

**PERENCANAAN DESAIN HALTE INTEGRASI BATIK SOLO
TRANS DENGAN TRANSJATENG
KERTAS KERJA WAJIB**



DISUSUN OLEH:

I PUTU ANDIKA PRATAMA PUTRA

NOTAR: 2003010

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI
PROGRAM STUDI D-III MANAJEMEN TRANSPORTASI
JALAN
2023**

**PERENCANAAN DESAIN HALTE INTEGRASI BATIK SOLO
TRANS DENGAN TRANSJATENG**

KERTAS KERJA WAJIB

Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian

Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan

Guna Memperoleh Sebutan Ahli Madya Transportasi



DISUSUN OLEH:

I PUTU ANDIKA PRATAMA PUTRA

NOTAR : 2003010

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI
PROGRAM STUDI D-III MANAJEMEN TRANSPORTASI
JALAN
2023**

HALAMAN PERSETUJUAN

KERTAS KERJA WAJIB

**PERENCANAAN DESAIN HALTE INTEGRASI BATIK SOLO
TRANS DENGAN TRANSJATENG**

Disusun Oleh:

I PUTU ANDIKA PRATAMA PUTRA

NOTAR: 2003010

Disetujui untuk diajukan pada

Seminar Kertas Kerja Wajib

Program Studi D III Manajemen Transportasi Jalan

Menyetujui,

DOSEN PEMBIMBING 1

DOSEN PEMBIMBING 2


Dwi Wahyu Hidayat, S.T, M.T.

NIP. 19840229 201902 1 001

Tanggal: 26 Juli 2023


Hendrik Prasetyo, M.Sc

NIP. 19821013 200912 1 003

Tanggal: 26 Juli 2023

Ditetapkan di : Tabanan

HALAMAN PENGESAHAN
KERTAS KERJA WAJIB
PERENCANAAN DESAIN HALTE INTEGRASI BATIK SOLO
TRANS DENGAN TRANSJATENG

Telah dipersiapkan dan disusun oleh :

I PUTU ANDIKA PRATAMA PUTRA

NOTAR: 2003010

TELAH DIPERTAHAKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGGAL 14 AGUSTUS 2023 DAN DINYATAKAN TELAH LULUS
DAN MEMENUHI SYARAT

Tim Penguji

Dosen Penguji I

Dosen Pembimbing I

A.A. Bagus Oka Khrisna Surya, S.T., M.T.
NIP. 19900519 201902 1 002

Dwi Wahyu Hidayat, S.T, M.T.
NIP. 19840229 201902 1 001

Dosen Penguji II

Dosen Pembimbing II

Ngakan Made Sidan Arnawa, M.Sc
NIP. 19860709 200812 1 002

Hendrik Prasetyo, M.Sc
NIP. 19821013 200912 1 003

Mengetahui,

KETUA PROGRAM STUDI
MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN

Putu Eka Suartawan, S.T., M.T.
NIP. 19820530 200912 1 003

PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya Taruna Dewasa I Putu Andika Pratama Putra, Notar 2003010, menyatakan bahwa Kertas Kerja Wajib dengan judul “Desain Halte Integrasi Batik Solo Trans dengan TransJateng” merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam Kertas Kerja Wajib ini merupakan hasil penelitian yang saya susun sendiri dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini serta disebutkan dalam daftar pustaka. Selain itu, tidak ada bagian dari Kertas Kerja Wajib ini yang telah digunakan sebelumnya untuk memperoleh gelar Ahli Madya atau keserjanaan maupun sertifikat akademik di suatu Perguruan Tinggi.

Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Transportasi Darat Bali

Tabanan, 26 Juli 2023

Penulis



I Putu Andika Pratama Putra
Notar. 2003010

KATA PENGANTAR


Segala puji syukur atas rahmat dan karunia Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan anugerah-NYA, sehingga Kertas Kerja Wajib/Tugas akhir yang berjudul “PERENCANAAN DESAIN HALTE INTEGRASI BATIK SOLO TRANS DENGAN TRANSJATENG” dapat diselesaikan. Dengan segala kerendahan hati, pada kesempatan yang sangat baik ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar besarnya kepada :

1. Dr.Ir. Efendhi Parih Raharjo, S.T, S.SiT, M.T selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Bali.
2. Dwi Wahyu Hidayat, S.T., M.T. dan Hendrik Prasetyo, M.Sc sebagai dosen pembimbing yang telah memberi bimbingan dan arahan langsung terhadap penulisan kertas kerja wajib/tugas akhir ini.
3. Dosen-dosen program studi Manajemen Transportasi Jalan yang telah memberikan bimbingan selama Pendidikan.
4. Rekan Taruna Politeknik Transportasi Darat Bali Angkatan I.

Penulis menyadari kertas kerja wajib/tugas akhir ini banyak kekurangan, saran dan masukan sangat diharapkan bagi kesempurnaan penulisan. Semoga bermanfaat bagi kita semua, khususnya bagi perkembangan ilmu pengetahuan bidang Transportasi Darat dan dapat diterapkan untuk membantu pembangunan transportasi di Indonesia pada umumnya serta Kota Semarang.

Tabanan, 24 Juli 2023

Penulis



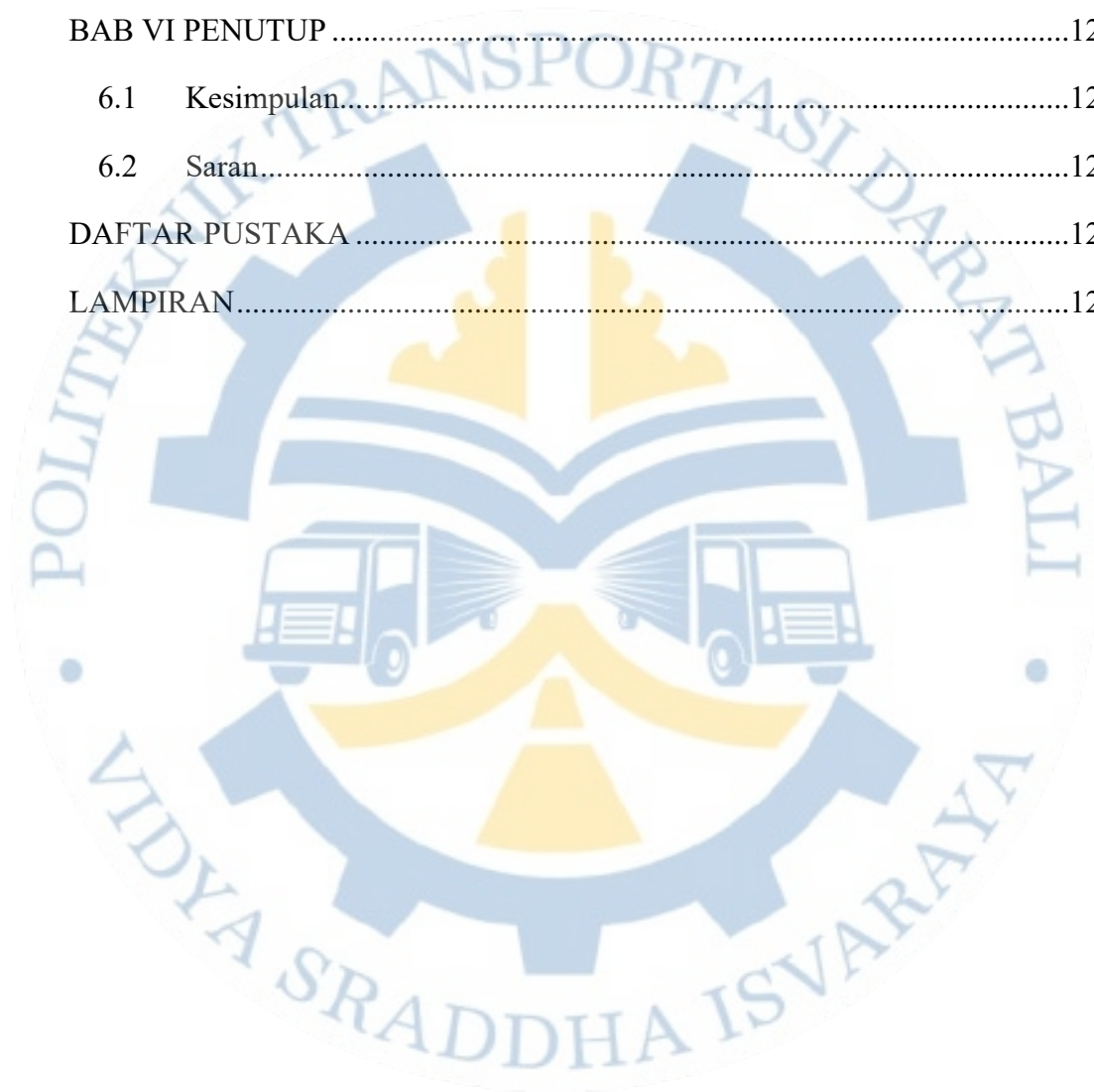
I PUTU ANDIKA PRATAMA PUTRA

2003010

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABEL.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
INTISARI	xiii
ABSTRACT.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Tujuan Penelitian.....	5
1.4 Manfaat Penelitian.....	5
BAB II GAMBARAN UMUM	6
2.1 Kondisi Wilayah.....	6
2.2 Kondisi Objek	9
BAB III TINJAUAN PUSTAKA	17
3.1 Tinjauan Pustaka	17
3.2 Penelitian Terdahulu/Keaslian Penelitian	21
BAB IV METODELOGI.....	23
4.1 Sumber dan Teknik Pengumpulan Data.....	23
4.2 Metode Analisis Data	25
4.3 Bagan Alir Penelitian	26
4.4 Timeline Kegiatan.....	40

BAB V HASIL dan PEMBAHASAN	41
5.1 Analisis Integrasi Batik Solo Trans dengan TransJateng.....	41
5.2 Evaluasi Tempat Pemberhentian Angkutan Umum Eksisting	63
5.3 Perencanaan Desain Halte	73
BAB VI PENUTUP	120
6.1 Kesimpulan.....	120
6.2 Saran.....	121
DAFTAR PUSTAKA	122
LAMPIRAN.....	124



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Batas Wilayah Administrasi.....	6
Tabel 2. 2 Jumlah Kecamatan dan Kelurahan.....	7
Tabel 2. 3 Jumlah Penduduk Kota Surakarta	7
Tabel 2. 4 Pertumbuhan Penduduk Kota Surakarta	8
Tabel 2. 5 Kepadatan Penduduk Kota Surakarta.....	9
Tabel 2. 6 Inventarisasi Batik Solo Trans	10
Tabel 2. 7 Inventarisasi Koridor 1	10
Tabel 2. 8 Inventarisasi Koridor 2.....	11
Tabel 2. 9 Inventarisasi Koridor 3.....	11
Tabel 2. 10 Inventarisasi Koridor 4.....	12
Tabel 2. 11 Inventarisasi Koridor 5.....	12
Tabel 2. 12 Inventarisasi Koridor 6.....	13
Tabel 2. 13 Inventarisasi Feeder.....	14
Tabel 3. 1 Penelitian Terdahulu / Keaslian Penelitian	21
Tabel 4. 1 Jenis Kelompok Tempat Pemberhentian Angkutan Umum.....	29
Tabel 4. 2 TimeLine Kegiatan Penelitian.....	40
Tabel 5. 1 Jalan Integrasi Batik Solo Trans dengan TransJateng.....	57
Tabel 5. 2 Data Ruas Jalan Integrasi	58
Tabel 5. 3 Data Asal Tujuan Pengguna Angkutan Umum.....	59
Tabel 5. 4 OD Matrix Asal Tujuan Pengguna Angkutan Umum.....	62
Tabel 5. 5 Halte Eksisting di Ruas Integrasi	63
Tabel 5. 6 Score penilaian Fasilitas Tempat Perhentian Angkutan Umum.....	65
Tabel 5. 7 Kategori Kondisi Fasilitas Tempat Perhentian Angkutan Umum.....	66
Tabel 5. 8 Interval Nilai Tiap Jenis Tempat Perhentian.....	67
Tabel 5. 9 Inventarisasi Halte Permanen.....	67
Tabel 5. 10 Inventarisasi Halte Portabel kecil.....	69
Tabel 5. 11 Inventarisasi Bus Stop.....	70
Tabel 5. 12 Penilaian Tempat Pemberhentian Angkutan Umum Eksisting di Ruas Jalan Integrasi	71
Tabel 5. 13 Dimensi Tiap Jenis Tempat Perhentian Angkutan Umum.....	72
Tabel 5. 14 Ketersediaan Lahan di Tempat Perhentian Angkutan Umum Eksisting	80
Tabel 5. 15 Penentuan Kelompok Tempat Perhentian Angkutan Umum di Jalan Integrasi.....	81
Tabel 5. 16 Pemilihan Kelompok Tempat Perhentian Angkutan Umum di Jalan Integrasi.....	92
Tabel 5. 17 Rekomendasi Perubahan Jenis Tempat Perhentian Angkutan Umum	94

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Terminal Tirtonadi.....	2
Gambar 1. 2 Sub Terminal Kerten	2
Gambar 1. 3 Peta Halte Eksisting di Kota Surakarta	3
Gambar 2. 1 Halte Permanen.....	15
Gambar 2. 2 Halte Portabel Besar	15
Gambar 2. 3 Halte Portabel Kecil.....	15
Gambar 2. 4 Bus Stop.....	16
Gambar 4. 1 Bagan Alir Penelitian	26
Gambar 4. 2 Bagan Alir Penentuan 10 Kelompok Tempat Henti.....	29
Gambar 4. 3 Tempat Henti Beserta Fasilitas Kelompok 1	30
Gambar 4. 4 Dua Tempat Henti yang Berseberangan kelompok 1.....	30
Gambar 4. 5 Standar Tempat Henti Kelompok 2 (Tunggal).....	31
Gambar 4. 6 Standar Tempat Henti Kelompok 2 (Berseberangan).....	31
Gambar 4. 7 Standar Tempat Henti Kelompok 2 (dekat Jalan Akses).....	31
Gambar 4. 8 Standar Tempat Henti Kelompok 3 (Tunggal).....	32
Gambar 4. 9 Standar Tempat Henti Kelompok 3 (Berseberangan).....	32
Gambar 4. 10 Standar Tempat Henti Kelompok 3 (dekat Jalan Akses)	32
Gambar 4. 11 Standar Tempat Henti Kelompok 4 (Tunggal)	33
Gambar 4. 12 Standar Tempat Henti Kelompok 4 (Berseberangan).....	33
Gambar 4. 13 Standar Tempat Henti Kelompok 4 (dekat Jalan Akses).....	33
Gambar 4. 14 Standar Tempat Henti Kelompok 5 (Tunggal).....	34
Gambar 4. 15 Standar Tempat Henti Kelompok 5 (Berseberangan).....	34
Gambar 4. 16 Standar Tempat Henti Kelompok 5 (dekat Jalan Akses).....	34
Gambar 4. 17 Standar Tempat Henti Kelompok 6 (Tunggal).....	35
Gambar 4. 18 Standar Tempat Henti Kelompok 6 (Berseberangan).....	35
Gambar 4. 19 Standar Tempat Henti Kelompok 6 (dekat Jalan Akses).....	35
Gambar 4. 20 Standar Tempat Henti Kelompok 7 (Tunggal)	36
Gambar 4. 21 Standar Tempat Henti Kelompok 7 (Berseberangan).....	36
Gambar 4. 22 Standar Tempat Henti Kelompok 7 (sesudah Jalan Akses).....	36
Gambar 4. 23 Standar Tempat Henti Kelompok 8 (Tunggal).....	37
Gambar 4. 24 Standar Tempat Henti Kelompok 8 (dekat Jalan Akses	37
Gambar 4. 25 Standar Tempat Henti Kelompok 8 (Berseberangan).....	37
Gambar 4. 26 Standar Tempat Henti Kelompok 9 (Tunggal).....	38
Gambar 4. 27 Standar Tempat Henti Kelompok 9 (Berseberangan).....	38
Gambar 4. 28 Standar Tempat Henti Kelompok 9 (sesudah Jalan Akses).....	38
Gambar 4. 29 Standar Tempat Henti Kelompok 10 (Tunggal).....	39
Gambar 4. 30 Standar Tempat Henti Kelompok 10 (Berseberangan).....	39
Gambar 4. 31 Standar Tempat Henti Kelompok 10 (dekat Jalan Akses).....	39
Gambar 5. 1 Peta Trayek Koridor 1	44
Gambar 5. 2 Peta Trayek Koridor 2	45

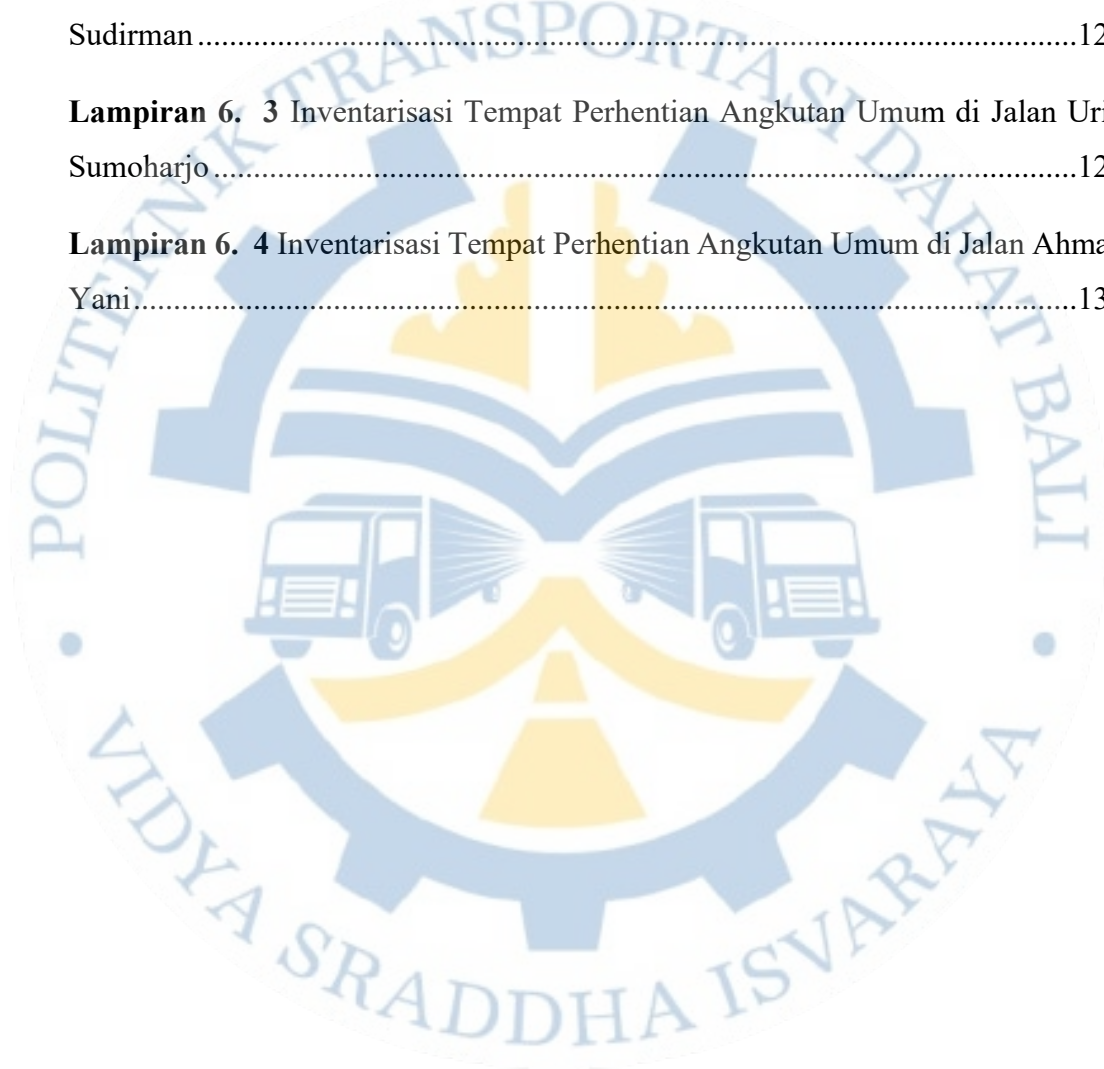
Gambar 5. 3 Peta Trayek Koridor 3	46
Gambar 5. 4 Peta Trayek Koridor 4	47
Gambar 5. 5 Peta Trayek Koridor 5	48
Gambar 5. 6 Peta Trayek Koridor 6	49
Gambar 5. 7 Peta Jaringan Trayek Batik Solo Trans	50
Gambar 5. 8 Rute Koridor Baru TransJateng	51
Gambar 5. 9 Peta Trayek Koridor Baru TransJateng	52
Gambar 5. 10 Peta Integrasi Batik Solo Trans dan TransJateng	55
Gambar 5. 11 Peta Integrasi BST dan TransJateng dalam Kota	54
Gambar 5. 12 Visualisasi Halte Permanen	68
Gambar 5. 13 Visualisasi Halte Portabel Kecil	69
Gambar 5. 14 Visualisasi Bus Stop	70
Gambar 5. 15 Inventarisasi Jalan Veteran	74
Gambar 5. 16 Penampang Melintang Jalan Veteran	75
Gambar 5. 17 Inventarisasi Jalan Urip Sumoharjo	76
Gambar 5. 18 Penampang Melintang Jalan Urip Sumoharjo	77
Gambar 5. 19 Inventarisasi Jalan Ahmad Yani	78
Gambar 5. 20 Penampang Melintang Jalan Ahmad Yani	79
Gambar 5. 21 Kelompok Tempat Perhentian Angkutan Umum	80
Gambar 5. 22 Bagan Alir Penentuan Kelompok Tempat Perhentian di Jalan Veteran	84
Gambar 5. 23 Kelompok Tempat Perhentian Angkutan Umum di Jalan Veteran	85
Gambar 5. 24 Bagan Alir Penentuan Kelompok Tempat Perhentian di Jalan Urip Sumoharjo	87
Gambar 5. 25 Kelompok Tempat Perhentian Angkutan Umum di Jalan Urip Sumoharjo	88
Gambar 5. 26 Bagan Alir Penentuan Kelompok Tempat Perhentian di Jalan Ahmad Yani	90
Gambar 5. 27 Kelompok Tempat Perhentian Angkutan Umum di Jalan Ahmad Yani	91
Gambar 5. 28 Tampak Depan Desain Halte Portabel Kecil 1	96
Gambar 5. 29 3D Tampak Depan Desain Halte Portabel Kecil 1	97
Gambar 5. 30 Tampak Samping Desain Halte Portabel Kecil 1	98
Gambar 5. 31 3D Tampak Samping Desain Halte Portabel Kecil 1	99
Gambar 5. 32 Tampak Atas Desain Halte Portabel Kecil 1	100
Gambar 5. 33 3D Tampak Atas Desain Halte Portabel Kecil 1	101
Gambar 5. 34 Tampak Atas Desain Halte Portabel Kecil 2	102
Gambar 5. 35 3D Tampak Atas Desain Halte Portabel Kecil 2	103
Gambar 5. 36 Tampak Samping Desain Halte Portabel Kecil 2	104
Gambar 5. 37 3DTampak Samping Desain Halte Portabel Kecil 2	105
Gambar 5. 38 Tampak Depan Desain Halte Portabel Kecil 2	106
Gambar 5. 39 3D Tampak Depan Desain Halte Portabel Kecil 2	107

Gambar 5. 40	Tampak Depan Desain Halte Permanen 1	108
Gambar 5. 41	3D Tampak Depan Desain Halte Permanen 1	109
Gambar 5. 42	Tampak Samping Desain Halte Permanen 1	110
Gambar 5. 43	3D Tampak Samping Desain Halte Permanen 1	111
Gambar 5. 44	Tampak Atas Desain Halte Permanen 1	112
Gambar 5. 45	3D Tampak Atas Desain Halte Permanen 1	113
Gambar 5. 46	Tampak Depan Desain Halte Permanen 2.....	114
Gambar 5. 47	3D Tampak Depan Desain Halte Permanen 2.....	115
Gambar 5. 48	Tampak Samping Desain Halte Permanen 2	116
Gambar 5. 49	3D Tampak Samping Desain Halte Permanen 2	117
Gambar 5. 50	Tampak Atas Desain Halte Permanen 2.....	118
Gambar 5. 51	3D Tampak Atas Desain Halte Permanen 2.....	119



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 6. 1 Inventarisasi Tempat Perhentian Angkutan Umum di Jalan Veteran	125
Lampiran 6. 2 Inventarisasi Tempat Perhentian Angkutan Umum di Jalan Jendral Sudirman	127
Lampiran 6. 3 Inventarisasi Tempat Perhentian Angkutan Umum di Jalan Urip Sumoharjo	129
Lampiran 6. 4 Inventarisasi Tempat Perhentian Angkutan Umum di Jalan Ahmad Yani	133



INTISARI

Perencanaan Desain Halte Integrasi Batik Solo Trans Dengan TransJateng

Oleh

I PUTU ANDIKA PRATAMA PUTRA

Notar. 2003010

Kota Surakarta merupakan kota yang dilayani angkutan umum Batik Solo Trans dan Feeder yang sudah menggunakan sistem Buy The Service sehingga dapat memberikan pelayanan yang baik ke masyarakat. Selain Batik Solo Trans dan Feeder, pada bulan agustus 2023 TransJateng akan mengoperasikan trayek baru yang menuju ke Kota Surakarta dengan trayek dari Wonogiri ke Terminal Tirtonadi sehingga perlu dilakukan persiapan prasarana untuk menunjang adanya trayek dari TransJateng yang nantinya akan berintegrasi dengan Batik Solo Trans. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi tempat perhentian angkutan umum eksisting dan merekomendasikan peningkatan jenis tempat perhentian angkutan umum pada yang tidak memiliki akses kemudahan dan keamanan untuk pengguna.

Seluruh tempat perhentian angkutan umum memiliki keadaan yang baik, namun jika dilihat dari fasilitas yang menunjang kemudahan dan keamanan pengguna angkutan umum terdapat beberapa yang belum sesuai yaitu pada bus stop, portabel kecil, dan halte permanen yang terdapat portabel kecil. Hal tersebut dikarenakan karakteristik angkutan umum yang terdapat jalur keluar atau pintu keluar yang memiliki ketinggian 1 meter. Tempat perhentian angkutan umum yang belum memberikan kemudahan dan keamanan bagi pengguna dapat ditingkatkan jenisnya yaitu yang sebelumnya bus stop ditingkatkan ke halte portabel kecil yang sudah disesuaikan desainnya, kemudian yang sebelumnya merupakan portabel kecil dapat ditingkatkan ke halte permanen, dan halte permanen yang terdapat portabel kecil dapat ditingkatkan ke permanen dengan desain yang sudah disesuaikan.

Kata Kunci : Transportasi, Integrasi, Angkutan Umum, Tempat Perhentian Angkutan Umum

ABSTRACT

Planning of Bus Stop Design for Batik Solo Trans Integration with TransJateng

By

I PUTU ANDIKA PRATAMA PUTRA

Notar. 2003010

Surakarta City is a city served by Batik Solo Trans and Feeder public transport that already uses the Buy The Service system so that it can provide good service to the community. In addition to Batik Solo Trans and Feeder, in August 2023 TransJateng will operate a new route to Surakarta City with a route from Wonogiri to Tirtonadi Terminal so it is necessary to prepare infrastructure to support the route of TransJateng which will integrate with Batik Solo Trans. This study aims to evaluate existing public transport stops and recommend improvements to those that do not have convenient access and safety for users.

All public transport stops are in good condition, but when viewed from the facilities that support the convenience and safety of public transport users there are some that are not yet appropriate, namely at bus stops, small portables, and permanent stops that have small portables. This is due to the characteristics of public transport which has an exit lane or exit door that has a height of 1 metre. Public transport stops that have not provided convenience and safety for users can be upgraded, namely the previous bus stop is upgraded to a small portable stop that has been adjusted in design, then the previous small portable can be upgraded to a permanent stop, and a permanent bus stop can be upgraded to a permanent bus stop.

Keywords : Transportation, integration, Public Transport, Public Transport Stops

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Surakarta merupakan kota yang memiliki kepadatan penduduk yang tinggi dimana kota Surakarta memiliki luas wilayah sebesar 46,72 km² yang terdiri dari 5 kecamatan dan 54 Kelurahan dengan jumlah penduduk berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik Kota Surakarta tahun 2022 penduduk Kota Surakarta sebanyak 583.961 jiwa. Dengan jumlah penduduk yang sangat tinggi mengakibatkan jumlah pergerakan masyarakat juga sangat tinggi, maka angkutan umum merupakan salah satu upaya dalam mengakomodasi dari pergerakan masyarakat.

Kota Surakarta dilayani oleh beberapa angkutan umum yang sudah beroperasi dan melayani masyarakat yaitu terdapat Batik Solo Trans (BST) dan Feeder. Batik Solo Trans (BST) dan Feeder merupakan angkutan umum yang mengakomodasi dan melayani masyarakat di dalam Kota Surakarta dan beberapa wilayah di sekitarnya dengan sistem Buy The Service (BTS) yang akan memberikan pelayanan yang lebih baik kepada masyarakat dengan pelayanan yang memberikan kualitas dan kuantitas yang baik (Prayudyanto, 2021). Selain pergerakan masyarakat di dalam Kota Surakarta, masyarakat juga memiliki pergerakan baik itu dari dalam kota menuju keluar kota maupun sebaliknya dan untuk menunjang hal tersebut terdapat angkutan umum yang mengakomodasi dari pergerakan masyarakat tersebut yaitu bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), dan bus TransJateng.

Keberadaan angkutan umum yang menunjang baik itu masyarakat yang menggunakan di dalam kota yang dilayani bus Batik Solo Trans (BST) dan Feeder maupun keluar dan masuk dari Kota Surakarta yang dilayani bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), dan bus Trans Jateng tentunya perlu disiapkan sarana dan prasarana yang baik untuk memberikan pelayanan yang baik kepada pengguna angkutan umum. Selain dengan menyediakan sarana dan prasarana yang baik, adanya kemudahan integrasi antar

moda juga menjadi pertimbangan dalam memberikan pelayanan yang baik kepada masyarakat.

Kota Surakarta saat ini memiliki beberapa lokasi yang menjadi titik lokasi integrasi dari angkutan dalam kota yaitu Batik Solo Trans (BST), Feeder dengan angkutan umum Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), Antar Kota Dalam Provinsi, dan TransJateng yaitu Terminal Tipe A Tirtonadi dan Sub Terminal Kerten. Pada Terminal Tipe A Tirtonadi terjadi perpindahan masyarakat baik itu dari dalam kota keluar kota maupun dari luar kota ke dalam kota. Integrasi antar angkutan umum yang terdapat di Terminal Tirtonadi dan di Sub Terminal Kerten merupakan upaya untuk memberikan kemudahan untuk masyarakat dalam perpindahan angkutan umum.



Gambar 1. 1 Terminal Tirtonadi

(Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Kota Surakarta 2023)



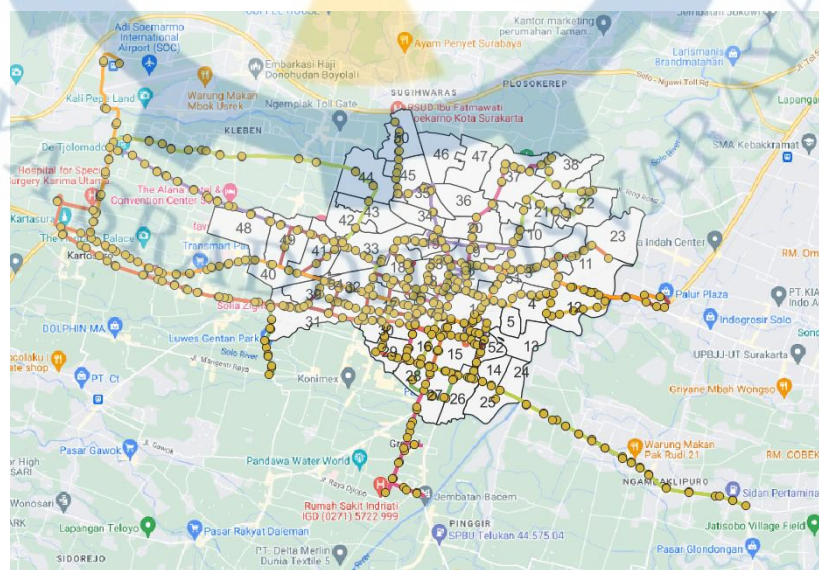
Gambar 1. 2 Sub Terminal Kerten

(Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Kota Surakarta 2023)

Untuk mengakomodasi perpindahan atau perjalanan masyarakat baik itu masuk ke Kota Surakarta maupun keluar Kota Surakarta maka dibuat trayek baru dari TransJateng yang mengarah ke Kota Surakarta yaitu trayek dari Wonogiri ke Terminal Tirtonadi guna untuk memberikan pelayanan jasa yang merupakan salah satu dari tugas pemerintah (Septavian Agita, 2021). Trayek baru dari TransJateng tersebut akan dibuka mulai bulan Agustus 2023, dimana trayek dari TransJateng tersebut akan melewati jalan-jalan yang juga dilewati oleh angkutan di Kota Surakarta yaitu Batik Solo Trans (BST). Hal tersebut akan membuat adanya integrasi antara Batik Solo Trans (BST) dengan trayek dari TransJateng yang baru.

Integrasi moda transportasi sangat penting dalam memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam perpindahan moda karena integrasi moda transportasi merupakan salah satu upaya untuk menyatukan atau menggabungkan dari trayek angkutan umum yang ada (Chairi, 2017).

Adanya integrasi tersebut akan memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam menggunakan dan perpindahan angkutan umum sehingga perlunya prasarana yang menunjang hal tersebut. Prasarana angkutan umum yaitu adalah tempat pemberhentian angkutan umum atau halte, dimana halte yang dibutuhkan juga akan memiliki desain yang berbeda dari halte-halte lainnya karena adanya integrasi antar angkutan umum ini.



Gambar 1. 3 Peta Halte Eksisting di Kota Surakarta

(Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Surakarta 2023)

Penataan prasarana untuk menunjang adanya trayek baru dari TransJateng tersebut harus disiapkan dengan baik, salah satunya adalah menyiapkan tempat perhentian kendaraan penumpang umum yang terdiri dari halte dan tempat perhentian bus (bus stop) (Keputusan Direktur Jendral Perhubungan

Saat ini terdapat halte-halte yang mengakomodasi angkutan umum baik Batik Solo Trans (BST) dan Feeder di dalam Kota Surakarta baik itu jenis Halte Permanen, Halte Portabel Besar, Halte Portabel Kecil, Bus Stop, dan Marka namun belum terdapat tempat pemberhentian angkutan umum di dalam kota masih terdapat yang hanya menggunakan jenis halte portabel besar, portabel kecil, dan bus stop yang tentunya prasarana yang ada di tempat pemberhentian tersebut masih kurang dibandingkan dengan halte permanen. Halte portabel dan bus stop hanya akan memberikan pelayanan sebagai tempat untuk naik turun penumpang, sedangkan jika pengguna yang berasal dari luar kota atau akan keluar kota akan memerlukan beberapa fasilitas tambahan seperti adanya papan informasi yang dapat memberikan informasi terkait trayek yang ada di wilayah tersebut.

Berdasarkan permasalahan diatas maka dalam penyusunan Kertas Kerja Wajib ini, judul yang diambil adalah **“PERENCANAAN DESAIN HALTE INTEGRASI BATIK SOLO TRANS DENGAN TRANSJATENG “** yang nantinya akan di buatkan rekomendasi dengan menggunakan aplikasi menggambar teknik yaitu autocad.

1.2 Rumusan Masalah

- 1.2.1 Dimana ruas jalan yang akan mengintegrasikan trayek baru dari TransJateng dengan trayek Batik Solo Trans (BST) ?
- 1.2.2 Apakah tempat perhentian angkutan umum yang berada di ruas jalan yang mengintegrasikan Batik Solo Trans dengan TransJateng memiliki keadaan yang sudah baik?
- 1.2.3 Apa rekomendasi desain tempat perhentian angkutan umum yang tepat untuk memberikan pelayanan kepada pengguna angkutan umum dalam hal prasarana angkutan umum yang dapat memberikan kemudahan bagi pengguna angkutan umum di ruas jalan integrasi?

1.3 Tujuan Penelitian

- 1.3.1 Dapat mengetahui ruas jalan yang akan mengintegrasikan koridor baru TransJateng dengan Batik Solo Trans (BST)
- 1.3.2 Mengetahui keadaan tempat perhentian angkutan umum eksisting di ruas jalan integrasi
- 1.3.3 Dapat memberikan rekomendasi desain tempat perhentian angkutan umum yang dapat mempermudah pengguna dalam menggunakan angkutan umum di ruas jalan integrasi

1.4 Manfaat Penelitian

- 1.4.1 Memberikan peningkatan pelayanan dengan mengintegrasikan jenis jenis angkutan umum yang beroperasi di Kota Surakarta.
- 1.4.2 Memberikan rekomendasi desain tempat perhentian angkutan umum yang dapat mempermudah dan meningkatkan keamanan pengguna dalam menggunakan angkutan umum di ruas jalan integrasi

1.5 Batasan Masalah

- 1.5.1 Mengkaji integrasi Batik Solo Trans (BST) koridor 1 sampai koridor 6 dengan trayek baru TransJateng (Wonogiri – Terminal Tirtonadi).
- 1.5.2 Meneliti integrasi yang berada di dalam Kota Surakarta.
- 1.5.3 Menggunakan Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum.
- 1.5.4 Tidak menghitung biaya pengadaan halte dengan desain yang direkomendasikan.
- 1.5.5 Merekomendasikan desain tempat perhentian angkutan umum yang dapat mempermudah pengguna dalam menggunakan angkutan umum di ruas jalan integrasi dengan menggunakan ketersediaan lahan eksisting.

BAB II GAMBARAN UMUM

2.1 Kondisi Wilayah

2.1.1 Kondisi Geografis

Kota Surakarta merupakan salah satu kota yang berada di Provinsi Jawa Tengah dan berdasarkan Badan Pusat Statistik Kota Surakarta memiliki luas wilayah 46,72 Km². Secara geografis wilayah Kota Surakarta berada antara 110° 45' 15" - 110° 45' 35" Bujur Timur dan 7° 36' 00" - 7° 56' 00" Lintang Selatan, dengan batas wilayah administrasi sebagai berikut:

Tabel 2. 1 Batas Wilayah Administrasi

No	Uraian	Batas Wilayah
1	Utara	Kab. Boyolali dan Kab. Karanganyar
2	Selatan	Kab. Sukoharjo
3	Barat	Kab. Sukoharjo dan Kab. Karanganyar
4	Timur	Kab. Karanganyar

(Sumber: BPS Kota Surakarta Dalam 2018-2022)

Kota Surakarta memiliki perbatasan wilayah administrasi yang dikelilingi oleh beberapa wilayah yaitu pada daerah utara yaitu berbatasan dengan Kabupaten Boyolali dan Kabupaten Karanganyar, pada daerah selatan berbatasan dengan Kabupaten Sukoharjo, kemudian di daerah barat berbatasan dengan Kabupaten Sukoharjo dan Kabupaten Karanganyar, dan di daerah timur berbatasan dengan Kabupaten Karanganyar.

2.1.2 Wilayah Administrasi

Berdasarkan Badan Pusat Statistik, Kota Surakarta yang merupakan salah satu Kota yang ada di Jawa Tengah dengan luas wilayah 46,72 Km². Dengan luas tersebut Kota Surakarta terbagi menjadi 5 kecamatan dengan luas wilayah yang berbeda-beda. Kecamatan yang ada di Kota Surakarta terdiri dari beberapa

kelurahan dengan karakter wilayah yang berbeda-beda. Kecamatan dan kelurahan yang ada di Kota Surakarta yaitu :

Tabel 2. 2 Jumlah Kecamatan dan Kelurahan

	KECAMATAN							
	Laweyan	Serengan	Pasar Kliwon	Jebres	Banjarsari			
Kelurahan	Pajang	Joyotakan	Joyosuran	Kepatihan Kulon	Kadipiro			
	Laweyan	Danukusuman	Semanggi	Kepatihan Wetan	Nusukan			
	Bumi		Pasar Kliwon	Sudiroprajan	Gilingan			
	Panularan		Gajahan	Gandekan	Setabelan			
	Penumping	Serengan	Baluwarti	Sewu	Kestalan			
	Sriwedari		Kampung Baru	Pucangsawit	Keprabon			
	Purwosari		Kedung Lumbu	Jagalan	Timuran			
	Sondakan	Tipis	Sangkrah	Purwodiningratan	Ketelan			
	Kerten					Kratonan	Kauman	Tegal Harjo
	Jajar	Jayengan	Kauman	Jebres	Mangkubumen			
					Karangasem			
						Sumber		
					Banyuanyar			
				Banjarsari				
				Joglo				

(Sumber: BPS Kota Surakarta Dalam 2018-2022)

2.1.3 Kondisi Demografi

1. Jumlah Penduduk

Jumlah penduduk Kota Surakarta berdasarkan data pada Dinas Administrasi Penduduk dan Pencatatan Sipil pada Tahun 2022 berjumlah 583.961 jiwa yang tersebar di 5 wilayah kecamatan dan 54 Kelurahan. Adapun peningkatan jumlah penduduk tiap tahunnya dapat dilihat pada Tabel 2.3

Tabel 2. 3 Jumlah Penduduk Kota Surakarta

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk Tahun (Jiwa)				
		2018	2019	2020	2021	2022
1	Laweyan	89.254	89.547	88.524	88.578	88.617
2	Serengan	45.275	45.424	47.778	47.853	47.921
3	Pasar Kliwon	77.027	77.28	78.517	78.565	78.6

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk Tahun (Jiwa)				
		2018	2019	2020	2021	2022
4	Jebres	143.18	143.65	138.775	138.859	138.921
5	Banjar Sari	163.151	163.686	168.77	168.873	168.949

(Sumber: Dinas Administrasi Penduduk dan Pencatatan Sipil)

2. Pertumbuhan penduduk

Jumlah penduduk Kota Surakarta setiap tahunnya mengalami peningkatan atau pertumbuhan dengan rata-rata sebesar 0,05% setiap tahunnya. Peningkatan jumlah penduduk ini didasari pada kelahiran, kematian, ataupun migrasi.

Tabel 2. 4 Pertumbuhan Penduduk Kota Surakarta

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk Tahun (Jiwa)					Rata-rata (%)
		2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	
1	Laweyan	0,345	0,328	- 1,14	0,06	0,04	- 0,074
2	Serengan	0,346	0,329	5,18	0,16	0,14	1,231
3	Pasar Kliwon	0,348	0,328	1,60	0,06	0,04	0,475
4	Jebres	0,346	0,328	- 3,39	0,06	0,04	- 0,524
5	Banjar Sari	0,345	0,328	3,11	0,06	0,05	0,778
	Jumlah	1,730	1,641	5,353	0,400	0,310	1,887

(Sumber: Dinas Administrasi Penduduk dan Pencatatan Sipil)

3. Kepadatan Penduduk

Kepadatan penduduk di Kota Surakarta Tahun 2022 mencapai 11.759 jiwa/km² dengan rata-rata jumlah penduduk per rumah tangga 3 orang. Kepadatan Kota Surakarta sangatlah beragam dengan kepadatan paling tinggi adalah kecamatan Pasar Kliwon dengan total kepadatan sebesar 15.996 jiwa/Km² dan terendah di Kecamatan Laweyan dengan total kepadatan sebesar 10.332 jiwa/Km². Lebih jelasnya dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 2. 5 Kepadatan Penduduk Kota Surakarta

No	Kecamatan	Persentase Penduduk	Kepadatan Penduduk per KM2
1	Laweyan	17,23	10.332
2	Serengan	8,74	14.175
3	Pasar Kliwon	14,87	15.996
4	Jebres	27,65	11.379
5	Banjar Sari	31,5	11.015

(Sumber: Dinas Administrasi Penduduk dan Pencatatan Sipil)

2.2 Kondisi Objek

Dalam penelitian ini membahas beberapa objek yaitu Batik Solo Trans (BST) dan rencana rute baru dari TransJateng yang ada di Kota Surakarta.

2.2.1 Kondisi Sarana Angkutan Umum

Kota Surakarta dilayani oleh angkutan umum dalam kota yang sudah menggunakan sistem Buy The Service (BTS) yaitu Batik Solo Trans (BST) dan Feeder. Selain di Kota Surakarta juga terdapat angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) yang memiliki trayek atau tujuan ke Kota Surakarta.

1. Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP)

Angkutan AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) adalah angkutan dari satu kota ke kota lain antar daerah kabupaten/kota yang melalui lebih dari satu daerah provinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dengan trayek. Kota Surakarta dilewati oleh beberapa

2. Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP)

Angkutan AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi) adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antar daerah kabupaten/kota dalam satu daerah provinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek (Peraturan Menteri Nomor 98 Tahun 2013).

3. Batik Solo Trans (BST)

Batik Solo Trans (BST) merupakan angkutan umum perkotaan yang melayani masyarakat di Kota Surakarta dan beberapa wilayah di sekitarnya.

Batik Solo Trans memiliki 6 koridor yang memiliki rute sebagai berikut :

Tabel 2. 6 Inventarisasi Batik Solo Trans

Koridor	Asal-Tujuan	Panjang Trayek (KM)	Jumlah Ritase	Armada	
				Beroperasi	Cadangan
1	Terminal Palur - Bandara Adi Soemarmo	48	4	27	3
2	Terminal Palur - Sub Terminal Kerten	29.1	7	14	2
3	Terminal Kartasura - Taman Lansia	37.6	6	14	4
4	Terminal Kartasura - Terminal Palur	42.1	5	16	4
5	Terminal Kartasura - Simpang Sidan	52.6	4	23	3
6	Terminal Tirtonadi - Solo Baru	21.2	10	10	4

(Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Surakarta 2023)

Tabel 2. 7 Inventarisasi Koridor 1

KORIDOR 1	
No Trayek	: TB I
Asal - Tujuan	: Terminal Palur - Bandara Adi Soemarmo
Jenis Kendaraan	: Bus Besar
Warna	: Merah
Kapasitas	: 50 penumpang
Jumlah Armada	Beroperasi : 27 kendaraan
	Cadangan : 3 kendaraan
Jumlah Rit	: 4 ritase
Umur Kendaraan	: 2020 (3 Tahun)
Waktu Operasi	: 04.30 - 21.12 WIB
Panjang Rute	: 48 km
Tarif	: a. Pelajar, Lansia, Difabel : Gratis b. Umum : Rp. 3.700,-
Jumlah Penumpang (Maret 2023)	: 144.473 Penumpang
Sistem Keberangkatan	: Terjadwal
Kepemilikan	: PT Bengawan Solo Trans
Instansi Pemberi Izin	: Dinas Perhubungan Kota Surakarta



(Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Surakarta 2023)

Tabel 2. 8 Inventarisasi Koridor 2

KORIDOR 2	
No Trayek	: TB II
Asal - Tujuan	: Terminal Palur - Sub Terminal Kerten
Jenis Kendaraan	: Bus Sedang
Warna	: Merah
Kapasitas	: 40 penumpang
Jumlah Armada	Beroperasi : 14 kendaraan
	Cadangan : 2 kendaraan
Jumlah Rit	: 7 ritase
Umur Kendaraan	: 2020 (3 Tahun)
Waktu Operasi	: 04.30 - 21.05 WIB
Panjang Rute	: 29,1 km
Tarif	: a. Pelajar, Lansia, Difabel : Gratis b. Umum : Rp. 3.700,-
Jumlah Penumpang (Maret 2023)	: 50.904 Penumpang
Sistem Keberangkatan	: Terjadwal
Kepemilikan	: PT Bengawan Solo Trans
Instansi Pemberi Izin	: Dinas Perhubungan Kota Surakarta



(Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Surakarta 2023)

Tabel 2. 9 Inventarisasi Koridor 3

KORIDOR 3	
No Trayek	: TB III
Asal - Tujuan	: Terminal Kartasura - Taman Lansia
Jenis Kendaraan	: Bus Sedang
Warna	: Biru
Kapasitas	: 40 penumpang
Jumlah Armada	Beroperasi : 14 kendaraan
	Cadangan : 4 kendaraan
Jumlah Rit	: 6 ritase
Umur Kendaraan	: 2016 (7 Tahun)
Waktu Operasi	: 04.30 - 21.01 WIB
Panjang Rute	: 37,6 km
Tarif	: a. Pelajar, Lansia, Difabel : Gratis b. Umum : Rp. 3.700,-
Jumlah Penumpang (Maret 2023)	: 58.718 penumpang
Sistem Keberangkatan	: Terjadwal
Kepemilikan	: Dinas Perhubungan Kota Surakarta
Instansi Pemberi Izin	: Dinas Perhubungan Kota Surakarta



(Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Surakarta 2023)

Tabel 2. 10 Inventarisasi Koridor 4

KORIDOR 4	
No Trayek	: TB IV
Asal - Tujuan	: Terminal Kartasura - Terminal Palur
Jenis Kendaraan	: Bus Sedang
Warna	: Biru
Kapasitas	: 40 penumpang
Jumlah Armada	Beroperasi : 16 kendaraan
	Cadangan : 4 kendaraan
Jumlah Rit	: 5 ritase
Umur Kendaraan	: 2015 (8 Tahun)
Waktu Operasi	: 04.30 - 21.00 WIB
Panjang Rute	: 42,1 km
Tarif	: a. Pelajar, Lansia, Difabel : Gratis b. Umum : Rp. 3.700,-
Jumlah Penumpang (Maret 2023)	: 44. 881 penumpang
Sistem Keberangkatan	: Terjadwal
Kepemilikan	: Dinas Perhubungan Kota Surakarta
Instansi Pemberi Izin	: Dinas Perhubungan Kota Surakarta



(Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Surakarta 2023)

Tabel 2. 11 Inventarisasi Koridor 5

KORIDOR 5	
No Trayek	: TB V
Asal - Tujuan	: Terminal Kartasura - Simpang Sidan
Jenis Kendaraan	: Bus Sedang
Warna	: Merah
Kapasitas	: 40 penumpang
Jumlah Armada	Beroperasi : 23 kendaraan
	Cadangan : 3 kendaraan
Jumlah Rit	: 4 ritase
Umur Kendaraan	: 2021 (2 Tahun)
Waktu Operasi	: 04.30 - 21.04 WIB
Panjang Rute	: 52,6 km
Tarif	: a. Pelajar, Lansia, Difabel : Gratis b. Umum : Rp. 3.700,-
Jumlah Penumpang (Maret 2023)	: 63. 071 penumpang
Sistem Keberangkatan	: Terjadwal
Kepemilikan	: PT Bengawan Solo Trans
Instansi Pemberi Izin	: Dinas Perhubungan Kota Surakarta



(Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Surakarta 2023)

Tabel 2. 12 Inventarisasi Koridor 6

KORIDOR 6	
No Trayek	: TB VI
Asal - Tujuan	: Terminal Tirtonadi - Solo Baru
Jenis Kendaraan	: Bus Sedang
Warna	: Biru
Kapasitas	: 40 penumpang
Jumlah Armada	Beroperasi : 10 kendaraan
	Cadangan : 4 kendaraan
Jumlah Rit	: 10 ritase
Umur Kendaraan	: 2016 (7 Tahun)
Waktu Operasi	: 04.30 - 21.32 WIB
Panjang Rute	: 21,2 km
Tarif	: a. Pelajar, Lansia, Difabel : Gratis b. Umum : Rp. 3.700,-
Jumlah Penumpang (Maret 2023)	: 25. 542 penumpang
Sistem Keberangkatan	: Terjadwal
Kepemilikan	: Dinas Perhubungan Kota Surakarta
Instansi Pemberi Izin	: Dinas Perhubungan Kota Surakarta



(Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Surakarta 2023)

Bus Batik Solo Trans memiliki karakteristik yang berbeda, dimana terdapat 2 jenis bus yang dipakai yaitu bus yang dimiliki oleh PT.Bengawan Solo Trans yaitu bus yang berwarna merah yang melayani di koridor 1, koridor 2, dan koridor 5 memiliki karakteristik keadaan atau kondisi yang lebih terlihat modern seperti untuk pintu masuk dan pintu keluar sudah dikendalikan oleh pengemudi bus serta memiliki ketinggian jalur masuk dan keluar yang tidak terlalu tinggi yaitu kurang dari 1 meter. Kemudian bus yang dimiliki oleh Dina Perhubungan Kota Surakarta yang disewa oleh PT.Bengawan Solo Trans dengan bus berwarna biru dimana pada jenis bus ini memiliki beberapa perbedaan dengan bus yang berwarna merah yaitu pada pintu masuk belum menggunakan sistem otomatis atau di kendalikan oleh pengemudi bus atau dengan kata lain masih secara manual. Selain itu pada jalur keluar juga memiliki perbedaan dimana pada bus biru pintu keluar memiliki ketinggian yang lebih dibandingkan bus merah yaitu setinggi 1 meter.

4. Feeder

Angkutan Feeder merupakan angkutan pengumpan yang beroperasi di Kota Surakarta dengan memiliki 6 koridor yang menjangkau wilayah wilayah yang tidak terjangkau oleh angkutan umum lain yaitu Batik Solo Trans (BST). Angkutan Feeder yang ada di Kota Surakarta sudah menggunakan sistem Buy The Service (BTS) sama dengan Batik Solo Trans (BST). Koridor yang dimiliki oleh Feeder yaitu :

Tabel 2. 13 Inventarisasi Feeder

Koridor	Asal-Tujuan	Panjang Trayek (KM)	Jumlah Ritase	Armada	
				Beroperasi	Cadangan
7	Terminal Ngipang – Pasar Klewer	18.9	9	16	3
8	Terminal Pelangi – Lotte Mart	23.1	9	16	2
9	Terminal Pelangi – Terminal Semanggi	22.2	8	17	2
10	Terminal Palur – Pasar Klewer	15.5	9	15	2
11	Terminal Tirtonadi – Pasar Klewer	23.1	8	17	2
12	Pasar Klewer – Lapangan RCTI Gentan	24.1	8	19	0

(Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kota Surakarta 2023)

2.2.2 Kondisi Prasarana Angkutan Umum

Angkutan umum di Kota Surakarta yang dilayani oleh 12 koridor dari Batik Solo Trans (BST) dan Feeder ditunjang dengan prasarana yang juga sudah disesuaikan dengan kebutuhan dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat. Prasarana angkutan umum di Kota Surakarta yaitu tempat pemberhentian angkutan umum dengan beberapa jenis yaitu :

1. Halte Permanen

Halte permanen yang ada di Kota Surakarta terdapat 105 unit yang memiliki ciri-ciri yaitu memiliki jalur untuk pengguna disabilitas, terdapat media informasi angkutan umum, pagar pembatas, dan tempat duduk.



Gambar 2. 1 Halte Permanen

(Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Kota Surakarta 2023)

2. Halte Portabel Besar

Halte Portabel Besar terdapat 72 unit dengan ciri-ciri memiliki tangga, pagar pembatas, tempat duduk, dan terdapat pelindung.



Gambar 2. 2 Halte Portabel Besar

(Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Kota Surakarta 2023)

3. Halte Portabel Kecil

Halte Portabel Kecil di Kota Surakarta terdapat 146 unit dengan ciri-ciri terdapat tangga, dan terdapat pagar pembatas.



Gambar 2. 3 Halte Portabel Kecil

(Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Kota Surakarta 2023)

4. Bus Stop

Tempat pemberhentian angkutan umum di Kota Surakarta selain halte juga terdapat hanya berupa bus stop yang menandakan bahwa dilokasi tersebut adalah tempat pemberhentian angkutan umum. Bus Stop terdapat sebanyak 296 unit.



Gambar 2. 4 Bus Stop

(Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL Kota Surakarta 2023)

5. Tidak Ada Tanda

Terdapat 4 lokasi titik tempat pemberhentian angkutan umum yang terdapat di Kota Surakarta yang terjadi karena adanya pengalihan rute yang diakibatkan oleh adanya pembangunan viaduk gilingan.

BAB III

TINJAUAN PUSTAKA

3.1 Tinjauan Pustaka

3.1.1 Pengertian Transportasi

Transportasi merupakan sebuah kegiatan untuk pemindahan orang dan /atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sarana prasarana dalam prosesnya (SINGGIH PURNOMO, 2017).

3.1.2 Angkutan Umum

Angkuta umum adalah moda transportasi yang digunakan untuk memindahkan orang dan/atau barang dengan dikenakan biaya (Taufik & Sibuea, 2019). Angkutan umum merupakan salah satu usaha pemerintah yang dapat bermanfaat dalam mengurangi volume kendaraan di ruas jalan karena angkutan umum memiliki kapasitas yang jauh lebih banyak dibandingkan dengan kendaraan pribadi pada umumnya. Angkutan umum yang memiliki kapasitas tinggi akan dapat mengakomodir pergerakan masyarakat yang tinggi dengan meminimalisir jumlah kendaraan yang beroperasi di jalan sehingga permasalahan akan dapat berkurang seperti kemacetan dan keamanan berlalu lintas akan semakin meningkat karena jumlah kendaraan pribadi dapat diminimalisir

3.1.3 Pengertian Integrasi

Integrasi merupakan salah satu upaya untuk meningkatkan dan mewujudkan transportasi yang berkelanjutan dengan tujuan agar transportasi lebih efisien dan efektif (Rizka, 2023). Integrasi angkutan umum memiliki beberapa aspek yaitu keterpaduan pelayanan transportasi, keterpaduan jaringan pelayanan transportasi, dan keterpaduan prasarana transportasi dimana semua aspek tersebut memiliki keterkaitan satu sama lainnya.

Sedangkan secara etimologi integrasi berasal dari kata latin yang artinya memberi tempat bagi suatu unsur demi suatu keseluruhan. Setelah itu terbentuk kata benda integritas yang memiliki arti keutuhan atau kebulatan. Kemudian dari kata integritas ini dibentuk kata sifat yang integer yang berarti utuh. Oleh sebab itu

integrasi bisa diartikan sebagai membuat unsur-unsur tertentu menjadi satu kesatuan yang bulat dan utuh.

3.1.4 Pengertian Tempat Pemberhentian Angkutan Umum

Tempat Pemberhentian Angkutan Umum (TPAU) berdasarkan (Keputusan Direktur Jendral Perhubungan) terdiri dari halte dan tempat perhentian bus. Halte adalah tempat perhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan sedangkan tempat perhentian bus adalah tempat untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang

3.1.5 Metode Tumpang Tindih

Metode tumpang tindih adalah salah satu metode yang digunakan dalam menganalisis integrasi angkutan umum yang bertujuan untuk mendapatkan lokasi dimana akan adanya sebuah integrasi. Metode ini digunakan dengan mempertimbangkan beberapa hal yaitu :

1. Peta Jaringan Trayek
2. Peta Tata Guna Lahan
3. Peta Perencanaan Angkutan Umum

Untuk menggunakan metode ini harus menggunakan aplikasi bantuan yaitu tools SIG (Sistem Informasi Geografis) yang biasanya berupa ARCGIS atau QGIS.

3.1.6 Survei Dinamis

Survei dinamis merupakan jenis survei angkutan umum yang dilakukan pada kendaraan yang disurvei. Dalam survei ini, surveyor yang berada di dalam mobil mendata banyaknya penumpang baik naik maupun turun, dan waktu tempuh masing-masing ruas yang dilalui oleh setiap rute. Tujuan dari pemindaian dinamis yaitu untuk memperoleh data tentang pengoperasian transportasi umum untuk mengetahui:

1. Jumlah penumpang yang dimuat dalam suatu trayek, adalah jumlah penumpang yang turun dan turun pada trayek tersebut. Output survei ini bisa dilihat dari jumlah pengendara pada suatu hari yang bisa digunakan untuk menghitung tarif, serta jumlah pengemudi pada peak hours dan tidak

sibuk yang digunakan untuk merencanakan rute transportasi. Seperti pengaturan tingkat okupansi kendaraan

2. Waktu perjalanan, yaitu Waktu yang dibutuhkan untuk rute transportasi umum pada satu waktu, termasuk penundaan dan pemberhentian untuk menaikturunkan penumpang.
3. Produktifitas ruas pada setiap trayek, yaitu Jumlah penumpang yang naik maupun turun selama pelayanan per segmen/seksi atau jumlah penumpang yang naik maupun turun perkilometer pelayanan.

3.1.7 Survei Inventarisasi

Untuk tujuan survai inventarisasi halte ini yaitu untuk mengetahui letak halte pada ruas jalan mana saja yang dilalui oleh trayek Batik Solo Trans (BST) sehingga diketahui keberadaan letak atau lokasi serta jarak antar fasilitas tempat henti angkutan umum tersebut. Adapun daftar tabelnya didasarkan kepada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : 271/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum, 1996. Sedangkan untuk inventarisasi prasarana yaitu membuat desain pada halte atau daerah halte dari setiap pelayanan. Desain ini harus menunjukkan Panjang halte, lebar halte, tinggi halte, Panjang tempat duduk, lebar tempat duduk dan tinggi tempat duduk.

3.1.8 Batik Solo Trans (BST)

Batik Solo Trans (BST) merupakan salah satu angkutan umum yang ada di Kota Surakarta yang memiliki 6 koridor dengan trayek yang melayani masyarakat di dalam kota hingga ke beberapa wilayah di luar Kota Surakarta. Batik Solo Trans (BST) dijalankan oleh salah satu operator yang ada di Kota Surakarta yaitu PT.Bengawan Solo Trans yang merupakan salah satu konsorsium yang ada di Kota Surakarta yang merupakan penggabungan dari beberapa operator-operator yang sebelumnya ada di Surakarta.

3.1.9 Halte

Halte merupakan salah satu prasarana angkutan umum yang berfungsi sebagai tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang ada di sepanjang trayek angkutan umum.

3.1.10 Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 271/HK.105/DRJD/96

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 271/HK.105/DRJD/96 mengatur terkait tempat perhentian angkutan umum dari segi fasilitas yang harus ada di tempat perhentian angkutan umum baik dari fasilitas utama dan fasilitas tambahan, kemudian mengatur terkait perencanaan desain dari lokasi dan bentuk dari tempat perhentian angkutan umum yang ada berdasarkan tata guna lahan yang ada.

3.1.11 Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 prasarana penunjang transportasi meliputi :

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

Pada Pasal 126 disebutkan bahwa Pengemudi angkutan umum dilarang:

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

3.2 Penelitian Terdahulu/Keaslian Penelitian

Tabel 3. 1 Penelitian Terdahulu / Keaslian Penelitian

No	Nama	Judul dan Tahun	Persamaan	Perbedaan
1	Septavian Agita	ANALISIS HALTE BUS TRANS SEMARANG	Menganalisis terkait halte	Lokasi penelitian,output yang diinginkan,metode yang digunakan
2	Homepage	KETERJANGKAUAN FASILITAS HALTE PADA KORIDOR RUAS JALAN KOTA	Topik Bahasan Halte	Lokasi penelitian, metode analisis
3	Chairi	PERENCANAAN INTEGRASI LAYANAN OPERASIONAL ANTAR MODA RAILBUS DAN ANGKUTAN UMUM di KOTA PADANG	Membahas terkait integrasi	Lokasi penelitian, output yang dihasilkan
4	Pipit Rusmandani	EVALUASI FASILITAS HALTE DAN PENENTUAN KEBUTUHAN HALTE di KOTA TEGAL	Topik Bahasan Halte	Lokasi penelitian, output yang dihasilkan
5	Yessi Gusleni	EVALUASI INTEGRASI FASILITAS ALIH MODA PADA SIMPUL TRANSPORTASI di PERKOTAAN YOGYAKARTA	Membahas topik integrasi	Lokasi penelitian, output yang dihasilkan
6	Laras Bhakti Pratiwi	ANALISIS PELAYANAN INTEGRASI ANTARMODA di DERMAGA CABANG, KAWASAN SADEWA, LAMPUNG TENGAH	Menganalisis dan membahas integrasi	Lokasi penelitian,metode yang digunakan,output yang dihasilkan
7	Rizka	KAJIAN INTEGRASI ANTAR MODA TRANSPORTASI UMUM PADA KAWASAN PASAR KM 5 KOTA PALEMBANG	Membahas topik integrasi antar moda	Lokasi penelitian, output yang dihasilkan

No	Nama	Judul dan Tahun	Persamaan	Perbedaan
8	Muhammad Nur Baskoro Adi	EVALUASI KINERJA HALTE BUS DENGAN METODE SERVQUAL (STUDI KASUS HALTE TRANS JOGJA TRAYEK 1A, 1B, 2A, DAN 2B)	Topik Bahasan Halte	Lokasi penelitian, metode penelitian, output yang dihasilkan
9	Anita Ratnasari Rakhmatulloh	INTEGRASI ANTAR TRANSPORTASI UMUM di KOTA SEMARANG	Membahas topik integrasi angkutan umum	Lokasi penelitian, metode penelitian
10	Andindita Aulia Dewi	KESIAPAN AKSESIBILITAS JALUR PEDESTRIAN KAWASAN TRANSIT TERMINAL TIRTONADI, KOTA SURAKARTA BERDASARKAN KONSEP TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT(TOD)	Membahas perhitungan interval	Lokasi penelitian, metode penelitian, output yang dihasilkan