

**DAYA LAYAN HALTE “BATIK SOLO TRANS”
DI KOTA SURAKARTA, KABUPATEN BOYOLALI,
KABUPATEN KARANGANYAR DAN KABUPATEN SUKOHARJO**

Intan Pandini
Intanpandini.ip@gmail.com

Erlis Saputra
erlissaputra@ugm.ac.id

Abstract

Bus rapid transit in the city of Surakarta and includes the surrounding countries is a bus rapid transport system, the service is good and comfortable. Goals to be achieved this study were (1) to describe the location of existing shelter (2) describes the coverage area of the Batik Solo Trans shelter from passengers. The research method used was a survey method using a questionnaire. Selections of respondents were taken by shelter which has been done by purposive sampling and then the number of respondents in each shelter using quota sampling.

Batik Solo Trans shelter totaling 72 shelters with various forms of the 34 closed building shelters, 10 open building shelters and 28 portable shelters. The distribution of Batik Solo Trans bus users are mostly located outside the area willingness to walk, the minimal value is below 50%. The shelters on the bus line AKAP has another function where the center shelter passengers from out of town to get to the city of Surakarta.

Keywords: bus rapid transit, shelter, coverage area

Abstrak

*Bus rapid transit yang ada di Kota Surakarta serta meliputi kabupaten di sekitarnya merupakan sistem transportasi bus cepat, pelayanan baik dan nyaman. Tujuan yang hendak dicapai penelitian ini adalah (1) mendeskripsikan lokasi eksisting halte Batik Solo Trans dan (2) mendeskripsikan area cakupan halte Batik Solo Trans dari calon penumpang. Metode penelitian yang digunakan adalah metode survei dengan menggunakan kuesioner. Pemilihan responden yang diambil berdasarkan halte yang mana telah dilakukan dengan *purposive sampling* dan kemudian jumlah responden di masing-masing halte ditetapkan menggunakan *quota sampling*.*

*Halte Batik Solo Trans berjumlah 72 halte dengan berbagai bentuk yaitu 34 halte bangunan tertutup, 10 halte bangunan terbuka, 28 halte portabel. Persebaran pengguna bus Batik Solo Trans sebagian besar berada diluar area *willingness to walk* yaitu di bawah 50%. Halte yang berada di jalur bus AKAP memiliki fungsi lain dimana menjadi pusat pemberhentian penumpang dari luar kota untuk menuju Kota Surakarta.*

Kata kunci: bus rapid transit, halte, jangkauan layanan

PENDAHULUAN

Transportasi memiliki peran yang cukup penting dalam perkembangan suatu wilayah. Beberapa faktor penentu perkembangan wilayah antara lain modal, sumberdaya alam, tenaga kerja, perlengkapan manufaktur, pasar dan teknologi. Adanya transportasi ini penting dikarenakan tidak semua faktor pendorong perkembangan wilayah terpusat pada satu wilayah saja. Semakin baik sarana transportasi akan semakin memperlancar pergerakan arus orang, barang, jasa dan informasi sehingga akan sangat mendukung perkembangan wilayah tersebut.

Geografi Transportasi merupakan salah satu cabang ilmu geografi yang mempelajari aliran barang, jasa dan manusia dengan menggunakan pendekatan keruangan, lingkungan dan kompleks wilayah serta menggunakan media tertentu (Hurst, 1974). Masalah transportasi perkotaan telah menjadi masalah utama bagi kota-kota besar. Transportasi telah menjadi kebutuhan primer bagi masyarakat moderen seperti masyarakat kota. Permasalahan umum yang sering dijumpai terkait transportasi adalah kemacetan lalu lintas serta pelayanan angkutan umum perkotaan yang kurang baik. Oleh karena itu, ketersediaan transportasi publik yang komperhensif akan sangat mempengaruhi mobilitas sebuah kota.

Wilayah kajian dalam penelitian ini mencakup satu kota dan tiga kabupaten, yaitu Kota Surakarta, Kabupaten, Boyolali, Kabupaten Karanganyar, dan Kabupaten Sukoharjo (lihat Gambar 1.).“Batik

Solo Trans” merupakan moda sarana transportasi baru yang diterapkan di kota dan kabupaten tersebut.



Gambar 1. Lokasi penelitian

“Batik Solo Trans” menyuguhkan kenyamanan dan keamanan yang lebih baik bila dibandingkan dengan moda transportasi umum lainnya sehingga kenyamanan dan keamanan moda transportasi ini dapat digunakan oleh berbagai lapisan masyarakat.. Selain hal tersebut, biaya yang harus dikeluarkan pengguna juga cukup tergolong rendah Model dari transportasi ini merupakan suatu bus kota yang mengangkut dan menurunkan penumpang pada halte tertentu. Sehubungan dengan besarnya fungsi halte tersebut, maka enempatan halte ini sebaiknya harus direncanakan secara terpadu melalui penempatan dan pembangunan halte di tempat-tempat yang representatif dan strategis.

Selain penempatan halte, faktor kenyamanan dan kesediaan penumpang untuk menjangkau halte tersebut juga harus menjadi perhatian besar. Jarak kenyamanan penumpang untuk menjangkau halte (*willingness to walk*) mengacu pada hasil

penelitian Nashiha (2009) yaitu sejauh 300 meter.

Berdasarkan hal tersebut di atas, maka dilakukan penelitian terhadap “Batik Solo Trans” dengan tujuan: a) Mendeskripsikan lokasi eksisting halte “Batik Solo Trans” di Kota Surakarta, Kabupaten Boyolali, Kabupaten Karanganyar dan Kabupaten Sukoharjo, dan b) Mendeskripsikan area cakupan halte “Batik Solo Trans” dari sisi penumpang di Kota Surakarta, Kabupaten Boyolali, Kabupaten Karanganyar dan Kabupaten Sukoharjo

METODE PENELITIAN

Penelitian yang dilakukan ini merupakan metode *survei*. Singarimbun (2011) berpendapat bahwa penelitian survei merupakan penelitian yang mengambil sampel dari satu populasi dan menggunakan kuesioner sebagai alat pengumpulan data yang pokok. Hasil keluaran yang dilakukan pada metode ini kemudian dianalisis dengan menggunakan analisis deskriptif kualitatif.

Sampel dalam penelitian ini diperoleh dalam beberapa tahap. Tahap pertama berupa pemilihan terhadap halte dengan menggunakan *purposive sampling*. Pertimbangan pemilihan halte tersebut antara lain tersebar di seluruh kecamatan yang dilalui jalur BST, berasosiasi tinggi dengan suatu permukiman, dan, terintegrasi dengan moda transportasi lain atau pusat kegiatan tertentu. Selain hal-hal tersebut, pemilihan sampel halte juga mempertimbangkan rute perjalanan yang dilaluinya yaitu rute Bandara Adi Sumarmo-Terminal Palur dan rute Terminal Palur-Bandara

Adi Sumarmo. Berdasarkan pemilihan tersebut maka didapat 13 halte yaitu Halte Bandara Adi Sumarmo, Halte Pramesti, Halte Yarsis, Halte Purwosari II, Halte SGM, Halte Ngapeman, Halte Best Western, Halte Palur, Halte UNS I, Halte Panggung, Halte Jamsaren, Halte Lotte Mart dan Halte Kartasura. Sebaran halte di lokasi penelitian dapat dilihat pada Gambar 2.



Gambar 2. Peta Sampel Halte

Tahap kedua adalah menentukan jumlah responden dengan metode *quota sampling*. Jumlah responden secara keseluruhan adalah 260 responden dimana masing-masing halte adalah 20 responden. Tahap terakhir yaitu melakukan plotting posisi halte eksisting dan pergerakan responden.

Data halte dan responden yang diperoleh kemudian diberi koordinat. Selanjutnya dilakukan *buffering* terhadap masing-masing halte sampel sehingga dapat dilihat sejauh mana pergerakan responden dalam menjangkau halte bus ini.

HASIL DAN PEMBAHASAN (dibuat 2 poin saja sesuai dengan tujuan)

Halte Batik Solo Trans merupakan salah satu aksesoris jalan sekaligus memiliki peranan yang penting dalam operasional bus Batik Solo Trans tersebut. Keberadaan halte sebagai tempat menaikkan penumpang, menunggu kedatangan bus, sampai menurunkan penumpang dilakukan di dalam halte sehingga bus Batik Solo Trans ini tidak dapat berhenti di sembarang tempat yang dapat mengganggu kendaraan lainnya.

Halte-halte yang ada sudah selayaknya memberikan fasilitas memadai yang dapat memberikan kenyamanan bagi penggunaanya. Kendati demikian tidak semua halte dibangun seragam dan memberikan kenyamanan yang sama. Terdapat beberapa kriteria bangunan halte Batik Solo Trans, antara lain halte bangunan tertutup, halte bangunan terbuka dan halte portabel. Halte yang dibangun untuk Koridor I memiliki 72 halte dimana memiliki kriteria sesuai yang telah disebutkan sebelumnya. Halte yang berbentuk bangunan tertutup berjumlah 34 halte, halte bangunan terbuka 10 halte dan 28 halte portabel. Keberadaan halte ini lenih dominan berada di pusat-pusat kegiatan yang mencapai 71%.

Sebanyak 20 halte yang berada pada rute ini memiliki jarak antara satu halte dengan yang lain kurang dari 600 meter. Jarak terpendek antara dua halte adalah 167 meter, yaitu antara Halte Ngapeman dengan Halte Timuran, dengan bentuk bangunan halte yang sama yaitu bangunan terbuka. Penempatan halte yang

sangat berdekatan kurang efektif mengingat masih ada lokasi lain yang jarak antar haltenya sangat berjauhan. Sementara jarak antar halte lainnya adalah sekitar 200–500 meter bahkan ada yang mencapai 1-2 km. Penempatan halte yang cukup jauh akan mempersulit pergerakan penduduk apabila lokasi tujuan pergerakan penduduk tidak terlayani oleh halte.



Gambar 3. Persebaran halte Batik Solo Trans

Halte yang menjadi penunjang utama dalam operasional bus Batik Solo Trans ini seharusnya ditempatkan pada posisi yang strategis dan dapat dijangkau dengan mudah oleh masyarakat. Berdasarkan tujuan yang ke-2 dari penelitian ini yaitu melihat cakupan area dari masing-masing halte yang menjadi sampel. Ke-13 halte tersebut antara lain Halte Bandara Adi Sumarmo, Halte Pramesti, Halte Yarsis, Halte Purwosari I, Halte SGM, Halte Ngapeman, Halte Best Western, Halte Palur, Halte UNS I, Halte Panggung, Halte Jamsaren, Halte Lotte Mart dan Halte Kartasura. Masing-masing dari sampel halte tersebut memiliki jangkauan layanan yang berbeda-beda.

Gambar 4 sampai Gambar 16 berikut memperlihatkan proyeksi

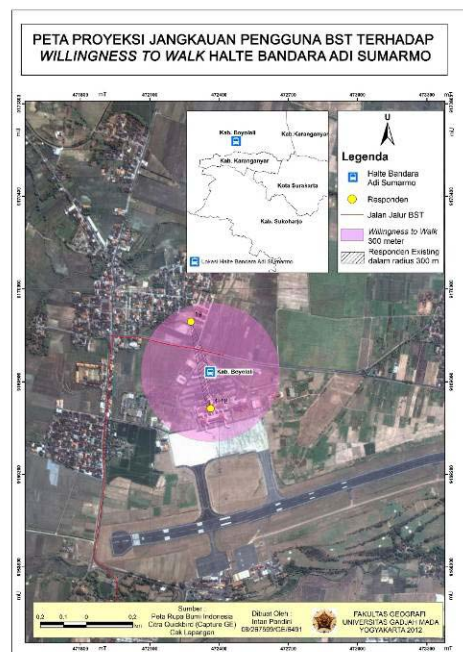
jangkauan pengguna BST terhadap standar *willingness to walk* yang digunakan pada masing-masing halte. Berdasarkan lokasi plotting responden maka dapat dilihat jangkauan masing-masing halte sampel menunjukkan area cakupan yang berbeda-beda. Perbedaan luas jangkauan masyarakat dipengaruhi oleh fungsi lahan disekitar halte yang menjadi tujuan pergerakan atau asal pergerakan penduduk.

Cakupan area halte Bandara Adi Sumarmo masih berada di dalam area *willingness to walk*. Hal ini dikarenakan posisi halte yang berada didalamnya ditujukan untuk mengintegrasikan moda transportasi publik untuk membantu pergerakan masyarakat. Sementara pemanfaatan lahan disekitar halte masih didominasi oleh sawah.

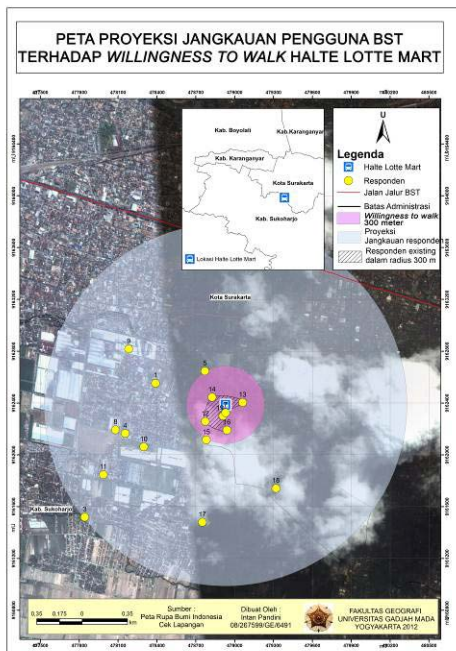
Berbeda dengan ke-12 jumlah halte sampel lainnya, dimana pergerakan penumpang berada diluar area *willingness to walk*. Hal ini dikarenakan masih minimnya layanan bus Batik Solo Trans ini yang hanya berada di jalur utama jalan Kota Surakarta dan kabupaten sekitarnya. Masyarakat yang jauh mengakses halte BST biasanya diantar oleh teman atau keluarganya dengan menggunakan motor atau alat transportasi lainnya menuju halte. Pergerakan penduduk kemudian diteruskan kembali menggunakan Bus BST ini.

Halte yang terletak di jalur bus AKAP memiliki peran yang penting bagi pergerakan penduduk. Kecenderungan yang terjadi penduduk yang berasal dari luar Kota Surakarta lebih memilih berhenti di jalan yang

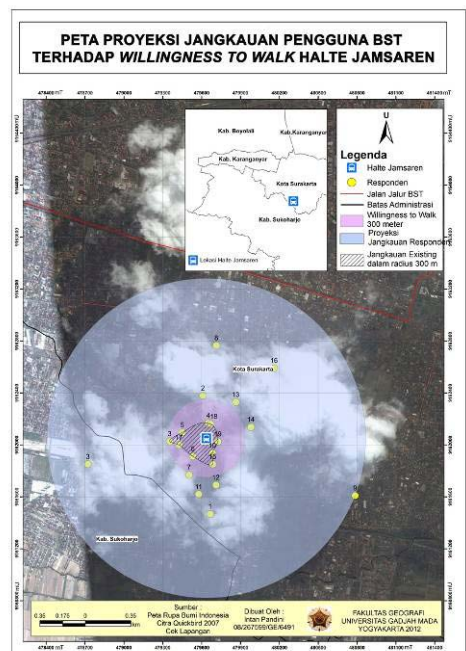
terdapat halte BST ini sehingga memudahkan mereka untuk melakukan pergerakannya menuju Kota Surakarta daripada harus berhenti jauh di terminal. Halte yang berada di jalur bus AKAP ini antara lain Halte UNS I dan Halte Panggung. Hal yang sama juga terjadi pada halte yang terintegrasi dengan moda transportasi lain, yaitu halte yang berada di sekitar Stasiun Purwosari, Bandara Adi Sumarmo, Terminal Kartasura, dan Terminal Palur.



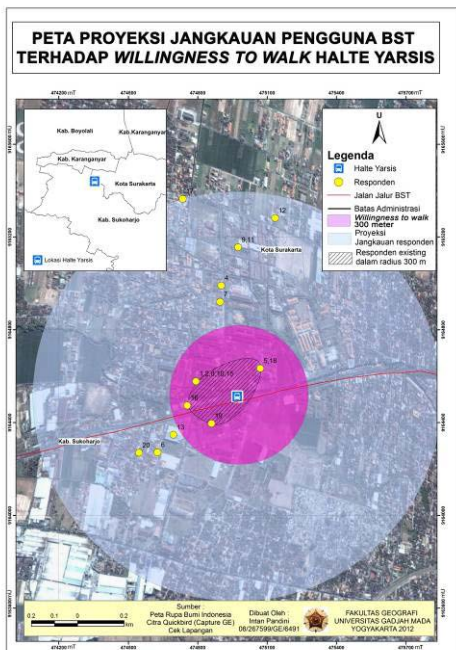
Gambar 4. Peta Proyeksi Jangkauan pengguna BST terhadap *Willingness to Walk* Halte Bandara Adi Sumarmo



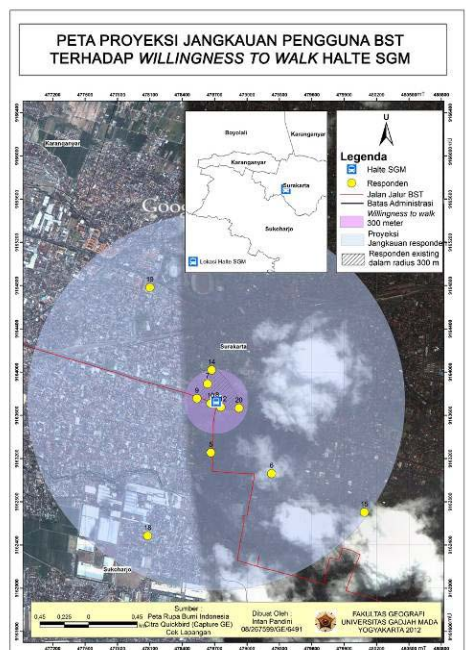
Gambar 5. Peta Proyeksi Jangkauan pengguna BST terhadap *Willingness to Walk* Halte Lotte Mart



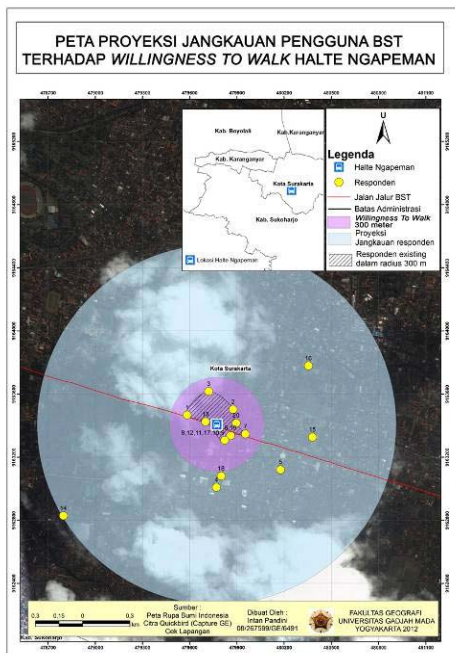
Gambar 7. Peta Proyeksi Jangkauan pengguna BST terhadap *Willingness to Walk* Halte Jamsaren



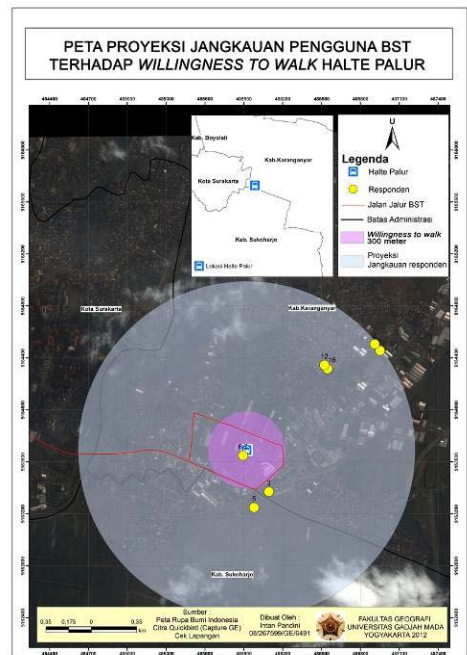
Gambar 6. Peta Proyeksi Jangkauan pengguna BST terhadap *Willingness to Walk* Halte Yarsis



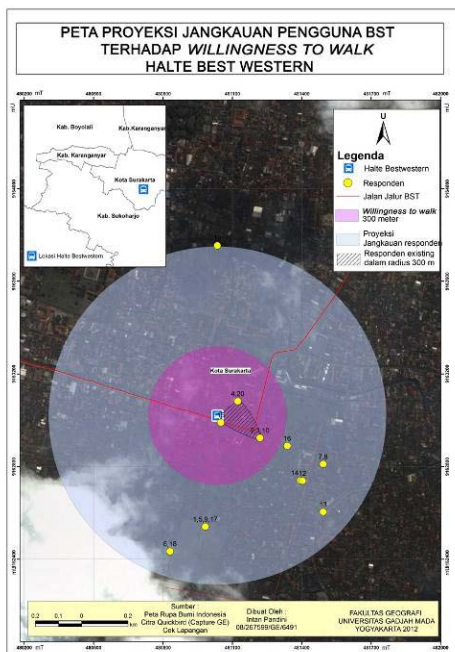
Gambar 8. Peta Proyeksi Jangkauan pengguna BST terhadap *Willingness to Walk* Halte SGM



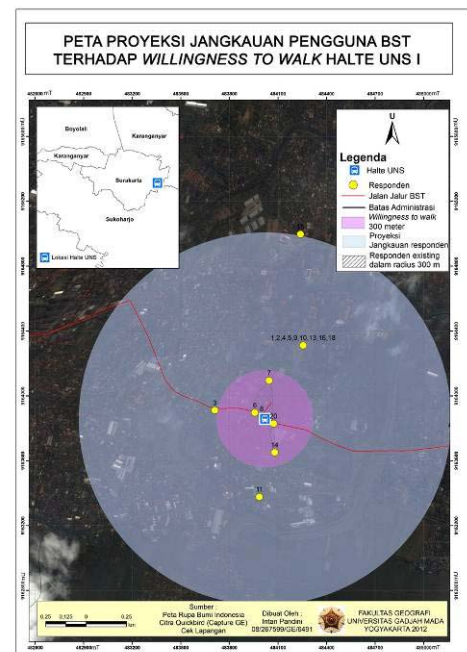
Gambar 9. Peta Proyeksi Jangkauan pengguna BST terhadap *Willingness to Walk* Halte Ngapeman



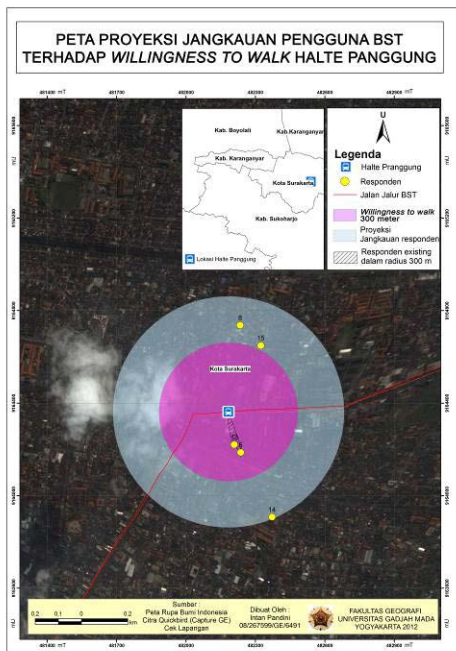
Gambar 11. Peta Proyeksi Jangkauan pengguna BST terhadap *Willingness to Walk* Halte Palur



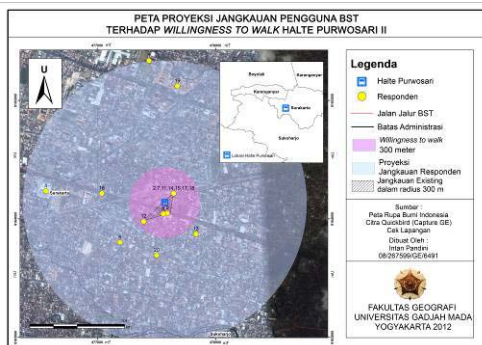
Gambar 10. Peta Proyeksi Jangkauan pengguna BST terhadap *Willingness to Walk* Halte Best Western



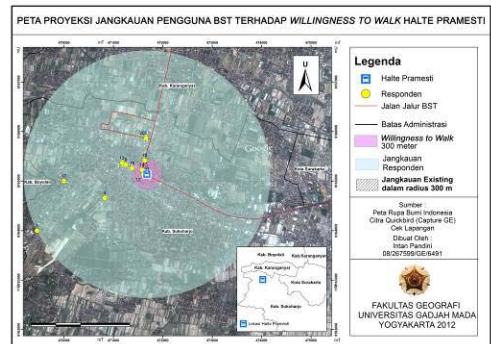
Gambar 12. Peta Proyeksi Jangkauan pengguna BST terhadap *Willingness to Walk* Halte UNS I



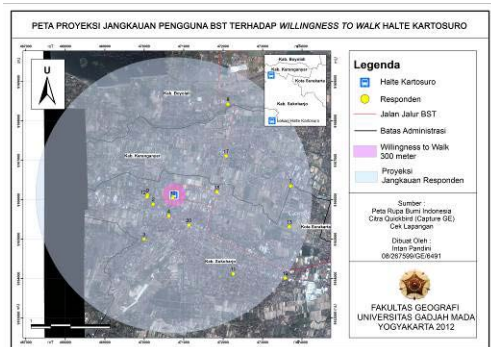
Gambar 13. Peta Proyeksi Jangkauan pengguna BST terhadap *Willingness to Walk* Halte Pangung



Gambar 14. Peta Proyeksi Jangkauan pengguna BST terhadap *Willingness to Walk* Halte Purwosari II



Gambar 15. Peta Proyeksi Jangkauan pengguna BST terhadap *Willingness to Walk* Halte Pramesti



Gambar 16. Peta Proyeksi Jangkauan pengguna BST terhadap *Willingness to Walk* Halte Kartasura

KESIMPULAN

1. Adanya jalur bus yang menghubungkan Kota Surakarta dengan kabupaten yang berada disekitarnya memudahkan pengguna jasa dalam melakukan pergerakan lintas kota/kabupaten. Persentase sebaran halte sejumlah 70,84% (dibulatkan?) berasosiasi dengan pusat kegiatan perekonomian dan jasa.
2. Belum adanya jarak halte efektif yang jelas dimana terdapat jarak antara dua halte

yang terlalu dekat yaitu hanya sekitar 150 meter, namun terdapat juga jarak antara dua halte yang sangat berjauhan yang mencapai 1 km bahkan 2 km. Jarak halte yang terlalu dekat dapat membuat fungsi dari kedua halte yang berdekatan tersebut menjadi tidak efektif. Adanya jarak yang terlalu jauh juga tidak tepat karena area yang dilaluinya sehingga penduduk di sekitarnya tidak dapat terlayani.

3. Persebaran pengguna jasa bus Batik Solo Trans masih didominasi masyarakat yang berada di luar area *willingness to walk*. Luas area *willingness to walk* dari 13 sampel halte kurang dari 50% yang terlayani. Posisi halte yang terletak di pinggir jalan utama membuat pergerakan penduduk yang berasal dari kediamannya yang berada di belakang pusat kegiatan atau disisi seberang cukup jauh untuk mengakses halte. Berbeda dengan pergerakan penduduk yang berada di sekitar halte yang masih mudah mengaksesnya.

Penelitian Pekan Kreativitas Mahasiswa-Penelitian (tidak dipublikasikan).

Singarimbun, Masri dkk. 2011. *Metode Penelitian Survei*. Yogyakarta: LP3ES.

DAFTAR PUSTAKA

- Hurts, Michael E. Eliot. 1974. *Transportation Geography Comments and Readings*. United States of America: McGraw-Hill, Inc.
- Nashiha, Maslahatun dkk. 2009. *Pemodelan Spasial untuk Evaluasi Shelter, Jalur dan Trayek Baru Trans Jogja*.