

BAB III KAJIAN PUSTAKA

3.1 Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Berdasarkan Undang-Undang RI Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan

1. Undang – Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

a. Pasal 45 (1)

Fasilitas pendukung penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi:

- 1) Trotoar
- 2) Lajur Sepeda
- 3) Tempat penyebrangan pejalan kaki
- 4) Halte; dan/atau
- 5) Fasilitas pendukung bagi penyandang cacat dan manusia lanjut usia

b. Pasal 126

Pengemudi kendaraan bermotor umum angkutan orang dilarang:

- 1) Memberhentikan kendaraan selain di tempat yang telah ditentukan;
- 2) Mengetem selain tempat yang telah ditentukan
- 3) Menurunkan penumpang selain ditempat pemberhentian dan/atau ditempat tujuan tanpa alasan yang patut dan mendeak; dan/atau
- 4) Melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek

3.2 Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

- a. Pasal 119 (1) :
Halte berfungsi sebagai tempat pemberhentian kendaraan bermotor umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang
- b. Pasal 119 (2) :
Pembangunan halte sebagaimana dimaksud ayat (1) harus memperhatikan:
 - 1) Volume lalu lintas;
 - 2) Sarana angkutan umum;
 - 3) Tata guna lahan;
 - 4) Geometric jalan dan persimpangan; dan
 - 5) Status dan fungsi jalan.
- c. Pasal 120
Halte wajib disediakan pada ruas jalan yang dilayani angkutan umum dalam trayek

3.3 Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomer 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan

Pasal 23

- a. 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 untk angkutan antar kota dan lintas batas Negara
 - 3) Menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan angkutan pedesaan

- b. Tempat yang ditentukan sebagaimana dimaksud pada ayat 1 huruf c dapat berupa :
 - 1) Terminal
 - 2) Halte dan/atau
 - 3) Rambu pemberhentian kendaraan bermotor umum

3.4 Halte

Berdasarkan Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor 271/HK.105/DRJD/96 tahun 1996.

1. Tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum (TPKPU) terdiri dari halte dan tempat pemberhentian bus.
2. Halte adalah tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan.

Tempat pemberhentian angkutan umum (TPAU) terdiri dari halte dan tempat pemberhentian bus. Halte adalah tempat pehentian 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).

Halte merupakan tempat perhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan (SK Dirjen HubDat No.271/ HK.105/ DRJD/ 96).

Halte adalah bagian dari perkerasan jalan tertentu yang digunakan untuk pemberhentian sementara bus, angkutan penumpang umum lainnya pada waktu menaikkan dan menurunkan penumpang (Dirjen Bina Marga, tahun 1990).

Menurut Murtono dan Quintarina (1991), penyediaan halte yang baik harus memperhatikan ketentuan sebagai berikut:

- a) Sebagai tempat tunggu, luas halte harus cukup agar dapat memberikan akomodasi yang nyaman kepada orang-orang yang biasanya menunggu di tempat itu.
- b) Mempunyai atap untuk melindungi penggunanya dari cuaca dan tersedianya tempat duduk yang cukup untuk pelayanan, jika memungkinkan pada tempat tunggu tersebut
- c) Dapat memberikan kesempatan pada penumpang angkutan untuk melihat kedatangan kendaraan sebelum sampai di tempat pemberhentian.

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 ruan kota yang sangat erat hubungannya dengan kebijakan transportasi (Tamin, 1997).

Menurut Setijowarno (2000), definisi dari tempat henti adalah lokasi dimana penumpang dapat naik dan turun dari angkutan umum dan lokasi dimana angkutan umum dapat berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, sesuai dengan pengaturan operasional ataupun menurunkan penumpang.

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 perpindahan penumpang lebih mudah dan meminimalkan gangguan terhadap lalu lintas.

3.5 Fasilitas Halte

- a. Jenis Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum (TPKPU)
 1. Halte
 2. Tempat Perhentian Bus (TPB)
- b. Fasilitas Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum (TPKPU) berdasarkan Keputusan Dirjen HubDat 271/1996.
 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
 2. Fasilitas tambahan
 - a) Telepon umum
 - b) Tempat sampah
 - c) Pagar
 - d) Papan iklan/pengumuman

3.6 Penentuan Jarak Antara Fasilitas Henti

Penentuan jarak antara halte dan/atau tempat pemberhentian bus menggunakan analisis berdasarkan SK. Dirjen Perhubungan Darat Niomor:271/HK.105/DRDJ/96. Penentuan jarak antar fasilitas tempat henti (halte) untuk memperoleh jumlah halte yang ideal setiap ruas jalan sesuai dengan tata guna lahannya, dengan menggunakan ketentuan sebagai berikut:

Tabel 3. 1 Tabel Jarak Halte dan Tempat Pemberhentian Bus

Zona	Tata Guna Lahan	Lokasi	Jarak Tempat Henti (m)
1	Pusat kegiatan sangat padat : padat, 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 Dirjen HubDat No. 271/HK. 105/DRDJ /96

Keterangan: Jarak 200m dipakai bila sangat diperlukan saja, sedangkan jarak umumnya 300m.

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

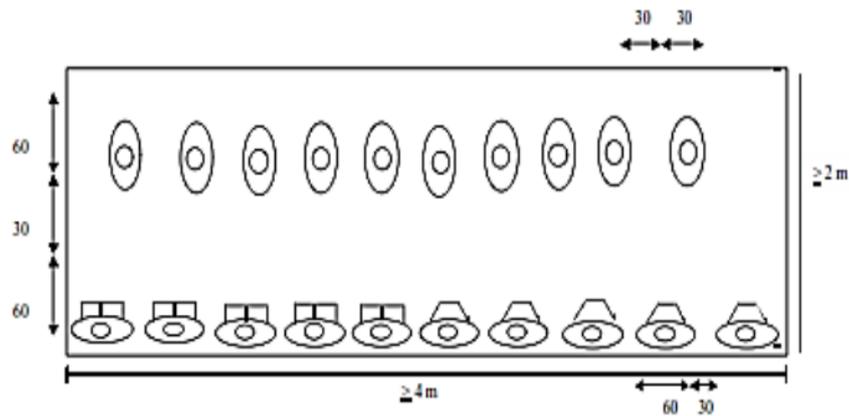
1. Jarak maksimal terhadap fasilitas penyebrangan pejalan kaki adalah 100 meter.
2. Jarak minimal halte dari persimpangan adalah 50 meter atau bergantung pada Panjang antrian.
3. Jarak minimal gedung (seperti rumah sakit, tempat ibadah) yang membutuhkan ketenangan adalah 100 meter.
4. Perletakan di persimpangan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

3.7 Daya Tampung Halte

Faktor utama yang harus diperhatikan dalam menentukan luas halte yang akan dibangun adalah jumlah penumpang yang akan dilayani. Semakin banyak penumpang yang dilayani maka semakin luas bangunan dimensinya. Dalam hal ini jumlah penumpang yang harus dilayani direpresentasikan sebagai jumlah penumpang yang menggunakan bus/angkutan umum. Halte dirancang dapat menampung angkutan umum

sebanyak 20 orang per halte pada kondisi biasa (penumpang menunggu dengan nyaman).

Berikut merupakan gambar kapasitas halte.



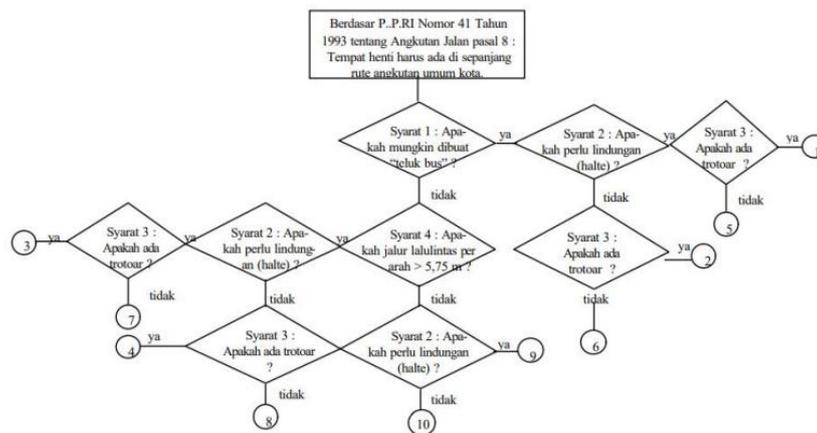
Sumber : SK Dirjen HubDat No. 271/HK105/DRJD/96

Gambar 3. 1 Kapasitas Halte

Keterangan gambar:

1. Ruang gerak pr 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.

Penentuan jenis kelompok tempat pemberhentian kendaraan angkutan umum



Sumber : SK Dirjen HubDat No.271/ HK105/DRDJ/96

Gambar 3. 2 Bagan Alir penentuan jenis Kelompok tempat Perhentian Kendaraan Umum

3.8 Tata Letak Lindungan

Berdasarkan Keputusan Dirjen HubDat 271/1996 Tata Letak Lindungan terdiri dari :

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

Untuk tata letak perlindungan, 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 dan dirasakan dengan iklim tropis Indoonesia. Keuntungan dari perlindungan yang menghadap ke muka, yaitu :

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

Namun terdapat beberapa kerugian dari lindungan menghadap ke muka, berupa :

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