

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Pada penelitian ini pencantuman daftar penelitian terdahulu bertujuan untuk menemukan perbedaan antara penelitian yang tengah dikerjakan oleh penulis dengan penelitian yang telah dikerjakan oleh pihak lain. Selain itu pembahasan penelitian terdahulu juga diharapkan bisa memberikan gambaran kelebihan dan kekurangan dari penelitian yang penulis buat agar bisa lebih diperhatikan.

1. Jurnal penelitian yang disusun oleh Jeludin Daud (2005) tentang “studi efektivitas penggunaan halte di kota medan”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang menjadi penyebab tidak efektifnya halte sebagai suatu sarana untuk memperlancar kegiatan transportasi. Variabel yang diteliti dalam jurnal ini adalah kondisi fisik halte dan karakteristik responden. Penelitian ini menghasilkan bahwa penggunaan halte di kota medan tidak lagi efektif disebabkan karena tidak adanya perbaikan kerusakan halte, penggunaan halte tidak sesuai fungsinya, dan tidak dilengkapi fasilitas yang memadai.
2. Jurnal Penelitian dengan judul “Analisis Efektivitas Halte di Kota Medan” yang di susun oleh Oloan Sitohang dan Anto Ervin Situmorang (2019). Dalam penelitian ini memiliki tujuan untuk mengkaji penggunaan halte di kota medan. Pada penelitian ini peneliti mengidentifikasi halte dan fasilitas halte, mencari faktor yang berpengaruh dalam penggunaan halte, dan kemudian mengetahui karakteristik penggunaan halte di kota medan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan form kuesioner yang bertujuan untuk memperoleh gambaran umum karakteristik dan referensi responden tentang halte di kota medan. Teknik analisis data disajikan secara deskriptif kualitatif. Untuk mengetahui tingkat efektivitas halte ini ditinjau dari parameter eksisting dan persepsi efektivitas

penggunaan halte. Parameter eksisting yang digunakan antara lain tata guna lahan, jarak halte terhadap fasilitas pejalan kaki dan persimpangan, tipe halte, fasilitas halte, dan dimensi halte. Sedangkan untuk parameter pengguna meliputi jumlah menunggu angkutan dan jumlah pengguna halte. Hasil penelitian ini menunjukkan nilai efektivitas penggunaan halte dikota medan adalah 32,58% dengan kriteria keefektifan adalah tidak efektif.

3. Jurnal penelitian yang disusun oleh Muhammad Nur Baskoro Adi (2020) tentang “evaluasi kinerja halte bus dengan menggunakan metode servqual (studi kasus di halte trans jogja trayek 1A, 1B, 2A dan 2B)”. penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tingkat dari pelayanan halte bus trans joga dengan menggunakan metode servqual. Parameter yang digunakan untuk mengetahui tingkat pelayanan halte meliputi: (1) tingkat layanan waktu antara, (2) tingkat layanan ketepatan bus, (3) tingkat pelayanan waktu tunggu, (4) standar pelayanan waktu muat, (5) waktu pengosogan halte. Hasil penelitian keseluruhan mengenai evaluasi halte ini adalah untuk tingkat layanan waltu antara tergolong kurang baik, tingkat layanan ketepatan bus buruk, tingkat layanan pada ruang tunggu cukup baik, pelayanan waktu tunggu kurang baik, sedangkan untuk waktu pengosongan halte dikatakan dalam kategori baik.
4. Penelitian yang dilakukan oleh Bayu Prastio (2020) dengan judul “Analisi Efektivitas Halte Bus Rabid Transit (BRT) Trans Jateng Purwokerto”. Dalam penelitiannya, dia menggunakan metode penelitian deskriptif, teknik analisis data yang digunakan adalah metode pengharkatan atau *scoring* terhadap parameter yang menjadi penilaian tingkat efektivitas halte bus BRT Trans Jateng Purwokerto. Penelitian ini dilakukan hanya di halte bus BRT Trans Jateng yang berada di koridor purwokerto, adapun variabel atau parameter yang digunakan dalam penelitian efektivitas halte bus BRT Trasn Jateng Purwokerto ini adalah kondisi fasilitas halte bus dan penempatan lokasi halte bus yang

meliputi tata letak halte terhadap persimpangan dan fasilitas pejalan kaki. Untuk hasil dari penelitian ini adalah tingkat efektivitas halte bus BRT Trans Jateng terdapat 16% efektivitas tinggi, 37% efektivitas sedang, dan 47% efektivitas rendah.

Dari keempat penelitian terdahulu diatas, penulis mempunyai adanya perbedaan dengan penulis yang akan lakukan. Untuk perbedaan pada penelitian terdahulu pertama adalah mengenai lokasi penelitian, penelitian terdahulu dilakukan di seluruh halte di kota medan, sedangkan penelitian yang penulis lakukan hanya di halte Bus BTS Trans Banyumas yang sudah dalam bentuk bangunan halte dan sudah bisa digunakan. Penelitian terdahulu yang kedua memiliki perbedaan pada lokasi penelitian dan metode, penelitian tersebut dilakukan pada halte angkutan umum kota Surakarta dengan menggunakan form kuesioner dengan analisis data menggunakan deskriptif kualitatif, sedangkan penelitian ini dilakukan hanya di halte Bus BTS Trans Banyumas tidak termasuk tempat perhentian bus (TPB) dan juga dalam penelitian yang akan penulis lakukan menggunakan metode deskriptif dengan analisis data menggunakan metode scoring atau pengharkatan pada parameter yang dijadikan sebagai penentu tingkat efektivitas halte.

Pada penelitian terdahulu ketiga mempunyai perbedaan dalam metode penelitian dan instrumen penelitian yang di pakai. Penelitian yang dilakukan oleh Muhammad Nur Baskosro Adi menggunakan metode servqual dengan analisis data mengenai tingkat pelayanan halte bus, sedangkan yang penulis lakukan menggunakan metode deskriptif. Kemudian untuk penelitian keempat juga memiliki perbedaan pada lokasi penelitian dan juga instrument penelitian yang digunakan. Penelitian yang dilakukan oleh Bayu Prastio mengenai analisis efektivitas halte bus BRT Trans Jateng dilakukan pada halte bus Trans Jateng Purwokerto, sedangkan penelitian yang penulis lakukan di halte bus Trans Banyumas yang sudah dalam bentuk bangunan yang sudah digunakan tidak termasuk TPB. Untuk perbedaan parameter yang penulis gunakan adalah kriteria pemenuhan penempatan lokasi halte,

penempatan tata letak halte, dan standar rancang bangunan halte. Untuk parameter pemenuhan kriteria penempatan halte meliputi keselamatan, arus lalu lintas dan relasi publik. Pada penempatan tata letak halte terhadap ruang lalu lintas akan di tinjau dari jarak halte terhadap gedung yang membutuhkan ketenangan jarak penempatan halte terhadap persimpangan dan jarak halte terhadap fasilitas pejalan kaki. Sedangkan untuk standar rancang bangunan halte ditinjau mengenai daya tampung halte dan dimensi lindungan halte dan tempat henti kendaraan.

Dari penjelasan penelitian terdahulu diatas, maka dalam penelitian yang penyusun lakukan dengan mempertimbangkan penelitian terdahulu adalah mengambil penelitian yang terkait efektivitas halte bus Trans Banyumas dengan menggunakan metode deskriptif, dengan analisis data menggunakan metode pengharkatan yang memperhatikan aspek-aspek layak guna halte yang sesuai standar khususnya berdasarkan ketentuan dalam Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum yang diterbitkan oleh Departemen Perhubungan Direktorat Jendral Perhubungan Darat 1996.

B. Landasan Teori

1. Pengertian Efektivitas

Menurut Catur (2002) dalam Prastio, Efektivitas dalam konteks perilaku merupakan hubungan yang optimal antara hasil, kualitas, efisiensi, fleksibilitas dan kepuasan. Sehingga efektivitas ditentukan oleh tingkatan sesuatu yang direalisasikan sesuai dengan tujuannya.

2. Pengertian Halte

Halte yaitu tempat penumpang naik turun atau berpindah kendaraan. Selain itu, perhentian diperlukan untuk ketertiban layanan jasa angkutan dan kelancaran arus lalu lintas, memberi kepastian tempat berhenti bagi para pengguna jasa dan memberi kepastian arus lalu lintas bagi pengendara.

Menurut Dirjen Perhubungan Darat (1996:1) halte adalah tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan. Tujuan perencanaannya tempat perhentian kendaraan penumpang umum (TPKPU) yang diterbitkan oleh Dirjen Perhubungan Darat adalah :

- a. Menjamin kelancaran dan ketertiban arus lalu lintas.
- b. Menjamin keselamatan bagi pengguna angkutan umum penumpang umum.
- c. Menjamin kepastian keselamatan untuk menaikkan dan/atau menurunkan penumpang.
- d. Memudahkan penumpang dalam melakukan perpindahan moda angkutan umum atau bus.

3. Jenis dan Fasilitas Tempat Perhentian Kendaraan Umum Penumpang

Berdasarkan Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum yang diterbitkan oleh Dirjen Perhubungan Darat terdapat dua jenis tempat perhentian kendaraan umum penumpang umum yaitu :

1. Halte

Halte adalah tempat perhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan.

2. Tempat Perhentian Bus (TPB)

Tempat perhentian bus (bus stop) adalah tempat untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang (selanjutnya disebut TPB).

Sedangkan fasilitas Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum (TPKPU) dalam Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum yang diterbitkan oleh Dirjen Perhubungan Darat terdapat dua jenis fasilitas yaitu :

1. Fasilitas Utama

a. Halte

- 1) Identitas halte berupa nama dan atau nomor

- 2) Rambu petunjuk
 - 3) Papan informasi trayek
 - 4) Lampu penerangan
 - 5) Tempat duduk
- b. TPB
- 1) Rambu petunjuk
 - 2) Papan informasi trayek
 - 3) Identitas TPB berupa nama dan atau nomor

2. Fasilitas Tambahan

- a. Telepon umum
- b. Tempat sampah
- c. Pagar
- d. Papan iklan/pengumuman

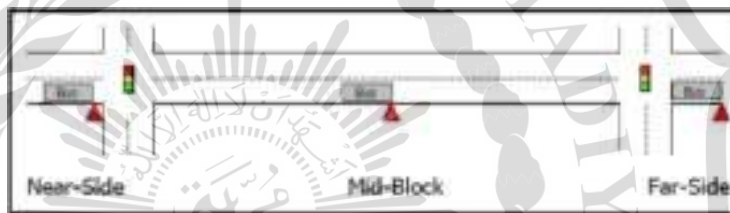
Kriteria fasilitas halte terutama diperlukan untuk menjamin pergerakan angkutan umum dan penumpang dapat berlangsung dengan aman, efisien, dan efektif. Kriteria fasilitas yang utama pada halte menurut Dirjen Perhubungan Darat (1996:2) :

1. Tempat menunggu penumpang yang tidak mengganggu pedestrian dan aman dari lalu lintas.
2. Tempat berteduh yang berupa perlindungan buatan atau alam.
3. Informasi tentang jadwal dan rute angkutan umum.
4. Fasilitas penyebrangan bagi pejalan kaki yang diletakan sedemikian rupa sehingga pejalan kaki tidak tertutup oleh kendaraan yang lewat dan dapat menyebrang dengan aman.
5. Pagar pengaman agar pejalan kaki tidak menyebrang di sembarang tempat.
6. Bila dekat dengan pohon, hendaknya tidak menghalangi sudut pandang (pengemudi dan calon penumpang)
7. Tidak ditempatkan dilokasi yang penumpang menempati beranda rumah orang.
8. Lokasi terpilih di tempat milik umum bukan pribadi.

4. Tipe Halte

Menurut Vuchic (1981) tipe penempatan lokasi halte atau pemberhentian angkutan umum di tinjau dari letak persimpangan :

- a. *Near-side*, halte terletak sebelum garis henti persimpangan jalan.
- b. *Far-side*, halte terletak sesudah garis henti di persimpangan jalan.
- c. *Midblock*, halte yang tidak terletak di dekat simpang jalan tetapi masih di salah satu ruas jalan yang terkait dengan simpang jalan tersebut.



Gambar 2.1 Lokasi Penempatan Halte di Persimpangan

Sumber : Muhammad Nur Baskoro Adi 2020

Beberapa faktor yang menjadi pertimbangan dalam menentukan halte dekat dengan persimpangan antara lain :

- 1) Jika arus kendaraan yang belok ke kanan padat, maka penempatan lokasi halte yang paling baik adalah sebelum persimpangan.
- 2) Jika arus kendaraan yang belok ke kiri padat, maka penempatan lokasi halte adalah setelah persimpangan.

Pada persimpangan dimana terdapat lintasan trayek angkutan umum lainnya, penempatan halte harus mempertimbangkan jarak berjalan kaki penumpang dan konflik kendaraan penumpang yang mungkin terjadi agar proses transfer (alih moda) penumpang berjalan lancar.

5. Persyaratan Umum Perekayasaan Halte

Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996:3) penempatan halte harus memenuhi persyaratan sebagai berikut :

- a. Berada disepanjang rute angkutan umum/bus.
- b. Terletak pada jalur pejalan (kaki) dan dekat dengan fasilitas pejalan (kaki).
- c. Diarahkan dekat dengan pusat kegiatan atau permukiman.
- d. Dilengkapi dengan rambu petunjuk.
- e. Tidak mengganggu kelancaran arus lalu-lintas.

6. Penentuan Tata Letak Halte

Tata letak halte terhadap ruang lalu lintas menurut Dirjen Perhubungan Darat (1996:4) :

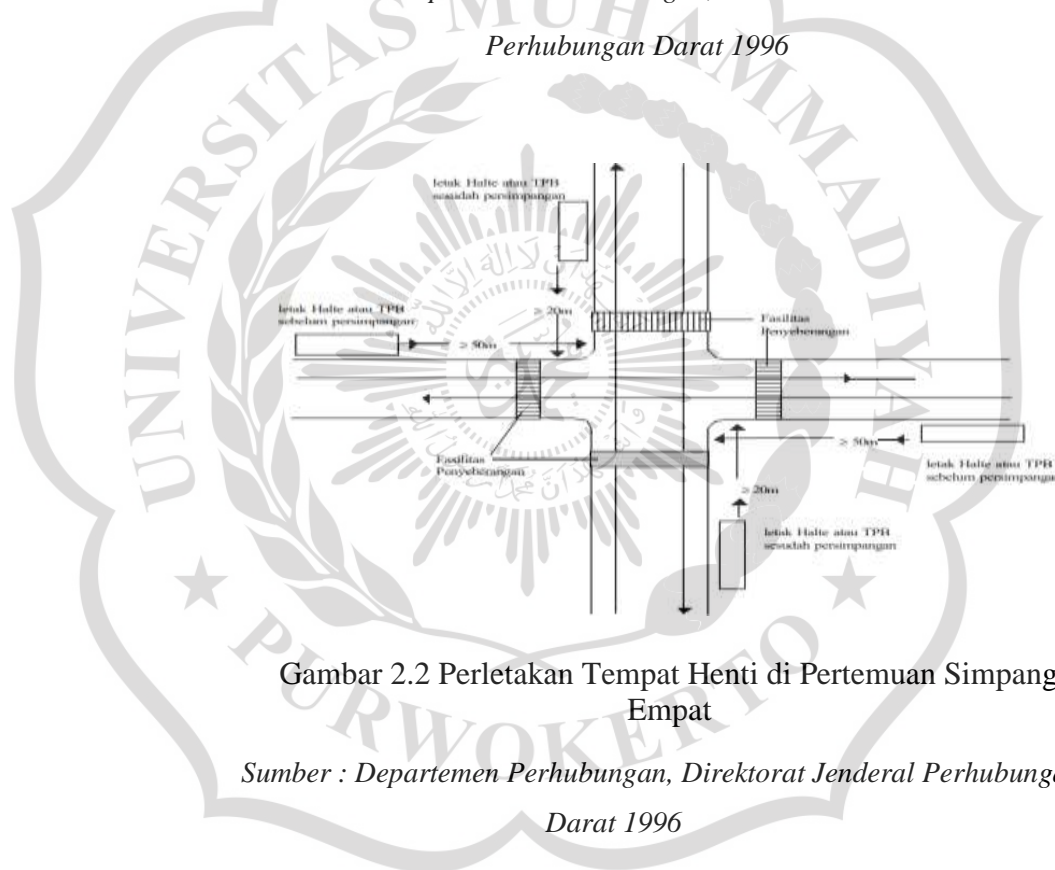
- a. Jarak maksimal terhadap fasilitas penyebrangan pejalan kaki adalah 100 m.
- b. Jarak minimal halte dari persimpangan adalah 50 m atau bergantung pada panjang antrian.
- c. Jarak minimal halte dari gedung (seperti rumah sakit dan tempat ibadah) yang membutuhkan ketenangan adalah 100 m.
- d. Perletakan di persimpangan menganut sistem campuran yaitu antara sesudah persimpangan (*far-side*) dan sebelum persimpangan (*near-side*). Sebagaimana gambar 2.2 dan 2.3
- e. Penentuan lokasi halte berdasarkan jarak antar halte ditentukan dalam tabel 2.2 berikut :

Tabel 2.1 Penentuan Jarak Antar Halte

No	Tata Guna Lahan	Lokasi	Jarak
1	Pusat Kegiatan Sangat Padat: pasr, pertokoan	CBD, Pusat Kota	200-300
2	Padat : perkantoran, sekolah, jasa	Kota	300-400
3	Permukiman	Kota	300-400
4	Campuran padat : perumahan, sekolah, jasa	Pinggiran	300-500
5	Campuran Jarang : perumahan, ladang, sawah, tanah kosong	pinggiran	500-1000

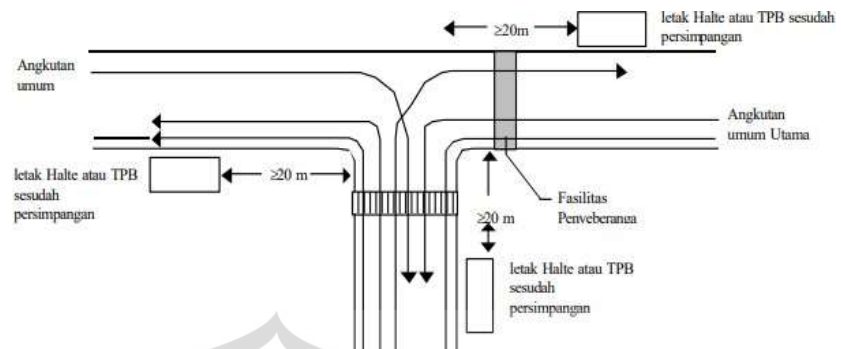
Sumber : Departemen Perhubungan, Direktorat Jendral

Perhubungan Darat 1996



Gambar 2.2 Perletakan Tempat Henti di Pertemuan Simping Empat

Sumber : Departemen Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 1996



Gambar 2.3 Perletakan Tempat Henti di Pertemuan Simpang Tiga

Sumber : Departemen Perhubungan, Direktorat Jendral Perhubungan Darat 1996

7. Kriteria Pemenuhan Penentuan Lokasi Halte

Kriteria pemenuhan penentuan lokasi halte berdasarkan LPKM (1997) dalam Bayu Prastio (2020:8) dibagi menjadi 4 (empat) kelompok yaitu :

1. Keselamatan (*safety*), meliputi :
 - a. Jarak pandang penumpang
 - b. Keamanan penumpang pada saat naik dan turun dari angkutan umum
 - c. Gangguan terhadap kendaraan lain pada saat berangkat dan akan berangkat dari halte
 - d. Mempunyai jarak yang cukup terhadap penyebrangan anak sekolah
2. Arus lalu lintas (*traffic*), meliputi :
 - a. Gangguan terhadap lalu lintas lain pada saat berhenti
 - b. Gangguan terhadap lalu lintas lain pada saat masuk dan keluar dari halte
3. Efisiensi, meliputi :
 - a. Jumlah penumpang yang dapat terangkut cukup banyak
 - b. Memungkinkan penumpang untuk transfer ke lintasan rute lainnya
 - c. Pembatasan parkir pada lokasi halte
4. Relasi Publik (*Public Relation*), meliputi :

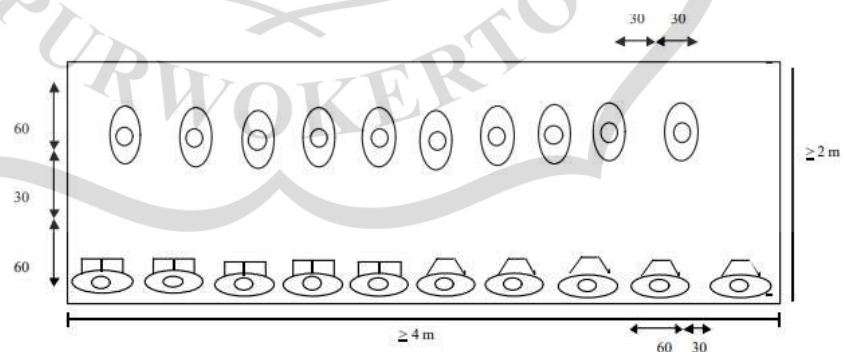
- a. Tersedianya informasi
- b. Tersedianya tempat sampah yang memadai dan sarana komunikasi
- c. Tidak menyebabkan gangguan bagi lingkungan sekitarnya.

Dari keempat kriteria diatas terdapat dua kriteria yang sering dijadikan kriteria utama yaitu :

1. Tingkat keselamatan bagi penumpang pada saat akan naik dan turun bus (*safety*).
2. Tingkat gangguan bagi lalu lintas lainnya seperti kemacetan akibat berhentinya bus pada tempat pemberhentian.

8. Standar Rancang Bangun Halte

Menurut Dirjen Perhubungan Darat (1996:21) standar dimensi halte harus bisa menampung 20 orang dengan memperhatikan kenyamanan penumpang saat menunggu bus. Dimensi tersebut juga memperhatikan ruang gerak per penumpang ditempat henti, jarak bebas antara penumpang, ukuran tempat henti per kendaraan dan ukuran lindungan minimum dalam Dirjen Perhubungan Darat (1996:21) ditentukan dimensi minimum adalah 4x2 meter. Untuk lebih jelasnya mengenai kapasitas daya tampung dan gambaran bangunan halte yang terletak pada ruas jalan dapat dilihat pada gambar di bawah ini :

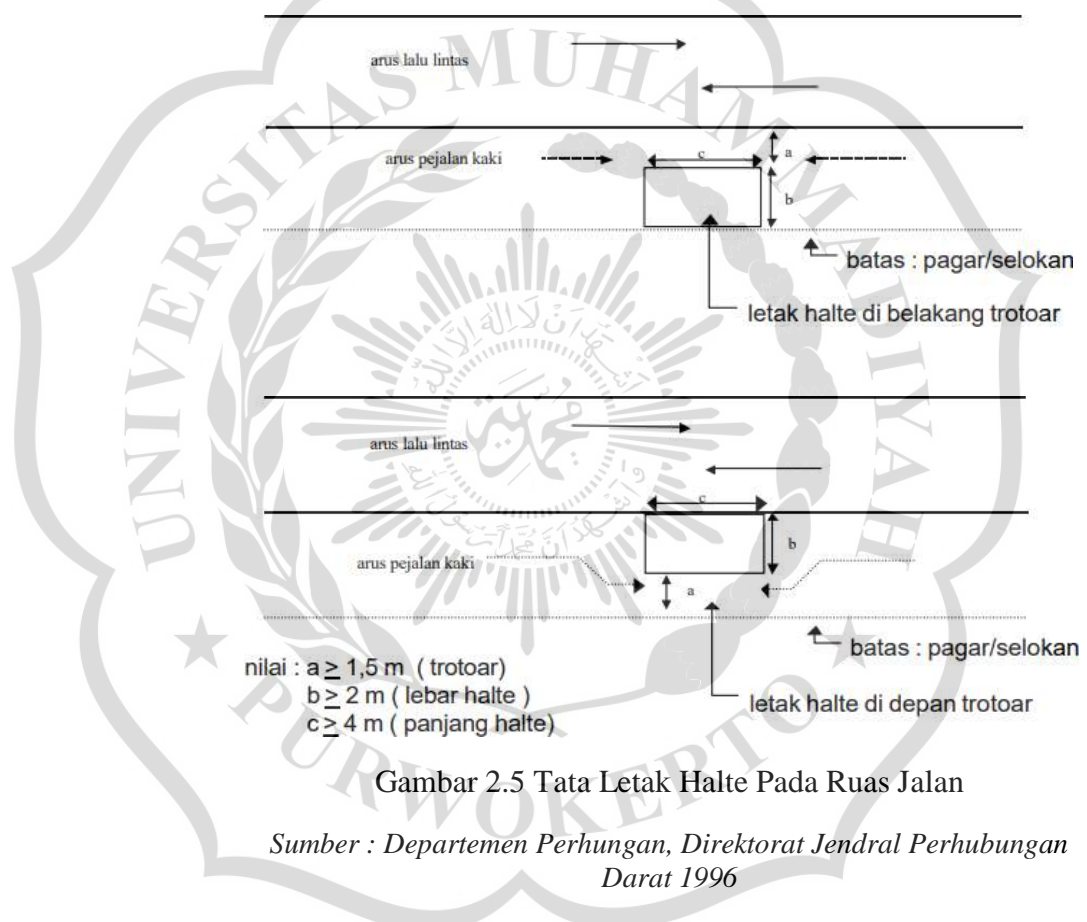


Gambar 2.4 Kapasitas lindungan 10 orang duduk, 10 orang berdiri

Sumber : Departemen Direktorat Perhubungan Darat 1996

Keterangan gambar :

- a. Ruang gerak per penumpang di tempat henti 90 cm x 60 cm
- b. Jarak bebas antara penumpang
 - Dalam kota 30 cm
 - Antar kota 60 cm
- c. Ukuran tempat henti per kendaraan, panjang 12m dan lebar 2,5 m
- d. Ukuran lindungan minimum 4 m x 2 m.



9. Bus BTS Trans Banyumas

Bus Trans Banyumas merupakan salah satu angkutan umum yang sudah beroperasi pada tanggal 6 Desember 2021 yang berada di Kabupaten Banyumas. Kepala Dinas Perhubungan Agus Nur Hadi mengatakan “layanan bus Trans Banyumas merupakan program dari Kementerian Perhubungan (Kemenhub)”. Banyumas menjadi satu satunya kota kecil di Indonesia yang menyediakan *buy the service*

(BTS) pada bus Trans Banyumas. Dalam peluncurannya ada sebanyak 52 unit bus Trans Banyumas yang akan siap beroperasi untuk melayani para penumpang di kota satria atau Banyumas. Puluhan armada bus tersebut diharapkan dapat membantu mengurangi kemacetan yang ada di Banyumas dan juga dapat mempermudah para pengguna untuk memilih angkutan umum yang nyaman dan aman.

Untuk mempermudah penggunaan jasa transportasi umum Trans Banyumas Kementerian Perhubungan Republik Indonesia membuat aplikasi TEMAN BUS, yang dimana aplikasi ini dapat mempermudah pengguna jasa untuk mengetahui rute dan jadwal keberangkatan dari ketiga koridor yang ada di rute bus Trans Banyumas. Puluhan armada bus Trans Banyumas di bagi menjadi 3 koridor dengan jam operasional mulai pukul 05.00-21.00 WIB. Adapun pembagian koridor beserta rutenya sebagai berikut :

1. Koridor I rutenya dimulai dari pasar pon lalu ke Jalan Jendral Soedirman, Jalan Yos Sudarso, Jalan Raya Purwokerto Cilongok, Jalan Raya Cilongok Ajibarang hingga Terminal Ajibarang.
2. Koridor II rute Bus Trans Banyumas berangkat dari Terminal Notog Patiktaja menuju Terminal Baturaden lewat Jalan Raya Patikraja, Jalan Tanjung, Jalan Pahlawan, dan Jalan Mayjend Sutoyo. Kemudian perjalanan dilanjutkan melewati Jalan Jendral Soedirman lalu ke Alun-alun Purwokerto, Jalan Masjid, Jalan Gatot Soebroto, Jalan Overste Isdiman, Jalan Prof Dr HR Boenyamin, Jalan Raya Baturaden, dan sampai ke Terminal Baturaden.
3. Koridor III merupakan layanan dengan rute yang paling panjang, yakni dari Terminal Bulupitu menuju Terminal Kebondalem. Adapaun rutenya melewati Jalan Sultan Agung menuju wilayah Berkoh lalu melewati Jalan Jendral Soedirman, dilanjutkan ke Universitas Wijaya Kusuma. Selanjutnya dari Universitas Wijaya Kusuma ke Jalan Raya Baturaden kemudian berputar kearah

kembaran, Universitas Muhammadiyah Purwokerto, Jalan Dr Gumbreg dan berakhir di Terminal Kebondalem.

10. Efektivitas Halte Bus Buy The Service (BTS) Trans Banyumas

Penentuan efektivitas halte dilakukan pada faktor-faktor yang dinilai berpengaruh terdiri dari :

1. Kriteria pemenuhan penentuan lokasi halte

Pada faktor kriteria pemenuhan penentuan lokasi halte akan dijelaskan terkait pemenuhan kondisi keselamatan, arus lalu lintas dan relasi publik yang meliputi fasilitas utama dan tambahan yang berada di halte.

2. Penempatan tata letak halte

Pada faktor penempatan tata letak halte akan dijelaskan mengenai jarak penempatan halte terhadap gedung yang membutuhkan ketenangan jarak penempatan halte terhadap persimpangan dan fasilitas pejalan kaki sesuai dengan ketentuan Dirjen Perhubungan Darat 1996.

3. Standar rancang bangunan halte

Pada faktor standar rancang bangunan halte akan dijelaskan mengenai standar daya tampung halte dan tata letak halte yang berada pada ruas jalan mengenai dimensi lindungan halte dan tempat henti kendaraan sesuai dengan standar yang ditentukan oleh Dirjen Perhubungan Darat 1996.

Untuk lebih jelasnya mengenai parameter yang digunakan sebagai penentu tingkat efektivitas halte dapat dilihat pada table 2.2 berikut ini:

Tabel 2.2 Parameter Efektivitas Halte Bus Trans Banyumas

No	Parameter	Sumber
1.	Kriteria Pemenuhan Lokasi Halte	
	a. Keselamatan	LPKM 1997
	b. Arus Lalu lintas	LPKM 1997
	c. Relasi Publik	LPKM 1997
2.	Tata Letak Halte	
	a. Jarak halte terhadap gedung yang membutuhkan ketenangan	PEDOMAN TEKNIS TPKPU 1996
	b. Jarak halte terhadap persimpangan	PEDOMAN TEKNIS TPKPU 1996
	c. Jarak halte terhadap fasilitas pejalan kaki	PEDOMAN TEKNIS TPKPU 1996
3.	Standar Rancang Bangun Halte	
	a. Dimensi halte dan Tempat henti kendaraan	PEDOMAN TEKNIS TPKPU 1996
	b. Daya tampung halte	PEDOMAN TEKNIS TPKPU 1996