

## **KAJIAN KONSEP SISTEM HALTE BERJURUSAN TERBATAS DI JAKARTA BARAT**

Ahmad Fuad

Desain Komunikasi Visual Universitas Esa Unggul, Jakarta  
Jalan Arjuna Utara Nomor 9, Tol Tomang Kebun Jeruk, Jakarta 11510  
ahmad.fuad@esaunggul.ac.id

### **Abstract**

*Congestion in West Jakarta occur at any time. Congestion is mainly caused by two or four-wheeled vehicle that continues to grow. Plus the provision of public transport remains inadequate, both in terms of quantity and in terms of comfort for its users. Regulations on the order of public transport is also not completely worked, so they found many violations on the highway. To overcome this, had a variety of ways by the government, but has yet to be overcome traffic congestion in Jakarta. From the results of ethnographic data collection, it can be said passenger public transport in West Jakarta is the passenger who spoiled. Can be seen, to get public transport, they in vain to stop the bus or public transportation car anytime and anywhere. As a result, often there is accumulation of passengers at one stop and also significant congestion occurs. To that required the existence of a concept limitedhalte (or bus stop) system as an alternative solution to the congestion in Jakarta.*

**Keywords:** *concept, limited Bus Stop, West Jakarta*

### **Abstraksi**

Kemacetan di Jakarta Barat terjadi di setiap saat. Kemacetan ini terutama disebabkan oleh kendaraan beroda dua atau empat yang terus bertambah. Ditambah lagi penyediaan kendaraan umum masih belum memadai, baik dari segi jumlah, maupun segi kenyamanan bagi para penggunanya. Peraturan mengenai tata tertib kendaraan umum juga belum sepenuhnya berjalan, sehingga masih didapatkan banyak pelanggaran di jalan raya. Untuk mengatasinya, sudah berbagai cara yang dilakukan oleh pemerintah, namun belum juga dapat mengatasi kemacetan di Jakarta. Dari hasil pengumpulan data secara etnografi, dapat dikatakan penumpang angkutan umum di Jakarta Barat adalah penumpang yang manja. Dapat dilihat, untuk mendapatkan angkutan umum, mereka dengan sembarangan menghentikan bus atau mobil angkot kapan saja dan dimana saja. Akibatnya sering terjadi penumpukan penumpang pada satu halte dan juga terjadi kemacetan yang signifikan. Untuk itulah diperlukan adanya sebuah konsep sistem halte (atau tempat pemberhentian bus) berjurusan terbatas sebagai alternatif solusi dari kemacetan yang ada di Jakarta Barat.

**Kata Kunci:** konsep, halte berjurusan terbatas, Jakarta Barat

### **Pendahuluan**

Penelitian ini dilatarbelakangi oleh kegelisahan peneliti dengan kondisi kemacetan di Jakarta beberapa tahun ini. Dari beberapa program pengurangan kemacetan di Jakarta, masih juga belum dapat mengatasi kondisi jalan raya di Ibukota, mulai dari program 3 in 1 (*three in one*), Busway, dan berbagai pengalihan jalur guna mengurai kemacetan.

Sebetulnya masih banyak yang ingin dilakukan pemerintah untuk mengatasi kemacetan tersebut. Seperti pembangunan monorail, dan kereta bawah tanah. Semua itu memerlukan waktu dan biaya yang sangat besar. Sebetulnya ada sebuah program yang dapat

dilakukan oleh pemerintah yang tidak membutuhkan biaya tidak terlalu besar dan infrastrukturnya sudah ada.



Gambar 1. Kemacetan Jakarta Sehari – Hari  
Sumber : [www.google.com](http://www.google.com)

Sebetulnya masih banyak yang ingin dilakukan pemerintah untuk mengatasi kemacetan tersebut. Seperti pembangunan monorail, dan kereta ba-wah tanah. Semua itu memerlukan waktu dan biaya yang sangat besar. Sebetulnya ada sebuah program yang dapat dilakukan oleh pemerintah yang tidak membutuhkan biaya tidak terlalu besar dan infrastrukturnya sudah ada. Program tersebut adalah dengan merubah sistem pengambilan penumpang dan sistem pemberhentian bus. Selain peraturan, desain dan tata letak halte yang sudah ada perlu perubahan sedikit. Dengan melakukan perubahan posisi halte dan peraturan berhentinya bus akan dapat mengurangi kemacetan di Jakarta, dengan biaya yang tidak terlalu besar.

Memang dalam melakukan perubahan tersebut banyak pihak yang harus bekerja sama dengan serius. Baik itu dari pihak perusahaan bus, pemerintah dan juga masyarakat sebagai pengguna yang paling merasakan akan adanya peraturan tersebut. Program konsep sistem ini peneliti namakan Program Halte Berjurusan terbatas, dimana perubahan dari halte bus multi jurusan, menjadi halte berjurusan terbatas.



Gambar 2. Halte Berjurusan Terbatas  
Sumber : [www.google.com](http://www.google.com)

Dengan program ini, yang tadinya dalam satu halte dapat menghentikan berbagai jurusan bus yang tentu saja membuat jalur dibelakang halte menjadi padat. Semua ini dikarenakan terjadinya penumpukan dan ke-semrawutan di halte bus. Dengan halte jurusan terbatas diharapkan dapat menghindari kemacetan dibelakang halte yang disebabkan oleh penumpukan berbagai jurusan bus, karena dengan halte jurusan terbatas tidak semua bus dapat berhenti di halte tersebut, dengan

demikian penumpukan semakin sedikit bahkan dapat dihilangkan.



Gambar 3. Salah Satu Halte di Singapura dengan Petunjuk Bus yang berhenti di halte tersebut  
Sumber : [www.google.com](http://www.google.com)

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memberikan masukan berupa sebuah konsep sistem halte berjurusan terbatas yang juga menjadi solusi kemacetan yang ada di Jakarta Barat. Sistem ini diharapkan juga dapat diterapkan pada berbagai halte yang ada di Jakarta, sehingga nantinya akan memperlancar kemacetan yang ada di Jakarta dan dapat mendisiplinkan pada penumpang angkutan umum.

Adapun pertanyaan dari penelitian ini adalah konsep sistem halte seperti apakah yang dapat menjawab atau dapat dijadikan sebuah solusi dari permasalahan kemacetan yang ada di Jakarta Barat?

Ruang lingkup penelitian ini berkisar pada pengumpulan data halte di Jakarta Barat. Tak hanya itu juga dilakukan pengamatan sistem halte terbatas di luar negeri seperti Singapura yang memiliki sistem halte yang bagus, dimana bisa menjadi landasan konsep sistem halte berjurusan terbatas yang dapat diterapkan nantinya pada halte-halte di Jakarta.

## **Pembahasan**

Merujuk dari buku Kamus Besar Bahasa Indonesia, kata halte adalah pemberhentian kereta api, trem atau bus yang biasanya mempunyai ruang tunggu yang beratap, tapi lebih kecil daripada stasiun. Menurut Keputusan DEPHUB 271/HK.105/DRJD/96, halte adalah tempat perhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan.

Begitu banyak jumlah halte di Jakarta, tapi banyak sekali yang tidak digunakan. Tidak digunakan mulai dari fisiknya yang sudah tidak

layak pakai, hingga karena posisinya yang tidak sesuai dengan kebutuhan. Selain itu ada juga ketidakgunaan halte disebabkan karena tidak tegasnya penegakan peraturan mengenai kewajiban naik dan turun penumpang di halte yang sudah disiapkan, jadi mereka menghentikan angkutan umum disembarang tempat saja.

Posisi dan ukuran halte juga bisa menjadi salah satu penyebab kemacetan. Posisi halte yang berada di lampu merah, baik itu sebelum atau sesudah lampu merah merupakan salah satu penyebab dikarenakan posisi yang salah. Ukuran yang kurang besar juga menyebabkan membludaknya jumlah penumpang yang mengakibatkan mereka menunggu diluar halte dan dapat naik dan turun diluar halte, yang merupakan kesalahan karena naik dan turun tidak di tempat yang sudah disediakan.

Jadi banyak yang harus diperhatikan dan ditegaskan dalam membuat sebuah halte, baik itu posisi halte, maupun ukuran halte serta peraturan mengenai jumlah bis yang dapat berhenti di halte tersebut.



Gambar 4. Desain halte kreatif  
Sumber : www.google.com

Penelitian tentang halte sudah banyak yang melakukan, tapi kebanyakan meneliti tentang halte yang sudah ada tentang desain dan tatacara pembuatannya. Pada penelitian ini peneliti ingin melakukan penelitian bahwa sistem pemakaian halte atau tata cara penggunaan halte oleh para penumpang dan pemilihan bus tertentu yang dapat berhenti di halte tertentu yang menjadi perhatian dari penelitian ini.

Dalam penelitian ini mungkin saja, tidak perlu ada penambahan jumlah halte atau tidak perlu membuat desain baru dari halte yang sudah ada. Disini hanya melakukan perubahan

penentuan jurusan bus tertentu yang dapat berhenti serta menaikkan dan menurunkan penumpang di halte tertentu

### Cara Penentuan Posisi atau Letak Halte yang Benar

Posisi halte juga dapat menyebabkan kemacetan, oleh sebab itu ada aturan yang mengatur mengenai jarak posisi halte yang satu dengan yang lainnya.

No	Tata Guna lahan	Lokasi	Jarak Henti (m)
1	Pusat kegiatan sangat padat: pasar, pertokoan	CBD, 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

Tabel 1 : Tata guna lahan  
Sumber : Dephub 1996

Selain itu dalam membuat halte ada beberapa hal yang harus diperhatikan. Menurut Santoso, 1996, ada tiga aspek yang harus diperhatikan dalam mendesain halte, diantaranya :

- Karakteristik Geometrik
- Penempatan lokasi perhentian ditinjau dari lalu lintas lainnya
- Pengaturan lalu lintas di sekitarnya, termasuk pemarkaan dan perambuannya

Untuk mencapai tujuan utama dari pembuatan halte yaitu mempermudah perpindahan penduduk dari satu tempat ke tempat lain, pembangunan halte juga harus memperhatikan beberapa faktor diantaranya :

- Menjamin kelancaran dan ketertiban lalu lintas
- Menjamin keselamatan bagi pengguna angkutan penumpang umum
- Menjamin kepastian keselamatan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang
- Memudahkan penumpang dalam melakukan perpindahan moda angkutan umum atau bus. (Sumber : Dephub, 1996 )

Selain hal-hal diatas ada beberapa hal juga yang harus diperhatikan lagi, yaitu :

- a. *Safety*, meliputi :
  - Jarak pandang calon penum-pang
  - Keamanan penumpang pada saat naik dan turun kendar-aan.
  - Jarak pandang dari kendaraan lain
  - Mempunyai jarak yang cukup untuk penyebrangan pejalan kaki.
- b. *Traffic*, meliputi :
  - Gangguan terhadap lalu lintas lain saat angkutan umum berhenti.
  - Gangguan terhadap lalu lintas lain pada saat angkutan umum masuk dan keluar dari lokasi perhentian.
- c. *Efficiency*, meliputi :
  - Jumlah orang yang dapat terangkut cukup banyak.
  - Dimungkinkannya penum-pang untuk transfer ke lintasan rute lain.
- d. *Public Relation*, meliputi :
  - Tersedianya informasi yang berkaitan dengan jadwal.
  - Tersedianya tempat sampah yang memadai.
  - Tidak menyebabkan ganggu-an kebisingan bagi lingkung-an sekitar.

Lokasi perhentian angkutan umum atau halte ada beberapa jenis. Seperti menurut Vuchic (1981), lokasi tempat perhentian angkutan umum di jalan raya dibedakan menjadi 3 macam, yaitu :

- a) *Near Side* (NS), pada persimpangan jalan sebelum memotong jalan simpang (*cross street*).
- b) *Far Side* (FS), pada persimpangan jalan setelah melewati jalan simpang (*cross street*).
- c) *Midblock* (MB), pada tempat yang cukup jauh dari persimpangan atau pada ruas jalan tertentu.

Di dalam merencanakan pembangun-an sebuah halte baru di lokasi lingkungan yang sudah ada sebelum-nya, ada beberapa hal penting yang harus diperhatikan antara lain adalah:

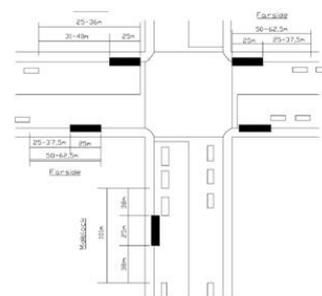
- a. Jika ditempatkan didekat pohon, hendaknya pohon tersebut tidak menghalangi sudut pandang pengemudi ataupun sudut pandang calon penumpang.
- b. Jika lintasan rute berbelok kiri di persimpangan dari ruas dengan lalu lintas

yang volumenya rendah ke ruas yang volumenya tinggi, maka hendaknya digunakan kategori *far side*.

- c. Perhentian hendaknya jangan ditempatkan di lokasi dima-na penumpang akan menunggu di beranda rumah orang. Hendaknya perhentian terletak di lokasi milik umum, bukan di lokasi milik pribadi.

Menurut Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor 271/HK.105/DRJD/96, Tata Letak Halte terhadap ruang lalu lintas, yaitu:

- a. Jarak maksimal terhadap fasilitas penyeberangan pejalan kaki adalah 100 meter.
- b. Jarak minimal halte dari persimpangan adalah 50 meter atau bergantung pada panjang antrian.
- c. Jarak minimal gedung (seperti rumah sakit, tempat ibadah) yang membutuhkan ketenangan adalah 100 meter.
- d. Peletakan di persimpangan menganut sistem campuran, yai-tu antara sesudah persimpangan (*farside*) dan sebelum persimpangan (*nearside*).



Gambar 5. Posisi halte di persimpangan  
Sumber :www.academia.edu

### Jenis Perhentian Angkutan Umum

Jenis perhentian angkutan umum dibedakan menurut posisi dari perhentian sebuah halte dengan halte lainnya terhadap lalu lintas lainnya. Secara umum dikenal tiga jenis perhentian angkutan umum,yaitu :

- a. *Curb-side*

Jenis perhentian *Curb side* adalah perhentian yang letaknya berada pada pinggir perkerasan jalan tanpa melakukan perubahan pada perkerasan jalan yang bersangkutan ataupun perubahan pada Pedestrian.

Pada perhentian jenis ini yang diperlukan hanyalah perubahan pada marka jalan atau rambu lalu lintas. Perhentian ini memiliki kelemahan, yaitu tingkat gangguan yang dihasilkan terhadap lalu lintas lainnya, hal ini disebabkan karena angkutan umum yang berhenti pada dasarnya menggunakan ruas jalan yang sama yang digunakan dengan lalu lintas yang lainnya, sehingga pada saat berhenti lalu lintas dibelakangnya jadi terganggu. Dan halte dengan tipe inilah yang banyak dimiliki oleh halte-halte di Jakarta



Gambar 6. Halte dengan jenis *Curb-Side*  
Sumber : [www.google.com](http://www.google.com)

Dalam perencanaan *curb-side* ini hal yang perlu diperhatikan adalah persyaratan geometric yang diperlukan. Persyaratan minimal yang diperlukan adalah tersedianya ruang yang cukup untuk berhentinya angkutan umum dan tidak terganggu oleh pihak lainnya.

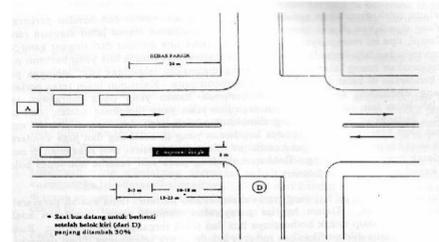
Ruang bebas yang dimaksud harus diidentifikasi terlebih dahulu untuk selanjutnya di-berikan pemarkaan agar secara praktis ruang bebas yang dimaksud betul-betul bebas dari aktifitas apapun selain berhenti-nya angkutan umum. Dimensi ruang bebas ini ditentukan berdasarkan jumlah angkutan umum yang akan dilayani dan juga pada ukuran angkutan umum yang ada. Selain itu dimensi ruang bebas yang dimaksud dipengaruhi oleh tipe perhentian, yaitu *farside*, *nearside* dan *mid-block*.

Selanjutnya dapat dilihat dari tabel di bawah ini berdasarkan *Highway Capacity Manual (HCM) 1985*.

**RUANG BEBAS MINIMUM YANG DIPERLUKAN PADA CURB-SIDE**

Panjang Bus (meter)	Perhentian dengan Kapasitas Satu Bus			Perhentian dengan kapasitas Dua Bus		
	Farside	Nearside	Midblock	Farside	Nearside	Midblock
10.0	16	13	20	27	23	30
12.5	20	16	27	33	29	38
18.0	27	23	33	46	41	52

Sumber : Highway Capacity Manual (HCM) 1985



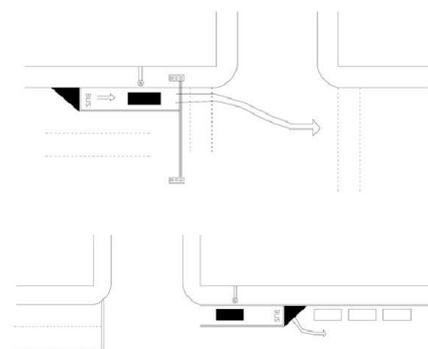
Gambar 7. Diagram ruang bebas dan Peta ruang bebas  
Sumber : [www.academia.edu](http://www.academia.edu)

Selain ukuran untuk tempat perhentian bus, ada hal lain yang diperhatikan yaitu tempat untuk penumpang menunggu atau ruang antri (*side walk*). Untuk ukuran lebar minimum dari sidewalk ukuran 2-3 meter adalah 1,2 – 1,5 meter. Lebar ukuran itu adalah untuk antrian dan tempat orang lalu lalang.



Gambar 8. Penyalahgunaan Lahan Kosong di Halte  
Sumber : [www.google.com](http://www.google.com)

Agar prasarana yang disediakan benar-benar dipergunakan untuk sebagaimana harusnya, maka diperlukan pemarkaan atau *en-forcement*. Hal ini diperlukan karena biasanya masyarakat jika melihat sarana luas yang kosong sering digunakan untuk keperluan lain seperti, parkir, dagang dan sebagainya.



Gambar 9. Pemarkaan Halte jenis *Curb-Side*  
Sumber : [www.academia.edu](http://www.academia.edu)

b. Lay Bys

Lay Bys adalah sebuah tempat perhentian bis yang menjorok kearah bagian dalam perkerasan. Selain lebih aman, jenis ini tidak mengganggu lalu lintas di-belakangnya. Perhentian ini di-buat dengan melakukan pelebar-an jalan, sehingga untuk jalur masuk dan keluar bus menjadi lebih leluasa dan aman.



Gambar 10. Halte dengan jenis Lay-Bys  
Sumber : www.google.com

Untuk di Jakarta Barat atau kota-kota besar sekelas Jakarta Barat, sebaiknya sudah menggunakan perhentian bus tipe ini. Tipe Lay Bys ini dapat dipergunakan jika memenuhi syarat-syarat seperti :

- Volume lalu lintas cukup tinggi di ruas jalan yang di-maksud, disertai dengan ke-cepatan lalu lintas yang cu-kup tinggi.
- Calon penumpang yang akan menggunakan perhen-tian ini jumlahnya cukup besar, sehingga menyebab-kan angkutan umum harus berhenti dengan waktu yang cukup lama untuk menaik-kan dan menurun-kan penumpang.
- Jumlah angkutan umum yang akan menggunakan pemberhentian tidak begitu banyak, tidak lebih dari 10 -15 angkutan umum per jam.
- Tersedianya ruang yang cukup di perhentian baik untul lay-bys maupun untuk side-walk.

Penentuan panjang lay bys diten-tukan oleh kondisi arah lalu lin-tasnya. Jika kondisi lalu lintas-nya padat, maka diperlukan lay bys yang panjang pula. Begitu juga sebaliknya, jika lalu lintas tidak terlalu padat maka dibuat yang lebih kecil. Dibawah ini adalah tabel ukuran

perhentian lay bys, berdasarkan kondisi kepadatan lalu lintas:

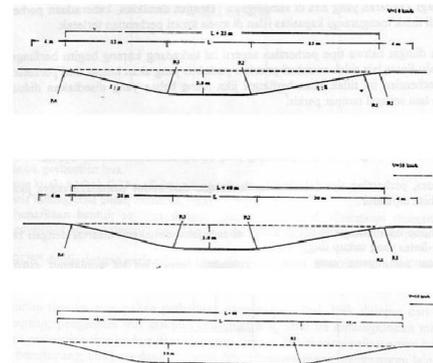
**KARAKTERISTIK GEOMETRI LAY-BYS**

Kecepatan (km/jam)	Panjang Entrance (m)	Panjang Exit (m)	R 1 m	R 2 m	R 3 m	R 4 m
10,0	15,0	12,0	20	10	10	15
30,0	20,0	20,0	40	20	20	40
50,0	40,0	40,0	40	20	20	40

Sumber : Modul Pelatihan Perencanaan Sistem Angkutan Umum, FTSP-ITB, 1997

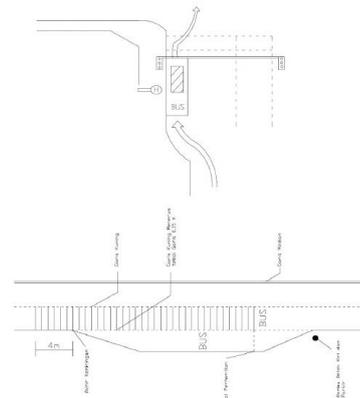
Tabel 2. Karakteristik Geometri Lay-Bys  
Sumber : www.academia.edu

Untuk lebih jelasnya, dibawah ini gambar untuk ukuran jenis-jenis lay bys.

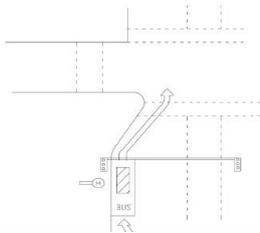


Gambar 11. Rancangan Geometri Lay-Bys untuk Kecepatan Lalu Lintas 10-30-50 km/h  
Sumber : www.academia.com

Dari segi keamanan dan terhindar dari kendaraan lain, diperlukan pemarkaan. Pemarkaan ini adalah untuk memberitahukan kepada para pengemudi lain bahwa ada lokasi untuk pemberhentian bus. Untuk lebih jelasnya, pemarkaan tersebut adalah seperti gambar dibawah ini.



Gambar 12. Pemarkaan Pada Lay-Bys untuk Perhentian Mid-Block ( atas ) Nearside ( bawah )  
Sumber : www.academia.edu



Gambar 13. Pemarkaan Pada *Lay-Bys* untuk Perhentian *Farside*

Sumber : [www.academia.edu](http://www.academia.edu)

### c. *Bus Bay*

Dari kedua jenis perhentian bus yang sudah dijelaskan diatas, *Bus Bay* adalah perhentian yang paling ideal. Karena sebuah perhentian bus yang paling aman baik itu untuk Bus, juga untuk para penumpang. Selain itu perhentian ini juga tidak mengganggu arus lalu lintas yang ada.



Gambar 14. Halte dengan jenis *Bus Bay*

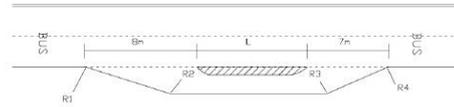
Sumber : [www.google.com](http://www.google.com)

Jenis *Bus Bay* ini mirip dengan jenis *lay bys*, hanya saja ada torotoar pemisah antara jalur ma-suk bus dengan jalur jalan. Namun tipe perhentian ini sangat memakan banyak lahan, sehingga tidak dapat dibuat terlalu ba-nyak mengingat lahan di Jakarta sudah terlalu sempit. Adapun hal yang perlu diperhatikan untuk pembuatan perhentian bus sema-cam ini adalah :

- Tersedianya lahan yang cu-kup luas di pinggir jalan yang perhentian akan ditem-patkan.
- Jumlah penumpang yang akan di layani pada perhentian yang dimaksud cukup banyak
- Jumlah angkutan umum yang akan dilayani pada pemberhentian dimaksud cukup banyak, lebih dari 15 angkutan per jam

Dalam hal pembangunan perhen-tian jenis *Bus Bay* ini dapat saja untuk menampung lebih dari **satu bus**, tergantung **kondisi lalu lintas dan kepadatan busnya**.

Sebagai gambaran un-tuk kombinasi berbagai jenis ukuran perhentian jeni *bus bay*, tergantung dari kecepatan lalu lintas yang ada untuk kecepatan 10 km/jam, dengan  $R_1= 30$  m;  $R_2= 15$  m;  $R_3= 15$  m;  $R_4= 30$  m, dimana  $L= 15$  m untuk satu bus, dan  $L= 30$  m untuk dua bus, dapat digambarkan sebagai berikut :



Gambar 15. Dimensi Dasar dari Bus Bay Sederhana untuk Kecepatan 10 km/h

Sumber : [www.academia.com](http://www.academia.com)

Dalam sebuah perhentian bus, harus memiliki sarana yang lengkap antara lain :

- a) Prasarana untuk perhentian bus (*curb side, lay-by* atau *bus bay*)
- b) *Shelter*
- c) *Furniture* (tempat duduk, tempat sampah, telepon, dan papan informasi)
- d) Rambu dan marka

### Estetika

Walaupun halte adalah sebuah fasilitas umum yang berada di luar ruangan dan sifatnya hanya sebagai sarana yang digunakan dalam waktu sesaat. Akan tetapi masalah Estetika atau keindahan dari sebuah karya sangat diperlukan. Desain sebuah halte selain harus ergonomis, desain-nya harus pula indah dipandang mata. Halte itu harus merupakan sebuah karya yang memiliki estetika yang tinggi, karena letaknya diping-gir jalan dan harus dapat menghibur orang-orang yang melihatnya, terutama ketika lalu lintas padat. Karena dengan memiliki estetika yang baik, diharapkan dapat mengurangi tingkat stress para pengguna jalan. Yang dapat diolah dari sebuah karya untuk menciptakan estetika yang baik ada-lah mengenai warna yang digunakan, bentuknya, material yang dipakai dan semua yang dapat dilihat.

### Identitas Produk

Desain secara keseluruhan harus dapat menciptakan sebuah pembeda dari desain yang lain. Dengan begitu identitas dari sebuah desain dapat terlihat dan mudah diingat, terutama jika ada beberapa karya yang sejenis. Desain halte

yang unik, terutama disesuaikan dengan lokasi dimana halte itu berada dapat menjadi ikon dan dapat dengan mudah mengenali atau mengingat lokasi tersebut.

### Aspek Desain Produk

Hasil dari desain komunikasi visual adalah pendukung utama yang akan membantu terciptanya seluruh daya tarik visual. Tapi dalam hal ini tidak ada teori baku yang menentukan bentuk fisik itu semua tergantung dari jenis produk dan sifat produk-nya, dan juga yang harus diperhatikan adalah pertimbangan mekanis dan tekniknya.

Pada masalah ini Desain Komunikasi Visual diperlukan untuk dapat menciptakan halte yang baik secara visual yaitu dengan menggunakan warna ataupun elemen gambar yang menarik, jika karya halte yang dapat memberikan manfaat yang lebih diciptakan untuk digunakan sebagai fungsinya. Oleh sebab itu harus dibuat desain yang baik, terutama dalam mendesain sebuah halte yang dapat menambah manfaat dari halte yang sudah yaitu dengan menjadi sebuah sarana promosi dan sarana umum tambahan lainnya selain menjadi tempat untuk menaik dan menurunkan penumpang. Jadi sebuah desain itu harus dapat menarik perhatian serta harus dapat mudah dan nyaman digunakan (ergonomis).

### Metode Penelitian

Dari penelitian yang sudah dilakukan mengenai permasalahan, tujuan penelitian, serta garis besar metodologi yang akan digunakan pada penelitian ini. Pada bab ini akan menjelaskan mengenai model penelitian, desain penelitian, ruang lingkup penelitian, metode pengumpulan data, metode analisis, dan beberapa hal yang menghambat penelitian ini.

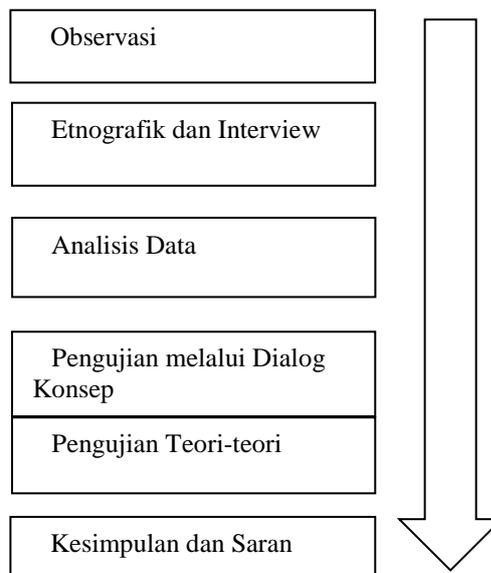
### Model Penelitian

Pada masalah penelitian ini akan menggunakan metode penelitian kualitatif. Pada saat ini sudah banyak penelitian mengenai peraturan pen-irian halte. Penelitian ini akan menggunakan pendekatan *inductive reasoning*. *Inductive reasoning* adalah pendekatan yang dilakukan berdasarkan hal yang spesifik seperti dari observasi atau teori-teori yang sudah ada tentang pemanfaatan halte. Penelitian

menggunakan model penelitian kualitatif adalah untuk menjelaskan hubungan-hubungan disekitar halte yang sudah berdiri, dan peraturan yang berlaku mengenai undang-undang halted dan undang-undang lalu lintas serta undang-undang semua yang terkait dengan halte tersebut.

### Desain Penelitian

Desain penelitian yang digunakan dalam penelitian ini dapat dilihat dari bagan atau struktur dibawah ini :



Penelitian eksploratif dilakukan untuk mendapatkan pemahaman dan wawasan (*insight*) tambahan atas masalah yang dihadapi sebelum menyusun rancangan penelitian lanjutan (*deskriptif*). Informasi yang dibutuhkan dalam penelitian eksploratif ini bersifat kualitatif.

### Proses dan Pembahasan

Etnografi memandang budaya bukan semata-mata sebagai produk, melainkan proses. Hal ini sejalan dengan konsep Marvin Harris (1992:19) bahwa kebudayaan akan menyangkut nilai, motif, peranan moral etik, dan maknanya sebagai sebuah sistem sosial. Kebudayaan tidak hanya cabang nilai melainkan merupakan keseluruhan institusi hidup manusia. Dengan kata lain, kebudayaan merupakan hasil belajar termasuk didalamnya adalah tingkah laku. Berawal dari tidak mencairnya kemacetan di Jakarta, peneliti berusaha mencari system

alternatif yang dapat mengurangi kemacetan di Jakarta. Peneliti melihat masih ada system yang dapat dilakukan oleh pemerintah DKI Jakarta untuk dapat mengurai kemacetan di Jakarta. Me-mang tidak dapat menghilangkan kemacetan di Jakarta, namun dapat mengurangi kemacetan di Jakarta.



Gambar 16. Kemacetan Akibat Angkutan Umum  
Sumber : [www.google.com](http://www.google.com)

Pengalaman dari peneliti melihat sistem transportasi umum yang sudah banyak dilakukan oleh negara- negara maju, contoh yang paling dekat adalah yang dilakukan oleh Negara Singapura. Singapura memiliki sistem transportasi umum yang sudah sangat baik. Dimana fasilitas angkutan umumnya sangat mudah digunakan baik oleh warganya sendiri ataupun oleh penumpang yang berasal dari luar negeri ataupun yang baru menginjakkan kakinya di Singapura.



Gambar 17. Papan Petunjuk Nomor Dan Arah Bus  
Sumber : [www.google.com](http://www.google.com)

Sampai saat ini jarang adanya kemacetan yang panjang di kota Singapura. Semua jalur sangat rapi dan sangat lancar. Semua janji waktu dapat di penuhi dengan tepat waktu, tanpa ada masalah yang disebabkan oleh kemacetan lalu lintas.



Gambar 18. Tidak Ada Kemacetan DiSekitar Halte Bus  
Sumber : [www.google.com](http://www.google.com)

Semua angkutan umum ber-jalan dengan lancar dan tepat waktu, tidak ada penumpukan di halte-halte. Dengan tidak adanya penumpukan bus di halte-halte, maka pemakai jalan raya dibelakangnyapun tidak akan terganggu. Berbeda dengan di Jakarta, halte dijadikan tempat untuk menunggu penumpang. Sebetulnya fungsi dari halte adalah hanya untuk tempat menaikan dan menurunkan penumpang bukan untuk menunggu atau mengetem ataupun bukan tempat untuk para supir istirahat.



Gambar 19. Halte Digunakan Untuk Tempat Mangkal Dan Istirahat  
Sumber : [www.google.com](http://www.google.com)

Banyak yang terjadi di Jakarta dan kota-kota sekitar Jakarta atau kota-kota di seluruh Indonesia, bahwa halte itu adalah tempat untuk menunggu penumpang ataupun halte adalah sebagai tempat untuk istirahat para supir. Dengan adanya penum-pukan bus atau angkutan umum lain-nya di halte, maka akan terjadi gangguan yang sangat besar kepada pemakai jalan dibelakangnya. Se-perti di daerah sekitar Slipi-Tomang, kemacetan terjadi disebabkan oleh

penumpukan bus di halte. Setelah melewati halte tersebut keadaan jalan raya sudah lancar kembali. Tapi terjadi kepadatan kembali ketika akan menemui halte bus kemudian.

Begitu juga yang terjadi di daerah Kebon Nanas Tangerang. Kondisi lalu lintas sangat padat, terutama di jam berangkat ataupun di jam pulang kerja. Kondisi tersebut sangat terasa kemacetannya dari se-kitar 500 meter sebelum halte bus yang berada dibawah jembatan penyeberangan Kebon Nanas. Dimana pada halte tersebut kon-disinya sudah seperti terminal, di-mana halte dijadikan tempat untuk menunggu penumpang atau tempat untuk mangkal dan mengetem ber-bagai macam angkutan umum, mulai dari ojek, taksi, angkot dan bus dalam kota maupun luar kota.



Gambar 20. Sebelum Melewati Halte Bus  
Sumber : www.google.com



Gambar 21. Setelah Melewati Halte Bus  
Sumber : www.google.com

Pedagang kaki limapun penuh sampai keluar dari pedestrian, yang tentu saja sangat mengganggu para pejalan kaki. Ditambah gerobak pedagang kaki lima yang berada di bahu jalan. Dan kondisi tersebut sampai sekarang masih belum diper-hatikan oleh pemerintah kota Tangerang Kota.

Dari kondisi tersebut peneliti melakukan penelitian, sistem halte berjurusan terbatas untuk kota Jakarta dan kota-kota diseluruh Indonesia harus dapat diterapkan.

## **Halte Berjurusan Terbatas**

Halte yang ada di Indonesia khususnya yang berada di Jakarta adalah halte dengan sistem multi Jurusan, dimana semua bus atau angkutan umum yang melalui halte tersebut dapat menaikkan dan me-nurunkan penumpang, bahkan me-nunggu penumpang atau mengetem di halte tersebut.



Gambar 22. Lapisan Bus di Halte  
Sumber : www.google.com

Dengan kondisi tersebut maka tidak dapat dihindari kemacetan parah akan terjadi, karena terjadinya pe-numpukan bus dari berbagai jurusan di halte tersebut. Disebabkan antrean bus bisa berlapis, bahkan bisa me-nutupi jumlah jalur yang tersedia sehingga kendaraan lain yang ingin melewati terhalang oleh antrian bus didepan halte.

Dengan demikian sudah waktunya Indonesia khususnya Jakarta, menerapkan system halte bus berjurusan terbatas. Karena dengan sistem ini maka antrean atau penumpukan bus-bus akan berkurang dan tidak menggunakan jalur lain, selain yang sudah ditentukan.

## **Sistem Halte Bus Berjurusan Terbatas**

Cara membuat halte ber-jurusan terbatas adalah :

- 1) Menentukan jumlah bus yang dapat menaikkan dan menurunkan penumpang di halte tersebut, dengan melihat kondisi lalu lintas dan kondisi jalannya.
- 2) Selain itu harus dilihat berapa jurusan yang melewati halte tersebut
- 3) Berapa panjang jalur tersebut sampai menemui persimpangan yang membedakan tujuan bus.
- 4) Jika jumlah halte yang ada sudah memenuhi syarat, tidak perlu menambahkan jumlah halte. Jika jumlah

halte melebihi dari kebutuhan, maka harus ada halte yang dikurangi.

- 5) Yang harus dilakukan adalah apakah daya tampung halte tersebut dapat memenuhi jumlah penumpang atau
- 6) apakah posisi halte tersebut sudah sesuai dengan kondisi jalan raya. Jika tidak sesuai maka harus dilakukan penentuan jenis halte apa yang tepat untuk halte tersebut dengan kondisi jalan yang ada.



Gambar 23. Petunjuk bus yang berhenti di halte  
Sumber : [www.google.com](http://www.google.com)

Pembuatan halte berjurusan terbatas ini tidak terlalu memakan banyak biaya, karena kita sudah memiliki banyak halte yang dipakai maupun yang tidak terpakai. Hanya desain dan ukurannya harus disesuaikan, tidak seperti membuat model transportasi baru yang dapat mengeluarkan biaya yang sangat besar.

Dengan hanya merubah peraturan dan menegakan peraturan maka pengurangan kemacetan di Jakarta dapat dilakukan dengan biaya yang tidak terlalu besar. Penumpukan kendaraan dibelakang halte tidak terjadi. Dengan demikian kelancaran lalu lintas dapat diciptakan.

Semua ini dapat terlaksana dengan kerjasama semua pihak, mulai dari Pemerintah Kota dan Daerah, Kepolisian, Departemen Perhubungan, Pemilki Angkutan Umum, Para Supir dan yang terakhir adalah para penumpang.

Dalam hal ini memang para penumpang yang akan sangat terasa akan perubahan system ini. Karena para penumpang akan berjalan lebih jauh dari biasanya. Dengan system halte berjurusan terbatas, yang biasanya penumpang dapat naik disembarang tempat, mereka sudah

tidak naik semabarangan lagi. Dengan system ini penumpang harus ekstra tenaga menuju halte bus tujuannya dapat menaikan penumpang. Ataupun penumpang harus turun lebih jauh dari biasanya.

### **Kesimpulan dan Saran**

Dari penelitian tentang halte ini dapat diambil kesimpulan bahwa, sudah saatnya Jakarta ataupun kota-kota besar di seluruh Indonesia untuk menerapkan konsep system halte berjurusan terbatas. Dengan system ini maka kemacetan yang disebabkan oleh adanya penumpukan bus di halte dapat dikurangi.

Dengan berkurangnya jumlah bus yang menaikan dan menurunkan penumpang maka kendaraan yang berada dibelakangnya dapat lebih lancar dan lebih sampai ditujuan.

Semua system juga tidak akan dapat terlaksana dengan baik, jika tidak ada dukungan dari semua pihak. Memang akan banyak kendala yang terjadi dengan system ini, terutama dengan pihak-pihak yang selama ini merasa diuntungkan dengan kondisi kemacetan yang ada. Seperti para pedagang di halte tersebut, para oknum serta para penumpang yang biasa naik dan turun disembarang halte.

Dengan kondisi ini mereka akan sangat kecewa dan marah. Akan tetapi jika dilihat dari sisi para pengguna jalan yang lain, ada jutaan pemakai dan pengguna jalan yang dirugikan dengan kemacetan yang disebabkan oleh system halte multi jurusan.

Biarlah beberapa gelintir orang itu yang merasa dirugikan akan tetapi jutaan orang dan triliyunan rupiah dari uang yang harus dikeluarkan untuk membeli bahan bakar tiap tahunnya dari akibat kemacetan tersebut dapat dikurangi.

### **Daftar Pustaka**

- Ahmad Munawar, 2005, Dasar-dasar Teknik Transportasi, Beta Offset, Jogjakarta
- Alastair, Fuad-Luke, 2006, The Echo Design Handbook New edition, Theme & Hudson, London
- Buttler, Jill, Hudson, Kristina, lidwell, william, 2004, Universal Principle of design, rockport publisher, USA

Buttler, Jill, Hudson, Kristina, lidwell, william,  
2004, Universal Principle of design,  
rockport publisher, USA.

Kartajaya, Hermawan, Yuswohady, Jacky  
Mussry, Taufik. 2005, *Positioning,  
Differensiasi, Brand*, Penerbit Gramedia  
Media Utama. Jakarta.

M.N. Nasution, 2008, Manajemen Transportasi,  
Ghalia Indonesia, Bogor.

Mulyana, Deddy. 2002, Metodologi Penelitian  
Kualitatif, Penerbit Rosda, Bandung.

PENA&PARSHAL, Problem Seeking, Jhon  
Willey & Sons. Inc, USA

Save M. Dagon, DKK, 2006, Busway  
Terobosan Penanganan Transportasi  
Jakarta, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta.

Sunarto, Priyanto, introduksi: Semiotika dalam  
Komunikasi Visual, hand out Desain  
Komunikasi Visual ITB

VAKEPPA, 2000, Product Semantic, UIAH,  
Helsinki, Finland

[www.academia.edu](http://www.academia.edu).

[www.google.com](http://www.google.com)