



Hak cipta dan penggunaan kembali:

Lisensi ini mengizinkan setiap orang untuk menggubah, memperbaiki, dan membuat ciptaan turunan bukan untuk kepentingan komersial, selama anda mencantumkan nama penulis dan melisensikan ciptaan turunan dengan syarat yang serupa dengan ciptaan asli.

Copyright and reuse:

This license lets you remix, tweak, and build upon work non-commercially, as long as you credit the origin creator and license it on your new creations under the identical terms.

BAB III

PERANCANGAN PETA RUTE OPERASI ANGKUTAN KOTA

3.1. Metodologi

3.1.1. Observasi

3.1.1.1. Kota Tangerang

Kota Tangerang atau Tangerang Kota adalah sebuah kota yang terletak di Provinsi Banten. Berdasarkan catatan Badan Pusat Statistik Kota Tangerang tahun 2010, pada situs Tangerang Kota memiliki luas 164,55 Km² yang terdiri dari 13 Kecamatan dan 104 Kelurahan. Batas administratif Kota Tangerang adalah sebelah Utara berbatasan dengan Kecamatan Teluknaga dan Kecamatan Sepatan, Kabupaten Tangerang, sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Curug, Kecamatan Serpong dan Kecamatan Pondok Aren, Kota Tangerang Selatan, sebelah Timur berbatasan dengan Provinsi DKI Jakarta dan sebelah Barat berbatasan dengan Kecamatan Cikupa, Kabupaten Tangerang. Situs *TangerangNews.com* menyebutkan, berdasarkan hasil sensus 2010, rata-rata laju pertumbuhan penduduk di Kota Tangerang adalah sebesar 2 persen per tahun, selama sepuluh tahun terakhir sejak tahun 2000-2010. Dari sensus tersebut juga diketahui Jumlah Rumah Tangga Kota Tangerang , yaitu sebanyak 470.000 KK dengan jumlah penduduk sebanyak 1.797.715 jiwa. Disebutkan pula dalam artikel yang berbeda, Walikota Wahidin Halim mengatakan bahwa penduduk Kota Tangerang berdasarkan sistem informasi administrasi kependudukan (SIAK),

sampai dengan saat ini mencapai 2.061.000 orang. Yeane Irmaningrum, kepala Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Tangerang mengatakan bahwa persentase laju pertumbuhan itu berdasarkan beberapa indikasi, seperti jumlah kelahiran penduduk dan pendatang baru dari luar daerah. Peningkatan penduduk didominasi oleh para pendatang yang ingin mencari kerja di industri di Kota Tangerang (Diakses 21 November 2012). Situs *Pantonanews.com* mengatakan bahwa Kota Tangerang sangat dikenal sebagai pusat manufaktur dan industri di Pulau Jawa dan memiliki lebih dari 1000 pabrik. Banyak perusahaan-perusahaan internasional yang memiliki pabrik di kota ini (Diakses 28 Desember 2012).

Menurut situs *Mipi (Masyarakat Ilmu Pemerintahan Indonesia)*, tentang profil Tangerang, lonjakan jumlah penduduk disebabkan terutama karena kedudukan dan peranan Kota Tangerang sebagai daerah penyangga DKI Jakarta (*hinterland city*). Sebagai konsekuensinya, Kota Administratif Tangerang menjadi konsentrasi wilayah pemukiman penduduk dan menjadi tempat kegiatan perdagangan terutama pada sektor industri. Perkembangan sektor perdagangan dan industri di kawasan ini memancing derasnya arus imigrasi sirkuler penduduk. Dalam lingkup Jabotabek sesuai dengan Instruksi Presiden Nomor 13 Tahun 1976, Tangerang termasuk wilayah pengembangan Jabotabek yang dipersiapkan untuk mengurangi ledakan penduduk DKI Jakarta, mendorong kegiatan perdagangan dan industri yang berbatasan dengan DKI Jakarta, mengembangkan pusat-pusat pemukiman dan mengusahakan keserasian pembangunan antara DKI Jakarta dengan daerah yang berbatasan langsung (Diakses 21 November 2012). Disebutkan pula dalam situs *TangerangNews.com*, Walikota Wahidin Halim

mengatakan bahwa Kota Tangerang adalah salah satu kota metropolitan yang merupakan penyangga Ibukota Jakarta, dimana berbagai fasilitas, sarana dan prasarana telah terpenuhi di kota ini, sehingga menarik perhatian para pendatang untuk dapat menetap. Hal ini pun menyebabkan pertumbuhan penduduk di Kota Tangerang terus bertambah setiap tahunnya. Wahidin menambahkan, Kota Tangerang juga mempunyai daya tarik bagi pendatang karena adanya fasilitas kesehatan gratis dan sarana pendidikan telah memadai (Diakses 21 November 2012).

3.1.1.2. Angkutan Kota Tangerang

Angkutan kota (angkot) adalah sebuah moda transportasi perkotaan yang merujuk pada kendaraan umum dengan rute yang telah ditentukan. Angkot di Tangerang Kota ini memiliki rute yang berbeda di setiap jenis trayeknya. Rute operasi trayek-trayek angkot tersebut dapat dibedakan melalui kode berupa huruf dan angka, juga warna yang ada di badannya. Di Tangerang Kota, angkot adalah salah satu kendaraan umum yang banyak digunakan oleh pengguna jalan. Pengguna jalan ini terdiri dari berbagai kalangan, mulai dari usia hingga pekerjaan yang berbeda-beda. Penumpang biasanya berasal dari dalam maupun luar kota Tangerang Kota dengan berbagai tujuannya. Sebagai moda transportasi perkotaan, jarang sekali mendapati angkot yang tidak berpenumpang, di setiap jenis trayeknya. Terlihat pada lokasi-lokasi yang dilewati oleh lebih dari satu jenis trayek angkot. Lokasi-lokasi tersebut dijadikan penumpang sebagai tempat

pergantian angkot yang mereka tumpangi sebelumnya ke angkot yang akan membawa mereka ke tujuan akhir mereka.

Situs *Tangerang Kota* menyebutkan bahwa salah satu jantung Kota Tangerang adalah di Jalan Satria (Diakses 22 November 2012). Di Jalan Satria, terdapat sebuah halte, yang dinamakan Halte Satria, dimana banyak orang yang menunggu angkot, maupun yang turun dari angkot satu untuk berpindah ke angkot lainnya. Menurut seorang kakek berusia 60 tahun, halte ini ramai pada jam berangkat kerja atau sekolah, dan pada jam pulang. Jalan ini menggunakan sistem *one way* (satu arah).



Gambar III. 1 Suasana Halte Satria
(Sumber: Foto Milik Trynita Hardianti)

Halte Satria ini dilewati beberapa jenis trayek angkot. Terutama angkot-angkot yang melalui jalur-jalur dalam kota. Angkot-angkot tersebut antara lain T.01 (R.01), T.02 (R.02), T.03 (R.03), T.04 (R.04), T.05 (R.05), T.07 (RB11). Sisanya adalah mobil ELP dan angkot lintas kota.

3.1.2. Wawancara

Peneliti melakukan metode wawancara dengan dua pihak yang berhubungan secara langsung dengan keberadaan angkutan kota di wilayah Tangerang Kota ini.

Wawancara pertama dilakukan dengan Kepala Seksi Angkutan Orang Dinas Perhubungan Kota Tangerang, Bapak Ismu Hartono. Wawancara ini bertujuan untuk mengetahui tentang lokasi peletakan peta operasi angkot. peneliti melakukan tanya-jawab dengan Kepala Seksi Angkutan Orang Dinas Perhubungan Kota Tangerang melalui media *e-mail*. Beliau mengatakan bahwa pemasangan media informasi untuk publik prinsipnya dapat dipasang di tempat atau fasilitas umum sepanjang telah dilaporkan sebelumnya ke pemerintah atau Dishub atau instansi yang berwenang lainnya, mengenai rencana pemasangan dan bentuk informasi yang akan disampaikan ke publik. Dari hasil wawancara tersebut, maka peneliti menyimpulkan bahwa peletakan peta rute operasi ini akan diletakan di fasilitas umum, yaitu halte. Target lokasi peneliti yakni di Halte Satria yang berada di Jalan Satria.

Wawancara kedua dilakukan dengan para pengguna angkutan kota, yang bertujuan untuk mengetahui masalah mereka terhadap informasi jalur operasi angkot. Peneliti melakukan tanya-jawab dengan interaksi langsung kepada 10 orang pengguna angkot. 7 orang diantaranya adalah penduduk asli Tangerang Kota. 5 dari 7 orang tersebut adalah pelajar SMP dan SMA yang sehari-hari menggunakan angkot ke sekolahnya. Namun saat ditanya apakah mereka mengetahui jalur lain selain ke sekolahnya, mereka menjawab tidak tahu, bahkan pernah tersasar. Mereka menyebutkan bahwa salah satu penyebab mereka tersasar

adalah kurangnya informasi yang tersedia tentang jalur angkot yang mereka tumpangi, selain faktor *human error* –supir angkot yang kurang komunikatif memberikan informasi. Kemudian 2 dari 7 orang adalah ibu rumah tangga dan seorang lansia yang membawa cucunya berjalan-jalan. Mereka mengaku mengetahui jalur-jalur angkot yang mereka tumpangi, karena mereka kerap bepergian menggunakan angkot tersebut. Kemudian peneliti bertanya apakah mereka mengetahui jalur angkot selain yang mereka tumpangi, mereka menjawab hanya tahu dari ‘mulut ke mulut’ (bertanya ke orang lain), dan informasi yang tersedia kurang jelas. Kemudian 3 orang lainnya yang peneliti temui, yakni berasal dari luar Kota Tangerang. Mereka mengatakan bahwa mereka mengetahui informasi tentang rute angkutan kota yang mereka tumpangi, dari rekannya yang tinggal di Tangerang. Namun karena mereka pendatang baru, maka dalam perjalanannya mereka tetap bertanya-tanya kepada penumpang lain dan juga kepada supir. Mereka mengaku bahwa terkadang informasi yang diberikan berbeda-beda, sehingga membuat mereka bingung. Salah satu dari mereka berasal dari Bekasi. Ia mengatakan bahwa informasi rute angkot yang tersedia di Tangerang Kota ini masih kurang, tidak seperti di daerah asalnya yang telah menyediakan informasi rute angkot berupa peta.

Hasil wawancara tersebut mendapatkan kesimpulan bahwa pengguna angkot baik dari dalam maupun luar kota Tangerang, baik yang sering maupun jarang menggunakan angkot, membutuhkan sebuah media informasi yang tersedia di tempat umum untuk memudahkan mereka dalam melakukan perjalanannya dengan angkutan kota di wilayah Tangerang Kota. Media informasi itu berupa

peta. Peta tersebut akan diletakan pada tempat atau fasilitas umum, dimana banyak penumpang yang melakukan pergantian angkot yang mereka tumpangi. Fasilitas umum yang dimaksud dapat berupa halte, terminal, atau trotoar di tempat ramai.

3.1.3. *Survey*

3.1.3.1. **Kebutuhan Informasi**

Untuk mengetahui *target audience* secara jelas, peneliti melakukan *survey* dengan menyebarkan 50 kuisisioner kepada calon responden secara langsung di beberapa lokasi dimana banyak pengguna angkot, terutama di sekitar jantung Kota Tangerang. Peneliti juga melakukan penyebaran kuisisioner kepada penumpang yang ada di dalam angkot-angkot yang menjadi target peneliti. Responden terdiri dari berbagai kalangan usia dan pekerjaan.

Dari hasil penyebaran kuisisioner yang telah dilakukan, diketahui bahwa pengguna angkot Tangerang Kota ini lebih banyak perempuan. Berikut adalah hasil kuisisioner dengan persentase sebagai berikut:

Tabel III.1
Jenis Kelamin Responden

Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
Laki-laki	13	26%
Perempuan	37	74%

Tabel III. 1 Jenis Kelamin Responden

Responden lebih banyak berusia antara 15-25 Tahun, namun *target audience* tetap untuk semua kalangan usia. Berikut adalah hasil kuisisioner dengan persentase sebagai berikut:

Tabel III.2
Usia Responden

Usia	Jumlah	Persentase
15-25 Tahun	43	86%
26-36 Tahun	3	6%
37-47 Tahun	2	4%
48 Tahun-Lebih	2	4%

Tabel III. 2 Usia Responden

Pemilihan lokasi penyebaran kuisisioner dilakukan di jantung kota, yakni di sekitar Jalan Satria dan Alun-alun Ahmad Yani, maka responden paling banyak berdomisili di Tangerang. Berikut adalah hasil kuisisioner dengan persentase sebagai berikut:

Tabel III.3
Domisili Responden

Domisili	Jumlah	Persentase
Tangerang	44	88%
Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Bekasi)	4	8%
Lainnya	2	4%

Tabel III. 3 Domisili Responden

Dari sejumlah responden yang mengisi kuisisioner, sebagian besar mereka pernah menggunakan angkot di Tangerang Kota. Berikut adalah hasil kuisisioner dengan persentase sebagai berikut:

Tabel III.4

Kuantitas Responden Menggunakan Angkot

Menggunakan Angkot di Tangerang Kota	Jumlah	Persentase
Pernah	47	94%
Tidak Pernah	1	2%
Kadang-kadang	2	4%

Tabel III. 4 Kuantitas Responden Menggunakan Angkot

Sebagai pengguna angkot, sebagian besar mereka memahami jalur angkot yang sering ditumpangnya. Meskipun begitu, ada juga yang tidak dan belum memahami jalur angkot yang mereka tumpangi. Berikut adalah hasil kuisisioner dengan persentase sebagai berikut:

Tabel III.5

Responden Memahami Jalur Angkot yang Ditumpangi

Memahami jalur angkot yang ditumpangi?	Jumlah	Persentase
Tahu	46	92%
Tidak Tahu	1	2%
Belum Tahu	3	6%

Tabel III. 5 Responden Memahami Jalur Angkot yang Ditumpangi

Sebagai pengguna transportasi umum ini, mereka juga menggunakan angkot lain selain yang sering mereka tumpangi. Sebagian dari mereka memahami jalur angkot lain yang jarang atau belum pernah ditumpangi, dan lebih banyak yang tidak mempedulikannya, namun sebagian banyak yang peduli dan belum memahaminya. Berikut adalah hasil kuisisioner dengan persentase sebagai berikut:

Tabel III.6
 Responden Memahami Jalur Angkot Lain
 yang Jarang atau Belum Pernah Ditumpangi

Memahami jalur angkot lain yang jarang/belum pernah ditumpangi?	Jumlah	Persentase
Tahu	11	22%
Tidak Tahu	18	36%
Belum Tahu	21	42%

Tabel III. 6 Responden Memahami Jalur Angkot Lain yang Jarang atau Belum Pernah Ditumpangi

Informasi yang tersedia untuk pengguna angkot sudah ada. Informasi-informasi tersebut biasanya tertera pada badan angkot, yang berupa tulisan nama daerah yang dilalui masing-masing angkot, namun pada kenyataannya tidak semua angkot dilengkapi oleh informasi tersebut. Maka dari itu, sebagian besar dari mereka mengatakan bahwa tidak ada informasi jalur angkot yang terlihat. Berikut adalah hasil kuisioner dengan persentase sebagai berikut:

Tabel III.7
 Informasi Jalur Angkot yang Terlihat oleh Responden

Informasi jalur angkot yang terlihat	Jumlah	Persentase
Ada	16	32%
Tidak Ada	30	60%
Tidak Tahu	4	8%

Tabel III. 7 Informasi Jalur Angkot yang Terlihat oleh Responden

Oleh karena itu, apabila terdapat informasi jalur angkot berupa peta atau denah yang tersedia di beberapa lokasi dan fasilitas umum di Tangerang Kota ini,

sebagian besar dari mereka akan memperhatikannya. Berikut adalah hasil kuisisioner dengan persentase sebagai berikut:

Tabel III.8

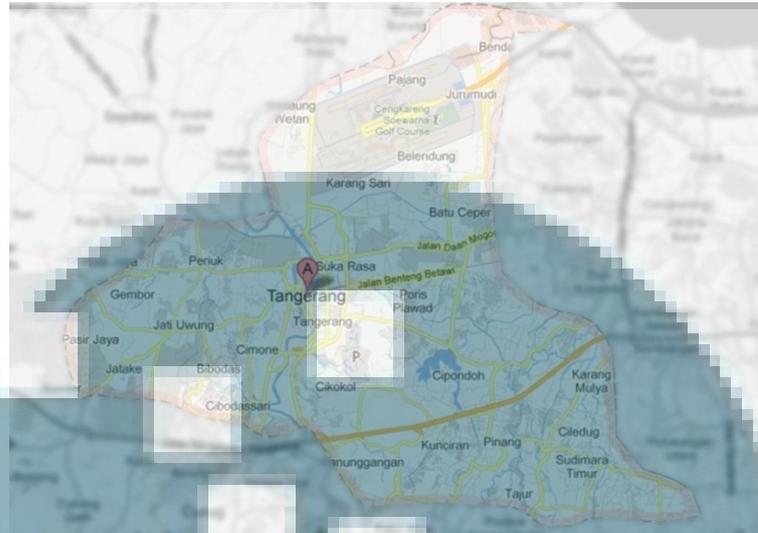
Minat untuk Memperhatikan Bila Ada Informasi yang Tersedia

Minat untuk memperhatikan apabila terdapat informasi berupa peta, denah, dll.	Jumlah	Persentase
Ya	39	78%
Tidak	5	10%
Tidak Tahu	6	12%

Tabel III. 8 Minat untuk Memperhatikan Bila Ada Informasi yang Tersedia

Hasil kuesioner di atas menyimpulkan bahwa pengguna angkutan kota di wilayah Tangerang Kota belum memahami angkot lain selain yang mereka tumpangi. Sebagian besar dari mereka pun merasa tidak ada informasi jalur angkot, walaupun beberapa mengatakan bahwa informasi itu ada. Hal ini menunjukkan bahwa informasi yang telah tersedia tidak lengkap dan tidak memenuhi kebutuhan informasi para pengguna angkot. Maka dengan hasil kuisisioner yang ditutup oleh pertanyaan terakhir mengenai minat responden terhadap informasi mengenai rute angkot, peneliti menyimpulkan bahwa informasi berupa Peta Rute Operasi Angkutan Kota akan berguna untuk membantu mereka dalam melakukan perjalanannya menggunakan angkot.

Untuk melengkapi informasi yang dibutuhkan, peneliti menggunakan peta Tangerang Kota dari *Google Maps*. Peta tersebut digunakan untuk mengetahui jalan yang dilalui oleh trayek-trayek angkot, juga sebagai petunjuk beberapa tempat yang dapat dijadikan patokan dimana pengguna angkot akan berhenti.



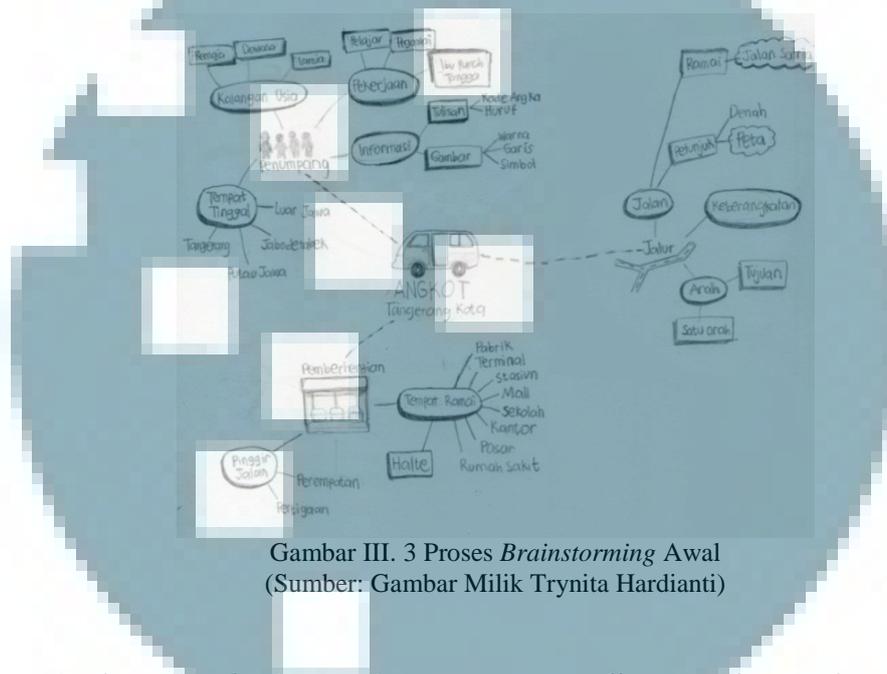
Gambar III. 2 Peta Kota Tangerang
(Sumber: <https://maps.google.co.id/>)

Peneliti tidak melakukan *survey* secara langsung di lapangan untuk mengetahui jalan yang dilalui masing-masing trayek angkot, karena hal itu kurang efektif. Maka, dari data yang telah didapatkan dari Dinas Perhubungan Kota Tangerang, mengenai jalur trayek angkot, peneliti melakukan *survey* menggunakan *Google Maps*. Penggunaan *Google Maps* dapat membantu peneliti untuk melihat tempat-tempat yang dapat menjadi patokan pemberhentian angkot, dan juga jalan-jalan kecil dengan melakukan *zoom* lebih banyak.

3.2. Pengembangan Konsep

Setelah melakukan penelitian terhadap Tangerang Kota, angkutan kota Tangerang Kota, dan pengguna angkutan kota Tangerang Kota, maka dapat disimpulkan bahwa kebutuhan pengguna angkot Tangerang Kota adalah sebuah sarana informasi yang dapat tersedia di fasilitas umum, dimana mereka melakukan kegiatan-kegiatan yang perjalanannya menggunakan angkot. Peneliti melakukan

dua proses *brainstorming* pada pembuatan konsep desain peta rute operasi angkutan kota ini. Proses *brainstorming* pertama adalah untuk menemukan hal-hal yang dapat menjadi acuan dalam perancangan peta ini, dengan hasil sebagai berikut:



Gambar III. 3 Proses *Brainstorming* Awal
(Sumber: Gambar Milik Trynita Hardianti)

Pada proses *brainstorming* pertama, penulis mencoba untuk menjabarkan hal-hal yang terkait dengan angkot Tangerang Kota. Penulis membagi hal-hal tersebut menjadi tiga bagian, yakni penumpang, jalur, dan pemberhentian. Penumpang terbagi lagi menjadi beberapa segi, yakni tempat tinggal, usia, pekerjaan, dan keperluan terhadap informasi. Penumpang berasal dari Tangerang, daerah Jabodetabek lainnya, pendatang dari kota lain di pulau Jawa dan luar pulau Jawa. Mereka pun berasal dari kalangan usia yang beragam, remaja, dewasa dan lanjut usia. Perbedaan pekerjaan mulai dari pelajar, pekerja kantor atau buruh dan lainnya, hingga ibu rumah tangga. Terakhir dari segi kebutuhan informasi.

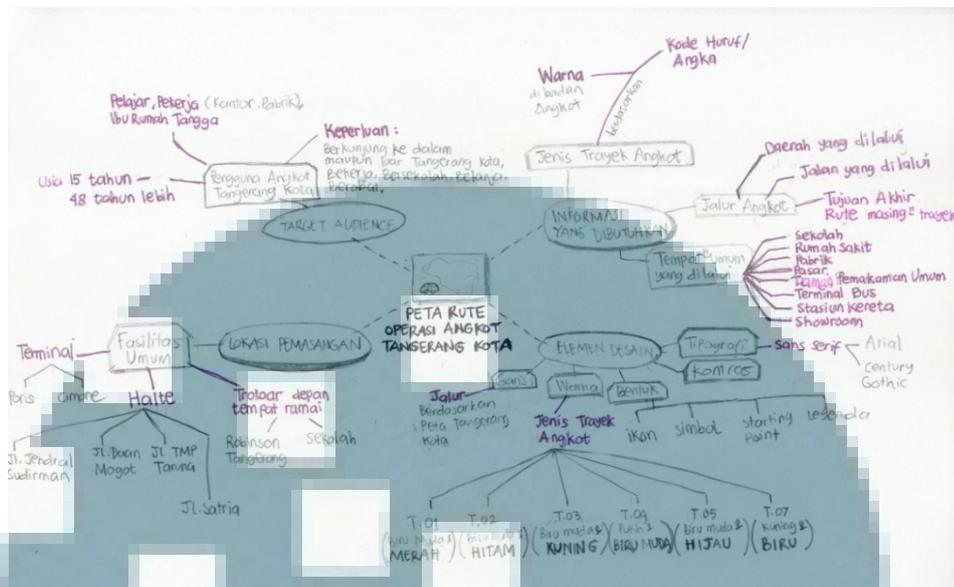
Penumpang angkot membutuhkan informasi berupa tulisan dan juga gambar, yang dapat disimpulkan bahwa informasi tersebut adalah sebuah infografis.

Kemudian pada bagian jalur pun dibagi ke dalam tiga bagian yakni jalan, keberangkatan, dan arah. Jalan dibagi menjadi jalan yang ramai dan petunjuk jalan. Jalan yang ramai diarahkan langsung pada target lokasi penulis, yakni Jalan Satria. Petunjuk jalan dibagi ke dua hal yang dapat menjadi solusi untuk memenuhi kebutuhan informasi, yakni denah dan peta.

Pemberhentian dibagi menjadi dua jenis tempat, yakni di pinggir jalan dan di tempat ramai –tempat atau fasilitas umum yang kerap dikunjungi banyak orang. Pemberhentian di pinggir jalan dibagi menjadi perempatan dan pertigaan jalan, karena penumpang angkot kerap menunggu angkot di dua jenis jalan tersebut. Pemberhentian di tempat ramai dibagi ke beberapa tempat ramai pengunjung seperti sekolah, kantor, pabrik, terminal, stasiun, *mall*, pasar, rumah sakit, dan halte. Dari berbagai tempat yang telah disebutkan, halte adalah sasaran yang paling tepat untuk peletakan media informasi ini.

Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa penumpang angkot Tangerang Kota membutuhkan informasi gambar berupa peta yang menunjukkan arah jalur operasi angkot dan dapat diletakan pada lokasi ramai seperti halte di Jalan Satria.

Setelah menemukan hal-hal yang menjadi acuan dalam perancangan peta, penulis membuat *brainstorming* berikutnya. *Brainstorming* ini mengarah pada apa yang akan digunakan pada proses desain Peta Rute Operasi Angkutan Kota Tangerang Kota ini. Berikut hasil *brainstorming* yang telah dibuat:



Gambar III. 4 Proses *Brainstorming* untuk Karya (Sumber: Gambar Milik Trynita Hardianti)

Pada proses *brainstorming* berikutnya, penulis menjabarkan apa yang akan digunakan untuk proses desain pada peta rute operasi angkot Tangerang Kota. Penulis membaginya ke empat hal yang sangat penting untuk perancangan peta ini. Mereka terdiri dari *target audience*, Informasi yang dibutuhkan, elemen desain, dan lokasi pemasangan.

Target audience merupakan hal terpenting dalam perancangan suatu desain, karena mereka adalah alasan sebuah desain dibuat. Penulis menentukan *target audience* pada peta rute operasi angkot Tangerang Kota ini adalah mereka yang menggunakan angkot di wilayah Tangerang Kota. Para pengguna angkot Tangerang Kota dibagi lagi berdasarkan usia, pekerjaan, dan keperluan. Target usia adalah 15-48 tahun ke atas. Mereka terdiri dari pelajar, pekerja (kantor, pabrik, dan lainnya), dan ibu rumah tangga. Keperluan mereka keluar menggunakan angkot Tangerang Kota ini, yakni untuk berkunjung ke dalam

maupun ke luar Tangerang Kota, bekerja, bersekolah, berbelanja, berobat, dan kegiatan lainnya di luar rumah.

Informasi yang dibutuhkan oleh pengguna angkot Tangerang Kota dibagi ke dalam tiga hal, yakni informasi jenis trayek angkot, jalur angkot, dan tempat-tempat umum yang dilalui. Informasi jenis trayek angkot ditentukan berdasarkan warna dan kode huruf atau angka yang tertera pada badan angkot. Informasi jalur angkot dibagi ke dalam tiga bagian, yaitu daerah yang dilalui, jalan yang dilalui, dan tujuan akhir rute masing-masing trayek. Kemudian informasi tempat-tempat umum yang dilalui terdiri dari sekolah, rumah sakit, pabrik, pasar, taman pemakaman umum, terminal bus, stasiun kereta, dan *showroom*.

Peta rute operasi angkot ini terdiri dari beberapa elemen desain di dalamnya. Elemen-elemen desain itu terdiri dari garis, warna, bentuk, kontras, tipografi. Garis akan menjadi elemen terpenting dalam desain peta ini, karena informasi terpenting dalam peta ini –jalur angkot menggunakan garis sebagai esensi bentuk jalan. Jalur yang digunakan berdasarkan peta Tangerang Kota. Warna yang akan digunakan berdasarkan jenis trayek angkotnya, tetapi hanya menggunakan warna bawah pada badan angkot. T.01 (biru muda dan **merah**), T.02 (biru muda dan **hitam**), T.03 (biru muda dan **kuning**), T.04 (putih dan **biru muda**), T.05 (biru muda dan **hijau**), dan T.07 (kuning dan **biru**). Bentuk yang akan ada dalam peta ini yakni adalah ikon, simbol, *starting point*, dan legenda. Ikon terdiri dari gambar angkot dan gambar tempat-tempat umum yang dilalui. Sementara simbol yang digunakan adalah panah yang menjadi penunjuk jalur angkot, dan juga arah utara pada peta. *Starting point* adalah penunjuk posisi

audience saat melihat peta ini, yang bentuknya akan dibuat berbeda dari bentuk semua elemen pada peta ini. Legenda berisi keterangan yang ada pada peta. Kontras pasti ada dalam setiap desain. Pada desain peta ini, kontras yang dilakukan adalah dengan penggunaan warna, bentuk, dan ukuran. Tipografi yang digunakan adalah bergaya *sans serif*.

Bagian terakhir pada *brainstorming* ini ialah mengenai lokasi pemasangan. Sesuai saran Kepala Seksi Perhubungan Angkutan Orang Dinas Perhubungan Kota Tangerang, peta akan dipasang pada fasilitas umum. Fasilitas umum itu terdiri dari terminal, halte, dan trotoar depan tempat ramai. Penulis menargetkan di Tangerang Kota ini, terminal yang ramai oleh penumpang angkot adalah Terminal Poris dan Terminal Cimone. Kemudian trotoar depan tempat ramai ditargetkan di Robinson Tangerang dan depan sekolah yang banyak dilewati angkot. Sementara itu halte ditargetkan berdasar pada keramaian penumpang dan banyaknya angkot yang melewatinya, antara lain Jalan Jendral Sudirman, Jalan Daan Mogot, Jalan TMP Taruna, dan Jalan Satria. Pada peta ini penulis sudah menetapkan Jalan Satria sebagai target lokasi, namun tidak memungkiri untuk dibuat pada halte di Jalan lainnya dengan menyesuaikan desainnya.

Pemilihan lokasi untuk peletakan peta ini mempengaruhi desain di dalamnya. Informasi jalur angkot pada peta ini hanya berisi informasi jalur angkot-angkot yang melewati jalan ini. Lima angkot (T.01, T.02, T.03, T.04, T.05) yang melewati jalan ini merupakan rute keberangkatan mereka, sementara itu angkot T.07 merupakan rute balik. Maka pada desain peta ini, tidak ada informasi jalur arah sebaliknya, karena kondisi sistem jalan yang digunakan di

Jalan Satria ini adalah sistem satu arah (*one way*). Hal ini tidak akan berlaku pada desain peta yang akan diletakan pada lokasi lain yang berbeda, terutama pada jalan yang tidak menggunakan sistem satu arah.

3.2.1. Konsep Media

Hasil akhir dari penelitian ini adalah sebuah media informasi berupa infografis rute operasi angkutan kota dalam bentuk peta. Peta rute operasi angkutan kota ini mengkomposisikan antara infografis, yakni peta –jalur angkot dan simbol atau ikon, dengan informasi-informasi dalam bentuk tulisan untuk memperjelas infografis tersebut. Penyampaian informasi menggunakan media infografis berupa peta akan memudahkan bagi pembacanya karena desainnya yang sederhana dan efektif, namun jelas.

Berdasarkan hal tersebut, maka media yang paling tepat untuk memberikan informasi adalah dengan perancangan infografis berupa peta rute operasi angkutan kota. Peta rute operasi angkutan kota ini ditujukan untuk memudahkan pengguna angkot dalam mendapatkan informasi rute perjalanannya dengan angkot. Pembuatan peta ini menggunakan teknik komputerisasi yaitu dengan menggunakan *Adobe Illustrator CS4*.

Media yang disediakan bagi pengguna angkot adalah hanya berupa sebuah peta dengan ukuran besar yang menggantung di sebuah halte. Pemilihan media tunggal ini, dimaksudkan untuk efisiensi bahan dan keperluan informasi. Mengingat target pembacanya adalah pengguna angkot yang membutuhkan informasi yang cepat, praktis, serta efisien. Maka jika ada media lain seperti

brosur, yang ukurannya pasti lebih kecil, informasi tidak terlihat jelas dan nantinya hanya menjadi sampah. Pada peta jalur *busway* dan *commuter* pun tidak menyediakan media peta yang berukuran lebih kecil untuk dibawa-bawa.

Potensi dari perancangan peta ini yaitu memudahkan dalam penyampaian informasi kepada para pengguna angkot. Penggunaan warna untuk membedakan jalur pada masing-masing jenis trayek angkot, dan ikon yang menarik untuk menjelaskan peta. Maka, dari perancangan ini diharapkan agar para pengguna angkutan kota di wilayah Tangerang Kota dapat menggunakan peta tersebut dengan mudah, dan kebutuhannya terhadap informasi rute angkot dapat terpenuhi. Mengingat sangat minimnya informasi yang tersedia.

3.2.2. Konsep Rancangan

Hasil pengumpulan data melalui kuisioner dan wawancara, ditemukan bahwa informasi mengenai rute angkutan kota masih kurang. Informasi yang tersedia hanya berupa tulisan yang ada di badan angkotnya, dan tidak memenuhi kebutuhan informasi para pengguna angkot. Maka informasi yang dibutuhkan adalah yang berupa gambar, terutama untuk membedakan jalur angkot yang satu dengan yang lainnya.

Penulis membuat desain dengan konsep sederhana dan efektif bagi pengguna angkot. Karena target utama dari perancangan peta ini yakni pengguna angkutan kota Tangerang Kota yang berasal dari kalangan menengah hingga menengah ke bawah, dan semua usia, mulai dari usia remaja hingga lanjut usia.

Permainan warna, garis, bentuk, gambar dan tulisan yang didesain sedemikian rupa untuk menghasilkan sebuah infografis yang menarik.

Rancangan ini berjudul Peta Rute Operasi Angkutan Kota Tangerang Kota. Maka sesuai judulnya, rancangan ini berisi informasi rute angkot yang ditandai dengan garis yang membentuk peta sesuai jalur yang dilalui angkot yang dimaksud. Garis-garis tersebut memiliki warna yang berbeda-beda sesuai kode trayek angkotnya. Warna untuk menjelaskan jalur angkot diambil dari warna bawah pada badan angkot berdasarkan jenis trayeknya. Informasi lainnya yang berada di dalam peta adalah nama jalan yang dilalui, dan beberapa tempat umum yang dilalui masing-masing trayek angkot.

Sebuah desain peta tidak luput dari kehadiran legenda. Pada desain peta rute operasi ini, legenda dibagi lebih dari satu legenda. Legenda yang paling penting pada peta ini adalah penjelasan keterangan jalur angkot, yang dibedakan dengan warna. Sementara legenda lainnya adalah penjelasan ikon gambar tempat-tempat umum yang ada pada peta jalur angkotnya. Legenda berikutnya adalah keterangan nama jalan pada jalur yang dilalui trayek-trayek angkot tersebut.

3.3. Pengembangan Desain

Setelah proses pengembangan konsep, peneliti melakukan proses pengembangan desain. Tahap awal proses desain yakni sketsa, sebelum akhirnya memproses desain secara digital. Berikut sketsa perancangan peta rute operasi angkutan kota Tangerang Kota.



Gambar III. 6 Trayek Angkot Tangerang Kota yang Melewati Jalan Satria
(Sumber: Foto Milik Trynita Hardianti)

Tabel III.9

Daftar Trayek Angkot dan Asal Tujuan

No	Kode Trayek	Asal Tujuan Trayek
1	T.01 (R.01) Warna : Biru Muda- Merah	<p>Berangkat: Terminal Poris Plawad - Jl. Benteng Betawi - Jl. Jend. Sudirman - Jl. Daan Mogot - Jl. TMP. Taruna - Jl. Satria - Jl. Windu Karya - Jl. Daan Mogot - Jl. Merdeka - Terminal Cimone - Jl. Proklamasi - Jl. Gatot Subroto / Jatake</p> <p>Kembali : Jatake / Jl. Gatot Subroto – Jl. Merdeka – Jl. Otista – Jl. Dadang Suprpto – Jembatan Cisadane – Jl. Benteng Jaya – Jl. Daan Mogot - Jl. Jend. Sudirman – Jl. Benteng Betawi - Terminal Poris Plawad</p>

2	<p>T.02 (R.02) Warna : Biru Muda- Hitam</p>	<p>Berangkat: Terminal Poris Plawad - Jl. Benteng Betawi - Jl. Jend. Sudirman - Jl. Daan Mogot - Jl. TMP. Taruna - Jl. Satria - Jl. Windu Karya - Jl. Daan Mogot - Jl. Merdeka - Terminal Cimone - Jl. Proklamasi - Jl. Beringin Raya - Jl. Pandan Raya - Jl. Betet - Jl. Sawo - Jl. Kecipir Raya - Jl. Bayam</p> <p>Kembali : Jl. Bayam – Jl. Kecipir Raya – Jl. Palem Raya – Pasar Malabar – Jl. Karet – Jl. Beringin – Jl. Proklamasi – Jl. Merdeka – Jl. Otista – Jl. Dadang Suprpto – Jembatan Cisadane – Jl. Benteng Jaya – Jl. Daan Mogot - Jl. Jend. Sudirman – Jl. Benteng Betawi - Terminal Poris Plawad</p>
3	<p>T.03 (R.03) Warna : Biru Muda- Kuning</p>	<p>Berangkat: Terminal Poris Plawad - Jl. Benteng Betawi - Jl. Jend. Sudirman - Jl. Daan Mogot - Jl. TMP. Taruna - Jl. Satria - Jl. Windu Karya - Jl. Daan Mogot - Jl. Merdeka - Jl. Otista - Jl. Moh. Toha / Cadas</p> <p>Kembali : Jl. Moh. Toha / Cadas – Jl. KS. Tubun – Jembatan Satria – Jl. Daan Mogot - Jl. Jend. Sudirman – Jl. Benteng Betawi - Terminal Poris Plawad</p>
4	<p>T.04 (R.04) Warna : Putih-Biru Muda</p>	<p>Berangkat: Terminal Poris Plawad - Jl. Benteng Betawi - Jl. Jend. Sudirman - Jl. Daan Mogot - Jl. TMP. Taruna - Jl. Satria - Jl. Dewi Sartika - Jl. Daan Mogot - Jl. Pintu Air - Jl. Dr. Sitanala - Jl. Iskandar Muda / Rawa Kucing – Selapajang</p> <p>Kembali : Selapajang – Jl. Iskandar Muda / Rawa Kucing – Jl. Dr. Sitanala – Jl. Bouroq – Jembatan Baru – Jl. TMP. Taruna – Jl. Pemuda (Kebon Kangkung) – Jl. Jend. Sudirman – Jl. Benteng Betawi - Terminal Poris Plawad</p>

5	T.05 (R.05) Warna : Biru Muda- Hijau	Berangkat: Terminal Poris Plawad - Jl. Benteng Betawi - Jl. Jend. Sudirman - Jl. Daan Mogot - Jl. TMP. Taruna - Jl. Satria - Jl. Dewi Sartika - Jl. Daan Mogot - Jl. Pintu Air - Jl. Bouroq - Jl. Daan Mogot - Jl. Halim Perdana Kusumah - Jl. Husen Sastra Negara - Duta Garden Kembali : Duta Garden - Jl. Husen Sastra Negara - Jl. Halim Perdana Kusumah - Jl. Daan Mogot (Putaran Bir Bintang) – Jl. Bouroq – Jembatan Baru - Jl. TMP. Taruna – Jl. Pemuda (Kebon Kangkung) – Jl. Jend. Sudirman – Jl. Benteng Betawi - Terminal Poris Plawad
6	T.07 (RB11) Warna : Kuning-Biru	Terminal Poris Plawad - Jl. Benteng Betawi - Jl. Jend. Sudirman - Metropolis Town Square - Fly Over Cikokol - Jl. Perintis Kemerdekaan - Jl. Kisamaun - Jl. Merdeka - Jl. Otista - Jl. KS. Tubun - Jembatan Satria - Jl. Daan Mogot - Jl. TMP. Taruna - Jl. Satria - Jl. Ahmad Yani - Jl. Nyi Mas Melati - Jl. Cut Meutia - Jl. Kartini (Rahayu) - Jl. Kiasnawi - Jl. Kisamaun - Jl. Veteran - Jl. M. Yamin - Jl. Perintis Kemerdekaan I (Belakang POM Bensin) - Jl. Perintis Kemerdekaan - Fly Over Cikokol - Jl. Jend. Sudirman - Jl. Benteng Betawi - Jl. Terminal Poris Plawad

Tabel III. 9 Daftar Trayek Angkot dan Asal Tujuan
(Sumber: Dinas Perhubungan Kota Tangerang)

Melalui data tersebut, penulis melakukan eksplorasi desain terhadap perancangan peta rute operasi angkot Tangerang Kota ini. Penulis membuat tiga alternatif desain berbeda dan dua alternatif ukuran –yang dapat diterapkan pada ketiga alternatif desain, antara lain :

1. Alternatif Pertama

Rancangan peta dibuat dengan ukuran kertas A1 (84,1 x 59,4 cm). Material yang digunakan adalah kertas *Art Paper* 200 gram. Peta alternatif ini juga dapat dibuat dengan kertas ukuran A0 (84,1 x 118,8 cm) dengan desain yang sama dan

sedikit perubahan spasial *layout*. Rute operasi angkot digambarkan melalui garis-garis yang membentuk jalur yang dilalui masing-masing trayek angkot. Setiap garis memiliki warna yang berbeda sesuai dengan kode trayek angkotnya. Pada desain alternatif yang pertama ini, jalur-jalur angkot diberi panah di dalamnya, untuk menunjukkan arah tujuan angkot tersebut. Setiap jalur diberikan lingkaran kecil yang menjadi poin jalan yang dilalui. Peletakan nama jalan disesuaikan dengan arah garis-garis ada jalur ini. Legenda terbagi menjadi dua, yaitu penjelasan jalur masing-masing trayek angkot berdasarkan warnanya dan penjelasan ikon yang digunakan pada peta. Peletakan legenda pun terpisah. *Typeface* yang digunakan pada desain alternatif pertama antara lain: *Not Just Groovy* ukuran 60pt untuk bagian judul; *Century Gothic Bold* ukuran 24pt untuk *header* legenda, ukuran 32pt untuk nomor jalan di dalam lingkaran, dan *Century Gothic Regular* 14pt untuk isi legenda; *Fundamental Brigade Scvhlank* ukuran 11pt untuk keterangan nama tempat pada isi peta, *Fundamental Brigade Regular* ukuran 36pt untuk nama kecamatan pada isi peta, *Fundamental Brigade Schwer* 36pt untuk *starting point* si pembaca. Peta ini diberikan warna *background* biru muda. Berikut hasil eksplorasi desain alternatif pertama:

UMN

2. Alternatif Dua

Rancangan peta dibuat dengan ukuran kertas A1 (84,1 x 59,4 cm). Material yang digunakan adalah kertas *Art Paper* 200 gram. Peta alternatif ini juga dapat dibuat dengan kertas ukuran A0 (84,1 x 118,8 cm) dengan desain yang sama dan sedikit perubahan spasial *layout*. Rute operasi angkot digambarkan melalui garis-garis yang membentuk jalur yang dilalui masing-masing trayek angkot. Setiap garis memiliki warna yang berbeda sesuai dengan kode trayek angkotnya, yang pada desain alternatif dua ini, garis dibuat lebih tebal sehingga masing-masing jalur saling berdekatan. Jalur-jalur angkot juga diberi panah di dalamnya. Pada desain alternatif dua ini, yang membedakannya dari alternatif pertama adalah di setiap jalur diberikan lingkaran yang diberi nomor. Nomor-nomor itu menunjukkan nama jalan yang dilewati oleh masing-masing trayek angkot. Legenda pun dibagi tiga, yaitu penjelasan jalur masing-masing trayek angkot berdasarkan warnanya, penjelasan ikon yang digunakan pada peta, dan penjelasan nomor jalan yang dilewati. Peletakan legenda untuk penjelasan jalur dan ikon diletakan berdekatan di sebelah kiri dan terpisah dengan penjelasan nomor jalan yang berada di kanan bawah. Pada alternatif desain dua ini, penggunaan *typeface* sama dengan alternatif satu. Peta ini diberikan warna *background* biru muda. Berikut hasil eksplorasi desain alternatif dua:

3. Alternatif Tiga

Rancangan peta dibuat dengan ukuran kertas A1 (84,1 x 59,4 cm). Material yang digunakan adalah kertas *Art Paper* 200 gram. Peta alternatif ini juga dapat dibuat dengan kertas ukuran A0 (84,1 x 118,8 cm) dengan desain yang sama dan sedikit perubahan spasial *layout*. Alternatif desain tiga ini menggunakan desain *layout* yang sama dengan alternatif dua. Perbedaannya terletak pada penggunaan *typeface* yang lebih efektif, yakni penggunaan *Arial* pada semua informasi yang berupa teks, kecuali nomor jalan yang tetap menggunakan *Century Gothic Bold*. Ukuran huruf pada nama tempat yang berada dalam peta pun diubah menjadi lebih besar. Kemudian perubahan warna pada *header* legenda, dan juga perubahan bentuk pada tabel legenda. Bentuk penunjuk *starting point* pun diubah menjadi bentuk yang lebih sederhana, warnanya pun diberi sama dengan warna *header* legenda. Pada desain alternatif tiga ini, unsur peta ditambahkan dengan logo penyelenggara peta rute operasi ini, yakni logo DISHUB. Desain alternatif tiga ini tidak menggunakan warna pada *background*. Berikut hasil eksplorasi desain alternatif tiga:

The image shows the letters 'UMN' in a large, bold, blue, sans-serif font. The letters are slightly shadowed, giving them a 3D appearance as if they are floating above the page. The 'U' is on the left, 'M' is in the middle, and 'N' is on the right.

3.4. Rencana Aplikasi

Aplikasi pada peta rute operasi angkutan kota untuk wilayah Tangerang Kota ini, yaitu mengenai peletakkannya. Rencana peletakan peta ini adalah di beberapa fasilitas umum, seperti yang telah dikatakan oleh Kepala Seksi Angkutan Orang Dinas Perhubungan Kota Tangerang. Salah satu fasilitas umum tersebut adalah halte. Penulis menjadikan halte sebagai sasaran lokasi pemasangan peta rute ini karena halte adalah tempat pemberhentian kendaraan umum. Keefektifan pemasangan peta ini pun diikuti dengan keefektifan pemberhentian kendaraan umum, dalam hal ini angkot. Pernyataan tersebut berdasarkan Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum, yaitu sebagai berikut:

**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 :

- b. bahwa dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 65 Tahun 1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah diatur Fasilitas Halte;
- c. bahwa ketentuan sebagaimana yang dimaksud bagian a perlu diatur lebih lanjut dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat.

Mengingat :

11. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1980 tentang Jalan (Lembaran Negara Tahun 1980 Nomor 83, Tambahan Lembaran Negara Nomor: 3186);
12. Undang-Undang Nomor: 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Nomor: 3480);
13. Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 1985 tentang Jalan (Lembaran Negara Tahun 1985 Nomor 37, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3293);
14. 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);
15. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan (Lembaran

- Negara Tahun 1983 Nomor 59 Tambahan Lembaran Negara Nomor 3527);
16. Keputusan Presiden Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan (Lebaran Negara Tahun 1993 Nomor 63, Tambahan Lembar Negara Nomor 3529);
 17. Keputusan Presiden Nomor 44 Tahun 1974 tentang Pokok-Pokok Organisasi Departemen;
 18. Keputusan Presiden Nomor 15 Tahun 1984 tentang Susunan Organisasi Departemen, sebagaimana yang telah diubah terakhir dengan Keputusan Presiden Nomor 2 Tahun 1995;
 19. 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;
 20. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 23 Tahun 1989 tentang Organisasi dan Tata Kerja Inspektorat Jenderal Departemen Perhubungan dan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
 21. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 1993 tentang Marka Jalan;
 22. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 61 Tahun 1993 tentang Rambu-Rambu Lalu Lintas di Jalan;
 23. 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 Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum.**

Pasal 1

(1) Perekayaan 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) Perekayaan 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 perekayasaan 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 :

7. Menteri Perhubungan Republik Indonesia;
8. Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia;
9. Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia;
10. Kepala Kepolisian Republik Indonesia;
11. Sekretaris Jenderal Departemen Perhubungan;
12. Inspektur Jenderal Departemen Perhubungan;
13. Gubernur Kepala Daerah Tingkat I di seluruh Indonesia;
14. Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
15. Para Kepala Direktorat di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
16. Para Kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan di seluruh Indonesia;
17. 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 perencanaan 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 Perencanaan

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.

Tabel III. 10 Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum (Sumber: Departemen Perhubungan Direktur Jenderal Perhubungan Darat)

Berdasarkan data di atas, penulis menentukan target lokasi peletakan untuk perancangan peta yang telah dibuat, yakni di Halte Satria yang berada di Jalan Satria. Halte Satria merupakan salah satu halte yang ramai yang dilewati oleh keenam angkot yang telah disebutkan. Halte ini merupakan halte yang masih berfungsi dengan baik, karena menjadi tempat menurunkan dan menaikkan penumpang, juga kerap ditemukan penumpang yang turun dari angkot yang satu dan menaiki angkot berikutnya.

Pada halte tersebut, penulis merencanakan untuk memasang peta rute operasi angkot ini. Peta akan dipasang di belakang tempat duduk, di antara tiang-tiang dan menghadap depan. Ruang kosong antara tiang-tiang di belakang tempat duduk itu memiliki lebar 190 cm. Untuk menyesuaikan ruang kosong tersebut, maka ukuran yang digunakan adalah A0.

Peta rute operasi angkutan kota ini tidak terpisahkan dari bahan atau material yang digunakan untuk menunjang fungsi desainnya. Bahan yang digunakan adalah bahan yang biasa digunakan untuk desain yang diletakkan di luar ruangan. Penulis mencoba dua alternatif bahan yang dapat digunakan pada peta rute operasi angkot ini, yakni bahan plat (logam) dan akrilik. Berikut penjelasan mengenai kedua bahan tersebut:

1. Bahan Akrilik

Pemasangan peta rute operasi angkot ini menggunakan material akrilik bening untuk menutup bagian depan dan belakang peta, dan dikunci dengan empat buah mur di setiap sudutnya. Akrilik ini diberi ukuran disesuaikan dengan kertas A0 dengan ditambah *margin* 4 cm. Peta akan digantung diantara kedua tiang yang

berada di belakang tempat duduk, menggunakan dua besi siku galvanis. Besi galvanis tersebut dipasang pada sisi atas dan bawah peta, kemudian dipaku di bagian belakang tiang yang berwarna oranye.

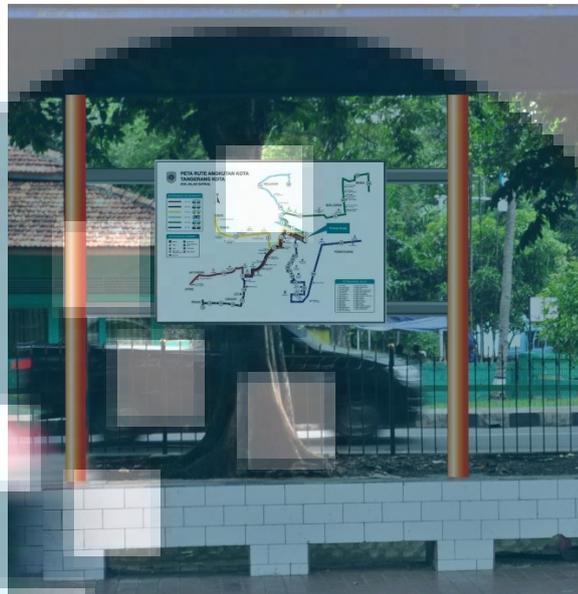


Gambar III. 13 Aplikasi Peta dengan Bahan Akrilik di Halte Satria
(Sumber: Foto Milik Trynita Hardianti)

2. Bahan Plat

Pemasangan peta rute operasi angkot ini juga dapat dicetak pada bahan plat logam. Bahan plat logam adalah bahan yang fleksibel dan tahan lama, dapat digunakan untuk bingkai struktural dan permukaan yang terlihat, dan elemen dimensi. Proses mencetaknya yaitu dengan dicat. Menggunakan ukuran yang sama, yakni peta berukuran A0 (118,8 x 84,1), dengan tambahan *margin* 1 cm masing-masing sisi. Jarak *margin* tidak terlalu lebar karena mengingat materialnya, yakni plat, yang apabila tidak diberi warna dapat mengganggu estetika pada desainnya. Maka *margin* pada pencetakan peta di plat ini berfungsi sebagai bingkai. Posisi pemasangannya pun sama dengan pemasangan

menggunakan bahan akrilik, digantung di antara dua tiang berwarna oranye dan menggunakan dua besi siku galvanis.



Gambar III. 14 Aplikasi Peta dengan Bahan Plat di Halte Satria
(Sumber: Foto Milik Trynita Hardianti)

Peta diletakan pada tempat yang tepat untuk menarik perhatian *audience*, karena di halte ini tepat saat mereka turun dari angkot untuk berganti angkot lainnya, dengan arah jalan ke kanan (halte dilihat dari sudut pandang frontal), peta dapat mencuri perhatian mereka. Posisi peta adalah setara dengan posisi orang duduk (ukuran tinggi manusia minimal 150cm). Posisi ini dimaksudkan agar keberadaan peta tidak mengganggu dan menghalangi orang yang sedang duduk, dan juga sebaliknya orang yang sedang duduk tidak menghalangi informasi pada bagian bawah peta. Peta ini pun disesuaikan dengan posisi orang berdiri, yakni dengan ukuran tinggi minimal 150 cm, tinggi mata kurang lebih sejajar dengan bagian tengah peta ini. Peletakan yang menggantung, telah didiskusikan dengan

Kepala Seksi Angkutan Orang Dishub Kota Tangerang, dengan alasan untuk menghindari tangan-tangan usil yang dapat mengotori peta ini. Diharapkan dengan pemasangan peta rute operasi di Halte Satria ini, dapat memenuhi kebutuhan informasi para pengguna angkutan kota di wilayah Tangerang Kota.



Gambar III. 15 Jarak Pandang
(Sumber: Foto Milik Trynita Hardianti)

UMMN