

**PEDOMAN TEKNIS
PEREKAYASANAAN TEMPAT
PERHENTIAN KENDARAAN
PENUMPANG UMUM**



DEPARTEMEN PERHUBUNGAN
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

**KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
NOMOR : 271/HK.105/DRJD/96**

TENTANG

**PEDOMAN TEKNIS PEREKAYASANAAN TEMPAT PERHENTIAN
KENDARAAN PENUMPANG UMUM**

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT,

- Menimbang :
- a. bahwa dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 65 Tahun 1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah diatur Fasilitas Halte;
 - b. bahwa ketentuan sebagaimana yang dimaksud bagian a perlu diatur lebih lanjut dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat.
- Mengingat :
1. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1980 tentang Jalan (Lembaran Negara Tahun 1980 Nomor 83, Tambahan Lembaran Negara Nomor: 3186);
 2. Undang-Undang Nomor: 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Nomor: 3480);
 3. Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 1985 tentang Jalan (Lembaran Negara Tahun 1985 Nomor 37, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3293);
 4. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1990 tentang Penyerahan Sebagian Urusan Pemerintahan dalam Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II (Lembaran Negara Tahun 1990 Nomor 26, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3410);
 5. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 1983 Nomor 59 Tambahan Lembaran Negara Nomor 3527);

6. Keputusan Presiden Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan (Lebaran Negara Tahun 1993 Nomor 63, Tambahan Lembar Negara Nomor 3529);
7. Keputusan Presiden Nomor 44 Tahun 1974 tentang Pokok-Pokok Organisasi Departemen;
8. Keputusan Presiden Nomor 15 Tahun 1984 tentang Susunan Organisasi Departemen, sebagaimana yang telah diubah terakhir dengan Keputusan Presiden Nomor 2 Tahun 1995;
9. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 91/OT 002/Phb-80 dan KM 164/OT 002/Phb-80 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan, sebagaimana yang telah diubah terakhir dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 1991;
10. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 23 Tahun 1989 tentang Organisasi dan Tata Kerja Inspektorat Jenderal Departemen Perhubungan dan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
11. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 1993 tentang Marka Jalan;
12. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 61 Tahun 1993 tentang Rambu-Rambu Lalu Lintas di Jalan;
13. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 65 Tahun 1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : **Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum.**

Pasal 1

- (1) Perencanaan tempat perhentian kendaraan penumpang umum adalah teknik-teknik perencanaan tempat perhentian kendaraan penumpang umum yang disediakan bagi pengguna angkutan umum untuk naik/turun atau melakukan perpindahan moda angkutan umum dengan selamat, tertib, lancar, aman, dan nyaman.

(2) Perencanaan tempat perhentian kendaraan penumpang umum sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan sesuai dengan pedoman teknis sebagaimana dalam lampiran keputusan ini.

Pasal 2

Pedoman teknis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 berlaku bagi setiap penyelenggara perencanaan tempat perhentian angkutan umum.

Pasal 3

Para Kakanwil dilingkungan Departemen Perhubungan melakukan pengawasan dan memberi bimbingan teknis atas pelaksanaan Keputusan ini.

Pasal 4

Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal di tetapkan

Ditetapkan di : Jakarta
Pada tanggal : 16 April 1996

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

ttd

SOEJONO

Salinan Keputusan ini disampaikan pada :

1. Menteri Perhubungan Republik Indonesia;
2. Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia;
3. Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia;
4. Kepala Kepolisian Republik Indonesia;
5. Sekretaris Jenderal Departemen Perhubungan;
6. Inspektur Jenderal Departemen Perhubungan;
7. Gubernur Kepala Daerah Tingkat I di seluruh Indonesia;
8. Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
9. Para Kepala Direktorat di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
10. Para Kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan di seluruh Indonesia;
11. Para Kepala Dinas LLAJ Propinsi Dati I di seluruh Indonesia.

LAMPIRAN KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL
PERHUBUNGAN DARAT

NOMOR :271/HK.105/DJRD/96
TANGGAL : 16 April 1996

BAB I

KETENTUAN UMUM

A. Pengertian

1. Tempat perhentian kendaraan penumpang umum (TPKPU) terdiri dari halte dan tempat perhentian bus.
2. Halte adalah tempat perhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan
3. Tempat perhentian bus (bus stop) adalah tempat untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang (selanjutnya disebut TPB).
4. Teluk bus (bus bay) adalah bagian perkerasan jalan tertentu yang diperlebar dan diperuntukkan sebagai TPKPU.
5. Waktu pengisian adalah waktu yang diperlukan untuk naik/turun penumpang yang dihitung dari saat kendaraan berhenti sampai dengan penumpang terakhir yang naik atau turun.
6. Waktu pengosongan teluk bus adalah waktu yang dihitung dari penumpang terakhir yang turun atau naik sampai dengan kendaraan mulai bergerak.

B. Tujuan

Tujuan perkerasan tempat perhentian kendaraan penumpang umum (TPKPU) adalah :

1. menjamin kelancaran dan ketertiban arus lalu lintas;
2. menjamin keselamatan bagi pengguna angkutan penumpang umum
3. menjamin kepastian keselamatan untuk menaikkan dan/atau menurunkan penumpang;
4. memudahkan penumpang dalam melakukan perpindahan moda angkutan umum atau bus.

C. Persyaratan Umum Perkerasan

Persyaratan umum tempat perhentian kendaraan penumpang umum adalah :

1. berada di sepanjang rute angkutan umum/bus;
2. terletak pada jalur pejalan (kaki) dan dekat dengan fasilitas pejalan (kaki);
3. diarahkan dekat dengan pusat kegiatan atau permukiman;
4. dilengkapi dengan rambu petunjuk;
5. tidak mengganggu kelancaran arus lalu-lintas.

BAB II

JENIS DAN FASILITAS TEMPAT PERHENTIAN KENDARAAN PENUMPANG UMUM

A. Jenis Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum

1. Halte
2. Tempat perhentian bus (TPB)

B. Fasilitas Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum (TPKPU)

1. Fasilitas utama
 - a. Halte
 - 1) identitas halte berupa nama dan/ atau nomor
 - 2) rambu petunjuk
 - 3) papan informasi trayek
 - 4) lampu penerangan
 - 5) tempat duduk
 - b. TPB
 - 1) rambu petunjuk
 - 2) papan informasi trayek
 - 3) identifikasi TPB berupa nama dan/atau nomor
2. Fasilitas tambahan
 - a. telepon umum
 - b. tempat sampah
 - c. pagar
 - d. papan iklan/pengumuman

Pada persimpangan, penempatan fasilitas tambahan itu tidak boleh mengganggu ruang bebas pandang.

BAB III

PERENCANAAN

A. Penentuan Jarak antara Halte dan/atau TPB

Penentuan jarak antara halte dan/atau TPB dapat dilihat pada tabel berikut :

TABEL 1
JARAK HALTE DAN TPB

Zona	Tata Guna Lahan	Lokasi	Jarak Tempat 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

Keterangan : *)=jarak 200m dipakai bila sangat diperlukan saja, sedangkan jarak umumnya 300 m.

B. Perhitungan Teluk Bus

Untuk menentukan jumlah kebutuhan teluk bus yang dapat menampung bus tunggal, rangkap dua, atau tiga, dipakai patokan umum bahwa sebuah teluk bus yang menampung bus tunggal dapat melayani 40 buah bus dalam waktu satu jam. Selain itu penentuannya juga didasarkan pada hitungan dengan persamaan/berikut.

$$N = \frac{P}{S} \times \frac{(B \times S) + C}{3600}$$

Keterangan :

N = jumlah kebutuhan teluk bus

P = jumlah penumpang maksimal yang menunggu di halte (orang/jam)

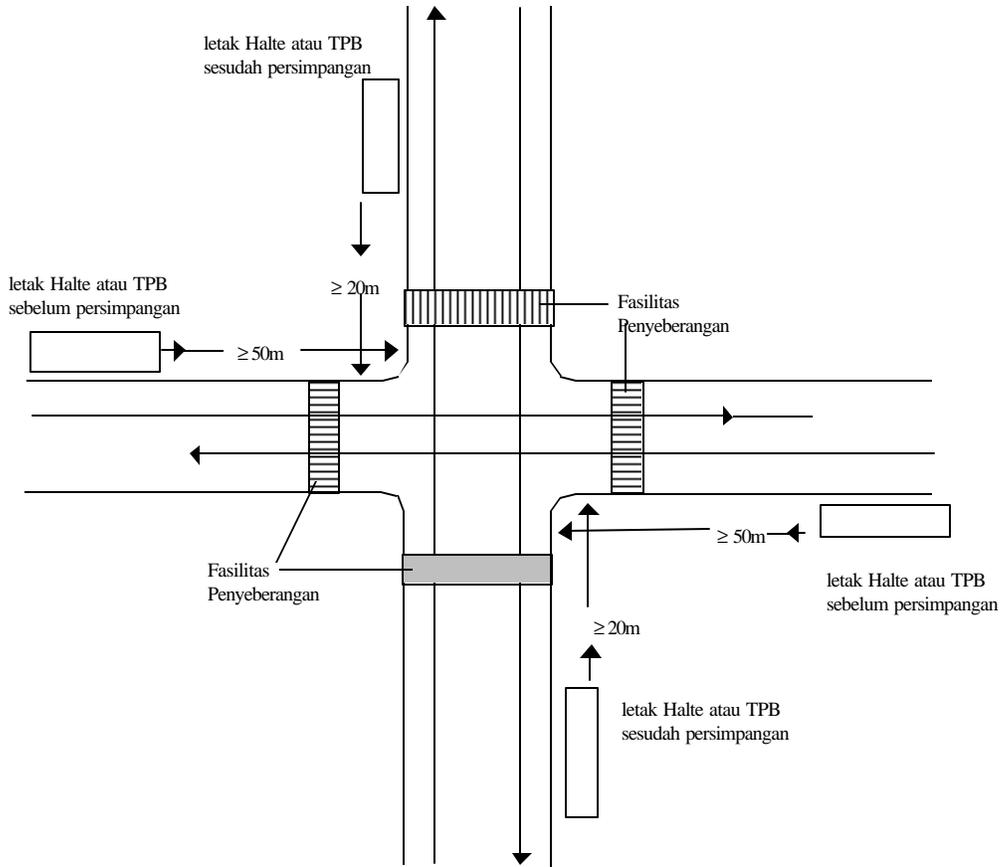
S = kapasitas angkutan umum (orang/kendaraan)

B = waktu pengisian/boarding time (detik)

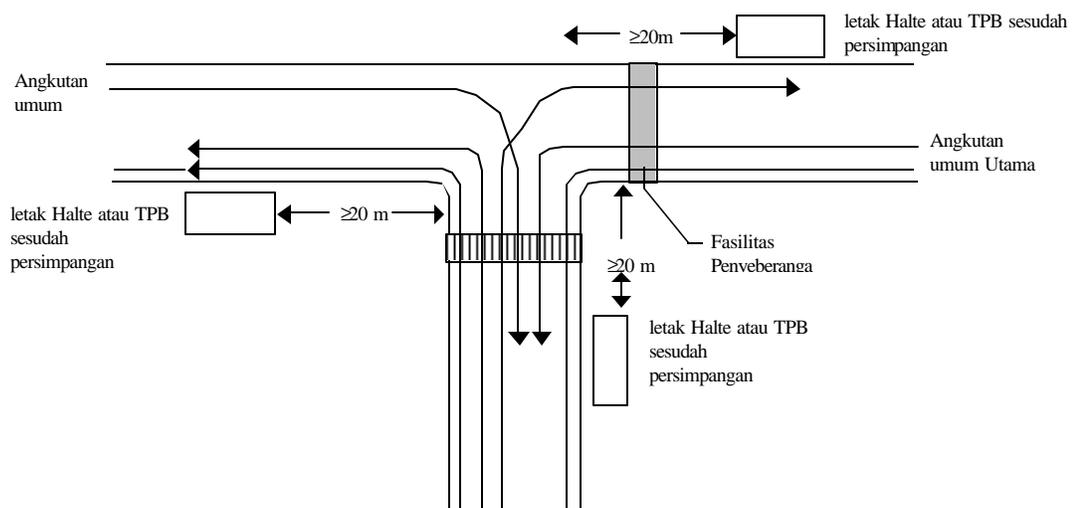
C = waktu pengosongan teluk bus/clearance time (detik).

C. Tata Letak

1. Tata letak halte dan/atau TPB terhadap ruang lalu lintas
 - a. Jarak maksimal terhadap fasilitas penyeberangan pejalan kaki adalah 100 meter.
 - b. Jarak minimal halte dari persimpangan adalah 50 meter atau bergantung pada panjang antrean.
 - c. Jarak minimal gedung (seperti rumah sakit, tempat ibadah) yang membutuhkan ketenangan adalah 100 meter.
 - d. Peletakan di persimpangan menganut sistem campuran, yaitu antara sesudah persimpangan (farside) dan sebelum persimpangan (nearside), sebagaimana Gambar 3.1 dan 3.2.
 - e. Peletakan di ruas jalan terlihat sebagaimana Gambar 3.3 dan 3.4.

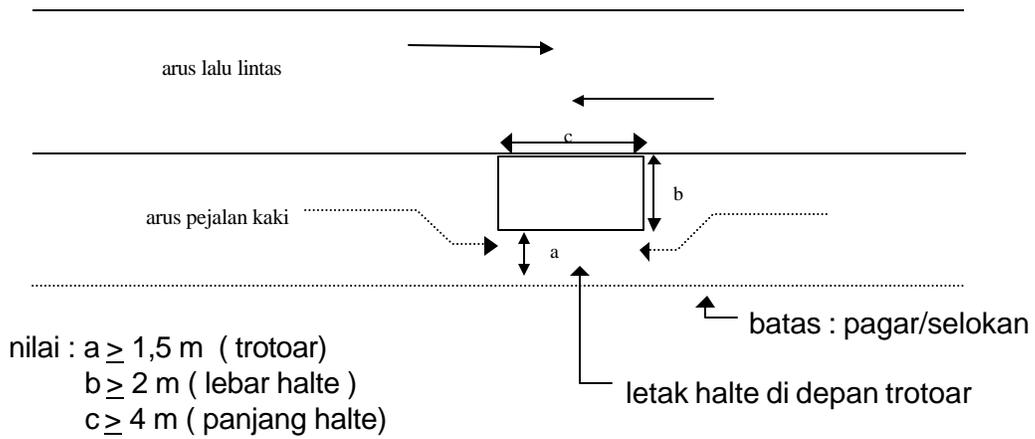
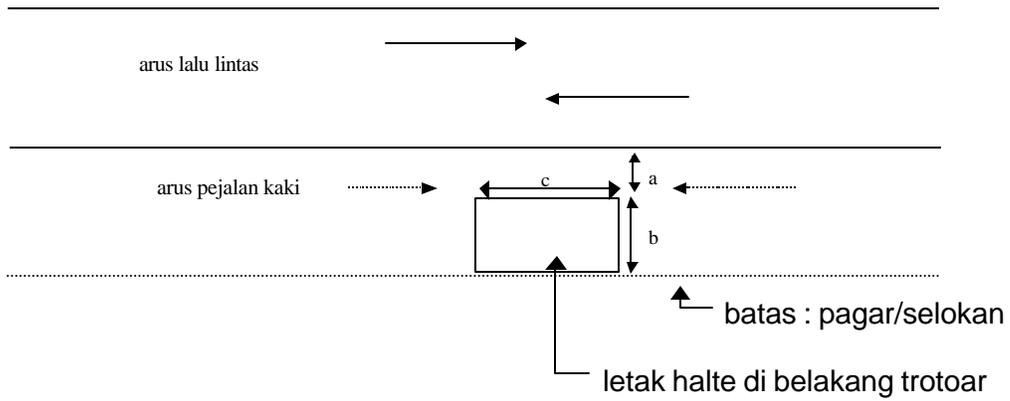


Gambar 3.1. Peletakan tempat perhentian di pertemuan jalan simpang empat

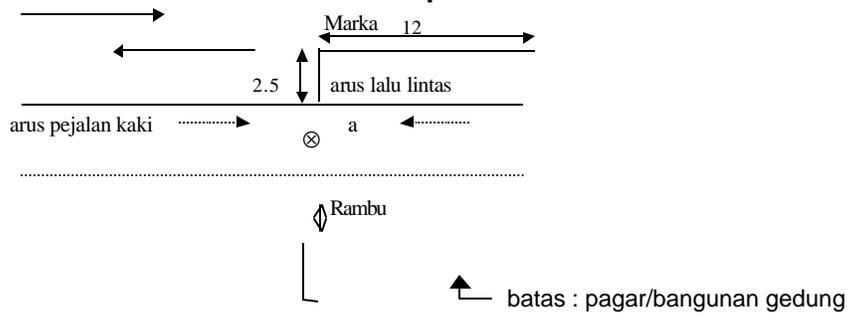


Gambar 3.2. Peletakan tempat perhentian di pertemuan jalan simpang

tiga



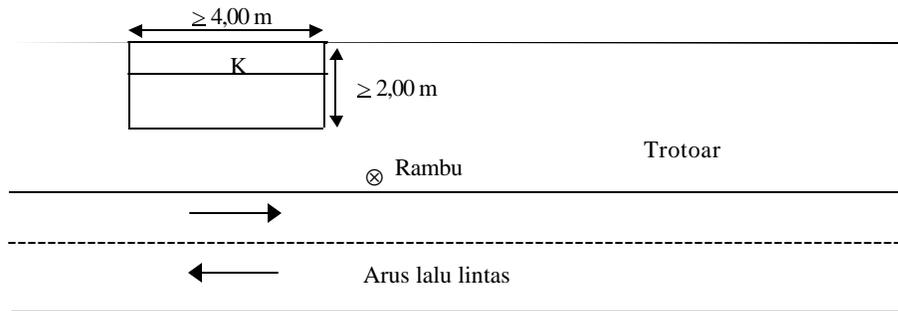
Gambar 3.3 Tata Letak Halte pada Ruas Jalan



Gambar 3.4 Tata Letak TPB Bus pada Ruas Jalan

2. Tata letak Lindungan

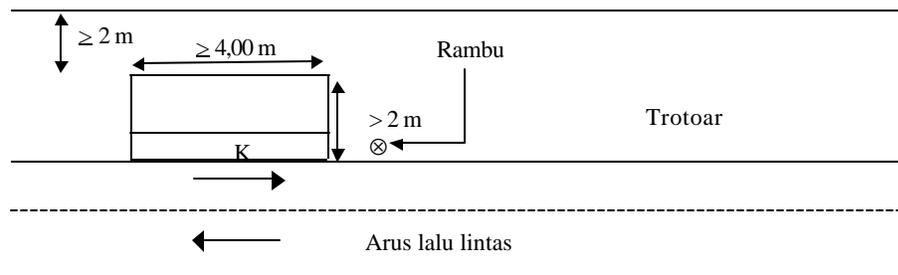
a. Menghadap ke muka (lindungan jenis 1)



K = tempat duduk

Gambar 3.5. Lindungan menghadap ke Muka

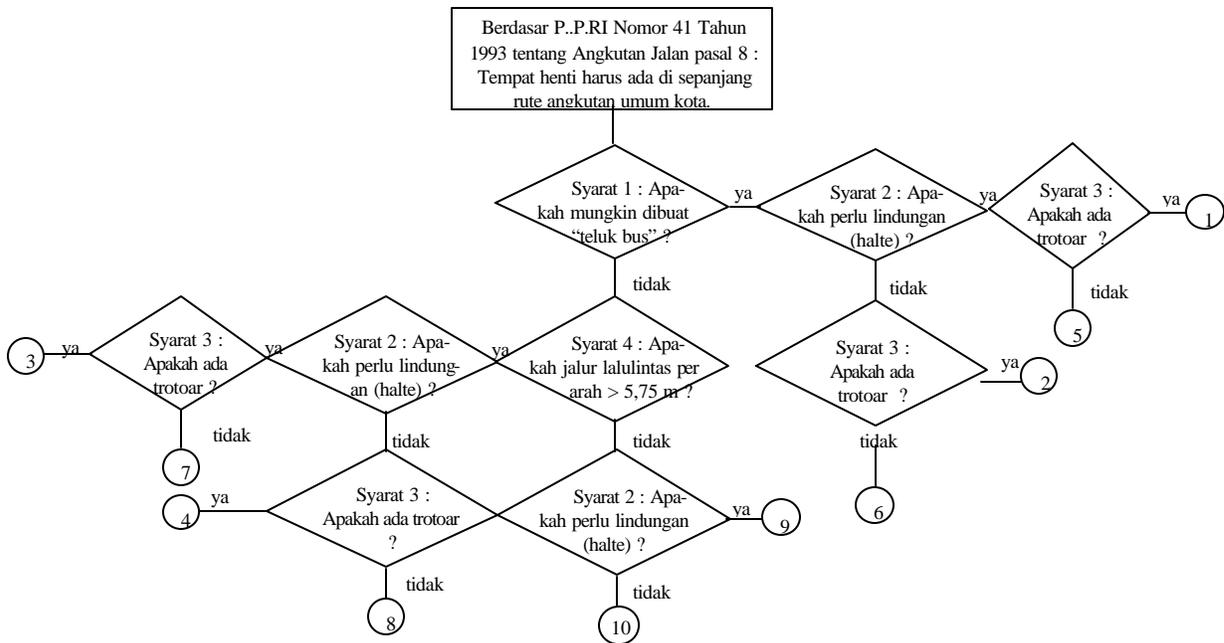
b. Menghadap ke belakang (lindungan jenis 2)



K = tempat duduk

Gambar 3.6. Lindungan menghadap ke Belakang

D. Bagan Alir Penentuan Jenis Kelompok Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum



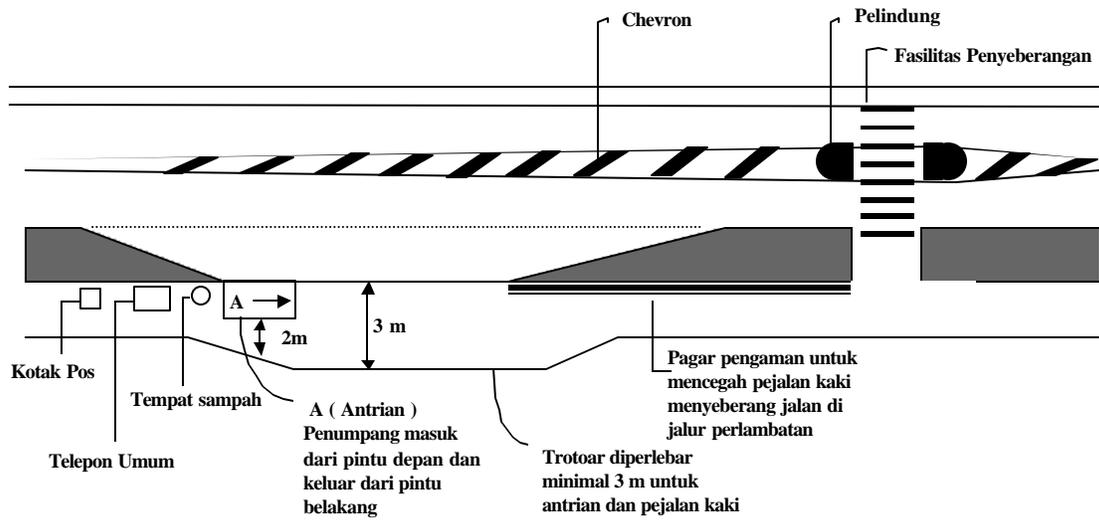
Gambar 3.7. Bagan Alir Penentuan 10 Kelompok Tempat Henti

Pengelompokan tempat perhentian kendaraan penumpang umum berdasarkan tingkat pemakaian, ketersediaan lahan, dan kondisi lingkungan adalah sebagai berikut :

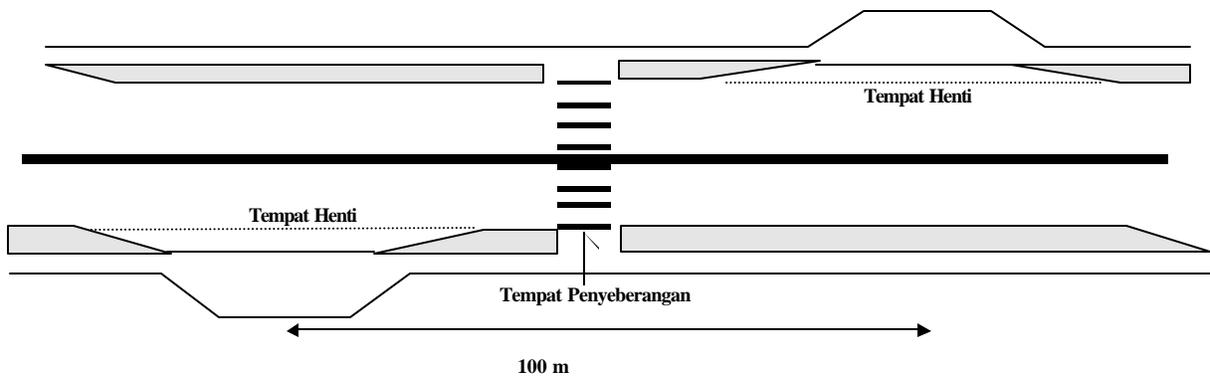
1. halte yang terpadu dengan fasilitas pejalan kaki dan dilengkapi dengan teluk bus (Gambar 3.8);
2. TPB yang terpadu dengan fasilitas pejalan kaki dan dilengkapi dengan teluk bus (Gambar 3.9);
3. halte yang sama dengan butir (1), tetapi tidak dilengkapi dengan teluk bus (Gambar 3.10);
4. TPB yang sama dengan butir (2), tetapi tidak dilengkapi dengan teluk bus (Gambar 3.11);
5. halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan dilengkapi dengan teluk bus (Gambar 3.12);

6. TPB yang tidak terpadu dengan trotoar dan dilengkapi dengan teluk bus (Gambar 3.13);
7. halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan tidak dilengkapi dengan teluk bus serta mempunyai tingkat pemakaian tinggi (Gambar 3.14);
8. TPB yang tidak terpadu dengan trotoar, dan tidak dilengkapi dengan teluk bus dan mempunyai tingkat pemakaian rendah (Gambar 3.15);
9. halte pada lebar jalan yang terbatas ($< 5,75$ m), tetapi mempunyai tingkat permintaan tinggi (Gambar 3.16);
10. pada lahan terbatas yang tidak memungkinkan membuat teluk bus, hanya disediakan TPB dan rambu larangan menyalip (Gambar 3.17).

1. Kelompok ①

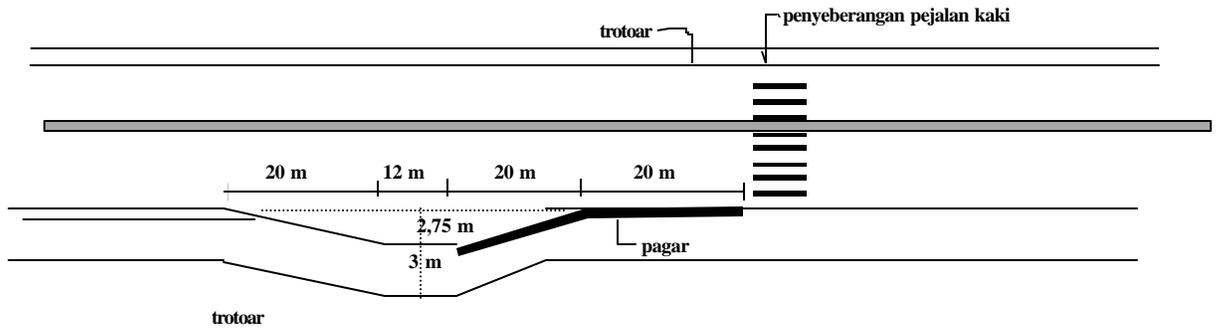


Gambar 3.8a Tempat Henti Beserta Fasilitas

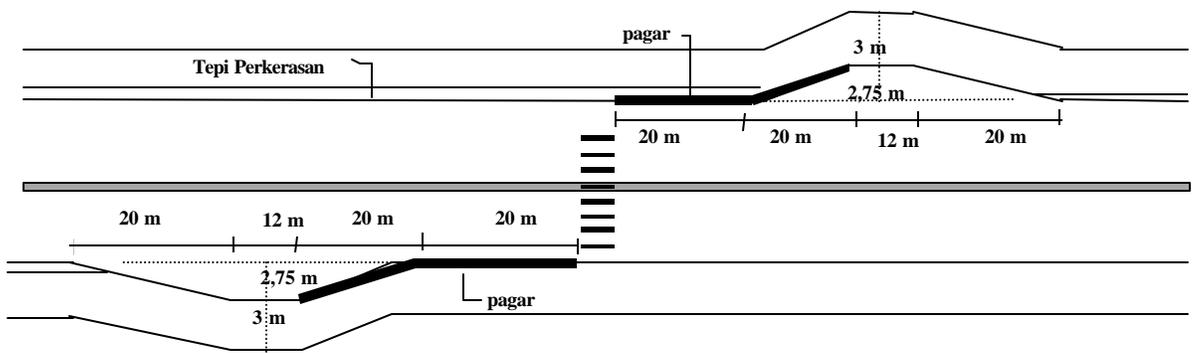


Gambar 3.8b Dua Tempat Henti yang Berseberangan

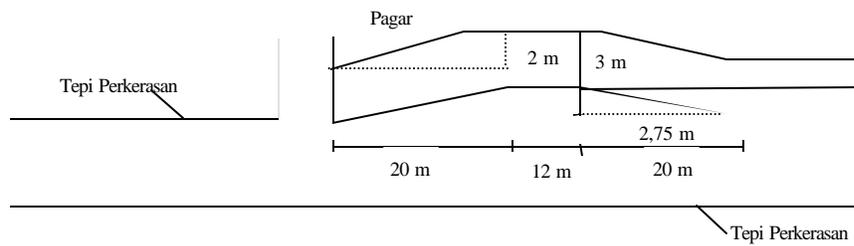
2. Kelompok ②



Gambar 3.9a Standar Tempat Henti Kelompok 2 (Tunggal)

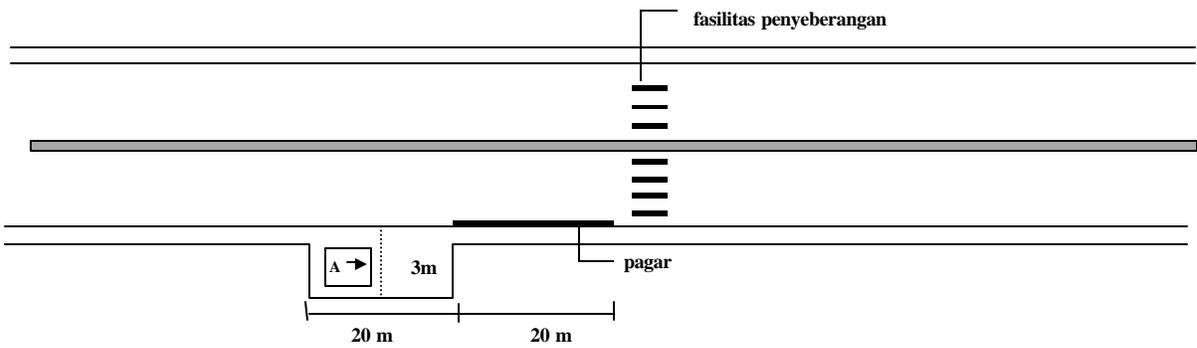


Gambar 3.9b Standar Tempat Henti Kelompok 2 (Berseberangan)

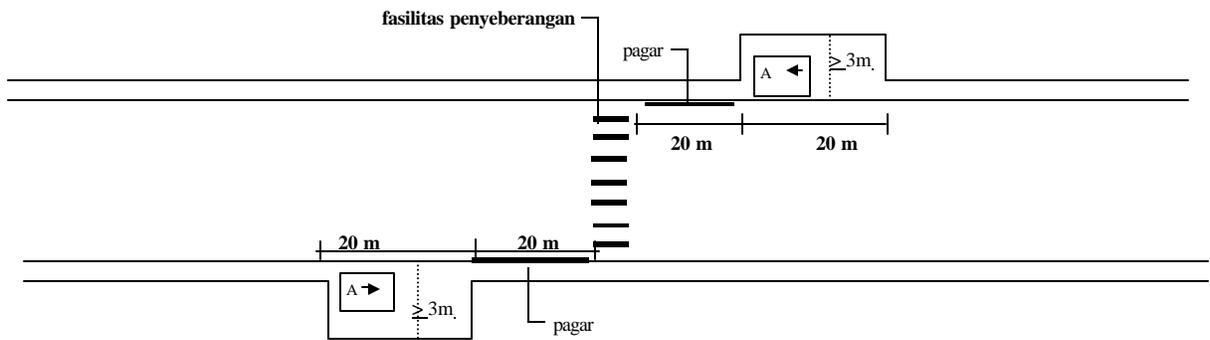


Gambar 3.9c Standar Tempat Henti Kelompok 2 (dekat Jalan Akses)

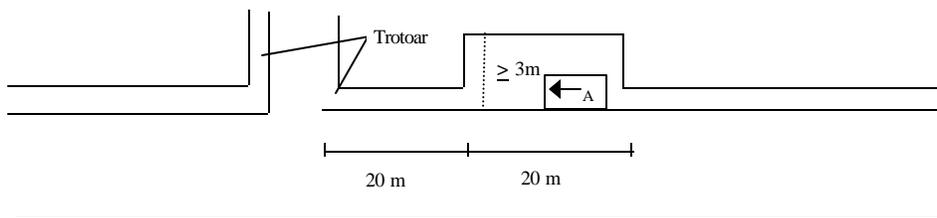
3. Kelompok ③



Gambar 3.10 a Standar Tempat Henti Kelompok 3 (Tunggal)

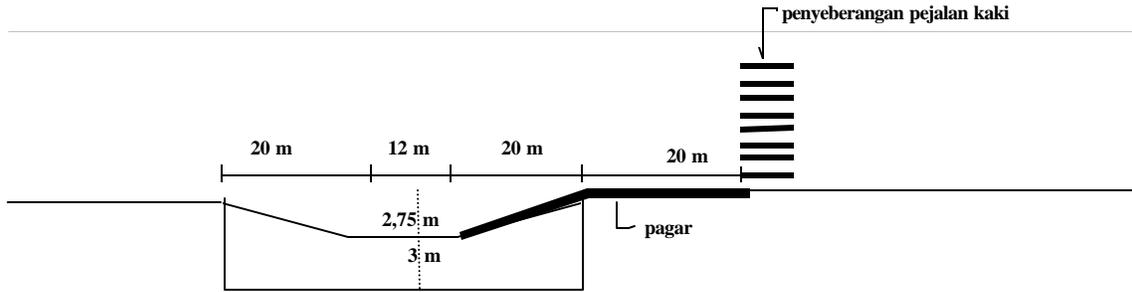


Gambar 3.10 b Standar Tempat Henti Kelompok 3 (Berseberangan)

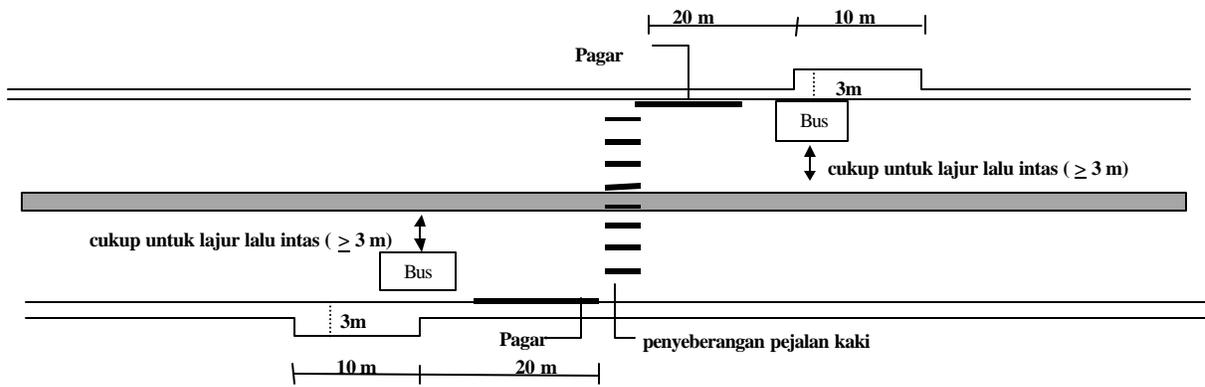


Gambar 3.10 c Standar Tempat Henti Kelompok 3 (dekat Jalan Akses)

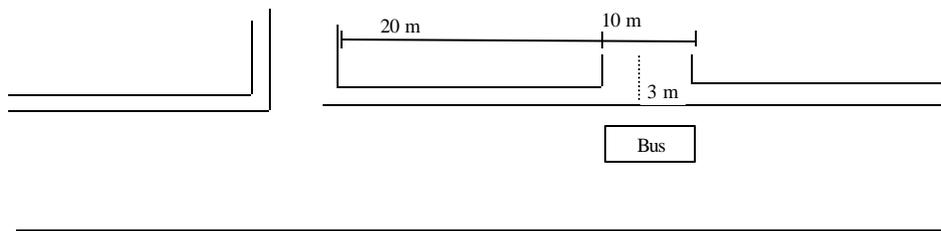
4. Kelompok ④



Gambar 3.11a Standar Tempat Henti Kelompok 4 (Tunggal)

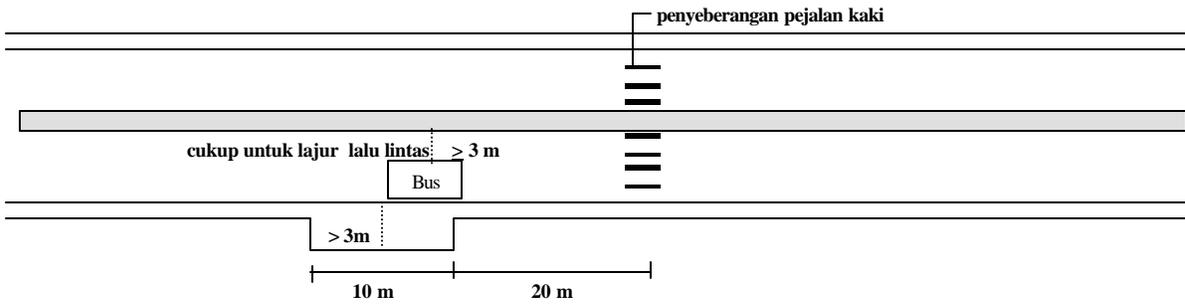


Gambar 3.11b Standar Tempat Henti Kelompok 4 (Berseberangan)

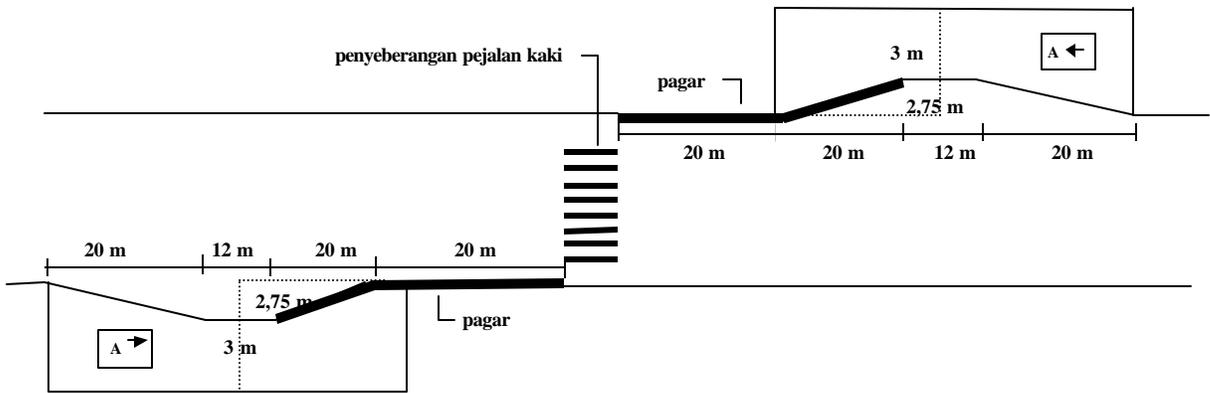


Gambar 3.11c Standar Tempat Henti Kelompok 4 (dekat Jalan Akses)

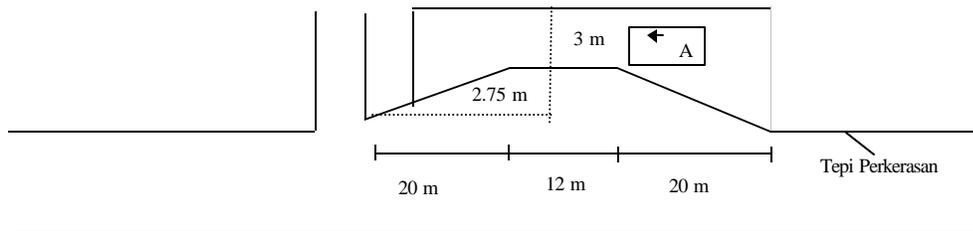
5. Kelompok ⑤



Gambar 3.12a Standar Tempat Henti Kelompok 5 (Tunggal)

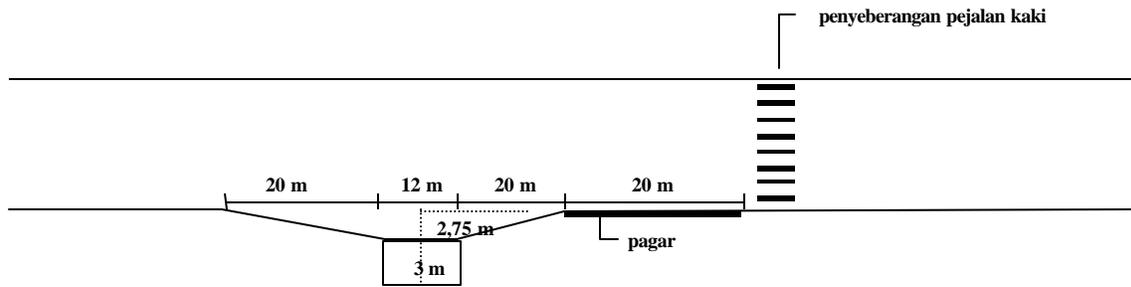


Gambar 3.12b Standar Tempat Henti Kelompok 5 (Berseberangan)

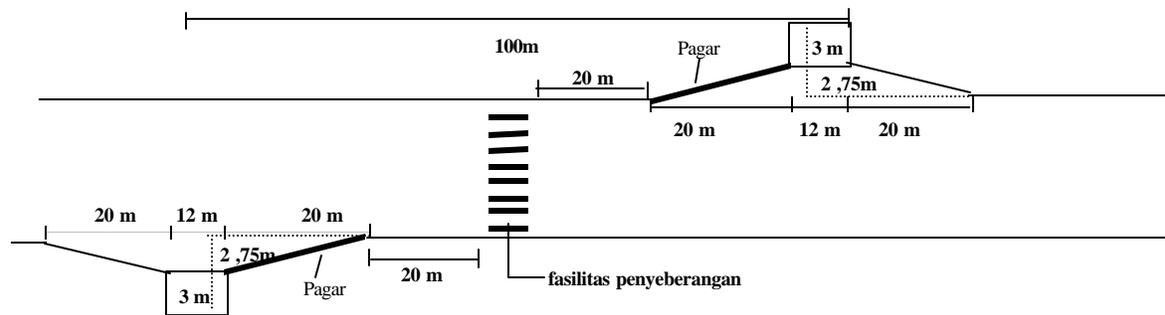


Gambar 3.12c Standar Tempat Henti Kelompok 5 (dekat Jalan Akses)

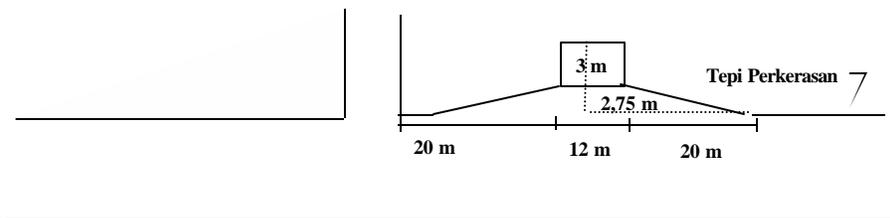
6. Kelompok ⑥



Gambar 3.13a Standar Tempat Henti Kelompok 6 (Tunggal)

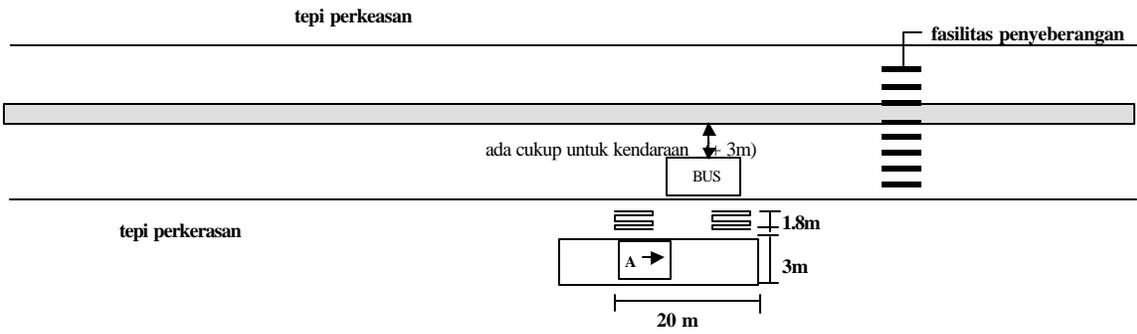


Gambar 3.13b Standar Tempat Henti Kelompok 6 (Berseberangan)

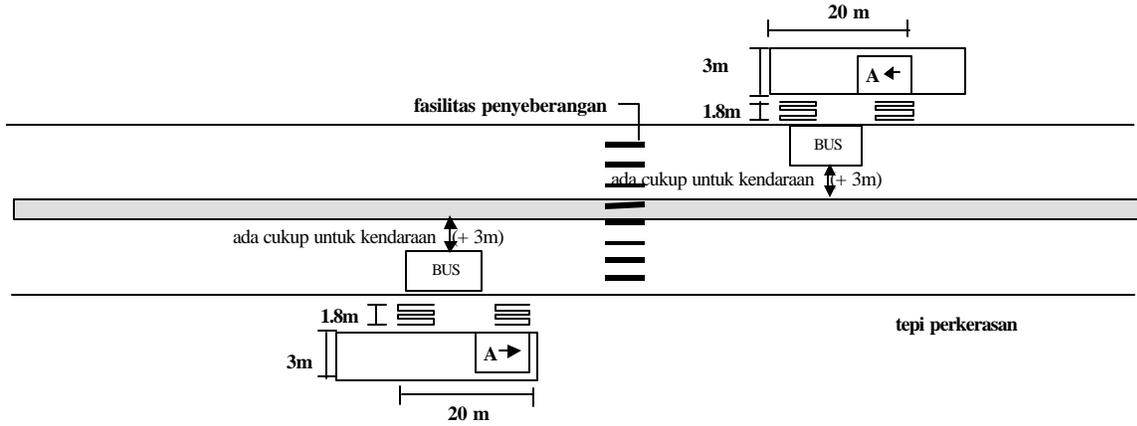


Gambar 3.13 c Standar Tempat Henti Kelompok 6 (dekat Jalan Akses)

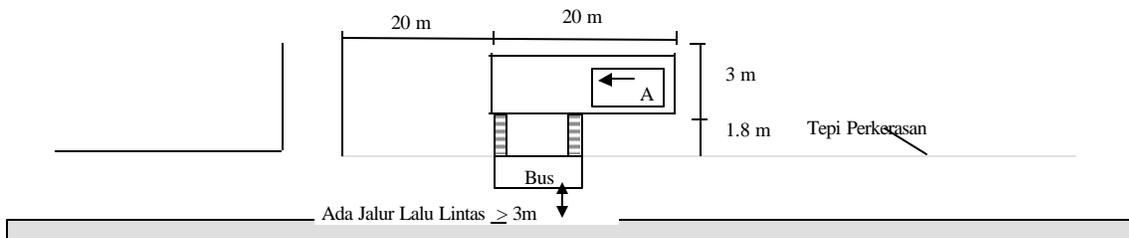
7. Kelompok ⑦



Gambar 3.14a Standar Tempat Henti Kelompok 7 (Tunggal)

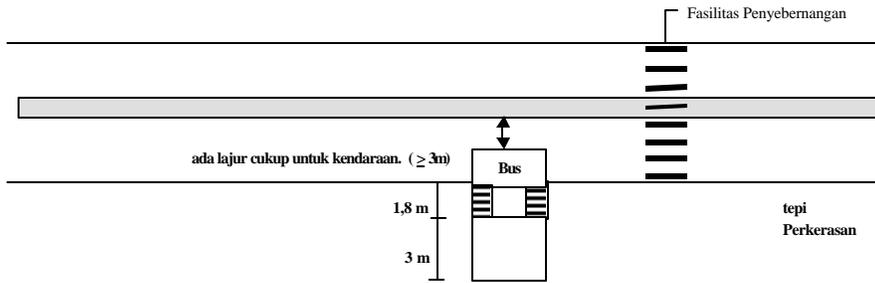


Gambar 3.14 b Standar Tempat Henti Kelompok 7 (Berseberangan)

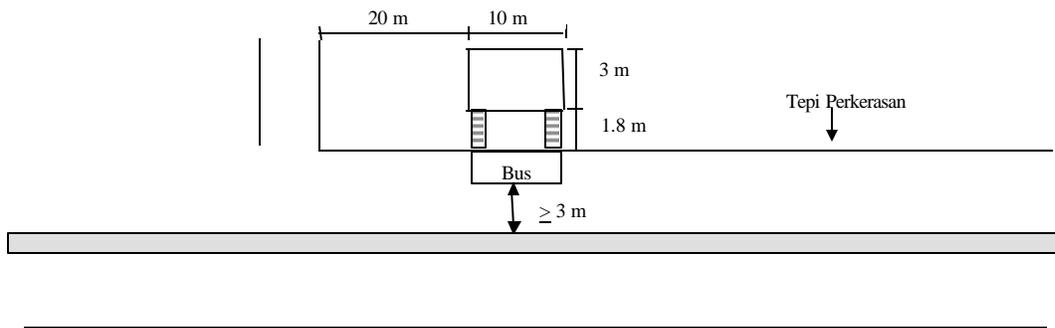


Gambar 3.14 c Standar Tempat Henti Kelompok 7 (sesudah Jalan Akses)

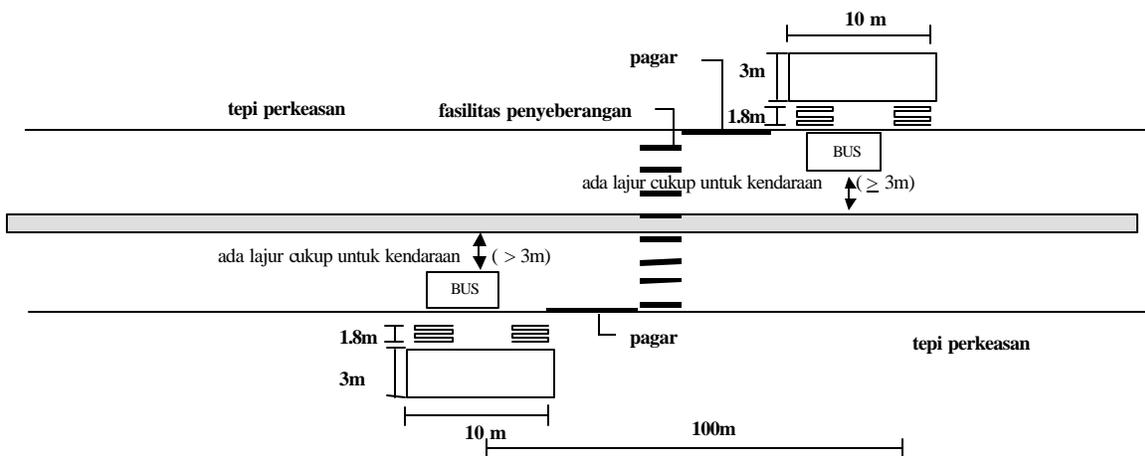
8. Kelompok ⑧



Gambar 3.15 a Standar Tempat Henti Kelompok 8 (Tunggal)

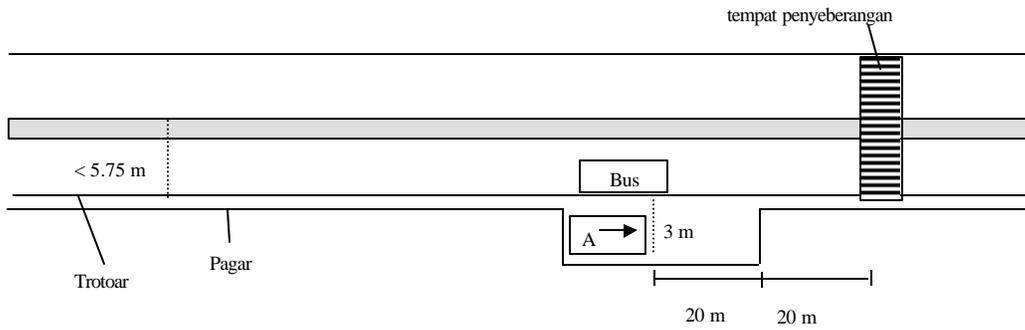


Gambar 3.15 b Standar Tempat Henti Kelompok 8 (dekat Jalan Akses)

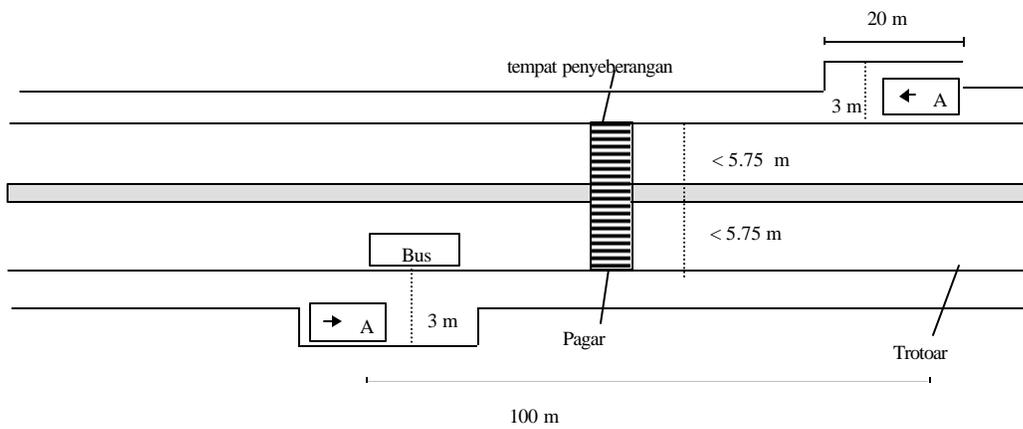


Gambar 3.15 c Standar Tempat Henti Kelompok 8 (Berseberangan)

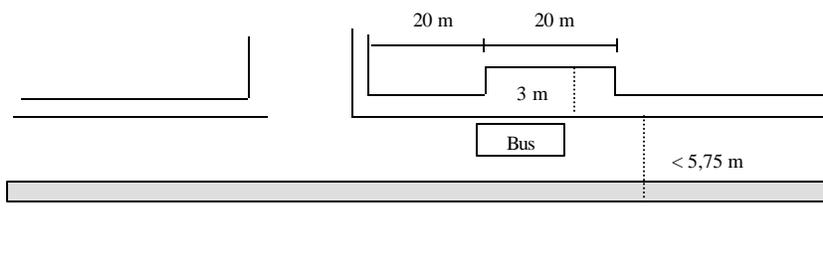
9. Kelompok 9



Gambar 3.16 a Standar Tempat Henti Kelompok 9 (Tunggal)

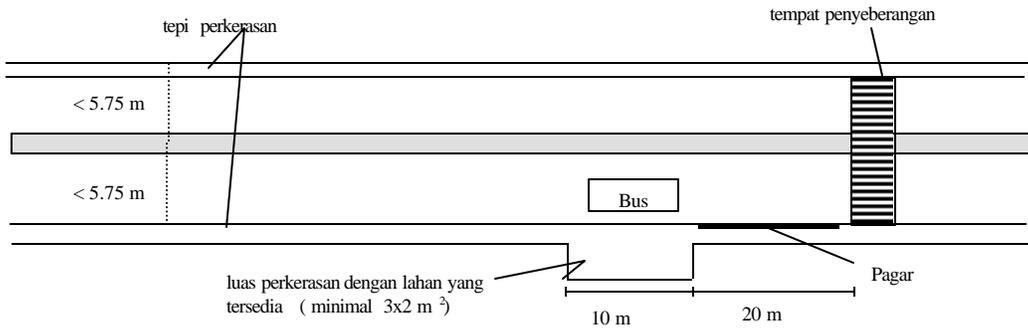


Gambar 3.16 b Standar Tempat Henti Kelompok 9 (Berseberangan)

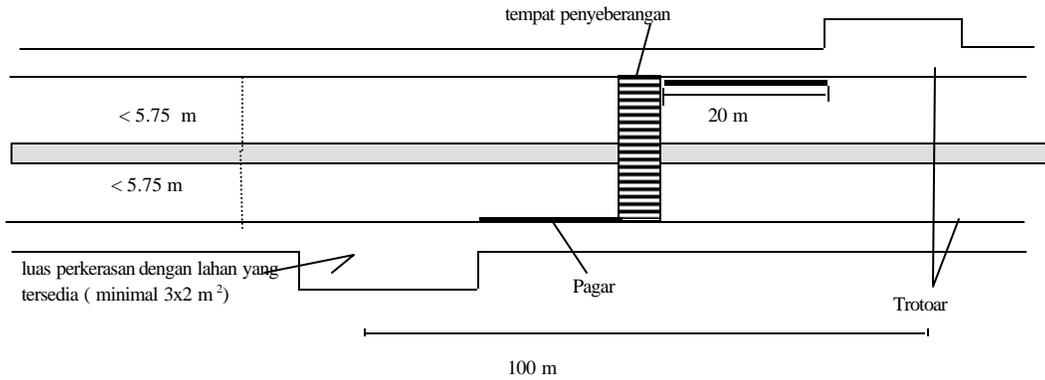


Gambar 3.16 c Standar Tempat Henti Kelompok 9 (sesudah Jalan Akses)

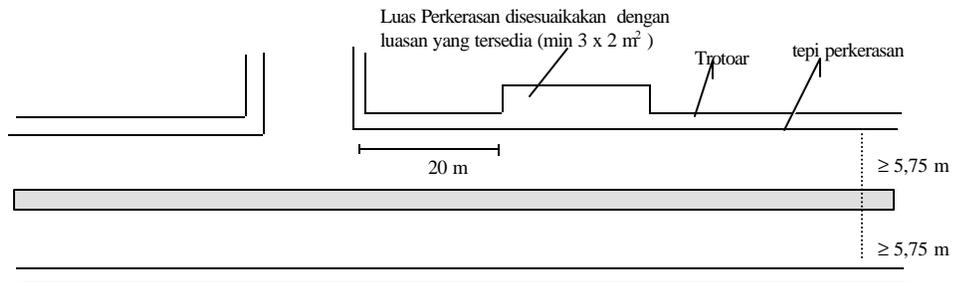
10. Kelompok 10



Gambar 3.17a Standar Tempat Henti Kelompok 10 (Tunggal)



Gambar 3.17b Standar Tempat Henti Kelompok 10 (Berseberangan)



Gambar 3.17c Standar Tempat Henti Kelompok 10 (dekat Jalan Akses)

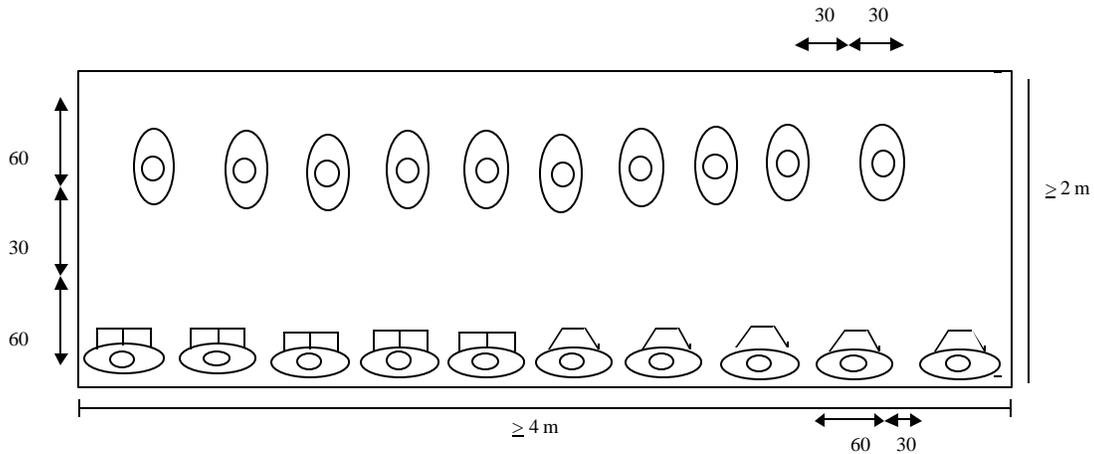
BAB IV

STANDAR RANCANG BANGUN

A. Daya Tampung

1. Halte

Halte dirancang dapat menampung penumpang angkutan umum 20 orang per halte pada kondisi biasa (penumpang dapat menunggu dengan nyaman).



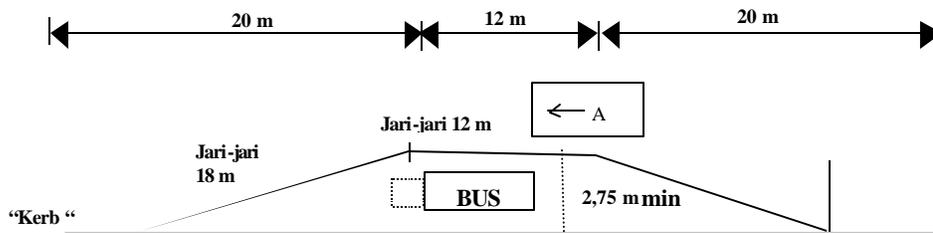
Gambar 4.1 Kapasitas Lindungan (10 berdiri, 10 duduk) –

Keterangan gambar :

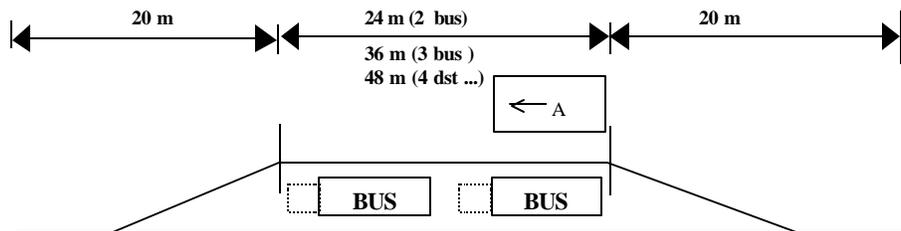
- ruang gerak per penumpang di tempat henti 90 cm x 60 cm
 - jarak bebas antara penumpang:
 - dalam kota 30 cm
 - antar kota 60 cm
 - ukuran tempat henti per kendaraan, panjang 12 m dan lebar 2,5 m
 - ukuran lindungan minimum 4,00 m x 2,00 m
2. Tempat Perhentian Bus
Tempat perhentian bus mempunyai daya tampung yang bervariasi.

B. Teluk Bus

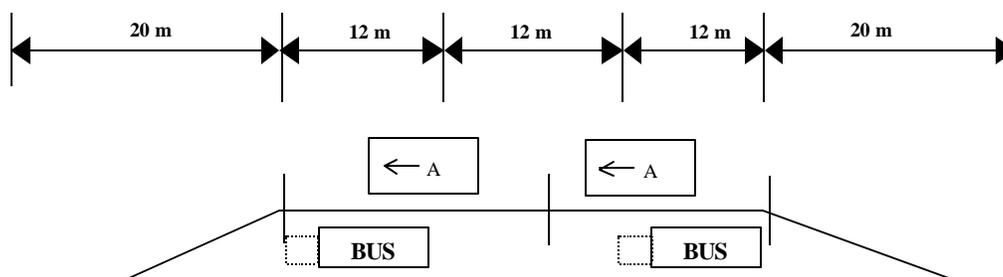
Gambar Teluk Bus tunggal, ganda, dua halte yang berdekatan



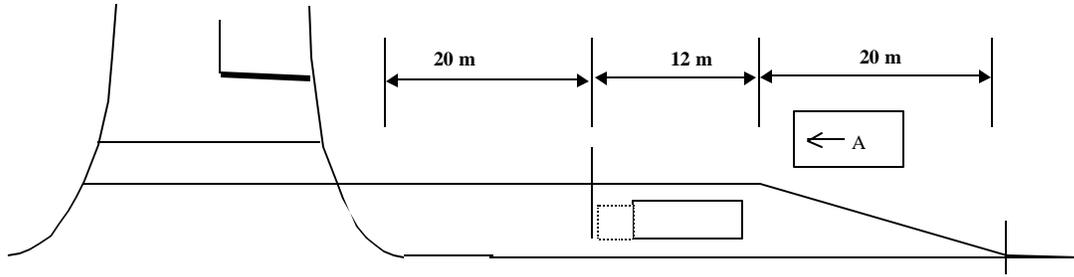
Gambar 4.2 Standar Jalur Henti Bus Tunggal (single - bus lay by)



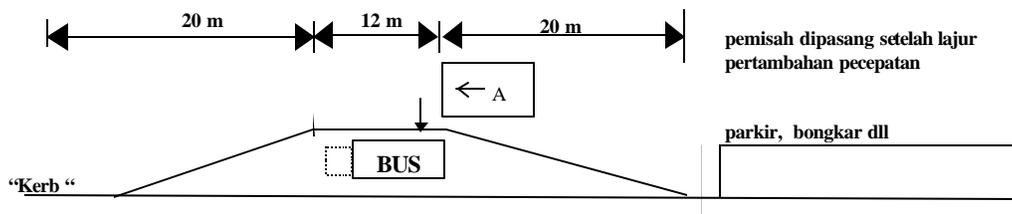
Gambar 4.3 Standar Jalur Henti Bus Ganda (multi - bus lay by)



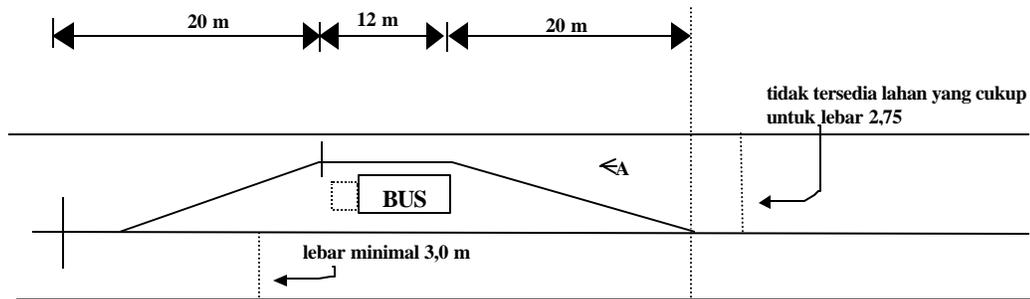
Gambar 4.4 Standar Jalur Henti Bus untuk Tempat Henti yang berdekatan (single - bus/multi - stop lay by)



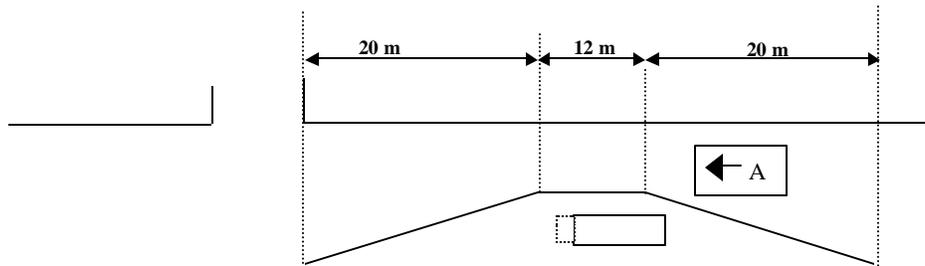
Gambar 4.5. Standar Jalur Henti Bus Terbuka (open-ended lay by)



Gambar 4.6. Standar Jalur Henti Bus yang dikombinasikan dengan lajur Parkir dan Bongkar Muat (combined lay by)



Gambar 4.7 Standar Jalur Henti Bus untuk lahan yang terbatas (lay by with sub-standard depth)



Gambar 4.8. Standar Jalur Henti Bus yang Berdekatan dengan Jalan Akses (lay by incorporating side road)

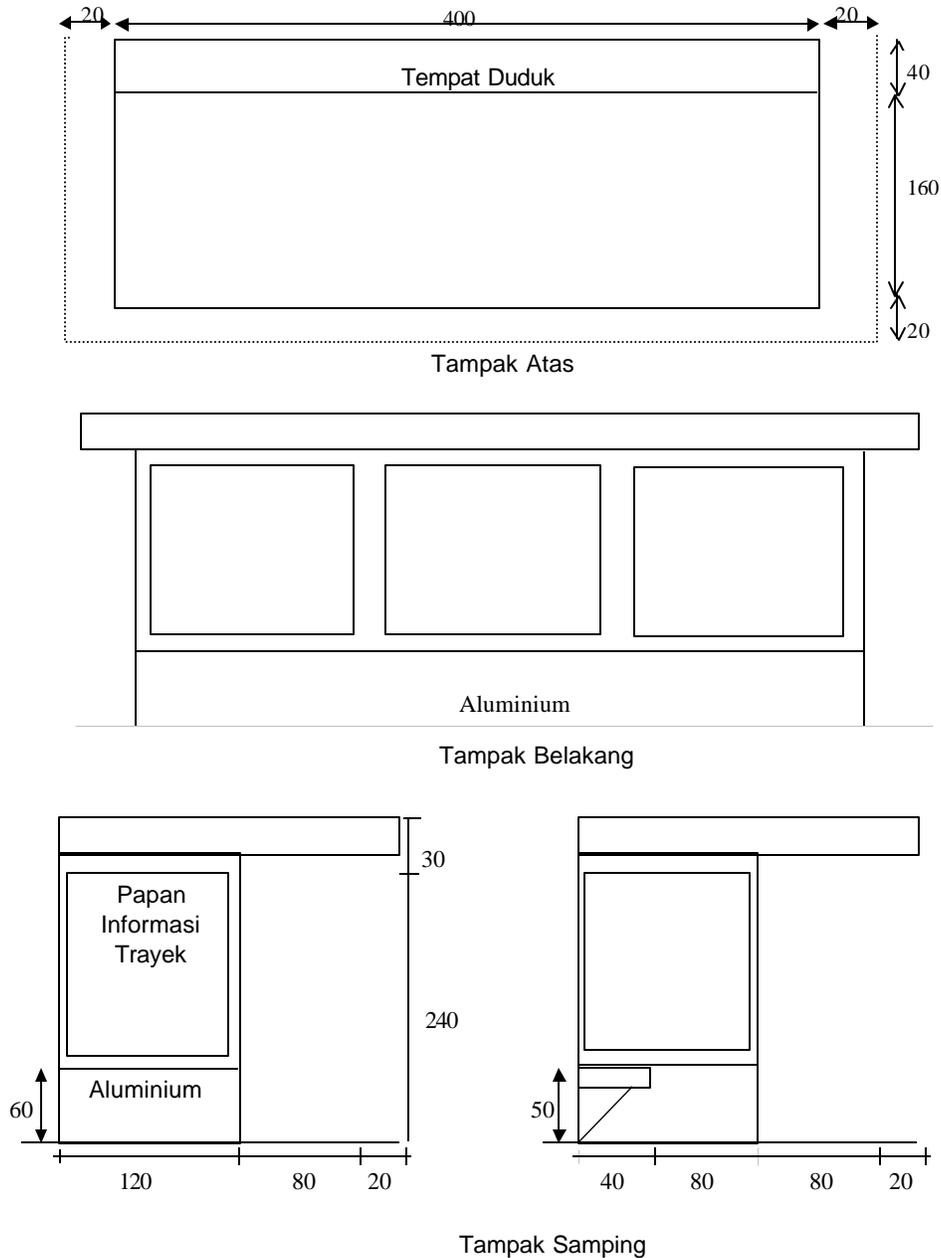
C. Halte

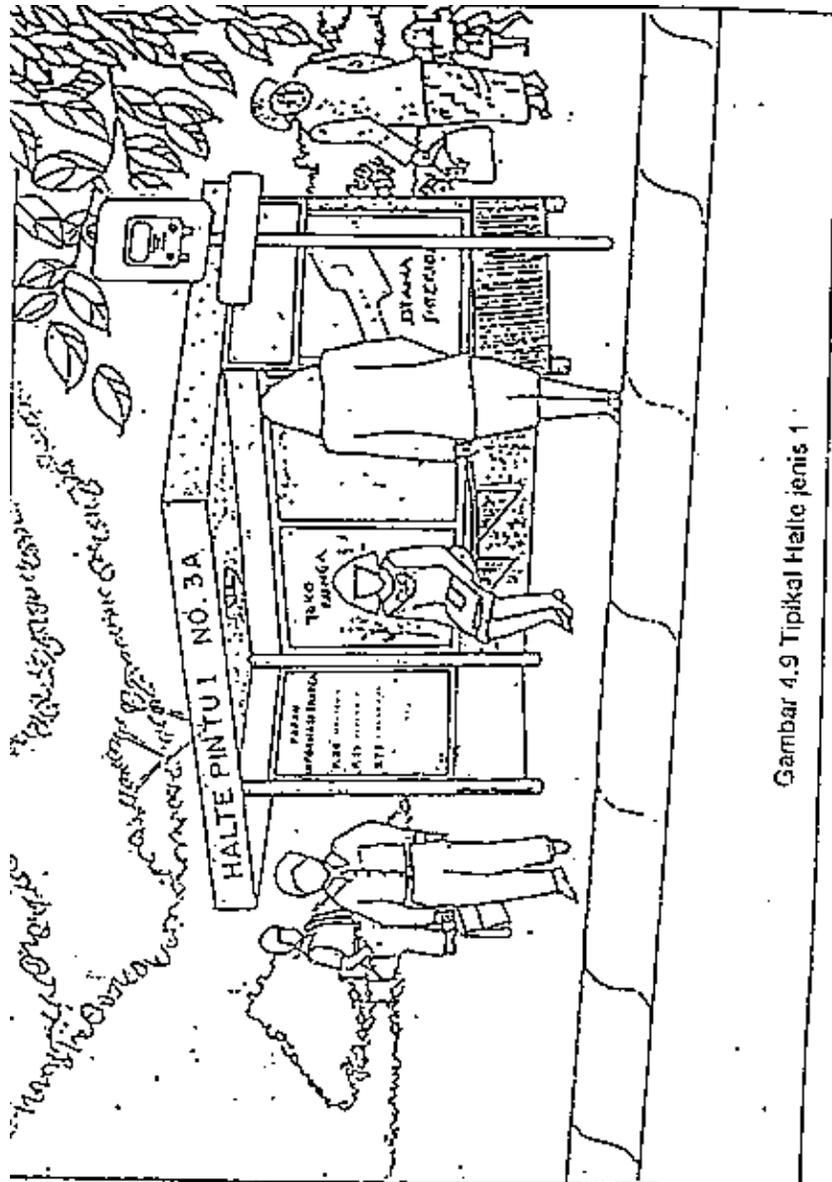
Gambar tampak depan, belakang, samping, dan atas

Catatan :

- Bahan bangunan disesuaikan dengan kondisi setempat.
- Ukuran minimum dengan luas efektif halte adalah panjang ≥ 4 m, lebar ≥ 2 m

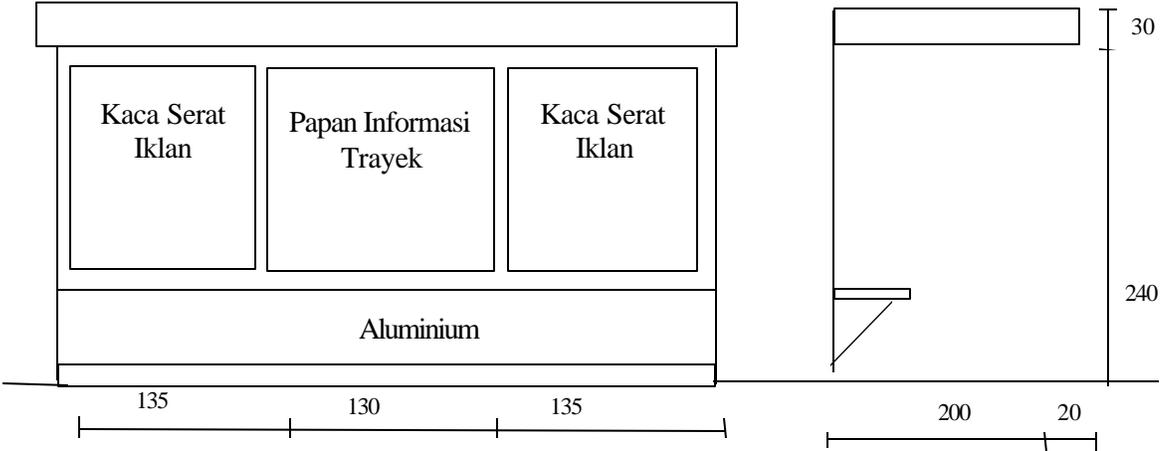
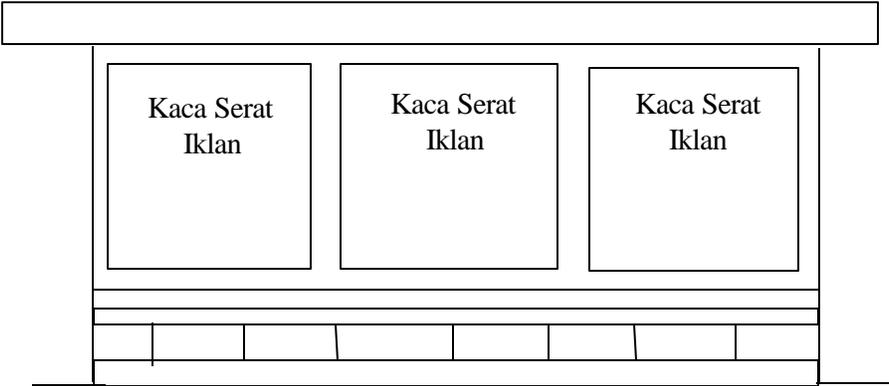
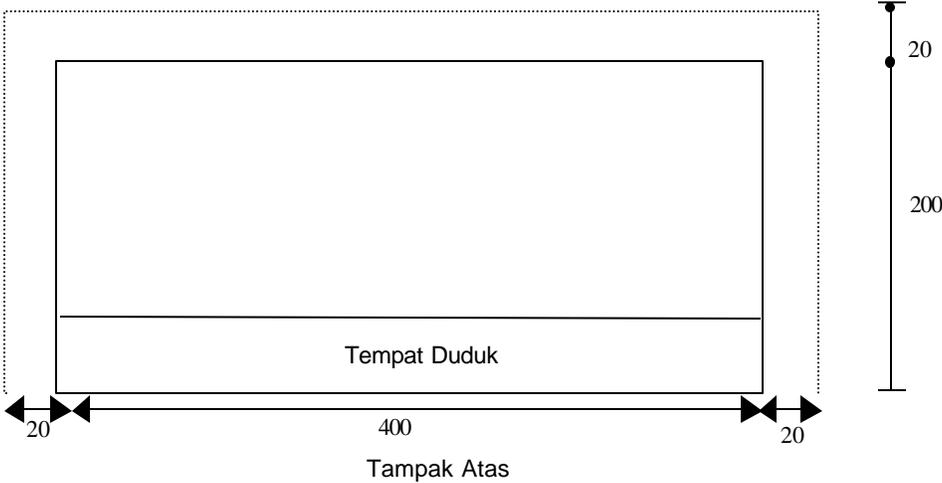
Gambar 4.9 Halte Jenis 1

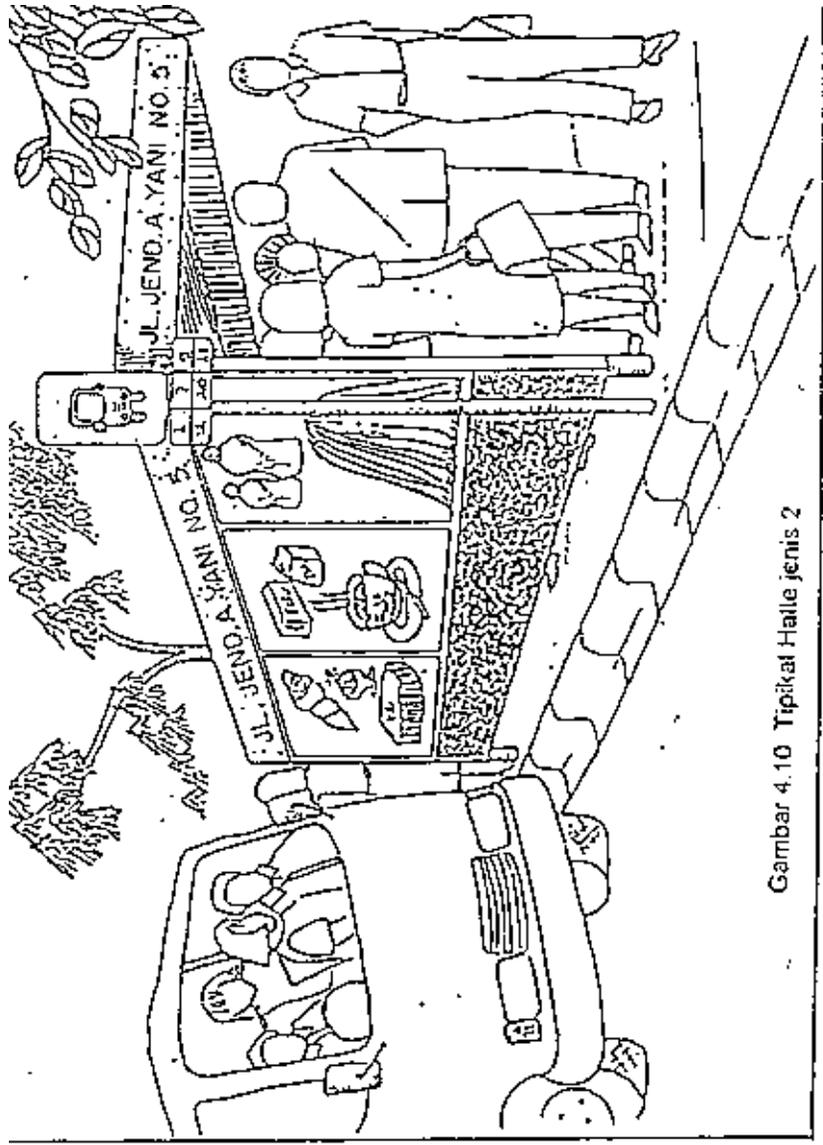




Gambar 4.9 Tipikal Halte jenis 1

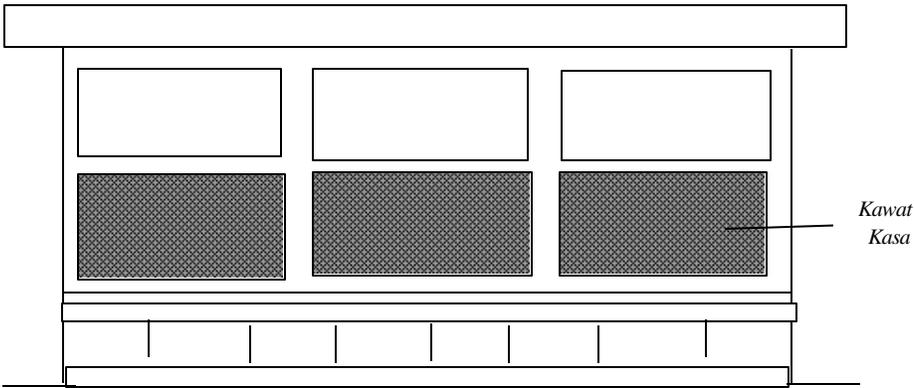
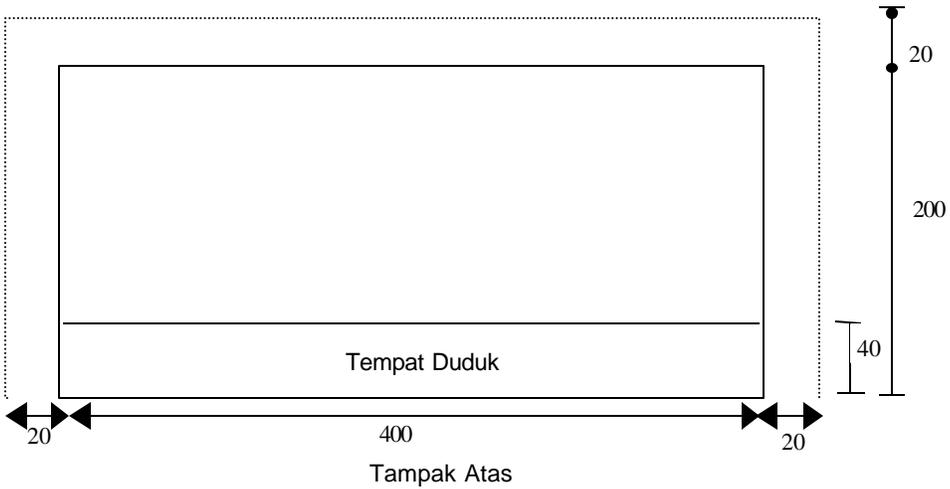
Gambar 4.10 Halte Jenis 2



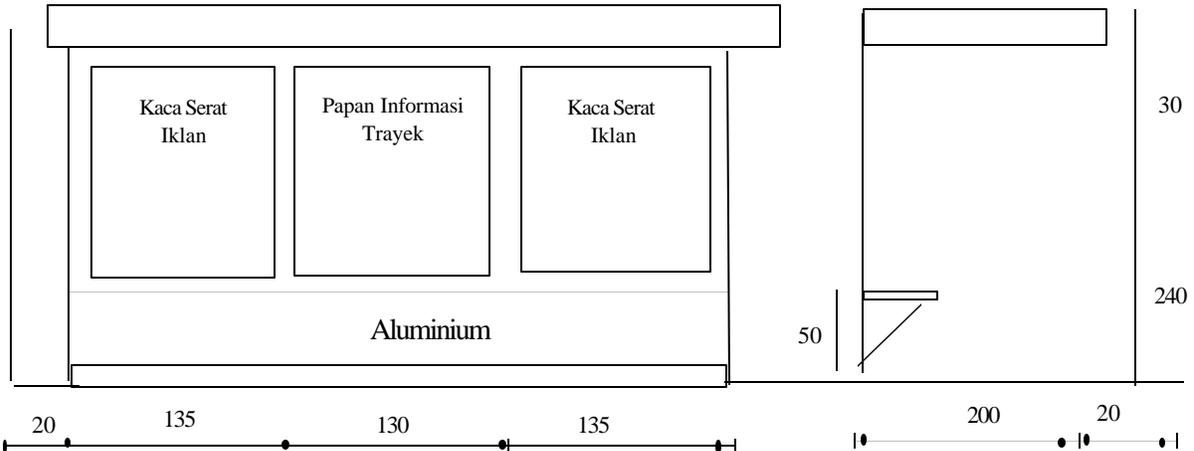


Gambar 4.10 Tipikat Halte jenis 2

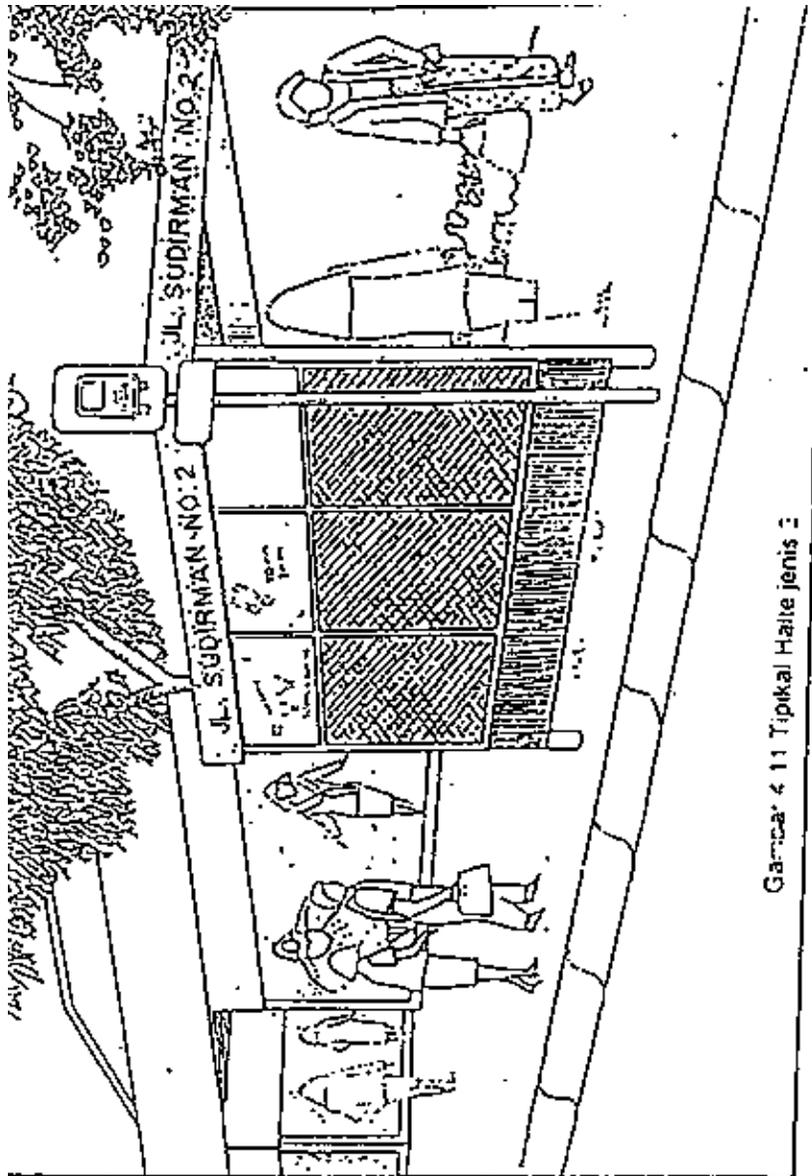
Gambar 4.11 Halte Jenis 3



Tampak Belakang



Tampak Depan dan Tampak Samping



Gambar 4.11 Tipikal House jenis 2

BAB V

CONTOH PERHITUNGAN

1. Menentukan Teluk Bus

Diketahui :

- Jumlah penumpang maksimal (P)
P = 284 orang/jam
- Kapasitas angkutan umum (S)
S = 40 orang/kendaraan
- Waktu pengisian (B)
B = 30 detik
- Waktu pengosongan teluk bus (C)
C = 5 detik.

$$\text{Rumus : } N = \frac{P}{S} \times \frac{(B \times S) + C}{3600}$$

Keterangan :

N = jumlah kebutuhan teluk

P = jumlah penumpang maksimal (orang/jam)

S = kapasitas angkutan umum (orang/kendaraan)

B = waktu pengisian (detik)

C = waktu pengosongan teluk bus (detik)

Perhitungan :

$$\begin{aligned} N &= \frac{284}{40} \times \frac{(30 \times 40) + 5}{3600} \\ &= 7,1 \times \frac{1205}{3600} \\ &= 7,1 \times 0,3347 \\ N &= 2,376 \end{aligned}$$

Jadi, teluk bus dibutuhkan untuk menampung dua bus pada saat yang sama.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

ttd

Soe j o n o

Perhitungan :

$$N = \frac{284}{40} \times \frac{(30 \times 40) + 5}{3600}$$
$$7,1 \times \frac{1205}{3600}$$
$$7,1 \times 0,3347$$
$$N = 2,376$$

Jadi kebutuhan teluk bus adalah untuk menampung dua bus pada saat yang sama.

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

SOEJONO