

## INTISARI

Kota Klaten merupakan kota berukuran sedang yang memiliki status fungsional sebagai Pusat Kegiatan Wilayah (PKW). Dampak dari fungsional Kota Klaten sebagai PKW mengakibatkan tingginya pergerakan masyarakat yang berada dalam kota dan luar kota. Jika ditinjau dari struktur ruang, pusat aktivitas perkotaan memiliki pola yang konsentris sehingga pusat kota menjadi tujuan perjalanan. Kota Klaten saat ini belum dapat mewadahi kebutuhan perjalanan dalam kota, fasilitas terminal dan stasiun hanya mengakomodasi perjalanan antar kota dan antar provinsi saja. Selain itu Kota Klaten belum memiliki sistem jaringan transportasi publik sehingga dalam melakukan pergerakan di dalam kota, masyarakat hanya dapat mengakses dengan kendaraan pribadi. Tidak adanya sistem jaringan transportasi selain mengakibatkan peningkatan kepemilikan kendaraan pribadi juga mengakibatkan rendahnya integrasi antar pusat kegiatan sehingga menghambat aktivitas perekonomian. Dari permasalahan diatas, maka dibutuhkan solusi untuk mewadahi kebutuhan permintaan transportasi publik di Kota Klaten.

Perencanaan ini mengadopsi konsep transportasi berkelanjutan dengan tujuan pemenuhan kebutuhan pergerakan, integrasi antar pusat-moda-dan guna lahan serta pelayanan transportasi publik yang merata. Metode perencanaan yang digunakan adalah perencanaan strategis yang berfokus pada tiga komponen yaitu perencanaan moda, perencanaan rute dan perencanaan halte. Berdasarkan tiga komponen tersebut, perencanaan ini merekomendasikan moda transportasi berupa BRT dengan jumlah 14-unit dan Angkot berjumlah 70 unit. Merekomendasikan 15 rute dengan 2 rute BRT dan 13 rute angkot dengan *headway* 10 pada saat *peak hours* dan 30 menit pada *off peak hours* serta merencanakan 95 halte dengan 13-unit halte tipe I dan 82-unit halte tipe II.

Kata kunci: Pusat Kegiatan Wilayah, Struktur Ruang, Transportasi Publik, Transportasi Berkelanjutan, Perencanaan Strategis

## **ABSTRACT**

Klaten City is a medium-sized city that has a functional status as a Regional Activity Center (PKW). The functional impact of Klaten City as PKW has resulted in high movement of people within the city and outside the city. When viewed from the spatial structure, the center of urban activity has a concentric pattern so that the city center becomes a travel destination. Currently, the city of Klaten has not been able to accommodate travel needs within the city, terminal and station facilities only accommodate inter-city and inter-province trips. In addition, Klaten City does not yet have a public transportation network system so that in carrying out movements within the city, people can only access it by private vehicles. The absence of a transportation network system, in addition to causing an increase in private vehicle ownership, also results in low integration between activity centers, thereby hampering economic activity. From the problems above, a solution is needed to accommodate the needs of public transportation requests in Klaten City.

This plan adopts the concept of sustainable transportation with the aim of meeting the needs of movement, integration between mode-centers and land uses as well as equitable public transportation services. The planning method used is strategic planning which focuses on three components, namely modal planning, route planning and bus stop planning. Based on these three components, this plan recommends modes of transportation in the form of BRT with a total of 14 units and Angkot with a total of 70 units. Recommended 15 routes with 2 BRT routes and 13 angkot routes with a headway of 10 during peak hours and 30 minutes on off peak hours and planned 95 stops with 13-unit type I stops and 82-unit type II stops.

**Keywords:** regional Activity Center, Spatial Structure, Public Transportation, Sustainable Transportation, Strategic Planning