

PENINGKATAN PELAYANAN TEMPAT PEMBERHENTIAN ANGKUTAN PEDESAAN DI KABUPATEN SUKABUMI (STUDI KASUS: TRAYEK CIBADAK - BENDA)

M. Ikhsan Kamil

Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan
Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD
Jl, Raya Setu No.89 Bekasi
E-mail: kamilmuhammad087@gmail.com

***Abstract:** In terms of accessibility, public transportation has supporting facilities including terminals, bus stops, and roads, which of these 3 facilities are transportation nodes that need to be considered. Bus stops are one of the public facilities that should be able to provide comfort for public transport users as more and more people go forward. Bus stops are an inseparable part of the urban transportation system and are a very important component of transportation infrastructure that is needed by people to change modes. Based on data from an inventory survey of rural transport infrastructure in Sukabumi Regency, it was found that there were 16 bus stops spread across several areas of Sukabumi Regency, specifically in the areas of Cibadak District, Parungkuda District, Cicurug District, Palabuhanratu District, Nagrak District, Cikembar District, Cisaat District, Lengkong District, Cicantayan District, Cisolok District, Sukaraja District, and Cireunghas District. In the case study area there are 4 stops on the Cibadak - Benda route. Based on the existing condition of the bus stop in the case study, the condition is still not optimal based on function. There are still bus stops that do not function as a place to pick up and drop off passengers and bus stop facilities are incomplete and inadequate*

In this mandatory work paper, the analysis carried out is to determine the operating performance of existing bus stops and plan bus stop locations based on the SK. Director General of Land Transportation Number: 271/HK.105/DRDJ/96 and designing bus stop designs that are in accordance with technical standards for determining public transport stopping places based on the Decree of the Director General of Land Transportation No.271/HK.105/DRDJ/96 concerning stopping place facilities public transportation (TPKPU).

Keywords: Bus Stop, Public Transport, Transportation, Facilities

PENDAHULUAN

Transportasi darat di Indonesia mengalami perkembangan yang sangat pesat salah satunya ialah angkutan umum, angkutan umum ini sekarang dinilai sangat dibutuhkan oleh masyarakat untuk berpergian dan membantu masyarakat dalam melakukan aktivitasnya, selain itu memiliki peran yang sangat penting di sektor perekonomian, pendidikan, urusan pemerintahan dan kepentingan umum lainnya (Chotib, 2019).

Angkutan umum dari segi aksesibilitas memiliki fasilitas penunjang diantaranya terminal, halte, dan jalan yang mana dari 3 fasilitas ini merupakan simpul transportasi yang perlu diperhatikan (Soimun, dkk., 2021). Perkembangan dan kemajuan transportasi di suatu wilayah harus juga diikuti dengan penyediaan prasarana transportasi yang memadai, prasarana yang memadai akan menunjang kegiatan atau aktivitas masyarakat sehari - hari, selain itu juga prasarana angkutan umum yang memadai akan membantu sarana transportasi berkembang serta meningkatkan pelayanan yang baik terhadap angkutan umum, sehingga memperkecil kemungkinan timbulnya permasalahan, seperti yang terjadi di Kabupaten Sukabumi yang mempunyai permasalahan pada angkutan umumnya, seperti menurunkan dan menaikkan penumpang tidak pada tempatnya dan juga banyaknya angkutan umum yang menyetem di sembarang tempat, sehingga menyebabkan terganggunya arus lalu lintas yang semisalnya perjalanan bisa ditempuh dalam waktu kurang dari 1 jam, tetapi dengan adanya permasalahan seperti itu perjalanan bisa menjadi 1 jam 30 menit. Hal ini disebabkan kurangnya prasarana angkutan umum.

Halte adalah salah satu fasilitas publik yang seharusnya dapat memberikan kenyamanan bagi pengguna angkutan umum makin kedepan makin bertambah. Berdasarkan data hasil survei inventarisasi prasarana angkutan pedesaan di Kabupaten Sukabumi didapatkan 16 halte yang tersebar di beberapa wilayah Kabupaten Sukabumi

Pada wilayah studi kasus terdapat 4 halte yang dilalui oleh trayek Cibadak - Benda. Berdasarkan kondisi eksisting halte pada studi kasus tersebut kondisinya masih belum optimal berdasarkan fungsi. Masih ada halte yang belum berfungsi sebagai tempat menaikkan dan menurunkan penumpang dan fasilitas halte yang kurang lengkap dan kurang memadai, bahkan ada beberapa halte yang diubah menjadi tempat berjualan, pangkalan ojek, papan nama dan kanopi yang sudah rusak sehingga mengurangi kenyamanan dan keamanan, serta letak beberapa halte yang bukan pada tempatnya seperti di kantung penumpang sehingga penumpang malas berjalan jauh menuju halte terdekat. Kantung penumpang sendiri adalah tempat yang paling banyak tempat naik dan turunnya penumpang pada tiap - tiap segmen pada rute trayek angkutan umum.

Pemberhentian angkutan umum diperlukan keberadaanya 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 pemberhentian angkutan umum harus diatur penempatannya agar sesuai dengan kebutuhan.

Dengan adanya kajian ini akan mengevaluasi dan meningkatkan terdapat fasilitas halte agar meningkatkan penggunaan angkutan umum.

TINJAUAN PUSTAKA

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 (UU No. 22 Tahun, 2009).

Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Sedangkan kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Angkutan dibagi

menjadi 2 jenis yaitu angkutan bermotor dan angkutan tidak bermotor. Angkutan bermotor dibagi menjadi 2 yaitu angkutan orang dan angkutan barang dan angkutan orang dibagi menjadi angkutan pribadi dan angkutan umum.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang angkutan jalan pasal 23, pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek harus memenuhi kriteria:

1. Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek harus memenuhi kriteria :
 - a. Memiliki rute tetap dan teratur.
 - b. Terjadwal, berawal, berakhir dan menaikan dan menurunkan penumpang di terminal untuk angkutan antarkota dan lintas batas negara.
 - c. Menaikan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan pedesaan.
2. Tempat yang ditentukan sebagaimana dimaksud pada ayat 1 huruf c dapat berupa :
 - a. Terminal.
 - b. Halte.
 - c. Rambu pemberhentian kendaraan bermotor umum.

Tempat pemberhentian angkutan umum (TPAU) terdiri dari halte dan tempat pemberhentian bus. Halte adalah tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan menaikan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan. Tempat pemberhentian bus (bus stop) adalah tempat untuk menurunkan dan

menaikan penumpang (Keputusan Dirjen HubDat 271/1996).

Penentuan jarak antara halte dan tempat pemberhentian bus menggunakan analisis berdasarkan SK. Dirjen Perhubungan Darat Nomor : 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:

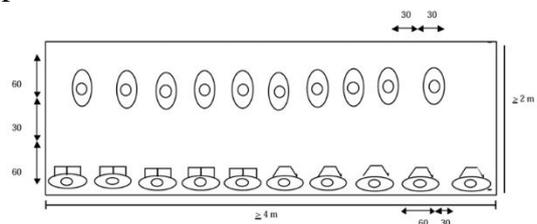
Tabel 1. Pentuan Jarak Tempat Henti Berdasarkan Jarak

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 - 1000

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

Faktor utama yang harus diperhatikan dalam menentukan luas halte yang akan dibangun adalah jumlah penumpang yang akan dilayani. Makin banyak penumpang yang dilayani maka makin 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:



Gambar 1. Kapasitas Halte
Keterangan gambar:

- a. Ruang gerak per penumpang di tempat henti 90 cm x 60 cm.

- b. Jarak bebas antara penumpang dalam kota 30 cm dan antar kota 60 cm.
- c. Ukuran tempat henti per kendaraan, panjang 12 m dan lebar 2,5 m.
- d. Ukuran lindungan minimum 4 m x 2 m.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menerapkan pendekatan kuantitatif dengan analisis Kinerja pengoprasian halte sebagai tempat pemberhentian angkutan umum saat ini, penempatan titik lokasi halte yang ideal berdasarkan pedoman teknis dan rancangan desain halte yang sesuai dengan standar teknis penentuan fasilitas tempat pemberhentian angkutan umum. Untuk menghasilkan fakta lapangan, menggunakan hasil penelitian atau survey di lapangan. dan untuk mengidentifikasi kebutuhan halte yaitu berdasarkan penumpang tertinggi pada tiap segmennya, tata guna lahan tempat pemberhentian penumpang, dan jarak tempat pemberhentian penumpang. Dan lokasi tempat pemberhentian terdapat 3 kategori yaitu sebelum persimpangan, setelah persimpangan dan diantara dua persimpangan/berada di ruas jalan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil survei di lapangan yang bertujuan untuk mengetahui kondisi halte eksisting, titik tempat pemberhentian (halte), dan data naik turun penumpang trayek Cibadak – Benda terdapat kondisi fasilitas halte yang belum memenuhi standar teknis dan masih terdapat halte yang tidak memiliki rambu petunjuk, papan informasi trayek, serta kondisi kanopi halte dalam keadaan yang rusak. Berikut merupakan hasil inventarisasi halte eksisting pada trayek Cibadak-Benda:

Tabel 2. Hasil Inventarisasi Halte Eksisting Alfa Medika

NAMA HALTE	DIMENSI (m)		FASILITAS	KETERANGAN		KONDISI		STANDAR TEKNIS	KETERANGAN
				ADA	TIDAK	BAIK	BURUK		
HALTE ALFA MEDIKA	Panjang	6	Papan Nama	✓		✓		4	SESUAI
			Rambu		✓				
			Lampu Penerangan		✓				
	Lebar	2	Tempat duduk	✓		✓		2	SESUAI
			Kanopi	✓		✓			
			Papan Informasi Trayek		✓				
	Tinggi	2,5	Telepon		✓			2,5	SESUAI
			Tempat Sampah		✓				
			Pagar		✓				

Tabel 3. Hasil Inventarisasi Halte Eksisting SDN 1 Kompa

NAMA HALTE	DIMENSI (m)		FASILITAS	KETERANGAN		KONDISI		STANDAR TEKNIS	KETERANGAN
				ADA	TIDAK	BAIK	BURUK		
HALTE SDN 1 KOMPA	Panjang	6	Papan Nama	✓			✓	4	SESUAI
			Rambu		✓				
			Lampu Penerangan		✓				
	Lebar	2	Tempat duduk	✓		✓		2	SESUAI
			Kanopi	✓		✓			
			Papan Informasi Trayek		✓				
	Tinggi	2,5	Telepon		✓			2,5	SESUAI
			Tempat Sampah		✓				
			Pagar		✓				

Tabel 4. Hasil Inventarisasi Halte Eksisting Cicurug

NAMA HALTE	DIMENSI (m)		FASILITAS	KETERANGAN		KONDISI		STANDAR TEKNIS	KETERANGAN
				ADA	TIDAK	BAIK	BURUK		
HALTE CICURUG	Panjang	6	Papan Nama	✓		✓		4	SESUAI
			Rambu		✓				
			Lampu Penerangan		✓				
	Lebar	1,5	Tempat duduk	✓		✓		2	TIDAK SESUAI
			Kanopi	✓			✓		
			Papan Informasi Trayek		✓				
	Tinggi	2,5	Telepon		✓			2,5	SESUAI
			Tempat Sampah		✓				
			Pagar		✓				

Tabel 5. Hasil Inventarisasi Halte Eksisting SDN 1 Leuwiorok Parungkuda

NAMA HALTE	DIMENSI (m)		FASILITAS	KETERANGAN		KONDISI		STANDAR TEKNIS	KETERANGAN
				ADA	TIDAK	BAIK	BURUK		
HALTE SDN 1 LEUWIOROK PARUNGKUDA	Panjang	6	Papan Nama	✓		✓		4	SESUAI
			Rambu		✓				
			Lampu Penerangan		✓				
	Lebar	2	Tempat duduk	✓		✓		2	SESUAI
			Kanopi	✓		✓			
			Papan Informasi Trayek		✓				
	Tinggi	2,5	Telepon		✓			2,5	SESUAI
			Tempat Sampah		✓				
			Pagar		✓				

Syarat yang digunakan untuk menentukan kebutuhan fasilitas perhentian angkutan umum (halte) adalah lintasan trayek yang dilalui angkutan umum dan di dalamnya terdapat kantung penumpang yang memiliki nilai cukup tinggi. Dalam penentuan kebutuhan halte ini penulis menggunakan analisis berdasarkan jarak antara tempat henti dan dibagi dengan jarak standar sesuai dengan SK Dirjen Perhubungan Darat No.271 tahun 1996.

Dari data survey dinamis terdapat angka

jumlah penumpang naik dan turun pada setiap segmen pada trayek Cibadak - Benda. Survei dinamis ini dilakukan pada saat peak supaya mendapatkan jumlah penumpang yang ideal baik yang naik maupun yang turun. Berikut ini merupakan data naik turun penumpang segmen berangkat dan kembali:

Tabel 6. Data Dinamis Segmen Berangkat

BERANGKAT					
NO	SEGMENT		PNP NAIK	PNP TURUN	JUMLAH PNP
	ASAL	TUJUAN			
1	Pasar Cibadak	MAN 1 Sukabumi	7	4	11
2	MAN 1 Sukabumi	PT. Dosan Dunia Busana	6	4	10
3	PT. Dosan Dunia Busana	PT. Marco Wijaya	7	6	13
4	PT. Marco Wijaya	Simpang Nina 1	7	6	13
5	Simpang Nina 1	Pasar Parungkuda	5	6	11
6	Pasar Parungkuda	Stasiun Parungkuda	5	5	10
7	Stasiun Parungkuda	SMAN 1 Parungkuda	4	5	9
8	SMAN 1 Parungkuda	PT. Doosan Jaya Sukabumi	7	6	13
9	PT. Doosan Jaya Sukabumi	PT. Kenlee Indonesia	8	6	14
10	PT. Kenlee Indonesia	Yomart Caringin Sukabumi	6	7	13
11	Yomart Caringin Sukabumi	Pasar Cicurug	6	6	12
12	Pasar Cicurug	Simpang Cimelati	6	6	12
13	Simpang Cimelati	PT. KG Fashion Indonesia	5	7	12
14	PT. KG Fashion Indonesia	PT. Yongjin Javasuka Garmen	5	6	11
15	PT. Yongjin Javasuka Garmen	Benda	3	7	10

Dapat diketahui, jumlah penumpang

naik dan turun yang terbanyak yaitu pada segmen PT. Doosan Jaya Sukabumi - PT. Kenlee Indonesia dengan total 14 penumpang. Dan jumlah penumpang naik dan turun yang paling sedikit yaitu pada segmen Stasiun Parungkuda - SMAN 1 Parungkuda dengan total 9 penumpang.

Tabel 7. Data Dinamis Segmen Kembali

KEMBALI					
NO	SEGMENT		PNP NAIK	PNP TURUN	JUMLAH PNP
	ASAL	TUJUAN			
15	Benda	PT. Yongjin Javasuka Garmen	7	3	10
14	PT. Yongjin Javasuka Garmen	PT. KG Fashion Indonesia	6	5	11
13	PT. KG Fashion Indonesia	Simpang Cimelati	7	5	12
12	Simpang Cimelati	Pasar Cicurug	5	5	10
11	Pasar Cicurug	Yomart Caringin Sukabumi	6	6	12
10	Yomart Caringin Sukabumi	PT. Kenlee Indonesia	7	7	14
9	PT. Kenlee Indonesia	PT. Doosan Jaya Sukabumi	6	7	13
8	PT. Doosan Jaya Sukabumi	SMAN 1 Parungkuda	6	6	12
7	SMAN 1 Parungkuda	Stasiun Parungkuda	6	7	13
6	Stasiun Parungkuda	Pasar Parungkuda	4	5	9
5	Pasar Parungkuda	Simpang Nina 1	5	6	11
4	Simpang Nina 1	PT. Marco Wijaya	4	5	9
3	PT. Marco Wijaya	PT. Dosan Dunia Busana	6	5	11
2	PT. Dosan Dunia Busana	MAN 1 Sukabumi	5	6	11
1	MAN 1 Sukabumi	Pasar Cibadak	2	6	8

Dapat diketahui, jumlah penumpang naik dan turun yang terbanyak yaitu pada segmen Yomart Caringin Sukabumi - PT. Kenlee

Indonesia dengan total 14 penumpang. Dan jumlah penumpang naik dan turun yang paling sedikit yaitu pada segmen MAN 1 Sukabumi - Pasar Cibadak dengan total 8 penumpang.

Analisis kebutuhan halte berdasarkan jarak dan tata guna lahan dilakukan terhadap kebutuhan tempat henti angkutan umum. Penentuan yang digunakan untuk mencari kebutuhan halte berdasarkan standar jarak yang terdapat pada keputusan Dirjen Perhubungan Darat No.271 tahun 1996.

Tabel 8. Data Panjang Ruas Segmen

TRAYEK	SEGMENT	PANJANG RUAS (KM)
CIBADAK-BENDA	Pasar Cibadak - MAN 1 Sukabumi	1
	MAN 1 Sukabumi - PT. Dosan Dunia Busana	1,7
	PT. Dosan Dunia Busana - PT. Marco Wijaya	0,45
	PT. Marco Wijaya - Simpang Nina 1	0,3
	Simpang Nina 1 - Pasar Parungkuda	2
	Pasar Parungkuda - Stasiun	0,45
	Stasiun Parungkuda - SMAN 1	1,7
	SMAN 1 Parungkuda - PT. Doosan Jaya Sukabumi	1,5
	PT. Doosan Jaya Sukabumi - PT. Kenlee Indonesia	0,7
	PT. Kenlee Indonesia - Yomart Caringin Sukabumi	3,6

Yomart Caringin Sukabumi - Pasar Cicurug	1,4
Pasar Cicurug - Simpang Cimelati	0,7
Simpang Cimelati - PT. KG Fashion Indonesia	2,7
PT. KG Fashion Indonesia - PT. Yongjin Javasuka Garmen	0,85
PT. Yongjin Javasuka Garmen - Benda	0,5

Berikut ini merupakan kebutuhan berdasarkan jarak antar halte dan tata guna lahan

1. Pasar Cibadak - MAN 1 Sukabumi
 - a. Panjang segmen = 1000 meter
 - b. Tata guna lahan= CBD, kota: Pasar, pertokoan, sekolah
 - c. Standar tempat henti= 200-300 meter (SK Dirjen Perhubungan Darat No.271/HK.105/DRDJ/96)
 - d. Jarak minimal halte dari persimpangan= $50 \times 2 = 100 \text{ m}$
 - e. Kebutuhan halte ideal = $(\text{Panjang Segmen-jarak minimal dari simpang}) / (\text{Standar Tempat Henti} \times 2)$
 $= (1000-100) / (300 \times 2)$
 $= 1,5$
 $= 2$

Berdasarkan perhitungan diatas maka diketahui penentuan jumlah kebutuhan halte sebagai berikut.

Tabel 9. Penentuan Jumlah Kebutuhan Halte Segmen Berangkat

SEGMENT BERANGKAT							
TRAYEK	SEGMENT	PANJANG RUAS (M)	TATA GUNA LAHAN	JARAK STANDAR	JARAK RENCANA ANTAR	KEBUTUHAN HALTE	HALTE EKSTISTING
CIBADAK-BENDA	Pasar Cibadak - MAN 1 Sukabumi	1000	Pasar, pertokoan, sekolah	200 - 300	600	2	0
	MAN 1 Sukabumi - PT. Dosan Dunia Busana	1700	Pertokoan, tanah kosong, pemukiman	500 - 1000	2000	1	1
	PT. Dosan Dunia Busana - PT. Marco Wijaya	450	Pertokoan, pemukiman	300 - 500	1000	0	0
	PT. Marco Wijaya - Simpang Nina 1	300	Pertokoan, pemukiman, perkantoran	300 - 500	600	0	0
	Simpang Nina 1 - Pasar Parungkuda	2000	Pertokoan, pemukiman, tanah	500 - 1000	2000	1	0
	Pasar Parungkuda - Stasiun Parungkuda	450	Pertokoan, pemukiman	300 - 400	800	0	0
	Stasiun Parungkuda - SMAN 1 Parungkuda	1700	Pertokoan, sekolah, pemukiman	300 - 500	1000	2	1
	SMAN 1 Parungkuda - PT. Doosan Jaya	1500	Pertokoan, tanah kosong,	500 - 1000	2000	1	0
	PT. Doosan Jaya Sukabumi - PT. Kenlee Indonesia	700	Pemukiman, perkantoran, sekolah	300 - 500	1000	1	0
	PT. Kenlee Indonesia - Yomart Caringin Sukabumi	3600	Tanah kosong, pemukiman, sekolah	500-1000	2000	2	0
	Yomart Caringin Sukabumi - Pasar Cicurug	1400	Pemukiman, pertokoan, sekolah	300 - 500	1000	1	0
	Pasar Cicurug - Simpang Cimelati	700	Pemukiman, pertokoan, sekolah	200 - 300	600	1	0
	Simpang Cimelati - PT. KG Fashion Indonesia	2700	Tanah kosong, pemukiman, pertokoan	500-1000	2000	1	0
	PT. KG Fashion Indonesia - PT. Yongjin Javasuka Garmen	850	Petokoan, perkantoran pemukiman	300 - 500	1000	0	0
	PT. Yongjin Javasuka Garmen - Benda	500	Pertokoan, pemukiman	300 - 500	1000	1	0

Tabel 10. Penentuan Jumlah Kebutuhan Halte Segmen Kembali

SEGMENT KEMBALI							
TRAYEK	SEGMENT	PANJANG RUAS (M)	TATA GUNA LAHAN	JARAK STANDAR	JARAK RENCANA ANTAR HALTE (x2)	KEBUTUHAN HALTE	HALTE EKSTISTING
CIBADAK-BENDA	PT. Yongjin Javasuka Garmen - Benda	500	Pertokoan, pemukiman	300 - 500	1000	1	0
	PT. KG Fashion Indonesia - PT. Yongjin Javasuka Garmen	850	Petokoan, perkantoran pemukiman	300 - 500	1000	0	0
	Simpang Cimelati - PT. KG Fashion Indonesia	2700	Tanah kosong, pemukiman, pertokoan	500-1000	2000	1	0
	Pasar Cicurug - Simpang Cimelati	700	Pemukiman, pertokoan, sekolah	200 - 300	600	1	0
	Yomart Caringin Sukabumi - Pasar Cicurug	1400	Pemukiman, pertokoan, sekolah	300 - 500	1000	1	1
	PT. Kenlee Indonesia - Yomart Caringin Sukabumi	3600	Tanah kosong, pemukiman, sekolah	500-1000	2000	2	0
	PT. Doosan Jaya Sukabumi - PT. Kenlee Indonesia	700	Pemukiman, perkantoran sekolah	300 - 500	1000	1	0
	SMAN 1 Parungkuda - PT. Doosan Jaya Sukabumi	1500	Pertokoan, tanah kosong, pemukiman	500 - 1000	2000	1	0
	Stasiun Parungkuda - SMAN 1 Parungkuda	1700	Pertokoan, sekolah, pemukiman	300 - 500	1000	2	0
	Pasar Parungkuda - Stasiun Parungkuda	450	Pertokoan, pemukiman	300 - 400	800	0	0
	Simpang Nina 1 - Pasar Parungkuda	2000	Pertokoan, pemukiman, tanah kosong	500 - 1000	2000	1	1
	PT. Marco Wijaya - Simpang Nina 1	300	Pertokoan, pemukiman, perkantoran	300 - 500	600	0	0
	PT. Doosan Dunia Busana - PT. Marco Wijaya	450	Pertokoan, pemukiman	300 - 500	1000	0	0
	MAN 1 Sukabumi - PT. Dosan Dunia Busana	1700	Pertokoan, tanah kosong, pemukiman	500 - 1000	2000	1	0
	Pasar Cibadak - MAN 1 Sukabumi	1000	Pasar, pertokoan, sekolah	200 - 300	600	2	0

Berdasarkan hasil analisis kebutuhan halte maka tiap segmennya dapat ditentukan titik lokasi penempatan halte dengan berdasarkan tata guna lahan dan kantung penumpang sesuai dengan standar SK. Dirjen Perhubungan Darat No.271/HK.105/DRDJ/96. Berikut ini merupakan lokasi halte usulan menurut tata guna lahan dan kantung penumpang pada segmen berangkat dan segmen kembali:

Tabel 11. Penentuan Lokasi Halte Usulan Segmen Berangkat

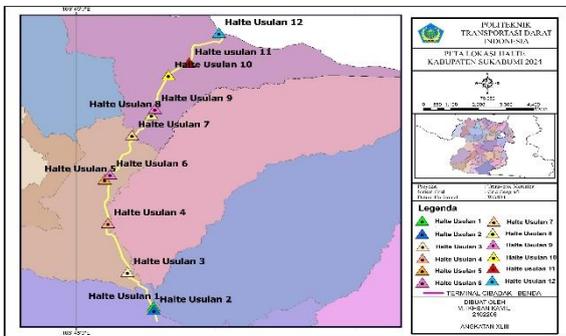
SEGMENT BERANGKAT						
RUTE TRAYEK	HALTE EKSTISTING	KEBUTUHAN HALTE	TITIK HALTE USULAN	TITIK KOORDINAT	USULAN TPAU	
Segmen 1	Pasar Cibadak - MAN 1 Sukabumi	0	2	Jl. Surya Kencana (Depan MAN 1 Sukabumi)	-6.879146, 106.7777	Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi Pada lahan terbatas yang tidak memungkinkan membuat teluk bus, hanya disediakan TPB dan rambu larangan memotong.
				Jl. Surya Kencana (Aura Salon)	-6.880609, 106.7780	
Segmen 2	MAN 1 Sukabumi - PT. Dosan Dunia Busana	1	1	-	-	-
Segmen 3	PT. Dosan Dunia Busana - PT. Marco Wijaya	0	0	-	-	-
Segmen 4	PT. Marco Wijaya - Simpang Nina 1	0	0	-	-	-
Segmen 5	Simpang Nina 1 - Pasar Parungkuda	0	1	Jl. Siliwangi Parungkuda (Indomaret Sunda Wenang Parungkuda)	-6.864772, 106.7683	Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
Segmen 6	Pasar Parungkuda - Stasiun Parungkuda	0	0	-	-	-
Segmen 7	Stasiun Parungkuda - SMAN 1 Parungkuda	1	2	Jl. Siliwangi Cicurug (Asrama Polek Parungkuda)	-6.843668, 106.7615	Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
Segmen 8	Parungkuda - PT. Doosan Jaya Sukabumi	0	1	Jl. Siliwangi Cicurug (Masjid Palagan)	-6.824981, 106.7603	Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
Segmen 9	PT. Doosan Jaya Sukabumi - PT. Kenlee Indonesia	0	1	Jl. Siliwangi Cicurug (MI Kompa)	-6.822585, 106.7627	Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
Segmen 10	PT. Kenlee Indonesia - Yomart Caringin Sukabumi	0	2	Benda - Batas Kota Cibadak (SD Negeri 1 Pondokasolandeuh)	-6.806275, 106.7699	Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
				Benda - Batas Kota Cibadak (SMN 1 Cicurug)	-6.797520, 106.7771	
Segmen 11	Yomart Caringin Sukabumi - Pasar Cicurug	0	1	Benda - Batas Kota Cibadak (Stasiun Cicurug)	-6.794651, 106.7785	Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
Segmen 12	Pasar Cicurug - Simpang Cimelati	0	1	Benda - Batas Kota Cibadak (SD Negeri 1 Cicurug)	-6.780675, 106.7832	Halte yang terpadu dengan fasilitas pejalan kaki, tetapi tidak dilengkapi dengan teluk bus
Segmen 13	Simpang Cimelati - PT. KG Fashion Indonesia	0	1	Benda - Batas Kota Cibadak (Kedai Pramuka <i>Che Glory</i>)	-6.773247, 106.7916	Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
Segmen 14	PT. KG Fashion Indonesia - PT. Yongjin Javasuka Garmen	0	0	-	-	-
Segmen 15	PT. Yongjin Javasuka Garmen - Benda	0	1	Benda - Batas Kota Cibadak (Depan SDN Benda)	-6.762488, 106.8013	Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi

Tabel 12. Penentuan Lokasi Halte Usulan Segmen Kembali

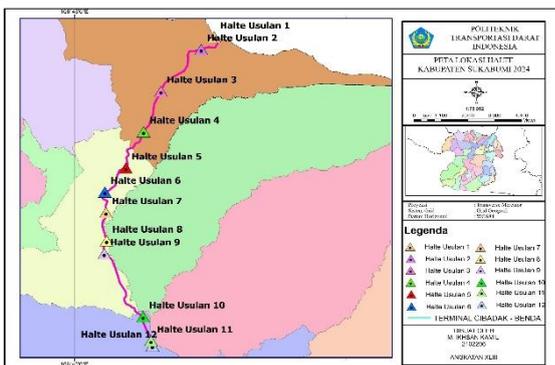
SEGMENT KEMBALI						
RUTE TRAYEK	HALTE EKSTISTING	KEBUTUHAN HALTE	TITIK HALTE USULAN	TITIK KOORDINAT	USULAN TPAU	
Segmen 15	PT. Yongjin Javasuka Garmen - Benda	0	1	Benda - Batas Kota Cibadak (Indomaret Kampung Benda)	-6.763091, 106.8020	Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
Segmen 14	PT. KG Fashion Indonesia - PT. Yongjin Javasuka Garmen	0	0	-	-	-
Segmen 13	Simpang Cimelati - PT. KG Fashion Indonesia	0	1	Benda - Batas Kota Cibadak (Sebrang Sate Bahari)	-6.767321, 106.7965	Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
Segmen 12	Pasar Cicurug - Simpang Cimelati	0	1	Benda - Batas Kota Cibadak (Jasa Pegadaian Cicurug)	-6.783732, 106.7817	Halte yang terpadu dengan fasilitas pejalan kaki, tetapi tidak dilengkapi dengan teluk bus
Segmen 11	Yomart Caringin Sukabumi - Pasar Cicurug	1	1	-	-	-

Segmen	Asal	Tujuan	Jarak (km)	Waktu (menit)	Keterangan
Segmen 10	PT. Kenlee Indonesia - Yomart Caringin Sukabumi	Benda - Batas Kota Cibadak (Rumah Makan Saiyo Baru)	-6.799993, 106.7751		Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
Segmen 9	PT. Doosan Jaya Sukabumi - PT. Kenlee Indonesia	Benda - Batas Kota Cibadak (Rumah Makan Saiyo Baru Padang Panjang)	-6.813805, 106.7689		Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
Segmen 8	SMAN 1 Parungkuda - PT. Doosan Jaya Sukabumi	Jl. Siliwangi Cicurug (Kantor Desa Kompa)	-6.823252, 106.7615		Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
Segmen 7	Stasiun Parungkuda - SMAN 1 Parungkuda	Jl. Siliwangi Cicurug (SDN Bojong Kokosan)	-6.831186, 106.7616		Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
Segmen 6	Pasar Parungkuda - Stasiun Parungkuda	Jl. Siliwangi Parungkuda (Lesaan <i>Pasar Baru</i>)	-6.842368, 106.7618		Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
Segmen 5	Simpang Nina 1 - Pasar Parungkuda	Jl. Siliwangi Parungkuda (SMAN 1 Parungkuda)	-6.824812, 106.7604		Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
Segmen 4	PT. Marco Wijaya - Simpang Nina 1	-	-		-
Segmen 3	PT. Dosan Dunia Busana - PT. Marco Wijaya	-	-		-
Segmen 2	MAN 1 Sukabumi - PT. Dosan Dunia Busana	Jl. Siliwangi Parungkuda (Toko <i>Asnur Sport</i>)	-6.876491, 106.7763		Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
Segmen 1	Pasar Cibadak - MAN 1 Sukabumi	Jl. Surya Kencana (Warung Kopral)	-6.881773, 106.7782		Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
		Jl. Surya Kencana (JNT Dp Cibadak)	-6.882980, 106.7785		TPB yang terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus dan mempunyai tingkat pemakaian rendah

Berikut merupakan peta usulan lokasi halte segmen berangkat dan kembali:



Gambar 2. Peta Lokasi Halte Usulan Segmen Berangkat



Gambar 3. Peta Lokasi Halte Usulan Segmen Kembali

Untuk menentukan kapasitas halte menggunakan standar ruang gerak per penumpang di tempat henti berpedoman pada SK. Dirjen Perhubungan Darat Nomor 271/HK.105/DRDJ/96. Tentang pedoman teknis perkerayaan tempat perhentian

kendaraan penumpang umum yaitu 90 x 60 cm/penumpang untuk Gambar 1.

Tabel 13. Jumlah Penumpang Segmen Berangkat

NO	BERANGKAT		JUMLAH PNP
	SEGMENT		
	ASAL	TUJUAN	
1	Pasar Cibadak	MAN 1 Sukabumi	11
5	Simpang Nina 1	Pasar Parungkuda	11
7	Stasiun Parungkuda	SMAN 1 Parungkuda	9
8	SMAN 1 Parungkuda	PT. Doosan Jaya Sukabumi	13
9	PT. Doosan Jaya Sukabumi	PT. Kenlee Indonesia	14
10	PT. Kenlee Indonesia	Yomart Caringin Sukabumi	13
11	Yomart Caringin Sukabumi	Pasar Cicurug	12
12	Pasar Cicurug	Simpang Cimelati	12
13	Simpang Cimelati	PT. KG Fashion Indonesia	12
15	PT. Yongjin Javasuka Garmen	Benda	10

Tabel 14. Jumlah Penumpang Segmen Kembali

NO	KEMBALI		JUMLAH PNP
	SEGMENT		
	ASAL	TUJUAN	
15	Benda	PT. Yongjin Javasuka Garmen	10
13	PT. KG Fashion Indonesia	Simpang Cimelati	12
12	Simpang Cimelati	Pasar Cicurug	10
10	Yomart Caringin Sukabumi	PT. Kenlee Indonesia	14
9	PT. Kenlee Indonesia	PT. Doosan Jaya Sukabumi	13
8	PT. Doosan Jaya Sukabumi	SMAN 1 Parungkuda	12
7	SMAN 1 Parungkuda	Stasiun Parungkuda	13
2	PT. Dosan Dunia Busana	MAN 1 Sukabumi	11
1	MAN 1 Sukabumi	Pasar Cibadak	8

Data diatas merupakan jumlah penumpang segmen berangkat dan segmen kembali yang digunakan untuk mencari luasan halte maka menggunakan perhitungan dibawah ini:

Contoh perhitungan:

1. Pasar Cibadak - MAN 1 Sukabumi
 - a. Nama segmen: Pasar Cibadak - MAN 1 Sukabumi
 - b. Panjang segmen: 1000 meter
 - c. Jumlah penumpang: 11 penumpang
 - d. Standar ruang gerak bebas: 0,6 x 0,9 m
 - e. Luas halte
= Ruang gerak bebas x Jumlah penumpang
= 0,54 x 11
= 5,94 m²
 - f. Panjang halte = (Lebar Halte)/(Lebar Minimal)

$$= 5,95/2 = 2,97 \text{ m}$$

Dari perhitungan diatas maka dapat diketahui dimensi perhitungan halte sebagai berikut.

Tabel 15. Analisis Dimensi Perhitungan Halte

NO	SEGMENT	JML PNP (Waktu Sibuk)	LUAS HALTE BERDASARKAN RUANG GERAK BEBAS PENUMPANG (m)	DIMENSI HALTE (m)	DIMENSI HALTE USULAN (m)
1	Pasar Cibadak - MAN 1 Sukabumi	11	5,94	2,97 x 2	4 x 2
2	MAN 1 Sukabumi - PT. Doosan Dunia Busana	11	5,94	2,97 x 2	4 x 2
5	Simpang Nina 1 - Pasar Parungkuda	11	5,94	2,97 x 2	4 x 2
7	Stasiun Parungkuda - SMAN 1 Parungkuda	9	4,86	2,43 x 2	4 x 2
8	SMAN 1 Parungkuda - PT. Doosan Jaya Sukabumi	13	7,02	3,51 x 2	4 x 2
9	PT. Doosan Jaya Sukabumi - PT. Kenlee Indonesia	14	7,56	3,78 x 2	4 x 2
10	PT. Kenlee Indonesia - Yomart Caringin Sukabumi	13	7,02	3,51 x 2	4 x 2
11	Yomart Caringin Sukabumi - Pasar Cicurug	12	6,48	3,24 x 2	4 x 2
12	Pasar Cicurug - Simpang Cemelati	12	6,48	3,24 x 2	4 x 2
13	Simpang Cemelati - PT. KG Fashion Indonesia	12	6,48	3,24 x 2	4 x 2
15	PT. Yongjin Javasuka Garmen - Benda	10	5,4	2,7 x 2	4 x 2

Dari hasil diatas diketahui bahwa dimensi halte berbeda di tiap segmen. Hal ini karena dimensi didapatkan dari hasil perhitungan luas halte, dimana jumlah minimal penumpang di masing - masing segmen itu berbeda. Standar ukuran minimum yaitu 4 x 2 meter, dan tinggi halte minimum 2,5 meter dari lantai hingga bagian atap paling bawah.

Untuk desain halte usulan memiliki panjang 4 meter, lebar 2 meter dan tinggi 2,5 meter yang telah dilengkapi dengan identitas halte, lampu penerangan, tempat duduk, papan informasi trayek dan tempat pembuangan sampah. Papan informasi trayek berisikan tentang jenis trayek dan rute yang dilewati. Identitas tempat perhentian ini tercantumkan di papan informasi trayek. Dalam membuat usulan, indikator yang digunakan untuk pengelompokan tempat perhentian kendaraan penumpang umum berdasarkan pedoman teknis Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat

No.271/HK.105/DRDJ/96 tentang pedoman teknis perencanaan tempat perhentian kendaraan penumpang umum.

Tabel 16. Usulan TPAU Segmen Berangkat

SEGMENT BERANGKAT			
	RUTE TRAYEK	TITIK USULAN	USULAN TPAU
Segmen 1	Pasar Cibadak - MAN 1 Sukabumi	JL Surya Kencana (Depan MAN 1 Sukabumi)	Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
		JL Surya Kencana (Aura Salon)	Pada lahan terbatas yang tidak memungkinkan membuat teluk bus, hanya disediakan TPB dan rambu larangan menyalip
Segmen 5	Simpang Nina 1 - Pasar Parungkuda	JL Siliwangi Parungkuda (Indomaret Sunda Wana Parungkuda)	Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
Segmen 7	Stasiun Parungkuda - SMAN 1 Parungkuda	JL Siliwangi Cicurug (Asrama Polsek Parungkuda)	Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
Segmen 8	SMAN 1 Parungkuda - PT. Doosan Jaya Sukabumi	JL Siliwangi Cicurug (Masjid Palagan)	Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
Segmen 9	PT. Doosan Jaya Sukabumi - PT. Kenlee Indonesia	JL Siliwangi Cicurug (MI Kumpa)	Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
Segmen 10	PT. Kenlee Indonesia - Yomart Caringin Sukabumi	Benda - Batas Kota Cibadak (SD Negeri 1 Pondokkasolandeuh)	Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
		Benda - Batas Kota Cibadak (SMPN 1 Cicurug)	Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
Segmen 11	Yomart Caringin Sukabumi - Pasar Cicurug	Benda - Batas Kota Cibadak (Stasiun Cicurug)	Halte yang terpadu dengan fasilitas pejalan kaki, tetapi tidak dilengkapi dengan teluk bus
Segmen 12	Pasar Cicurug - Simpang Cemelati	Benda - Batas Kota Cibadak (SD Negeri 1 Cicurug)	Halte yang terpadu dengan fasilitas pejalan kaki, tetapi tidak dilengkapi dengan teluk bus
Segmen 13	Simpang Cemelati - PT. KG Fashion Indonesia	Benda - Batas Kota Cibadak (Kedai Pramuka <i>One Glory</i>)	Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
Segmen 15	PT. Yongjin Javasuka Garmen - Benda	Benda - Batas Kota Cibadak (Depan SDN Benda)	Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi

Tabel 17. Usulan TPAU Segmen Kembali

SEGMENT KEMBALI			
	RUTE TRAYEK	TITIK USULAN	USULAN TPAU
Segmen 15	PT. Yongjin Javasuka Garmen - Benda	Benda - Batas Kota Cibadak (Indomaret Kampung Benda)	Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
Segmen 13	Simpang Cemelati - PT. KG Fashion Indonesia	Benda - Batas Kota Cibadak (Sebrang Sate Bahari)	Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
Segmen 12	Pasar Cicurug - Simpang Cemelati	Benda - Batas Kota Cibadak (Jasa Pegadaian Cicurug)	Halte yang terpadu dengan fasilitas pejalan kaki, tetapi tidak dilengkapi dengan teluk bus
Segmen 10	PT. Kenlee Indonesia - Yomart Caringin Sukabumi	Benda - Batas Kota Cibadak (Rumah Makan Salyo Baru)	Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
		Benda - Batas Kota Cibadak (Rumah Makan Salyo Baru Padang Panjang)	Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
Segmen 9	PT. Doosan Jaya Sukabumi - PT. Kenlee Indonesia	JL Siliwangi Cicurug (Kantor Desa Kumpa)	Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
Segmen 8	SMAN 1 Parungkuda - PT. Doosan Jaya Sukabumi	JL Siliwangi Cicurug (SDN Bojong Kokosan)	Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
Segmen 7	Stasiun Parungkuda - SMAN 1 Parungkuda	JL Siliwangi Parungkuda (Lezaan <i>Poo/Ball</i> Parungkuda)	Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
		JL Siliwangi Parungkuda (SMAN 1 Parungkuda)	Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
Segmen 2	MAN 1 Sukabumi - PT. Doosan Dunia Busana	JL Siliwangi Parungkuda (Toko Asnur <i>Sport</i>)	Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
Segmen 1	Pasar Cibadak - MAN 1 Sukabumi	JL Surya Kencana (Warung Koprul)	Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi
		JL Surya Kencana (JNT Dp Cibadak)	TPB yang terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus dan mempunyai tingkat pemakaian rendah

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil analisis pada bab sebelumnya maka dapat disimpulkan terkait dengan fasilitas dan prasarana tempat pemberhentian angkutan umum sebagai berikut :

1. Kinerja eksisting saat ini ada 4 halte yang melayani trayek Cibadak -Benda yang dimana kondisinya 30 % sudah memenuhi standar teknis. Fasilitas halte yang masih belum dengan standar teknis seperti tidak adanya rambu, lampu penerangan, papan informasi trayek, tempat sampah, pagar, papan pengumuman, serta terdapat kondisi kanopi yang sudah rusak.

2. Untuk melayani kebutuhan tempat pemberhentian pada trayek Cibadak-Benda terdapat 15 segmen yang dilalui, dari segmen berangkat yaitu membutuhkan 11 halte dan 1 TPB yang bisa dilihat pada Gambar 2 dan pada segmen kembali yaitu membutuhkan 11 halte dan 1 TPB yang bisa dilihat pada Gambar 3.

3. Desain halte yang diusulkan memiliki panjang 4 meter, lebar 2meter dan memiliki tinggi 2,5meter, Yang dilengkapi dengan:

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

Berikut ini merupakan saran untuk pengembangan prasarana halte di wilayah Kabupaten Sukabumi:

1. Dalam upaya meningkatkan pelayanan angkutan pedesaan di Kabupaten Sukabumi, maka harus adanya pengadaan fasilitas tempat pemberhentian angkutan umum yang dengan fungsinya agar masyarakat nyaman dalam menunggu angkutan umum.

2. Disarankan kepada pemerintah Kabupaten Sukabumi untuk penempatan lokasi fasilitas henti disesuaikan dengan hasil analisis penentuan lokasi. Dengan demikian diharapkan prasarana yang dibangun dapat berfungsi secara optimal sebagai tempat tunggu, naik dan turun penumpang pengguna angkutan umum.

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 menaikan dan menurunkan penumpang di sembarang tempat agar tidak mengganggu arus lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

- _____. (1996). KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT. NOMOR: 271/HK.105/DRJD/96 TENTANG PEDOMAN TEKNIS PEREKAYASANAAN TEMPAT PERHENTIAN KENDARAAN PENUMPANG UMUM.
- _____. (2009). UNDANG - UNDANG REPUBLIK INDONESIA. NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN.
- _____. (2012). PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA. NOMOR PM. 10 TAHUN 2012 TENTANG STANDAR PELAYANAN MINIMAL ANGKUTAN MASSAL BERBASIS JALAN.
- _____. (2013). PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK

- INDONESIA. NOMOR 79 TAHUN 2013 TENTANG JARINGAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN.
- _____. (2014). PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA. NOMOR 74 TAHUN 2014 TENTANG ANGKUTAN JALAN, 1-77.
- _____. (2015). PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA. NOMOR PM 27 TAHUN 2015 TENTANG PERUBAHAN ATAS PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR PM 10 TAHUN 2012 TENTANG STANDAR PELAYANAN MINIMAL ANGKUTAN MASSAL BERBASIS JALAN.
- _____. 2024. "PKL Kabupaten Sukabumi Tahun 2024,"
- Anadi, Y. R. (2021). PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENGEMUDI. [Vol. 36 No. 1 Maret 2021], 36, 115-125.
- Azamta, F., Fitri, I., & Rubhasy, A. (2021). Media Informasi Animasi 4 Dimensi Halte Transportasi Publik untuk Kenyamanan Masyarakat menggunakan Teknik MotionPlanner. *Jurnal JTIK (Jurnal Teknologi Informasi dan Komunikasi)* 5(4) 2021, 401-406.
- Bawana, S. A., & Rachmawati, R. (2020). Evaluasi Lokasi Eksisting Halte Bus Rapid Transit Trans Jogja. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik - Vol. 07 No. 01, Maret 2020*, 7, 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* Juni 2019, 3, 142-156.
- Nasution, A. R. (2021). Identifikasi Permasalahan Penelitian. Volume 1, Issue 2, Juni 2021, 1, 13-19.
- Sari, O. D., & Hu, R. (2019). ANALISIS PENYEDIAAN TRANSPORTASI UMUM MASA DEPAN SEBAGAI ALTERNATIF PRASARANA TRANSPORTASI BANDAR UDARA DEO (DOMINE EDUARD OSOK). Vol 8 No 2 (2019): *Jurnal Portal Sipil*, 8.
- Setyo Atmono, Y. F. (2021). DESAIN HALTE BIS SURABAYA DENGAN TEMA IKONIK. Vol. 9 No. 2 (2021): Vol. 9, No. 2, Oktober 2021, 9.
- SITOHANG, O., & SITUMORANG, A. E. (2019). Analisis Efektifitas Halte Di Kota Medan. *JURNAL REKAYASA KONSTRUKSI MEKANIKA SIPIL* Vol. 2 No.1, Maret 2019, 2, 59-74.
- Soimun. (2021). Identifikasi Aksesibilitas Angkutan Umum Dan Terminal Kawasan Metropolitan Sarbagita. Vol. 8 No. 1 (2021): *JURNAL KESELAMATAN TRANSPORTASI JALAN (INDONESIAN JOURNAL OF ROAD SAFETY)*, 8.
- Tamin, O., & Frazila, R. B. (1997). Penerapan Konsep Interaksi Tata Guna Lahan-Sistem Transportasi Dalam Perencanaan Sistem Jaringan Transportasi. Vol. 8 No. 3 (1997),

