

# KONSEP STANDAR HALTE DAN HENTIAN ANGKUTAN PERDESAAN

Herawati

Peneliti Bidang Transportasi Jalan-Badan Litbang Perhubungan  
Jln. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta 10110  
Email: whera\_89@yahoo.com

## ABSTRACT

*Rural transportation system is far behind when compared with urban transportation which resulted in decrease of rural transport demand. Therefore, for increasing the rural transport demand is needed a standards and concepts of rural transport for improving transport services both in infrastructure and facilities. Bus stop for rural transport is One of the support facilities that no available. This standar involves a specific standard for rural transport. The study was conducted in Jember and District Kalianda.*

*The method used in this study is a qualitative and quantitative analysis. Analyses were performed using standard guidelines stop / stops of public transport which will be further developed a standard stop for rural transport.*

*The analysis is based on the major facilities and supporting public transport standards issued by the Directorate General of Land Transportation can not be met properly. In other hands, planning of bus stop is appropriate but layout of bus stops at the intersection is outside the specified minimum standards. To obtain the size of the standard concept of bus stop (length: 3m-5meter), location of bus stops that have noticed the condition of the land use and supporting facilities of bus stop such as pedestrian markings should be provided.*

**Keywords:** rural, bus stop, rural transport

## ABSTRAK

Sistem transportasi perdesaan memang jauh ketinggalan jika dibanding dengan transportasi perkotaan yang berakibat pada kurang diminatnya angkutan perdesaan. Untuk itu diperlukan suatu standar-standar dan konsep peningkatan pelayanan angkutan perdesaan baik dari sisi prasarana dan sarana maupun dari komponen utama dan komponen penunjang. Salah satu fasilitas pendukung yang belum ada standarnya adalah halte dan tempat hentian untuk angkutan perdesaan. Untuk itu diperlukan suatu standar khusus untuk angkutan perdesaan. Penelitian dilakukan di Kabupaten Jember dan Kabupaten Kalianda.

Berdasarkan hasil analisis diperoleh bahwa fasilitas utama dan penunjang sesuai standar angkutan umum yang dikeluarkan oleh Ditjen Perhubungan Darat tidak dapat terpenuhi dengan baik sedangkan dari sisi perencanaan sudah sesuai kecuali letak halte dengan persimpangan masih diluar standar minimum yang telah ditentukan. Untuk konsep standar halte diperoleh ukuran halte (panjang 5 meter-3meter), lokasi halte yang telah memperhatikan kondisi tata guna lahan dan fasilitas pendukung halte seperti marka penyeberang jalan harus disediakan.

**Kata Kunci :** perdesaan, halte, angkutan perdesaan

## PENDAHULUAN

Angkutan perdesaan merupakan sarana transportasi yang sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat perdesaan. Operasional angkutan perdesaan yang ada dimaksud untuk meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk dan sumberdaya lainnya yang dapat mendukung terjadinya pertumbuhan ekonomi daerah perdesaan. Dengan adanya angkutan perdesaan tersebut diharapkan dapat menghilangkan isolasi dan memberi stimulan ke arah perkembangan di semua bidang kehidupan baik perdagangan, industri maupun sektor lainnya di daerah perdesaan.

Untuk itu peranan angkutan perdesaan sangat penting dalam menyediakan akses bagi masyarakat untuk memenuhi kebutuhan barang dan jasa sehari-hari, serta meningkatkan kehidupan sosial ekonomi. Akses terhadap informasi, pasar dan jasa masyarakat dan lokasi tertentu serta peluang-peluang baru kesemuanya merupakan kebutuhan yang penting dalam proses pembangunan.

Keberlangsungan angkutan perdesaan perlu dilengkapi dengan fasilitas pendukung angkutan perdesaan seperti ketersediaan halte dan tempat hentian. Halte tersebut berfungsi sebagai tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang aman bagi masyarakat perdesaan. Kegunaan halte sangat erat dengan pelaku perjalanan karena manusia sebagai pelaku perjalanan tersebut membuat prasarana tersebut untuk mempermudah aktivitas/kegiatan.

Saat ini Ditjen Perhubungan Darat telah membuat pedoman teknik halte untuk daerah perkotaan. Namun standar

tersebut belum bisa dirujuk oleh angkutan perdesaan karena belum tentu sesuai dengan kebutuhan masyarakat perdesaan. Sehingga perlu direncanakan kebutuhan halte berdasarkan pada spesifikasi pada standar angkutan perdesaan yang merefleksikan kebutuhan yang diinginkan oleh masyarakat berdasarkan kebutuhannya.

Sistem transportasi perdesaan memang jauh ketinggalan jika dibanding dengan transportasi perkotaan yang berakibat pada kurang diminatnya angkutan perdesaan. Untuk itu diperlukan suatu standar-standar dan konsep peningkatan pelayanan angkutan perdesaan baik dari sisi prasarana dan sarana maupun dari komponen utama dan komponen penunjang. Salah satu fasilitas pendukung yang belum ada standarnya adalah halte dan tempat hentian untuk angkutan perdesaan. Untuk itu pertanyaan penelitian adalah sebagai berikut:

- Bagaimana konsep ukuran halte angkutan perdesaan?
- Bagaimana konsep lokasi halte angkutan perdesaan untuk barang?
- Bagaimana kebutuhan fasilitas pendukung halte angkutan perdesaan?

Maksud kajian ini adalah mengidentifikasi konsep standar halte dan hentian angkutan perdesaan di wilayah pertanian. Sedangkan tujuannya adalah meningkatkan pelayanan transportasi khususnya di wilayah perdesaan dalam rangka mewujudkan transportasi yang efektif dan efisien.

Survei pengumpulan data primer dan sekunder untuk memperoleh gambaran standar pelayanan angkutan perdesaan dilaksanakan pada perdesaan yang memiliki karakteristik wilayah pertanian yaitu Kabupaten Jember dan Kabupaten Kalianda.

## LANDASAN TEORI

### 1. Angkutan Perdesaan

Ciri-ciri masyarakat perdesaan yang menonjol oleh Kurniawan E adalah sebagai berikut:

- a. Di dalam masyarakat perdesaan di antara warganya mempunyai hubungan yang lebih mendalam dan erat bila dibandingkan masyarakat kota.
- b. Sistem kekeluargaan umumnya berkelompok sesuai dengan dasar kekeluargaan (*Gemeinschaft* atau paguyuban)
- c. Sebagian besar warga perdesaan hidup dari pertanian
- d. Masyarakat perdesaan bersifat *homogeny* seperti pada hal mata pencaharian, agama dan adat istiadat.

### 2. Standar Halte Perdesaan

Dalam *Guidelines for Rural Bus Routes and Bus Stops* memberikan gambaran terhadap standar untuk halte di perdesaan adalah sebagai berikut

#### a. *Traffic volumes*

Volume lalu lintas berdasarkan pada jumlah kendaraan yang bergerak per hari pada kedua ruas jalan.

#### b. *Speed*

Standar halte pada umumnya 80% didasarkan pada kecepatan. Kecepatan rendah jika kecepatan dibawah 70 km/jam. Dan Kecepatan tinggi jika kecepatan di atas 70 km/jam.

#### c. *Sight Distance*

Penentuan jarak pandang henti ditentukan oleh ke dua arah kecuali keadaan yang mengindikasikan

sebaliknya. Jarak pandang henti dan jarak aman berdasarkan PEDOMAN AUSTRROADS adalah *Stop sign distance* dan *Save intersection site distance*

#### d. *Pedestrian access at Bus stop*

Akses pejalan kaki bertujuan untuk memberikan keamanan para calon penumpang kendaraan umum disekitar lokasi dan naik/turun penumpang.

#### e. *Car parking*

Parkir kendaraan akan dibutuhkan pada beberapa kegunaan dan titik transfer. Ada yang seharusnya cukup tempat untuk mengakomodasi jumlah keluarga yang menggunakan site tersebut. Parkir area tidak harus bebas dari pergerakan lalu lintas dan tempatnya harus menjamin bahwa tidak ada konflik dengan pergerakan bus.

### 3. Fasilitas halte

Fasilitas halte yang diperlukan untuk menjamin kenyamanan dan keamanan penumpang menunggu, naik-turun kendaraan umum dan menjamin kelancaran pergerakan lalu lintas, sehingga fungsi halte dapat efisien dan efektif diperlukan:

- a. Tempat menunggu penumpang yang aman yang tidak mengganggu aktivitas jalan
- b. Tempat teduh yang memadai
- c. Tempat berhenti kendaraan umum beserta rambunya yang aman dan lancar
- d. Tempat duduk untuk penumpang menunggu kendaraan
- e. Fasilitas penyeberangan untuk pejalan kaki, yang tidak terganggu oleh aktivitas halte

- f. Pemasangan pagar supaya pejalan kaki tidak menyeberang disembarang tempat
  - g. Informasi yang diperlukan
  - h. Telpon umum
4. Ukuran halte disesuaikan dengan kebutuhan yang tergantung pada jumlah penumpang dan aktivitas penumpang dan kendaraan umum sesuai dengan trayek.
  5. Lokasi halte

Lokasi halte penumpang kendaraan angkutan umum dilakukan dengan memperhatikan rencana kebutuhan lokasi simpul jaringan aktivitas penumpang dan jalur kendaraan umum serta diperhatikan pula; rencana umum tata ruang, kepadatan lalu lintas dan kapasitas jalan sekitar halte, keterpaduan antar moda transportasi, kondisi geografis lokasi halte, dan kelestarian lingkungan

- a. Jarak minimal halte dari pertemuan jalan adalah 50 meter atau disesuaikan dengan panjang antrian
- b. Jarak minimal halte dari pertemuan jalan adalah 50 meter atau disesuaikan dengan panjang antrian

## METODOLOGI

### 1. Pengumpulan Data

Pengumpulan data yang dilakukan adalah dalam bentuk pengamatan langsung, pengukuran dan wawancara yang berupa data primer sedangkan studi dokumentasi merupakan bentuk data sekunder. Data primer yang diperoleh dari pendataan dilokasi yang ditetapkan sebagai daerah atau titik penelitian dan data sekunder

diperoleh dari instansi atau lembaga yang berkaitan dengan data yang diperlukan. Pengumpulan data primer diperoleh dengan melakukan pengamatan, wawancara dan pengukuran secara langsung di lapangan pada waktu serta periode tertentu. Sedangkan pengumpulan data sekunder dilakukan dengan mengadakan studi dokumentasi yang dapat diperoleh dari instansi terkait misalnya jasa marga, pemda, dam lainnya. Studi dokumentasi ini untuk memperoleh data kendaraan, data tofografi, data lingkungan dan data penduduk yang mempengaruhi kondisi jalan yang ditinjau.

### 2. Analisis Data

Dalam menganalisis data, data yang telah dikumpulkan perlu di olah untuk memperoleh data kuantitatif supaya dapat dihitung. Data tersebut kemudian dideskripsikan berdasarkan parameter statistik dengan menjelaskan kondisi data apa adanya baik dari lapangan maupun hasil dokumentasi. Deskripsi data tersebut ditampilkan dalam bentuk grafik untuk lebih memvisualisasikan angka-angka.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### a. Kabupaten Lampung Selatan

Angkutan perdesaan di Kabupaten Lampung Selatan hanya melayani 13 kecamatan dari 17 kecamatan yang ada. Luas daerah yang terlayani ada 836.526 km<sup>2</sup> dari total luas Kabupaten Lampung 2.109,74 km<sup>2</sup>. Kondisi tersebut memberikan gambaran bahwa 81,7% kabupaten Lampung Selatan sudah terlayani dengan angkutan perdesaan.

Namun keberadaan angkutan perdesaan sudah tidak dapat dimanfaatkan masyarakat secara optimal. Berdasarkan informasi

dari Dinas Perhubungan Kabupaten Lampung Selatan bahwa *load factor* angkutan perdesaan setiap tahun mengalami penurunan. Tahun ini *load factor* hanya mencapai 50%. Oleh karena itu setiap tahunnya, Dinas Perhubungan Kabupaten Lampung Selatan melakukan evaluasi terhadap trayek angkutan perdesaan untuk mengetahui kemungkinan adanya *rerouting* trayek dalam rangka optimalisasi angkutan perdesaan.

Angkutan perdesaan yang awalnya sangat diminati masyarakat untuk mengangkut penumpang dan hasil pertanian sekarang tergantikan oleh keberadaan sepeda motor dan mobil rental.

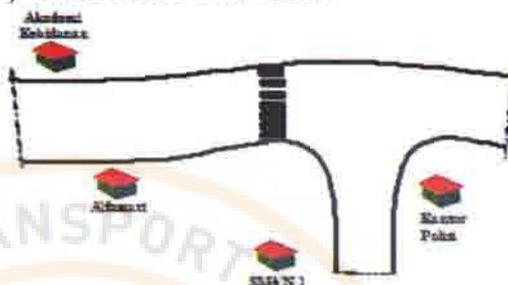
Sepeda motor dianggap lebih freksibel sebagai alat transportasi masyarakat perdesaan. Selain itu, harga sepeda motor yang relative mudah dan dapat dijangkau oleh masyarakat. Hampir setiap kepala keluarga di daerah perdesaan telah memiliki sepeda motor. Peningkatan sepeda motor tersebut tidak diiringi dengan peningkatan kualitas dan kuantitas angkutan perdesaan sehingga minat terhadap sepeda motor semakin berkurang.

Untuk mengangkut hasil panen, para petani lebih memilih merental mobil dibandingkan menggunakan angkutan perdesaan. Mobil carteran dianggap lebih murah karena dapat mengangkut hasil pertanian dari beberapa petani sehingga harga mobil carteran dapat ditanggung beberapa orang. Selain itu, kapasitas muat mobil carteran lebih besar karena memang diperuntukkan untuk mobil barang seperti mobil *Pick up* atau mobil dengan bak belakang terbuka.

Berdasarkan hasil pemantauan dilapangan ditemukan terdapat 9 halte yang tersedia di Lampung Selatan. Pada umumnya

halte dan tempat hentian tersebut terletak di kantong-kantong dimana banyak terjadi pergerakan seperti perkantoran, perumahan, sekolah dan pasar. Beberapa halte tersebut memiliki ukuran dan struktur yang berbeda.

### 1) Halte SMA 1 Kalianda



**Gambar 1.** Sketsa Lokasi Halte SMA 1 Kalianda

Ukuran halte terdiri dari tinggi halte: 3 meter, lebar halte : 4 meter, tinggi tempat duduk : 30 cm, lebar tempat duduk : 50 cm, bahan tiang halte : konstruksi besi, bahan tempat duduk : konstruksi beton, lebar atap: 1,5 meter, dan bahan atap : kanopi

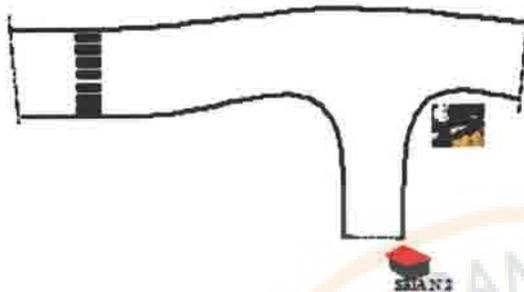
**Tabel 1.** Evaluasi Standar Halte SMA 1 Kalianda

Keterangan	Standar	Kondisi Eksisting
Fasilitas Utama	Identitas halte berupa nama/nomor rambu petunjuk	Tidak ada
	Rambu petunjuk	Tidak ada
	Papan informasi trayek	Tidak ada
	Tempat duduk	Ada
Fasilitas tambahan	Telpon umum	Tidak ada
	Tempat sampah	Tidak ada
	Pagar	Tidak ada
	Papan iklan/pengumuman	Tidak ada
Perencanaan	300-500 meter	1000 meter
	Jarak maksimal terhadap fasilitas penyeberangan (alkd=100m)	10 meter
	Jarak minimal dari persimpangan=50 m	40 meter
	Jarak minimal gedung (seperti rs, tempat ibadah) yang membutuhkan ketenangan adalah 100 m	30 meter
	Perletakan di persimpangan	
	Jarak halte-sisi (alan)=1,5 m	1,5 meter
	Lebar halte=2 m	2 meter
Panjang halte=4 m	4 meter	

Sumber: Olah Data (2012)

## 2) Halte SMA2 Kalianda

Ukuran halte terdiri dari tinggi halte; 30 cm, lebar halte : 6 meter, tinggi tempat duduk : 30 meter, lebar tempat duduk : 50 cm, bahan tiang halte : konstruksi beton, bahan tempat duduk : konstruksi beton



Gambar 2. Sketsa Lokasi Halte SMA 2 Kalianda

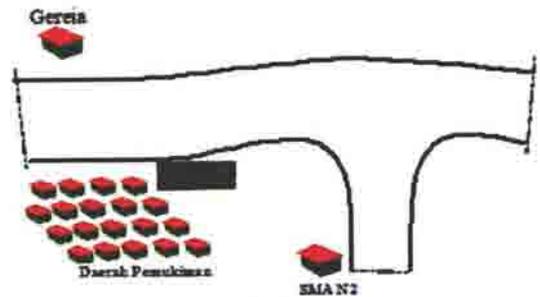
Tabel 2. Evaluasi Standar Halte SMA 2 Kalianda

Keterangan	Standar	Kondisi Eksisting
Fasilitas Utama	Identitas halte berupa nama/nomor rambu petunjuk	Tidakada
	Rambu petunjuk	Tidakada
	Papan informasi trayek	Tidakada
	Tempat duduk	Ada
Fasilitas tambahan	Telpon umum	Tidakada
	Tempat sampah	Tidakada
	Pagar	Tidakada
	Papan iklan/pengumuman	Tidakada
Perencanaan	300-500 meter	1000 meter
	Jarak maksimal terhadap fasilitas penyeberangan kaki=100m	200 meter
	Jarak minimal dari persimpangan=50 m	30 meter
	Jarak minimal gedung (seperti rs. tempat ibadah) yang membutuhkan ketenangan adalah 100m	-
	Perletakan di persimpangan	
	Jarak halte-sisi jalan =1,5 m	1,5 meter
	Lebar halte=2 m	2 meter
Panjang halte=4 m	6 meter	

Sumber: Olah Data (2012)

## 3) Halte Dragon Mufakat

Ukuran halte terdiri dari tinggi halte; 0,6 meter, lebar halte : 6 meter, tinggi tempat duduk : 0,3 meter, lebar tempat duduk : 0,5 meter, bahan tiang halte : konstruksi beton dan bahan tempat duduk : konstruksi beton.



Gambar 3. Sketsa Lokasi Halte Dragon Mufakat

Tabel 3. Evaluasi Standar Halte Dragon Mufakat

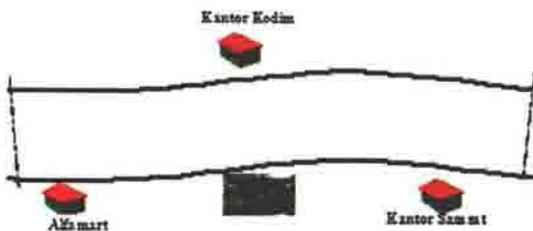
Keterangan	Standar	Kondisi Eksisting
Fasilitas Utama	Identitas halte berupa nama/nomor rambu petunjuk	Tidakada
	Rambu petunjuk	Tidakada
	Papan informasi trayek	Tidakada
	Tempat duduk	Ada
Fasilitas tambahan	Telpon umum	Tidakada
	Tempat sampah	Tidakada
	Pagar	Tidakada
	Papan iklan/pengumuman	Tidakada
Perencanaan	300-500 meter	1000 meter
	Jarak maksimal terhadap fasilitas penyeberangan kaki=100m	-
	Jarak minimal dari persimpangan=50 m	100meter
	Jarak minimal gedung (seperti rs. tempat ibadah) yang membutuhkan ketenangan adalah 100m	100meter
	Perletakan di persimpangan	
	Jarak halte-sisi jalan =1,5 m	1 meter
	Lebar halte=2 m	2 meter
Panjang halte=4 m	6 meter	

## 4) Halte Kodim

Ukuran halte terdiri atas tinggi halte; 3 meter, lebar halte : 6 meter, tinggi tempat duduk : 0,2 meter, lebar tempat duduk : 0,2 meter, bahan tiang halte : konstruksi besi dan bahan tempat duduk : konstruksi beton

## 5) Halte SD 1 Kalianda

Ukuran halte terdiri dari tinggi halte; 3 meter, lebar halte : 6 meter, tinggi tempat duduk : 0,3 meter, lebar tempat duduk : 0,5 meter, bahan tiang halte : konstruksi besi dan bahan tempat duduk : konstruksi beton



**Gambar 4.** Sketsa Lokasi Halte Kodim  
**Tabel 4.** Evaluasi Standar Halte Kodim

**Gambar 5.** Sketsa Lokasi Halte SD 1 Kalianda

**Tabel 5.** Evaluasi Standar Halte SD 1 Kalianda

Keterangan	Standar	Kondisi Eksisting
Fasilitas Utama	Identitas halte berupa nama/nomor rambu petunjuk	Tidak ada
	Rambu petunjuk	Tidak ada
	Papan informasi trayek	Tidak ada
	Tempat duduk	Tidak Ada
Fasilitas tambahan	Telpon umum	Tidak ada
	Tempat sampah	Tidak ada
	Pagar	Tidak ada
	Papan iklan/pengumuman	Tidak ada
Perencanaan	300-500 meter	1000 meter
	Jarak maksimal terhadap fasilitas penyeberangan kaki=100m	-
	Jarak minimal dari persimpangan=50 m	>100 meter
	Jarak minimal gedung (seperti rs, tempat ibadah) yang membutuhkan ketenangan adalah 100 m	30 meter
	Perletakan di persimpangan	
	Jarak halte-sisi jalan=1,5 m	1,5 meter
	Lebar halte=2 m	2 meter
	Panjang halte=4 m	4 meter

Keterangan	Standar	Kondisi Eksisting
Fasilitas Utama	Identitas halte berupa nama/nomor rambu petunjuk	Tidak ada
	Rambu petunjuk	Tidak ada
	Papan informasi trayek	Tidak ada
	Tempat duduk	Ada
Fasilitas tambahan	Telpon umum	Tidak ada
	Tempat sampah	Tidak ada
	Pagar	Tidak ada
	Papan iklan/pengumuman	Tidak ada
Perencanaan	300-500 meter	1000 meter
	Jarak maksimal terhadap fasilitas penyeberangan kaki=100m	5 meter
	Jarak minimal dari persimpangan=50 m	>1000 meter
	Jarak minimal gedung (seperti rs, tempat ibadah) yang membutuhkan ketenangan adalah 100 m	-
	Perletakan di persimpangan	
	Jarak halte-sisi jalan=1,5 m	1 meter
	Lebar halte=2 m	2 meter
	Panjang halte=4 m	6 meter

### 6) Halte RSU Kalianda

Ukuran halte terdiri dari tinggi halte; 3 meter, lebar halte : 6 meter, tinggi tempat duduk : 0,3 meter, lebar tempat duduk : 0,5 meter, bahan tiang halte : konstruksi besi dan bahan tempat duduk : konstruksi beton

### 7) Halte Tugu Raden Intan

Ukuran halte terdiri dari tinggi halte; 3 meter, lebar halte : 6 meter, tinggi tempat duduk : 0,3 meter, lebar tempat duduk : 0,5 meter, bahan tiang halte : konstruksi kayu dan bahan tempat duduk : konstruksi beton



**Gambar 6.** Sketsa Lokasi Halte RSU Kalianda

**Gambar 7.** Sketsa Lokasi Halte Tugu Raden Intan

**Tabel 6. Evaluasi Standar Halte RSU Kalianda**

Keterangan	Standar	Kondisi Eksisting
Fasilitas Utama	Identitas halte berupa nama/nomor rambu petunjuk	Tidakada
	Rambu petunjuk	Tidakada
	Papan informasi trayek	Tidakada
	Tempat duduk	Ada
Fasilitas tambahan	Telpon umum	Tidakada
	Tempat sampah	Tidakada
	Pagar	Tidakada
	Papan iklan/pengumuman	Tidakada
Perencanaan	300-500 meter	>1000 meter
	Jarak maksimal terhadap fasilitas penyeberangan kaki=100m	10 meter
	Jarak minimal dari persimpangan=50 m	10 meter
	Jarak minimal gedung (seperti rs, tempat ibadah) yang membutuhkan ketenangan adalah 100 m	10 meter
	Perletakan di persimpangan	
	Jarak halte-sisi jalan =1,5 m	1,5 meter
	Lebar halte=2 m	2 meter
	Panjang halte=4 m	6 meter

## b. Kabupaten Bantul

Angkutan perdesaan merupakan salah satu sarana transportasi umum yang penting untuk mendukung aktifitas dan mobilitas penduduk serta mempercepat pemerataan hasil pembangunan terutama pada daerah-daerah pinggiran. Namun keberadaan angkutan perdesaan di Kabupaten Bantul tidak begitu diminati oleh masyarakat perdesaan. Hal ini disebabkan karena tingkat pelayanan angkutan perdesaan yang masih sangat rendah diakibatkan karena minimnya permintaan sehingga pemilik angkutan perdesaan tidak dapat menutupi biaya operasi kendaraan.

Alasan lainnya yang menyebabkan turunnya minat masyarakat terhadap angkutan perdesaan adalah adanya fenomena sepeda motor. Saat ini, pertumbuhan sepeda motor baik di perkotaan maupun di perdesaan sangat pesat. Sepeda motor menjadi pilihan utama bagi masyarakat perdesaan dibandingkan angkutan perdesaan. Beberapa alasan adalah lebih ekonomis,

**Tabel 7. Evaluasi Standar Halte Tugu Raden Intan**

Keterangan	Standar	Kondisi Eksisting
Fasilitas Utama	Identitas halte berupa nama/nomor rambu petunjuk	Tidakada
	Rambu petunjuk	Tidakada
	Papan informasi trayek	Tidakada
	Tempat duduk	Ada
Fasilitas tambahan	Telpon umum	Tidakada
	Tempat sampah	Tidakada
	Pagar	Tidakada
	Papan iklan/pengumuman	Tidakada
Perencanaan	300-500 meter	1000 meter
	Jarak maksimal terhadap fasilitas penyeberangan kaki=100m	10 meter
	Jarak minimal dari persimpangan=50 m	10 meter
	Jarak minimal gedung (seperti rs, tempat ibadah) yang membutuhkan ketenangan adalah 100 m	20 meter
	Perletakan di persimpangan	
	Jarak halte-sisi jalan =1,5 m	1,5 meter
	Lebar halte=2 m	3 meter
	Panjang halte=4 m	6 meter

efektif dan efisien. Harga jual sepeda motor pada umumnya dapat dijangkau oleh masyarakat dengan adanya program bayar secara angsur.

### 1) Halte kantor Pajak

Ukuran halte terdiri dari tinggi halte; 2,1 meter, lebar halte : 3 meter, tinggi tempat duduk : 0,6 meter, lebar tempat duduk : 0,5 meter, bahan tiang halte : konstruksi besi dan bahan tempat duduk : konstruksi beton



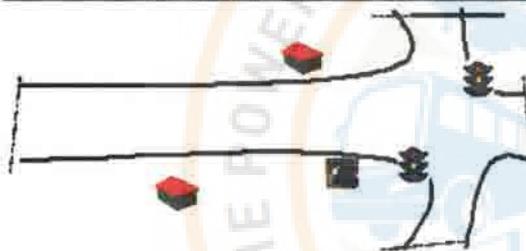
**Gambar 8. Sketsa Lokasi Halte Kantor Pajak**

### 2) Halte Bejenk

Ukuran halte terdiri dari tinggi halte; 2,1 meter, lebar halte : 3 meter, tinggi tempat duduk : 0,6 meter, lebar tempat duduk : 0,5 meter, bahan tiang halte : konstruksi besi dan bahan tempat duduk : konstruksi beton.

**Tabel 8. Evaluasi Standar Halte Kantor Pajak**

Keterangan	Standar	Kondisi Eksisting
Fasilitas Utama	Identitas halte berupa nama/nomor rambu petunjuk	Tidak ada
	Rambu petunjuk	Tidak ada
	Papan informasi trayek	Tidak ada
	Tempat duduk	Ada
Fasilitas tambahan	Telpon umum	Tidak ada
	Tempat sampah	Tidak ada
	Pagar	Tidak ada
	Papan iklan/pengumuman	Tidak ada
Perencanaan	300-500 meter	1000 meter
	Jarak maksimal terhadap fasilitas penyeberangan kaki=100m	>100 meter
	Jarak minimal dari persimpangan=50 m	>100 meter
	Jarak minimal gedung (seperti rs, tempat ibadah) yang membutuhkan ketenangan adalah 100 m	>100 meter
	Perletakan di persimpangan	
	Jarak halte-sisi jalan =1,5 m	1,5 meter
	Lebar halte=2 m	2 meter
	Panjang halte=4 m	2x 3 meter



**Gambar 9. Sketsa Lokasi Halte Bajen**  
**Tabel 9. Evaluasi Standar Halte Bajen**

Keterangan	Standar	Kondisi Eksisting
Fasilitas Utama	Identitas halte berupa nama/nomor rambu petunjuk	Tidak ada
	Rambu petunjuk	Tidak ada
	Papan informasi trayek	Tidak ada
	Tempat duduk	Ada
	Telpon umum	Tidak ada
Fasilitas tambahan	Tempat sampah	Tidak ada
	Pagar	Tidak ada
	Papan iklan/pengumuman	Tidak ada
	300-500 meter	1000 meter
Perencanaan	Jarak maksimal terhadap fasilitas penyeberangan kaki=100m	10 meter
	Jarak minimal dari persimpangan=50 m	10 meter
	Jarak minimal gedung (seperti rs, tempat ibadah) yang membutuhkan ketenangan adalah 100 m	1000 meter
	Perletakan di persimpangan	
	Jarak halte-sisi jalan =1,5 m	1,5 meter
	Lebar halte=2 m	2 meter
	Panjang halte=4 m	4 meter

**3) Halte Tepedak**

Ukuran halte terdiri dari tinggi halte; 2,1 meter, lebar halte : 3 meter, tinggi tempat duduk : 0,6 meter, lebar tempat duduk : 0,5 meter, bahan tiang halte : konstruksi besi dan bahan tempat duduk : konstruksi besi

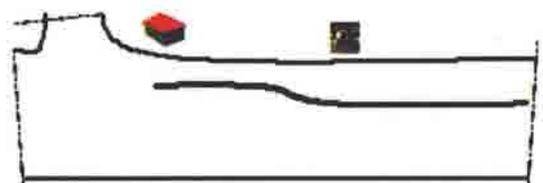


**Gambar 10. Sketsa Lokasi Halte Tepedak**  
**Tabel 10. Evaluasi Standar Halte Tepedak**

Keterangan	Standar	Kondisi Eksisting
Fasilitas Utama	Identitas halte berupa nama/nomor rambu petunjuk	Tidak ada
	Rambu petunjuk	Tidak ada
	Papan informasi trayek	Tidak ada
	Tempat duduk	Ada
	Telpon umum	Tidak ada
Fasilitas tambahan	Tempat sampah	Tidak ada
	Pagar	Tidak ada
	Papan iklan/pengumuman	Tidak ada
	300-500 meter	>1000 meter
Perencanaan	Jarak maksimal terhadap fasilitas penyeberangan kaki=100m	5 meter
	Jarak minimal dari persimpangan=50 m	5 meter
	Jarak minimal gedung (seperti rs, tempat ibadah) yang membutuhkan ketenangan adalah 100 m	>1000 meter
	Perletakan di persimpangan	
	Jarak halte-sisi jalan =1,5 m	1,5 meter
	Lebar halte=2 m	2 meter
	Panjang halte=4 m	3 meter

**4) Halte**

Ukuran halte terdiri tinggi halte; 2,1 meter, lebar halte : 3 meter, tinggi tempat duduk : 0,6 meter, lebar tempat duduk : 0,5 meter, bahan tiang halte : konstruksi besi dan bahan tempat duduk : konstruksi beton



**Gambar 11. Sketsa Lokasi Halte**

**Tabel 11.** Evaluasi Standar Halte

Keterangan	Standar	Kondisi Eksisting
Fasilitas Utama	Identitas halte berupa nama/nomor rambu petunjuk	Tidakada
	Rambu petunjuk	Tidakada
	Papan informasi trayek	Tidakada
	Tempat duduk	Ada
Fasilitas tambahan	Telpon umum	Tidakada
	Tempat sampah	Tidakada
	Pagar	Tidakada
	Papan iklan/pengumuman	Tidakada
Perencanaan	300-500 meter	>1000 meter
	Jarak maksimal terhadap fasilitas penyeberangan kaki=100m	100meter
	Jarak minimal dari persimpangan=50 m	100meter
	Jarak minimal gedung (seperti rs, tempat ibadah) yang membutuhkan ketenangan adalah 100 m	>1000 meter
	Perletakan di persimpangan	
	Jarak halte-sisi jalan =1,5 m	1,5 meter
	Lebar halte=2 m	2 meter
	Panjang halte=4 m	3 meter

## 2. Konsep Standar Halte Dan Tempat Hentian Angkutan Perdesaan

### a. Ukuran Halte

Berdasarkan ukuran halte yang telah ada di Kabupaten Bantul dan Kabupaten Kulianda maka dapat disimpulkan ukuran halte seharusnya memiliki panjang 2,5 meter-3 meter dan lebar 1m-1,5m.

Tinggi tempat duduk sebaiknya dapat digunakan oleh semua umur pengguna halte sehingga perlu mempertimbangkan tinggi tempat duduk untuk anak SLTP. Untuk itu, diperlukan tinggi tempat duduk 50 cm hingga 60 cm.

### b. Lokasi Halte

Lokasi halte sebaiknya memperhatikan aspek keselamatan baik pengguna halte maupun pengendara kendaraan yang melintas di halte tersebut.

1) Rencana umum tata ruang dengan memperhatikan pusat keramaian seperti pasar, pertokoan, objek wisata dan lain-lain. Pusat keramaian lainnya adalah perkantoran, sekolah dan lain-lain. Rencana tata ruang tersebut dapat memprediksi tingkat bangkitan dan

tarikan yang akan terjadi pada zona yang akan ditempatkan halte tersebut.

- 2) Kondisi geografis perlu dipertimbangkan sehingga keberadaan halte tersebut tidak mengganggu kelancaran lalu lintas.
- 3) Kepadatan lalu lintas dan kapasitas jalan disekitar halte
- 4) Beberapa hal yang perlu diperhatikan adalah menurut pedoman halte angkutan perdesaan AUSROAD adalah *save intersection site distance*.

### c. Fasilitas Pendukung

- 1) Selayaknya halte dilengkapi dengan penutup pada bagian atasnya (kanopi)
- 2) Tempat duduk dalam satu halte empat - lima kursi, dimana lebar setiap tempat duduk ukurannya 40 cm.
- 3) Lantai halte juga harus tahan terhadap cuaca dan tidak licin. Sebaiknya lantai halte didesain dengan tinggi yang tidak membuat air hujan tergenang.
- 4) Perlu pertimbangan untuk membuat lajur khusus supaya aktifitas naik turun penumpang tidak mengganggu lalu lintas lainnya. Memberi lahan kepada angkutan umum untuk ngetem, menaikan dan menurunkan penumpang. Terlebih untuk penumpang dengan jumlah barang yang sangat banyak sehingga membutuhkan waktu untuk menaikan/ turunkan penumpang.

## KESIMPULAN

1. Keberadaan angkutan perdesaan saat ini sudah tidak menjadi moda paling diminati oleh masyarakat perdesaan. Hal ini disebabkan karena tingkat pelayanan kepada masyarakat yang semakin rendah. Selain itu, para

- petani lebih memilih mobil carteran untuk mengangkut hasil pertanian.
2. Berdasarkan hasil evaluasi halte angkutan perdesaan dengan menggunakan standar halte dan tempat hentian untuk angkutan perkotaan diperoleh bahwa:
    - a. Fasilitas utama seperti identitas halte berupa nama/nomor rambu petunjuk, papan informasi trayek pada umumnya belum tersedia di beberapa halte di kedua kabupaten tersebut. Namun untuk fasilitas tempat duduk sudah tersedia dengan baik.
    - b. Fasilitas tambahan berupa telepon umum, tempat sampah, pagar dan papan iklan/pengumuman belum tersedia untuk semua halte di kedua lokasi studi.
    - c. Perencanaan seperti jarak antar halte, jarak halte-sisi jalan, lebar halte dan panjang halte dan jarak maksimal terhadap fasilitas penyeberangan sudah dipenuhi oleh semua halte. Sedangkan Jarak minimal dari persimpangan masih belum memenuhi standar yang telah ditentukan.
  3. Dari hasil evaluasi standar halte angkutan perdesaan, maka diperoleh standar halte untuk angkutan perdesaan sebagai mana berikut:
    - a. Ukuran halte yaitu panjang 2,5 meter-3 meter dan lebar 1m-1,5m sedangkan ukuran tempat duduk halte yaitu tinggi 60 cm dan lebar 50 cm.
    - b. Lokasi halte dengan memperhatikan kondisi tata guna lahan seperti pusat keramaian, kondisi geometrik jalan dan kepadatan arus lalu lintas.
    - c. Fasilitas pendukung halte yaitu berupa marka penyeberang jalan (*zebra cross*), atap halte untuk memberikan kenyamanan pengguna halte.

## DAFTAR PUSTAKA

Bantul dalam angka 2011, 2011, Badan Pusat Statistik Kabupaten Bantul.

[http://bappeda.jabarprov.go.id/docs/perencanaan/20070524\\_073129.pdf](http://bappeda.jabarprov.go.id/docs/perencanaan/20070524_073129.pdf), 26 juli 2012, Profil kemiskinan di Perdesaan, Tata Wiranto, Direktur Kerjasama Pembanguna Sektor dan Daerah, Bappenas.

<http://koeko.wordpress.com/2010/10/28/pengertian-kotadesa-dan-permasalahannya/>, Kurniawa E, pengertian kota, desa dan permasalahannya.

Kementerian Perhubungan Direktur Jenderal perhubungan Darat, 1996, *Pedoman Teknis Perekayasaan tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum*.

Priyanto S dan Supriyanto H, 2004, *Tinjauan tingkat aksesibilitas angkutan umum perdesaan (Studi kasus Kabupaten Bantul Propinsi D.I Yogyakarta)*, Skripsi, Universitas Gajah Mada.