

**ANALISIS FUNGSI HALTE DALAM SISTEM TRANSPORTASI
PERKOTAAN DI KOTA BOGOR**

PENELITIAN



**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK - UNIVERSITAS PAKUAN
BOGOR
AGUSTUS 2018**



**YAYASAN PAKUAN SILIWANGI
UNIVERSITAS PAKUAN
FAKULTAS TEKNIK**

Jl. Pakuan PO Box 452 Tlp/Fax (0251) 8311007 Bogor

SURAT PENUGASAN

No. 325/D/FT/SP/VIII/2018

Dekan Fakultas Teknik Universitas Pakuan menugaskan kepada:

N a m a : **Ir. Gde Ngurah Purnama Jaya, MT.**
Pekerjaan : Dosen
Jabatan : -
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota

Untuk melakukan penelitian sebagai berikut :

Judul Penelitian : Analisis Fungsi Halte Dalam Sistem Transportasi Perkotaan Di Kota Bgor.
Waktu : Maret 2017 – Agustus 27 Agustus 2018
Lokasi : Fakultas Teknik Universitas Pakuan , Bogor

Demikian surat penugasan ini diberikan untuk dilaksanakan sebagaimana mestinya

Bogor, 1 Agustus 2018

D e k a n,



Singgih Irianto
Ir. Singgih Irianto TH, M.Si
NIK 10294006197

Abstrak

GN Purnama Jaya, ANALISIS FUNGSI HALTE DALAM SISTEM
TRANSPORTASI PERKOTAAN KOTA BOGOR

Perlu mengetahui lokasi halte di Koridor II Trans Pakuan jalur Cidangiang – Ciawi – Harjasari dilihat dari penggunaan lahan, jumlah naik dan turun penumpang serta persepsi masyarakat, sehingga dapat memberi akses yang layak kepada penumpang dan dapat menunjang BRT agar lebih efektif dan aman, sehingga pengguna Bus Trans Pakuan dapat dioptimalkan.

Hasil Analisis penelitian ini dapat diketahui:

- 1. Penggunaan lahan di sekitar halte pada jalur koridor II Bus Trans Pakuan yaitu Cidangiang – Ciawi - Harjasari.*
- 2. Sebaran lokasi eksisting halte Bus Trans Pakuan di Koridor II.*
- 3. Lokasi halte Trans Pakuan pada segmen jalan, yang dapat berfungsi optimal bagi BRT Trans Pakuan berdasarkan jumlah naik dan turun penumpang, serta persepsi masyarakat di sekitar lokasi halte Koridor II Trans Pakuan.*

Kata kunci: transportasi umum, halte, kenyamanan

KATA PENGANTAR

Penelitian ini adalah merupakan bagian dari Tri Dharma dan sebagai kegiatan rutin untuk mengkaji perkembangan ilmu pengetahuan serta penerapannya di lingkungan kampus. Di samping itu sebagai kegiatan untuk melatih kemampuan dalam pemahaman terhadap ilmu pengetahuan dan penerapannya.

Adapun judul dari proposal penelitian ini adalah: ” ANALISIS FUNGSI HALTE DALAM SISTEM TRANSPORTASI PERKOTAAN KOTA BOGOR”. Dengan proposal penelitian ini, maka penulis ingin menyampaikan keinginan untuk mendapat batuan dari teman-teman di Kampus UNPAK dan Pemda Kota Bogor untuk mendapatkan data yang terkait dengan tema proposal penelitian di atas.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan penelitian akan terdapat kesulitan-kesulitan, oleh karena itu penulis mohon sumbangan pemikiran dari teman-teman di kampus, sehingga hasil penelitian ini diharapkan akan dapat bermanfaat bagi perkembangan ilmu pengetahuan di masa datang.

Bogor, Agustus 2018

Penyusun

DAFTAR ISI

	<i>Halaman</i>
KATA PENGANTAR	i
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Masalah	2
1.3. Tujuan Penelitian.....	3
1.4. Manfaat Penelitian.....	3
BAB II GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI	4
2.1 Pola jaringan jalan	4
2.2 Sistem jaringan Jalan.....	4
2.3 Moda Angkutan Umum Kota Bogor	5
2.4 Sistem Transport	7
2,5 Sistem Ruang Kota	8
2.6 Moda Trans Pakuan	11
BAB III ANALISIS FUNGSI HALTE	13
3.1 Penggunaan Lahan pada Jalur Koridor II	20
3.2 Kondisi Halte Trans Pakuan di Koridor II	27
3.3 Lokasi Halte, Jumlah Penumpang Naik dan Turun	40
3.4 Persepsi Masyarakat terhadap Halte Trans Pakuan	51
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	53
4.1 Kesimpulan	53
4.2 Saran	54
DAFTAR PUSTAKA	

DAFTAR TABEL

No.	Judul	Hlm
2-1.	Inventarisasi Jaringan Trayek Angkutan Kota di Kota Bogor 2012	5
2-2.	Inventarisasi Koridor Pelayanan Angkutan Umum Massal Trans Pakuan	7
3-1 .	Identifikasi halte Koridor II Trans Pakuan Cidangiang - Ciawi - Harjasari	28
3-2.	Letak Halte berdasarakan Penggunaan Lahan dan Naik Turun - Penumpang	43

DAFTAR GAMBAR

No.	Judul	Hlm
2-1	Jalan Sistem Transportasi Kota bogor	10
3-1.	Penggunaan Lahan Zona 1	23
3-2.	Penggunaan Lahan Zona2	24
3-3.	Sebaran Lokasi Shelter eksisting Trans Pakuan Koridor dua	39

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Keberhasilan transportasi dapat dilihat dari kemampuannya dalam menunjang serta mendorong peningkatan ekonomi nasional, regional dan lokal, serta sosial budaya yang diindikasikan melalui berbagai indikator transportasi, antara lain kapasitas jalan, kualitas pelayanan, aksesibilitas, dan lain-lain. Kebutuhan akan transportasi merupakan kebutuhan turunan (*derived demand*), dimana pergerakan yang terjadi merupakan akibat dari adanya pergerakan untuk memenuhi kebutuhan yang timbul akibat adanya pemisahan lokasi aktivitas. Dengan demikian, sistem kegiatan penggunaan lahan (*land use*) merupakan bagian yang tak terpisahkan dalam perencanaan transportasi.

Kota Bogor sebagai bagian dari wilayah Provinsi Jawa Barat tidak dapat lepas dari interaksi dengan Kabupaten/Kota di sekitarnya. Serta salah satu kota yang sedang berkembang di Provinsi Jawa Barat yang memiliki luas wilayah keseluruhan 11.850 ha dengan jumlah penduduk Kota Bogor 905.132 jiwa (Kota Bogor dalam angka, 2007). Terdiri atas 6 kecamatan dan 68 kelurahan, setiap kecamatannya memiliki tingkat perkembangan yang berbeda, mengalami pertumbuhan penduduk yang tinggi akibat laju pertumbuhan ekonomi yang pesat. Hal ini mengakibatkan meningkatnya kebutuhan sarana dan prasarana yang menunjang penduduk untuk mencapai tempat tujuannya.

Untuk mendukung penyediaan angkutan umum perkotaa, maka Pemerintah Kota Bogor telah menyediakan moda transportasi *Bus Rapid Transit* (BRT). Dengan pengoperasian BRT diharapkan dapat menekan penggunaan kendaraan pribadi, sehingga dapat mengurangi tingkat kemacetan di Kota Bogor. Pengoperasian Sistem Angkutan Umum Massal (SAUM) yang salah satunya dikenal dengan istilah Bus Rapid Transit (BRT) Di Kota – Kota besar Di Indonesia sudah diterapkan di berbagai daerah termasuk di Kota Bogor.

Pemerintah Kota Bogor dengan dinas terkait berupaya mengatasi masalah transportasi tersebut dengan dijalkannya sarana angkutan Trans Pakuan sebagai sarana angkutan kota yang menjangkau semua kalangan masyarakat. Konsep angkutan Trans Pakuan ini mengikuti dari angkutan yang ada di Jakarta yaitu Trans Jakarta, yaitu hanya berhenti di halte-halte saja. Yang membedakan hanyalah bus ini tidak menggunakan jalur khusus dan menggunakan Bus jenis sedang. Trans Pakuan memiliki perbedaan misalnya saja jalur angkutan menyatu atau (*mix traffic*) dengan jalur yang dilalui kendaraan lainnya, ukuran bus-nya tidak sebesar bus Trans Jakarta sehingga kapasitas penumpangnya lebih sedikit, haltenya masih bersifat terbuka (tidak dijaga petugas dan pengelolanya) dan perbedaan-perbedaan yang spesifik lainnya. Bus ini juga diharapkan akan mengurangi jumlah angkot dan solusi kemacetan di Kota Bogor.

Jalur Trans Pakuan Bogor untuk kondisi sekarang mempunyai III koridor yaitu, **Koridor I** dari titik Terminal Cidangiang (Baranang Siang) yang ada di Jalan Cidangiang sampai dengan Terminal Bubulak yang melewati rute Terminal Cidangiang (Baranang Siang) - Jl. Pajajaran - Jl. Soleh Iskandar - Jl. KH. R. Abdulrahman Bin Nuh - Terminal Bubulak **Koridor II** yaitu Terminal Cidangiang (Baranang Siang) - Jl. Pajajaran - Jl. Raya Tajur – Ciawi-Harjasari. Serta telah dibukanya **Koridor III** yaitu Terminal Cidangiang (Baranang Siang) - Bellanova.

Penentuan lokasi dan jumlah halte memiliki peran yang penting dalam penggunaan moda BRT. Pembangunan halte yang tidak baik akan mengakibatkan bertambahnya permasalahan transportasi. Untuk itu penempatan halte juga harus disesuaikan dengan penggunaan lahan disekitar penempatan lokasi halte.

1.2 Permasalahan Penelitian

Permasalahan dalam penelitian ini adalah penambahan penduduk memberikan pengaruh terhadap sistem transportasi di Kota Bogor, namun fungsi sarana Trans Pakuan sebagai sarana transportasi modern yang dapat

menjangkau semua kalangan masyarakat tetapi belum dimanfaatkan secara maksimal oleh masyarakat.

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian dilakukan untuk mengetahui lokasi halte di Koridor II Trans Pakuan jalur Cidangaiang – Ciawi – Harjasari dilihat dari penggunaan lahan, jumlah naik dan turun penumpang serta persepsi masyarakat, sehingga dapat memberi akses yang layak kepada penumpang dan dapat menunjang BRT agar lebih efektif dan aman, sehingga pengguna Bus Trans Pakuan dapat dioptimalkan.

Adapun tujuan penelitian ini yaitu untuk mengetahui:

1. Menganalisis penggunaan lahan di sekitar halte pada jalur koridor II Bus Trans Pakuan yaitu Cidangaiang – Ciawi - Harjasari.
2. Menganalisis sebaran lokasi existing halte Bus Trans Pakuan di Koridor II.
3. Menganalisis lokasi halte Trans Pakuan pada segmen jalan, yang dapat berfungsi optimal bagi BRT Trans Pakuan berdasarkan jumlah naik dan turun penumpang, serta persepsi masyarakat di sekitar lokasi halte Koridor II Trans Pakuan.

1.4 Manfaat Penelitian

Studi ini diharapkan dapat memberikan masukan bagi pemerintah Kota Bogor dalam menentukan lokasi halte dilihat dari penggunaan lahan, jumlah naik dan turun penumpang, serta persepsi masyarakat sehingga dapat memberikan manfaat bagi masyarakat pada umumnya dan disiplin ilmu Perencanaan Wilayah dan Kota pada khususnya. Sehingga pemanfaatan halte dapat lebih maksimal

BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 Pola Jaringan Jalan

Sistem jaringan jalan di Kota Bogor mempunyai pola radial konsentris dengan karakteristik sebagai berikut :

- Pada kawasan pusat kota terdapat jaringan jalan melingkar (*ring*) yang mengelilingi Kebun Raya Bogor (*ring*) yang merupakan gabungan dari ruas Jalan Juanda, Jalan Otista, sebagian Jalan Pajajaran dan Jalan Jalak Harupat.
- Jaringan jalan yang berasal dari kawasan lainnya terhubung secara konsentris ke jaringan jalan melingkar ini; beberapa ruas jalan tersebut diantaranya adalah Jalan Suryakencana, Jalan Sudirman, Jalan Pajajaran, Jalan Veteran, Jalan kapten Muslihat serta Jalan Empang.
- Pada bagian Timur Kota Bogor yang berbatasan dengan Kabupaten Bogor, terdapat jalan Tol Jagorawi, yang menghubungkan pusat kota Bogor dengan Ciawi serta dengan Jakarta maupun daerah lainnya.
- Pada bagian Utara Kota Bogor (Kecamatan Tanah Sareal dan Bogor Barat) terdapat jalan lingkaran (*ring road*). Jalan lingkaran ini menghubungkan Jalan Sindang Barang (di Kecamatan Bogor Barat) dengan Jalan Raya Bogor (di Kecamatan Tanah Sareal).

2.2 Sistem Jaringan Jalan Kota Bogor

Sistem jaringan jalan Kota Bogor mempunyai pola radial konsentris dengan karakteristik sebagai berikut :

1. Pada kawasan pusat kota terdapat jaringan jalan melingkar Kebun Raya Bogor (*ring*) yang merupakan gabungan dari ruas Jalan Juanda, Jalan Otista, sebagian Jalan Pajajaran dan Jalak Harupat.
2. Jaringan jalan yang berasal dari kawasan lainnya terhubung secara konsentris ke jaringan jalan melingkar ini, beberapa ruas jalan tersebut diantaranya adalah Jalan Suryakencana, Jalan Sudirman, Jalan Pajajaran, Jalan Veteran serta Jalan Empang.

3. Pada bagian Timur Kota Bogor yang berbatasan dengan Kabupaten Bogor, terdapat jalan Tol Jagorawi, yang menghubungkan pusat kota Bogor dan Ciawi dengan Jakarta maupun daerah lainnya.
4. Pada bagian Utara Kota Bogor (Kecamatan Tanah Sareal dan Bogor Barat) terdapat jalan lingkar (ring road). Jalan lingkar ini menghubungkan Jalan Sindang Barat (di Kecamatan Bogor Barat) dengan Jalan Raya Bogor (di Kecamatan Tanah Sareal).

Pemerintah Kota Bogor juga telah merencanakan pembangunan jalan lingkar dari bagian Barat ke Bagian Selatan Kota, yaitu jalan yang menghubungkan Jalan Sindang Barang ke daerah Rancamaya, selanjutnya terus menuju Ciawi (sebagian jalan lingkar yang direncanakan ini melewati Kabupaten Bogor). Disamping itu juga di rencanakan pembangunan jalan lingkar di bagian Utara, yang menghubungkan Jalan Raya Bogor dengan Jalan Tol, Jagorawi.

2.3 Moda Angkutan Umum Kota Bogor

Moda angkutan yang melayani pergerakan penduduk Kota Bogor terdiri atas kendaraan pribadi, angkutan perkotaan, angkutan kota dan angkutan kereta api. Angkutan perkotaan (AKDP) yang ada di Kota Bogor terdiri atas 29 trayek, 3.455 kendaraan. Rekapitulasi Angkutan Perkotaan (AKDP) berdasarkan SK Walikota Bogor Tahun 2008 dapat dilihat pada **Tabel 2.1.**

Tabel 2.1
Inventarisasi Jaringan Trayek Angkutan Kota (AK)
di Kota Bogor Tahun 2012

No	Kode Trayek	Trayek yang dilayani	Jumlah Kendaraan
1	01	Cipinag Gading-Terminal Merdeka	52
2	01A	Terminal Baranangsiang-Ciawi	170
3	02	Sukasari-Taman Topi-Terminal Bubulak	563

No	Kode Trayek	Trayek yang dilayani	Jumlah Kendaraan
4	03	Terminal Baranangsiang-Terminal Bubulak	382
5	04	Ramayana-Warung Nangka	182
Lanjutan Tabel. 12		-Cimahpar	162
7	06	Ramayana-Ciheuleut	157
8	07	Terminal Merdeka-Ciparigi	221
9	07A	Pasar Anyar-Pondok Rumpit	51
10	08	Ramayana-Indraprasta-Warung Jambu	146
11	08A	Ramayana-Taman Kencana-Warung Jambu	80
12	09	Sukasari-Ciparigi	141
13	10	Bantar Kemang-Terminal Merdeka	100
14	11	Pajajaran Indah-Pasar Bogor	53
15	12	Pasar Anyar-Cimanggu-Yasmin	180
16	13	Bantar Kemang - Ramayana	154
17	14	Sukasari-Pasir Kuda-Terminal Bubulak	120
18	15	Sindang Barang Jero - Terminal Merdeka	105
19	16	Pasar Anyar-Salabenda	219
20	17	Pomad-Tanah Baru-Bina Marga	55
21	18	Ramayana-Mulyaharja	58
22	19	Terminal Bubulak-Kencana	38
23	20	Pasar Anyar-Vila Mutiara	23
Jumlah			3.412

*Sumber : Keputusan Walikota Bogor Nomor 551.2 45-109.1 Tahun 2011 ,
Evaluasi Kinerja Angkutan Umum di Kota Bogor Tahun 2012*

Tabel 2.2

Inventarisasi Koridor Pelayanan Angkutan Umum Massal Trans Pakuan

NO	KORIDOR	KODE TRAYEK	TRAYEK	JUMLAH KENDARAAN
1	Koridor 1	AK-1A	Terminal Bubulak - Baranangsiang	20
2	Koridor 2	AK-1B	Baranangsiang - Ciawi	10
Jumlah				30

Sumber : Keputusan Walikota Bogor Nomor 551.2 45-109.1 Tahun 2011 ,

Evaluasi Kinerja Angkutan Umum di Kota Bogor Tahun 2012

Kondisi jalan yang ada saat ini belum merata masih terkonsentrasi pada ring utama kota yang melintasi pusat kota. Dengan aktivitas utama terkonsentrasi pada pusat kota dan bentuk jaringan jalan yang belum merata maka kemacetan lalu lintas pada jalan utama Kota Bogor tidak terelakan. Perlu adanya dikonsentrasi kegiatan dan penambahan ring luar kota sehingga pergerakan penduduk menjadi lebih menyebar sehingga kemacetan akan berkurang.

Di samping permasalahan kemacetan, fungsi jalan di Kota Bogor perlu direncanakan kembali mengingat beberapa jalan yang ada kondisinya tidak sesuai dengan fungsi yang diembannya. Kondisi tersebut disebabkan karena aktivitas yang ada pada koridor tersebut tidak sesuai dengan fungsi jalan, ROW jalan yang tidak sesuai dengan fungsi serta belum meratanya jaringan jalan yang ada sehingga semua kendaraan baik yang menerus maupun pergerakan lokal harus melintasi beberapa jalan tertentu yang tidak semestinya.

2.4 Sistem Transportasi

Aksesibilitas pergerakan yang ada di Kota Bogor belum merata, hal ini disebabkan oleh belum meratanya jangkauan pelayanan dari jaringan jalan yang ada. Sistem jaringan yang ada saat ini masih bertumpu pada pusat kota. Berkumpulnya beban pada pusat kota ini yang kemudian menyebabkan berbagai masalah transportasi. Selain itu, untuk jangka

waktu sampai akhir masa perencanaan, pengembangan jaringan transportasi perlu mempertimbangkan pertumbuhan jumlah penduduk dan kemungkinan kegiatan yang tumbuh di Kota Bogor.

Isu-isu lain adalah adanya pembangunan dan peningkatan jalan (arteri dan kolektor) pada wilayah baru dilakukan mendahului atau sejalan dengan pengembangan kawasan baru. Perlunya pengembangan terminal tipe A yang representatif dengan luas lahan yang memadai sebagai terminal tipe A, sesuai dengan perkembangan Kota Bogor saat ini dan masa datang. Kota Bogor juga dipandang sudah memerlukan pengembangan sistem angkutan umum massal yang terintegrasi, nyaman dan terjangkau. Angkutan massal ini tidak hanya melayani internal Kota Bogor namun harus pula merupakan bagian dari sistem transportasi massal regional.

Isu yang tak kalah penting, namun sering diabaikan dalam rencana pengembangan transportasi adalah mengakomodasi pengguna jalan pejalan kaki. Dalam perencanaan 20 tahun mendatang, perencanaan yang dilakukan haruslah yang berpihak kepada masyarakat termasuk kepada pejalan kaki tidak hanya untuk mereka yang menggunakan kendaraan bermotor. Saat ini pedestrian di Kota Bogor belum semua ruas jalan dilengkapi dengan pedestrian yang memadai. Prioritas pengembangan pedestrian perlu diarahkan pada pusat-pusat kegiatan baik di pusat kota maupun pusat bagian kota lainnya dan sekitar Kebun Raya.

Isu lain adalah menyangkut moda kereta api. Tingginya frekuensi kereta api serta persimpangan yang masih sebidang antara jalan dan rel kereta api, menyebabkan sering terjadi kemacetan pada persimpangan tersebut. Perlintasan tidak sebidang dalam perencanaan ke depan harus menjadi salah satu prioritas utama dalam pengembangan jaringan kereta api. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Gambar. 14**

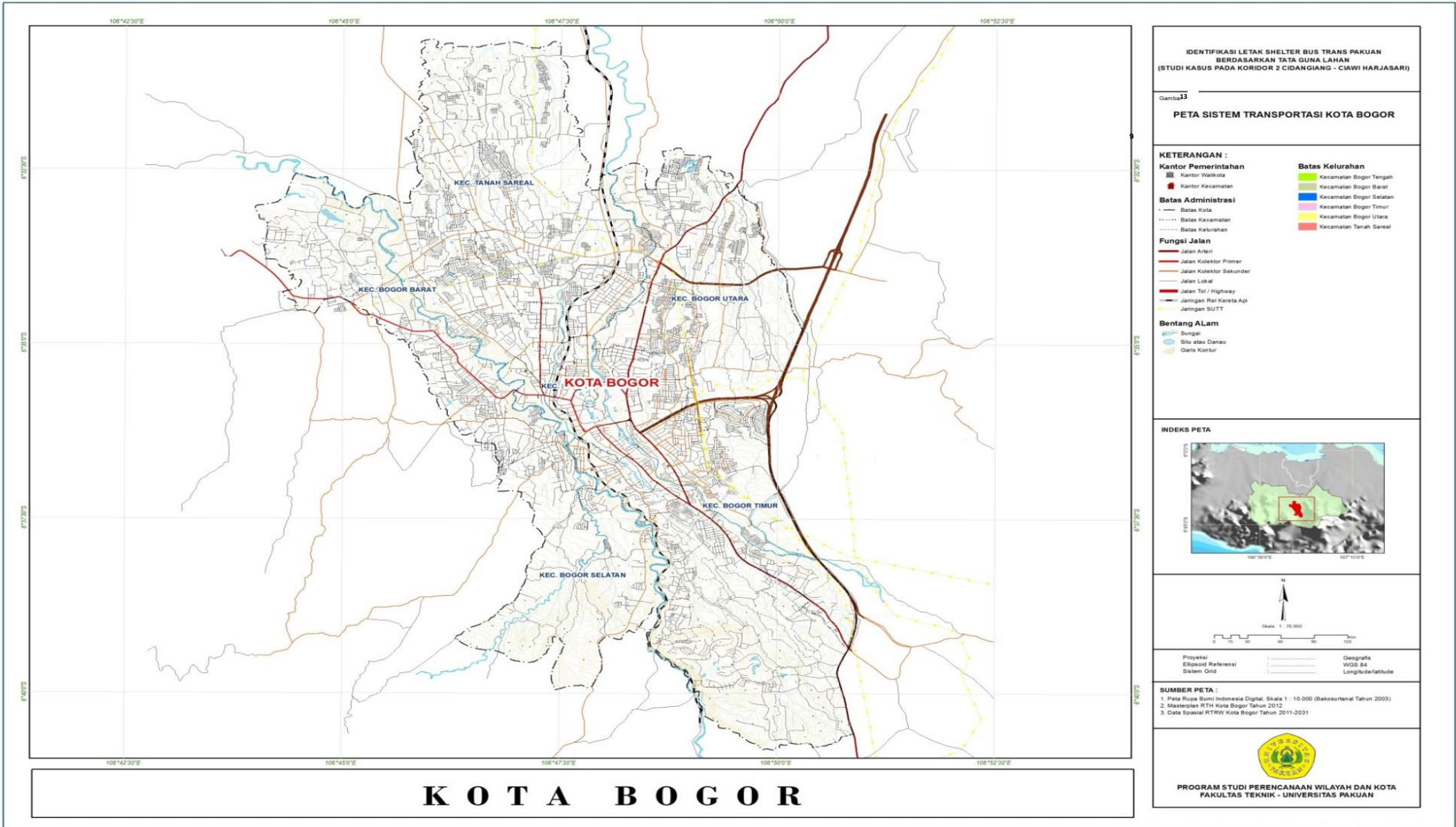
2.5 Struktur Ruang Kota

Dengan proyeksi jumlah penduduk yang mencapai 1,8 juta jiwa pada tahun 2031 maka struktur ruang yang ada saat ini (1 pusat kota yang

berkembang secara linear ke pinggiran jalan-jalan utama) dinilai tidak akan mampu untuk menciptakan kota yang aman dan nyaman. Orientasi penduduk yang berjumlah mencapai 1,8 juta ke pusat kota akan menyebabkan permasalahan transportasi seperti kemacetan lalu lintas tidak terhindarkan pada ruas jalan-jalan utama kota yang menuju pusat kota.

Dengan demikian perlu adanya penyesuaian bentuk struktur ruang untuk mengakomodasi pertumbuhan dan perkembangan kota agar terjadi keseimbangan pemanfaatan ruang. Penyesuaian struktur ruang dilakukan dengan mengubah sistem pusat yang dinilai tidak akomodatif lagi jika dibandingkan dengan proyeksi pertumbuhan dan perkembangan kota. Perubahan sistem pusat ini akan didasarkan atas hasil analisis mengenai perkembangan kota dalam 20 tahun serta kebutuhan ruang dan infrastruktur penduduknya.

Sebagai kota metropolitan perlu adanya redistribusi kegiatan dan fasilitas pelayanan ke setiap wilayah kota secara hirarkis serta pengurangan beban pusat kota. Hal ini tentunya perlu ditunjang dengan jaringan jalan yang merata ke seluruh wilayah kota serta penyesuaian hirarki fungsi jalan yang seharusnya. Perubahan sistem pusat tersebut tentunya harus diikuti dengan persiapan kelengkapan fasilitas untuk masing-masing pusat sesuai dengan arahan peran dan tema pengembangan pusat tersebut. Pada pusat-pusat yang direncanakan di wilayah perbatasan, pengadaan fasilitasnya perlu memperhatikan keberadaan fasilitas-fasilitas yang ada dan direncanakan di wilayah perbatasan yang termasuk di wilayah Kabupaten Bogor. Untuk itu diperlukan adanya kerjasama antarwilayah dalam penyediaan infrastruktur dan fasilitas terutama pada wilayah perbatasan.

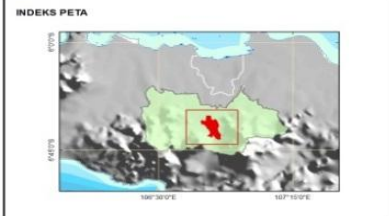


**IDENTIFIKASI LETAK SHELTER BUS TRANS PAKUAN
BERDASARKAN TATA GUNA LAHAN
(STUDI KASUS PADA KORIDOR 2 CIDANGIANG - CIAWI HARJASARI)**

Gambar 13
PETA SISTEM TRANSPORTASI KOTA BOGOR

KETERANGAN :

Kantor Walikota	Kecamatan Bogor Tengah
Kantor Kecamatan	Kecamatan Bogor Barat
Batas Administrasi	
Batas Kota	Kecamatan Bogor Selatan
Batas Kecamatan	Kecamatan Bogor Timur
Batas Kelurahan	Kecamatan Bogor Utara
	Kecamatan Tanah Sareal
Fungsi Jalan	
Jalan Arteri	
Jalan Kolektor Primer	
Jalan Kolektor Sekunder	
Jalan Lokal	
Jalan Tol / Highway	
Jaringan Rel Kereta Api	
Jaringan SUTT	
Bentang Alam	
Sungai	
Situ atau Danau	
Garis Kontur	



N
Skala 1 : 25.000

Proyeksi Elipsoid Referensi Sistem Grid	Geografis WGS 84 Longitude/latitude
---	---

SUMBER PETA :

1. Peta Rupa Bumi Indonesia Digital, Skala 1 : 10.000 (Bakosurtanal Tahun 2003)
2. Masterplan RTH Kota Bogor Tahun 2012
3. Data Spasial RTWV Kota Bogor Tahun 2011-2031

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK - UNIVERSITAS PAKUAN**

2.6 Moda Trans Pakuan

Dengan diberlakukannya Undang – Undang Nomor 32 tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah, bahwasanya Otonomi daerah pada tataran Pemerintah Kabupaten/Kota dituntut untuk mampu memberikan pelayanan kepada masyarakat dan berupaya secara mandiri didalam pembiayaan pembangunan.

Perusahaan Daerah juga diharuskan memiliki kedudukan dan berperan sebagaimana mestinya tanpa meninggalkan fungsi sosialnya, terlebih lagi didalam mewujudkan citra Bogor sebagai Kota jasa yang nyaman.

Dalam menyikapi permasalahan transportasi, Pemerintah Kota Bogor telah mengambil langkah-langkah yang terprogram, terpadu, antisipatif dan inovatif sebagaimana tertuang dalam Perda tahun 2004 No. 17 Seri E tentang Rencana strategis Kota Bogor Periode 2005 – 2009. Rencana strategis ini akan dipergunakan sebagai pedoman atau arah pembangunan bidang lalu lintas dan angkutan jalan dalam lima tahun kedepan. Didalam rencana strategis tersebut selain mencakup pembangunan prasarana dan sarana bidang lalu lintas dan angkutan jalan, juga terdapat perencanaan peningkatan pelayanan angkutan umum (angkutan kota)dengan mengoperasikan angkutan massal (kendaraan dengan kapasitas lebih besar / bus).

Program pengoperasian angkutan massal dengan menggunakan bus ini diharapkan dapat meningkatkan efisiensi dan efektifitas penggunaan ruas jalan, menggantikan sebagian peran angkutan umum yang ada saat ini, peningkatan pelayanan angkutan umum dan mengurangi tingkat kemacetan. Dalam pelaksanaan program angkutan massal ini memerlukan perencanaan yang matang yang meliputi prasarana jalan yang akan digunakan sebagai jaringan pelayanan, tempat pemberhentian (terminal dan halte), fasilitas lalu lintas/kelengkapan jalan, armada angkutan (bus), perusahaan angkutan, sosialisasi, system pelayanan dan sebagainya. Untuk itu diperlukan adanya dukungan politis dan teknis yang solid dan memadai baik dari Pemerintah Daerah Propinsi Jawa Barat dan Pemerintah pusat dalam hal ini Departemen Perhubungan sebagai Departemen yang bertanggung jawab sebagai pembina di Bidang Transportasi.

Berdasarkan Peraturan Daerah (Perda) Kota Bogor No. 17 Tahun 2004 tentang Rencana Strategis Kota Bogor Priode 2005-2009 yang implementasinya berdasarkan Action Plan bidang transportasi. Salah satu sasaran pembenahan dibidang tranportasi

adalah peningkatan pelayanan sistem angkutan, Dengan biaya yang dianggarkan berjumlah Rp. 17.000.000.000,- (tujuh belas milyar rupiah). Perkembangan jumlah masyarakat yang semakin tinggi, khususnya Kota Bogor telah berdampak terhadap peningkatan kebutuhan masyarakat akan angkutan umum. Untuk itu lahirlah Bus Trans Pakuan yang merupakan angkutan kota massal yang dikelola oleh perusahaan daerah yang bergerak dibidang transportasi bernama Perusahaan Daerah Jasa Transportasi (PDJT), perusahaan dibentuk berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bogor No. 5 Tahun 2007 yang ditetapkan pada tanggal 12 April 2007.

Bus Trans pakuan adalah bus rapid transit di Kota Bogor yang diresmikan pada tanggal 3 Juni 2007 melayani koridor Baranangsiang-Terminal Bubulak sejauh 14 Km dalam waktu kurang lebih 45 menit, terdapat sekitar 16 halte di jalur ini, tarifnya adalah Rp 3000 ,sejak kenikan BBM. Bus Trans Pakuan Bogor secara resmi diuji cobakan menggunakan minyak jelantah yang didapatkan dari restoran cepat saji dan restoran besar lainnya yang dibeli oleh pemerintah dengan perbandingan 1:8 diolah menjadi biodiesel, Langkah itu diharapkan dapat mendukung upaya menciptakan kawasan lingkungan yang bebas pencemaran (ramah lingkungan). Bus kota ini sangat mirip dengan Trans Jakarta, hanya berhenti di halte-halte saja. Yang membedakan hanyalah bus ini tidak menggunakan jalur khusus dan menggunakan Bus jenis sedang. Bus ini juga diharapkan akan mengurangi jumlah angkot dan solusi kemacetan di kota bogor, jalur trayek ini juga direncanakan diperpanjang hingga ciawi dan direncanakan juga pembuatan koridor baru yaitu Terminal Bubulak-Terminal Tanah Baru(sedang direncanakan) dan semenjak awal November halte utama bus ini dipindahkan dari Poll Bus menuju Cidangiang, sekitar 50 meter dari terminal bus Baranangsiang.

BAB III

ANALISIS FUNGSI HALTE

3.1 Penggunaan Lahan Pada Jalur Koridor II Cidangiang (Baranang Siang) – Ciawi – Harjasari

Dominasi jenis pemanfaatan lahan tersebar pada jalur Koridor II Trans Pakuan adalah pemukiman. Sebaran pemukiman telah meningkatkan perjalanan penduduk untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Lalu lintas dipengaruhi oleh adanya tata guna lahan. Suatu perjalanan disebabkan karena perbedaan tata guna lahan dan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya setiap individu bergerak dari tata guna lahan tertentu ke tata guna lainnya. Hal ini membuat adanya hubungan yang erat antara tata guna lahan dan transportasi.

Koridor Cidangiang (Baranang Siang) – Ciawi – Harjasari merupakan koridor yang terhubung dengan tiga jalan penting di Kota Bogor, baik status maupun fungsinya. Ketiga jalan itu adalah Jalan Pajajaran, Jalan Raya Tajur dan Jalan Raya Ciawi. Dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Bogor 2011 – 2013, yang terdapat pada Rencana Fungsi Jalan Kota Bogor, ke tiga jalan tersebut termasuk dalam fungsi jalan Arteri Primer yaitu jalan yang menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang satu yang terletak berdampingan atau menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kedua (Panduan Klasifikasi Jalan Di Wilayah Perkotaan, Direktorat Jenderal Bina Marga Direktorat Pembinaan Jalan Kota).

3.1.1 Jalan Pajajaran

Menurut fungsinya Jalan Pajajaran merupakan jalan arteri primer yang memasuki kota dengan aktivitas lebih kepada kegiatan sekunder. Dari fungsinya, Jalan Pajajaran kini memiliki tingkat pelayanan yang lebih kepada tata guna lahannya, seperti tertuang dalam Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Kota Bogor, pada rencana pengembangan jalan Wilayah Pengembangan (WP) A, yang menetapkan rencana penggunaan lahan pada sepanjang Jalan Pajajaran sebagai kawasan perdagangan/jasa, perkantoran serta pendidikan. Pada kenyataannya, di

sepanjang Jalan Pajajaran lebih banyak tumbuh kegiatan yang sifatnya lokal sehingga fungsi pelayanannya ramai serta arusnya lalu lintasnya sibuk. Karena itulah, Jalan Pajajaran ditetapkan menjadi jalan perkotaan dengan fungsi sekunder karena telah memasuki kawasan perkotaan dengan kegiatan lebih banyak yang bersifat lokal.

Pada sekitar Jalan Pajajaran didominasi oleh pemukiman masyarakat, perumahan, serta perdagangan dan jasa. Adanya perumahan serta pemukiman menimbulkan jumlah demand (penumpang) yang lebih banyak, sehingga kebutuhan akan halte pun meningkat. Dalam penelitian dibagi dalam 5 segmen jalan dan 13 halte terdiri dari 8 halte besar dan 5 halte kecil.

Penempatan halte pada Jalan Pajajaran, terutama halte depan Ada Swalayan sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Kesesuaian ini terkait dengan penggunaan lahan sekitar terdapat fasilitas yang menjadi tujuan penumpang, seperti fasilitas pendidikan Sekolah MAN 2, terminal Barangsiang, tempat perbelanjaan Ada Swalayan, Giant dan ruko-ruko, termasuk perkantoran dan restoran. Kegiatan perdagangan dan jasa di sepanjang Jalan Pajajaran ini berkembang cukup pesat, hal ini dapat terlihat dari semakin banyak ruko-ruko dan perkantoran yang dibangun disepanjang jalan ini. Tidak jauh dari halte tersebut juga terdapat pemukiman dan tempat penginapan.

Untuk lebih jelas mengenai penggunaan lahan pada Jalan Pajajaran dapat dilihat pada *Gambar17*.

3.1.2 Jalan Raya Tajur

Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Bogor 2011-2031, yang tertuang dalam Rencana Struktur Ruang, Jalan Raya Tajur merupakan Jalan Arteri Primer yang menghubungkan Jalan Pajajaran dengan Jalan Raya Sukabumi. Dalam penelitian untuk memudahkan memberikan penjelasan, Jalan Tajur di bagi 2 yaitu Jalan Tajur sampai Unitex 1 dan Unitex 2 sampai Jalan Raya Ciawi (depan pasar Ciawi). Di sekitar jalan ini didominasi oleh penggunaan lahan pemukiman, perdagangan dan jasa, industri, pendidikan. Dalam penelitian ini Jalan Raya Tajur dibagi dalam 10 segmen jalan dengan jarak 500 meter/ segmen.

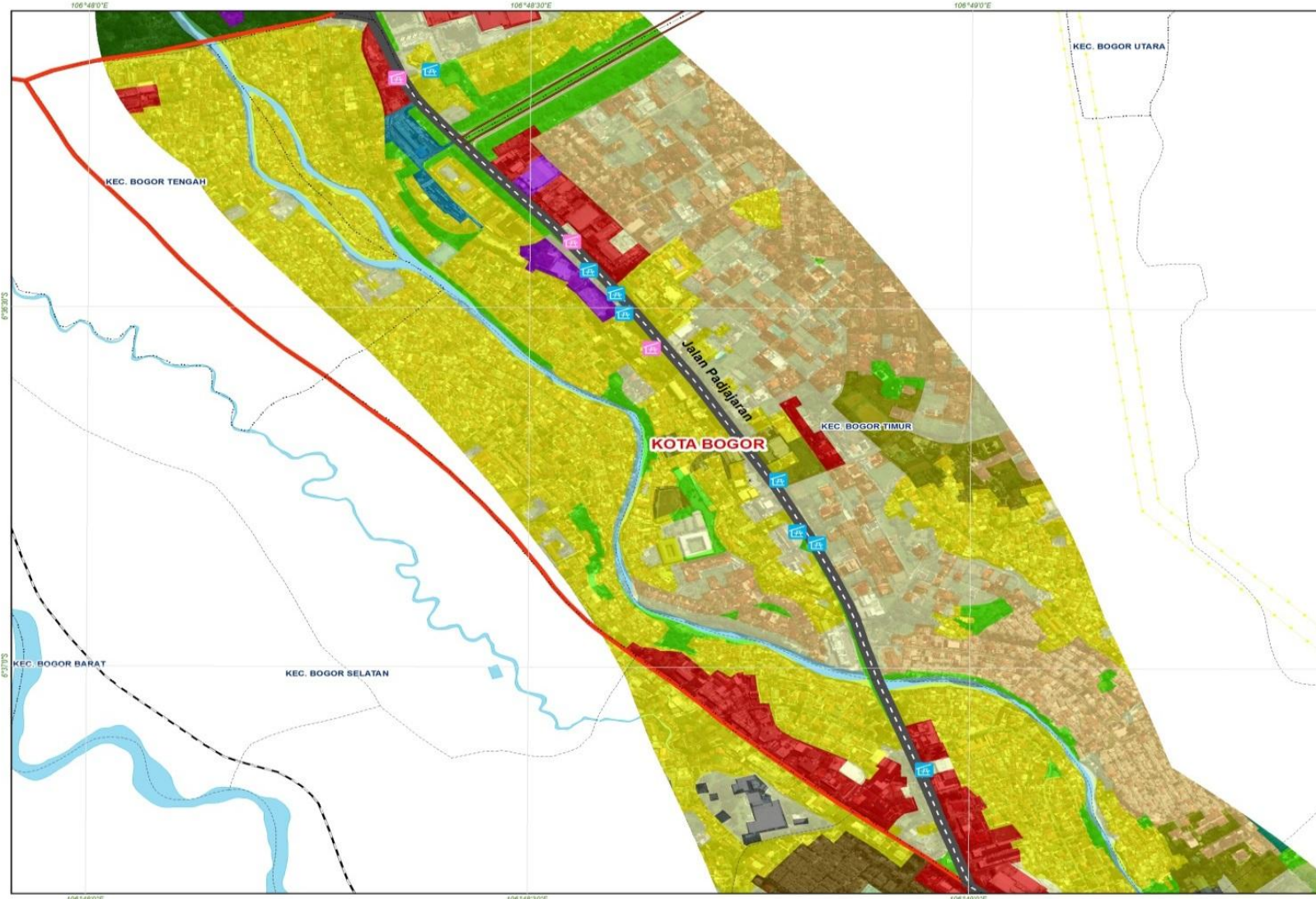
Hal ini sudah dengan penentuan jarak halte pada pedoman teknis perkerayaan tempat perhentian kendaraan penumpang angkutan umum Departemen Perhubungan. Terdapat 23 halte eksisting, terdiri dari 8 halte besar dan 15 halte kecil.

Penggunaan lahan pada tiap ruas di Jalan Tajur turut mempengaruhi kondisi lalu lintas di jalan Tajur. Penempatan halte yang berada di sepanjang jalan ini sudah sesuai penempatannya dengan kebutuhan penumpang, kesesuaian ini terkait dengan penggunaan lahan sekitar terdapat fasilitas yang menjadi tujuan mereka, seperti fasilitas perdagangan dan jasa, perkantoran, dan pemukiman, adanya pabrik pada jalan ini juga menimbulkan bangkitan lalu lintas menjadi besar.

3.1.3 **Jalan Raya Ciawi - Sukabumi**

Dalam rencana struktur ruang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Bogor, Jalan Raya Sukabumi masuk kedalam jenis jalan arteri primer. Penempatan 2 halte besar dan 6 halte kecil dengan penggunaan lahan yang didominasi oleh perdagangan dan jasa, pemukiman serta industri, sudah sesuai dengan kebutuhan masyarakat, menimbulkan pengaruh bangkitan lalu lintas yang besar. Akan tetapi penempatan halte belum efektif penggunaannya menjadikan banyak halte yang tidak terpakai.

Padatnya aktifitas jalan mengakibatkan adanya tarikan bangkitan perjalanan. Pada jalan tersebut dibagi dalam 4 Segmen dengan 8 halte eksisting terdiri dari 2 halte besar dan 6 halte kecil, untuk lebih jelasnya mengenai penggunaan lahan Jalan Raya Ciawi – Sukabumi dapat dilihat pada *Gambar 16*.

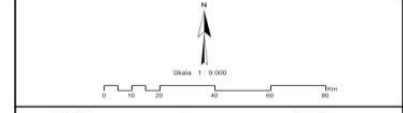
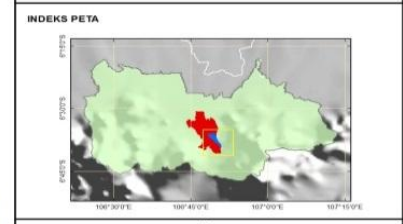


IDENTIFIKASI LETAK SHELTER BUS TRANS PAKUAN
BERDASARKAN TATA GUNA LAHAN
(STUDI KASUS PADA KORIDOR 2 CIDANGIANG - CIAWI HARJASARI)

Gambar: 17
PETA PENGGUNAAN LAHAN ZONA 1 (PADJAJARAN - CIAWI)

KETERANGAN :

Kantor Pemerintahan	Penggunaan Lahan
Kantor Walikota	Badan Jalan
Kantor Kecamatan	Facilitas Kesehatan
Batas Administrasi	Facilitas Pendidikan
Batas Kota	Halaman Penkantor
Batas Kecamatan	Hutan Kota
Batas Kelurahan	Industri
Fungsi Jalan	Istana Negara
Jalan Arteri	Kawasan Hijau
Jalan Kolektor Primer	Kebun / Ladang
Jalan Kolektor Sekunder	Lapangan Olahraga
Jalan Lokal	Lembaga Permasayarakatan
Jalan Tol / Highway	Kawasan Militer
Jaringan Rel Kereta Api	Kawasan Pariwisata
Jaringan SUTT	Perdagangan dan Jasa
Lokasi Shelter :	Facilitas Perbadatan
Halte Besar	Perkantoran
Halte Kecil	Pemukjuman
	Perumahan
	Pulau dan Median Jalan
	Semak Bakau
	Kawasan Sempadan
	Stasiun dan Terminal / Damri
	Taman Kota
	Tanah Kosong / Tagalan
	TPU



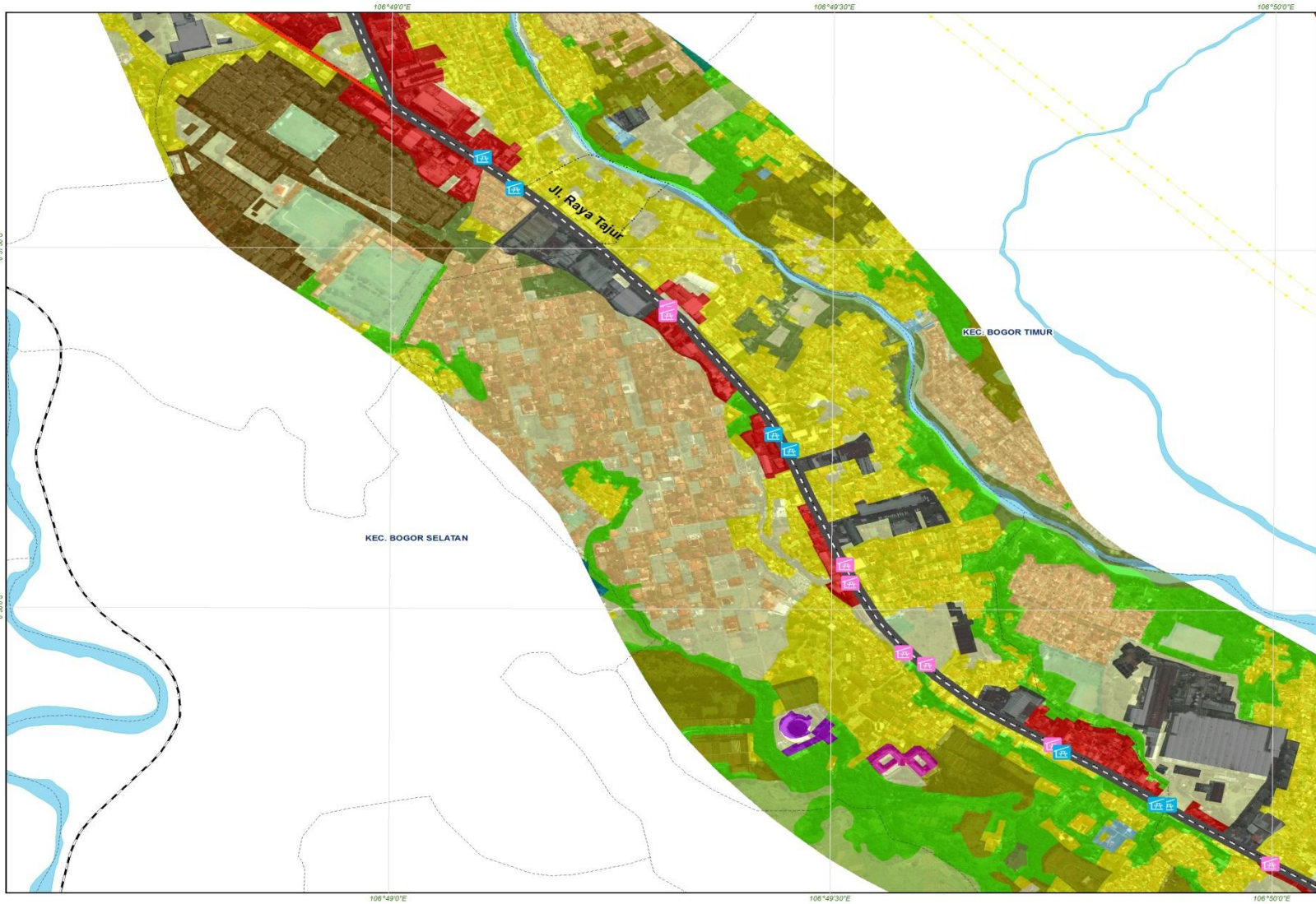
Proyeksi : UTM
 Ellipsoid Referensi : Everest
 Sistem Grid : UTM
 Geografis : WGS 84
 Longitude/Latitude : Longitude/Latitude

- SUMBER PETA :**
1. Peta Rupa Bumi Indonesia Digital, Skala 1 : 10.000 (Bakosurtanal Tahun 2003)
 2. Masterplan RTH Kota Bogor Tahun 2012
 3. Data Spasial RTRW Kota Bogor Tahun 2011-2031



**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK - UNIVERSITAS PAKUAN**

WILAYAH STUDI TRANS PAKUAN KORIDOR II

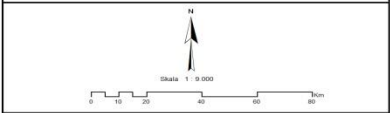
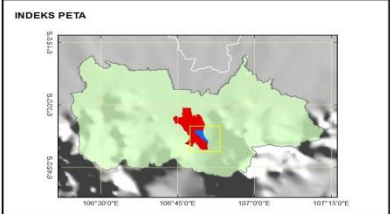


**IDENTIFIKASI LETAK SHELTER BUS TRANS PAKUAN
BERDASARKAN TATA GUNA LAHAN
(STUDI KASUS PADA KORIDOR 2 CIDANGIANG - CIAWI HARJASARI)**

Gambar: **18**
**PETA PENGGUNAAN LAHAN
ZONA 2 (JL. RAYA TAJUR - UNITEX)**

KETERANGAN :

Kantor Pemerintahan	Penggunaan Lahan
Kantor Walikota	Badan Jalan
Kantor Kecamatan	Fasilitas Kesehatan
Batas Administrasi	Fasilitas Pendidikan
Batas Kota	Halaman Perkantoran
Batas Kecamatan	Halaman Kota
Batas Kelurahan	Industri
Fungsi Jalan	Istana Negara
Jalan Arteri	Kawasan Hijau
Jalan Kolektor Primer	Kebun / Ladang
Jalan Kolektor Sekunder	Lapangan Olahraga
Jalan Lokal	Kawasan Militer
Jalan Tol / Highway	Kawasan Perumahan
Jaringan Rel Kereta Api	Kawasan Parwisata
Jaringan SUTT	Perdagangan dan Jasa
Lokasi Shelter :	Fasilitas Peribadatan
Halte Besar	Perkantoran
Halte Kecil	Permukiman
	Perumahan
	Pulau dan Median Jalan
	Semak Belukar
	Kawasan Sempadan
	Stasiun dan Terminal / Damri
	Taman Kota
	Tanah Kosong / Tagalan
	TPU

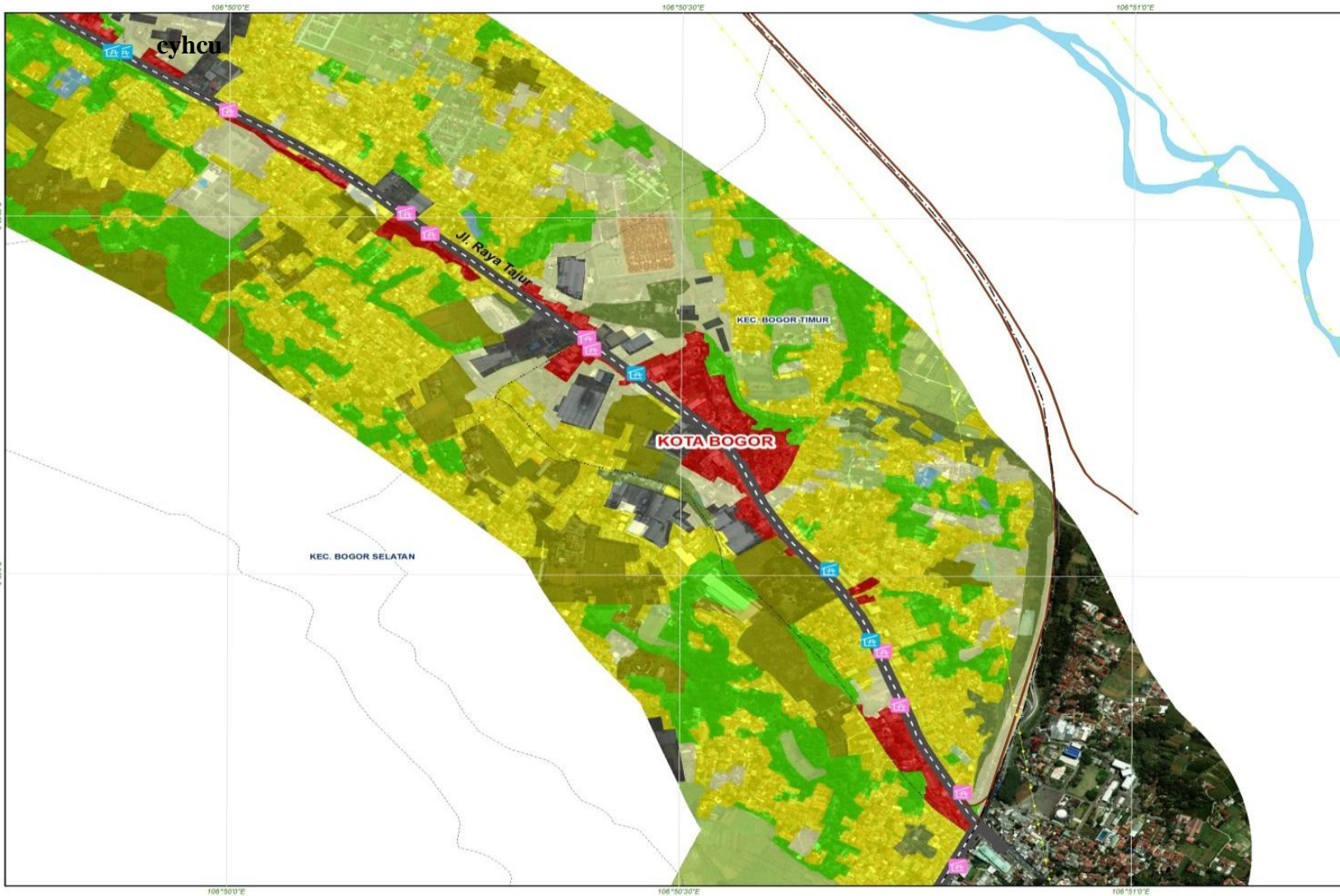


Proyeksi : Geografis
 Elipsoid Referensi : WGS 84
 Sistem Grid : Longitude/Latitude

- SUMBER PETA :**
1. Peta Rupa Bumi Indonesia Digital, Skala 1 : 10 000 (Bakosurtanal Tahun 2003)
 2. Masterplan RTH Kota Bogor Tahun 2012
 3. Data Spasial RTRW Kota Bogor Tahun 2011-2031



W I L A Y A H S T U D I T R A N S P A K U A N K O R I D O R I I

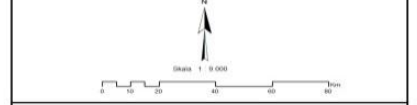
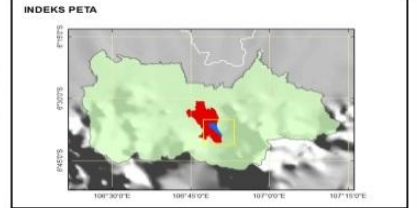


IDENTIFIKASI LETAK SHELTER BUS TRANS PAKUAN BERDASARKAN TATA GUNA LAHAN (STUDI KASUS PADA KORIDOR 2 CIDANGIANG - CIAWI HARJASARI)

Gambar 19
PETA PENGGUNAAN LAHAN ZONA 2 (JL. RAYA TAJUR (UNITEX) - CIAWI)

KETERANGAN :

Kantor Pemerintahan	Penggunaan Lahan
Kantor Walikota	Badan Jalan
Kantor Kecamatan	Facilitas Kesehatan
Batas Administrasi	Facilitas Pendidikan
Batas Kota	Halaman Perkantoran
Batas Kecamatan	Hutan Kota
Batas Kelurahan	Industri
Fungsi Jalan	Istana Negara
Jalan Arteri	Kawasan Hijau
Jalan Kolektor Primer	Kebun / Ladang
Jalan Kolektor Sekunder	Lapangan Olahraga
Jalan Lokal	Lembaga Permysarakatan
Jalan Tol / Highway	Kawasan Miller
Jaringan Rel Kereta Api	Kawasan Perwotata
Jaringan BUTT	Pertambangan dan Jaska
Lokasi Shelter :	Facilitas Permbadatan
Halte Besar	Perkantoran
Halte Kecil	Pemukiman
	Perumahan
	Pulau dan Median Jalan
	Semak Belukar
	Kawasan Sempadan
	Stasiun dan Terminal / Damri
	Taman Kota
	Tanah Kosong / Tegalan
	TPU

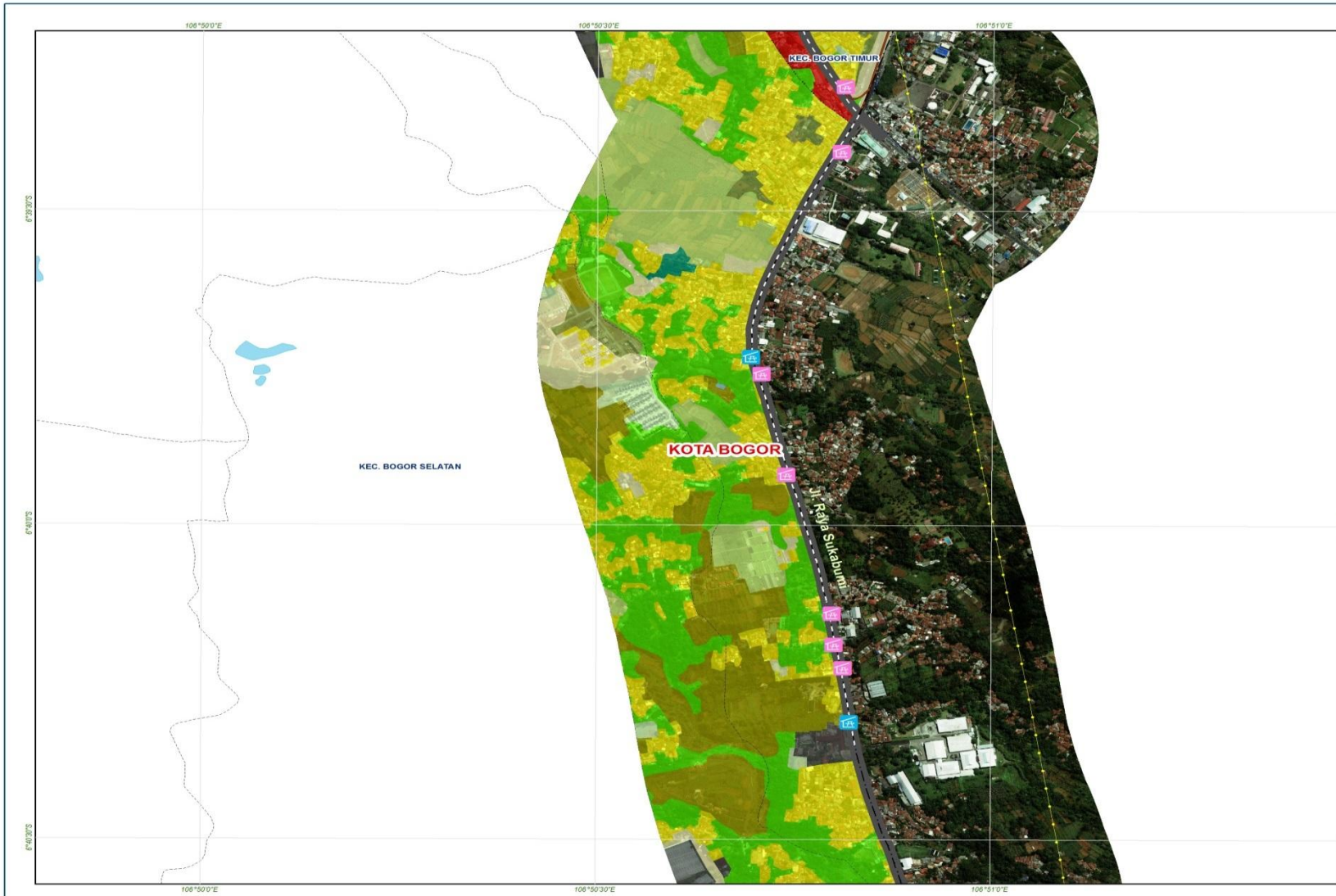


Proyeksi: UTM
 Ellipsoid Referensi: Spheroid
 Sistem Grid: UTM
 Geografis: WGS 84
 Longitudo/Latitude: UTM

- SUMBER PETA :**
1. Peta Rupa Bumi Indonesia Digital, Skala 1 : 10.000 (Bakosurtanal Tahun 2003)
 2. Masterplan RTH Kota Bogor Tahun 2012
 3. Data Spasial RTRW Kota Bogor Tahun 2011-2031

WILAYAH STUDI TRANS PAKUAN KORIDOR II

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK - UNIVERSITAS PAKUAN**

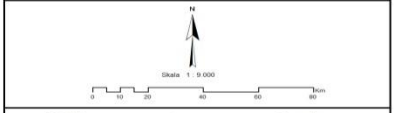
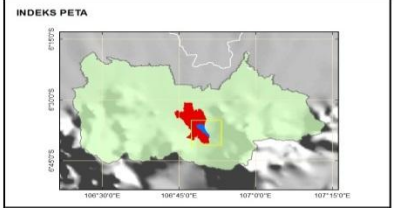


**IDENTIFIKASI LETAK SHELTER BUS TRANS PAKUAN
BERDASARKAN TATA GUNA LAHAN
(STUDI KASUS PADA KORIDOR 2 CIDANGIANG - CIAWI HARJASARI)**

Gambar : **20**
**PETA PENGGUNAAN LAHAN
ZONA 2 (JL. RAYA SUKABUMI (CIAWI) - HARJASARI)**

KETERANGAN :

Kantor Pemerintahan	Penggunaan Lahan
Kantor Walikota	Badan Jalan
Kantor Kecamatan	Facilitas Kesehatan
Batas Administrasi	Facilitas Pendidikan
Batas Kota	Halaman Perkantoran
Batas Kecamatan	Hutan Kota
Batas Kelurahan	Industri
Fungsi Jalan	Mansia Ragare
Jalan Arteri	Kawasan Hijau
Jalan Kolektor Primer	Ketun / Ladang
Jalan Kolektor Sekunder	Lapangan Olahraga
Jalan Lokal	Lembaga Perumahan
Jalan Tol / Highway	Kawasan Miller
Jaringan Rel Kereta Api	Kawasan Pariwisata
Jaringan SUTT	Perdagangan dan Jasa
Lokasi Shelter :	Facilitas Perbadatan
Halte Besar	Parkirontan
Halte Kecil	Pemukiman
	Perumahan
	Pulau dan Median Jalan
	Semak Belukar
	Kawasan Sempadan
	Stasiun dan Terminal / Damri
	Taman Kota
	Tanah Kosong / Tegalan
	TPU



Proyeksi : Geografis
 Elipsoid Referensi : WGS 84
 Sistem Grid : Longitude/Latitude

- SUMBER PETA :**
1. Peta Repra Bumi Indonesia Digital, Skala 1 : 10.000 (Bakosurtanal Tahun 2003)
 2. Masterplan RTH Kota Bogor Tahun 2012
 3. Data Spasial RTRW Kota Bogor Tahun 2011-2031



**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK - UNIVERSITAS PAKUAN**

WILAYAH STUDI TRANS PAKUAN KORIDOR II

3.2 Kondisi Eksisting Halte Trans Pakuan di Koridor II





Halte adalah tempat pemberhentian kendaraan bermotor umum untuk menaiki dan menurunkan penumpang. Dalam moda angkutan Trans Pakuan mempunyai tempat pemberhentian bus khusus yaitu halte, hal ini dimaksudkan untuk meningkatkan kedisiplinan dalam menggunakan sarana transportasi. Secara Visual, pengamatan lapangan terdapat 45 Halte Trans Pakuan yang terdiri dari 21 Halte besar dan 24 Halte kecil (berbentuk undakan) dibangunnya halte ini berdasarkan banyaknya *demand* (penumpang) disekitar lokasi halte, untuk meningkatkan kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas agar berhenti di tempatnya, juga untuk menyesuaikan tinggi Bus Trans Pakuan, agar memudahkan penumpang naik. Pada koridor II Bus Trans Pakuan jalur Jalan Cidangiang – Harjasari terdapat 24 halte yang dibagi dalam 11 halte Besar dan 13 halte kecil. Sedangkan untuk jalur Jalan Harjasari – Cidangiang terdapat 21 halte yang dibagi dalam 10 halte besar dan 11 halte kecil.

Dari pengamatan yang dilakukan, terlihat bahwa keberadaan halte yang terdapat pada koridor II Trans Pakuan belum dimanfaatkan dengan baik sesuai fungsinya oleh penumpang, terlihat dari banyaknya halte yang tidak terawat bahkan rusak serta terdapat banyak coretan. Kondisi ini disebabkan karena calon penumpang belum memanfaatkan Bus Trans Pakuan pada jalur koridor II. Penempatan halte yang ada pada koridor II sudah sesuai dengan jarak perjalanan maksimal yang mampu ditempuh calon penumpang yaitu 500 meter. Sebagaimana dijelaskan oleh Wigenrad (1989) bahwa jarak yang ditempuh calon penumpang angkutan umum dengan berjalan kaki, merupakan jarak yang mampu ditempuh seorang dengan menjinjing barang bawaannya menuju tempat menunggu untuk naik angkutan umum. Jarak berjalan maksimum penumpang dipengaruhi oleh panjang rencana perjalanan dan tipe area untuk perkotaan.

Mengacu pada pedoman teknis perkerjasama tempat perhentian kendaraan penumpang umum, diasumsikan rata-rata jangkauan pelayanan tiap titik halte adalah 500 meter. Angka ini diperoleh dari rata-rata jarak antar halte dari berbagai zona.





**Tabel. 3-1 Halte Eksisting Koridor II Trans Pakuan
Cidangiang – Ciawi – Harjasari**





NO	NAMA SHELTER	JENIS SHELTER	LOKASI	FOTO
1	Cidangiang	Besar	Jl. Pajajaran	
2	Depan Ada Swalayan	Kecil	Jl. Pajajaran	
3	Depan Ada Swalayan	Kecil	Jl. Pajajaran	
4	Pakuan	Besar	Jl. Pajajaran	

NO	NAMA SHELTER	JENIS SHELTER	LOKASI	FOTO
5	Kesatuan 2	Besar	Jl. Pajajaran	
6	Sukasari	Besar	Jl. Pajajaran	
7	PDAM 2	Besar	Jl. Pajajaran	
8	Galaxy	Kecil	Jl. Raya Tajur	

NO	NAMA SHELTER	JENIS SHELTER	LOKASI	FOTO
9	Dishub	Besar	Jl. Raya Tajur	
10	Depan Geely Sourum	Kecil	Jl. Raya Tajur	
11	Sebrang Sameo Biotrop	Kecil	Jl. Raya Tajur	
12	Seberang Bank BNI Tajur	Kecil	Jl. Raya Tajur	

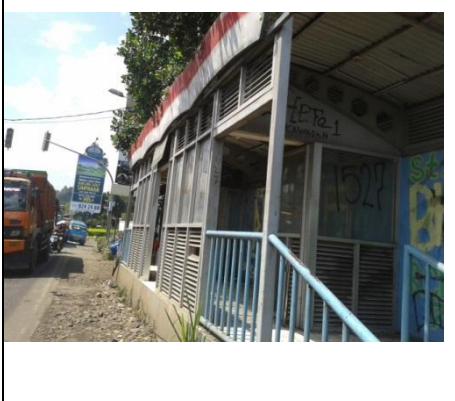
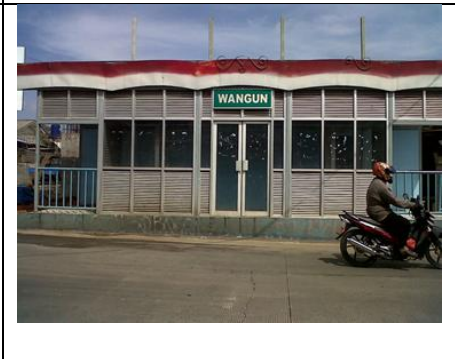


NO	NAMA SHELTER	JENIS SHELTER	LOKASI	FOTO
13	Unitex 2	Besar	Jl. Raya Tajur	
14	Depan Ruko Damai Motor	Kecil	Jl. Raya Tajur	
15	Depan Ruko PD. Subur Jaya	Kecil	Jl. Raya Tajur	
16	Sindang Sari 1	Besar	Jl. Raya Tajur	






NO	NAMA SHELTER	JENIS SHELTER	LOKASI	FOTO
17	Sindang Sari 2	Besar	Jl. Raya Tajur	
18	SMP/SMA YZA (Depan Koramil 2122)	Kecil	Jl. Raya Tajur	
19	Depan Gerbang Ciawi	Kecil	Jl. Raya Tajur	
20	Depan Ruko Duta Surya (Pasar Ciawi)	Kecil	Jl. Raya Sukabumi	


NO	NAMA SHELTER	JENIS SHELTER	LOKASI	FOTO
21	Sebrang Rancamaya	Kecil	Jl. Raya Sukabumi	
22	Depan SDN. Banjanr waru 02	Kecil	Jl. Raya Sukabumi	
23	Sebrang Mesjid Jami Biru Athohirin	Kecil	Jl. Raya Sukabumi	
24	Harjasari	Besar	Jl. Raya Sukabumi	

**Tabel. 3-1 Halte Eksisting Koridor II Trans Pakuan
Harjasari – Ciawi - Cidangiang**

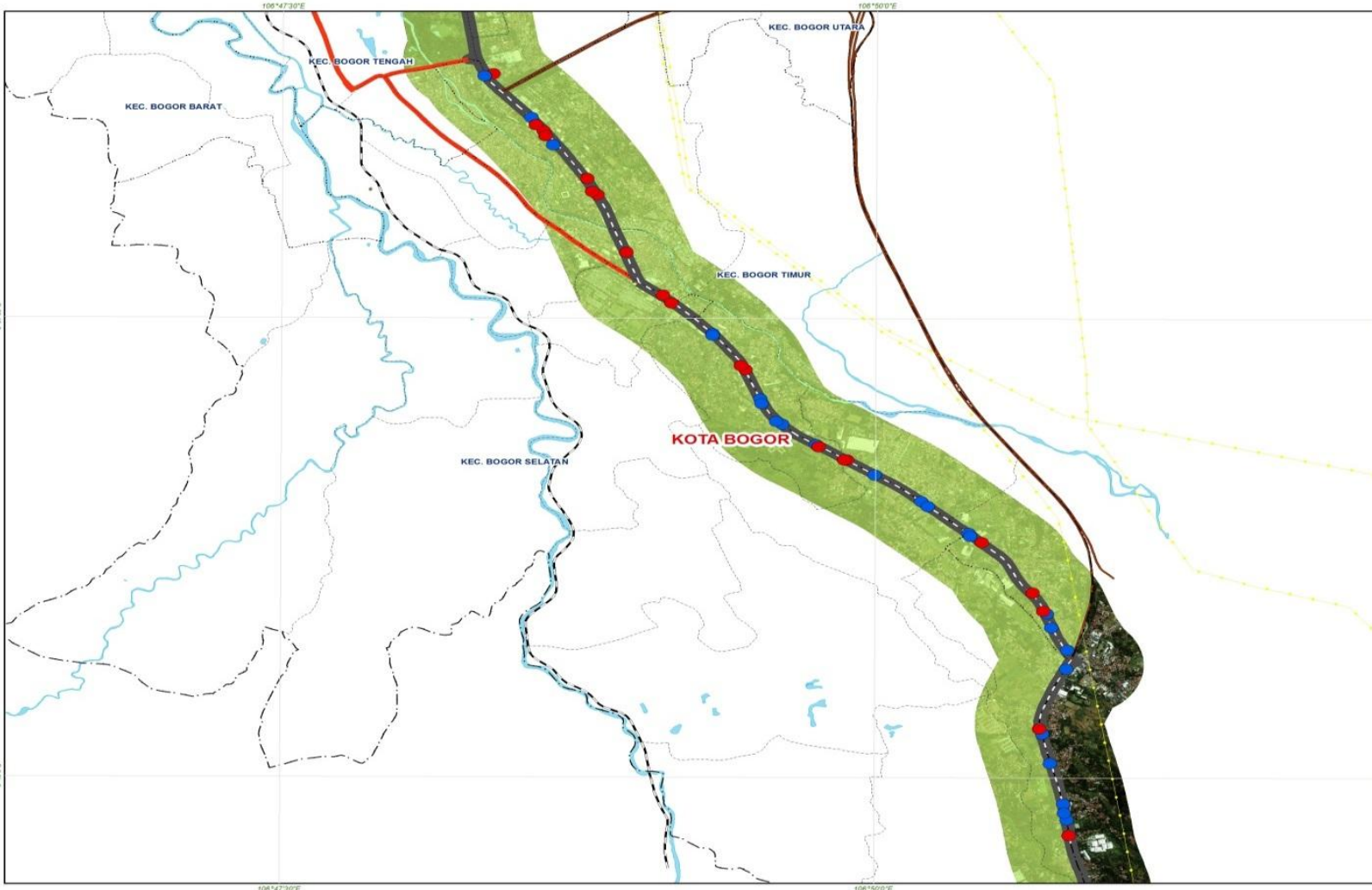
NO	NAMA SHELTER	JENIS SHELTER	LOKASI	FOTO
1	Harjasari	Besar	Jl. Raya Sukabumi	
2	Gg. Siliwangi	Kecil	Jl. Raya Sukabumi	
3	Depan Toko Kaca Sinar Latifa	Kecil	Jl. Raya Sukabumi	

4	Rancamaya	Besar	Jl. Raya Sukabumi	
5	Wangun	Besar	Jl. Raya Tajur	
6	Depan SMP/SMA YZA (Samping Koramil 2122)	Kecil	Jl. Raya Tajur	
7	Depan Toko Super Milan	Kecil	Jl. Raya Tajur	

8	Samping Gg. Tanu Jaya	Kecil	Jl. Raya Tajur	
9	Seberang Rumah Makan Minang Raya	Kecil	Jl. Raya Tajur	
10	Unitex 1	Besar	Jl. Raya Tajur	
11	Pakuan 1	Besar	Jl. Raya Tajur	
12	Depan Sameo Biotrop	Kecil	Jl. Raya Tajur	

13	Depan Kusuma Motor	Kecil	Jl. Raya Tajur	
14	Metrologi	Besar	Jl. Raya Tajur	
15	Depan Resto Monalisa	Kecil	Jl. Raya Tajur	
16	Pakuan 2	Besar	Jl. Pajajaran	
17	Pulo Armin	Besar	Jl. Pajajaran	
18	Depan Polsek Bogor Timur	Kecil	Jl. Pajajaran	

19	PDAM 1	Besar	Jl. Pajajaran	
20	Mesjid Raya	Besar	Jl. Pajajaran	
21	Jembatan Penyeberang an Baranang Siang	Kecil	Jl. Pajajaran	

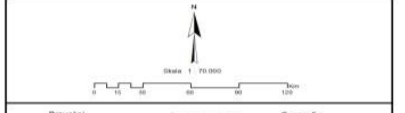
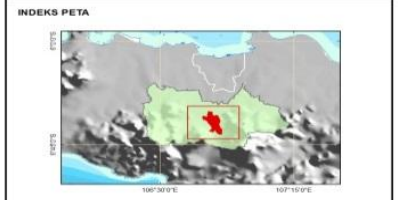


IDENTIFIKASI LETAK SHELTER BUS TRANS PAKUAN BERDASARKAN TATA GUNA LAHAN (STUDI KASUS PADA KORIDOR 2 CIDANGIANG - CIAWI HARJASARI)

Gambar: 21

PETA SEBARAN LOKASI SHELTER EKSTING TRANS PAKUAN KORIDOR DUA

- KETERANGAN :**
- Kantor Pemerintahan**
 - Kantor Walikota
 - Kantor Kecamatan
 - Batas Administrasi**
 - Batas Kota
 - Batas Kecamatan
 - Batas Kelurahan
 - Fungsi Jalan**
 - Jalan Arteri
 - Jalan Kolektor Primer
 - Jalan Kolektor Sekunder
 - Jalan Lokal
 - Jalan Tol / Highway
 - Jaringan Rel Kereta Api
 - Jaringan SUTY
 - Lokasi Shelter Eksisting :**
 - Halte Besar
 - Halte Kecil



Proyeksi: Elipsoid Referensi Sistem Grid Geografis: WGS 84 Longitude/Latitude

- SUMBER PETA :**
1. Peta Rupa Bumi Indonesia Digital, Skala 1 : 10 000 (Bakosurtanal Tahun 2003)
 2. Masterplan RTM Kota Bogor Tahun 2012
 3. Data Spasial RTRW Kota Bogor Tahun 2011-2031



PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA FAKULTAS TEKNIK - UNIVERSITAS PAKUAN

WILAYAH STUDI TRANS PAKUAN KORIDOR II

3.3 Lokasi Halte di Koridor II, Jumlah Naik dan Turun Penumpang, serta Persepsi Masyarakat.

Lalu lintas dipengaruhi oleh adanya tata guna lahan. Dalam memenuhi kebutuhan hidupnya, setiap individu bergerak dari tata guna lahan tertentu ke tata guna lahan lainnya. Tata guna lahan sebagai perwujudan ruang fisik dari aktifitas manusia. Membuat adanya hubungan yang sangat erat antara tata guna lahan dan transportasi. Setiap kegiatan transportasi atau pergerakan memiliki keterkaitan atau interaksi dengan penggunaan lahan, interaksi kedua sektor ini saling berkaitan dan dipengaruhi oleh beberapa aspek kepentingan yang terkandung didalamnya. Setiap perubahan tata guna lahan akan berdampak pada kegiatan transportasi yang ada.

Salah satu jenis penggunaan lahan yang memiliki pengaruh cukup besar terhadap pergerakan lalu lintas adalah perdagangan. Fasilitas perdagangan dan jasa yang terwujud dalam bentuk pasar dan pertokoan merupakan salah satu jenis penggunaan lahan yang menarik maupun membangkitkan perjalanan dalam jumlah signifikan. Jenis penggunaan lahan lain yang mampu meningkatkan bangkitan dan tarikan perjalanan adalah pemukiman dan keberadaan fasilitas pendidikan serta perkantoran. Atas dasar ini, maka kondisi fisik ruang akan menjadi salah satu pertimbangan dalam penentuan lokasi halte.

Jumlah naik dan turun penumpang di suatu lokasi berdampak pada jumlah kebutuhan penumpang akan ketersediaan halte dilokasi tersebut, dari pengamatan dilapangan terdapat beberapa titik lokasi yang mempunyai jumlah penumpang paling banyak. Dengan kondisi demikian, maka reposisi atau penentuan lokasi halte yang tepat pada koridor II Trans Pakuan sangat diperlukan mengingat pertumbuhan Kota Bogor yang semakin pesat dan lahan yang tersedia semakin terbatas.

Dalam moda angkutan Trans Pakuan mempunyai tempat pemberhentian bus khusus yaitu halte, hal ini dimaksudkan untuk meningkatkan kedisiplinan dalam menggunakan sarana transportasi. Untuk Koridor Cidangiang (Barang Siang)-Terminal Bubulak memiliki halte 45 buah yang berada dengan posisi dan

kondisi yang berbeda dimaksudkan agar penumpang (pengguna) dapat dengan mudah sampai pada tujuannya.

Fasilitas halte Trans Pakuan sangat mempengaruhi pelayanan bus Trans Pakuan berdasarkan Standar Pelayanan Minimum (SPM) dalam angkutan massal harus memiliki prasarana halte untuk mendukung pelayanan bagi penggunanya. Kelengkapan halte berdasarkan Standar Pelayanan Minimum, halte harus memiliki tempat duduk penumpang untuk menunggu kedatangan bus, beratap sehingga penumpang tidak kepanasan pada siang hari dan Permukaan lantai halte tinggi (Sejajar dengan tinggi lantai bus). Disisi lain halte dapat menjangkau penumpang sehingga bus dalam menaikkan dan menurunkan penumpang menjadi lebih optimal. Dari kelengkapannya halte Trans Pakuan memenuhi kelengkapan tersebut. Namun fasilitas ini banyak yang tidak terawat oleh petugas (pengelola) Trans Pakuan. Seperti halte yang keadaannya kurang baik misalnya saja banyak coretan, banyak tempelan poster iklan dan kebersihannya tidak terawat menjadikan halte menjadi kotor, sehingga menimbulkan ketidaknyamanan bagi penumpang yang menggunakan alat transportasi tersebut. Hal ini terjadi karena kurangnya pengawasan pengelola atau petugas Trans Pakuan dalam menjaga fasilitas yang melayani para pengguna.

Gangguan-gangguan ini menyebabkan kualitas estetika sarana menjadi berkurang, secara tidak langsung para penumpang menjadi tidak nyaman dan merasa dirugikan. Dalam mengatasi masalah tersebut pihak pengelola (PDJT Kota Bogor) harus berupaya menangani hal tersebut agar tidak menjadi masalah besar dikemudian harinya. Salah satunya dengan melakukan pengawasan pada tiap halte dengan tidak membiarkan para pedagang menempati sarana Trans Pakuan serta memberikan penjelasan bahwa demi kepentingan bersama.

Selain penggunaan lahan dan jumlah naik dan turun penumpang, persepsi atau pendapat masyarakat juga mempengaruhi dalam penentuan lokasi halte, karena dalam hal ini masyarakat berperan sebagai pelaku transportasi. Masyarakat dengan persepsinya dapat menganalisa kebutuhan akan halte itu sendiri. Dalam penentuan suatu lokasi, khususnya halte persepsi masyarakat merupakan salah satu hal yang harus dipertimbangkan (Walgito, 1994).

Dengan demikian lokasi halte yang tepat adalah harus ditempatkan pada suatu lokasi yang dapat membangkitkan penumpang untuk naik atau turun dilokasi tersebut dengan melihat kesesuaian penggunaan lahan, yang diperkuat oleh persepsi masyarakat disekitar lokasi halte. Lokasi – lokasi tersebut di urutkan sesuai dengan rangking tertinggi sampai terendah pada setiap segmen Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam *tabel 19*.

Dalam menentukan lokasi yang optimal untuk sebuah halte, salah satu faktor penting adalah mengetahui lokasi permintaan dari pengguna BRT. Lokasi permintaan halte merupakan sumber bangkitan dan tarikan pergerakan penduduk serta lokasi pergantian moda sebelum ataupun setelahnya.

Tabel 3-2 . Letak Halte berdasarkan Penggunaan lahan dan Naik Turun Penumpang

LETAK HALTE BERDASARKAN PENGGUNAAN LAHAN SERTA JUMALH NAIK TURUN PENUMPANG											
NO	NAMA JALAN	NAMA SEGMENT	JARAK SEGMENT	JENIS PENGGUNAAN LAHAN	PENUMPANG			JML	RANGKING	JUMLAH HALTE EKSTING	NAMA HALTE
					06:00 - 08:00	11:00- 13:00	17:00- 19:00				
1	Jalan Pajajaran	JPO Baranang Siang	500 M	Perdagangan & Jasa , Pemukiman	157	361	251	769	1	2	S. Cidangiang, S Depan Ada Swalayan
2	Jalan Pajajaran	Depan Hoka-Hoka Bento	500 M	Perdagangan & Jasa , Pemukiman	48	70	54	172	14	5	-
3	Jalan Pajajaran	Depan Hoka-Hoka Bento - FO. Grande	500 M	Perdagangan & Jasa , Pemukiman	31	99	20	150	17	1	S. Mesjid Raya S. Pakuan S. PDAM 1 S. Depan Polsek Bogor Timur S. Vila Duta
4	Jalan Pajajaran	FO.Grande - Putaran Balai Binarum	500 M	Perdagangan & Jasa , Pemukiman	39	66	73	178	13	2	S. Pulo Armin S. Kesatuan 2

Lanjutan Tabel .20

NO	NAMA JALAN	NAMA SEGMENT	JARAK SEGMENT	JENIS PENGGUNAAN LAHAN	PENUMPANG			JML	RANGKING	JUMLAH HALTE EKSISTING	NAMA HALTE
					06:00 - 08:00	11:00- 13:00	17:00- 19:00				
6	Jalan Raya Tajur	Ekalokasari - Tajur Tas	500 M	Perdagangan & Jasa , Pemukiman, industri	31	136	183	350	4	2	S. PDAM 2
7	Jalan Raya Tajur	Tajur Tas - Gg. Lurah	500 M	Perdagangan & Jasa , Pemukiman	61	70	63	194	10	2	S. Pakuan 2 S. Galaxy S. Dishub S. Depan Resto Monalisa S. Metrologi
8	Jalan Raya Tajur	Gg. Lurah -Kawasaki Motor	500 M	Pemukiman	44	48	40	132	18	2	S. Depan Geely Sourum S. Depan Kusuma Motor
9	Jalan Raya Tajur	Kawasaki Motor - Seberang Bank Mandiri	500 M	Perdagangan & Jasa , Pemukiman	79	76	33	188	12	4	

Lanjutan Tabel. 20

NO	NAMA JALAN	NAMA SEGMENT	JARAK SEGMENT	JENIS PENGGUNAAN LAHAN	PENUMPANG			JML	RANGKING	JUMLAH HALTE EKSSISTING	NAMA HALTE
					06:00 - 08:00	11:00- 13:00	17:00- 19:00				
											S. Depan Sameo Biotrop S. Seberang Bank BNI Tajur
10	Jalan Raya Tajur	Seberang Bank Mandiri - Unitex	500 M	Pemukiman, industri	50	50	55	155	16	4	S. Pakuan 1
11	Jalan Raya Tajur	Unitex - Pom Bensin Tajur	500 M	Pemukiman, industri	102	80	94	276	5	3	S. Unitex 1 S. Unitex 2
12	Jalan Raya Tajur	Pom Bensin Tajur - Pegadaian	500 M	Perdagangan & Jasa , Pemukiman	82	115	46	243	7	2	S. Seberang Rumah Makan Minang Raya S. Depan Ruko Damai Motor
13	Jalan Raya Tajur	Pegadaian - Dealer Yamaha	500 M	Perdagangan & Jasa , Pemukiman	50	64	52	166	15	3	S. Sindang Sari 1 S. Depan Ruko PD. Subur Jaya

Lanjutan Tabel. 20

											S. Depan Toko Super Milan
14	Jalan Raya Tajur	Dealer Yamaha - Sindang Sari 2	500 M	Pemukiman, pendidikan	43	81	80	204	9	1	S. Sindang Sari 2
15	Jalan Raya Tajur	Sindang Sari 2 - Pintu Gerbang Ciawi	500 M	Pemukiman	93	95	60	248	6	3	S. Wangun S. Depan SMP/SMA YZA S. Depan Koramil 2122
16	Jalan Raya Tajur	Pintu Gerbang Ciawi - Depan Pasar Ciawi	500 M	Perdagangan & Jasa , Pemukiman	52	111	228	391	3	1	S. Depan Gerbang Ciawi
17	Jalan Raya Sukabumi	Depan Pasar Ciawi - Pom Bensin	500 M	Pemukiman	109	222	285	616	2	1	S. Depan Ruko Duta Surya (Pasar Ciawi)
18	Jalan Raya Sukabumi	Pom Bensin - Gg. Karya	500 M	Pemukiman	113	44	34	191	11	2	S. Rancamaya S. Depan Rancamaya
19	Jalan Raya Sukabumi	Gg. Karya - Pabrik Halim Ganesa	500 M	Pemukiman, industri, perkebunan	48	32	31	111	20	1	S. Depan Toko Kaca Sinar Latifa

Lanjutan Tabel. 20

NO	NAMA JALAN	NAMA SEGMENT	JARAK SEGMENT	JENIS PENGGUNAAN LAHAN	PENUMPANG			JML	RANGKING	JUMLAH HALTE EKSISTING	NAMA HALTE
					06:00 - 08:00	11:00- 13:00	17:00- 19:00				
20	Jalan Raya Sukabumi	Pabrik Halim Ganesa - Harjasari	500 M	Pemukiman, industri	57	105	72	234	8	4	S. Harjasari S. Seberang Mesjid Jami Biru S. Gang Siliwangi S. Depan SDN Banjar Waru 02

Berdasarkan identifikasi yang dilakukan, terdapat 20 segmen jalan, yang didasarkan pada hasil survey yang telah dilakukan terdapat beberapa lokasi yang mempunyai nilai permintaan yang relatif besar, hal ini didasari dari jumlah naik dan turun penumpang di lokasi tersebut.

Dalam penelitian ini halte dapat dikriterikan kedalam ranking, lokasi halte mana saja yang berpotensi untuk peningkatan fungsi halte tersebut. Hal ini didasari oleh jumlah naik dan turun penumpang di sekitar lokasi halte. Lokasi – lokasi tersebut di urutkan sesuai dengan ranking tertinggi sampai terendah pada setiap segmen.

1. Segmen JPO Baranangsiang

Segmen JPO Baranangsiang mempunyai potensi membangkitkan jumlah penumpang yang cukup tinggi. Pada segmen ini berdekatan dengan pusat pelayanan angkutan umum diantaranya terminal Baranangsiang dan Halte Cidangian Trans Pakuan, sehingga jumlah *demand* (penumpang) naik dan turun tinggi di segmen ini. Pada segmen ini terdapat 2 halte eksisting berupa 1 halte besar Cidangiang dan 1 halte kecil di depan JPO Baranangsiang.

2. Segmen depan pasar Ciawi - Pom Bensin jalan Raya Sukabumi

Pada segmen ini merupakan terdapat aktifitas perdagangan dan jasa yaitu adanya Pasar Ciawi dan ruko, serta merupakan lokasi demand berpindah angkutan umum, hal ini berpotensi untuk jumlah naik dan turun penumpang yang tinggi. Pada segmen ini terdapat 1 halte eksisting yaitu halte depan Ruko Duta Surya (Pasar Ciawi). Pada segmen ini mempunyai potensi jumlah penumpang yang cukup tinggi untuk memenuhi kebutuhan penumpang akan tempat henti angkutan umum perlu ditambahkan sebuah halte kecil disebelah pasar Ciawi.

3. Segmen pintu gerbang Ciawi - depan pasar Ciawi

Segmen ini mendapat peringkat ketiga dalam kriteria naik dan turun penumpang, karena segmen pintu Gerbang Ciawi – depan Pasar Ciawi merupakan gerbang masuk menuju Kota Bogor dan jalan masuk menuju jalan ke arah Sukabumi, penempatan Halte kecil di depan pasar Ciawi belum memenuhi kebutuhan penumpang akan tempat tunggu, sehingga sebaiknya diganti dengan Halte besar, agar pemanfaatannya bisa maksimal, namun harus dipertimbangkan pemenuhannya, dikarenakan tidak adanya lahan kosong di sekitar pasar Ciawi.

Pada lokasi ini terdapat 2 halte eksisting yaitu halte depan Gerbang Ciawi dan depan Pasar Ciawi.

4. Segmen Ekalokasari - Tajur Tas

Banyaknya jumlah penumpang naik dan turun di segmen ini dikarenakan adanya lokasi perdagangan dan jasa mulai dari Mall Ekalokasari, Ruko-ruko yang menjual oleh-oleh khas Bogor, toko baju serta toko-toko tas. Pada lokasi ini juga terdapat perumahan yang menyebabkan jumlah demand (penumpang) naik dan turun. Pada lokasi ini terdapat 2 halte besar yaitu halte PDAM 2 dan Halte Pakuan 2.

5. Segmen Unitex – pom bensin Tajur

Kegiatan industri yang terdapat di lokasi ini menyebabkan jumlah naik dan turun mengalami kepadatan pada jam-jam tertentu, yaitu jam masuk dan pulang karyawan pabrik Unitex yang ada pada lokasi tersebut, adanya halte tentu memudahkan penumpang untuk menggunakan Bus Trans Pakuan, terdapat satu halte besar yaitu halte Unitex 2 dan satu halte kecil, keberadaan halte dilokasi ini, kurang di manfaatkan dengan baik oleh penumpang.

6. Segmen Sidang Sari 2 – Pintu Gerbang Ciawi

Gerbang Ciawi menjadi pintu masuk dan keluar Kota Bogor, untuk ini keberadaan halte sangat dibutuhkan untuk meninjau fasilitas angkutan umum di Kota Bogor, penggunaan lahan pada lokasi ini lebih didominasi oleh perumahan dan fasilitas sekolah, terdapat SMP/SMA YZA serta kegiatan militer Koramil 2122, ramainya jumlah naik dan turun penumpang hanya pada jam-jam tertentu saja, yaitu pada saat masuk dan pulang sekolah.

7. Segmen Pom Bensin Tajur – Pengadaian

Penggunaan lahan dilokasi ini selain dimanfaatkan untuk lokasi perumahan, juga terdapat fasilitas perdagangan dan jasa.

8. Segmen pabrik Halim Ganesa – Harjasari

Pada segmen ini menduduki ranking ke 8 dikarenakan jumlah penumpang yang banyak di Halte Harjasari, karena halte ini merupakan Halte utama pada koridor II Bus Trans Pakuan.

9. Segmen Dealer Yamaha – Sindang Sari 2

Dengan penggunaan lahan pemukiman dan pendidikan mempunyai potensi membangkitkan jumlah penumpang yang cukup tinggi.

10. Segmen Tajur Tas - Gg. Lurah

Penggunaan lahan di lokasi ini yaitu perdagangan jasa serta pemukiman, sehingga mampu meningkatkan jumlah penumpang naik dan turun.

11. Segmen Pom Bensin - Gg. Karya

Segmen ini mendapat peringkat ke 11 dengan penggunaan lahan berupa perdagangan dan pemukiman

12. Segmen Kawasaki Motor - Seberang Bank Mandiri

Jumlah naik dan turun penumpang di lokasi ini tidak sebanyak segmen sebelumnya, dengan penggunaan lahan berupa pedaganagn jasa dan pemukiman.

13. Segmen FO.Grande - Putaran Balai Binarum

Lokasinya tidak terlalu berpotensi membangkitkan jumlah penumpang yang cukup tinggi.

14. Segmen Depan Hoka-Hoka Bento

Dengan melihat lokasi sekitarnya dengan penggunaan lahan perdagangan dan jasa, dapat berpotensi meningkatkan jumlah naik dan turun penumpang, hanya saja lokasi ini berdekatan juga dengan terminal Baranangsiang, sehingga penumpang lebih banyak melakukan aktifitasnya di terminal Baranangsiang.

15. Segmen Pegadaian - Dealer Yamaha

Segmen ini merupakan lokasi yang kurang berpotensi membangkitkan jumlah penumpang.

16. Segmen Seberang Bank Mandiri – Unitex

Lokasi yang berdekatan dengan pabrik Unitex dan fasilitas perbankan menjadikan lokasi ini hanya ramai pada saat-saat tertentu saja, sehingga kurang berpotensi untuk meningkatkan jumlah penumpang naik dan turun.

17. Segmen Depan Hoka-Hoka Bento - FO. Grande

Dengan penggunaan lahan berupa perdagangan jasa danpemukiman seharusnya dapat meningkatkan jumlah naik dan turun penumpang, namun pada hasil surveym jumlah naik dan turun penumpang tidak mengalami peningkatan.

18. Segmen Gg. Lurah -Kawasaki Motor

Keberadaan halte pada segmen ini tidak berpotensi membangkitkan jumlah penumpang.

19. Segmen Putaran Balai Binarum – Ekalokasari

Lokasi ini terdapat pada lokasi perputaran, sehingga jarang digunakan untuk aktifitas naik dan turun penumpang

20. Segmen Gg. Karya - Pabrik Halim Ganesa

Penggunaan lahan yang didominasi oleh pemukiman, industri dan perkebunan, menjadikan lokasi ini mendapat peringkat ke 20, dikarenakan pada segmen ini jaraknya berdekatan dengan halte Harjasari, sehingga penumpang lebih memilih untuk naik dan turun di halte tersebut. keberadaan halte tidak dimanfaatkan dengan baik, sehingga banyak halte yang rusak.

Untuk lebih jelasnya hasil perhitungan naik dan turun penumpang dapat dilihat pada *tabel 19* dan Gambar 18, 19, 20, dan 21

3.4 Persepsi Masyarakat Terhadap Halte Trans Pakuan Koridor II

Berdasarkan data yang diperoleh dari hasil questioner diperoleh beberapa jawaban yang berkaitan dengan persepsi penumpang mengenai halte bus Trans Pakuan. Data ini diambil untuk mengetahui sejauh mana masyarakat mengetahui tentang keberadaan sarana bus Trans Pakuan dalam hal ini tentang kondisi halte yang ada di koridor II Bus Trans Pakuan, dengan beberapa asumsi sebagai berikut ini

Persepsi masyarakat di peroleh dari penyebaran kuestioner sebanyak 399 kuestioner, berdasarkan perhitungan pada jumlah sampel penumpang (dapat dilihat pada 3.4.1) :

- a. Seluruh masyarakat Kota Bogor mengetahui keberadaan Bus Trans Pakuan, terutama pada koridor II
- b. Sebanyak 50 % masyarakat tidak menggunakan moda angkutan Trans Pakuan khususnya pada koridor II
- c. Cukup banyak masyarakat yang menganggap kondisi Halte Pakuan di koridor II kurang baik

- d. Untuk letak halte Trans Pakuan Koridor II posisinya sudah tepat, dan jumlahnya sudah cukup memadai, sesuai dengan kebutuhan masyarakat di sekitar halte.
- e. Sebagian masyarakat lebih menyukai jenis halte tertutup, hal ini dikarenakan Kota Bogor yang mempunyai curah hujan tinggi, menjadikan halte sebagai tempat yang aman untuk berlindung dari hujan.
- f. Masyarakat juga mempunyai harapan untuk moda transportasi Trans Pakuan diantaranya:
 - mengharapkan sarana maupun prasarana Trans Pakuan menjadi lebih baik
 - Lebih meningkatkan kenyamanan untuk penumpang
 - Peningkatan jumlah armada Bus
 - Peningkatan kebersihan
 - Ketepatan waktu
 - Lokasi halte berada di tempat yang strategis
 - Peningkatan fasilitas, seperti full ac, full music dan wifi
 - Perbanyak koridor bus
 - Perbaiki dan penambahan halte
 - Peningkatan pelayanan

Informasi diatas juga menunjukkan bahwa kebutuhan halte merupakan hal yang utama dalam upaya peningkatan pelayanan Bus Trans Pakuan Bogor. Banyaknya kantong-kantong penumpang yang naik dan turun mengarahkan pada perlunya penyediaan halte pada titik penumpang ini. Identifikasi menghasilkan lokasi yang memiliki penumpang terbanyak dengan melihat ranking, untuk itu perlu di justifikasi titik mana saja yang paling banyak kebutuhan akan halte tersebut.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Beberapa kesimpulan yang diperoleh yaitu :

1. Pada jalan Pajajaran oleh pemukiman, perumahan serta perdagangan dan jasa sehingga kebutuhan akan halte pun meningkat, pada jalan ini terdapat 5 segmen dan 13 halte terdiri dari 8 halte besar dan 5 halte kecil.
2. Jalan Raya Tajur didominasi oleh penggunaan lahan pemukiman, perdagangan dan jasa, pada jalan ini dibagi dalam 10 segmen, terdiri dari 23 halte yaitu 8 halte besar dan 15 halte kecil.
3. Jalan Raya Ciawi – Sukabumi penggunaan lahan didominasi oleh perdagangan jasa, pemukiman serta industri, terdapat 4 segmen dengan penempatan halte sebanyak 8 halte yaitu 2 halte besar dan 6 halte kecil.
4. Persepsi masyarakat yang di peroleh :
 - a. Sebanyak 50 % masyarakat tidak menggunakan moda angkutan Trans Pakuan khususnya pada koridor II
 - b. Cukup banyak masyarakat yang menganggap kondisi Halte Pakuan di koridor II kurang baik
 - c. Untuk letak halte Trans Pakuan Koridor II posisinya sudah tepat, dan jumlahnya sudah cukup memadai, sesuai dengan kebutuhan masyarakat di sekitar halte.
 - d. Sebagian masyarakat lebih menyukai jenis halte tertutup, hal ini dikarenakan Kota Bogor yang mempunyai curah hujan tinggi, menjadikan halte sebagai tempat yang aman untuk berlindung dari hujan.

6.2 Saran

Beberapa saran yang diusulkan :

1. Untuk meningkatkan minat masyarakat memakai moda transportasi Trans Pakuan perlu adanya perbaikan dan peningkatan fasilitas halte.
2. Penempatan halte untuk penambahan disesuaikan dengan kebutuhan dan kebutuhan masyarakat dengan melihat penggunaan lahan di sekitar lokasi halte
3. Penambahan armada bus pada Koridor-koridor diTrans Pakuan khususnya pada koridor II Bus Trans Pakuan.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Perencanaan Daerah Kota Bogor. (2011). *Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bogor (RTRW)* Tahun 2011-2031.
- Badan Perencanaan Daerah Kota Bogor. (2011). *Master Plan Transportasi Kota Bogor* Tahun 2011.
- Departemen Pekerjaan Umum. (1997). *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*. Jakarta : Direktorat Jendral Penataan Ruang.
- Departemen Perhubungan. (1996). *Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Angkutan Umum*. Jakarta
- Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Bogor. (2011). *Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Di Kota Bogor*. Bogor
- Jaya GN Purnama. (2006). *Perencanaan Transportasi*. Bogor: Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Pakuan.
- Peraturan Walikota Bogor No. 17 Tahun 2012. Tentang *Penyelenggaraan Sistem Angkutan Umum Massal (SAUM) Di Kota Bogor*. Sekretariat Daerah. Bogor.
- Peraturan Walikota Bogor No. 51 Tahun 2005. Tentang *Pola Angkutan Umum Di Kota Bogor*. Sekretariat Daerah. Bogor.
- Undang - Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009. Tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Sekretariat Negara. Jakarta.
- Undang - Undang Republik Indonesia No. 26 Tahun 2007. Tentang *Penataan Ruang*. Sekretariat Negara. Jakarta.
- Undang - Undang Republik Indonesia No. 14 Tahun 1992. Tentang *Angkutan Umum* Sekretariat Negara. Jakarta.