

# Penilaian Tata Letak Lokasi Halte Transpadang Koridor V (RTH Imam Bonjol – Indarung)

Rizki Muhammad Fadhel<sup>1)</sup>, Fidel Miro<sup>2)</sup>

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan  
Universitas Bung Hatta

Email: [fadheluniv38@gmail.com](mailto:fadheluniv38@gmail.com)<sup>1)</sup> [fidel.miro@bunghatta.ac.id](mailto:fidel.miro@bunghatta.ac.id)<sup>2)</sup>

## ABSTRAK

Kota Padang mengalami perkembangan, salah satunya adalah perkembangan penduduk yang mulai menyebar dan memenuhi penjuru Kota Padang, namun timbul permasalahan yaitu bagaimana masyarakat yang berada di batas kota bisa berpergian menuju pusat kota, maka dihadirkanlah transpadang, namun apakah transpadang sudah mampu melayani secara keseluruhan hingga ke batas kota, terutama untuk koridor v transpadang. Tujuan penelitian ini adalah mengetahui optimalisasi tata letak dan lokasi pada tiap halte yang sudah ada, serta dapat mengeluarkan arahan untuk pengoptimalisasian halte di koridor v. Metode analisis yang dipakai adalah analisis SIG yang berupa penilaian jarak antar halte dan tata letak halte untuk analisis optimalisasi nya. Hasil dari penelitian ini untuk tata letak terdapat 8 halte yang sudah optimal dan 25 halte yang perlu peng optimalisasian, untuk jarak antar halte CBD 3 Tidak Sesuai, Kota 5 Sesuai 10 Tidak Sesuai Pinggiran 7 Sesuai 8 Tidak Sesuai.

**Kata Kunci : Halte, Jarak, Optimalisasi, Transpadang.**

## PENDAHULUAN

Menurut Miro (2005) menyebutkan bahwa transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan – tujuan tertentu. Karena dalam pengertian di atas terdapat kata – kata usaha, berarti transportasi juga merupakan suatu proses yakni proses pindah, proses gerak, proses mengangkut dan mengalihkan dimana proses ini tidak bisa dilepaskan akan keperluan akan alat pendukung untuk menjamin lancarnya proses perpindahan sesuai dengan waktu yang diinginkan.

Kelancaran proses mobilitas penumpang maupun barang sangat dipengaruhi oleh faktor sarana dan prasarana transportasinya. Angkutan umum merupakan salah satu alat transportasi yang selalu digunakan oleh masyarakat, karena tidak semua masyarakat memiliki kendaraan pribadi, oleh karenanya angkutan umum memiliki peranan yang besar bagi masyarakat guna untuk melancarkan aktifitas mereka, selain itu angkutan umum juga berfungsi menopang keberlangsungan perkembangan ekonomi masyarakat halte yang dirancang dengan baik dapat menjadi kunci dalam mengoptimalkan sistem transportasi umum dengan mengurangi waktu tunggu, meningkatkan kenyamanan penumpang, dan mendukung integrasi moda transportasi.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengoptimalkan jarak dan tata letak halte yang dimana akan diketahui halte apasaja yang masih belum optimal, dengan menggabungkan kedua penilaian nantinya akan didapatkan arahan terkait optimalisasi halte berdasarkan kategorinya masing – masing.

## METODE

Penelitian ini membahas penilaian tata letak halte dan lokasi antar halte pada koridor v transpadang berdasarkan Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat No. 271/HK.105/DRJD/96 tentang pedoman teknis perencanaan tempat perhentian kendaraan penumpang umum dengan penggunaan aplikasi SIG (Sistem Informasi Geografis). Kriteria yang dipakai dalam penilaian ini ada dua yaitu untuk tata letak menggunakan penilaian jarak halte terhadap fasilitas penyeberangan jalan, jarak halte terhadap persimpangan terdekat, dan jarak halte terhadap bangunan yang membutuhkan ketenangan. Untuk jarak antar halte menggunakan penilaian berdasarkan lokasi halte terhadap struktur ruang rencana pengembangan pusat pelayanan yang ada dalam RDTR Kota Padang tahun 2023 – 2043.

Dalam penelitian ini lokasi yang dikaji adalah halte yang berada pada koridor v transpadang, kebutuhan data dalam penelitian ini untuk tata letak adalah jarak halte terhadap fasilitas penyeberangan pejalan kaki, jarak halte terhadap persimpangan terdekat dan jarak halte terhadap bangunan yang membutuhkan ketenangan. Untuk kebutuhan data jarak antar halte dibutuhkan jarak lokasi halte pada kondisi dilapangan.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Setelah didapatkan kebutuhan data yang diperlukan langkah pengerjaan dilakukan pertama adalah penentuan lokasi halte berdasarkan struktur ruang nya dan didapatkan 3 jenis yaitu *CBD* dengan jarak antar halte 200 – 300 m, Kota dengan jarak 300 – 400 m, Pinggiran dengan jarak 500 – 1 km. didapatkan penilaian terkait jarak antar halte, yang lebih lengkap nya bisa dilihat pada peta dibawah ini:



Gambar 1. Peta Jarak Antar Halte Tipe CBD (200 – 300 m)

Selanjutnya adalah penilaian tata letak halte berdasarkan jarak terhadap penyeberangan pejalan kaki, jarak terhadap persimpangan terdekat, dan jarak terhadap bangunan yang membutuhkan ketenangan, didapatkan penilaian bahwa rata – rata halte yang ada pada koridor v transpadang sudah jauh dari persimpangan, dan masih banyak yang belum mempunyai fasilitas penyeberangan jalan.

## KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam penilaian tata letak lokasi halte dibutuhkan penilaian terhadap tata letak halte terhadap fasilitas penyeberangan pejalan kaki, persimpangan terdekat, bangunan yang membutuhkan ketenangan, dan jarak antar halte berdasarkan tipe CBD, Kota, Pinggiran

Jarak Antar halte pada transpadang koridor v memiliki permasalahan yaitu lokasi halte memiliki jarak yang cukup jauh dari halte sebelumnya seperti halte yang berlokasi di Kecamatan Lubuk Kilangan memiliki jarak rata – rata jarak bervariasi dengan rentang antara 664 m hingga 2.550 m. Didapati berdasarkan analisis jarak antar halte untuk CBD : tidak ada yang optimal, Kota : 5 halte optimal dan 10 halte tidak optimal, Pinggiran 7 halte optimal dan 8 halte tidak optimal.

Untuk tata letak halte terhadap fasilitas penyeberangan pejalan kaki, persimpangan terdekat, dan bangunan yang membutuhkan ketenangan, didapatkan 8 halte yang sudah optimal dan 25 halte yang masih belum optimal.

Penelitian ini dapat direkomendasikan sebagai rujukan dalam peningkatan pelayanan halte untuk jarak dan tata letak halte untuk transpadang koridor v .

## DAFTAR PUSTAKA

- [1] Keputusan Peraturan 271/HK.105/DRJD/96 Direktur Jendral Perhubungan Darat tentang *Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum*,
- [2] Rencana Detail Tata Ruang Kota Padang 2023 – 2043
- [3] Miro, F. 2005. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Erlangga. Jakarta.

Hasil Analisis	Jumlah Halte	Keterangan
3 (Optimal)	8	Halte RTH Imam Bonjol Halte Depan Asrama Ganting Halte Pasar Banda Buek 1 Halte Simpang Gadut Halte SPN. Padang Besi Halte Pasar Banda Buek 2 Halte Simpang Lubeg 2 Halte Pasar Raya
2 (Tidak Optimal)	17	Halte Ayam Penyet Jakarta Halte Wirabraja Sport Center 1 Halte Wisma Kirana 1 Halte TWO Mart Swalayan Halte SMP N 8 Sutomo 1 Halte Polsek Padang Timur Halte Mesjid Muhammadiyah Tj. Sabar Halte Lapangan Bola Cengkeh Halte Simpang Semen Padang 1 Halte Simpang Semen Padang 2 Halte Jembatan Marapalam 2 Halte SMP N 8 Sutomo 2 Halte Lurah Simpang Haru Halte Wisma Kirana 2 Halte RST. Reksodiwiryo Halte Wirabraja Sport Center 2 Halte Masjid Nurul Iman
1 (Tidak Optimal)	8	Halte Jembatan Marapalam 1 Halte Safari Bakeri Jl. Aru Halte Masjid Raya Al-Ittihad Halte Simpang Patai Halte Simpang Ulu Gadut Halte PT. Sumatek Subur Halte Kampus Upi Halte SD N 23 Marapalam
<b>Jumlah</b>	<b>33</b>	