Cipatat dan Padalarang yang mencapai 4,425,37 dan 3,555,79 jiwa per km² , sedangkan untuk yang terendah di kecamatan Saguling dan Rongga dengan tingkat kepadatan berkisar 339,35 dan 617,39 jiwa per km².

Dari tahun sebelumnya tingkat kepadatan penduduk mengalami peningkatan dari 1311,37 jiwa per km² menjadi 1363,77 jiwa per km² , Mengamati komposisi penduduk Kabupaten Bandung Barat berdasarkan jenis kelamin terlihat bahwa jumlah penduduk Kabupaten Bandung Barat didominasi oleh penduduk laki-laki sebanyak 907.144 jiwa (51%), sedangkan penduduk perempuan sebanyak 873.623 jiwa (49%), sehingga rasio jenis kelamin (*sex ratio*) menjadi 103,84%. Berikut merupakan tabel kepadatan penduduk per kecamatan Kabupaten Bandung Barat tahun 2021.

Tabel II. 3 Kepadatan penduduk per kecamatan Kabupaten Bandung Barat tahun 2021

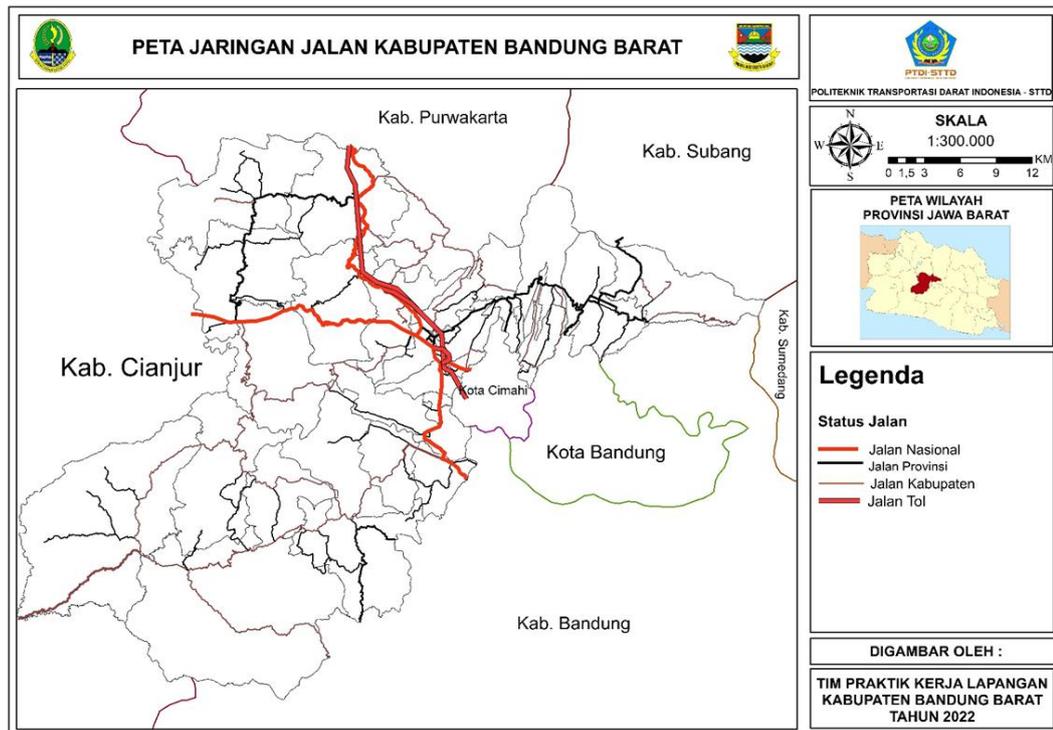
No	Kecamatan	Luas Wilayah	Jumlah Penduduk	Kepadatan (Jiwa/km²)
1	Lembang	113,12	194.937	1723,28
2	Parongpong	160,64	110.537	688,10
3	Cisarua	120,47	79.118	656,74
4	Cikalong Wetan	77,79	125.630	1614,99
5	Cipeundeuy	46,99	87.376	1859,46
6	Ngamprah	79,96	175.874	2199,52
7	Cipatat	32,04	141.789	4425,37
8	Padalarang	51,46	182.981	3555,79
9	Batujajar	126,05	108.579	861,40
10	Cihampelas	51,4	133.684	2600,86
11	Cililin	36,01	96.128	2669,48
12	Cipongkor	45,15	99.797	2210,34
13	Rongga	95,56	58.998	617,39
14	Sindangkerta	55,11	73.122	1326,84
15	Gununghalu	112,93	77.912	689,91
16	Saguling	101,09	34.305	339,35
	Jumlah	1305,77	1,780,767	1363,77

Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Bandung Barat 2022

2.4 Kondisi Transportasi

2.4.1 Kondisi Jaringan Jalan

Jalan merupakan prasarana pengangkut yang penting untuk memperlancar kegiatan perekonomian. Meningkatnya pembangunan menuntut pula peningkatan pembangunan jalan untuk memudahkan mobilitas penduduk dan mempertancar lalu lintas barang. Jalan yang diaspal di Kabupaten Bandung Barat sudah mencapai 617,83 km dari panjang seluruh jalan yang ada yaitu 682,58 km. Kondisi jalan yang masih baik yaitu 159,47 km sedangkan 271,09 km dalam kondisi sedang. 115,26 km pada kondisi rusak, rusak berat 136,76 km sedang sisanya 124,90 km dalam kondisi yang rusak berat



Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Bandung Barat 2022

Gambar II. 1 Peta Jaringan Jalan Kabupaten Bandung Barat

2.4.2 Kondisi Pelayanan Angkutan Umum

Kabupaten Bandung Barat dilayani oleh beberapa angkutan umum meliputi Angkutan Umum Dalam Trayek dan Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek. Angkutan Umum Dalam Trayek di Kabupaten Bandung Barat dilayani oleh Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), Angkutan Perbatasan, Angkutan Perdesaan (ANGDES). Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek di Kabupaten Bandung Barat yaitu meliputi Angkutan Karyawan. Sebagai angkutan pendukung (paratransit) daerah di Kabupaten Bandung Barat dilayani delman, dan ojek.

2.4.2.1 Angkutan Umum Dalam Trayek

Angkutan Perdesaan (ANGDES)

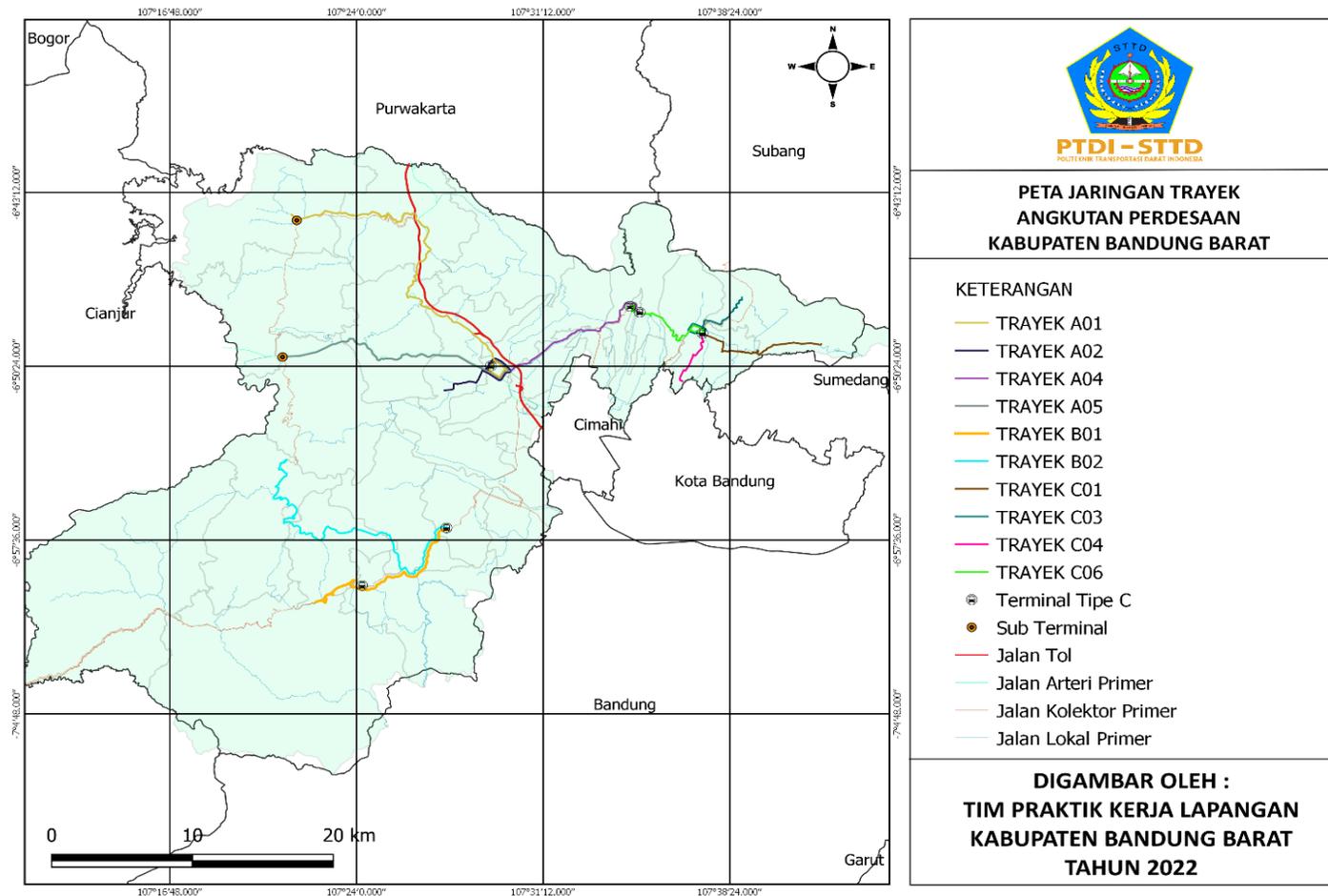
Angkutan Perdesaan di Kabupaten Bandung Barat pada umumnya menggunakan kendaraan mobil penumpang umum jenis kendaraan *carry* berkapasitas 12 orang. Kepemilikan dan pengelolaan kendaraan dipegang oleh koperasi. Berdasarkan Surat Keputusan Bupati Bandung Barat Nomor 550/Kep.5-Dishub/2012 Tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Kabupaten Bandung Barat terdapat 31 trayek angkutan Perdesaan, 12 trayek aktif dan 19 trayek tidak aktif. Namun, pada data di lapangan terdapat 10 trayek yang aktif beroperasi dan kebanyakan trayek menyimpang dari rute berdasarkan SK Bupati Kabupaten Bandung Barat.

Berikut merupakan data angkutan perdesaan aktif yang masih beroperasi di Kabupaten Bandung Barat

Tabel II. 4 Data Jaringan Trayek Angkutan Perdesaan

No	Trayek	Jarak (Km)	Kode Trayek	Alokasi Kendaraan	Ket
1	PADALARANG - CIKALONGWETAN - CIPEUNDEUY	20	A 01	250	AKTIF
2	PADALARANG - GUNUNG BENTANG	9	A 02	75	AKTIF
3	PADALARANG - PARONGPONG	48	A 04	100	AKTIF
4	PADALARANG - RAJAMANDALA	24	A 05	250	AKTIF
5	CILILIN - SINDANGKERTA - GUNUNGHALU	18	B 01	75	AKTIF
6	CILILIN - CIJENUK - BARANAGSIANG	21	B 02	75	AKTIF
7	LEMBANG - MARIBAYA - CIBODAS	15	C 01	100	AKTIF
8	LEMBANG - CIKOLE	12	C 03	130	AKTIF
9	LEMBANG - CIJENGKOL	15	C 04	50	AKTIF
10	LEMBANG - CISARUA	12	C 06	150	AKTIF

Sumber: Tim PKL Kabupaten Bandung Barat 2022



Sumber: Tim PKL Kabupaten Bandung Barat 2022

Gambar II. 2 Peta Jaringan Trayek Angkutan Perdesaan Kabupaten Bandung Barat

2.5 Kondisi wilayah studi

Kabupaten Bandung Barat memiliki 10 trayek angkutan perdesaan aktif yang masih beroperasi dengan tata guna lahan wilayah studi yaitu permukiman, perkantoran, pertokoan, dan pendidikan. Trayek A01 merupakan trayek dengan panjang trayek 28,7 Km sedangkan trayek A02 dengan panjang trayek 9 Km.

Pada trayek A01 dan trayek A02 hanya memiliki 1 halte dengan kondisi yang jarang digunakan karena lokasi dan fasilitasnya masih belum memenuhi standar teknik, sehingga belum dapat dijadikan sebagai tempat menaikan dan menurunkan penumpang yang aman, nyaman, dan tertib. Untuk itu agar penumpang merasa nyaman maka infrastruktur angkutan umum akan diperbaiki sesuai dengan standar yang ada. Perhentian angkutan umum yang akan dilakukan analisis kebutuhan dan evaluasi fasilitas halte kondisi saat ini di perhentian pada wilayah studi trayek A01 dan trayek A02 di Kabupaten Bandung Barat. Keberadaan prasarana khususnya halte tersendiri dapat dikatakan belum baik karena tidak berfungsi sesuai dengan ketentuan sehingga kegiatan menunggu dan atau naik turun penumpang belum berjalan sesuai dengan ketentuan.

Dengan kondisi sarana seperti diatas maka perlu adanya prasarana yang dapat menunjang sarana tersebut seperti halnya halte angkutan umum sebagai tempat penumpang menunggu angkutan umum juga sebagai tempat naik dan turunnya penumpang maka perlu adanya fasilitas penunjang yang baik agar berfungsi sebagaimana sesuai dengan ketentuan dan standar teknis yang berlaku. Kabupaten Bandung Barat sendiri masih dapat dikatakan cukup kurang dalam keberadaan prasarana angkutan umum khususnya halte karena banyak yang tidak berfungsi sesuai dengan ketentuannya, oleh karenanya masih banyaknya masyarakat yang memilih naik dan turun tidak di halte melainkan di sembarang tempat karena keberadaan halte yang masih sangat jarang sehingga perlu adanya analisis kebutuhan halte baru yang sesuai dengan titik lokasi kantong penumpang agar dapat berfungsi dan memberikan pelayanan angkutan umum yang nyaman, aman, dan teratur.

Pada saat ini di Kabupaten Bandung Barat terdapat 9 halte angkutan penumpang umum dan 20 Tempat Perhentian Bus (TPB) dengan keberadaan lokasi, diantaranya :

Tabel II. 5 Inventarisasi Halte Kabupaten Bandung Barat

No	Nama Halte	Lokasi Halte
1	Halte Lembang	Jl. Kolonel Masturi
2	Halte Batujajar	Jl. Raya Batujajar
3	Halte Curug Agung	Jl. Gedong Lima
4	Halte RSCK	Jl. Parahyangan Raya
5	Halte AI – Irsyad	Jl. Parahyangan Raya
6	Halte Bale Pare	Jl. Parahyangan Raya
7	Halte CBCS	Jl. Parahyangan Raya
8	Halte Jinggaagara	Jl. Gelap Nyawang
9	Halte Wangsakerta	Jl. Wangsa Niaga Kulon

Sumber: Tim PKL Kabupaten Bandung Barat 2022

Berikut merupakan tempat perhentian bus yang terdapat di Kabupaten Bandung Barat yaitu sebagai berikut :

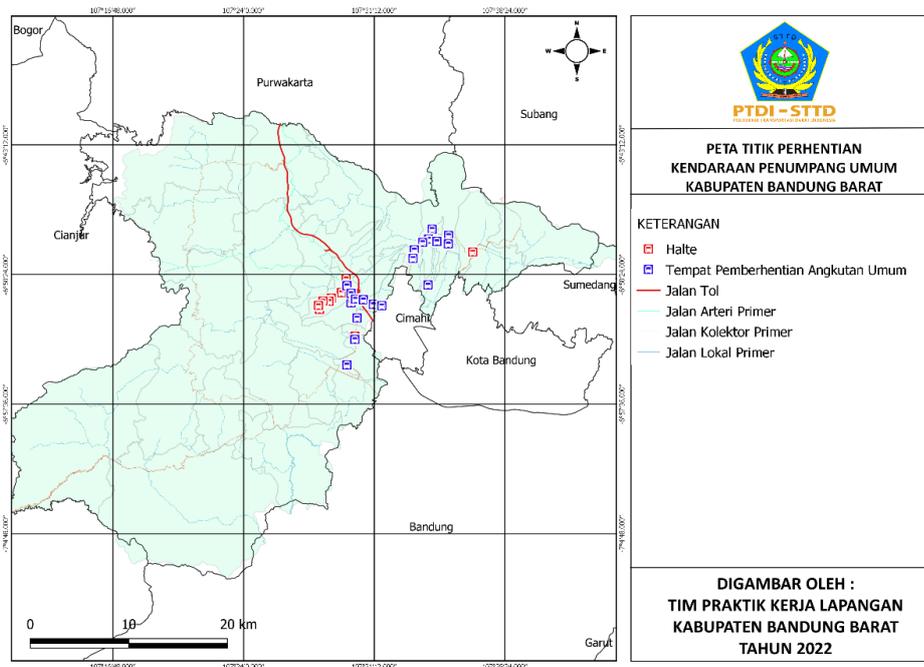
Tabel II. 6 Inventarisasi Tempat Perhentian Bus Kabupaten Bandung Barat

No	Nama TPB	Lokasi
1	Rumah Makan Saung Bungsu 2	Jl. Kolonel Masturi
2	Alfamart Cibadak	Jl. Kolonel Masturi
3	RSJ Provinsi Jabar	Jl. Kolonel Masturi
4	RM Padang siang Malam	Jl. Kolonel Masturi
5	SDN 2 Jambu Dipa	Jl. Kolonel Masturi
6	Giant Supermarket	Jl. Raya Padalarang
7	Batujajar Regency	Jl. Raya Batujajar
8	Madrasah Aliyah Al Bidayah	Jl. Raya Batujajar
9	SD Negeri Sinarjaya	Jl. Raya Sinar Mukti
10	Pangkalan Cihanjuang Rahayu	Jl. Cihanjuang
11	SDN Cisintok	Jl. Cihanjuang

No	Nama TPB	Lokasi
12	Bank Mandiri Parongpong	Jl. Sersan Bajuri
13	SDN Penyairan	Jl. Cigugur Girang
14	STEI LPPM	Jl. Raya Cimareme
15	RS Karisma Cimareme	Jl. Raya Cimareme
16	RS IMC	Jl. Raya Cimareme
17	Masjid Ar-Ridwan	Jl. Raya Gadobangkong
18	Padasuka Indah	Jl. Raya Gadobangkong
19	Kota Baru	Jl. Raya Parahyangan
20	Kota Baru	Jl. Raya Parahyangan

Sumber: Tim PKL Kabupaten Bandung Barat 2022

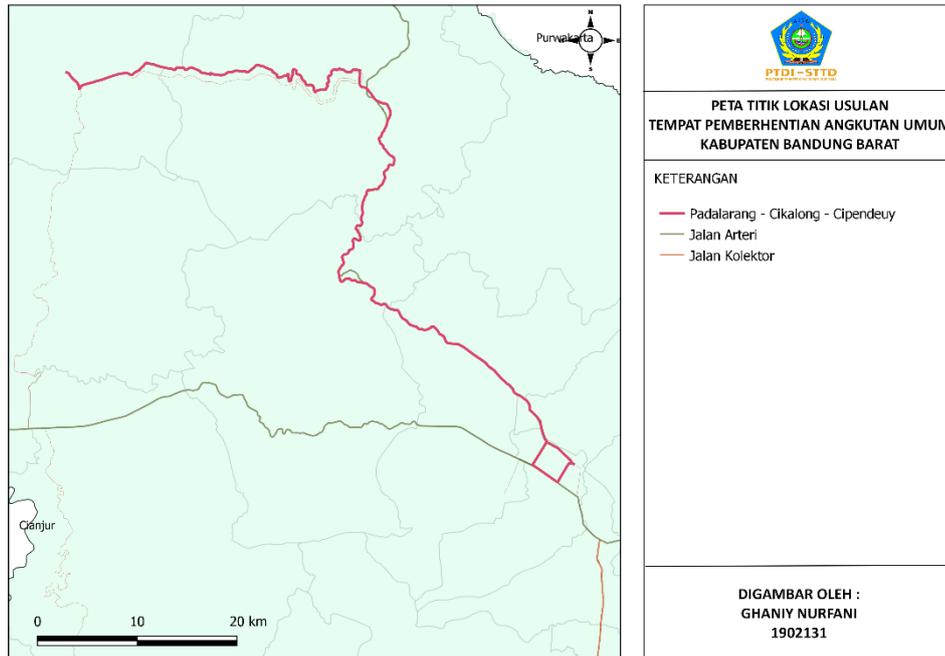
Berikut merupakan titik tempat perhentian kendaraan penumpang umum yang terdapat di Kabupaten Bandung Barat :



Sumber: Tim PKL Kabupaten Bandung Barat 2022

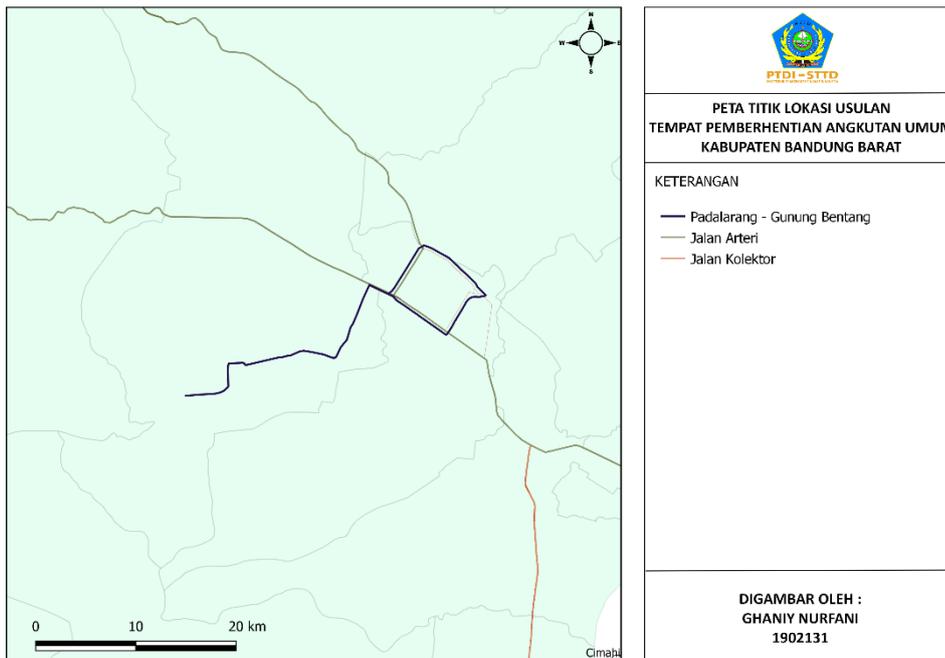
Gambar II. 3 Peta Titik Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum

2.6 Peta Jaringan Trayek Angkutan Perdesaan A01 dan A02



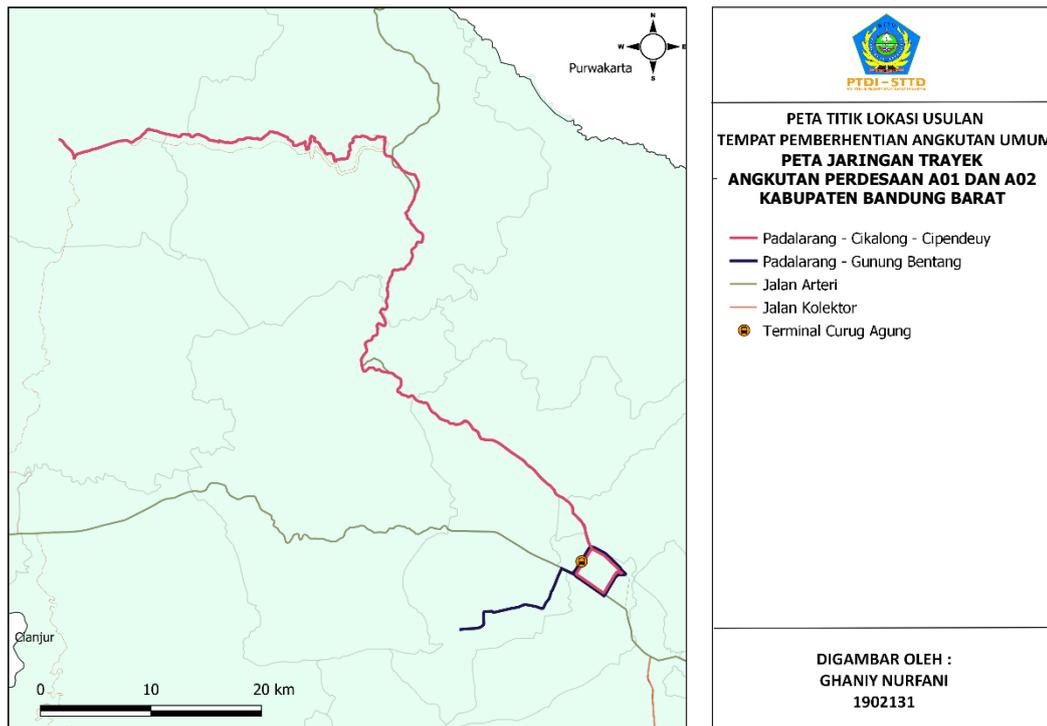
Sumber: Tim PKL Kabupaten Bandung Barat 2022

Gambar II. 4 : Peta Jaringan Trayek A01



Sumber: Tim PKL Kabupaten Bandung Barat 2022

Gambar II. 5 : Peta Jaringan Trayek A02



Sumber: Tim PKL Kabupaten Bandung Barat 2022

Gambar II. 6 Peta Jaringan Trayek Wilayah Studi Pada Kondisi Saat Ini

Terdapat 2 trayek angkutan perdesaan yang memiliki jumlah penumpang naik dan turun tertinggi yaitu pada trayek A01 dan trayek A02 dengan panjang trayek A01 adalah 28,7 Km dengan rute perjalanan dari Padalarang (Terminal Curug Agung) sampai pasar Cipeundeuy dan terdapat 6 segmen berangkat dan pulang, sedangkan pada trayek A02 dengan panjang trayek 9 Km dengan rute perjalanan Padalarang (Terminal Curug Agung) sampai Gunung Bentang dan terdapat 4 segmen berangkat dan pulang. Berikut merupakan contoh visualisasi gambar angkutan perdesaan trayek A01 dan A02:



Sumber: Hasil Dokumentasi

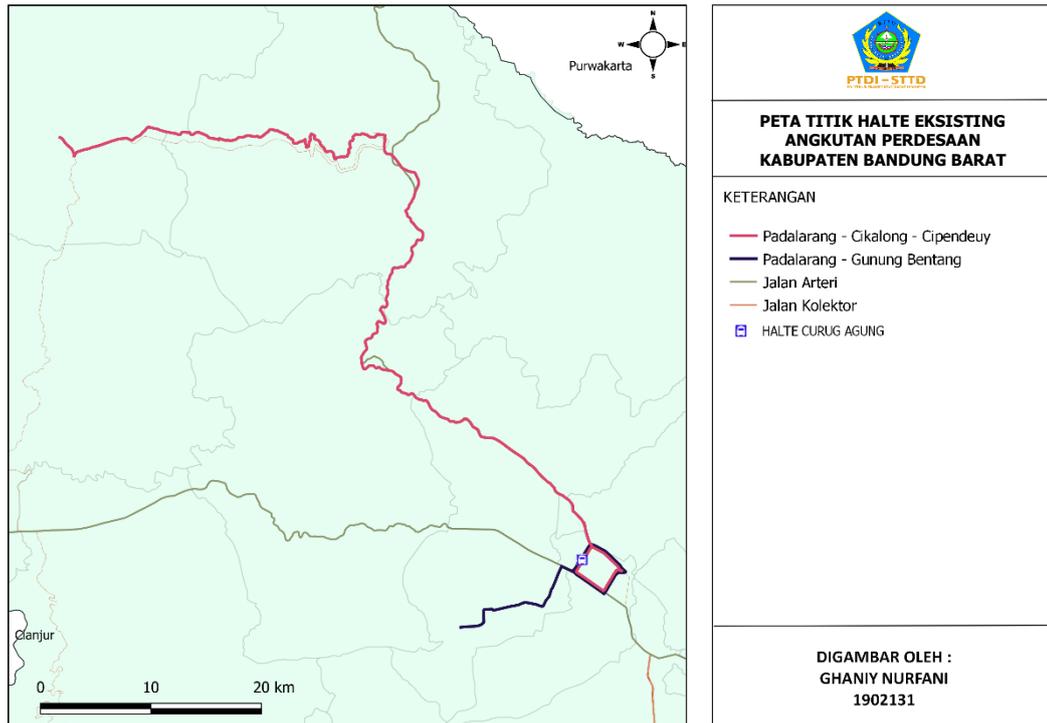
Gambar II. 8 Visualisasi Angdes Trayek A01



Sumber: Hasil Dokumentasi

Gambar II. 7 Visualisasi Angdes Trayek A02

2.7 Peta Titik Lokasi Halte Saat ini pada trayek A01 dan A02



Sumber: Tim PKL Kabupaten Bandung Barat 2022

Gambar II. 9 Peta Titik Lokasi Halte Wilayah Studi Pada Kondisi Saat Ini

Pada kondisi saat ini di wilayah studi trayek A01 dan trayek A02 terdapat 1 halte eksisting di Kabupaten Bandung Barat yang jarang digunakan karena lokasi dan fasilitasnya masih belum memenuhi standar teknis, sehingga belum dapat dijadikan sebagai tempat menunggu kendaraan angkutan umum yang aman, nyaman, dan teratur untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Untuk itu, infrastruktur angkutan umum akan diperbaiki agar fasilitas pendukungnya sesuai dengan standar yang ada sehingga penumpang merasa nyaman. Tempat pemberhentian angkutan umum akan dilakukan analisis kebutuhan dan evaluasi fasilitas halte kondisi saat ini pada wilayah studi trayek A01 dan trayek A02 di Kabupaten Bandung Barat.

BAB III

KAJIAN PUSTAKA

3.1 Prasarana Angkutan Jalan

Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah Ruang Lalu Lintas, Terminal, dan Perlengkapan Jalan yang meliputi marka, rambu, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengaman Pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan Jalan, serta fasilitas pendukung. Fasilitas pelengkap jalan merupakan seluruh bangunan pelengkap jalan yang disediakan untuk pengguna jalan guna memberikan pelayanan demi kelancaran, keamanan, kenyamanan serta keselamatan bagi pengguna jalan. Fasilitas-fasilitas pelengkap jalan berupa rambu lalu lintas, marka jalan, alat penerangan jalan, fasilitas pejalan kaki, dan fasilitas pendukung dan lalu lintas angkutan jalan (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009, pasal 25) Setiap Jalan yang digunakan untuk Lalu Lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan Jalan berupa:

1. Rambu lalu lintas
2. Marka jalan
3. Alat pemberi isyarat lalu lintas
4. Alat penerangan jalan
5. Alat pengendali dan pengaman pengguna jalan
6. Alat pengawasan dan pengamanan jalan
7. Fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat
8. Fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar badan jalan.

Pada Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 45 (1) Fasilitas pendukung penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi:

- a. trotoar
- b. lajur sepeda
- c. tempat penyeberangan Pejalan Kaki
- d. Halte dan/atau
- e. fasilitas khusus bagi penyandang cacat dan manusia usia lanjut.

3.2 Sarana Angkutan Umum

Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. (PP No.41 tahun 1993). Angkutan perdesaan merupakan sarana transportasi yang sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat perdesaan. Operasional angkutan perdesaan yang ada dimaksud untuk meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk dan sumberdaya lainnya yang dapat mendukung terjadinya pertumbuhan ekonomi daerah perdesaan. Dengan adanya angkutan perdesaan tersebut diharapkan dapat menghilangkan isolasi dan memberi stimulan ke arah perkembangan di semua bidang kehidupan baik perdagangan, industri maupun sektor lainnya di daerah perdesaan (Herwati, 2012).

Dalam sistem angkutan umum terdapat peraturan dalam mengatur tempat menaikkan dan menurunkan penumpang. Pada UU 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pasal 126 Pengemudi kendaraan bermotor umum angkutan orang dilarang :

- a. Memberhentikan kendaraan selain ditempat yang telah ditentukan.
- b. Mengetem selain tempat yang telah ditentukan .
- c. Menurunkan penumpang selain ditempat pemberhentian dan/atau ditempat tujuan tanpa alasan yang patut dan mendesak dan/atau.
- d. Melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek.

3.3 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 (Keputusan Dirjen HubDat 271/1996).

Menurut Setijowarno (2000), definisi dari tempat henti adalah lokasi di mana penumpang dapat naik ke dan turun dari angkutan umum dan lokasi dimana angkutan umum dapat berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, sesuai dengan pengaturan operasional ataupun menurunkan penumpang. Sedangkan berdasarkan Dirjen Bina Marga, tempat henti adalah bagian dari perkerasan jalan tertentu yang digunakan untuk pemberhentian sementara bus, angkutan penumpang umum lainnya pada waktu menaikkan dan menurunkan penumpang. Pengguna angkutan umum seharusnya naik dan turun dari bus di tempat henti. Oleh karena itu tempat henti diperlukan keberadaannya di sepanjang rute angkutan umum, dan harus ditempatkan sesuai dengan kebutuhan.

1. Pengertian Halte

Halte adalah tempat pemberhentian Kendaraan Bermotor Umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang (UU Nomor 22 tahun 2009). Berdasarkan keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat (1996), tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum (halte) merupakan salah satu bentuk fungsi pelayanan umum perkotaan yang disediakan oleh pemerintah, yang bertujuan untuk :

- a. Menjamin kelancaran dan ketertiban arus lalu lintas.

- b. Menjamin keselamatan bagi pengguna angkutan penumpang umum.
- c. Menjamin kepastian keselamatan untuk menaikkan dan/atau menurunkan penumpang.
- d. Memudahkan penumpang dalam melakukan perpindahan moda angkutan umum atau bus.

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.

2. Fasilitas Halte

Berdasarkan Surat Keputusan Dirjen Hubdat No.271/HK.105/DRJD/96.

A. Fasilitas Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum (TPKPU)

1) Fasilitas utama

a. Halte

- a) Identitas halte berupa nama dan/atau nomor
- b) Rambu petunjuk
- c) Papan informasi trayek
- d) Lampu penerangan
- e) Tempat duduk

b. TPB

- a) Rambu petunjuk
- b) Papan informasi trayek
- c) Identifikasi TPB berupa nama dan/atau nomor

2) Fasilitas tambahan

- a) Telepon umum
- b) Tempat sampah

- c) Pagar
- d) Papan iklan/pengumuman

Pada persimpangan, penempatan fasilitas tambahan itu tidak boleh mengganggu ruang bebas pandang.

3. Aspek Teknis

1. Persyaratan umum tempat perhentian kendaraan penumpang umum (halte) adalah:
 - a. Berada disepanjang rute angkutan umum atau bus
 - b. Terletak pada jalur pejalan kaki dan dekat pada fasilitas pejalan kaki.
 - c. Diarahkan dekat dengan pusat kegiatan atau pemukiman.
 - d. Dilengkapi dengan rambu petunjuk
 - e. Tidak mengganggu kelancaran arus lalu lintas

Perencanaan halte di sepanjang rute angkutan umum meliputi tiga aspek menurut Direktorat Jendral Perhubungan Darat (1996) sebagai berikut :

- Jarak
- Tata Letak
- Rancangan Bangunan

2. Penentuan Jarak Antara Fasilitas Henti

Penentuan jarak antara halte dan/atau tempat pemberhentian bus dapat dilihat pada **Tabel III.1** berikut :

Tabel III. I Jarak Halte dan Tempat Pemberhentian Bus

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

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:

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

3. Standarisasi Kebutuhan Halte

Banyaknya permintaan akan kebutuhan suatu tempat pemberhentian angkutan umum di setiap ruas jalan memiliki

kantung-kantung penumpang berbeda. Oleh karena itu, dibuat suatu standarisasi jumlah minimal penumpang yang ada di halte yang sedang menunggu angkutan kota dengan menggunakan distribusi frekuensi yang bersumber dari prinsip prinsip statistik untuk teknik dan sains tahun 2005.

Penentuan jumlah interval kelas dapat menggunakan rumus sebagai berikut:

$$k = 1 + 3.3 \log n$$

Sumber : Prinsip Prinsip Statistic Untuk Teknik dan Sains,2005

Dimana:

k = jumlah interval kelas

n = jumlah data

setelah jumlah interval kelas sudah diketahui, langkah selanjutnya menentukan lebar interval kelas dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$C = R / K$$

Sumber : Prinsip Prinsip Statistic Untuk Teknik dan Sains,2005

Dimana:

C = Lebar interval kelas

R = Kisaran data (Range)

K = Jumlah Interval Kelas

Langkah selanjutnya yaitu menentukan jumlah penumpang minimum dengan melakukan analisis distribusi frekuensi menggunakan persentil 85 dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Persentil 85} = b + \frac{(n \frac{85}{100} - fk)c}{f}$$

Sumber : Prinsip Prinsip Statistic Untuk Teknik dan Sains,2005

Keterangan:

b = Batas bawah kelas interval analisis distribusi frekuensi

n = Jumlah data frekuensi analisis distribusi frekuensi

fk = Frekuensi kumulatif sebelum kelas persentil analisis distribusi

frekuensi

f = Frekuensi analisis distribusi frekuensi

c = Lebar Kelas Interval analisis distribusi frekuensi

4. Tata Letak Lindungan

Tata letak lindungan terdiri dari beberapa macam, yaitu:

- a. Lindungan menghadap ke muka
- b. Lindungan menghadap ke belakang
- c. Lindungan menghadap ke belakang dengan kaca transparan

Untuk tata letak lindungan, penulis mengajukan usulan tata letak lindungan menghadap ke muka karena pada umumnya tata letak lindungan fasilitas halte di Indonesia adalah lindungan yang menghadap ke muka. Dimana keuntungan dari lindungan menghadap ke muka ini, adalah:

- a. Penumpang mudah melihat datangnya kendaraan karena tidak terhalangi oleh apapun.
- b. Penumpang terlihat jelas dari jalan sehingga relatif lebih aman dari tindakan kriminal.
- c. Suasana cukup nyaman karena bentuknya tidak tertutup sehingga udara lancar.

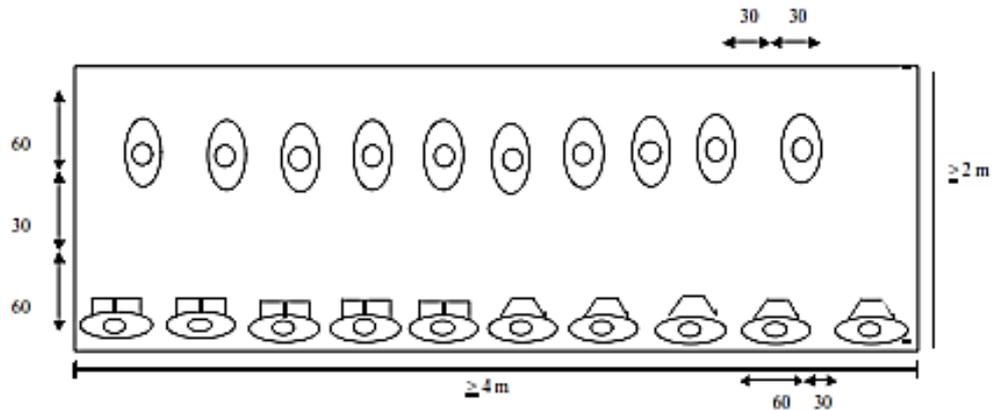
Selain keuntungan juga terdapat kerugian dari lindungan menghadap ke muka, yaitu:

- a. Karena terlihat dari jalan, sehingga banyak yang tertarik untuk berjualan di dalam lindungan
- b. Angkutan umum cenderung berhenti disembarang tempat karena penumpang naik dan turun dari kendaraan umum tidak beraturan.

5. Daya Tampung Halte

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

Berikut ini di **Gambar III.1** merupakan ukuran kapasitas halte.



Gambar III. 1 : Kapasitas Halte (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 lindung minimum 4 m x 2 m.

6. Peletakan Tempat Henti (Halte)

Berdasarkan letaknya, terdapat beberapa jenis halte yaitu :

- Halte yang berada setelah simpang (*Far Side*)
- Halte yang berada mendekati simpang (*Near Side*)

Maka tata letak dari halte terhadap ruang lalu lintas dapat diuraikan sebagai berikut:

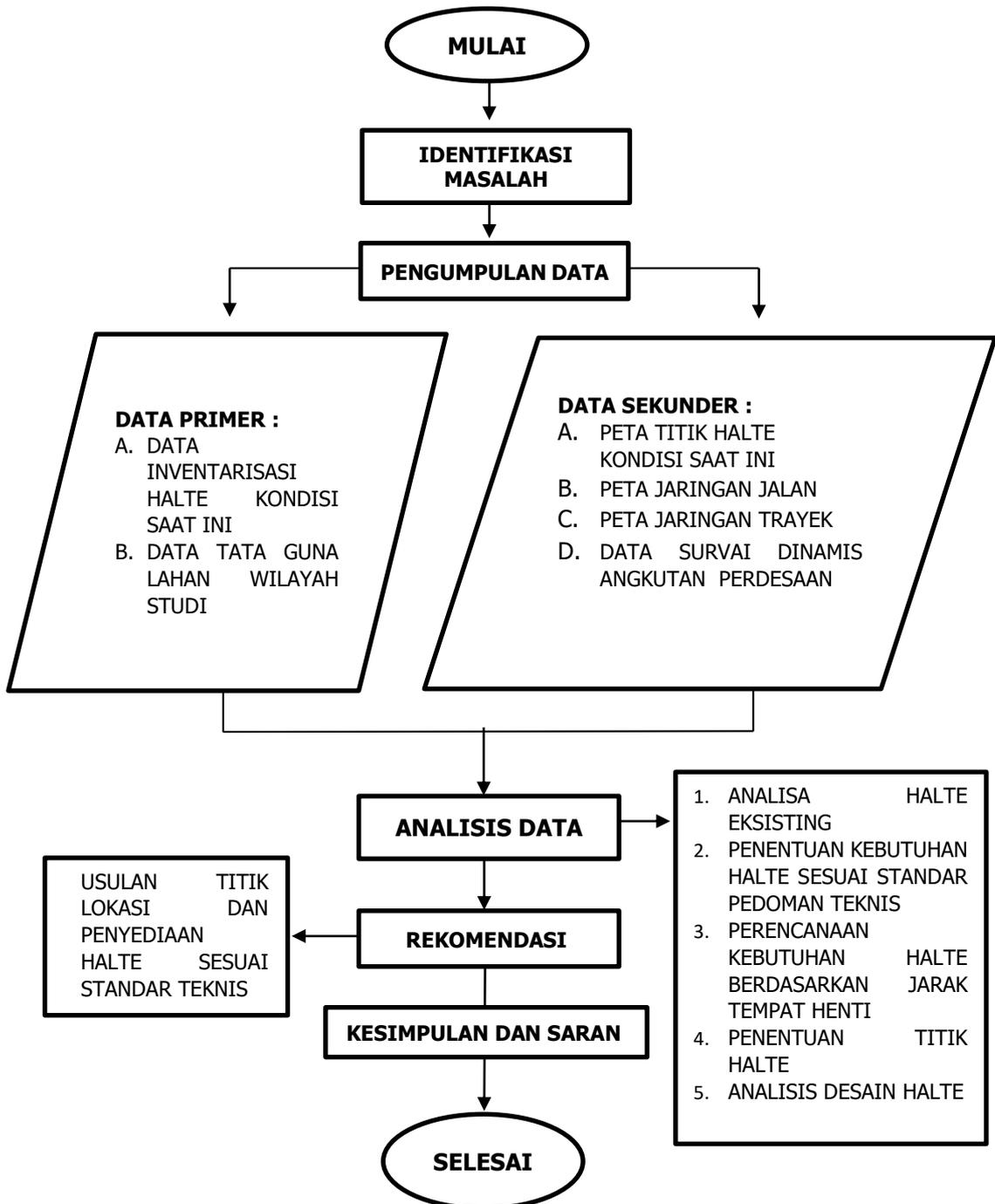
- Jarak maksimal terhadap fasilitas penyeberangan pejalan kaki adalah 100 meter.

- b. Jarak minimal halte dari persimpangan adalah 50 meter atau bergantung pada panjang antrean.
- c. Jarak minimal gedung (seperti rumah sakit, tempat ibadah) yang membutuhkan ketenangan adalah 100 meter.
- d. Peletakan di persimpangan menganut sistem campuran, yaitu antara sesudah persimpangan (*farside*) dan sebelum persimpangan (*nearside*).

BAB IV METODE PENELITIAN

4.1 Bagan Alir Penelitian

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



4.2 Metode Pengumpulan Data

Dalam pengumpulan data untuk penulisan Kertas Kerja Wajib ini meliputi pengumpulan berbagai informasi yang berkaitan dengan data – data yang akan menjadi dasar penelitian untuk memperoleh jawaban dari pemecahan masalah yang telah dikemukakan sebelumnya survei sehingga diharapkan tidak terjadi kesalahan dalam analisis kebutuhan halte dan evaluasi fasilitas halte pada ruas jalan yang dilalu angkutan perkotaan di Kabupaten Bandung Barat. Data – data tersebut meliputi :

1. Data Sekunder

Data sekunder yaitu data yang merupakan kondisi saat ini sebelum dilakukan penelitian. Data sekunder ini didapat dari instansi terkait yang sudah terlebih dahulu mengumpulkan data di lapangan. Data sekunder yang dipakai dalam penelitian ini adalah :

- 1) Data Peta Jaringan Trayek
- 2) Data Peta Jaringan Jalan
- 3) Peta Titik Lokasi Halte Saat Ini

2. Data Primer

Data primer adalah data yang didapat melalui pengamatan secara langsung (eksisting) di lapangan melalui pelaksanaan survei. Data primer ini meliputi :

- 1) Data Inventarisasi Halte Kondisi Saat Ini;

Data Inventarisasi Halte didapat dari survei inventarisasi halte dilakukan untuk mengetahui letak halte serta kondisi dan ketersediaan fasilitas secara eksisting yaitu ketersediaan fasilitasnya seperti identitas halte, rambu petunjuk, papan informasi trayek, lampu penerangan, tempat duduk, kanopi, tempat sampah, pagar dan papan pengumuman serta kondisi dari fasilitas itu sendiri. Peralatan survei yang dibutuhkan yaitu :

- 1) Roll Meter;
- 2) Clip Board;
- 3) Formulir;
- 4) Alat Tulis

Survei inventarisasi halte dilaksanakan di sepanjang ruas wilayah studi dengan cara mengamati, mengukur, dan mencatat data ke dalam formulir survei sesuai dengan target data yang diambil. Metodologi yang digunakan dalam survei ini adalah mendapatkan pengukuran langsung terhadap semua fasilitas yang terdapat di halte wilayah studi. Dengan target data berupa :

- 1) Panjang, lebar, dan tinggi halte
- 2) Lebar dan Tinggi tempat duduk
- 3) Kelengkapan fasilitas lainnya
- 4) Kondisi tata guna lahan

2) Data Tata Guna Lahan.

Data Tata Guna Lahan didapat dari survei tata guna lahan disekitar tempat perhentian angkutan umum di wilayah studi yang dilakukan sebagai dasar evaluasi serta perencanaan dari kebutuhan tempat perhentian angkutan umum di wilayah studi. Peralatan survei yang dibutuhkan yaitu :

- a) Formulir survei
- b) Alat tulis
- c) *Clipboard*
- d) Kamera

Survai tata guna lahan dilaksanakan disekitar halte atau tempat pemberhentian angkutan umum yang terdapat di wilayah studi dengan cara melakukan pengamatan tata guna lahan secara langsung yang ada di wilayah studi dan menganalisis perencanaan kebutuhan halte melalui tata guna lahan tersebut.

3) Data Naik dan Turun Penumpang Angkutan Umum (Dinamis).

Data Naik dan Turun Penumpang Angkutan Umum didapat melalui survei dinamis angkutan umum atau survai di dalam 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 trayek angkutan umum. Tujuan dari survai dinamis ini adalah mengidentifikasi kantong – kantong penumpang pada setiap trayek angkutan umum. Survey ini dilakukan pada trayek angkutan perdesaan yang akan dikaji dan untuk memperoleh data sebagai berikut :

1. Faktor muat tiap ruas untuk tiap rute
2. Waktu perjalanan rata – rata setiap rute
3. Jumlah penumpang yang naik dan turun pada setiap segmen
4. Waktu tempuh pada setiap segmen
5. Kecepatan pada setiap rute

Peralatan dan perlengkapan survei yang dibutuhkan yaitu :

- a) Formulir Survei;
- b) Alat Tulis;
- c) Clip Board;
- d) Stop Watch.

Survai dinamis dilakukan dengan cara surveyor mengambil posisi strategis dalam kendaraan dan mencatat jam keberangkatan dan kedatangan serta mencatat formulir hal-hal yang tercantum dalam formulir survai dinamis. Survai ini dilaksnaakan selama jam operasi angkutan umum. Pelaksanaan survai tersebut dilaksanakan sebanyak dua kali yaitu perjalanan pulang pergi pada masing-masing periode waktu.

4.3 Teknik Analisis Data

1. kebutuhan halte yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menganalisis :
 - a. Kondisi halte saat ini (*Eksisting*);
 - b. Standarisasi penentuan kebutuhan halte;
 - c. Penentuan jumlah kebutuhan halte berdasarkan jarak;
 - d. Perencanaan lokasi halte;
 - e. Penentuan kapasitas dan kebutuhan ruang halte.

2. Identifikasi Kebutuhan Halte dilakukan untuk menganalisis :
 - a. Tata guna lahan tempat pemberhentian penumpang;
 - b. Jarak antar tempat pemberhentian penumpang.

3. Rekomendasi

Dari tahapan analisis tersebut maka dapat diusulkan kebutuhan fasilitas halte yang dilihat pada aspek tata guna lahan, kantong – kantong penumpang, dan jarak antar halte serta usulan fasilitas halte sesuai dengan evaluasi kondisi fasilitas halte saat ini agar dapat memberi kemudahan bagi pengguna angkutan umum pada wilayah studi.

BAB V

ANALISA DAN PEMECAHAN MASALAH

5.1 Evaluasi fasilitas halte kondisi saat ini (Eksisting)

Setelah dilakukan survei inventarisasi di lapangan mengenai kondisi halte saat ini telah didapatkan hasil dari survei tersebut yaitu pada trayek A01 dan A02 terdapat 1 halte angkutan perdesaan yang tersedia pada kedua trayek tersebut yaitu halte curug agung dengan kondisi eksisting yang kurang baik sehingga perlu adanya evaluasi mengenai standar teknis halte tersebut.

Halte Curug Agung sendiri berada pada ruas jalan gedong lima kecamatan padalarang tepatnya didepan pasar curug agung Kabupaten Bandung Barat, oleh karenanya tata guna lahan sekitar halte tersebut merupakan pusat perbelanjaan atau pasar sehingga terdapat banyak masyarakat yang melakukan kegiatan perpindahan di lokasi tersebut, akan tetapi keberadaan halte curug agung ini masih belum sesuai dengan standar teknis yang ada karena banyak masyarakat yang tidak naik dan turun di halte tersebut melainkan di sembarang tempat atau didepan pasar dan sering megakibatkan kemacetan arus lalu lintas.

Berikut merupakan data dan visualisasi halte curug agung berdasarkan hasil survei inventarisasi mengenai uraian dimensi, fasilitas, dan tata guna lahan dari halte yang terletak di wilayah studi Kabupaten Bandung Barat.



Sumber: Hasil Dokumentasi

Gambar V. 1 Visualisasi Halte Curug Agung

Tabel V. 1 Inventarisasi Halte Curug Agung

Letak Lokasi	Dimensi		Fasilitas	Keterangan		Kondisi		Tipe Halte
				Ada	Tidak	Baik	Buruk	
Jl. Gedong Lima	Panjang	6 M	Papan Nama / Identitas Halte	✓			✓	Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus
			Rambu Petunjuk		✓			
	Lebar	2,5 M	Papan Informasi Trayek		✓			
			Lampu Penerangan		✓			
	Tinggi	3 M	Tempat Duduk	✓		✓		
			Kanopi	✓			✓	
	Lebar Tempat Duduk	0,3 M	Telepon		✓			
			Tempat Sampah		✓			
	Tinggi Tempat Duduk	0,5 M	Pagar		✓			
			Papan Pengumuman		✓			

Halte Curug Agung memiliki panjang 6 meter, lebar 2,5 meter, dan tinggi 3 meter. Dilihat dari dimensinya, halte ini mampu menampung penumpang sebanyak 20 orang. Hal tersebut dapat dihitung dari ketentuan ruang gerak bebas orang sebesar 0,54 m². Fasilitas yang tersedia pada halte Curug Agung yaitu papan nama, tempat duduk dan kanopi. Dari ketiga fasilitas tersebut, hanya papan nama yang sudah rusak dan tidak layak, namun akan lebih baik lagi jika dilakukan pengadaan fasilitas halte seperti lampu dan papan informasi.

5.2 Kebutuhan Tempat Henti (Halte)

Perhentian angkutan umum diperlukan di sepanjang rute lintasan angkutan umum dan angkutan umum harus melalui tempat-tempat yang sudah ditetapkan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang agar perpindahan penumpang menjadi lebih mudah dan gangguan terhadap lalu lintas dapat diminimalkan, oleh sebab itu tempat pemberhentian angkutan umum harus diatur penempatannya agar sesuai dengan kebutuhan.

Dalam penentuan kebutuhan halte ini saya menggunakan analisis Statistik Distribusi Frekuensi agar dapat dibuat standarisasi jumlah penumpang minimal, untuk menentukan kebutuhan halte tersebut adalah dengan Distribusi Frekuensi Persentil 85. Angka 85 dijadikan sebagai dasar pertimbangan menentukan kebutuhan halte karena persentase 85 dapat dianggap sebagai jumlah perhitungan minimal penumpang dalam menentukan kebutuhan halte.

Untuk menentukan kebutuhan halte tersebut perlu dibuat standarisasi yang akan digunakan, yaitu

a. Analisa Data Dinamis

Data tersebut didapat dari survai dinamis angkutan umum yang dilaksanakan pada saat peak agar mendapatkan jumlah penumpang naik dan turun yang ideal dan dari survai tersebut didapatkan data jumlah naik dan turun penumpang pada setiap segmen trayek A01 dan A02. Berikut merupakan tabel data jumlah penumpang tiap segmen.

Tabel V. 2 Data Jumlah Penumpang Trayek A01 dan A02

TRAYEK A01					
NO	SEGMENT BERANGKAT	PNP NAIK	PNP TURUN	PNP DALAM KENDARAAN	PNP TOTAL
1	SP STASIUN PADALARANG - SP TAGOG	3	1	2	4
2	SP TAGOG - PUSKESMAS TAGOGAPU	4	1	5	5
3	PUSKESMAS TAGOGAPU - PUSKEMAS SUMUR BANDUNG	2	2	5	4
4	PUSKESMAS SUMUR BANDUNG - SP CIKALONG CIPEUNDEUY	1	4	2	5
5	SP CIKALONG CIPEUNDEUY - RENDEH	2	2	2	4
6	RENDEH - TERMINAL CIKALONG CIPENDEUY	0	2	0	2

TRAYEK A01					
NO	SEGMENT PULANG	PNP NAIK	PNP TURUN	PNP DALAM KENDARAAN	PNP TOTAL
1	TERMINAL CIKALONG CIPENDEUY - RENDEH	2	2	0	4
2	RENDEH - SP CIKALONG CIPEUNDEUY	3	2	1	5
3	SP CIKALONG CIPEUNDEUY - PUSKESMAS SUMUR BANDUNG	2	2	1	4
4	PUSKEMAS SUMUR BANDUNG - PUSKESMAS TAGOGAPU	5	1	5	6
5	PUSKESMAS TAGOGAPU - SP STASIUN PADALARANG	2	7	0	9

TRAYEK A02					
NO	SEGMENT BERANGKAT	PNP NAIK	PNP TURUN	PNP DALAM KENDARAAN	PNP TOTAL
1	SP STASIUN PADALARANG - SP TAGOG	3	1	2	4
2	SP TAGOG - SP GANTUNGAN JAYA MEKAR	6	6	2	12
3	SP GANTUNGAN JAYA MEKAR - KANTOR DESA JAYAMEKAR	5	4	3	9
4	KANTOR DESA JAYAMEKAR - PERUM BINA KARYA	2	4	1	6

TRAYEK A02					
NO	SEGMENT PULANG	PNP NAIK	PNP TURUN	PNP DALAM KENDARAAN	PNP TOTAL
1	PERUM BINA KARYA - KANTOR DESA JAYAMEKAR	1	1	0	2
2	KANTOR DESA JAYA MEKAR - SP GANTUNGAN JAYA MEKAR	2	2	0	4
3	SP GANTUNGAN JAYA MEKAR - SP TAGOG	4	2	2	6
4	SP TAGOG - SP STASIUN PADALARANG	5	7	0	12

b. Penentuan Interval Kelas

Setelah diperoleh jumlah data pada naik turun penumpang yaitu sebanyak 10 karena terdapat 10 segmen yang ada, dilanjutkan dengan penentuan lebar interval kelas. Berikut perhitungan dalam menentukan lebar interval kelas :

$$k = 1 + 3.3 \log n$$

(Sumber: Buku Statistik Untuk Teknik dan Sains, 2005)

Keterangan :

k = jumlah interval kelas

n = jumlah data

Contoh Perhitungan

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

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

$$k = 5,2$$

c. Penentuan Lebar Interval Kelas

Untuk penentuan lebar interval kelas ini maka menggunakan data yang sudah didapatkan dari perhitungan penentuan interval kelas yaitu 4,3. Selanjutnya diperoleh dengan menggunakan rumus :

$$C = R / K$$

(Sumber: Prinsip-prinsip Statistik Untuk Teknik dan Sains, 2005)

Keterangan:

C = Lebar interval kelas

R = Kisaran data (Range)

Data Terbesar – Data Terkecil

K = Jumlah Interval Kelas

Contoh Perhitungan

$$R = 12 - 2 = 10$$

$$C = 10/5,2$$

$$C = 2$$

d. Analisis Distribusi Frekuensi

Dilakukan analisis distribusi frekuensi terhadap data jumlah naik dan turun penumpang tiap segmen. Dari data jumlah naik dan turun penumpang diubah menjadi data distribusi frekuensi

Tabel V. 3 Anilis Distribusi Frekuensi

No	interval kelas (X)	frekuensi (F)	Frekuensi Kumulatif (Fpk)	persentase	persentase Kumulatif
1	1.0 - 3.0	1	1	5%	5%
2	3.1 - 5.0	9	10	47%	53%
3	5.1 - 7.0	4	14	21%	74%
4	7.1 - 9.0	2	16	11%	84%
5	9.1 - 11.0	1	17	5%	89%
6	11.1 - 13.0	2	19	11%	100%

Data distribusi frekuensi digunakan untuk mengetahui posisi data persentil 85%. Dari tabel di atas diketahui tidak ada posisi persis data pada persentil 85%, jadi ditetapkan yang terdekat yaitu pada kelas interval dan persentil 89% yang berada pada interval kelas 9.1 – 11.0 dengan frekuensi 1 dan frekuensi kumulatif 17.

e. Penentuan Jumlah Minimal Penumpang

Pada tahap ini digunakan analisa nilai persentil 85 untuk menetapkan jumlah penumpang yang nantinya dijadikan sebuah syarat untuk dibangunnya sebuah halte. Data yang digunakan merupakan data yang telah didapat dari perhitungan sebelumnya. Ukuran 85% dapat digunakan karena dianggap sudah memenuhi syarat dalam pengambilan keputusan penyediaan halte :

$$\text{Persentil 85} = b + \frac{(n_{\frac{85}{100}} - fk)c}{f}$$

Sumber: *Prinsip-prinsip Statistik Untuk Teknik dan Sains, 2005*

Keterangan:

b = Batas bawah kelas interval analisis distribusi frekuensi

n = Jumlah data frekuensi analisis distribusi frekuensi

fk = Frekuensi kumulatif sebelum kelas persentil analisis distribusi frekuensi

f = Frekuensi analisis distribusi frekuensi

c = Lebar Kelas Interval analisis distribusi frekuensi

Contoh perhitungan:

$$\begin{aligned} \text{Persentil } 85 &= b + \frac{\left(n \frac{85}{100} - fk\right)c}{f} \\ &= 9 + \frac{\left(19 \times \frac{85}{100} - 17\right) \times 2}{1} \\ &= 7 \end{aligned}$$

5.2.1 Penentuan Kebutuhan Halte Berdasarkan Jumlah Naik dan Turun Penumpang

Penentuan kebutuhan halte dilakukan dengan membandingkan jumlah penumpang yang naik dan turun pada setiap segmen dengan jumlah minimal penumpang yang naik dan turun di wilayah segmen tersebut yang dapat dilihat pada **tabel V.4** dibawah ini

Tabel V. 4 Penentuan Kebutuhan Halte Segmen Berangkat

TRAYEK	SEGMENT BERANGKAT	PNP TOTAL	JUMLAH MINIMUM PNP	KEBUTUHAN	KONDISI SAAT INI
A01	SP STASIUN PADALARANG - SP TAGOG	10	7	Butuh	Ada
	SP TAGOG - PUSKESMAS TAGOGAPU	5	7	Tidak Butuh	Tidak Ada
	PUSKESMAS TAGOGAPU - PUSKEMAS SUMUR BANDUNG	5	7	Tidak Butuh	Tidak Ada
	PUSKESMAS SUMUR BANDUNG - SP CIKALONG CIPEUNDEUY	6	7	Tidak Butuh	Tidak Ada
	SP CIKALONG CIPEUNDEUY - RENDEH	5	7	Tidak Butuh	Tidak Ada
	RENDEH - TERMINAL CIKALONG CIPENDEUY	4	7	Tidak Butuh	Tidak Ada
A02	SP STASIUN PADALARANG - SP TAGOG	4	7	Tidak Butuh	Ada
	SP TAGOG - SP GANTUNGAN JAYA MEKAR	12	7	Butuh	Tidak Ada
	SP GANTUNGAN JAYA MEKAR - KANTOR DESA JAYAMEKAR	9	7	Butuh	Tidak Ada
	KANTOR DESA JAYAMEKAR - PERUM BINA KARYA	6	7	Tidak Butuh	Tidak Ada

Tabel V. 5 Penentuan Kebutuhan Halte Segmen Kembali

TRAYEK	SEGMENT KEMBALI	PNP TOTAL	JUMLAH MINIMUM PNP	KEBUTUHAN	KONDISI SAAT INI
A01	TERMINAL CIKALONG CIPENDEUY - RENDEH	4	7	Tidak Butuh	Tidak Ada
	RENDEH - SP CIKALONG CIPEUNDEUY	5	7	Tidak Butuh	Tidak Ada
	SP CIKALONG CIPEUNDEUY - PUSKEMAS SUMUR BANDUNG	4	7	Tidak Butuh	Tidak Ada
	PUSKEMAS SUMUR BANDUNG - PUSKEMAS TAGOGAPU	6	7	Tidak Butuh	Tidak Ada
	PUSKEMAS TAGOGAPU - SP STASIUN PADALARANG	9	7	Butuh	Tidak Ada
A02	PERUM BINA KARYA - KANTOR DESA JAYAMEKAR	2	7	Tidak Butuh	Tidak Ada
	KANTOR DESA JAYA MEKAR - SP GANTUNGAN JAYA MEKAR	4	7	Tidak Butuh	Tidak Ada
	SP GANTUNGAN JAYA MEKAR - SP TAGOG	6	7	Tidak Butuh	Tidak Ada
	SP TAGOG - SP STASIUN PADALARANG	12	7	Butuh	Tidak Ada

Tabel diatas merupakan jumlah penumpang yang naik pada setiap segmen. Terdapat 3 segmen berangkat pada trayek A01 dan A02 dengan kebutuhan jumlah penumpang yang melebihi batas minimal penumpang dalam analisis kebutuhan halte yaitu lebih dari 7 PNP/KM, sedangkan pada segmen kembali terdapat 2 segmen arah kembali pada trayek A01 dan A02 dengan kebutuhan jumlah halte yang lebih dari 7 dan pada segmen lainnya belum memenuhi batas minimal penumpang untuk dibangun halte karena kurang dari 7 PNP/KM.

5.2.2 Penentuan Kebutuhan Halte Berdasarkan Jarak Antar Tempat Henti

Pada analisis ini dilakukan terhadap kebutuhan tempat henti angkutan umum berupa halte. Penentuan yang digunakan untuk mencari kebutuhan tempat perhentian angkutan umum berdasarkan standar jarak yang terdapat pada keputusan Dirjen Perhubungan Darat nomor 271/1996. Perhitungan kebutuhan tempat perhentian dihitung berdasar panjang ruas

jalan dan tata guna lahan pada wilayah studi yang dilintasi angkutan umum. Berdasarkan analisis kebutuhan halte dari jumlah minimal penumpang didapatkan 3 segmen jalan arah berangkat dan 2 segmen jalan arah kembali yang membutuhkan halte, maka pada analisis ini hanya akan menganalisis 5 segmen jalan tersebut. Berikut merupakan data tata guna lahan dan jarak antar halte masing – masing segmen menurut standar teknis.

Tabel V. 6 Jarak Antar Halte Berdasarkan Tata Guna Lahan

SEGMENT BERANGKAT		TATA GUNA LAHAN	JARAK STANDAR
TRAYEK A01	SP STASIUN PADALARANG - SP TAGOG	pertokoan, perkantoran	300 - 400
	SP TAGOG - SP GANTUNGAN JAYA MEKAR	perkantoran, pertokoan, jasa	300 - 500
TRAYEK A02	SP GANTUNGAN JAYA MEKAR - KANTOR DESA JAYAMEKAR	perkantoran, pertokoan, jasa	300 - 500
SEGMENT KEMBALI		TATA GUNA LAHAN	JARAK STANDAR
TRAYEK A01	PUSKESMAS TAGOGAPU - SP STASIUN PADALARANG	permukiman, lahan kosong	500 - 1000
TRAYEK A02	SP TAGOG - SP STASIUN PADALARANG	pertokoan, perkantoran, jasa	300 - 400

Jarak standar antar halte menurut tata guna lahan pada setiap segmen sesuai standar teknis yaitu pada 300 – 400 meter dan 300 - 500. Untuk menghitung jumlah kebutuhan menggunakan nilai terbesar karena dinilai lebih efektif. Dari penentuan kebutuhan halte diketahui bahwa yang membutuhkan halte ada 3 segmen. Segmen Stasiun Padalarang sampai Simpang Tagog dengan panjang segmen 2600 meter, segmen Perum Bina Karya sampai Kantor Desa Jayamekar dengan panjang segmen 1400 meter dan segmen Simpang Tagog sampai Simpang Gantungan Jaya Mekar dengan panjang segmen 1400 meter.

Tabel V. 7 Panjang Tiap Segmen

SEGMENT BERANGKAT		PANJANG SEGMENT
TRAYEK A01	SP STASIUN PADALARANG - SP TAGOG	2600
TRAYEK A02	SP TAGOG - SP GANTUNGAN JAYA MEKAR	1400
	SP GANTUNGAN JAYA MEKAR - KANTOR DESA JAYAMEKAR	1400
SEGMENT KEMBALI		PANJANG SEGMENT
TRAYEK A01	PUSKESMAS TAGOGAPU - SP STASIUN PADALARANG	4000
TRAYEK A02	SP TAGOG - SP STASIUN PADALARANG	2000

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

- Segmen Stasiun Padalarang – Simpang Tagog
 - Panjang Segmen = 2.600 Meter
 - Tata Guna Lahan = perkantoran, jasa, pertokoan
 - Kategori = Padat
 - Standar Tempat Henti = 300 – 400 meter (SK Dirjen Perhubungan Darat Nomor 271/HK.105/DRJD/96)
 - Jarak Minimal Halte dari Persimpangan = 50 meter
 - Farside & Nearside = $50 \times 2 = 100$ meter

$$\begin{aligned}
 \text{Kebutuhan Halte Ideal} &= \frac{\text{Panjang Segmen} - \text{Jarak Minimal dari Persimpangan}}{\text{Standar Tempat Henti Masyarakat}} \\
 &= \frac{2600 - 100}{400} \\
 &= 6,25 \\
 &= 6 \text{ (Dibulatkan)}
 \end{aligned}$$

Setelah dilakukuan perhitungan maka didapatkan kebutuhan ideal untuk halte di segmen Stasiun Padalarang – Sp. Tagog adalah 6 halte sedangkan pada eksisting hanya terdapat 1 halte maka dari itu perlu adanya 5 halte baru. Perhitungan tersebut juga berlaku untuk semua segmen yang ada. Sehingga diperoleh jumlah kebutuhan halte pada tiap segmennya sebagai berikut :

Tabel V. 8 Analisis Kebutuhan Halte Berdasarkan Jarak Pada Segmen Berangkat dan Kembali

SEGMENT BERANGKAT		PANJANG SEGMENT	TATA GUNA LAHAN	JARAK STANDAR	KEBUTUHAN HALTE
TRAYEK A01	SP STASIUN PADALARANG - SP TAGOG	2600	pertokoan, perkantoran	300 - 400	5
TRAYEK A02	SP TAGOG - SP GANTUNGAN JAYA MEKAR	1400	perkantoran, pertokoan, jasa	300 - 500	3
	SP GANTUNGAN JAYA MEKAR - KANTOR DESA JAYAMEKAR	1400	perkantoran, pertokoan, jasa	300 - 500	3
SEGMENT KEMBALI		PANJANG SEGMENT	TATA GUNA LAHAN	JARAK STANDAR	KEBUTUHAN HALTE
TRAYEK A01	PUSKESMAS TAGOGAPU - SP STASIUN PADALARANG	4000	permukiman, lahan kosong	500 - 1000	4
TRAYEK A02	SP TAGOG - SP STASIUN PADALARANG	2000	pertokoan, perkantoran, jasa	300 - 400	5

Dapat diketahui dari tabel diatas jumlah kebutuhan halte pada segmen berangkat trayek A01 sebanyak 5 halte dan trayek A02 sebanyak 6 halte sehingga kebutuhan halte pada segmen berangkat trayek A01 dan A02 adalah 11 Halte baru, sedangkan kebutuhan halte pada segmen kembali trayek A01 adalah sebanyak 4 halte dan trayek A02 sebanyak 5 halte sehingga kebutuhan halte pada segmen kembali trayek A01 dan A02 adalah sebanyak 9 halte baru. Nilai antara 300 – 400 meter digunakan untuk tata guna lahan padat dan 300 – 500 digunaka untuk tata guna lahan campuran padat, nilai terbesar diambil karena untuk nilai efisiensi dari beberapa sudut pandang, yaitu :

a. Sudut Pandang Penumpang

- Apabila jarak antara perhentian relatif tinggi sehingga membuat kendaraan umum tidak terlalu sering berhenti dan dapat mengurangi waktu tempuh.
- Kendaraan umum menjadi nyaman karena *akselerasi* dan *decelerasi* menjadi jarang.

b. Sudut Pandang Operator

- Jumlah armada yang dioperasikan menjadi lebih sedikit karena kecepatan rata rata kendaraan tinggi
- Hemat pemakaian BBM (Bahan Bakar Minyak)

c. Sudut Pandang Lain

- Adanya halte angkutan umum dapat menyebabkan kapasitas jalan menjadi berkurang

5.2.3 Analisis Tempat Perhentian Angkutan Umum

Pada segmen dengan jumlah penumpang kurang dari 7 orang akan diusulkan tempat perhentian angkutan umum (TPAU) untuk memfasilitasi calon penumpang saat menggunakan angkutan umum. Fasilitas yang disajikan adalah rambu petunjuk, papan informasi trayek, dan identitas tempat perhentian. Cara menghitung jumlah kebutuhan fasilitas tempat perhentian sama dengan cara menghitung jumlah kebutuhan halte, yaitu dihitung berdasarkan jarak dan tata guna lahan, kemudian diperoleh hasil sebagai berikut :

Tabel V. 9 Analisis Kebutuhan TPAU Berdasarkan Jarak Pada Segmen Berangkat

SEGMENT BERANGKAT		PANJANG SEGMENT	TATA GUNA LAHAN	JARAK STANDAR	KEBUTUHAN TPAU
TRAYEK A01	SP TAGOG - PUSKESMAS TAGOGAPU	4500	permukiman, Lahan Kosong	500 - 1000	5
	PUSKESMAS TAGOGAPU - PUSKEMAS SUMUR BANDUNG	5100	permukiman, Lahan Kosong	500 - 1000	5
	PUSKESMAS SUMUR BANDUNG - SP CIKALONG CIPEUNDEUY	6500	permukiman, Lahan Kosong	500 - 1000	7
	SP CIKALONG CIPEUNDEUY - RENDEH	6000	permukiman, Lahan Kosong	500 - 1000	6
	RENDEH - TERMINAL CIKALONG CIPENDEUY	4000	permukiman, lahan kosong, jasa	500 - 1000	4
TRAYEK A02	SP STASIUN PADALARANG - SP TAGOG	2600	pertokoan, perkantoran	300 - 500	5
	KANTOR DESA JAYAMEKAR - PERUM BINA KARYA	3500	perkantoran, pertokoan, perumahan	300 - 500	7

Tabel V. 10 Analisis Kebutuhan TPAU Berdasarkan Jarak Pada Segmen Berangkat

SEGMENT KEMBALI		PANJANG SEGMENT	TATA GUNA LAHAN	JARAK STANDAR	KEBUTUHAN TPAU
TRAYEK A01	TERMINAL CIKALONG CIPENDEUY - RENDEH	5000	permukiman, lahan kosong, jasa	500 - 1000	5
	RENDEH - SP CIKALONG CIPEUNDEUY	6000	permukiman, Lahan Kosong	500 - 1000	6
	SP CIKALONG CIPEUNDEUY - PUSKEMAS SUMUR BANDUNG	6500	permukiman, Lahan Kosong	500 - 1000	6
	PUSKEMAS SUMUR BANDUNG - PUSKEMAS TAGOGAPU	5100	permukiman, Lahan Kosong	500 - 1000	5
TRAYEK A02	PERUM BINA KARYA - KANTOR DESA JAYAMEKAR	3500	perkantoran, pertokoan, perumahan	300 - 500	7
	KANTOR DESA JAYA MEKAR - SP GANTUNGAN JAYA MEKAR	1400	perkantoran, pertokoan, jasa	300 - 500	3
	SP GANTUNGAN JAYA MEKAR - SP TAGOG	1400	perkantoran, pertokoan, jasa	300 - 500	3

5.3 Usulan Lokasi Tempat Perhentian Angkutan Umum

1. Usulan Lokasi Halte

Berdasarkan hasil analisis kebutuhan halte tiap segmennya maka ditentukan titik lokasi penempatan halte berdasarkan tata guna lahan dan kantong penumpang sesuai dengan standar teknis. Berikut adalah lokasi halte usulan menurut tata guna lahan dan kantong penumpang

Tabel V. 11 Penentuan Lokasi Hate Usulan Trayek A01 Segmen Berangkat

SEGMENT BERANGKAT			Halte Eksisting	Kebutuhan Halte	Titik Halte Usulan (Berdasarkan Kantong Pnp)	Tata Guna Lahan	Status Jalan	Tipe Jalan
TRAYEK A01	Stasiun Padalarang	Simpang Tagog	1	6	Jl. Padalarang III, deretan pertokoan dan permukiman	Pertokoan, Perkantoran	Jalan Nasional	4/2 UD
					Jl. Padalarang III, deretan pertokoan dan permukiman	Pertokoan, Perkantoran	Jalan Nasional	4/2 UD
					Jl. Padalarang III, Depan Ramayana	Pertokoan, Perkantoran, Perumahan	Jalan Nasional	4/2 UD
					Jl. Padalarang III, Depan kota baru residence	Pertokoan, Perkantoran	Jalan Nasional	4/2 UD
					Jl. Padalarang III, Seberang Kantor BPJS	Pertokoan, Perkantoran	Jalan Nasional	4/2 UD

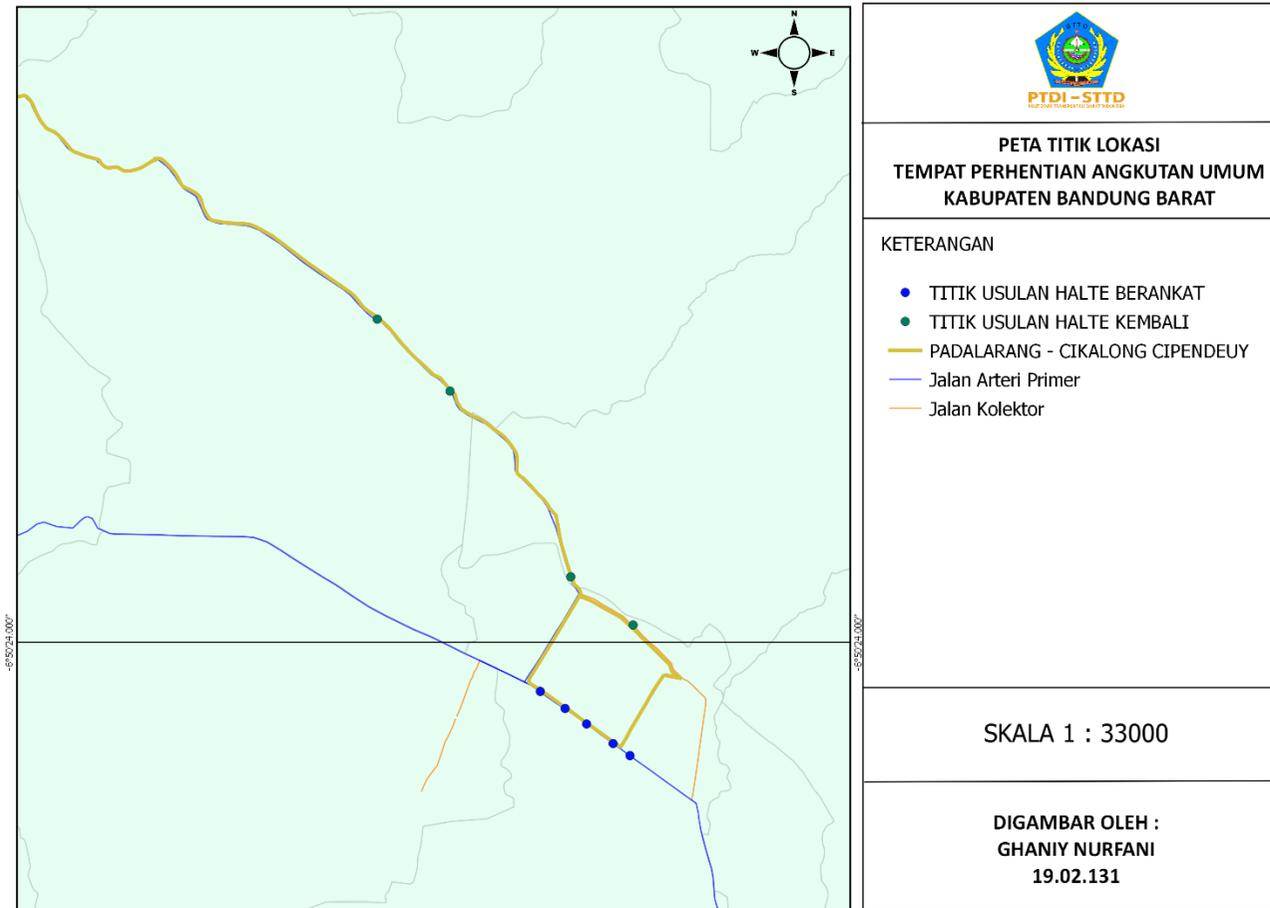
SEGMENT BERANGKAT			Halte Eksisting	Kebutuhan Halte	Titik Halte Usulan (Berdasarkan Kantong Pnp)	Tata Guna Lahan	Status Jalan	Tipe Jalan
TRAYEK A02	Simpang Gantung Jaya Mekar	Kantor Desa Jaya Mekar	0	3	Jl. Jayamekar Seberang G-Land Padalarang Residence	Permukiman, Pertokoan	Jalan Kabupaten	2/2 UD
					Jl. Jayamekar Seberang SMP Global Nusantara	Permukiman, Sekolah	Jalan Kabupaten	2/2 UD
					Jl. Jayamekar Seberang Puskesmas Jayamekar	Permukiman, Jasa	Jalan Kabupaten	2/2 UD
	Simpang Tagog	Simpang Gantung Jaya Mekar	0	3	Jl. Padalarang, Deretan Pertokoan depan Indomaret	pertokoan, perkantoran, jasa	Jalan Nasional	4/2 UD
					Jl. Letkol G.A Manulang Seberang RSIA Kartini	perkantoran, permukiman, pertokoan	Jalan Kabupaten	2/2 UD

Tabel V. 12 Penentuan Lokasi Hate Usulan Trayek A02 Segmen Kembali

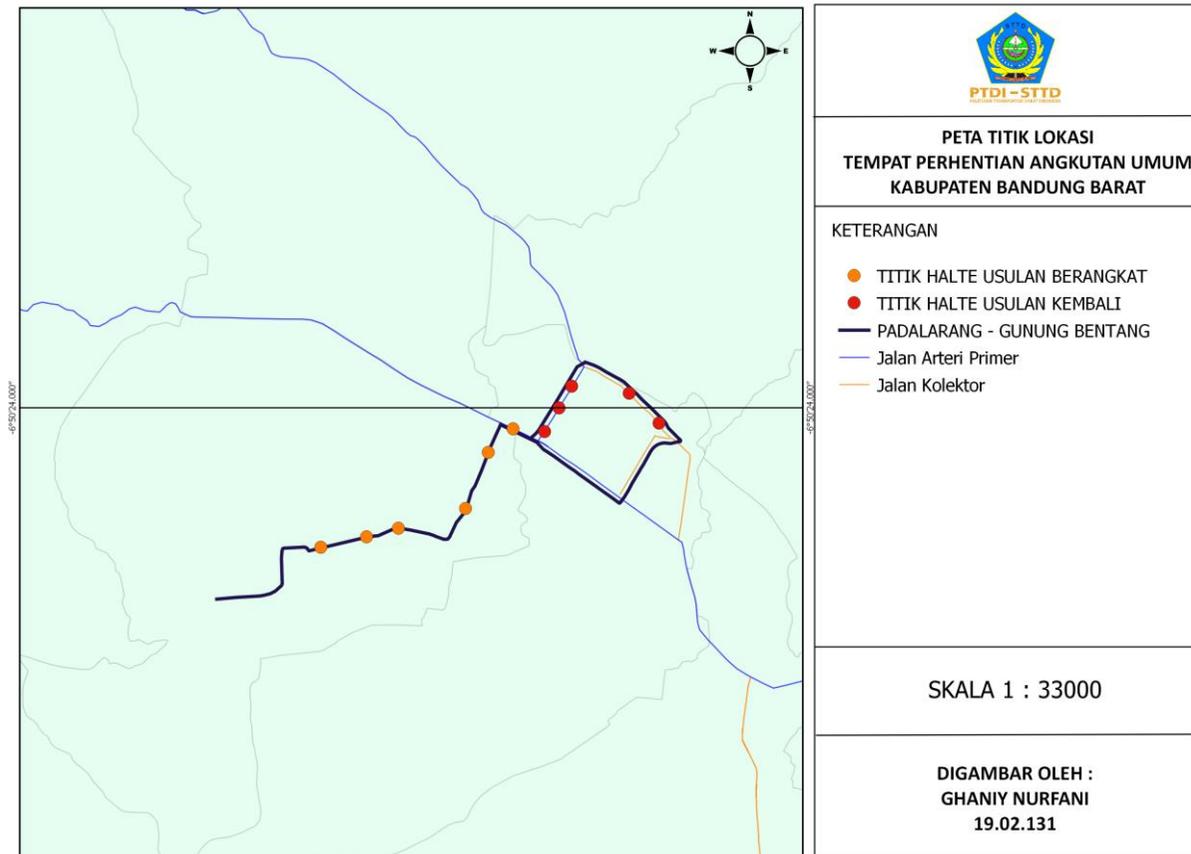
SEGMENT KEMBALI			Halte Eksisting	Kebutuhan Halte	Titik Halte Usulan (Berdasarkan Kantong Pnp)	Tata Guna Lahan	Status Jalan	Tipe Jalan
TRAYEK A01	PUSKESMAS TAGOG APU	SP. STASIUN PADALARANG	0	4	Jl. Raya Purwakarta, Depan Masjid Jami Al Fatah	Permukiman, Lahan Kosong	Jalan Nasional	2/2 UD
					Jl. Raya Purwakarta, Seberang SMA Bina Putra	Permukiman, Sekolahan	Jalan Nasional	2/2 UD
					Jl. Raya Purwakarta, 100 meter sebelum simpang cihaliwung	Permukiman, Lahan Kosong	Jalan Nasional	2/2 UD
					Jl. Cihaliwung, depan SM Mart	Pertokoan, Lahan Kosong	Jalan Nasional	2/1 UD

SEGMENT KEMBALI			Halte Eksisting	Kebutuhan Halte	Titik Halte Usulan (Berdasarkan Kantong Pnp)	Tata Guna Lahan	Status Jalan	Tipe Jalan
TRAYEK A02	SP. TAGOG	SP. STASIUN PADALARANG	0	5	Jl. Raya Purwakarta, deretan Pertokoan dan jasa	Pertokoan, Jasa	Jalan Nasional	2/1 UD
					Jl. Raya Purwakarta, deretan Pertokoan dan jasa	Pertokoan, Jasa	Jalan Nasional	2/1 UD
					Jl. Raya Purwakarta, depan Polsek Padalarang	Pertokoan, Jasa	Jalan Nasional	2/1 UD
					Jl. Cihaliwung, depan SM Mart	Pertokoan, Lahan Kosong	Jalan Nasional	2/1 UD
					Jl. Cihaliwung, deretan pertokoan dan jasa	Pertokoan, Lahan Kosong	Jalan Nasional	2/1 UD

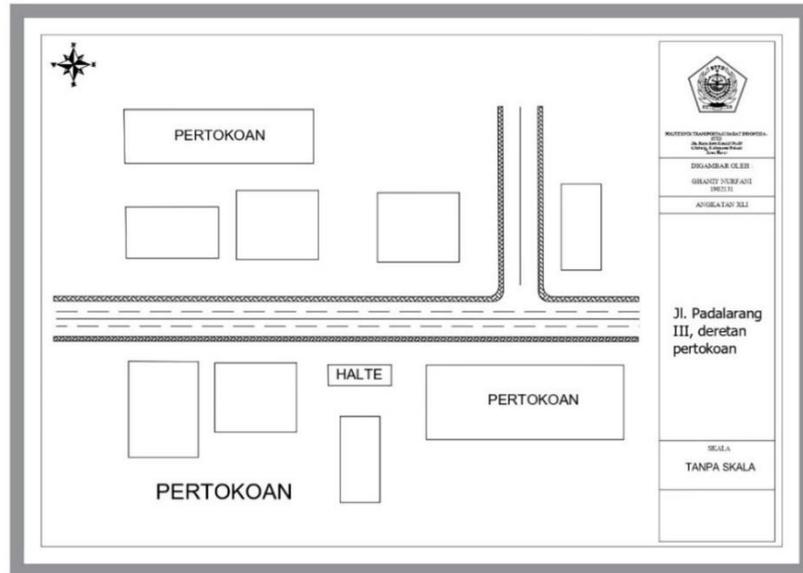
Gambar V. 2 Titik Lokasi Halte Usulan Trayek A01



Gambar V. 3 Titik Lokasi Halte Usulan Trayek A02



5.3.1 Layout Usulan Halte Trayek A01 Segmen Berangkat

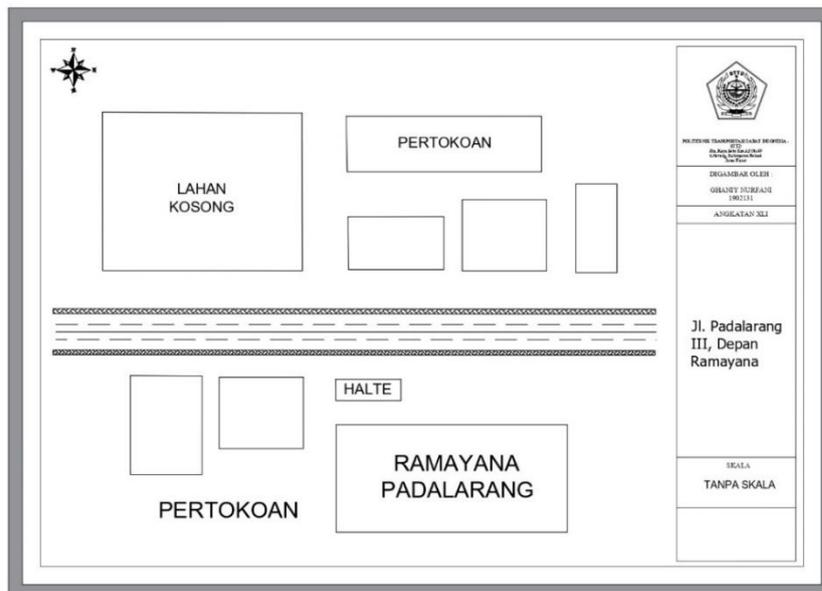


Gambar V. 4 Jl. Padalarang III, Deretan Pertokoan

Halte usulan pertama terletak di Ruas Jalan Padalarang III, dengan tipe jalan 4/2 UD 100 meter setelah simpang tagog. Dengan kondisi eksisting sekitar halte adalah pertokoan dan jasa oleh karenanya dengan keterbatasan lahan di sekitar halte tersebut maka diusulkan tipe halte berdasarkan SK Dirjen Hubdat No. 271/HKI05/DRJD96 tersebut adalah kelompok 4 yaitu halte yang terpadu dengan trotoar tetapi tidak dilengkapi dengan teluk bus.



Gambar V. 5 Visualisasi Kondisi Lapangan Halte Padalarang 1

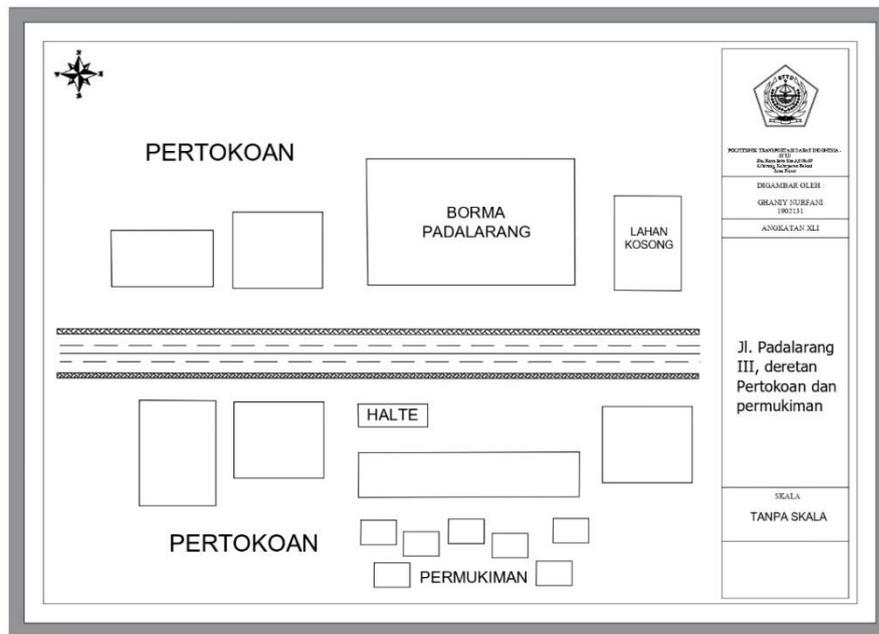


Gambar V. 6 Jl. Padalarang III, Depan Ramayana

Halte usulan ke-2 terletak di Ruas Jalan Padalarang III depan Ramayana Mall, dengan tipe jalan 4/2 UD. Dengan kondisi eksisting sekitar halte adalah pertokoan, dan jasa sehingga dengan keterbatasan lahan di sekitar halte tersebut maka diusulkan tipe halte berdasarkan SK Dirjen Hubdat No. 271/HKI05/DRJD96 tersebut adalah kelompok 4 yaitu halte yang terpadu dengan trotoar tetapi tidak dilengkapi dengan teluk bus.

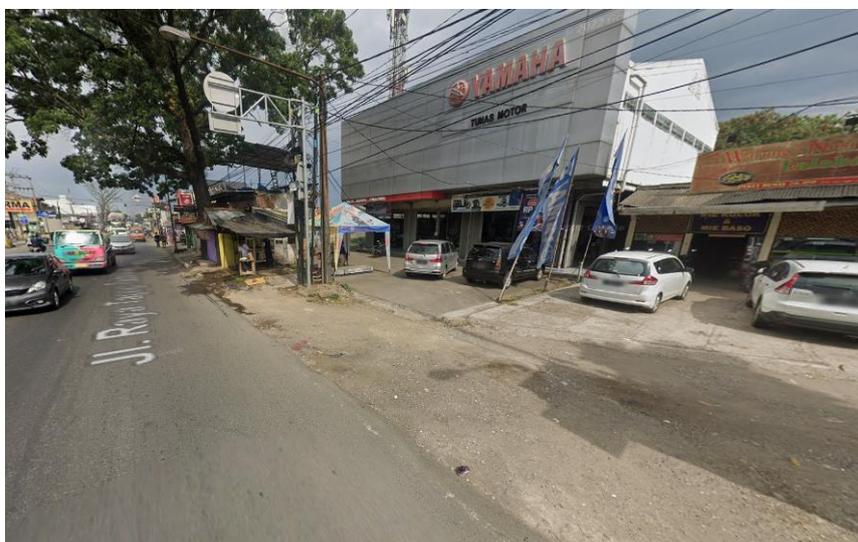


Gambar V. 7 Visualisasi Kondisi Lapangan Halte Padalarang 2

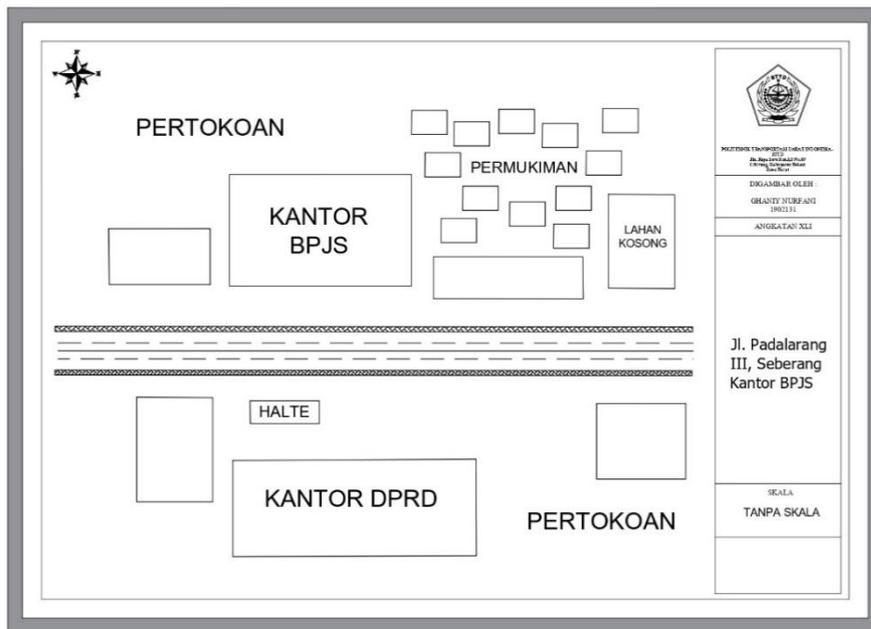


Gambar V. 8 Jl. Padalarang III, Deretan Pertokoan dan Permukiman

Halte usulan ke-3 terletak di Ruas Jalan Padalarang III seberang Borma Padalarang, dengan tipe jalan 4/2 UD. Dengan kondisi eksisting sekitar halte adalah pertokoan dan perumahan, sehingga dengan keterbatasan lahan di sekitar halte tersebut maka diusulkan tipe halte berdasarkan SK Dirjen Hubdat No. 271/HKI05/DRJD96 tersebut adalah kelompok 4 yaitu halte yang terpadu dengan trotoar tetapi tidak dilengkapi dengan teluk bus.



Gambar V. 9 Visualisasi Kondisi Lapangan Halte Padalarang 3



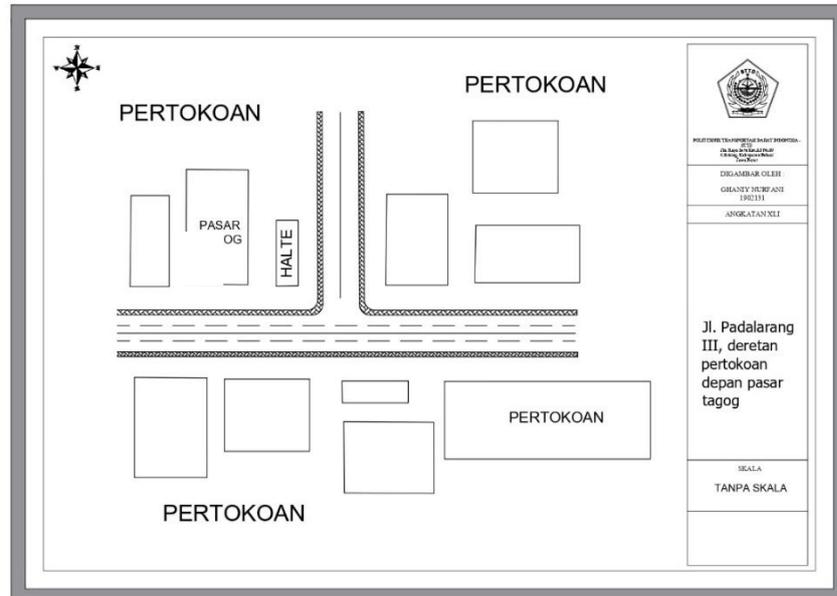
Gambar V. 10 Jl. Padalarang III, Seberang Kantor BPJS

Halte usulan ke-4 terletak di Ruas Jalan Padalarang III seberang Kantor BPJS, dengan tipe jalan 4/2 UD. Dengan kondisi eksisting sekitar halte adalah perkantoran, sehingga dengan keterbatasan lahan di sekitar halte tersebut maka diusulkan tipe halte berdasarkan SK Dirjen Hubdat No. 271/HKI05/DRJD96 tersebut adalah kelompok 4 yaitu halte yang terpadu dengan trotoar tetapi tidak dilengkapi dengan teluk bus.



Gambar V. 11 Visualisasi Kondisi Lapangan Halte Padalarang 4

5.3.2 Layout Usulan Halte Trayek A02 Segmen Berangkat

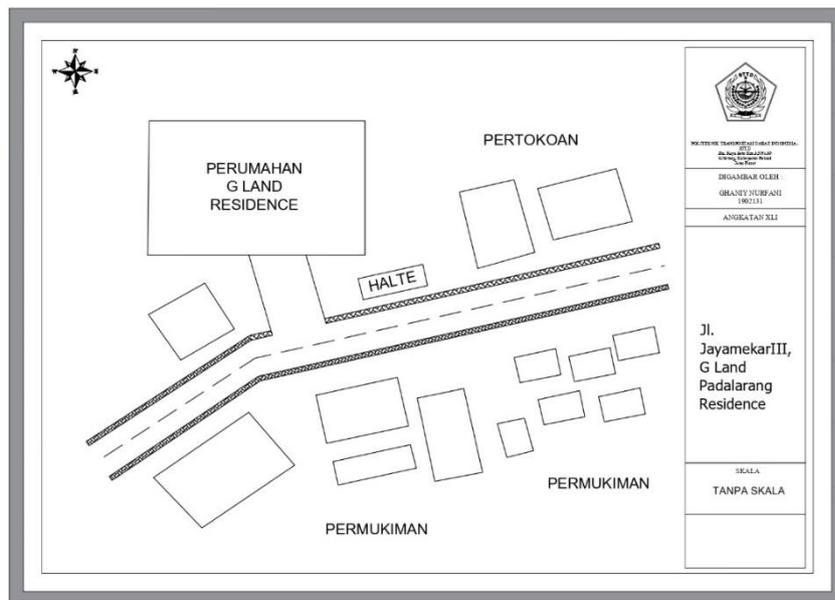


Gambar V. 12 Jl. Padalarang III, Deretan Pertokoan dan Pasar

Halte usulan ke-5 terletak di Ruas Jalan Padalarang III depan pasar tagog, dengan tipe jalan 4/2 UD. Dengan kondisi eksisting sekitar halte adalah pertokoan dan jasa, sehingga dengan keterbatasan lahan di sekitar halte tersebut maka diusulkan tipe halte berdasarkan SK Dirjen Hubdat No. 271/HKI05/DRJD96 tersebut adalah kelompok 4 yaitu halte yang terpadu dengan trotoar tetapi tidak dilengkapi dengan teluk bus.



Gambar V. 13 Visualisasi Kondisi Lapangan Halte Padalarang 5

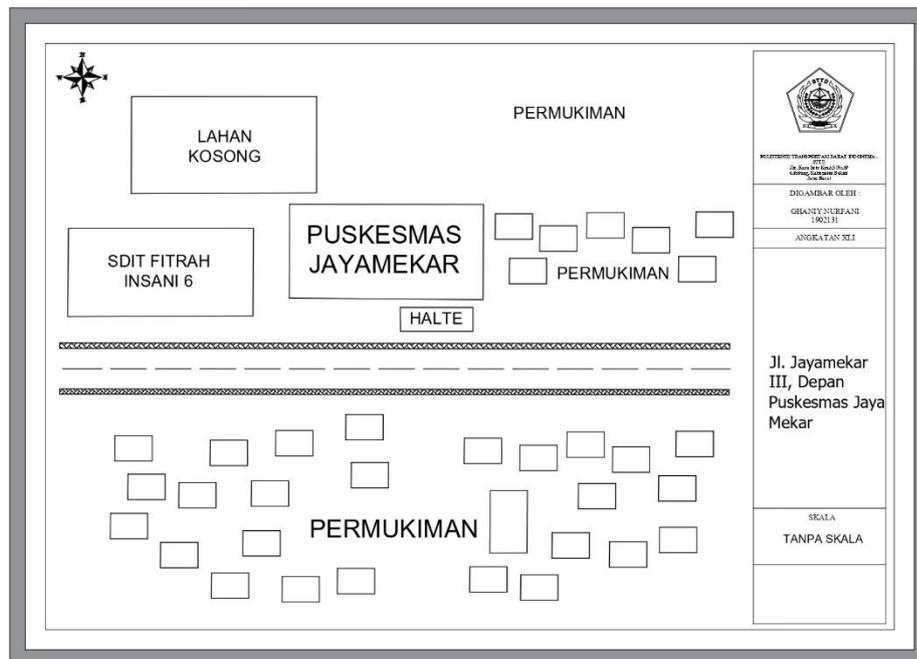


Gambar V. 14 Jl. Jayamekar, G Land Padalarang

Halte usulan ke-6 terletak di Ruas Jalan Jayamekar 50 meter setelah simpang menuju perumahan G Land Residence, dengan tipe jalan 2/2 UD. Dengan kondisi eksisting sekitar halte adalah perumahan, sehingga dengan keterbatasan lahan di sekitar halte tersebut maka diusulkan tipe halte berdasarkan SK Dirjen Hubdat No. 271/HKI05/DRJD96 tersebut adalah kelompok 4 yaitu halte yang terpadu dengan trotoar tetapi tidak dilengkapi dengan teluk bus.



Gambar V. 15 Visualisasi Kondisi Lapangan Halte G Land Residence

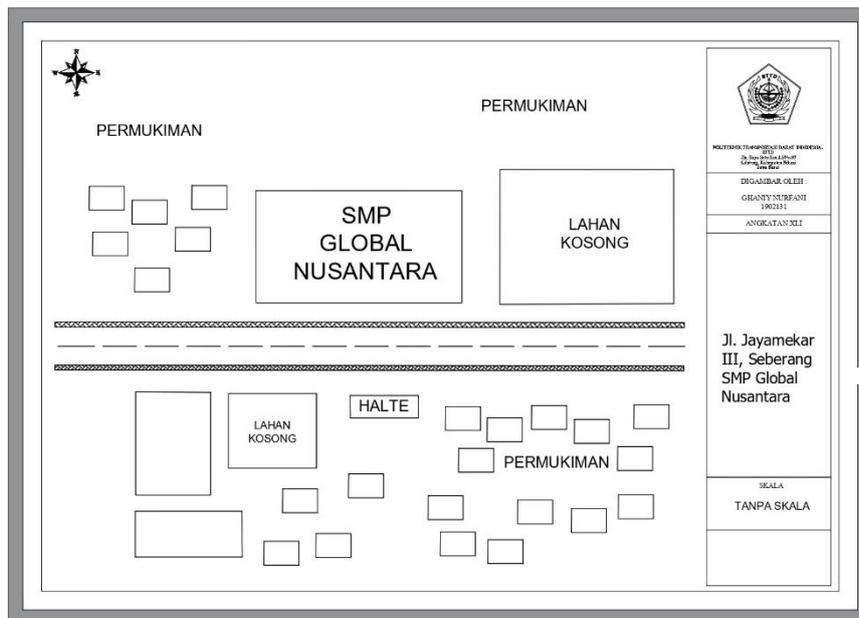


Gambar V. 16 Jl. Jayamekar, Depan Puskesmas Jayamekar

Halte usulan ke-7 terletak di Ruas Jalan Jayamekar depan puskesmas jayamekar, dengan tipe jalan 2/2 UD. Dengan kondisi eksisting sekitar halte adalah permukiman dan jasa, sehingga dengan keterbatasan lahan di sekitar halte tersebut maka diusulkan tipe halte berdasarkan SK Dirjen Hubdat No. 271/HKI05/DRJD96 tersebut adalah kelompok 4 yaitu halte yang terpadu dengan trotoar tetapi tidak dilengkapi dengan teluk bus.



Gambar V. 17 Visualisasi Kondisi Lapangan Halte Puskesmas Jayamekar

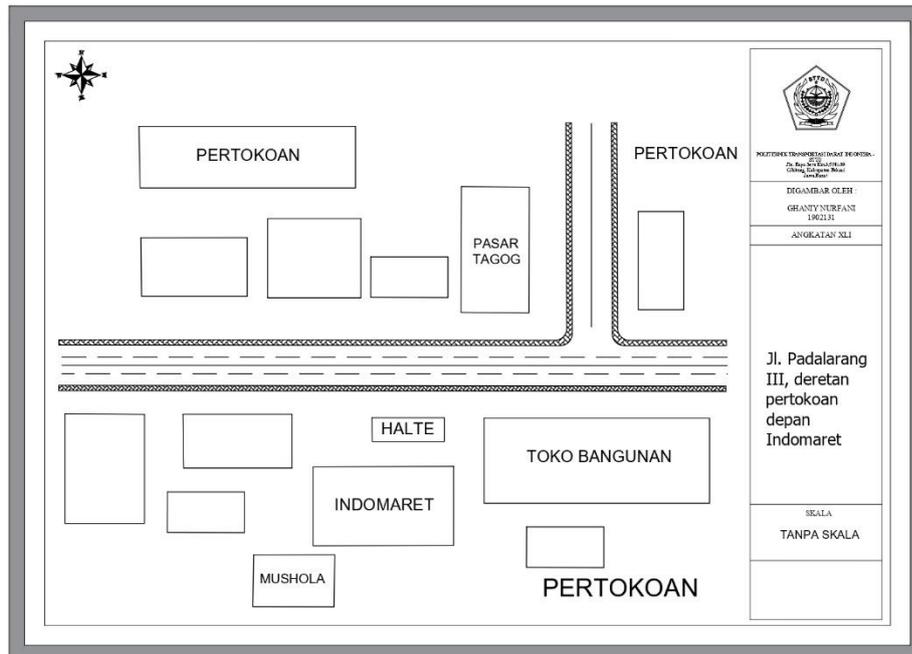


Gambar V. 18 Jl. Jayamekar, Seberang SMP Global Nusantara

Halte usulan ke-8 terletak di Ruas Jalan Jayamekar depan seberang SMP Global Nusantara, dengan tipe jalan 2/2 UD. Dengan kondisi eksisting sekitar halte adalah permukiman dan sekolahan, sehingga dengan keterbatasan lahan di sekitar halte tersebut maka diusulkan tipe halte berdasarkan SK Dirjen Hubdat No. 271/HKI05/DRJD96 tersebut adalah kelompok 4 yaitu halte yang terpadu dengan trotoar tetapi tidak dilengkapi dengan teluk bus.



Gambar V. 19 Visualisasi Kondisi Lapangan Halte SMP Global Nusantara

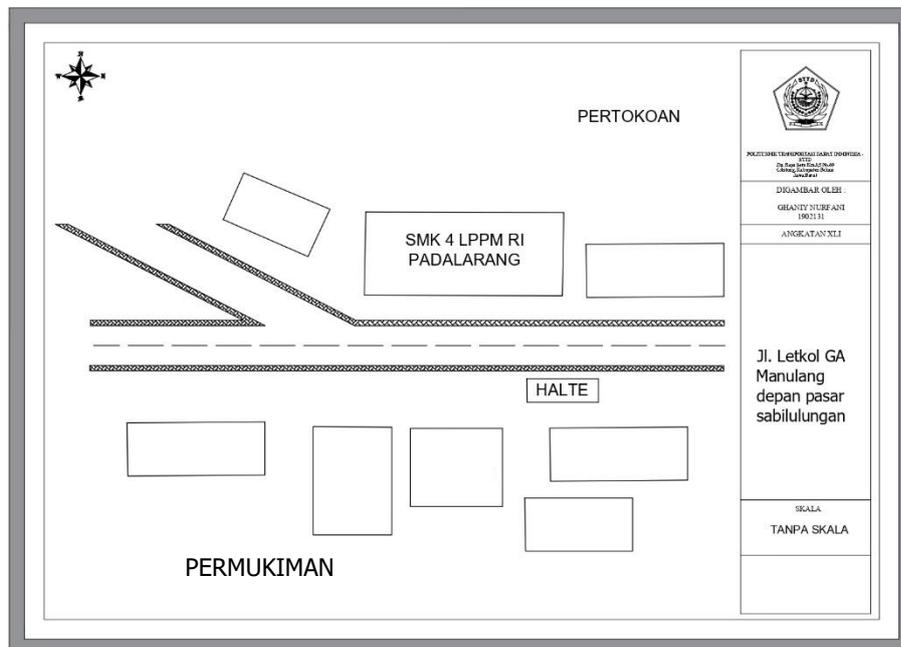


Gambar V. 20 Jl. Padalarang III, Deretan Pertokoan

Halte usulan ke-9 terletak di Ruas Jalan Padalarang III 50 meter setelah simpang Tagog, dengan tipe jalan 4/2 UD. Dengan kondisi eksisting sekitar halte adalah pertokoan dan jasa, sehingga dengan keterbatasan lahan di sekitar halte berdasarkan SK Dirjen Hubdat No. 271/HKI05/DRJD96 tersebut adalah kelompok 4 yaitu halte yang terpadu dengan trotoar tetapi tidak dilengkapi dengan teluk bus.



Gambar V. 21 Visualisasi Kondisi Lapangan Halte Padalarang 6

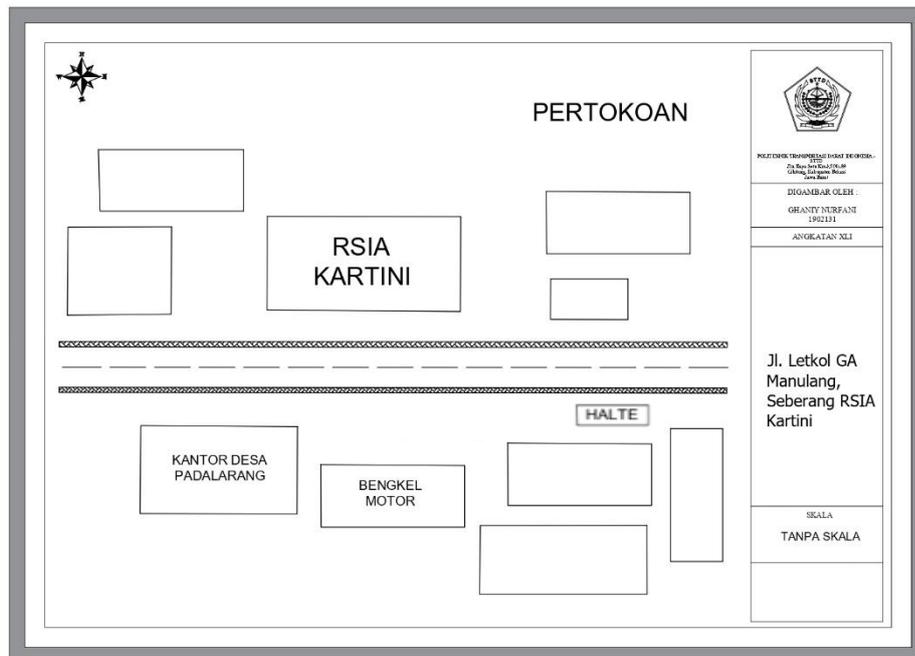


Gambar V. 22 Jl. Letkol GA Manulang, Seberang SMK 4 LPPM RI

Halte usulan ke-10 terletak di Ruas Jalan Letkol GA Manulang seberang SMK 4 LPPM RI, dengan tipe jalan 2/2 UD. Dengan kondisi eksisting sekitar halte adalah sekolah dan permukiman, sehingga dengan keterbatasan lahan di sekitar halte tersebut maka diusulkan tipe halte berdasarkan SK Dirjen Hubdat No. 271/HKI05/DRJD96 tersebut adalah kelompok 4 yaitu halte yang terpadu dengan trotoar tetapi tidak dilengkapi dengan teluk bus.



Gambar V. 23 Visualisasi Kondisi Lapangan Halte SMK 4 LPPM RI



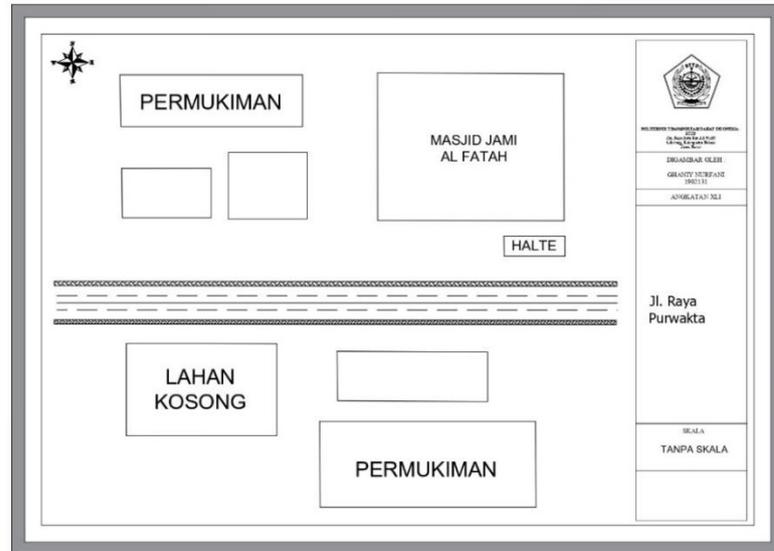
Gambar V. 24 Jl. Letkol GA Manulang, 100 meter sebelum RSIA Kartini

Usulan ke-11 terletak di Ruas Jalan Letkol GA Manulang seberang RSIA Kartini, dengan tipe jalan 2/2 UD. Dengan kondisi eksisting sekitar halte adalah perkantoran dan jasa, sehingga dengan keterbatasan lahan di sekitar halte tersebut maka diusulkan tipe halte berdasarkan SK Dirjen Hubdat No. 271/HKI05/DRJD96 tersebut adalah kelompok 4 yaitu halte yang terpadu dengan trotoar tetapi tidak dilengkapi dengan teluk bus.



Gambar V. 25 Visualisasi Kondisi Lapangan Halte RSIA Kartini

5.3.3 Layout Usulan Halte Trayek A01 Segmen Kembali

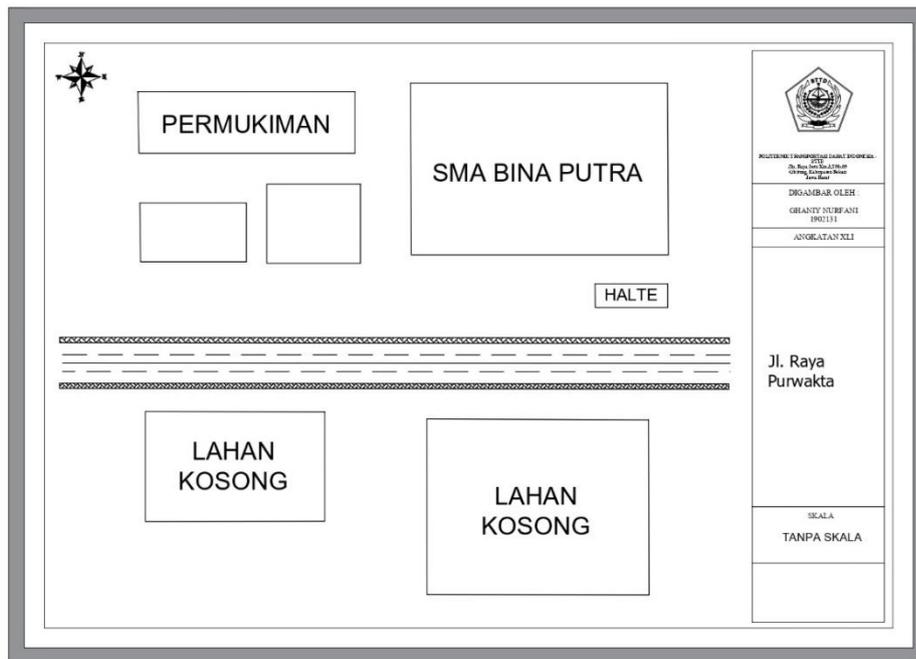


Gambar V. 26 Jl. Raya Purwakarta depan masjid Al Fatah

Usulan ke-1 pada segmen kembali terletak di Ruas Jalan Raya Purwakarta depan Masjid Jami AL Fatah, dengan tipe jalan 2/2 UD. Dengan kondisi eksisting sekitar halte adalah permukiman dan lahan kosong, dengan keterbatasan lahan di sekitar halte tersebut maka diusulkan tipe halte berdasarkan SK Dirjen Hubdat No. 271/HKI05/DRJD96 tersebut adalah kelompok 4 yaitu halte yang terpadu dengan trotoar tetapi tidak dilengkapi dengan teluk bus.



Gambar V. 27 Visualisasi Kondisi Lapangan Halte Masjid Al - Fatah

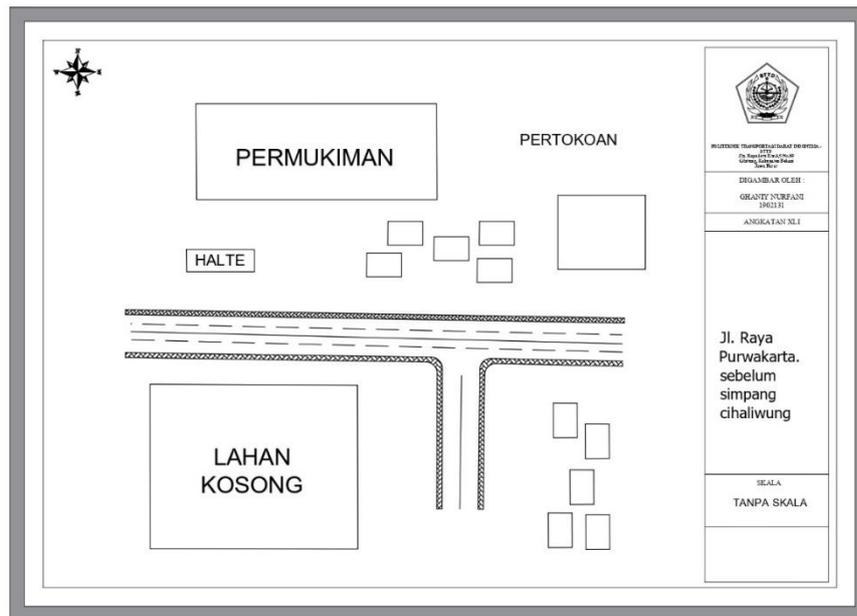


Gambar V. 28 Jl. Raya Purwakarta depan SMA BINA PUTRA

Usulan ke-2 pada segmen kembali terletak di Ruas Jalan Raya Purwakarta depan SMA Bina Putra, dengan tipe jalan 2/2 UD. Dengan kondisi eksisting sekitar halte adalah sekolahan dan lahan kosong, dengan keterbatasan lahan di sekitar halte tersebut maka diusulkan tipe halte berdasarkan SK Dirjen Hubdat No. 271/HKI05/DRJD96 tersebut adalah kelompok 4 yaitu halte yang terpadu dengan trotoar tetapi tidak dilengkapi dengan teluk bus.



Gambar V. 29 Visualisasi Kondisi Lapangan Halte SMA BINA PUTRA

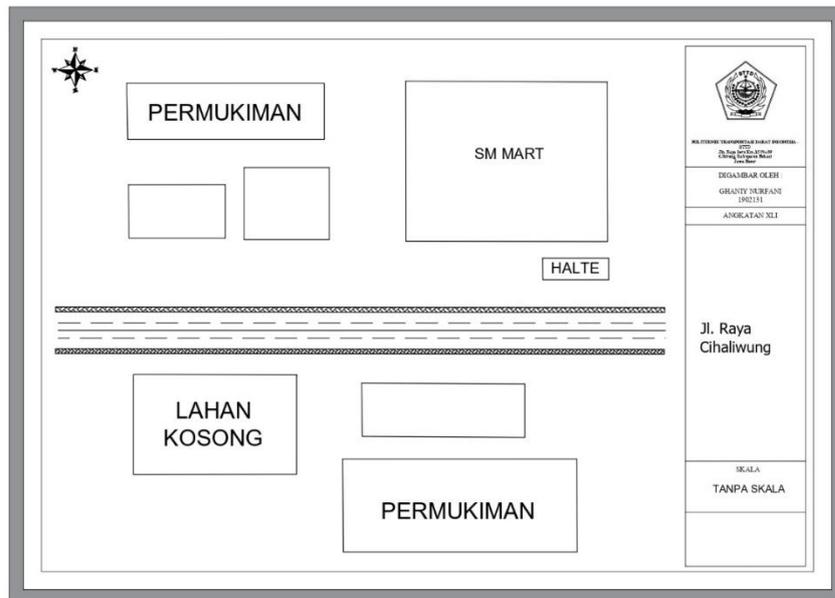


Gambar V. 30 Jl. Raya Purwakarta 100 meter sebelum simpang cihaliwung

Usulan ke-3 pada segmen kembali terletak di Ruas Jalan Raya Purwakarta 100 meter (*nearside*) sebelum simpang cihaliwung, dengan tipe jalan 2/2 UD. Dengan kondisi eksisting sekitar halte adalah permukiman dan pertokoan, dengan keterbatasan lahan di sekitar halte tersebut maka diusulkan tipe halte berdasarkan SK Dirjen Hubdat No. 271/HKI05/DRJD96 tersebut adalah kelompok 4 yaitu halte yang terpadu dengan trotoar tetapi tidak dilengkapi dengan teluk bus.



Gambar V. 31 Visualisasi Kondisi Lapangan Halte Padalarang 4



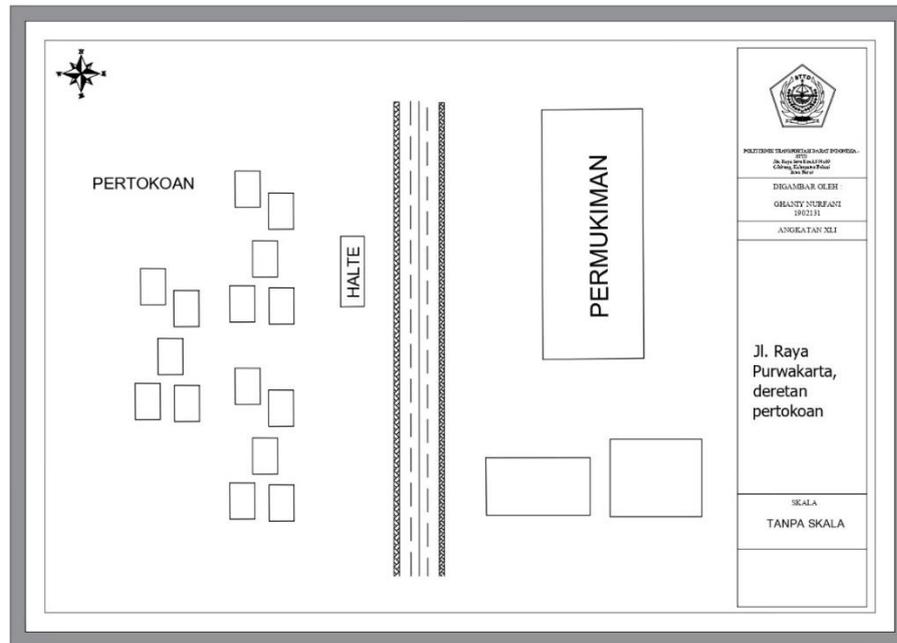
Gambar V. 32 Jl. Raya Purwakarta depan SM Mart

Usulan ke-4 pada segmen kembali terletak di Ruas Jalan Raya cihaliwung, dengan tipe jalan 2/1 UD. Dengan kondisi eksisting sekitar halte adalah permukiman, pertokoan, dan lahan kosong, dengan kondisi lahan yang cukup luas di sekitar halte tersebut maka diusulkan tipe halte berdasarkan SK Dirjen Hubdat No. 271/HKI05/DRJD96 tersebut adalah kelompok 4 yaitu halte yang terpadu dengan fasilitas pejalan kaki dan dilengkapi dengan teluk bus.



Gambar V. 33 Visualisasi Kondisi Lapangan Halte SM MART

5.3.4 Layout Usulan Halte Trayek A02 Segmen Kembali

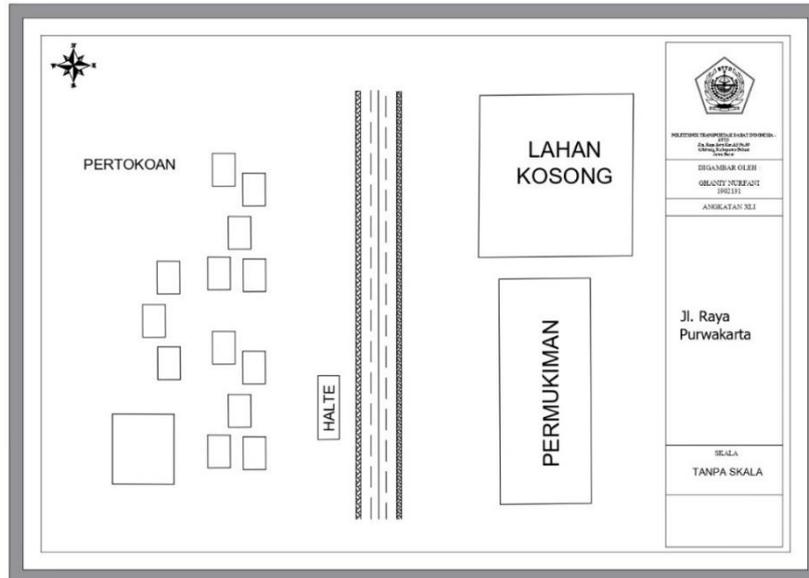


Gambar V. 34 Jl. Raya Purwakarta deretan pertokoan dan jasa

Usulan ke-5 pada segmen kembali terletak di Ruas Jalan Raya Purwakarta, dengan tipe jalan 2/1 UD. Dengan kondisi eksisting sekitar halte adalah permukiman dan pertokoan, dengan keterbatasan lahan di sekitar halte tersebut maka diusulkan tipe halte berdasarkan SK Dirjen Hubdat No. 271/HKI05/DRJD96 tersebut adalah kelompok 4 yaitu halte yang terpadu dengan trotoar tetapi tidak dilengkapi dengan teluk bus.



Gambar V. 35 Visualisasi Kondisi Lapangan Halte Padalarang 5

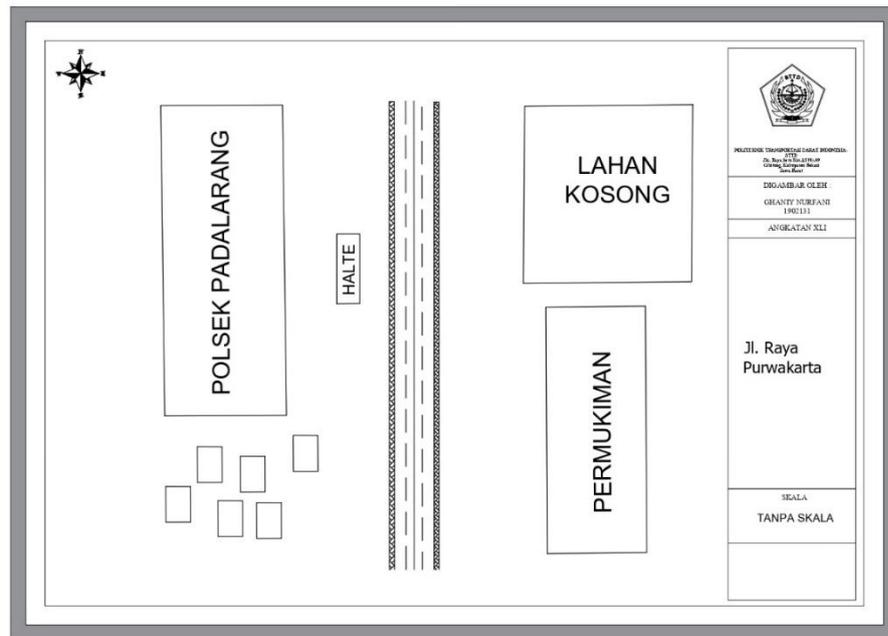


Gambar V. 36 Jl Raya Purwakarta depan pertokoan

Usulan ke-6 pada segmen kembali terletak di Ruas Jalan Raya Purwakarta, dengan tipe jalan 2/1 UD. Dengan kondisi eksisting sekitar halte adalah permukiman, pertokoan, dan lahan kosong dengan keterbatasan lahan di sekitar halte tersebut maka diusulkan tipe halte berdasarkan SK Dirjen Hubdat No. 271/HKI05/DRJD96 tersebut adalah kelompok 4 yaitu halte yang terpadu dengan trotoar tetapi tidak dilengkapi dengan teluk bus.



Gambar V. 37 Visualisasi Kondisi Lapangan Halte Padalarang 6

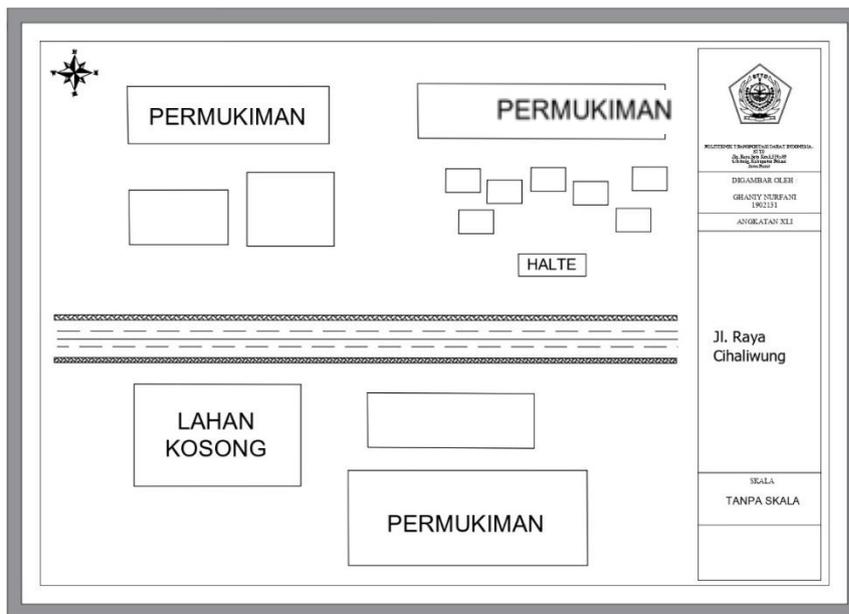


Gambar V. 38 Jl. Raya Purwakarta depan Polsek Padalarang

Usulan ke-7 pada segmen kembali terletak di Ruas Jalan Raya Purwakarta, dengan tipe jalan 2/1 UD. Dengan kondisi eksisting sekitar halte adalah permukiman, jasa, dan lahan kosong dengan keterbatasan lahan di sekitar halte tersebut maka diusulkan tipe halte berdasarkan SK Dirjen Hubdat No. 271/HKI05/DRJD96 tersebut adalah kelompok 4 yaitu halte yang terpadu dengan trotoar tetapi tidak dilengkapi dengan teluk bus.



Gambar V. 39 Visualisasi Kondisi Lapangan Halte Polsek Padalarang



Gambar V. 40 Jl. Raya Cihaliwung depan permukiman

Usulan ke-8 pada segmen kembali terletak di Ruas Jalan Raya Cihaliwung, dengan tipe jalan 2/1 UD. Dengan kondisi eksisting sekitar halte adalah permukiman, dan lahan kosong dengan keterbatasan lahan di sekitar halte tersebut maka diusulkan tipe halte berdasarkan SK Dirjen Hubdat No. 271/HKI05/DRJD96 tersebut adalah kelompok 4 yaitu halte yang terpadu dengan trotoar tetapi tidak dilengkapi dengan teluk bus.



Gambar V. 41 Visualisasi Kondisi Lapangan Halte Padalarang 7

5.3.1 Lokasi Usulan Tempat Perhentian Angkutan Umum (TPAU)

Lokasi yang diusulkan untuk dibuat fasilitas tempat perhentian angkutan umum ini di tempatkan pada titik yang berpotensi adanya penumpang. Jika hanya menggunakan perhitungan berdasarkan tata guna lahan dan jarak, maka titik usulan akan terlalu banyak yaitu sebanyak 38 TPAU. Sehingga untuk mengurangi pengeluaran dan pemborosan, agar lebih efektif usulan TPAU hanya diberikan pada tempat strategis saja yang diberi fasilitas tempat perhentian angkutan umum. Berikut adalah lokasi usulan tempat perhentian angkutan umum :

Tabel V. 13 Penentuan Lokasi Tempat Perhentian Angkutan Umum Segmen Berangkat

SEGMENT BERANGKAT			Kebutuhan Halte	Titik Halte Usulan (Berdasarkan Kantong Pnp)	Tata Guna Lahan	TPKPU Berdasarkan SK Dirjen Hubdat No. 271/HKI05/DRJD96
TRAYEK A01	Simpang Tagog	Puskesmas Tagog Apu	5	Jl. Pasar Tagog Depan Polsek Padalarang	Perumahan, Jasa	TPB yang tidak terpadu dengan trotoar, dan tidak dilengkapi dengan teluk bus dan mempunyai tingkat pemakaian rendah
				Jl. Raya Purwakarta depan SDN 1 dan 2 Tagog Apu	Perumahan, Sekolah	
	Puskesmas Tagog Apu	Puskesmas Sumur Bandung	4	Jl. Raya Purwakarta depan kantor desa cempaka mekar	Perumahan, ,Perkantoran, lahan kosong	TPB yang tidak terpadu dengan trotoar, dan tidak dilengkapi dengan teluk bus dan mempunyai tingkat pemakaian rendah
				Jl. Raya Purwakarta depan puskesmas sumur bandung	Perumahan, Lahan Kosong, Jasa	

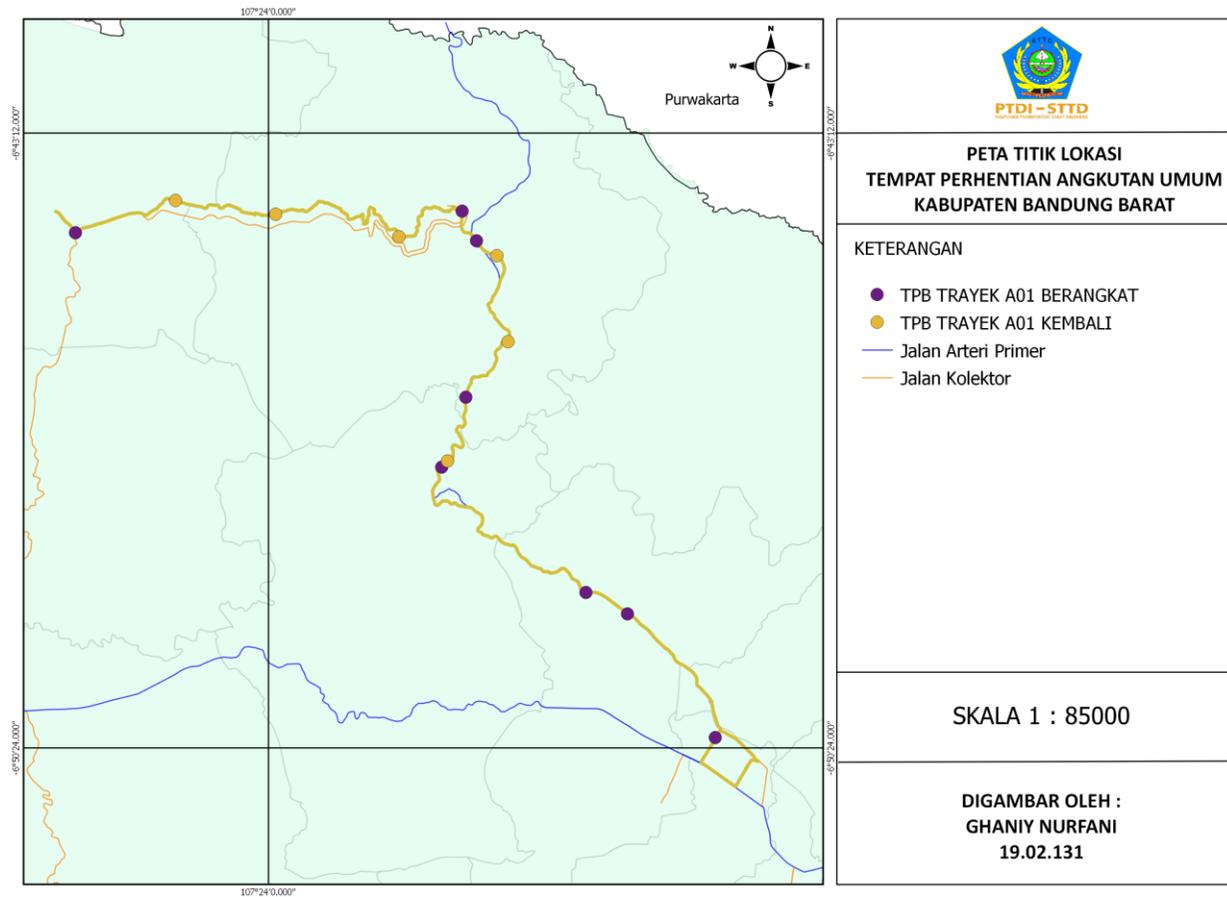
SEGMENT BERANGKAT			Kebutuhan tpb	Titik Halte Usulan (Berdasarkan Kantong Pnp)	Tata Guna Lahan	TPKPU Berdasarkan SK Dirjen Hubdat No. 271/HKI05/DRJD96
TRAYEK A01	Puskesmas Sumur Bandung	Simpang Cikalong Cippendeuy	6	Jl. Purwakarta depan smk bina prestasi bangsa	Perumahan, sekolah, Lahan Kosong	TPB yang tidak terpadu dengan trotoar, dan tidak dilengkapi dengan teluk bus dan mempunyai tingkat pemakaian rendah
				Jl. Purwakarta sebelum simpang cikalong wetan	Perumahan, jasa	
	Simpang Cikalong Cippendeuy	Rendeh	4	Jl. Purwakarta depan bank mandiri	Perumahan, Jasa, Lahan Kosong	TPB yang tidak terpadu dengan trotoar, dan tidak dilengkapi dengan teluk bus dan mempunyai tingkat pemakaian rendah
	Rendeh	Terminal Cikalong Cippendeuy	8	Jl. Cikalong Cippendeuy depan pasar cippendeuy	Perumahan, Pasar, Lahan Kosong	TPB yang tidak terpadu dengan trotoar, dan tidak dilengkapi dengan teluk bus dan mempunyai tingkat pemakaian rendah
	Puskesmas Tagog Apu	Sp Stasiun Padalarang	5	Jl. Gedong 5 atas 50 meter setelah simpang cihaliwung	Perumahan, Jasa, Lahan Kosong	TPB yang tidak terpadu dengan trotoar, dan tidak dilengkapi dengan teluk bus dan mempunyai tingkat pemakaian rendah
TRAYEK A02	Kantor Desa Jaya Mekar	Perum Binakarya	7	Jl. Cirendeu Binakarya seberang Bentang Padalarang Regency	Perumahan, Sekolah	TPB yang tidak terpadu dengan trotoar, dan tidak dilengkapi dengan teluk bus dan mempunyai tingkat pemakaian rendah

Tabel V. 14 Penentuan Lokasi Tempat Perhentian Angkutan Umum Segmen Kembali

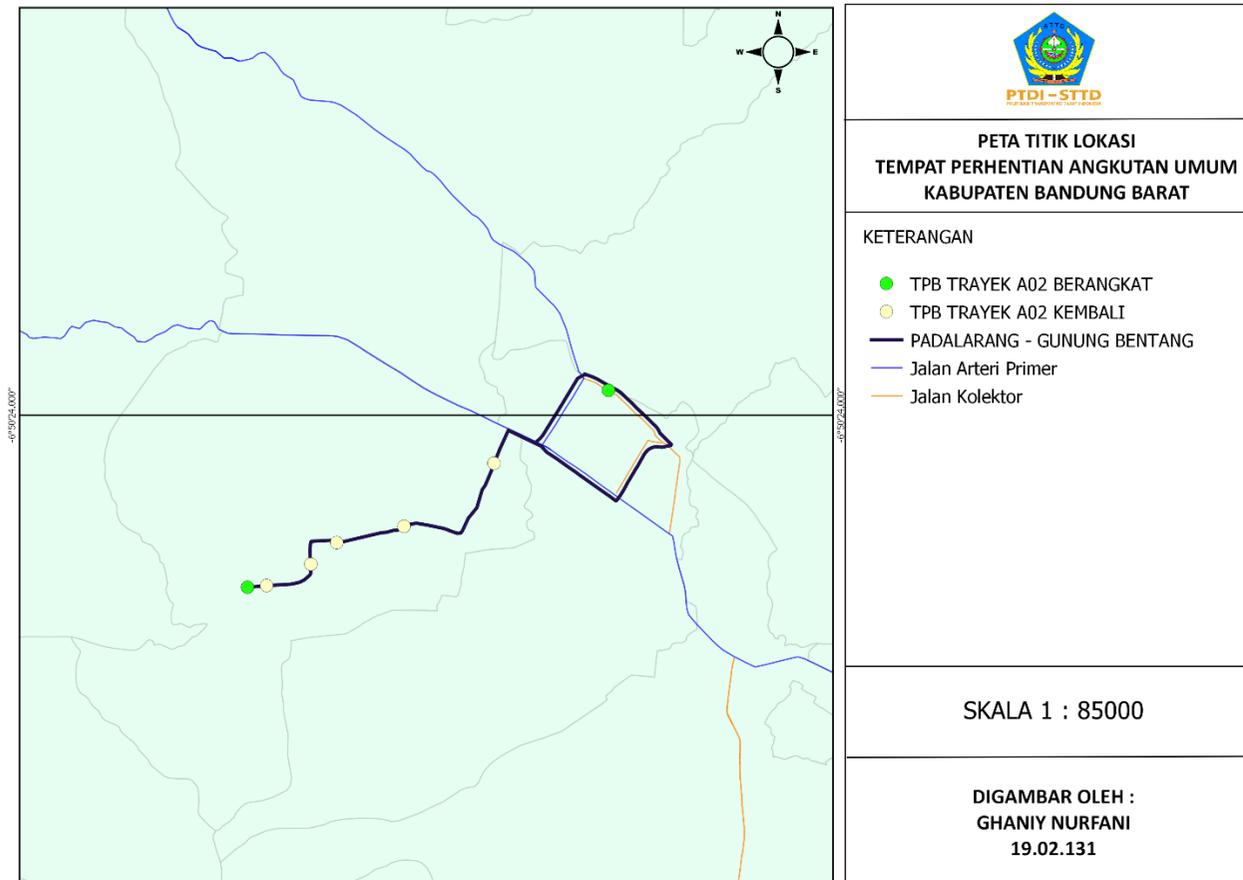
SEGMENT KEMBALI			Kebutuhan TPB	Titik Halte Usulan (Berdasarkan Kantong Pnp)	Tata Guna Lahan	TPKPU Berdasarkan SK Dirjen Hubdat No. 271/HKI05/DRJD96
TRAYEK A01	RENDEH	SP. CIKALONG CIPENDEUY	6	Jl. Cicalong - Cipendeuy depan SMP PGRI Rendeh	Sekolah, Lahan Kosong	TPB yang tidak terpadu dengan trotoar, dan tidak dilengkapi dengan teluk bus dan mempunyai tingkat pemakaian rendah
				Jl. Cicalong - Cipendeuy depan SDN Gandasari	Sekolah, Lahan Kosong	
	SP. CIKALONG CIPENDEUY	PUSKESMAS SUMUR BANDUNG	6	Jl. Cicalong depan Cicalong Wetan General Hospital	Perkantoran, Jasa, Lahan Kosong	TPB yang tidak terpadu dengan trotoar, dan tidak dilengkapi dengan teluk bus dan mempunyai tingkat pemakaian rendah
				Jl. Cicalong depan MIN 2 Bandung Barat	Sekolah, Lahan Kosong	
	PUSKESMAS SUSMUR BANDUNG	PUSKESMAS TAGOG APU	5	Jl. Raya Purwakarta seberang Masjid Al Mubarakah	Permukiman, Jasa, Lahan Kosong	TPB yang tidak terpadu dengan trotoar, dan tidak dilengkapi dengan teluk bus dan mempunyai tingkat pemakaian rendah
TERMINAL CIKALONG CIPENDEUY	RENDEH	5	Jl. Cicalong - Cipendeuy depan Masjid Al Hikmah	Perumahan, Jasa, Lahan Kosong	TPB yang tidak terpadu dengan trotoar, dan tidak dilengkapi dengan teluk bus dan mempunyai tingkat pemakaian rendah	

SEGMENT KEMBALI			Kebutuhan TPB	Titik Halte Usulan (Berdasarkan Kantong Pnp)	Tata Guna Lahan	PKPU Berdasarkan SK Dirjen Hubdat No. 271/HKI05/DRJD96
TRAYEK A02	PERUM BINA KARYA	KANTOR DESA JAYAMEKAR	7	Jl. Cirendeu Bina Karya depan SDN 2 Gunung Bentang	Perumahan, Sekolah	TPB yang tidak terpadu dengan trotoar, dan tidak dilengkapi dengan teluk bus dan mempunyai tingkat pemakaian rendah
				Jl. Cirendeu Bina Karya depan Pertokoan Gunung Bentang	Pertokoan, Perumahan	
				Jl. Cirendeu Bina Karya depan SDIT Fitrah Insani 6	Perumahan, Sekolah	
	KANTOR DESA JAYAMEKAR	SP GANTUNG JAYAMEKAR	3	Jl. G.A Manulang depan SDN Karya Bakti	Perumahan, Sekolah	TPB yang tidak terpadu dengan trotoar, dan tidak dilengkapi dengan teluk bus dan mempunyai tingkat pemakaian rendah
	SP GANTUNG JAYAMEKAR	SP TAGOG	3	Jl. G.A Manulang 100 meter sebelum RSIA Kartini	Perumahan, Jasa	TPB yang tidak terpadu dengan trotoar, dan tidak dilengkapi dengan teluk bus dan mempunyai tingkat pemakaian rendah

Gambar V. 42 Titik Lokasi Usulan Tempat Perhentian Angkutan Umum Trayek A01



Gambar V. 43 Titik Lokasi Usulan Tempat Perhentian Angkutan Umum Trayek A02



5.4 Usulan Dimensi dan Desain fasilitas halte angkutan umum

A. Dimensi Halte Usulan

Menurut SK. Dirjen Perhubungan Darat No. 271/HKI05/DRJD96 tentang pedoman teknis perkerayasaan 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 ruang gerak bebas penumpang, dibutuhkan jumlah penumpang tertinggi tiap segmen yang didapat dari hasil survey dinamis.

Tabel V. 15 : Jumlah Penumpang Tiap Segmen

SEGMENT BERANGKAT			Jumlah Penumpang / Jam
TRAYEK A01	Stasiun Padalarang	Simpang Tagog	10
TRAYEK A02	Simpang Gantung Jaya Mekar	Kantor Desa Jaya Mekar	12
	Simpang Tagog	Simpang Gantung Jaya Mekar	9
SEGMENT BERANGKAT			Jumlah Penumpang / Jam
TRAYEK A01	Puskesmas Tagog Apu	Sp. Stasiun Padalarang	9
TRAYEK A02	Sp. Tagog	Sp. Stasiun Padalarang	12

Berikut contoh perhitungan dimensi halte standar teknis dari ruang gerak bebas
SK Ruang gerak bebas : 0,9 m x 0,6 m - Luas Halte (m²) :

➤ Segmen Stasiun Padalarang – Simpang Tagog

- Panjang Segmen = 2.600 Meter
- Jumlah Penumpang = 9
- SK Ruang gerak bebas = 0,9 m x 0,6 m
- Luas Halte (m²) :

$$\begin{aligned} & \text{Ruang Gerak Bebas x Jumlah Penumpang} \\ & = 0,54 \text{ m}^2 \times 9 \\ & = 4,86 \text{ m}^2 \end{aligned}$$

- Panjang Halte (m) :
= $4,86 \text{ m}^2 / 2$
= 2,43 m
= 2

Berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat No. 271/HKI05/DRJD96 mengenai dimensi halte tentang ukuran minimal panjang halte adalah 4 meter sedangkan dari hasil perhitungan di atas ukuran panjang halte adalah 2 m, sehingga panjang halte usulan ditetapkan menjadi ukuran standar minimal yaitu 4 m. Perhitungan tersebut juga dapat berlaku pada segmen lainnya sehingga dapat diperoleh ukuran dimensi halte yang ideal pada setiap segmen seperti berikut :

Tabel V. 16 : Perhitungan Dimensi Halte

SEGMENT BERANGKAT			Jumlah Penumpang / Jam	Luas	Ukuran	Ukuran Usulan
TRAYEK A01	Stasiun Padalarang	Simpang Tagog	10	4,8	2 X 2	4 x 2
TRAYEK A02	Simpang Gantung Jaya Mekar	Kantor Desa Jaya Mekar	12	6,4	3 x 2	4 x 2
	Simpang Tagog	Simpang Gantung Jaya Mekar	9	4,8	2 x 2	4 x 2
SEGMENT BERANGKAT			Jumlah Penumpang / Jam	Luas	Ukuran	Ukuran Usulan
TRAYEK A01	Puskesmas Tagog Apu	Sp. Stasiun Padalarang	9	5,4	2,7 X 2	4 x 2
TRAYEK A02	Sp. Tagog	Sp. Stasiun Padalarang	12	6,48	3,2 x 2	4 x 2

Berdasarkan tabel di atas ukuran dimensi halte yang paling besar adalah pada segmen Simpang Gantung Jayamekar – Kantor Desa Jayamekar dengan dimensi 3 m x 2 m dan ukuran dimensi halte yang terkecil adalah segmen Simpang Stasiun Padalarang – Simpang Tagog dengan dimensi 2 m x 2 m. Standar ukuran minimal halte adalah 4 m x 2 m, sehingga dimensi halte yang diperoleh dari hasil perhitungan yang tidak memenuhi standar ukuran minimal halte akan diusulkan dimensinya menjadi sesuai dengan standar ukuran minimal halte yaitu 4 m x 2 m. 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.

B. Desain Usulan Halte

Desain Halte yang diusulkan memiliki panjang 4 meter, lebar 2 meter, dan tinggi 2,5 meter yang telah dilengkapi dengan :

- Identitas halte yang bermanfaat untuk mengetahui nama dan lokasi halte tersebut.
- Lampu penerangan berguna untuk menerangi halte di malam hari sehingga penumpang merasa aman, nyaman dan mengurangi tindakan kejahatan di halte saat malam hari.
- Tempat duduk pada desain halte usulan dirancang agar penumpang yang menunggu di halte bisa duduk dengan nyaman.
- Papan informasi trayek berguna untuk memberikan informasi terkait trayek angkutan yang melewati halte tersebut.
- Pagar pengaman berfungsi untuk melindungi penumpang yang menunggu angkutan di halte tersebut dari jalan raya dan kendaraan yang melintas sehingga penumpang merasa lebih aman.

C. Usulan Desain Tempat Perhentian Angkutan Umum

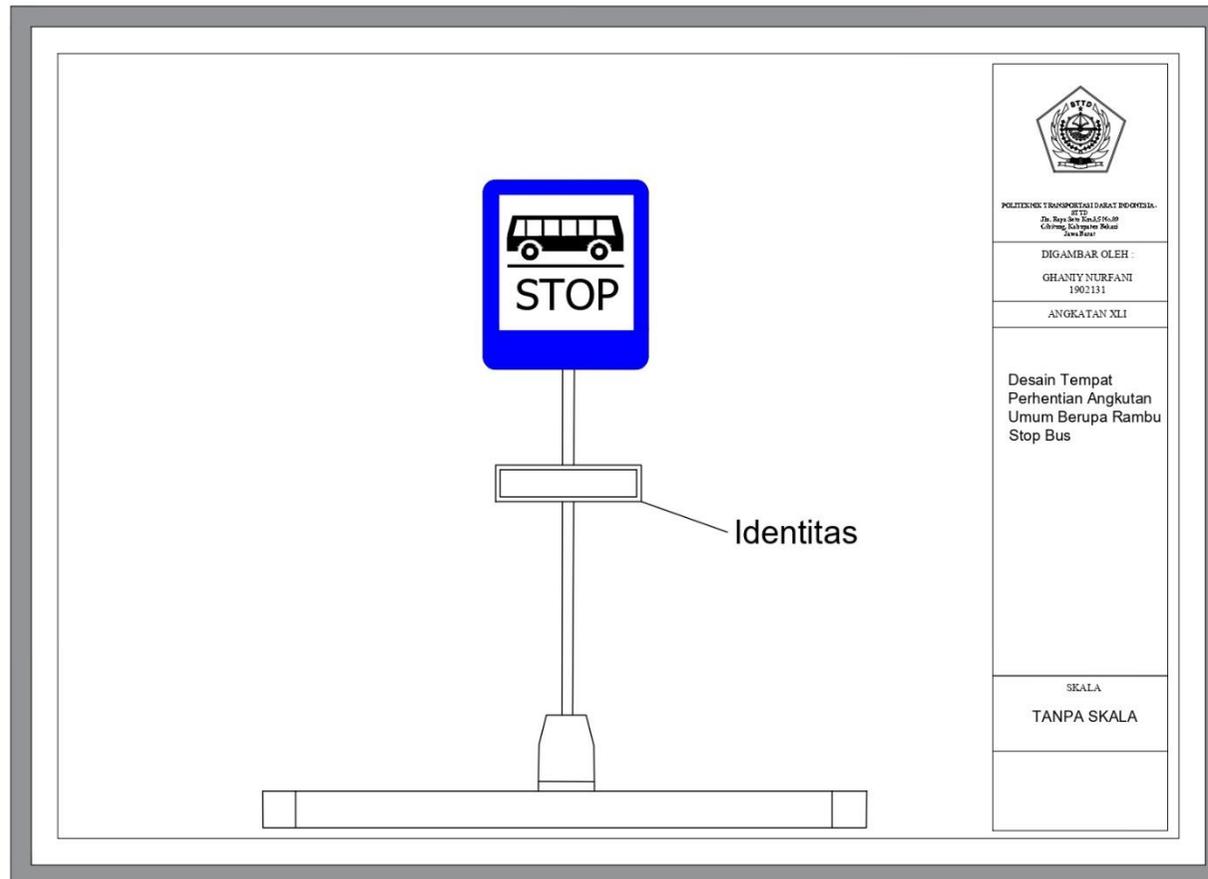
Pada Desain tempat perhentian angkutan umum ini sendiri hanya dilengkapi dengan fasilitas rambu petunjuk (Bus Stop) dan identitas tempat perhentian. Identitas tempat perhentian ini terletak di bawah rambu petunjuk tempat perhentian.



Gambar V. 44 Visualisasi Usulan Desain Halte Angkutan Umum dengan tata guna lahan perkantoran dan pertokoan



Gambar V. 45 Visualisasi usulan desain halte angkutan umum dengan tata guna lahan perumahan dan jasa



Gambar V. 46 Desain Usulan Tempat Perhentian Angkutan Umum Berupa Rambu

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Setelah dilakukan analisis dan perhitungan data, maka dapat disimpulkan terkait evaluasi dan kebutuhan prasarana angkutan umum berupa halte dan tempat perhentian angkutan umum sebagai berikut :

1. Berdasarkan hasil analisa dapat diketahui kelengkapan fasilitas halte saat ini belum sesuai dengan standar teknis. Pada wilayah studi trayek A01 dan A02 terdapat 1 halte existing yaitu halte Curug Agung di ruas jalan Gedong lima yang belum sesuai dengan ketentuan standar teknis seperti rusaknya identitas halte, tidak terdapatnya papan informasi, rambu petunjuk, dan tempat sampah.
2. Penyediaan kebutuhan halte dilakukan dengan metode analisis distribusi frekuensi melalui data jumlah naik dan turun penumpang. Sehingga setelah dilakukan analisis maka akan didapatkan penyediaan halte baru yaitu sebanyak 9 halte usulan pada trayek A01 dan 11 halte usulan pada trayek A02 serta 11 TPB usulan pada trayek A01 dan 7 TPB usulan pada trayek A02. Sesuai dengan analisis kebutuhan yang telah dilakukan dan berdasarkan Surat Keputusan Dirjen Hubdat No.271/HK.105/DRJD/96.
3. Dari hasil analisis yang telah didapatkan maka dapat disimpulkan desain halte pada trayek A01 dan A02 yaitu halte curug agung ini belum sesuai dengan standar teknis, dari segi dimensi ukuran halte tersebut memiliki ukuran 6 x 2,5 meter, selain itu perlu banyak perbaikan fasilitas yang sudah rusak sehingga diperlukan dimensi dan desain halte baru yang sesuai dengan Surat Keputusan Dirjen Hubdat No.271/HK.105/DRJD/96 serta dapat memberikan kenyamanan serta keamanan bagi pengguna angkutan umum di wilayah Kabupaten Bandung Barat

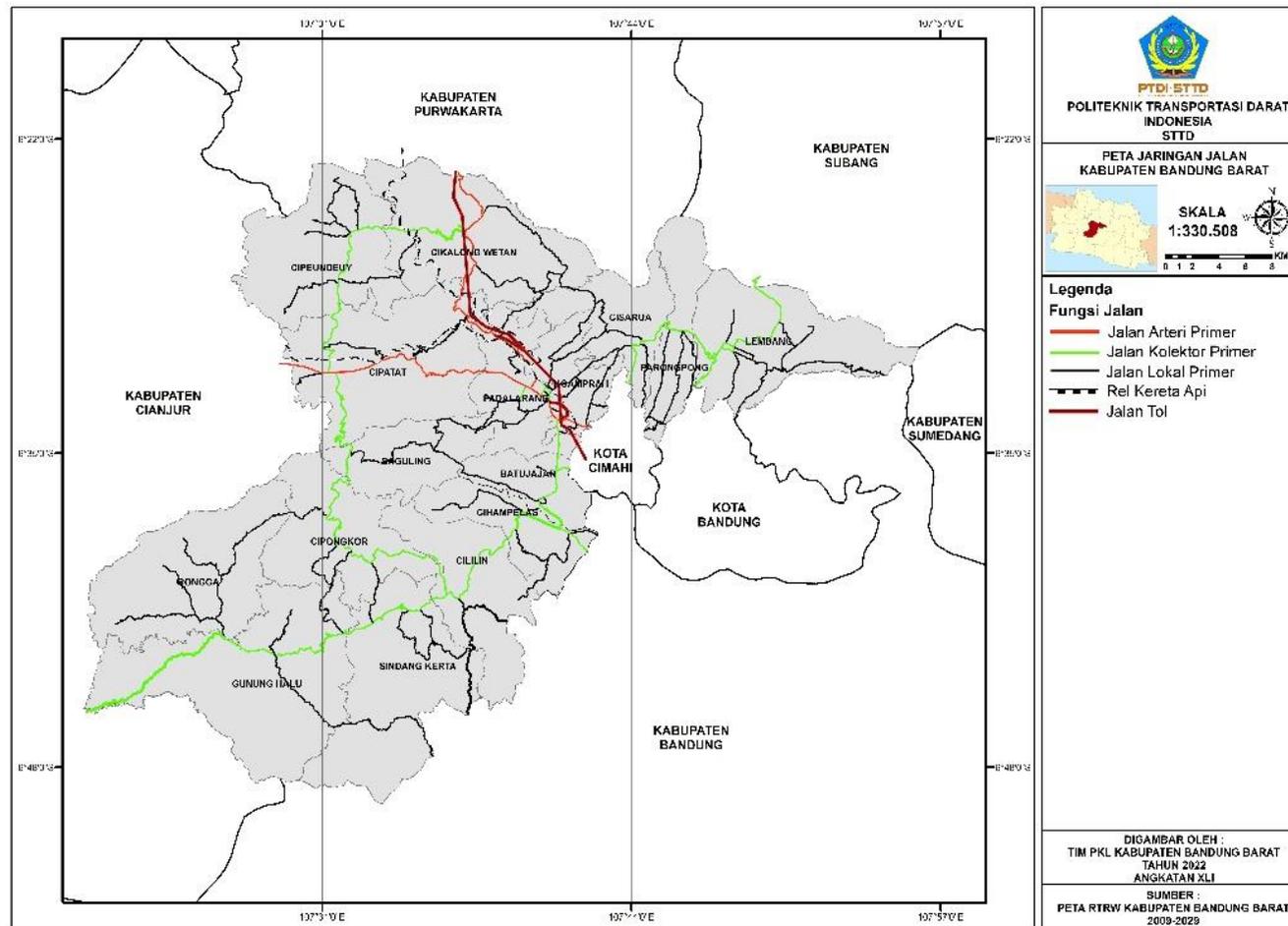
6.2 Saran

Dari kesimpulan yang telah dibuat maka penulis memberikan saran guna megembangkan prasarana angkutan umum di wilayah Kabupaten Bandung Barat adalah sebagai berikut :

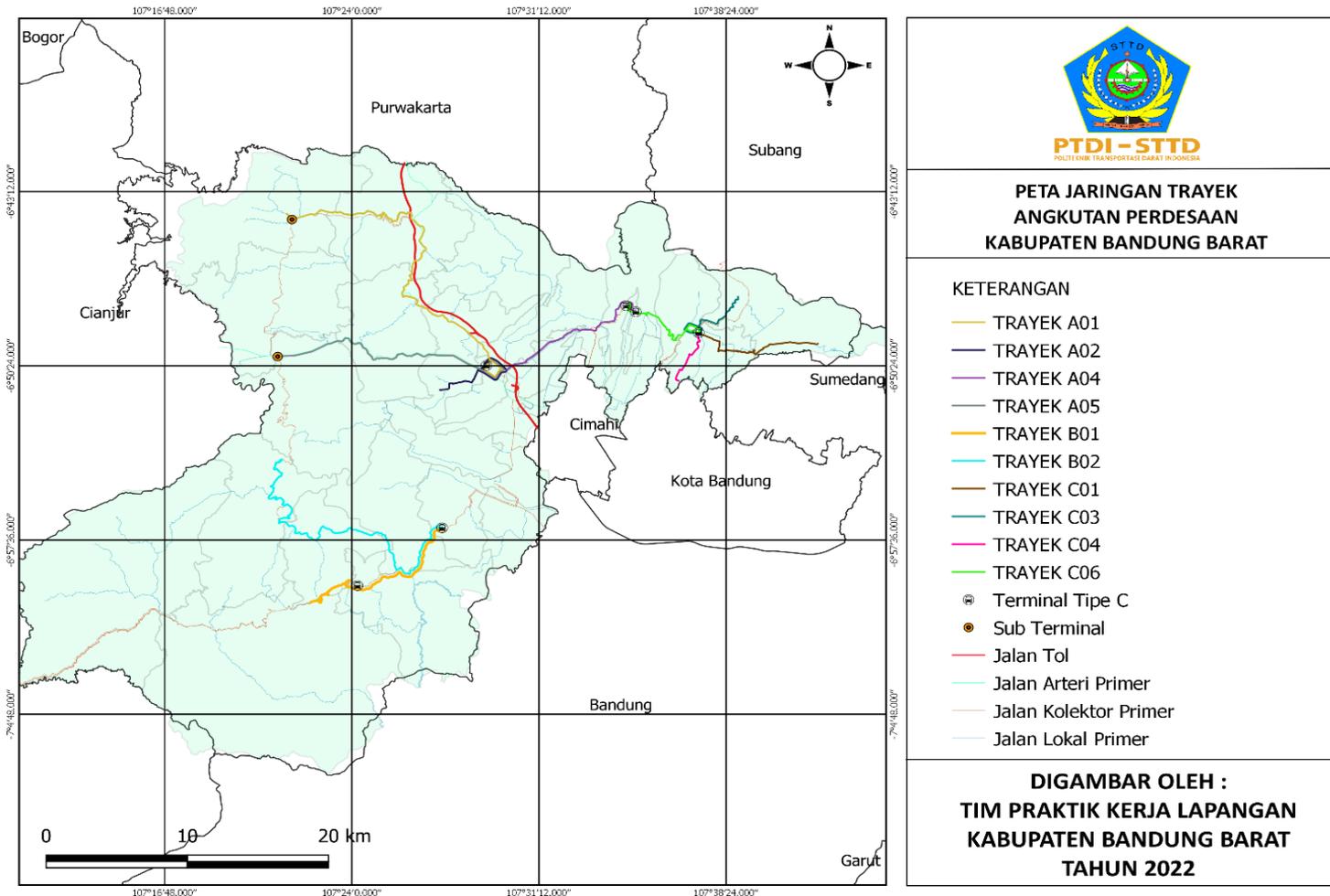
1. Kepada pemerintah perlu adanya pemeliharaan bagi tempat henti angkutan umum sesuai dengan keberadaan fasilitas di tiap tempat henti baik halte maupun stop bus seperti rambu petunjuk, papan informasi trayek, lampu penerangan, dan tempat duduk yang layak agar pengguna angkutan umum dapat merasa nyaman saat menggunakan fasilitas angkutan umum di wilayah Kabupaten Bandung Barat.
2. Untuk masyarakat agar fasilitas tempat henti dapat dimanfaatkan secara maksimal dan bertahan lama, maka perlu diadakan pengawasan dan pemeliharaan terhadap fasilitas tempat henti yang ada.
3. Dengan adanya kebutuhan halte tersebut maka penulis memberikan usulan pembebasan lahan terhadap titik lokasi halte usulan yang memiliki luas lahan kecil dan terbatas yaitu pada halte SMK LPPM RI agar halte tersebut berfungsi dengan optimal.
4. Kepada pemerintah Kabupaten Bandung Barat diharapkan untuk menggunakan desain usulan halte yang menarik sehingga meningkatkan minat pengguna angkutan umum dan dapat menjadikan halte lebih optimal dan efektif penggunaannya dengan cara mensosialisasikan ulang peraturan lalu lintas dan mempertegas sanksi terhadap pelanggar lalu lintas agar masyarakat merasa lebih nyaman.

DAFTAR PUSTAKA

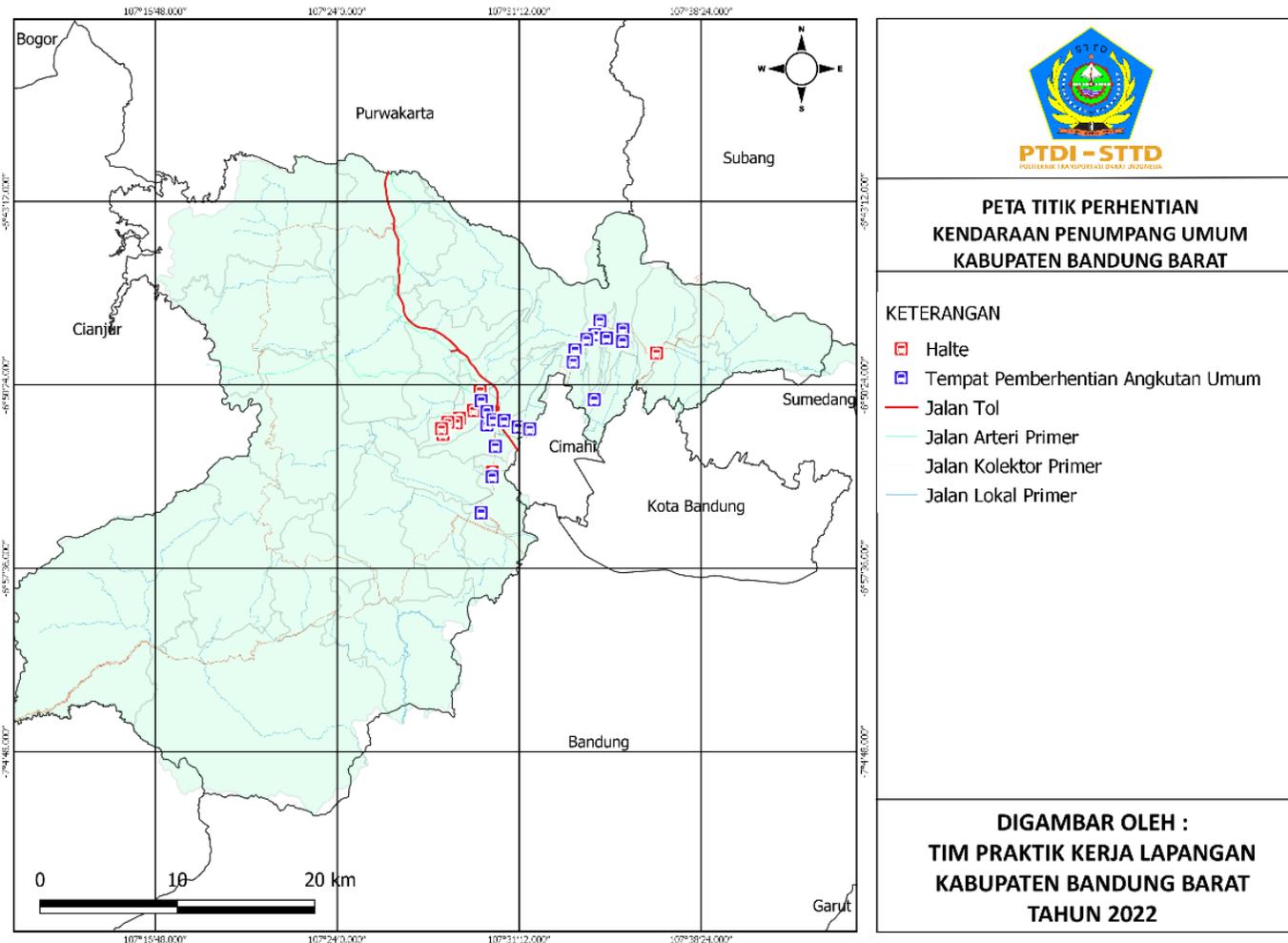
- _____, 2009, *Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Departemen Perhubungan, Jakarta.
- _____, 2013, *Peraturan Pemerintah RI Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Jakarta.
- _____, 1996, *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 271/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- _____, 2005, *Prinsip-prinsip Statistik untuk Teknik dan Sains*, Erlangga, Jakarta.
- _____, 2022, *PKL Kabupaten Bandung Barat, Laporan Umum Taruna Sekolah Tinggi Transportasi Darat Program D III Manajemen Transportasi Jalan Kabupaten Bandung Barat, Pola Angkutan Umum Manajemen Transportasi Jalan*, PKL Taruna/i Angkatan XLI.
- Tamin, O.Z, 1997. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*, Teknik Sipil, ITB, Bandung.
- Herawati, 2019, *konsep standar halte dan hentian angkutan perdesaan*, Badan Litbang Perhubungan, Jakarta.



Lampiran 2 : Peta Jaringan Jalan Kabupaten Bandung Barat



Lampiran 3 : Peta Jaringan Trayek Angkutan Perdesaan Kabupaten Bandung Barat



Lampiran 4 : Peta Titik Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum Saat Ini

Lampiran 5 : Lembar Asistensi

SEKOLAH TINGGI TRANSPORTASI DARAT



KARTU ASISTENSI

NAMA : Ghany Nurani DOSEN :
 NOTAR : 1902131 SEMESTER : 6
 PROGRAM STUDI : 03 MTD TAHUN AJARAN : 2021 / 2022

NO.	TGL	KETERANGAN	PARAF	NO.	TGL	KETERANGAN	PARAF
1	07/02/22	Judul dan Pengerahan	<i>[Signature]</i>	1	12/2021	Judul dan Pengerahan	<i>[Signature]</i>
2	20/2021	Pematerian Bab 1	<i>[Signature]</i>	2	17/2021	Pematerian Bab 1-3	<i>[Signature]</i>
3	2/22	Revisi Draft	<i>[Signature]</i>	3	16/2021	Pematerian Bab 4	<i>[Signature]</i>
4	2/22	Pematerian Bab 1-5 dan Perbaikan desain	<i>[Signature]</i>	4	20/22	Pematerian Bab 5	<i>[Signature]</i>
				5	01/22	Penyempurnaan Draft Final	<i>[Signature]</i>