

Edisi : 14/III/2010



KONSTRUKSI I N D O N E S I A

Obituarium
Prof DR Ir R Rooseno

MEMBENTANG
Jembatan di Selat Sunda

Belajar Dari
Gempa Sumatera Barat

TANTANGAN DAN PELUANG
INFRASTRUKTUR
2010



DAFTAR ISI

OPINI..... 5

Upaya Panjang Merevitalisasi Sektor Konstruksi

LAPORAN UTAMA..... 6-12



Tantangan Dan Peluang Infrastruktur 2010

Perbaikan Pada Sektor yang Lemah

INDIKATOR..... 13-15

EPC CONTRACT

Menjawab Tantangan Pasar Pada Masa Krisis Ekonomi

KOLOM..... 16-17

LAPORAN PROYEK... 18-25



Membentang Jembatan Di Selat Sunda

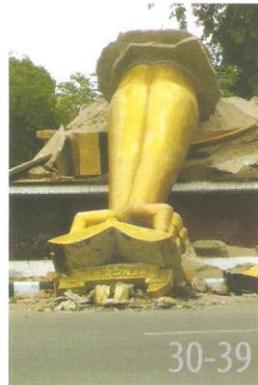
Layakkah Jembatan Selat Sunda Dibangun?

Sisi Lain Pentingnya Jembatan Selat Sunda

LPJK UPDATE.....26-28

RESENSI.....29

LAPORAN KHUSUS



30-39

Belajar Dari Gempa Sumatera Barat

Lebih Siap Menghadapi Gempa

Konstruksi Rumah Sederhana Tahan Gempa

PROFIL ASOSIASI.....40-41

ASTTI: Membangun Kemandirian dan Citra Organisasi

PROFIL LPJKD42-43

Bentuk Pengabdian untuk Memajukan Usaha Jasa Konstruksi di Jawa Tengah

OBITUARI 54-55

Pikiran Dan Tindakannya Untuk Kemajuan Konstruksi Indonesia

ANALISIS..... 44-45

Sebuah Kajian Halte

MANAJEMEN..... 46-47

Quantity Surveyor Yang Terlupakan

KAJI..... 48-51

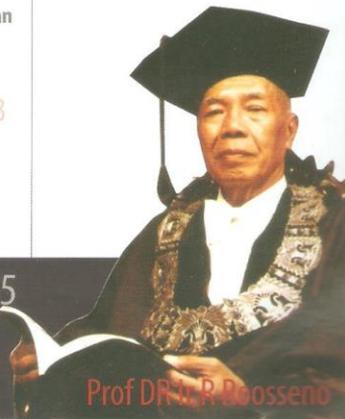
Peresapan Air Sebagai Upaya Pengendalian Banjir dan Kekeringan



WAWANCARA..... 56-57

LPJK dan Tantangan Pengembangan Sektor Konstruksi Indonesia

RESENSI..... 58



Prof DR. R. Booseno

ANALISA

A.R. Indra Tjahjani, Dosen Teknik Sipil Universitas Pancasila

PRASARANA TRANSPORTASI

SEBUAH KAJIAN HALTE

DKI Jakarta sebagai ibukota propinsi dan pusat pemerintahan merupakan cerminan dari keadaan wilayah di Indonesia. Semua kegiatan yang ada di Jakarta, dapat diketahui dan dilihat dari media informasi baik media massa, televisi, radio atau internet. Dengan mudahnya mendapatkan informasi maka banyak masyarakat dari daerah lain tertarik untuk datang ke Jakarta.

Tiap tahun pertambahan penduduk kian bertambah. Hal ini menyebabkan para pejabat pemerintah daerah berpikir ekstra keras untuk tetap menjaga DKI Jakarta sebagai kota Metropolitan.

Berbagai upaya telah banyak dilakukan oleh pemerintah daerah untuk menjaga keasriannya. Pengaturan daerah permukiman sesuai peruntukannya, menyediakan tempat bagi pedagang kaki lima, menjaga kualitas udara dengan program hari

bebas kendaraan bermotor, meningkatkan pelayanan angkutan umum, mengatur aliran arus lalulintas, dan masih banyak lagi upaya yang dilakukan.

Dalam upayanya meningkatkan pelayanan angkutan umum, ada keinginan agar angkutan umum, misalnya bus kota, merupakan pilihan utama sebagai alat perpindahan. Pada kenyataannya, harapan tersebut belum dapat tercapai secara menyeluruh. Salah satu unsur prasarana transportasi yang dapat dilihat sebagai potret pola transportasi DKI Jakarta adalah keberadaan halte/ bus stop sepanjang rute perjalanan trayek.

Prasarana lalu lintas dan angkutan jalan adalah Ruang lalu lintas, terminal dan perlengkapan Jalan yang meliputi marka, rambu, alat pemberi isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengaman pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan, serta fasilitas pendukung

Terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan / atau barang, serta perpindahan moda angkutan.

Halte adalah tempat pemberhentian Kendaraan Bermotor umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang

Penentuan jarak antara halte dan/atau TPB

Tata letak halte dan/atau TPB terhadap ruang lalu lintas disarankan mempunyai jarak maksimal terhadap fasilitas penyeberangan pejalan kaki adalah 100 meter dengan jarak minimal halte dari persimpangan 50 meter atau tergantung pada panjang antrian.

Jarak minimal gedung (seperti rumah sakit, tempat beribadah) yang membutuhkan ketenangan adalah 100 meter dengan peletakan di persimpangan menganut system campuran, yaitu

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

| 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 | Pemukiman | Kota | 300 – 400 |
| 4 | Campuran padat: perumahan, sekolah, jasa | Pinggiran | 300 – 400 |
| 5 | Campuran jarang: perumahan, ladang, sawah, tanah kosong | Pinggiran | 500 – 1000 |

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



Salah satu halte bus di kawasan jalan Fatmawati

antara sesudah persimpangan (farside) dan sebelum persimpangan dimana perletakan di ruas jalan letak halte : trotoir $\geq 1,5$ meter untuk arus pejalan kaki, lebar halte ≥ 2 meter, panjang halte ≥ 4 meter.

Persyaratan fasilitas halte dibangun sedekat mungkin dengan fasilitas penyeberangan pejalan kaki dengan lebar minimum 2 meter, panjang minimum 4 meter, tinggi atap paling bawah minimum 2,5 meter dari lantai halte dan ditempatkan di atas trotoir atau bahu jalan dengan jarak paling depan dari halte minimum 1 meter dari tepi jalur lalu lintas.

Halte sebagai tempat pemberhentian angkutan umum, agar penumpang dapat melakukan kegiatan naik atau turun kendaraan angkutan umum dilakukan secara wajar. Jika diperhatikan pemanfaatannya, halte dapat berfungsi sebagai halte maupun sebagai sarana informasi jadwal perjalanan angkutan umum.

Persyaratan teknis yang telah ditetapkan berdasarkan Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat No. 271/HK.105/DRJD/96, tentang pedoman teknis perencanaan tempat

pemberhentian kendaraan penumpang umum, mensyaratkan ukuran, penempatan, dan jarak telah digunakan oleh Dinas Perhubungan. Namun hal ini belum memberikan cerminan transportasi kota yang tertib. Dampak dari penempatan halte, sedikit banyak berpengaruh terhadap arus lalu lintas.

Jika dilakukan kajian dari aspek keberadaan halte dan dilakukan pembenahan sesuai persyaratan teknis, niscaya sedikit gambaran tentang transportasi kota DKI Jakarta dapat lebih nyaman.

Sebagai gambaran tentang halte, sepanjang jalan Fatmawati-Jakarta. Jalan Fatmawati menghubungkan Persimpangan Jl RS Fatmawati dengan Terminal Blok M. Ruas jalan sepanjang $\pm 5,1$ km terdapat 5 buah halte untuk ruas Fatmawati - Terminal Blok M sedangkan dari arah Blok M - RS Fatmawati hanya terdapat 3 buah halte.

Ruas tersebut dilalui oleh Metromini 610, dan 76 serta bus Damri Tanah Abang - Depok disamping mobil angkutan kota (kapasitas 11 orang) dengan berbagai rute.

Dari pengamatan yang dilakukan ruas jalan tersebut sering terjadi. Kepadatan lalu lintas akibat pengemudi angkutan umum seandainya menaikkan dan atau menurunkan penumpang dan penempatan halte dengan jarak antara yang belum sesuai dengan persyaratan teknis menyebabkan penumpang menentukan sendiri bus stop yang dekat dengan titik awal mereka memulai dan mengakhiri perjalanan. Akibatnya waktu perjalanan armada tidak dapat diperhitungkan.

Gambaran di atas dapat dikaji lebih dalam lagi. Waktu tempuh angkutan umum dari Pondok Labu ke Blok M dengan panjang jalan $\pm 5,1$ km, secara teoritis, sebesar 13 - 15 menit dengan kecepatan 25 - 30 km/jam. Dari Kepdirjen Hubdar, penentuan jarak antar halte ditetapkan jarak umum di daerah kota adalah 300 m. Jika panjang jalan 5.1 km seharusnya diruas jalan tersebut lebih dari 17 buah

halte. Pada kenyataannya, jumlah tersebut tidak terpenuhi, dan diganti dengan bus stop (halte bayangan). Kalau pada tiap halte dilayani selama 30 detik, diperlukan ± 10 menit.

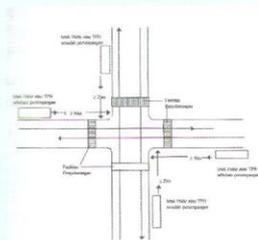
Sehingga prediksi perhitungan waktu tempuh angkutan umum tersebut seharusnya adalah 23 - 25 menit. Jika dilihat dari tata letak halte, ketentuan yang ada juga belum sepenuhnya diterapkan. Akibatnya adalah arus pejalan kaki yang seharusnya mendapat ruang di atas trotoar, beralih ke badan jalan, sehingga mengganggu arus lalu lintas kendaraan yang berada di badan jalan.

Jika diperhatikan, bentuk halte yang ada sudah memenuhi persyaratan. Kondisi halte dapat dimaksimalkan dengan memanfaatkan bangunan halte sebagai sarana informasi, misalnya dengan memasang route perjalanan, waktu kedatangan/keberangkatan armada atau informasi.

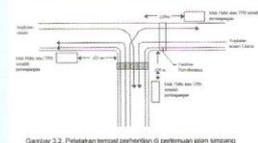
Sedangkan dari sisi tata letak dan dimensi halte di ruas jalan tersebut, sudah mendekati ketentuan yang berlaku.

Dengan bangunan halte yang sudah sesuai dengan ketentuan, sebaiknya perlu ditingkatkan lagi dengan menempatkan petugas penjaga halte yang bertanggung jawab terhadap kebersihan halte, dan penjaga diberi tempat untuk berjualan disekitar sehingga tidak perlu membayar gaji, disediakan peta route perjalanan, dipasangnya jadwal pemberangkatan armada dan jumlah armada disesuaikan untuk setiap route atau trayek.

Harapan akan transportasi di DKI Jakarta adalah adanya pengaturan atau kontrol terhadap Sistem Transportasi. Baik infrastruktur, regulasi maupun operator supaya dapat dikontrol sehingga harapan akan transportasi yang nyaman, aman dan tepat waktu serta adanya informasi yang memadai dapat terwujud. Demikian sedikit pandangan saya tentang permasalahan transportasi di DKI Jakarta yang saya anggap perlu untuk didiskusikan. ■



Gambar 3.1. Piletakan tempat berhenti di pertemuan jalan sempit



Gambar 3.2. Piletakan tempat berhenti di pertemuan jalan lebar