

## **BAB III**

### **KAJIAN PUSTAKA**

#### **3.1 Angkutan Umum**

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 83 tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Pada Kawasan Strategis Nasional, 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. Angkutan umum diperuntukkan untuk orang banyak yang mempunyai arah dan tujuan yang sama, serta terikat dengan peraturan trayek yang telah ditetapkan dan jadwal yang telah ditentukan. Angkutan yang dimaksud adalah angkutan perdesaan yaitu bus, minibus, mikrolet, dan sebagainya.

Angkutan perdesaan merupakan semua jenis angkutan umum yang melayani perjalanan penumpang dari tempat asal ke tempat tujuan dalam dan atau antar wilayah perdesaan. Keberadaan angkutan umum senantiasa membawa dampak yang sangat luas bagi masyarakat, lingkungan maupun tatanan sosial lainnya. Secara umum, ada 2 (dua) tujuan utama dari keberadaan angkutan umum. Pertama adalah supaya masyarakat walaupun tanpa menggunakan kendaraan pribadi mampu menjalankan kebutuhan ekonomi dan sosial dengan baik yang tidak dapat dipenuhi dengan berjalan kaki. Kedua yaitu memberikan suatu alternatif bagi pengguna kendaraan pribadi, baik karena fisik maupun ekonomi atau menjaga kemungkinan yang tidak diinginkan dalam bidang sosial ekonomi (Morlok 1987).

#### **3.2 Halte**

Halte adalah tempat perhentian kendaraan bermotor umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, Halte adalah lokasi di mana penumpang dapat naik

dan turun dari angkutan umum dan lokasi di mana angkutan umum dapat berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, sesuai dengan pengaturan operasional.

Perhentian angkutan umum diperlukan keberadaannya di sepanjang rute angkutan umum dan angkutan umum harus melalui tempat-tempat yang telah ditetapkan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang agar perpindahan penumpang menjadi lebih mudah dan gangguan terhadap lalu lintas dapat diminimalkan, oleh sebab itu tempat perhentian angkutan umum harus diatur penempatannya agar sesuai dengan kebutuhan. Tempat henti dapat pula dikatakan sebagai kebijakan tata ruang kota yang sangat erat hubungannya dengan kebijakan transportasi (Tamin 2000).

Menurut (Setijowarno 2000), definisi dari tempat henti adalah lokasi di mana penumpang dapat naik dan turun dari angkutan umum dan lokasi dimana angkutan umum dapat berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, sesuai dengan pengaturan operasional. Sedangkan berdasarkan Dirjen Bina Marga, tempat henti adalah bagian dari perkerasan jalan tertentu yang digunakan untuk perhentian 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 (PP RI No 74 2014).

Fasilitas pendukung penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi:

1. Trotoar;
2. Lajur sepeda;
3. Tempat penyeberangan pejalan kaki;
4. Halte; dan/atau
5. Fasilitas pendukung bagi penyandang cacat dan manusia lanjut usia.

### 3.2.1 Kriteria Penempatan Halte

Dalam menentukan lokasi halte terdapat beberapa kriteria yang harus dipenuhi agar lokasi halte yang dipilih dapat bermanfaat secara optimal. Kriteria penentuan halte tersebut adalah sebagai berikut:

1. Titik halte yang dipilih adalah lokasi yang memiliki potensi membangkitkan jumlah penumpang yang cukup tinggi. Kriteria ini merupakan salah satu dasar dalam menentukan lokasi titik halte. Halte ditempatkan pada lokasi yang memiliki potensi membangkitkan penumpang yang cukup tinggi agar halte dapat berfungsi dengan optimal.
2. Jarak lokasi titik halte dengan persimpangan jalan harus memiliki jarak tertentu dari persimpangan agar halte yang akan dibangun tidak memberikan beban tambahan terhadap ruas jalan. Jarak halte dari persimpangan jalan minimal 50 meter. Kriteria ini berdasarkan pada peraturan tentang tata letak halte terhadap ruang lalu lintas menurut Dirjen Perhubungan Darat tahun 1996. Hal ini dimaksudkan agar penempatan halte tidak memperburuk kondisi lalu lintas.  
Faktor-faktor yang menjadi pertimbangan dalam penentuan halte dekat persimpangan tersebut adalah
  - a. Apabila arus kendaraan yang belok ke kanan padat, maka penempatan lokasi halte yang paling baik adalah sebelum persimpangan.
  - b. Apabila arus kendaraan yang belok ke kiri padat, maka penempatan lokasi halte adalah setelah persimpangan.
3. Sesuai dengan peraturan tentang tata letak halte terhadap ruang lalu lintas menurut Dirjen Perhubungan Darat tahun 1996, jarak lokasi halte usulan dengan gedung yang membutuhkan ketenangan seperti rumah sakit dan tempat ibadah minimal 100 meter. Penetapan kriteria ini dimaksudkan agar penempatan halte tidak mengganggu ketenangan pengguna rumah sakit dan tempat ibadah.
4. Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum tahun 2014 disebutkan bahwa jarak maksimal pejalan kaki untuk dapat mencapai halte adalah

400 meter atau dengan waktu tempuh maksimal 10 menit.

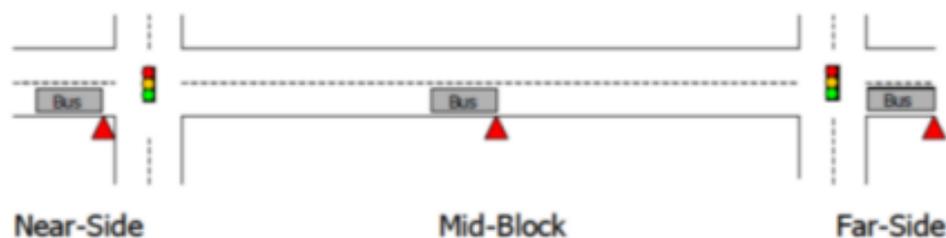
### 3.2.2 Penentuan Lokasi

Menentukan lokasi halte yang sesuai dengan asal dan tujuan penumpang, perlu diketahui jumlah penumpang dari asal dan tujuannya serta kebiasaan lokasi menunggu yang mana didapat dari Survei *On Bus*. Calon penumpang akan menuju ke lokasi tunggu pada ruas jalan yang merupakan lintasan rute kendaraan umum dan mudah dicapai untuk pergantian moda. Tujuan penumpang bepergian sangat bergantung pada kepentingan bepergian, sehingga ketepatan waktu keberangkatan mendorong calon penumpang memilih lokasi yang mudah dicapai. Jumlah, asal, tujuan penumpang dan lintasan rute kendaraan umum dapat menjadi landasan untuk memperoleh alternatif lokasi halte yang mudah dicapai, aman dan sesuai dengan kebutuhan penumpang maupun kendaraan umum sendiri.

### 3.2.3 Pemilihan Lokasi Halte

Menurut *Vuchic* (1981), lokasi halte angkutan umum di jalan raya ditinjau dari letak dari persimpangan diklasifikasikan menjadi tiga kategori, yaitu:

1. *Near Side* (NS), pada persimpangan jalan sebelum memotong jalan simpang (*cross street*).
2. *Far Side* (FS), pada persimpangan jalan setelah melewati jalan simpang (*cross street*).
3. *Midblock street* (MB), pada tempat yang cukup jauh dari persimpangan atau pada ruas jalan tertentu.



Sumber: *The Institution of Engineering and Technology, 2020*

**Gambar III. 1** Lokasi Halte

### 3.2.4 Jarak Antar Halte atau Lokasi Halte

Jarak antar halte merupakan jarak antara 1 (satu) halte dengan halte berikutnya atau sebelumnya yang harus diperhitungkan, adapun pertimbangan dalam menentukan jarak antar halte adalah

1. Tidak terlalu jauh dan masih memungkinkan dijangkau seorang pejalan kaki dengan membawa barang bawaan;
2. Tidak terlalu dekat, dalam artian tidak menyulitkan pengoperasian kendaraan angkutan umum oleh pengemudi;
3. Kapasitas tempat henti dan adanya permintaan yang didasarkan pada kebutuhan.

Dengan memperhatikan aspek kondisi tata guna lahan, berikut ini penentuan jarak antara halte dapat dilihat pada Tabel dibawah ini:

**Tabel III. 1** Penentuan Jarak Antar halte

Zona	Tata Guna Lahan	Lokasi	Jarak Tempat Henti (m)
1	Pusat kegiatan sangat padat : pasar, pertokoan.	CBD, Kota	200 – 300*)
2	Padat : perkantoran, sekolah, jasa.	Kota	300 – 400
3	Permukiman	Kota	300 – 400
4	Campuran padat : perumahan, sekolah, jasa.	Pinggiran	300 – 500
5	Campuran jarang : perumahan, ladang, sawah, tanah kosong.	Pinggiran	500 – 1.000

Sumber: SK. Dirjen HubDat nomor 271/HK.105/DRJD/96

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

Mengingat banyaknya faktor yang menentukan jarak penelitian ini, maka tidaklah mengherankan bila dari satu daerah dengan daerah lainnya tidak dijumpai dengan kebijakan yang seragam mengenai jarak perhentian ini karena masing-masing daerah memiliki kondisi yang berbeda-beda (Subandi 2018).

### 3.2.5 Perhitungan Teluk Bus

Untuk menentukan kebutuhan jumlah teluk bus yang dapat menampung bus tunggal, rangkap 2 (dua), atau 3 (tiga), digunakan patokan

umum bahwa sebuah teluk bus yang menampung bus tunggal dapat melayani 40 (empat puluh) buah bus dalam waktu 1 (satu) jam. Selain itu penentuannya juga didasarkan pada hitungan dengan persamaan berikut.

$$N = \frac{P}{S} \times \frac{(B \times S) + C}{3600}$$

**Rumus III. 1** Perhitungan Teluk Bus

Keterangan:

N = jumlah kebutuhan teluk bus

P = jumlah penumpang maksimal yang menunggu di halte (orang/jam)

S = kapasitas angkutan umum (orang/kendaraan)

B = waktu pengisian/ *boarding time* (detik)

C = waktu pengosongan teluk bus/ *clearance time* (detik)

### 3.2.6 Tata Letak Halte

Tata letak halte dan/atau tempat pemberhentian bus terhadap ruang lalu lintas:

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

### 3.2.7 Fasilitas Halte

Fasilitas tempat perhentian angkutan umum tergantung kepada sistem yang digunakan, terbuka atau tertutup seperti shuttle/shelter atau tempat perhentian. Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat No 271/HK.105/DRJD/96 tahun 1996 tentang Pedoman Teknis Perekayasa Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum. Fasilitas Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum (TPKPU) meliputi:

1. Fasilitas Utama
  - a. Halte

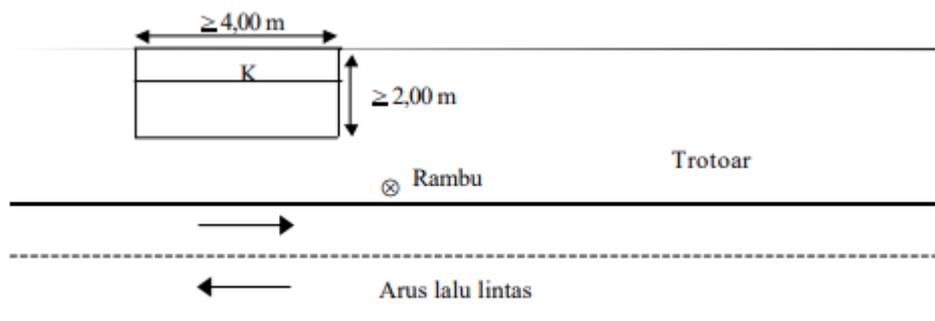
- 1) Identitas halte berupa nama dan/atau nomor;
  - 2) Rambu petunjuk;
  - 3) Papan informasi trayek;
  - 4) Lampu penerangan;
  - 5) Tempat duduk.
- b. TPB
- 1) Rambu Petunjuk;
  - 2) Papan informasi trayek;
  - 3) Identifikasi TPB berupa nama dan/atau nomor.
- c. Fasilitas tambahan
- 1) Telepon umum;
  - 2) Tempat sampah;
  - 3) Pagar;
  - 4) Papan iklan/pengumuman.

Pada dasarnya penyediaan halte ini selain keandalan dan kinerja, salah satu faktor yang dapat mempengaruhi minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum adalah kenyamanan dan estetika dari fasilitas pendukungnya (Rusmandani, Pipit , Sholeh Setiawan, Riandy , El Rizal Unzilattirizqi D 2020).

### 3.2.8 Tata Letak Lindungan

Tata letak lindungan terdiri dari beberapa macam, yaitu

1. Lindungan menghadap ke muka

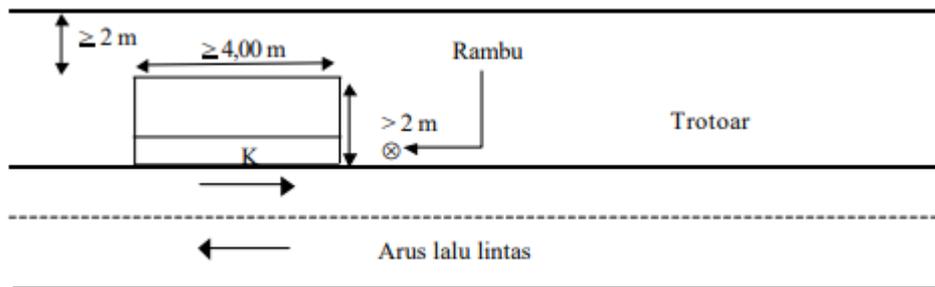


K = tempat duduk

Sumber: SK. Dirjen HubDat nomor 271/HK.105/DRJD/96

**Gambar III. 2** Lindungan Menghadap ke Muka

## 2. Lindungan menghadap ke belakang



K = tempat duduk

Sumber: SK. Dirjen HubDat nomor 271/HK.105/DRJD/96

### **Gambar III. 3** Lindungan Menghadap ke Belakang

## 3. Lindungan menghadap ke belakang dengan kaca transparan.

Untuk tata letak lindungan, disarankan usulan tata letak lindungan menghadap ke muka karena pada umumnya tata letak lindungan fasilitas halte di Indonesia adalah lindungan yang menghadap ke muka dan dirasakan sesuai dengan iklim tropis di Indonesia. Dimana keuntungan dari lindungan menghadap ke muka ini, 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.

Selain keuntungan, juga terdapat kerugian dari lindungan menghadap ke muka yaitu dengan posisi tersebut maka mudah dilihat dari jalan sehingga dapat mengundang para pedagang untuk berjualan di tempat tersebut.

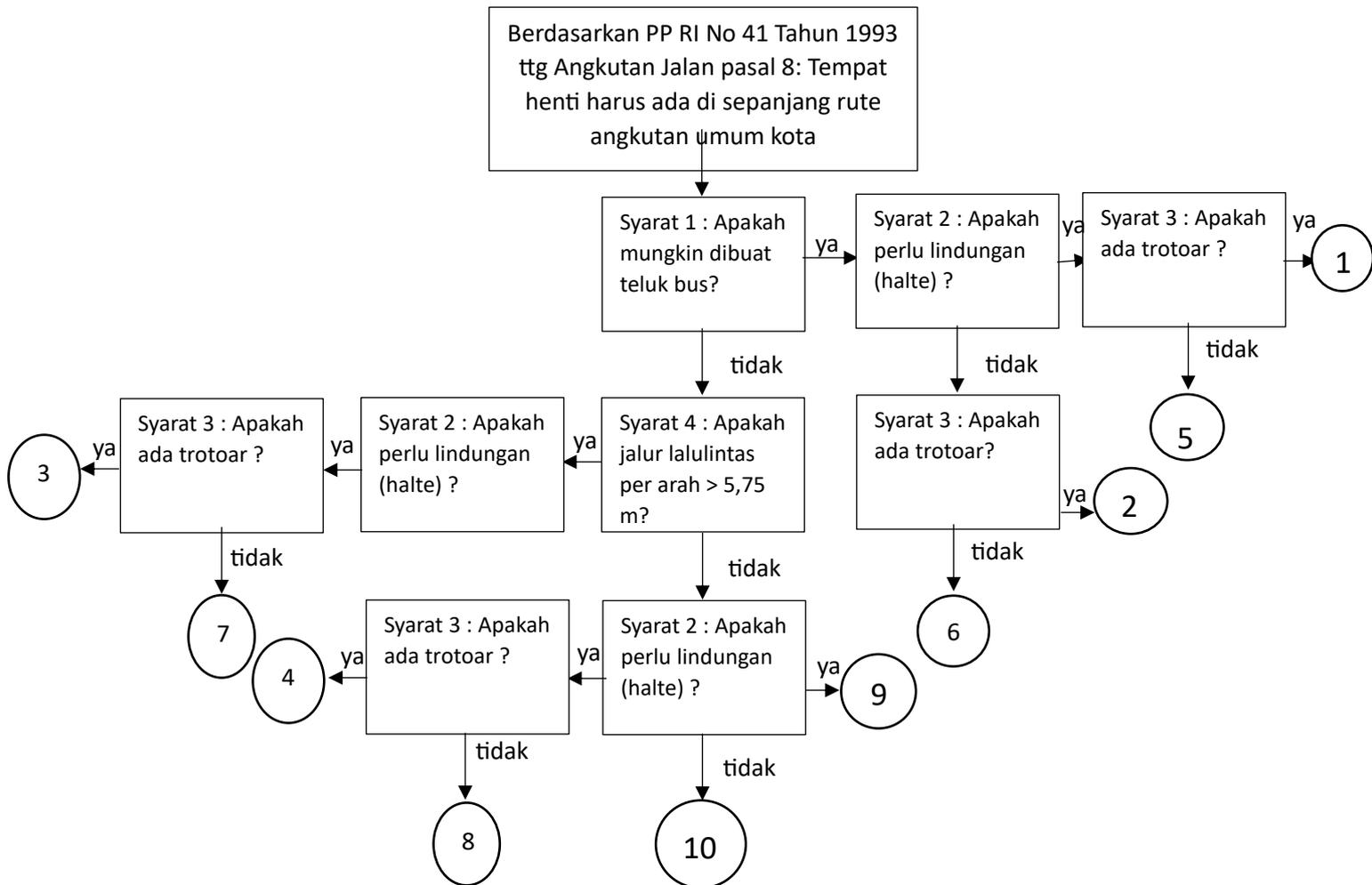
### 3.2.9 Dimensi Fasilitas Tempat Henti

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.

### 3.2.10 Penentuan jenis kelompok tempat perhentian kendaraan penumpang umum



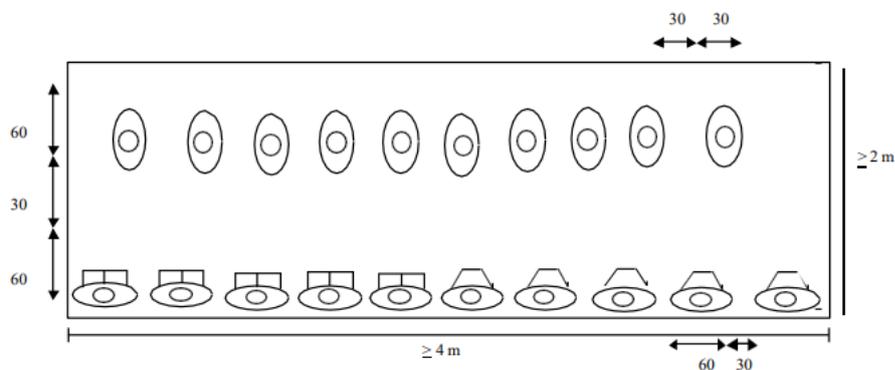
Pengelompokan tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum berdasarkan tingkat pemakaian, ketersediaan lahan, dan lokasi lingkungan adalah sebagai berikut:

1. Halte yang terpadu dengan fasilitas pejalan kaki dan dilengkapi dengan teluk bus.
2. TPB yang terpadu dengan fasilitas pejalan kaki dan dilengkapi dengan teluk bus.
3. Halte yang sama dengan butir (1), tidak dilengkapi dengan teluk bus.
4. TPB yang sama dengan butir (2), tetapi tidak disertai dengan teluk bus.

5. Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan dilengkapi dengan teluk bus.
6. TPB yang tidak terpadu dengan trotoar dan dilengkapi dengan teluk bus.
7. Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi.
8. TPB yang tidak terpadu dengan trotoar, dan tidak dilengkapi dengan teluk bus dan mempunyai tingkat pemakaian rendah.
9. Halte pada lebar jalan yang terbatas ( $<5,75$ ), tetapi mempunyai tingkat permintaan tinggi.
10. Pada lahan terbatas yang tidak memungkinkan membuat teluk bus, hanya disediakan TPB dan rambu larangan menyalip.

#### 3.2.11 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 kapasitas halte.



Sumber: SK. Dirjen HubDat nomor 271/HK.105/DRJD/96

**Gambar III. 4** Kapasitas Halte dimensi 8,1 m<sup>2</sup>

Keterangan:

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