

KEEFEKTIFAN HALTE TERHADAP KEMACETAN

I Wayan Arnaya¹, Ilham Ramadhan^{2*}

¹Manajemen Transportasi Jalan, Politeknik Transportasi Darat Bali
Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kec. Kerambitan, Kab. Tabanan – Bali, Indonesia 80582

²Manajemen Keselamatan Transportasi Jalan, Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan
Jl. Semeru Nomor 03, Kota Tegal, Indonesia 52125

*Ilham_ramadhan2755@yahoo.com

ABSTRAK

Halte bus atau shelter adalah tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang bus, biasanya ditempatkan pada jaringan pelayanan angkutan bus. Di pusat kota ditempatkan pada jarak 300 sampai 500 m dan di pinggiran kota antara 500 sampai 1000 m. Antara lain fungsi dari halte adalah menjadi alat transit untuk sebuah perjalanan, memudahkan penumpang menemukan alat transportasi untuk menuju suatu tujuan. Adanya halte ini membandingkan kelancaran lalu lintas dan titik kemacetan di kota Semarang.

Kata kunci: *halte bus; titik kemacetan di kota Semarang*

THE EFFECTIVENESS OF HALTE TO JUST

ABSTRACT

Bus stops or shelters are places for boarding and boarding passengers, usually placed on the bus service network. In the center of the city is placed at a distance of 300 to 500 m and in the suburbs between 500 to 1000 m. Between other functions of the bus stop into a means of transit for a journey, allowing passengers to find a means of transportation to a destination. The existence of this bus stop compares the smooth traffic and congestion points in the city of Semarang.

Keywords: bus stop; congestion point in Semarang city

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan sebuah pengetahuan yang telah dikembangkan oleh manusia sejak mereka mengenal hidup menetap. Transportasi pada hakekatnya merupakan kegiatan pergerakan atau perpindahan barang dan manusia pada ruang dan suatu waktu melalui moda tertentu. Perkembangan transportasi saat ini telah berkembang semakin pesat sebanding dengan penambahan jumlah penduduk. Hal yang berpengaruh pada penambahan penduduk yaitu sistem transportasi. Perkembangan yang ada menuntut sistem transportasi yang lebih baik di masa depan. Peningkatan kebutuhan transportasi dapat meningkatkan permintaan moda transportasi yang didominasi oleh kendaraan pribadi. Dengan demikian jumlah kemacetan akan bertambah.

Permasalahan transportasi selalu terjadi hampir diseluruh kota-kota besar di dunia, dan bahkan sudah dalam keadaan yang sangat kritis. Penyebabnya antara lain mulai terbatasnya sarana dan prasarana transportasi, urbanisasi yang cepat, tingkat kedisiplinan lalu lintas yang rendah, semakin jauh pergerakan manusia setiap harinya, dan mungkin juga sistem perencanaan transportasi yang kurang baik. Akibatnya kemacetan, tundaan, kecelakaan yang tidak dapat dihindari lagi. Penelitian ini dilaksanakan pada wilayah Kota Semarang karena Transportasi di Kota Semarang merupakan ibukota provinsi dimana pusat perekonomian lebih dominan berada di pusat kota (pusat perbelanjaan), sehingga mobilitas orang dengan berbagai aktivitas, mobilitas barang maupun jasa menupuk pada satu tujuan yaitu pusat kota. Dampak dari realita ini adalah pada jam-jam tertentu terjadi kemacetan di berbagai ruas Jalan Semarang. Kemacetan lalu lintas jalan (*congestion*) dapat terjadi karena halte yang kurang pada daerah kota Semarang dan kurangnya pemahaman para supir bus yang

menurunkan penumpang disebarkan tempat.

Dalam beberapa tahun mendatang kemacetan sepertinya akan menjadi hal yang biasa dan akan terjadi setiap waktu. Selama ini kemacetan di kota Semarang terjadi pada jam-jam tertentu seperti jam berangkat kantor dan jam pulang kantor. Kemacetan tersebut juga terjadi pada ruas-ruas jalan tertentu seperti jalan Kaligawe, jalan Setiabudi Jatingaleh, jalan jend. Sudirman daerah Krapyak. Berdasarkan berita Suara Merdeka tanggal 1 April 2007 bahwa dalam 2 tahun mendatang, Semarang diprediksi makin macet. Hal ini disebabkan karena kendaraan yang beroperasi di kota Semarang rata-rata bertambah 1500-2000 unit tiap bulannya. kemacetan tidak hanya terjadi pada jam berangkat dan pulang kerja, pada jam 12 siang sekarang juga biasa terjadi kemacetan utamanya di jalan Kaligawe dan bundaran kalibanteng ke barat sampai mangkang.

Hal ini kalau tidak segera diatasi dan dicari solusinya, bukan tidak mungkin tahun-tahun mendatang kemacetan di Semarang akan menyamai kemacetan di Jakarta atau malah bisa lebih parah, ini karena masalah kota Semarang bukan cuma lalu lintas tapi juga banjir dan rob. Solusinya mungkin adalah mulai sekarang dilakukan penataan kota yang berorientasi masa depan. Penataan kota kalau cuma untuk mengatasi masalah sesaat, jika masalah teratasi tetapi masalah lain timbul. Itu sama saja masalah belum teratasi. Penataan kota yang berorientasi masa depan adalah penataan kota yang memperhitungkan kemungkinan-kemungkinan yang akan terjadi pada masa mendatang. Hal ini perlu kajian yang lebih mendalam. Nantinya kajian-kajian tersebut bukan hanya menjadi kajian belaka tapi bisa terealisasi menjadi kenyataan.

Dalam hal ini halte seharusnya bisa meminimalisir angka kemacetan dikota semarang contohnya dipusat perbelanjaan, pasti akan terjadi lonjakan penumpang. Tapi bukti nyatanya halte belum bisa maksimal untuk meminimalisir angka kemacetan di pusat perbelanjaan yang dikarenakan letak halte/shelter tidak strategis. Sehingga BRT (bus rapid transit) berhenti pada ruas jalan dan menyebabkan kendaraan yang berada dibelakangnya terhambat oleh BRT dan mengakibatkan kemacetan

METODE

Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan artikel ini adalah penelitian kualitatif metode pengumpulan data (study dokumen). Dokumentasi adalah salah satu metode pengumpulan data kualitatif dengan melihat atau menganalisis dokumen-dokumen yang dibuat oleh subjek sendiri atau oleh orang lain tentang subjek.

HASIL

Penempatan halte / shelter di wilayah kota semarang guna meminimalisir kemacetan yang terjadi karena menurunkan penumpang disebarkan tempat Posisi shelter dalam operasional bus sangat penting, penempatan posisi shelter sebisa mungkin dapat dijangkau oleh rata-rata daya jangkau perjalanan para penggunanya, daya atau kemampuan penumpang menjangkau shelter sangat penting untuk dijadikan sebagai pertimbangan dalam menentukan shelter, karena ketidakmampuan menjangkau shelter akan berdampak pada tidak maksimalnya fungsi shelter dalam operasional bus, beberapa kriteria umum dalam menentukan posisi shelter, hal utama dalam menentukan lokasi shelter adalah bagaimana melihat kaitan antara tipe dan kepadatan penggunaan lahan di sekitar daerah operasional bus, yang dari pengamatan tersebut akan dapat diidentifikasi daerah mana yang memiliki konsentrasi lebih tinggi terhadap permintaan bus. Beberapa pedoman dalam menentukan lokasi shelter menurut Giannopoulos (1989) dalam Hasrul (2011) adalah sebagai berikut:

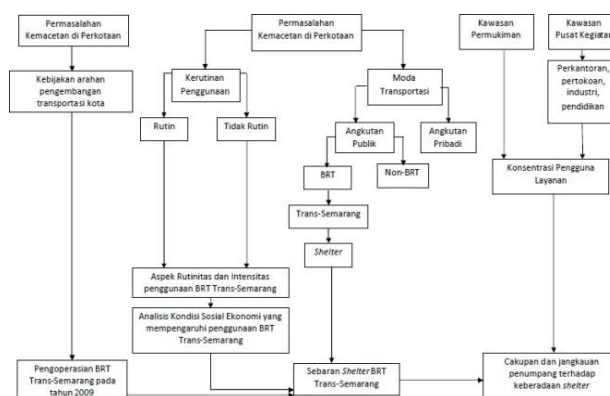
1. Pemilihan pertama dalam menentukan lokasi *shelter* adalah dengan mengutamakan konsentrasi dari pergerakan penumpang (pusat perbelanjaan, rumah sakit, sekolah, juga di sekitar pertemuan antara beberapa jalur transportasi publik lainnya).
2. Memeriksa lokasi yang diusahakan menjadi daerah lokasi *shelter* yakni dengan melakukan beberapa hal, seperti:
 - a. Mengidentifikasi area sepanjang rute bus, daerah mana yang terlihat potensial sebagai pusat konsentrasi penumpang.
 - b. Mengidentifikasi lokasi potensial *shelter* bus sepanjang rute, dengan menerapkan beberapa kriteria seperti daya jangkauan, jarak maksimal pejalan kaki, dan kriteria lainnya.
 - c. Menentukan tipe dan *shelter* sesuai dengan karakteristik geometrik lokasi.
 - d. Memilih jenis bahan dan perabotan dalam *shelter* seperti tampilan informasi, peta, dan lainnya.
3. Menghubungkan jarak maksimal berjalan kaki, adapun saran atau jarak rata-rata yang disarankan adalah sebagai berikut:
 - a. 150 – 250 meter dari pusat kota atau dari daerah yang berpopulasi tinggi
 - b. 200 – 350 meter dari wilayah dengan populasi sedang dengan area kepadatan 2000 orang/km².
 - c. 250 – 500 meter di daerah pinggiran dan area kepadatan rendah.

Shelter merupakan salah satu fasilitas krusial dalam operasional Bus Rapid Transit (BRT) Trans-Semarang. Dimana jumlah shelter hingga saat ini sebanyak 69 pasang yang tersebar di dua koridor perjalanan. Peletakan shelter tentunya bermacam-macam letak terhadap asosiasinya, letak shelter ini tentunya mempengaruhi keinginan masyarakat untuk menggunakan BRT Trans-Semarang. Pengaruhnya adalah pada jangkauan calon pengguna terhadap keberadaan lokasi shelter. Sampai saat ini, banyak shelter yang tidak berfungsi secara optimal, hal ini disebabkan karena shelter yang kurang baik peletakannya yang tidak berdasarkan potensi bangkitan dan tarikan. Masyarakat harus berjalan jauh atau harus menggunakan moda transportasi lain untuk menjangkau shelter BRT Trans-Semarang. Adanya gambaran dari fenomena tersebut, maka diperlukan adanya deskripsi mengenai pola persebaran calon pengguna Bus Rapid Transit (BRT) Trans-Semarang yang nantinya dapat mengacu kepada berapa besar daya layan jangkauan shelter yang ada pada jalur pelayanan Bus Rapid Transit (BRT) dapat menjangkau dan melayani pengguna.

Penelitian kali ini dilakukan dengan landasan memperdalam adanya kejadian atau fenomena geografis yang memang perlu dikaji lebih lanjut. Geografi transportasi dipilih menjadi kajian pokok peneliti karena merupakan salah satu cabang ilmu Geografi. Penelitian yang memfokuskan kepada cabang ilmu Geografi Transportasi ini diharapkan dapat menjawab fenomena-fenomena yang ditimbulkan dari pergerakan dan mobilitas penduduk serta memecahkan masalah transportasi perkotaan di Kota Semarang yaitu dengan maraknya implementasi transportasi missal baru di Kota Semarang sebagai salah satu solusi kemacetan di perkotaan yakni BRT. Pergerakan tentunya selalu dilakukan oleh setiap makhluk hidup. Pada dasarnya pergerakan dilakukan untuk dapat berpindah dari satu tempat ke tempat lain yang memiliki jarak tertentu. Kebutuhan akan mobilitas ini memerlukan sebuah transportasi yang dapat digunakan untuk melakukan perpindahan tersebut.

Supply (ketersediaan) yang tersedia tentunya bermacam-macam moda transportasi baik angkutan umum maupun angkutan pribadi, sedangkan demand (kebutuhan) akan perjalanan atau perpindahan tentunya memiliki tujuan tertentu sesuai dengan kebutuhan pergerakan seseorang, baik itu dilakukan secara rutin maupun tidak rutin, bahkan untuk bersekolah,

bekerja, belanja, rekreasi, dan tujuan lainnya. Pemerintah Kota Semarang memberikan berbagai macam moda transportasi, dalam penelitian ini transportasi umum dibagi menjadi dua yakni *Bus Rapid Transit* (BRT) dan *non-Bus Rapid Transit*. Kajian utama pada penelitian ini adalah BRT yang ada di Kota Semarang yakni Trans-Semarang. BRT tentunya tidak dapat terpisah dari fasilitas-fasilitas yang mendukung operasional BRT, di antaranya adalah: *shelter*, armada, dan jalur pelayanan. Penempatan lokasi *shelter* yang baik tentunya didasarkan kepada potensi bangkitan dan tarikan yang ada pada penggunaan lahan tertentu, sehingga penempatan lokasi dinyatakan optimal. Namun, jangkauan pengguna BRT terhadap keberadaan bisa jadi menjadi alasan utama pengguna untuk memiliki menggunakan transportasi umum modern ini. Jangkauan pelayanan *shelter* yang dapat dijangkau oleh pengguna tentunya memiliki nilai lebih terhadap keberadaan *shelter* sehingga penempatannya dapat dikatakan sesuai dan optimal.



Gambar 1. Rencana Jangkauan Pelayanan Shelter

PEMBAHASAN

Pemerintah Kota (Pemkot) Semarang nampaknya belum serius memberi pelayanan transportasi umum yang nyaman bagi masyarakat. Salah satunya mengenai halte bus rapid transit (BRT) yang aman dan nyaman di daerah pinggiran yang kurang diperhatikan Seperti kondisi halte BRT yang berada di seberang jalan depan kampus I UIN Walisongo Semarang. Halte semi permanen yang berbentuk tangga tersebut sudah diambil alih oleh para sopir dan kernet bus jurusan Boja- Jragung yang sering mangkal di tempat tersebut.



Gambar 2. Kondisi BRT Kota Semarang

Seperti kondisi halte BRT yang berada di seberang jalan depan kampus I UIN Walisongo Semarang. Halte semi permanen yang berbentuk tangga tersebut sudah diambil alih oleh para sopir dan kernet bus jurusan Boja- Jragung yang sering mangkal di tempat tersebut.

Kondisi halte arahnya sudah terbalik. Tangga pijakan pun dijadikan tempat duduk bersama sambil ngobrol menunggu penumpang. Akibatnya, masyarakat yang berlangganan BRT pun menjadi korbannya.

Hal demikian juga terjadi pada pusat perbelanjaan yang intensitas penumpang banyak, salah satunya di daerah Johar, banyak masyarakat dan kendaraan umum lainnya yang kurang memahami apa itu busway, apa tujuan dibuatnya jalur busway. Banyak kendaraan umum yang menurunkan dan menaikkan penumpang di jalur busway dan di halte.



Gambar 3. Pola Naik-turun penumpang di Kota Semarang

SIMPULAN

Kesimpulan yang dapat ditarik dari hasil analisa evaluasi fungsi halte sebagai angkutan umum. umumnya memiliki kondisi relatif baik tetapi ada beberapa halte yang kurang nyaman, dikarenakan banyak pedagang kaki lima yang berjualan di halte, penyimpangan fungsi menjadi tempat mangkal/ngetem taksi dan parkir kendaraan pribadi serta halte rusak dan kotor. Saran untuk Pemerintah (Dinas Perhubungan Kota Semarang). Perlu Penyediaan fasilitas halte khususnya pada titik simpul rute angkutan umum dan pada lokasi dengan bangkitan serta tarikan perjalanan yang besar.

Perbaiki fisik halte yang sudah rusak agar lebih nyaman. Menggunakan sistem operasional pehentian secara set-stops, yaitu sistem operasional yang hanya mewajibkan pengemudi angkutan umum terutama pengemudi moda angkutan Bus untuk hanya berhenti di lokasi perhentian. Larangan bagi penumpang untuk mengawali pergerakan dengan menggunakan angkutan umum selain melalui halte yang disertai dengan pelaksanaan sanksi secara tegas terhadap pelanggaran yang terjadi. Larangan bagi pengemudi untuk memberhentikan angkutan umum di sembarang tempat dan hanya di halte atau tempat yang diijinkan disertai dengan pelaksanaan sanksi secara tegas terhadap pelanggaran yang terjadi.

DAFTAR PUSTAKA

Surat undangan rapat dirlantas polda jtg nomor b/7143/viii/2017/ lantastgl 4 agustus 2017 ttg rapat pembahasan median jalan brigjend sudiarto semarang.

<http://properti.kompas.com/read/2017/07/10/072931921/dprd.kritik.posisi.halte.trans.jateng.koridor.i>.

<Http://Metrosemarang.Com/Dibiarkan-Mangkak-Halte-Brt-Ngaliyan-Jadi-Tongkrongan-Sopir-Bus-39272>

https://www.researchgate.net/profile/Itsna_Yuni_Hidayati/publication/319664415_PENGEMBANGAN_TRANSPORTASI_BERKELANJUTAN_DI_KOTA_SEMARANG/links/59b8bb80aca27241618929bd/PENGEMBANGAN-TRANSPORTASI-BERKELANJUTAN-DI-KOTA-SEMARANG.pdf

<http://loenpia.net/blog/semarangan/masalah-kemacetan-kota-semarang.html>