

TUGAS AKHIR
STRATEGI DAN LOKASI PEMBERHENTIAN BUS KOTA
DAN ANGKOT DI PASAR BARU,
LIMAU MANIS

Diajukan sebagai syarat untuk menyelesaikan pendidikan
Program Strata-1 pada Jurusan Teknik Sipil
Universitas Andalas Padang

Oleh :

AMANDA ZAKYA
03 172 866

Pembimbing :

YOSSYAFRA Ph.D
YOSRITZAL, MT



JURUSAN TEKNIK SIPIL – FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS ANDALAS
PADANG
2008

Abstrak

Daerah Pasar Baru merupakan daerah interchange bagi pengguna angkutan umum menuju ke kampus Universitas Andalas, Limau Manis, sehingga kawasan persimpangan ini menjadi daerah yang relatif padat karena aktifitas mulai dari pusat pertokoan, perbelanjaan, dan lalu lintas yang berlokasi di daerah ini.

Kemacetan sering terjadi di titik perhentian bus kampus (halte untuk naik dan turun mahasiswa dari bus kampus). Ruas jalan di Pasar Baru memakai pemisah arah, untuk belokan bus kampus menuju ke Kampus Unand tersedia sebuah belokan tetapi belokan tersebut tidak saja di gunakan oleh bus kampus tetapi juga oleh bus kota dan angkutan umum sehingga terjadi antrian untuk berbelok pada ruas ini. Penyebab lainnya adalah bus kota dan angkutan umum yang sering menurunkan dan menaikkan penumpang disembarang tempat, tempat perhentian yang tidak teratur, dan sembarangan melakukan U-turn.

Berdasarkan data yang diperoleh diketahui bahwa bus kota dan angkutan umum yang berputar di U-turn yang telah ditetapkan hanya 59,67 % , tingkat kedatangan angkutan umum diseborang halte bus kampus 17 kend/jam dan di titik setelah persimpangan Pasar Baru menuju ke Pasar Raya 12 kend/jam, waktu yang dibutuhkan bus kota dan angkutan umum untuk melakukan U-turn adalah 24,25 dtk, jumlah antrian bus kota dan angkutan umum pada lokasi yang bermasalah di Pasar Baru adalah 5 kendaraan, dan hambatan samping adalah 147,355.

Dari berbagai alternatif strategi perhentian maka dipilih alternatif menempatkan 3 halte baru di Pasar baru yaitu 2 halte sebagai tempat perhentian bagi turun dan naik penumpang dari bus kota dan 1 halte untuk menaikkan penumpang ke bus kampus sebagai alternatif strategi terbaik.

Keywords : Bus Kota, Angkot, Tempat Perhentian (halte)

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pertumbuhan penduduk diiringi dengan bertambah padatnya lalu lintas. Hal ini memerlukan perhatian khusus, karena dibutuhkan perubahan terhadap fasilitas yang telah direncanakan jauh – jauh hari, dan kenyataan yang terjadi, di masa sekarang sfasilitas tersebut sudah tidak memenuhi lagi dan menjadi menurun. Diperlukan antisipasi agar tidak terjadi kepadatan kendaraan yang melebihi kapasitas yang telah disediakan, tindak lanjut dari ini satu – satu adalah melakukan perubahan sesuai dengan kebutuhan sekarang dan masa yang akan datang.

Kota Padang merupakan kota yang sedang tumbuh, dan merupakan pusat pendidikan khususnya untuk perguruan tinggi di Sumatera Barat, perkembangan terjadi dimana – mana, permasalahan jumlah penduduk juga mempengaruhi penambahan volume kendaraan. Hal ini dapat dikaitkan dengan semakin meningkatnya sektor kependudukan, ekonomi, pendidikan dan perdagangan serta fasilitas umum lainnya.

Fasilitas – fasilitas umum yang semakin berkembang dan tumbuh seperti pusat perbelanjaan, angkutan umum yang trayeknya semakin banyak serta jumlahnya semakin tidak terkontrol. Semakin banyaknya pengguna fasilitas lalu lintas yang tidak menaati peraturan

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

Dari teori, data, analisa, dan pembahasan yang telah ada, dapat diambil kesimpulan bahwa :

1. Hasil teknis kondisi existing :
 - Bus kota dan angkutan umum yang berputar di ut-turn yang telah ditetapkan : 59,67 %
 - Antrian angkutan umum diseborang Halte :
Tingkat kedatangan 27 kend/jam
Waktu turun naik penumpang 19,64 menit/kend
 - Antrian angkutan umum setelah simpang Pasar Baru :
Tingkat kedatangan 11 kend/jam
Waktu turun naik penumpang 7,04 menit/kend
 - Waktu u-turn :
u-turn 1, bus kota = 20,3 dtk ; angkutan umum = 12,85 dtk
u-turn 2, bus kota = 28,2 dtk ; angkutan umum = 11,93 dtk
 - Jumlah angkutan yang menunggu penumpang
Angkutan umum = 2 angkutan umum
Bus kota = 7 bus
 - Hambatan samping :
Kampus menuju Pasar Baru = 148,91
Pasar Baru menuju kampus = 145,80

Dengan kondisi Pasar Baru yang sekarang dapat kita ketahui bahwa ketidakteraturan dan ketidakdisiplinan operator angkutan umum merupakan penyebab terjadinya kemacetan.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, I., 1995, *Memuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib*, Direktorat Jendral Perhubungan Darat, Jakarta
- Arianto, Rezi, 2005, *Studi Tarif Angkutan Umum Non Bus (Angkutan Kota) Studi Kasus : Trayek Pasar Raya – Terminal Bingkuang*, FT Jurusan Teknik Sipil Universitas Andalas.
- Cendra, 2006, *Analisa Strategi Perhentian Bus Kota dan Angkutan Umum di Jalan Bagindo AzisChan sampai Kantor DPRD Tk. 1 dijalan Khatib Sulaiman*, Fakultas Teknik Jurusan Teknik Sipil Universitas Andalas.
- Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996, *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Lalu Lintas di Wilayah Perkotaan*, Jakarta,
- Direktorat Jenderal Bina Marga Departemen Pekerjaan Umum, 1997, *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*.
- Hafim, H., 2007, *Analisis Pengaruh Kendaraan Parkir di Lajur Pendekat Terhadap Arus Jenuh pada Simpang Bersinyal*, Prosiding Simposium Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi IV, Denpasar.
- IGK Transportasi ITB, 1976, *Modul Pelatihan: Perencanaan Sistem Angkutan Umum*, ITB, Bandung.
- Wasty, Jotin C. dan Lall, Kent B., 2003, *Dasar – Dasar Rekayasa Lalu Lintas, Jilid I*, Erlangga, Jakarta.
- Wasty, Jotin C. dan Lall, Kent B., 2003, *Dasar – Dasar Rekayasa Lalu Lintas, Jilid II*, Erlangga, Jakarta.
- Wardok, E.K., 1985, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Erlangga, Jakarta.