

## **BAB III**

### **KAJIAN PUSTAKA**

#### **3.1 Transportasi**

Sistem transportasi merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari infrastruktur setiap daerah, baik daerah maupun pedesaan, negara maju ataupun negara sedang berkembang. (Subarto et al. 2015)

Transportasi Umum bersifat masal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang yang menyebabkan biaya per penumpang dapat ditekan serendah mungkin. Karena merupakan transportasi masal, perlu ada kesamaan diantara para penumpang, antara lain kesamaan asal dan tujuan. Kesamaan ini dicapai dengan cara pengumpulan di terminal atau tempat perhentian. Kesamaan tujuan tidak selalu berarti kesamaan maksud. Transportasi umum masal memiliki trayek dan jadwal keberangkatan yang tetap. Pelayanan transportasi umum penumpang akan berjalan dengan baik apabila tercipta keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan. (Haryanda et al. 2023)

Menurut Miro (2005) secara umum transportasi adalah sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu.

Timboeleng A. James, Kaseke H. Oscar (2015) menyatakan bahwa sarana transportasi berfungsi sebagai pendukung dan pendorong dinamika pembangunan, karena transportasi juga berperan sebagai katalisator dalam mempercepat pertumbuhan ekonomi dan perkembangan wilayah. Peningkatan yang pesat dalam pertumbuhan mobilitas orang dan barang, menuntut peningkatan kualitas dan jumlah jaringan jalan yang tersedia untuk menampung pertumbuhan mobilitas tersebut.

#### **3.2 Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Menurut undang-undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan:

1. Pasal 45 ayat 1 bahwa 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.
2. Pasal 126, Pengemudi kendaraan bermotor umum angkutan orang dilarang :
  - a. Memberhentikan kendaraan selain di tempat yang telah ditentukan.
  - b. Mengetem selain ditempat yang telah ditentukan
  - c. Menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian dan/atau di tempat tujuan tanpa alasan yang patut dan mendesak
  - d. Melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek.  
Pada ruas jalan yang dilayani angkutan umum dalam trayek

### **3.3 Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 119 ayat 1, bahwa Halte berfungsi sebagai tempat pemberhentian kendaraan bermotor umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Pasal 119 ayat 2, Pembangunan halte sebagaimana dimaksud ayat (1) harus memperhatikan:

1. Volume lalu lintas;
2. Sarana angkutan umum;
3. Tata guna lahan;
4. Geometrik jalan dan persimpangan; dan
5. Status dan fungsi jalan.

Dan pasal 120, Halte wajib disediakan pada ruas jalan yang dilayani angkutan umum dalam trayek.

### **3.4 Angkutan Jalan**

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Dengan Kendaraan Bermotor Umum

Dalam Trayek pasal 38, Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek harus memenuhi kriteria :

1. Memiliki rute tetap dan teratur
2. Terjadwal, berawal, berakhir dan menaikkan dan menurunkan penumpang di terminal untuk angkutan antar kota dan lintas batas negara.
3. Menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan angkutan pedesaan.

### **3.5 Kendaraan Angkutan Umum**

Angkutan Umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dan lain sebagainya), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara. Angkutan umum berkembang menjadi kebutuhan pokok suatu kota, mulai dari satu kota kecil sampai kota kelas metropolitan. Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek adalah angkutan yang dilayani dengan mobil penumpang umum dan mobil bus umum dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal-tujuan, lintasan, dan waktu yang tetap dan teratur serta dipungut bayaran (PM No 15 Tahun 2019).

Angkutan umum penumpang yang disebut juga sebagai angkot ialah salah satu sarana transportasi yang biasa dipergunaka untuk melakukan aktivitas, tetapi angkutan tersebut semakin jarang diminati masyarakat diakibatkan rendahnya tingkat pelayanannya, sehingga masyarakat lebih banyak menggunakan kendaraan pribadi. (Primasworo, Oktaviastuti, and Madun 2022)

### **3.6 Tempat Perhentian Angkutan Umum**

Tempat Perhentian Angkutan Umum (TPAU) terdiri dari halte dan tempat perhentian bus, menurut Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No.271/HK.105/DRJD/96, halte adalah tempat perhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang dilengkapi dengan bangunan. Sedangkan tempat perhentian bus (*bus stop*) adalah tempat untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang.

Tempat pemberhentian transportasi umum atau biasa disebut halte merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari sistem transportasi perkotaan dan bagian dari infrastruktur transportasi yang sangat penting dan dibutuhkan oleh masyarakat untuk berpindah moda atau transportasi serta menjangkau transportasi umum lainnya (Endro Wibisono et al. 2022).

Tempat perhentian angkutan atau halte atau shelter adalah tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, biasanya ditempatkan pada jaringan pelayanan angkutan umum. (Merdeka 2023)

Halte merupakan salah satu infrastruktur perkotaan yang sangat diperlukan bagi pengguna angkutan umum.(Widayanti, Susanti, and Wiyono 2016)

Halte adalah tempat perhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan atau menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan sebuah bangunan (Danu Fidiantoro, Risdiyanto, 2018).

Sedangkan menurut (Farizi et al., 2019) halte merupakan tempat pemberhentian bus yang digunakan untuk menaikkan maupun menurunkan penumpang.

Berdasarkan Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No. 271 Tahun 1996 tentang Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Angkutan Umum, dijelaskan bertujuan sebagai berikut:

1. Menjamin kelancaran dan ketertiban lalu lintas.
2. Menjamin keselamatan bagi pengguna angkutan penumpang umum.
3. Menjamin kepastian keselamatan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
4. Memudahkan penumpang dalam melakukan perpindahan moda angkutan umum atau bus.

pembangunan halte harus melihat dari sisi lingkungan di sekitarnya dengan kebutuhan masyarakat yang berada di daerah tersebut, seperti sekolah, pusat perbelanjaan, perumahan, perkantoran, rumah sakit dan juga area umum yang lokasinya mudah dijangkau oleh masyarakat. (Agita, Handajani, and Ismiyati 2021)

Jadi secara garis besar tempat perhentian angkutan umum merupakan tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang baik dilengkapi bangunan maupun tidak yang berada di sepanjang rute angkutan umum agar memudahkan perpindahan penumpang dan mengurangi gangguan terhadap lalu lintas.

### **3.5.1 Fasilitas Halte**

Berdasarkan Surat Keputusan Dirjen Hubdat No.271/HK.105/DRJD/96 maka Fasilitas Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum (TPKPU) terdiri dari :

1. Fasilitas Utama
  - a. Halte
    - 1) Identitas halte berupa nama dan/atau nomor
    - 2) Rambu petunjuk
    - 3) Papan informasi trayek
    - 4) Lampu penerangan
    - 5) Tempat duduk
  - b. Tempat Perhentian Bus (TPB)
    - 1) Rambu petunjuk
    - 2) Papan informasi trayek
    - 3) Identifikasi TPB berupa dan/atau nomor
2. Fasilitas Tambahan
  - a. Telepon umum
  - b. Tempat sampah
  - c. Pagar
  - d. Papan iklan/pengumuman

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 pada Pasal 6 Ayat 2, kenyamanan di halte dan fasilitas pendukung halte meliputi :

1. Lampu penerangan
2. Fasilitas pengatur suhu ruangan atau ventilasi udara
3. Fasilitas kebersihan
4. Luas lantai Per-orang
5. Fasilitas kemudahan naik turun penumpang

### 3.5.2 Penentuan jarak antara tempat henti

Fasilitas tempat henti (halte) dibutuhkan keberadaannya di sepanjang rute angkutan umum dan harus ditempatkan pada tempat penumpang dapat naik dan turun dari angkutan umum atau berganti kendaraan angkutan umum dengan aman dan nyaman. Penentuan jarak antara halte dan/atau tempat pemberhentian angkutan umum dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

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

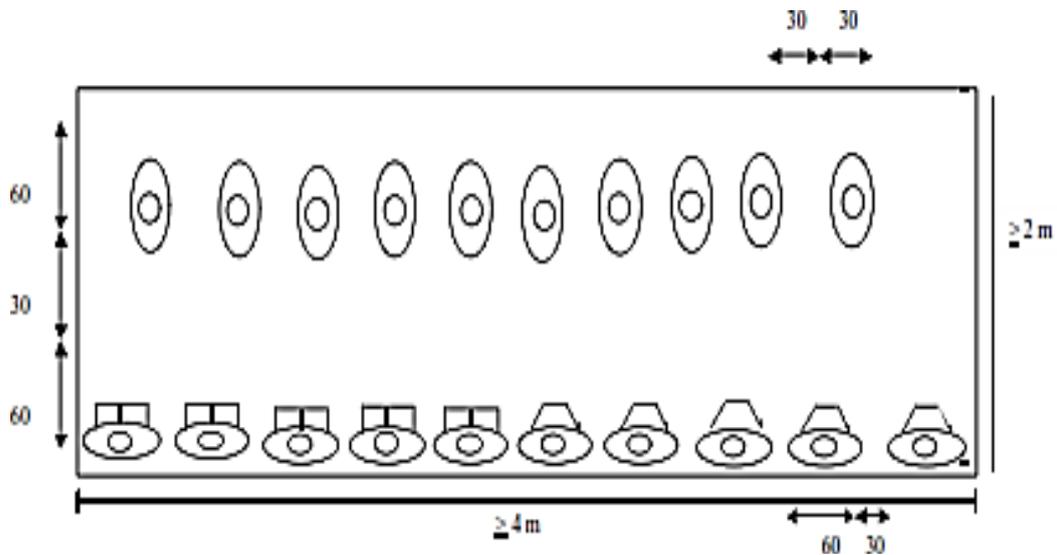
| Zona | Tata Guna Lahan  | Lokasi    | Jarak Tempat Henti (m) |
|------|--|-----------|------------------------|
| 1    | Pusat Kegiatan sangat padat: Pasar, Pertokoan          | CBD Kota  | 200-300 *)             |
| 2    | Padat: Perkantoran,sekolah jasa                        | Kota      | 300-400                |
| 3    | Pemukiman  | Kota      | 300-400                |
| 4    | Campuran Padat: Perumahan, Sekolah, Jasa               | Pinggiran | 300-500                |
| 5    | Campuran Jarang: Perumahan, Ladang, Sawah,Tanah Kosong | Pinggiran | 500-1.000              |

Sumber: SK DirjenHubDat 271/HK.105/DRJD/96

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

### 3.5.3 Daya Tampung Halte

Halte dirancang dapat menampung penumpang angkutan umum 20 orang per- halte pada kondisi biasa (penumpang dapat menunggu dengan nyaman). Berikut ini merupakan gambar ukuran kapasitas halte:



Sumber: SK DirjenHubDat 271/HK.105/DRJD/96

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

Keterangan gambar:

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

### 3.5.4 Tata Letak Lindungan

Tata letak lindungan terdiri dari beberapa macam, yaitu :

1. Lindungan menghadap ke muka.
2. Lindungan menghadap ke belakang.
3. Lindungan menghadap ke belakang kaca transparan.

Untuk tata letak, penulis mengusulkan tata letak menghadap ke muka, hal ini dikarenakan pada umumnya tata letak lindungan fasilitas halte di Indonesia adalah lindungan dengan menghadap ke muka dan dirasakan sesuai dengan iklim tropis di Indonesia. Adapun beberapa keuntungan dari lindungan tersebut yaitu:

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

Adapun kerugian dari lindungan menghadap ke muka adalah:

1. Karena posisinya mudah dilihat dari jalan, maka dapat mengundang pedagang untuk berjualan di tempat tersebut.
2. Angkutan umum cenderung berhenti di sembarang tempat karena penumpang naik dan turun dari kendaraan umum secara tidak beraturan.

### **3.5.5 Dimensi Fasilitas Tempat Henti**

Dimensi halte sangat dipengaruhi oleh hal-hal sebagai berikut :

1. Jumlah Penumpang yang dilayani.
2. Jumlah bus dan lintasan bus yang akan berhenti di perhentian.
3. Luas lahan yang tersedia di lokasi perhentian.
4. Ruang gerak per penumpang di tempat perhentian 90 cm x 60 cm.
5. Ukuran tempat henti perkendaraan panjang 12 m dan lebar 2,5 m.
6. Ukuran minimal 4 m x 2 m.

### **3.5.6 Ketentuan Halte**

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 65 Tahun 1993 tentang, fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, halte didefinisikan sebagai tempat pemberhentian kendaraan umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang. Pada keputusan tersebut fasilitas halte memiliki persyaratan sebagai berikut:

1. Dibangun sedekat mungkin dengan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.
2. Memiliki lebar sekurang-kurangnya 2 meter, panjang sekurang-kurangnya 4 meter, dan tinggi bagian atap yang paling bawah sekurang-kurangnya 2,5 meter dari lantai halte.

3. Ditempatkan di atas trotoar atau bahu jalan dengan jarak bagian paling depan dari halte sekurang-kurangnya 1, meter dari tepi jalur lalu lintas.
4. Ditempatkan di atas trotoar atau bahu jalan dengan jarak bagian paling depan dari halte sekurang-kurangnya 1, meter dari tepi jalur lalu lintas.

Sebagai tindak lanjut dari keputusan menteri tersebut, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada tahun 1996 telah mengatur tentang tempat perhentian angkutan umum melalui keputusan Direktur Jenderal. Keputusan tersebut tertuang dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 271/HK.105/DRJD/96 tentang Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum. Pedoman tersebut mengatur tentang tempat perhentian kendaraan penumpang umum yang mencakup halte dan tempat perhentian bus. Pada pedoman ini, halte diartikan sebagai tempat perhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan. Dirjen Perhubungan Darat kemudian menetapkan bahwa :

fasilitas utama yang harus dimiliki oleh halte adalah sebagai berikut:

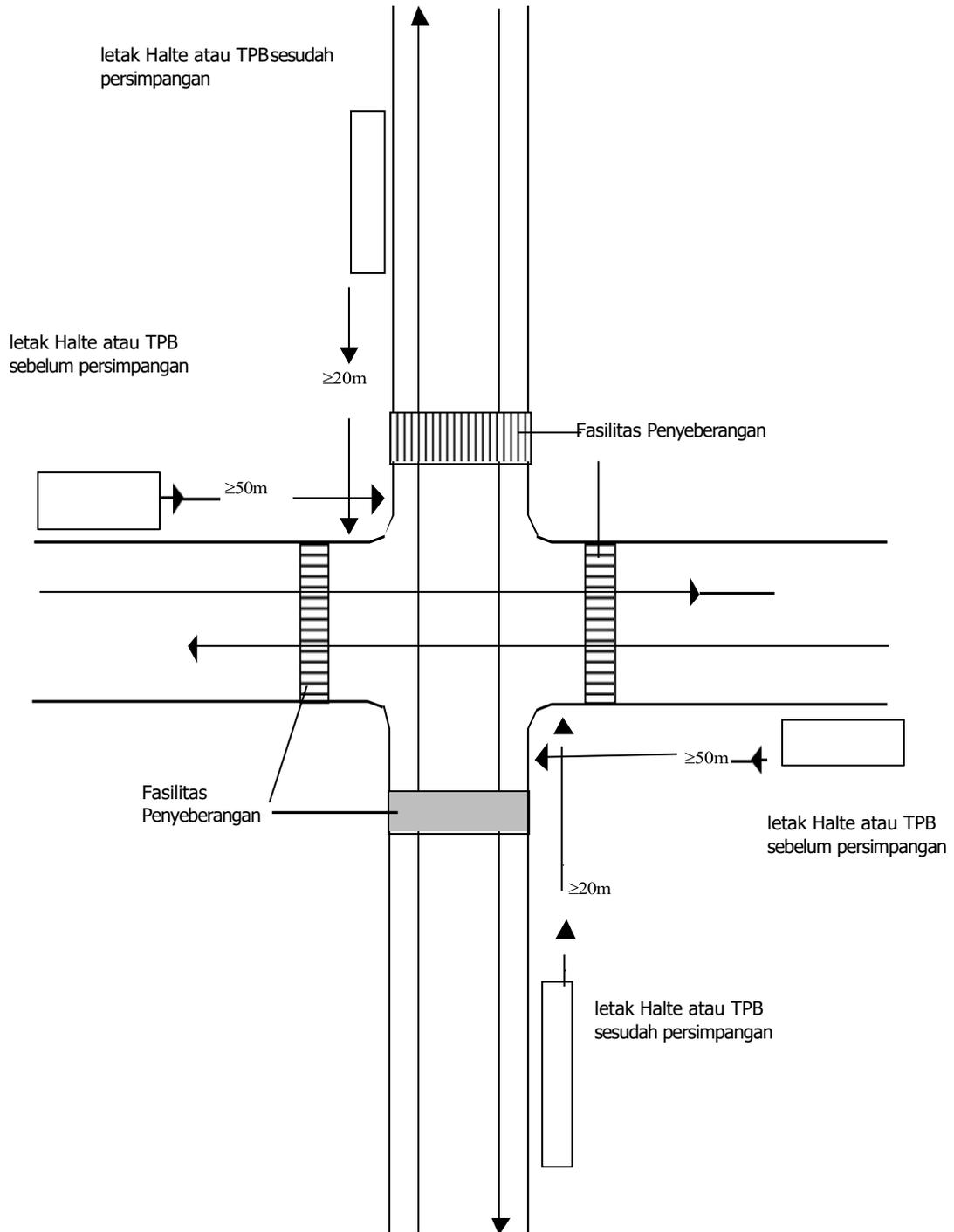
1. Identitas halte berupa nama dan/atau nomor.
2. Rambu petunjuk.
3. Papan informasi trayek.
4. Lampu penerangan dan
5. Tempat duduk.

Penentuan tata letak halte dan/atau Tempat Perhentian Bus (TPB) terhadap ruang lalu lintas adalah sebagai berikut:

1. Jarak maksimal terhadap fasilitas penyeberangan pejalan kaki adalah 100 meter.
2. Jarak minimal halte dari persimpangan adalah 50 meter atau bergantung pada panjang antrian.
3. Jarak minimal gedung (seperti rumah sakit, tempat ibadah) yang membutuhkan ketenangan adalah 100 meter.
4. Peletakan di persimpangan menganut sistem campuran, yaitu antara

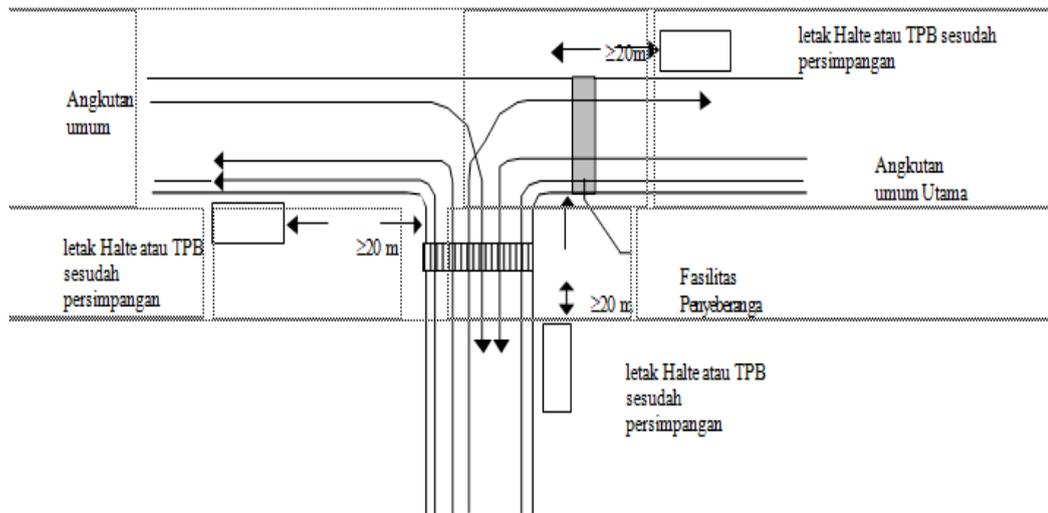
sesudah persimpangan (*farside*) dan sebelum persimpangan (*nearside*)

5. Peletakan di ruas jalan.



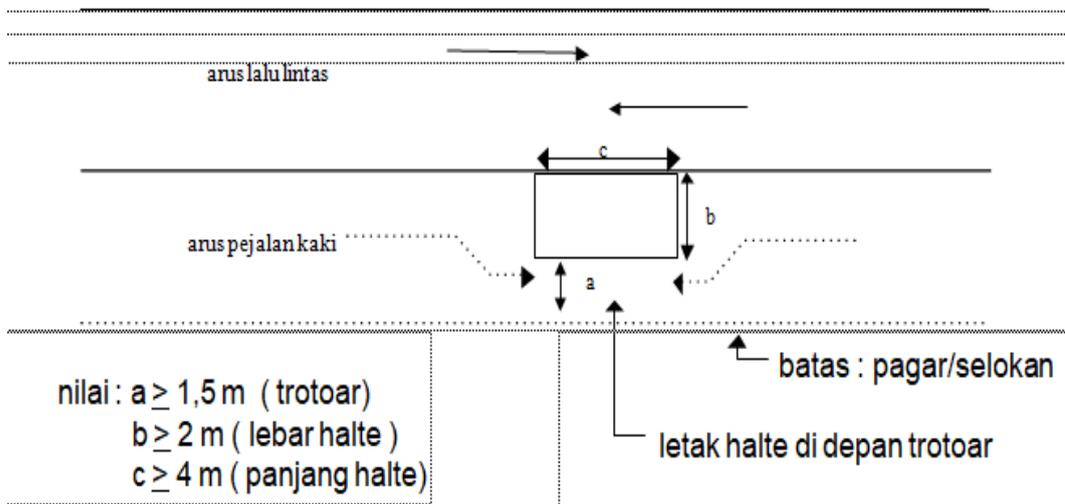
Sumber: SK DirjenHubDat 271/HK.105/DRJD/96

**Gambar III. 2** Peletakan Tempat Perhentian di Pertemuan Jalan Simpang Empat



Sumber: SK DirjenHubDat 271/HK.105/DRJD/96

**Gambar III. 3** Peletakan Tempat Perhentian di Pertemuan Jalan Simpang Tiga



Sumber: SK DirjenHubDat 271/HK.105/DRJD/96

**Gambar III. 4** Tata Letak Pada Ruas Jalan