

ANALISIS KEBUTUHAN HALTE ANGKUTAN UMUM PADA TRAYEK ANGKUTAN PEDESAAN DI KABUPATEN BANTAENG (STUDI KASUS TRAYEK A1 DAN K1)

KETUT SUSILO

Taruna Program Studi Manajemen
Transportasi Jalan Politeknik
Transportasi Darat Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu No.58,
Cibitung, Bekasi, Jawa Barat 17520
susilok09@gmail.com

TRI YULI ANDARU

Dosen Politeknik Transportasi
Darat Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu No. 58, Cibitung
Bekasi, Jawa Barat 17520

YANUAR DWI HERDIYATNO

Dosen Politeknik Transportasi
Darat Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu No. 58, Cibitung
Bekasi, Jawa Barat 17520

Abstract

Bus stops are one of the public facilities used to pick up and drop off passengers, usually placed on the transportation service network (Rusmandani and Setiawan, 2020). As a public facility, it should be able to provide comfort for users according to applicable regulatory standards so that the use of public transportation will increase in the future. The A1 and K1 routes have a high number of passengers or passenger demand, based on the results of the inventory that has been carried out, it can be known that there are several stops that are in poor condition so that evaluation needs to be done because they have not met the applicable technical guideline standards, This phenomenon occurs because people more often wait for public transportation not at stops because of the conditions and availability of bus stop facilities, This is also influenced by the lack of drivers who pick up and drop off passengers in any place. The purpose of this study is to evaluate bus stop facilities by reviewing and knowing the existing conditions of bus stops directly, analyzing the determination of ideal bus stop location points based on technical guidelines, providing proposals for the provision of facilities and appropriate bus stop designs. The analysis method carried out is using dynamic data analysis of departing and returning passengers, determining class intervals, determining the width of class intervals, frequency distribution analysis, and analyzing the determination of the number of passengers. The results of data analysis and processing can be known in the case study area of routes A1 and K1 the completeness of facilities has not been in accordance with technical guidelines standards such as the absence of route information boards, signs, fences, trash cans, notice boards, and there are damaged bus stop conditions.

Keywords: *Bus Stop Facility Evaluation, Bus Stop Location Point, Bus Stop Design*

Abstrak

Halte merupakan salah satu fasilitas publik yang digunakan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, biasanya ditempatkan pada jaringan pelayanan angkutan (Rusmandani dan Setiawan, 2020). Sebagai fasilitas publik seharusnya dapat memberikan kenyamanan bagi pengguna sesuai standar aturan yang berlaku sehingga penggunaan angkutan umum semakin kedepan semakin bertambah. Pada trayek A1 dan K1 memiliki jumlah penumpang atau permintaan penumpang yang tinggi, berdasar hasil inventarisasi yang telah dilakukan dapat diketahui terdapat beberapa halte yang kondisinya kurang baik sehingga perlu dilakukannya evaluasi karena belum memenuhi standar pedoman teknis yang berlaku. Fenomena ini terjadi karena masyarakat lebih sering menunggu angkutan umum tidak pada halte karena kondisi dan ketersediaan fasilitas halte, hal ini juga dipengaruhi karena masih kurang dan kebiasaan pengemudi yang menaikkan dan menurunkan penumpang di sembarang tempat. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengevaluasi fasilitas halte dengan mengkaji serta mengetahui kondisi eksisting halte secara langsung, menganalisis penentuan titik lokasi halte yang ideal berdasar pedoman teknis, memberikan usulan penyediaan fasilitas dan desain halte yang tepat. Metode analisa yang dilakukan ialah menggunakan analisis data dinamis dari penumpang berangkat dan kembali, penentuan interval kelas, penentuan lebar interval kelas, analisis distribusi frekuensi, dan analisis penentuan jumlah penumpang. Hasil analisis dan pengolahan data dapat diketahui pada wilayah studi kasus trayek A1 dan K1 kelengkapan fasilitas belum sesuai standar pedoman teknis seperti tidak adanya papan informasi trayek, rambu petunjuk, pagar, tempat sampah, papan pengumuman, serta terdapat kondisi halte yang rusak.

Kata Kunci: *Evaluasi Fasilitas Halte, Titik Lokasi Halte, Desain Halte*

PENDAHULUAN

Berdasarkan data yang di dapatkan dari Dinas Perhubungan Kabupaten Bantaeng pada tahun 2023 terdapat 15 trayek angkutan pedesaan. Namun berdasarkan hasil kondisi eksisting yang kami lihat secara langsung dari 15 trayek angkutan pedesaan hanya ada 9 trayek angkutan pedesaan yang masih aktif sampai sekarang. Berdasarkan dari survei inventarisasi prasarana angkutan umum didapatkan data mengenai jumlah tempat pemberhentian angkutan pedesaan di Kabupaten Bantaeng yang berjumlah 13 halte yang tersebar pada trayek angkutan pedesaan tersebut, Pada trayek angkutan pedesaan trayek A1 dan K1 memiliki data jumlah naik dan turun penumpang yang tinggi yaitu sebesar 108 penumpang per hari pada trayek A1 dan 75 penumpang perhari pada trayek K1, sedangkan berdasarkan data inventarisasi prasarana terdapat beberapa halte yang kondisi nya kurang baik sehingga perlu dilakukannya evaluasi karena belum memenuhi standar teknis yang berlaku. Fenomena yang terjadi pada wilayah studi Kasus Trayek A1 dan K1 masyarakat lebih sering menunggu angkutan umum tidak pada halte karena kondisi dan ketersediaan fasilitas halte, hal ini juga dipengaruhi karena masih kurang dan kebiasaan pengemudi yang menaikkan dan menurunkan penumpang sembarangan. Oleh sebab itu, perlu dilakukannya evaluasi dan identifikasi permasalahan terhadap fasilitas halte agar dapat meningkatkan penggunaan angkutan umum apabila fasilitas halte dalam kondisi yang nyaman, aman, dan tertib sesuai fungsinya (Bawana dan Rachmawati, 2020). Berdasarkan permasalahan tersebut, penulis mengambil judul yaitu “Analisis Kebutuhan Halte Angkutan Umum Pada Trayek Angkutan Pedesaan di Kabupaten Bantaeng (Studi Kasus Trayek A1 dan Trayek K1)”.

KAJIAN PUSTAKA

Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU No. 22 Tahun, 2009).

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 pengamanan pengguna jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan, serta fasilitas pendukung.

Tempat Perhentian Angkutan Umum (TPAU) (SK.Dirjenhubdat No:271/HK.105/DRJD/96).

Tempat perhentian angkutan umum merupakan bagian dari fasilitas pendukung yang berfungsi sebagai tempat pemberhentian kendaraan bermotor umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang terdiri dari halte dan tempat perhentian bus. Halte adalah tempat perhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan/menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan. Tempat perhentian bus (*bus stop*) adalah tempat untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang.

METODE PENELITIAN

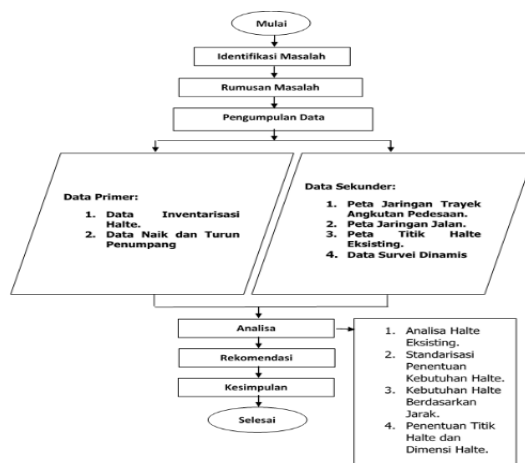
Identifikasi Masalah merupakan hal yang sangat penting dalam penulisan skripsi, thesis, atau disertasi dalam pemilihan masalah pada identifikasi masalah ini berisi permasalahan terhadap fasilitas tempat henti (halte).

Pengumpulan Data merupakan aktivitas atau kegiatan yang dilakukan guna mendapatkan informasi yang diperlukan guna mencapai tujuan penelitian (Atmono, 2021).

Pengolahan Data setelah dilakukan pengumpulan data primer dan skunder selanjutnya dilakukan pengolahan data dan analisa data.

Alternatif Rekomendasi yaitu menindak lanjuti antara perbandingan kondisi eksisting dan kondisi mendatang dengan standar pelayanan minimal serta pemilihan alternative untuk memecahkan masalah.

Bagan Alir ini merupakan tahapan atau proses penelitian dari mulai idenntifikasi masalah sampai analisa dan rekomendasi usulan



Gambar . 1 Bagan Alir Penelitian

ANALISA DAN PEMECAHAN MASALAH

Analisis Kondisi Halte Eksisting

Tabel . 1 Analisis Kondisi Halte Eksisting

NO	Nama Halte	Visualisasi	Lokasi Halte
1	Halte Lembang Cina		Jl. Raya Lanto, Kelurahan Pallantikang
2	Halte Mattoanging		Jl. Andi Mannappiang, Kelurahan Lamalaka
3	Halte Simpang Tiga		Jl. Andi Mannappiang, Kelurahan Biangkeke
4	Halte Lapangan Bola		Jl. Kemakmuran, Kelurahan Banyorang, Kecamatan Tompobulu
5	Halte Bakarayya		Jl. Poros Bantaeng-Bulukumba, Kelurahan Pajukukang
6	Halte Ra'ra		Jl. Kemakmuran, Kelurahan Banyorang, Kecamatan Tompobulu
7	Halte Dampang		Jl. Poros Tanetea-Banyorang, Kelurahan Gantarangkeke
8	Halte SMA 3 Bantaeng		Jl. Andi Mannappiang, Kelurahan Nipa-Nipa

NO	Nama Halte	Visualisasi	Lokasi Halte
9	Halte Lamalaka		Jl. Andi Mannappiang, Kelurahan Lamalaka
10	Halte Letta		Jl. Ratulangi, Kelurahan Letta

Sumber: Tim PKL Kabupaten Bantaeng, 2023

Evaluasi Kebutuhan Tempat Pemberhentian Angkutan Umum

1. Standarisasi Kebutuhan Halte

Menentukan kebutuhan halte dalam suatu trayek memiliki beberapa ketentuan seperti berada dalam lintasan trayek angkutan umum dan terdapat dalam kantong penumpang. Secara teknis tidak ada standar atau ukuran untuk menentukan jumlah penumpang minimal untuk ketentuan dibuatnya halte pada setiap ruas jalan. Maka dari itu dengan menggunakan analisis statistic distribusi frekuensi dapat dibuat standarisasi jumlah penumpang minimum dan untuk menentukan hal tersebut adalah menggunakan distribusi frekuensi 85 sebagai pertimbangan dengan melihat sudahnya memenuhi suatu kebutuhan fasilitas halte.

a. Analisis Data Dinamis

Tabel . 2 Analisis Dinamis Segmen Berangkat

BERANGKAT				
Trayek	SEGMENT	PNP NAIK	PNP TURUN	JMLH PNP
A1	Terminal Bantaeng-SPBU Lamalaka	6	2	8
	SPBU Lamalaka-Kantor Camat Pajukukang	1	2	3
	Kantor Camat Pajukukang-Kantor Desa Tombolo	2	2	4
	Kantor Desa Tombolo-SD Inpres Jatia	1	3	4
	SD Inpres Jatia-RSUD Banyorang	2	2	4
	RSUD Banyorang-Kantor Kepala Desa Labbo	1	2	3
K1	Terminal Bantaeng-Kantor BPBD Bantaeng	3	0	3
	Kantor BPBD Bantaeng-SMKN 2 Bantaeng	2	1	3
	SMKN 2 Bantaeng-PT.Huadi Nickel	3	0	3
	PT.Huadi Nickel-BLK Bantaeng	3	10	13
Total				48

Tabel . 3 Analisis Data Dinamis Segmen Kembali

KEMBALI				
Trayek	SEGMENT	PNP NAIK	PNP TURUN	JMLH PNP
A1	Kantor Kepala Desa Labbo-RSUD Banyorang	3	0	3
	RSUD Banyorang-SD Inpres Jatia	2	1	3
	SD Inpres Jatia-Kantor Desa Tombolo	0	1	1
	Kantor Desa Tombolo-Kantor Camat Pajukukang	3	2	5

KEMBALI				
Trayek	SEGMENT	PNP NAIK	PNP TURUN	JMLH PNP
	Kantor Camat Pajukukang-SPBU Lamalaka	2	3	5
	SPBU Lamalaka-Terminal Bantaeng	1	4	5
K1	BLK Bantaeng-PT.Huadi Nickel	4	0	4
	PT.Huadi Nickel-SMKN 2 Bantaeng	2	2	4
	SMKN 2 Bantaeng-Kantor BPBD Bantaeng	2	0	2
	Kantor BPBD Bantaeng-Terminal Bantaeng	1	7	8
Total				40

b. Penentuan Interval Kelas

Setelah diperoleh data penumpang naik turun pada trayek A1 dan K1, kemudian dilakukan penentuan interval kelas. Penentuan interval kelas digunakan untuk tahapan penentuan lebar interval kelas. Berikut merupakan perhitungan penentuan interval kelas dengan rumus *Sturge*:

- 1) Segmen Berangkat Dimana: Perhitungan Lebar Interval Kelas:

C = Lebar interval Kelas

$$R = 13 - 3 = 10$$

R = Kisaran data (*Range*)

$$C = R/K$$

Data terbesar – Data terkecil

$$C = 10/4,3$$

K = Jumlah Interval Kelas

$$C = 2,3$$

- 2) Segmen Berangkat Dimana: Perhitungan:

K = Jumlah interval kelas

$$K = 1 + 3,3 \log 10$$

n = Jumlah data

$$10 = 1 + 3,3 \times 1 = 4,3$$

Dari hasil perhitungan interval kelas diatas dapat diperoleh interval kelas yang dapat digunakan yaitu 4,3.

- 3) Segmen Kembali Dimana: Perhitungan:

K = Jumlah interval kelas

$$K = 1 + 3,3 \log 10$$

n = Jumlah Data

$$10 = 1 + 3,3 \times 1 = 4,3$$

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. Dapat diperoleh nilai lebar interval kelas yaitu 2,3. Nilai dari lebar interval kelas ini akan digunakan untuk melakukan analisa distribusi frekuensi.

- 4) Segmen Kembali Dimana: Perhitungan Lebar Interval Kelas:

C = Lebar interval kelas

$$R = 8 - 1 = 7$$

R = Kisaran data (*Range*)

$$C = R/K$$

Data terbesar – Data terkecil

$$C = 7/4,3$$

K = Jumlah interval kelas

$$C = 2$$

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

d. Analisis distribusi frekuensi

Berdasarkan data diatas dapat digunakan untuk analisis distribusi frekuensi terhadap data dari jumlah penumpang naik dan turun pada trayek studi. Dari data tersebut kemudian dianalisa menjadi data distribusi frekuensi

Tabel . 4 Hasil Analisis Distribusi Berangkat

KELAS INTERVAL		FREKUENSI	FREKUENSI KOMULATIF	PERSENTASE	PERSENTASE AKUMULATIF
3	5	8	8	80%	80%
5,1	7,1	0	8	0%	80%
7,2	9,2	1	9	10%	90%
9,3	11,3	0	9	0%	90%
11,4	13,4	1	10	10%	100%

Data distribusi frekuensi ini digunakan untuk dapat mengetahui posisi data persentil 85%. Dari tabel diatas dapat diketahui distribusi frekuensi pada kelas interval dan persentil 85% berada pada interval kelas 7,2-9,2.

Tabel . 5 Hasil Analisis Distribusi Kembali

KELAS INTERVAL		FREKUENSI	FREKUENSI KOMULATIF	PERSENTASE	PERSENTASE AKUMULATIF
1	3	4	4	40%	40%
3,1	5,1	5	9	50%	90%
5,2	7,2	0	9	0%	90%
7,3	9,3	1	10	10%	100%
9,4	11,4	0	10	0%	100%

Data distribusi frekuensi ini digunakan untuk dapat mengetahui posisi data persentil 85%. Dari tabel diatas dapat diketahui distribusi frekuensi pada kelas interval dan persentil 85% berada pada interval kelas 3,1-5,1.

e. Analisis Penentuan Jumlah Mminimal Penumpang

Untuk menentukan jumlah minimal penumpang digunakan analisa persentil 85 untuk menetapkan jumlah penumpang yang akan dijadikan sebuah syarat untuk dibangunnya fasilitas tempat henti (halte) pada ruas jalan. Nilai persentil 85 dipakai karena nilai ini dianggap sudah memenuhi syarat dalam pengambilan keputusan. Selanjutnya diperoleh dengan menggunakan rumus:

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

- 1) Segmen Berangkat Dimana:

b = batas bawah kelas interval analisis distribusi frekuensi

n = jumlah data frekuensi analisis distribusi frekuensi

f_k = frekuensi komulatif analisis distribusi frekuensi

f = frekuensi analisis distribusi frekuensi

c = Lebar kelas interval analisis distribusi frekuensi

Perhitungan:

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

$$= 7,2 + (((10 \times 0,85) - 8) / 1) \times 2,3$$

$$= 8$$

Dari perhitungan diatas maka dapat disimpulkan bahwa dengan menggunakan nilai persentil 85% maka dapat diketahui batas minimal penumpang pada suatu ruas jalan yaitu 8 penumpang pada tiap segmen. Angka 8 merupakan batas minimal penumpang dalam penentuan kebutuhan tempat

pemberhentian angkutan umum, dimana jika jumlah penumpang naik dan turun pada suatu segmen lebih dari 8 maka dibutuhkan tempat pemberhentian angkutan umum.

2) Segmen kembali Dimana:

b = batas bawah kelas interval analisis distribusi frekuensi

n = jumlah data frekuensi analisis distribusi frekuensi

fk = frekuensi komulatif analisis distribusi frekuensi

f = frekuensi analisis distribusi frekuensi

c = Lebar kelas interval analisis distribusi frekuensi

Perhitungan:

$$\text{Persentil 85} = b + (n \cdot 0,85 - f_k) \cdot c / f$$

$$= 3,1 + (((10 \times 0,85) - 4) / 5) \times 2 = 5$$

Dari perhitungan diatas maka dapat disimpulkan bahwa dengan menggunakan nilai persentil 85% maka dapat diketahui batas minimal penumpang pada suatu ruas jalan yaitu 5 penumpang pada tiap segmen.

2. Analisis Kebutuhan Halte Berdasarkan Jumlah Minimal Penumpang

Tabel . 6 Analisis Kebutuhan Halte Berdasar Jumlah Minimal Penumpang (Berangkat)

Tra yek	SEGMENT	PNP NAIK	PNP TURU N	JUMLAH PENUMPAN G	JUMLAH MINIMUM PENUMPANG	KEBUTUH AN HALTE	HALTE EKSISTIN G
A1	Terminal Bantaeng-SPBU Lamalaka	6	2	8	8	BUTUH	ADA
	SPBU Lamalaka-Kantor Camat Pajukukang	1	2	3	8	TIDAK	ADA
	Kantor Camat Pajukukang-Kantor Desa Tombolo	2	2	4	8	TIDAK	TIDAK
	Kantor Desa Tombolo-SD Inpres Jatia	1	3	4	8	TIDAK	TIDAK
	SD Inpres Jatia-RSUD Banyorang	2	2	4	8	TIDAK	ADA
	RSUD Banyorang-Kantor Kepala Desa Labbo	1	2	3	8	TIDAK	TIDAK
K1	Terminal Bantaeng-Kantor BPBD Bantaeng	3	0	3	8	TIDAK	ADA
	Kantor BPBD Bantaeng-SMKN 2 Bantaeng	2	1	3	8	TIDAK	ADA
	SMKN 2 Bantaeng-PT.Huadi Nickel	3	0	3	8	TIDAK	ADA
	PT.Huadi Nickel-BLK Bantaeng	3	10	13	8	BUTUH	TIDAK

Tabel . 7 Analisis Kebutuhan Halte Berdasar Jumlah Minimal Penumpang (Kembali)

Traye k	SEGMENT	PNP NAI K	PNP TURU N	JMLH PNP	JUMLAH MINIMUM PENUMPA NG	KEBUTUH AN HALTE	HALTE EKSISTI NG
A1	Kantor Kepala Desa Labbo-RSUD Banyorang	3	0	3	5	TIDAK	TIDAK
	RSUD Banyorang-SD Inpres Jatia	2	1	3	5	TIDAK	ADA
	SD Inpres Jatia-Kantor Desa Tombolo	0	1	1	5	TIDAK	TIDAK
	Kantor Desa Tombolo-Kantor Camat Pajukukang	3	2	5	5	BUTUH	TIDAK
	Kantor Camat Pajukukang-SPBU Lamalaka	2	3	5	5	BUTUH	TIDAK

	SPBU Lamalaka-Terminal Bantaeng	1	4	5	5	BUTUH	ADA
K1	BLK Bantaeng-PT.Huadi Nickel	4	0	4	5	TIDAK	TIDAK
	PT.Huadi Nickel-SMKN 2 Bantaeng	2	2	4	5	TIDAK	TIDAK
	SMKN 2 Bantaeng-Kantor BPBD Bantaeng	2	0	2	5	TIDAK	TIDAK
	Kantor BPBD Bantaeng-Terminal Bantaeng	1	7	8	5	BUTUH	ADA

3. Hasil Analisis Kebutuhan Halte Berdasar Tata Guna Lahan dan Jarak Standar

Tabel . 8 Hasil Analisis Kebutuhan Halte Berdasarkan Jarak pada segmen Berangkat dan Kembali Trayek A1

Trayek A1					
SEGMENT KEBUTUHAN HALTE	PANJANG SEGMENT	TATA GUNA LAHAN	JARAK STANDAR	KEBUTUHAN HALTE	HALTE EKSISTENSI
BERANGKAT					
Terminal Bantaeng-SPBU Lamalaka	4500	PERKANTORAN, SEKOLAH, JASA	300-400	11	1
SPBU Lamalaka-Kantor Camat Pajukukang	5000	PERUMAHAN, SEKOLAH, JASA	300-500	10	2
SD Inpres Jatia-RSUD Banyorang	4000	PERUMAHAN, LADANG, SAWAH, TANAH KOSONG	500-1000	4	1
KEMBALI					
RSUD Banyorang-SD Inpres Jatia	4000	PERUMAHAN, LADANG, SAWAH, TANAH KOSONG	500-1000	4	1
Kantor Desa Tombolo-Kantor Camat Pajukukang	4500	PERUMAHAN, LADANG, SAWAH, TANAH KOSONG	500-1000	4	0
SPBU Lamalaka-Terminal Bantaeng	4500	PERKANTORAN, SEKOLAH, JASA	300-500	9	2

Tabel . 9 Hasil Analisis Kebutuhan Halte Berdasarkan Jarak pada segmen Berangkat dan Kembali Trayek K1

Trayek K1					
SEGMENT KEBUTUHAN HALTE	PANJANG SEGMENT	TATA GUNA LAHAN	JARAK STANDAR	KEBUTUHAN HALTE	HALTE EKSISTENSI
BERANGKAT					
Terminal Bantaeng-Kantor BPBD Bantaeng	5000	PERKANTORAN, SEKOLAH, JASA	300-400	12	1
Kantor BPBD Bantaeng-SMKN 2 Bantaeng	5000	PERUMAHAN, SEKOLAH, JASA	300-500	10	1
SMKN 2 Bantaeng-PT.Huadi Nickel	6000	PERUMAHAN, LADANG, SAWAH, TANAH KOSONG	500-1000	6	1
KEMBALI					
Kantor BPBD Bantaeng-Terminal Bantaeng	5000	PERKANTORAN, SEKOLAH, JASA	300-400	12	2

4. Usulan Lokasi Tempat Pemberhentian Angkutan Umum

Berdasarkan data dari hasil analisis kebutuhan halte tiap segmennya maka ditentukan titik lokasi halte usulan penempatan kebutuhan halte berdasar kan jarak dan tata guna lahan sesuai dengan standar teknis SK.Dirjenhubdat No.271/HK105/DRJD.

- 1) Trayek A1 (Terminal Bantaeng-SPBU Lamalaka) terdapat 11 titik lokasi Halte usulan Berangkat dan 9 titik lokasi Halte usulan kembali.
- 2) Trayek A1 (SPBU Lamalaka-Kantor Camat Pajukukang) terdapat 10 titik lokasi Halte usulan berangkat dan 10 titik lokasi TPB kembali.
- 3) Trayek A1 (SD Inpres Jatia-RSUD Banyorang) terdapat 4 titik lokasi Halte berangkat dan 4 titik lokasi Halte kembali.
- 4) Trayek A1 (Kantor Desa Tombolo-Kantor Camat Pajukukang) terdapat 4 titik lokasi TPB berangkat dan 4 titik lokasi Halte usulan Kembali.
- 5) Trayek K1 (Kantor BPBD Bantaeng-Terminal Bantaeng) terdapat 12 titik lokasi Halte usulan berangkat dan 12 titik lokasi halte usulan kembali.
- 6) Trayek K1 (Kantor BPBD Bantaeng-SMKN 2 Bantaeng) terdapat 10 titik Halte usulan berangkat dan 10 titik lokasi TPB kembali.
- 7) Trayek K1 (SMKN 2 Bantaeng-PT Huadi Nickel) terdapat 6 titik lokasi Halte usulan berangkat dan 6 titik lokasi TPB kembali.

5. Usulan Desain Halte

Pada usulan desain halte ini menggunakan ukuran dan perlengkapan sesuai dengan standar teknis yang memiliki Panjang 4 meter, lebar 2 meter, dan tinggi 2,5 meter yang telah dilengkapi dengan Identitas halte, rambu petunjuk, papan informasi trayek, lampu penerangan, tempat duduk, telepon umum, tempat sampah,, pagar, papan pengumuman.



Gambar . 2 Desain Halte Tampak Depan



Gambar . 3 Desain Halte Tampak Samping

KESIMPULAN

1. Dari hasil analisis dan pengolahan data pada bab sebelumnya terkait dengan fasilitas dan prasarana tempat pemberhentian angkutan umum, maka dapat dibuat kesimpulan pada wilayah studi trayek A1 dan K1: Berdasarkan hasil analisis halte saat ini dapat diketahui kelengkapan fasilitas halte masih belum sesuai dengan standar teknis seperti tidak adanya papan informasi

- trayek, rambu petunjuk, pagar, tempat sampah, papan pengumuman, serta terdapat kondisi kanopi halte yang rusak.
2. Berdasarkan hasil analisis kebutuhan halte pada Kabupaten Bantaeng berdasarkan perhitungan jarak dan tata guna lahan dibutuhkan penambahan halte sejumlah 25 Jalur berangkat dan 17 Jalur Kembali pada trayek A1, Sedangkan pada trayek K1 dibutuhkan penambahan halte sejumlah 28 Jalur Berangkat dan 12 Jalur Kembali.
 3. Berdasarkan analisis standar ruang gerak bebas penumpang didapatkan dimensi halte pada masing-masing segmen, dalam analisis ini dapat diketahui halte eksisting yang sesuai dengan pedoman standar ruang gerak bebas ada 7 yang sesuai dan sisanya tidak sesuai dikarenakan masih banyak halte di Kabupaten Bantaeng yang memiliki dimensi hanya 3x2 meter, sedangkan sesuai pedoman ialah 4x2 meter. Tata guna lahan pada segmen jalan, yang membutuhkan halte di dominasi oleh tata guna lahan dengan Kawasan: Perumahan, Sekolah, Jasa, Perumahan, Ladang Sawah, Tanah Kosong, Perkantoran, Sekolah, Jasa.

SARAN

1. Kepada masyarakat pengguna angkutan umum diharapkan dapat menjaga dan memanfaatkan fasilitas halte dengan baik sesuai fungsinya, agar fasilitas halte selalu dalam keadaan baik dan berfungsi.
2. Kepada pemerintah perlu dilakukannya pemeliharaan terhadap fasilitas halte dan memenuhi kelengkapan halte sesuai kebutuhan dan ketentuan standar teknis SK Dirjen Perhubungan Darat Nomor 271/HK.105/DRJD/96 agar pengguna halte dapat menggunakan halte dengan rasa aman dan nyaman.
3. Apabila ada pembangunan halte sesuai titik yang telah diusulkan, pemerintah agar melakukan sosialisasi kepada masyarakat ataupun para penumpang serta pengemudi angkutan umum, agar tidak manaikan dan menurunkan penumpang di sembarang tempat agar tidak mengganggu arus lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

- _____, 2009, *Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- _____, 2019, *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek*.
- _____, 1996, *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 271/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Perekayasa Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum*.
- Amal, Andi Syaiful, Shaufi Kholif Arfintana, dan Khoirul Abadi. 2021. "Analisa Kinerja Angkutan Umum Penumpang Perkotaan Ditinjau Dari Tingkat Pelayanan di Kota Tuban." *Jurnal Ilmiah Universitas Batanghari Jambi* 21 (2): 885–891.
- Anandi, Yandri Radhi. 2021. "Perlindungan Hukum Bagi Pengemudi Transportasi Akibat Pembatalan Sepihak Oleh Konsumen." *Jurnal Jatiswara* 36 (1): 115–125.
- Atmono, Yohanes Firananta Setyo. 2021. "Desain Halte Bis Surabaya Dengan Tema Ikonik." *Jurnal Kreatif: Desain Produk Industri dan Arsitektur* 9 (2): 97–108.
- Azamta, Firnas, Iskandar Fitri, dan Albaar Rubhasy. 2021. "Media Informasi Animasi 4 Dimensi Halte Transportasi Publik Untuk Kenyamanan Masyarakat Menggunakan Teknik Motion Planner." *Jurnal Teknologi Informasi dan Komunikasi* 5 (4): 402–406.

- Bawana, Setya Adi, dan Rini Rachmawati. 2020. "Evaluasi Lokasi Eksisting Halte Bus Rapid Transit Trans Jogja." *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik* 07 (01): 01–12.
- Chotib. 2019. "Analisis Pemilihan Moda Angkutan Umum atau Pribadi Pekerja Mobilitas Non-Permanen di Sepuluh Wilayah Metropolitan Indonesia." *Journal of Regional and Rural Development Planning* 3 (2): 142–156.
- Gayatri, Ni Komang Satwika, Dwi Wahyu Hidayat, Ahmad Soimun, dan Rahmat Ahmad. 2022. "Analisis Kinerja Pelayanan Bus Trans Metro Dewata Saat Pandemi Berdasarkan Pedoman Departemen Perhubungan." *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)* 9 (1): 52–59.
- Kadir Salim, Abd, Asma Massara, M Arzal, dan Achmad Jumadi. 2019. "Analisis Kinerja Operasional Angkutan Umum Kota Pare-Pare." *Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Teknik* 4 (2): 135–143.
- Kristiano, Rikardus, dan Upi Supriatna. 2019. "Perkembangan Sarana dan Prasarana Transportasi Dalam Hubungannya Dengan Tingkat Perekonomian Masyarakat di Desa Kolang Kecamatan Kuwus Barat, Kabupaten Manggarai, Provinsi Nusa Tenggara Timur." *Jurnal Geografi Gea* 19 (2): 131–140.
- Larasati, Aida Fitri, Siti Nurlaela, dan Cahyono Susetyo. 2022. "Keterjangkauan Fasilitas Halte pada Koridor Ruas Jalan Kota." *Jurnal Penelitian Transportasi Darat* 24 (1): 28–34.
- Musthofa H. 2019. "Analisa Kerusakan dan Perbaikan Jalan Aspal (Studi Kasus: Jalan Bangilan-Tapelan Kec. Kapas Kab. Bojonegoro)." *Jurnal D'Teksi* 4 (2): 13–24.
- Nasution, Ahmad Risqi Syahputra. 2021. "Identifikasi Permasalahan Penelitian." *Journal Of Education* 1 (2): 13–19.
- Nurhidayat, M, Nini Apriani Rumata, Faturrahman Burhanuddin, Didiet Haryadi Hakim, dan Soemitro Emin Praja. 2023. "Kinerja Angkutan Umum di Kota Palu." *Jurnal Arsitektur Kota dan Pemukiman* 8 (1): 36–45.
- Oktarina, Devi, Cleo Patra, dan Dewi Fadilasari. 2020. "Analisis Loading Profile Bus Rapid Transit (BRT) Trans Bandar Lampung (Studi Kasus: Trayek Rajabasa-Sukaraja)." *Jurnal Rekayasa, Teknologi, dan Sains* 4 (1): 26–30.
- Rusmandani, Pipit, dan Riandy Sholeh, D, Yan El Rizal Unzilattirrizqi Setiawan. 2020. "Evaluasi Fasilitas Halte Dan Penentuan Kebutuhan Halte Di Kota Tegal." *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan* 7 (1): 40–58.
- Sari, Okty Diana Wulan, dan Renhard Hu. 2019. "Analisis Penyediaan Transportasi Umum Masa Depan Sebagai Alternatif Prasarana Transportasi Bandar Udara DEO (Domine Eduard Osok)." *Jurnal Portal Sipil* 8 (2): 54–64.
- Sitohang, Oloan, dan Anto Ervin Situmorang. 2019. "Analisis Efektifitas Halte Di Kota Medan." *Jurnal Rekayasa Konstruksi Mekanika Sipil* 2 (1): 59–74.
- Soimun, A, Anggun Prima Gilang Rupaka, Ni Wayan Putu Sueni, dan Hendrialdi. 2021. "Identifikasi Aksesibilitas Angkutan Umum Dan Terminal Kawasan Metropolitan Sarbagita." *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)* 8 (1): 62–76.
- Wiratama, Sena, dan Regina Suryadjaja. 2023. "Evaluasi Kodisi Fisik (Penyediaan Dan Penggunaan) Prasarana Dan Sarana Untuk Mendukung Moda Transportasi Umum Di Kota Tangerang (Koridor 2)." *Jurnal Sains, Teknologi, Urban, Perancangan, Arsitektur (Stupa)* 5 (1): 411–419.
- Yermadona, Helga. 2019. "Evaluasi Fasilitas Dan Jarak Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum (TPKPU) Trans Padang." *Rang Teknik Journal* 2 (1): 41–48.