

# ANALISIS HALTE BUS TRANS SEMARANG (Studi Kasus Koridor I)

Dika Septavian Agita<sup>1,\*</sup>, Mudjiastuti Handajani<sup>1</sup>, Ismiyati<sup>1</sup>)

<sup>1</sup>)Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Diponegoro Semarang  
Jln. Prof. H. Soedarto, S.H., Tembalang, Kota Semarang 50275

<sup>\*</sup>)Email : dikaseptavian@gmail.com

## **Abstract**

*The construction of shelters that were not carried out simultaneously resulted in the construction of shelters along the Penggaron – Simpang Lima Semarang route experiencing differences even though they were in the same location. There is a need for a review from the government regarding the capacity of the bus stops, the condition of the shelters, the layout of the shelters and the distance of the bus stops that are still less than the standard. The lack of facilities owned by some Trans Semarang bus stops and the distance from the bus stop users to the destination stop is still quite far, so people prefer to use private vehicles. From several analysis results, there are several criteria that must be met for the placement of the position and the distance of the bus stop that will affect the speed of the Trans Semarang bus in determining the optimal location for a bus stop, one of the important factors is knowing the location of requests from BRT users where the location of the bus stop request is a source of generation. and the attraction of population movement and the location of the mode change before or after using the selected one.*

**Kata kunci :** analisis, fasilitas, halte, bus, trans, BRT

## **PENDAHULUAN**

Kota Semarang adalah Ibu Kota Provinsi Jawa Tengah, Indonesia sekaligus menjadi kota metropolitan. Dengan laju pertumbuhan penduduk yang jumlahnya terus meningkat, tercatat pada tahun 2016 sebesar 1.602.717 jiwa dan mengalami peningkatan pada tahun 2017 sebesar 7.888 jiwa (BPS, 2018) maka penggunaan transportasi umum merupakan salah satu solusi yang dapat ditawarkan kepada masyarakat, dengan tujuan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi yang merupakan salah satu penyebab kemacetan. Pelayanan publik merupakan segala bentuk kegiatan dalam bentuk

pelayanan jasa, baik dalam bentuk barang maupun jasa yang menjadi tanggung jawab pemerintah. Didalam keputusan Menteri Aparatur Negara Nomor: Kep/25/M.Pan/2/2004 Tentang Pedoman Umum Penyusunan Indeks Kepuasan Masyarakat Unit Pelayanan Instansi Pemerintah. Kegiatan pelayanan publik sifatnya umum karena mencakup kegiatan orang banyak.

Kepuasan pengguna halte bus dengan pelayanan publik akhir-akhir ini menjadi tema yang populer di bidang perencanaan transit (Van Lierop, 2018, Ojo, 2017). Kepuasan dengan pelayanan publik mengukur kualitas layanan angkutan dari

pandangan perspektif pengendara (TCRP, 2003). Pelayanan publik memiliki korelasi yang kuat dengan loyalitas pengguna jasa (Van Lierop, Dea, El-Geneidy, Ahmed M., 2016).

Halte adalah tempat pemberhentian kendaraan bermotor umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang (PM No. 10, 2012). Spasi atau jarak rata-rata antar tempat perhentian angkutan umum disarankan sebesar 400 hingga 600 meter, namun masih dimungkinkan pada jarak 300 meter. Penggunaan spasi kurang dari 300 meter pada jalur-jalur bus regular akan mengakibatkan penurunan kualitas pelayanan dan berpengaruh negatif terhadap kelancaran lalu lintas (Munawar, 2011).

Selain itu, pembangunan halte harus melihat dari sisi lingkungan di sekitarnya dengan kebutuhan masyarakat yang berada di daerah tersebut, seperti sekolah, pusat perbelanjaan, perumahan, perkantoran, rumah sakit dan juga area umum yang lokasinya mudah dijangkau oleh masyarakat. Perencanaan fasilitas angkutan umum merupakan satu kesatuan tak terpisahkan dalam perencanaan operasional angkutan umum itu sendiri. Kualitas layanan sering dinilai melalui dua aspek yaitu layanan di atas bus (on board service quality) dan layanan di luar bus (off board service quality) (Munawar, 2011). Untuk layanan luar bus, peranan fasilitas sangatlah mendukung dalam rangka mewujudkan kenyamanan pelayanan angkutan umum.

Maksud dari penelitian ini adalah untuk menganalisis kinerja halte berdasarkan fungsi halte sebagai tempat henti angkutan umum dan kondisi halte yang sudah ada di sepanjang jalan Bus Trans Semarang Koridor I. Adapun dalam penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kinerja halte dan jarak antar halte eksisting menurut sudut pandang pengguna halte, serta kinerja halte untuk penyandang disabilitas di sepanjang Koridor I rute Penggaron – Simpang Lima.

#### **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini digolongkan dalam jenis penelitian deskriptif kualitatif. menurut Sugiyono (2010) adalah suatu penelitian yang dilakukan untuk mengetahui nilai variabel mandiri, baik satu variabel atau lebih (independen) tanpa membuat perbandingan atau menghubungkan dengan variabel lain. Artinya penelitian ini hanya ingin mengetahui bagaimana keadaan variabel itu sendiri tanpa ada pengaruh atau hubungan terhadap variabel lain seperti penelitian eksperimen atau korelasi.

Tujuan dari penelitian deskriptif ini adalah untuk membuat deskripsi, gambaran, atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diselidiki. Sedangkan menurut Menurut Arikunto (2019) penelitian deskriptif adalah penelitian yang dimaksudkan untuk menyelidiki keadaan, kondisi atau hal lain-lain yang sudah disebutkan, yang

hasilnya dipaparkan dalam bentuk laporan penelitian.

Menurut Sukmadinata (2017), Penelitian deskriptif adalah suatu bentuk penelitian yang ditujukan untuk mendeskripsikan fenomena-fenomena yang ada, baik fenomena alamiah maupun fenomena buatan manusia yang bisa mencakup aktivitas, karakteristik, perubahan, hubungan, kesamaan, dan perbedaan antara fenomena yang satu dengan fenomena lainnya. Adapun tahapan persiapan survei pengumpulan data sebelum memulai pengolahan data. Tahap persiapan meliputi kegiatan-kegiatan sebagai berikut:

1. Peninjauan lokasi untuk mendapatkan gambaran umum
2. Studi pustaka terhadap materi untuk proses perencanaan
3. Menentukan kebutuhan data yang diperlukan
4. Undang-undang Dinas Perhubungan sebagai sumber data
5. Pencarian data di lapangan dari Koridor I rute Penggaron Simpang Lima

Metode pengumpulan data melakukan survei sekunder dan data primer. Survei sekunder merupakan metode pengumpulan data dari instansi pemerintah maupun instansi terkait, sedangkan data primer merupakan metode pencarian data dan informasi yang dilakukan secara langsung melalui responden di lapangan yang menghasilkan berupa observasi dan hasil kuesioner. Dokumentasi dilakukan untuk menyediakan dokumen-dokumen dengan menggunakan bukti yang akurat dari

pencatatan sumber-sumber informasi khusus dari karangan tulisan, buku, undang-undang, foto dokumentasi dan sebagainya. Dalam artian umum dokumentasi merupakan sebuah pencarian, penyelidikan, pengumpulan, pengawetan, pen-guasaan, pemakaian dan penyediaan dokumen.

Analisis deskriptif ini digunakan untuk mengkaji keberadaan halte dan penyediaan halte selama ini. Identifikasi tentang halte yang berada di sepanjang jalan Penggaron - Simpang Lima Semarang, keberadaan halte yang masih kurang perawatan sehingga menyebabkan nilai fungsi terhadap pelayanan kualitas halte dan analisis karakteristik halte berdasarkan peraturan pemerintah yang meliputi jarak halte, lokasi halte, fungsi halte, manfaat halte. Analisis karakteristik pengguna halte dilakukan untuk mengetahui karakteristik dari pengguna angkutan umum di sepanjang Koridor I Trans Semarang rute Penggaron – Simpang Lima berdasarkan preferensi pengguna halte. Perencanaan survei yang dilakukan seperti pada Tabel 1 di bawah.

Data aktual sistem BRT di kumpulkan dengan mengamati bus Trans Semarang Rute Penggaron – Simpang Lima. Data - data di ambil dengan cara melakukan wawancara kepada responden pengguna Halte Bus Trans Semarang, menghitung waktu tempuh dan jarak menuju halte bus terdekat, menanyakan asal tujuan calon penumpang bus, kondisi serta kesetaraan aksesibilitas untuk penyandang cacat disabilitas.

Tabel 1. Perencanaan Survei.

Metode Pengambilan	Prosedur	Input	Output
Lokasi Halte	a) Survei Lokasi Titik Halte	Keterjangkauan Masyarakat	Sesuai/Tidak
Desain Halte	a) Tata Letak Halte b) Ketinggian Halte	Kesesuaian Kriteria Halte	Sesuai/Tidak
Aksesibilitas Halte	a) Akses Pengguna Disabilitas b) Fasilitas Halte	Akses Pejalan Kaki	Sesuai/Tidak
Jumah Halte	a) Survei Data Sekunder Data Dishub	Survei Titik Lokasi Halte	Sesuai/Tidak

### Uji Validitas

Uji validitas berfungsi untuk menunjukkan sejauh mana alat pengukur itu mengukur apa yang ingin diukur seperti yang sudah di sampaikan pada bab sebelumnya. Apabila dalam penelitian menggunakan kuesioner dalam pengumpulan data maka kuesioner yang disusun harus dapat mengukur apa yang akan diukur.

Pengambilan keputusan:

- Apabila  $r$  hitung  $>$   $r$  tabel, maka dapat dinyatakan butir pertanyaan Valid

- Apabila  $r$  hitung  $<$   $r$  tabel, maka dapat dinyatakan butir pertanyaan Tidak Valid

Menentukan  $r$  tabel:

Dengan melihat pada tabel distribusi  $r$  tabel berdasarkan DF sebesar  $N-2 = 101-2 = 99$  dengan signifikansi 0,05 maka didapat nilai  $r$  tabel sebesar 0,196 pada Tabel 2 berikut.

Tabel 2. Uji Validitas

Item	$r$ Hitung	$r$ Tabel	Keterangan
P1	0.429	0.196	Valid
P2	0.426	0.196	Valid
P4	0.322	0.196	Valid
P6	0.472	0.196	Valid
P7	0.397	0.196	Valid
P8	0.510	0.196	Valid
P9	0.540	0.196	Valid
P10	0.484	0.196	Valid
P11	0.407	0.196	Valid
P12	0.622	0.196	Valid

Berdasarkan hasil olah data pada nilai  $r$  hitung seluruh item pertanyaan lebih besar dari  $r$  tabel 0,196 maka dapat

disimpulkan bahwa seluruh item pertanyaan pada variabel Kinerja Halte Bus penelitian ini dinyatakan valid. Uji

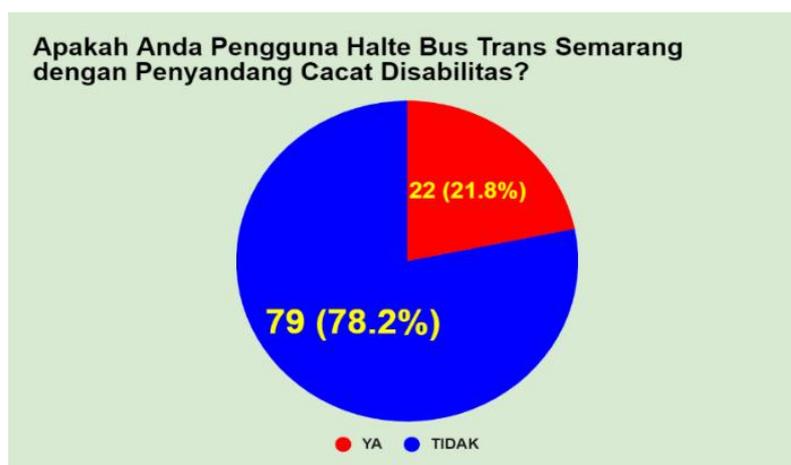
Reliabilitas dalam penelitian ini menggunakan metode Cronbach's Alpha, dengan metode pengambilan keputusan menggunakan batasan 0,600, Apabila *Nilai Cronbach Alpha* > 0,600, maka Reliabel, sebaliknya apabila nilai *Cronbach Alpha* < 0,600 mana dinyatakan Tidak Reliabel. Berikut Tabel 3 adalah hasil Uji Reliabilitas yang diolah menggunakan SPSS.

Tabel 3. *Cronbach Alpha*

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
0,730	10

### Analisis Karakteristik Responden

Untuk mengetahui jumlah pengguna Halte Bus Trans Semarang dengan penyandang cacat disabilitas yaitu dengan cara melakukan wawancara kuesioner responden yang menggunakan Halte Bus Trans Semarang, kemudian merekap data survei, menganalisis hasil kuesioner, survei kondisi eksisting. Menghitung hasil kuesioner jumlah pengguna Halte Bus Trans Semarang. Dari hasil survei yang dilakukan di sepanjang rute Penggaron – Simpang Lima dapat dilihat pada Gambar 1.

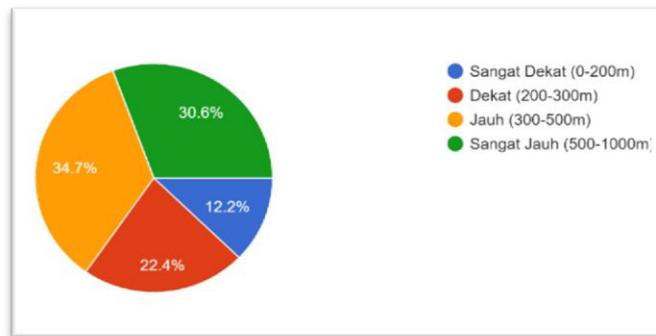


Gambar 1. Diagram Pengguna Halte Trans Semarang Penyandang Disabilitas 2020

Grafik di atas menunjukkan hasil jumlah pengguna Halte Bus Trans Semarang 21,8% responden merupakan pengguna Halte Bus Trans Semarang dengan penyandang disabilitas, sedangkan 78,2% responden merupakan pengguna Halte Bus Trans Semarang non disabilitas.

### Jarak Tempuh Pengguna Menuju Halte Tujuan

Dari hasil pengumpulan data untuk mengetahui jarak antar halte yang berada di sepanjang rute Penggaron – Simpang Lima yaitu dengan cara melakukan wawancara kuesioner pengguna Halte Bus Trans Semarang Rute Penggaron – Simpang Lima yang melakukan perjalanan rutin dapat dilihat pada Gambar 2.



Gambar 2. Diagram Jarak Tempuh Responden Menuju Halte

Grafik di atas menunjukkan hasil responden pengguna Halte Bus Trans Semarang 34,7% responden menempuh jarak sangat jauh dari rumah menuju Halte Bus Trans Semarang, 30,6% responden menempuh jarak yang cukup jauh, sedangkan 36,6% responden menempuh jarak dekat dan sangat dekat menuju Halte Bus Trans Semarang. Berdasarkan data analisis di atas sebagian besar responden menempuh jarak yang jauh dari rumah untuk menuju Halte Bus Trans Semarang terdekat.

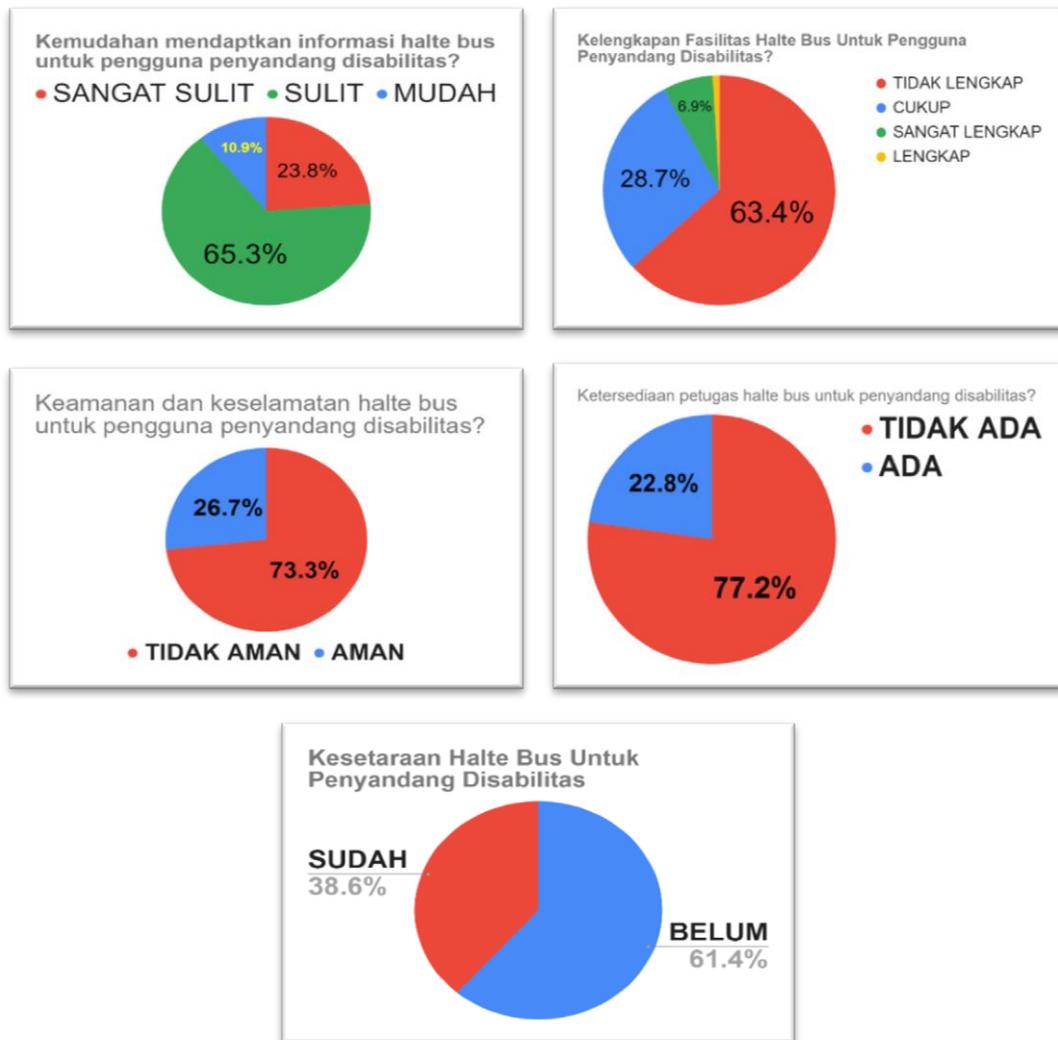
#### **Analisis Karakteristik Halte**

Analisis karakteristik halte yang terdiri dari kesetaraan halte bus untuk penyandang disabilitas, kemudahan mendapatkan informasi untuk penyandang disabilitas, ketersediaan petugas halte bus untuk penyandang disabilitas, fasilitas halte bus untuk penyandang disabilitas, keamanan dan keselamatan halte bus untuk penyandang disabilitas. Data karakteristik disajikan pada Gambar 3. Berdasarkan data dan analisis di atas sebagian besar Halte Bus Trans

Semarang belum ramah untuk penyandang disabilitas karena masih kurangnya kelengkapan fasilitas, keamanan dan keselamatan untuk penyandang disabilitas, serta minimnya ketersediaan per-tugas yang berada di setiap titik Halte Bus Trans Semarang. Belum adanya kesetaraan terhadap penyandang disabilitas menjadikan kesulitan bagi mereka dalam menggunakan transportasi umum. Dari hasil wawancara kuesioner kurang dari 50% Halte Bus Trans Semarang tidak memiliki kelengkapan fasilitas yang baik untuk kalangan penyandang disabilitas.

#### **Jumlah Penumpang**

Data jumlah pengguna BRT Trans Semarang didapatkan dari Dinas Perhubungan 2020 sebanyak 1.835.404 dengan rata – rata perbulan sebanyak 152.950 penumpang yang terbagi menjadi umum, pelajar dan lansia. Target penumpang BRT di tahun 2020 adalah 14.628.290 dengan rata – rata penumpang perbulan sebanyak 1.219.024. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 4.



Gambar 3. Diagram Karakteristik Halte Untuk Penyandang Disabilitas



Gambar 4. Target Jumlah Penumpang BRT 2020

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Halte Bus Trans Semarang**

Halte merupakan sebuah bangunan beratap terletak di median jalan yang digunakan untuk pergantian moda, yaitu dari pejalan kaki ke moda kendaraan umum. Halte dapat ditempatkan di atas trotoar atau bahu jalan dengan jarak bagian paling depan dari halte sekurang-kurangnya 1 meter dari tepi jalur lalu lintas. Persyaratan struktur bangunan memiliki lebar minimal 2 meter, panjang 4 meter dan tinggi bagian atap yang paling bawah minimal 2,5 meter dari lantai. Adapun kriteria halte adalah sebagai berikut:

1. Jarak antar halte/shelter bus dan lapak tunggu pada radius 300 meter dan pada titik potensial kawasan.
2. Menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal.
3. Terlindung dari cuaca (panas atau hujan).
4. Penempatan pada pinggir jalan yang padat lalu lintas.

Berdasarkan tata letak dan kondisi halte untuk mengetahui kondisi sebenarnya yang terjadi di sepanjang jalan Penggaron – Simpang Lima Semarang halte dengan cara mendokumentasikan hasil survei yang ada di lapangan dengan cara malihat langsung ke lokasi kemudian hasil tersebut dapat dilihat untuk mengetahui beberapa kekurangan dan fasilitas yang perlu ditambah atau diperbaiki apabila belum standar sesuai dengan peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 10 tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Angkutan Massal

Berbasis Jalan, maka dapat ditinjau ulang untuk diperbaiki demi kenyamanan dalam menggunakan angkutan transportasi.

### **Kondisi Halte**

Kondisi dari sebagian halte yang ada di sepanjang jalan Penggaron – Simpang Lima masih ada sebagian halte yang kurang terawat sehingga menjadi pemandangan yang tidak bagus karna letak dari halte tersebut berada di kota besar seperti Semarang maka akan mempengaruhi minat dan daya tarik dari masyarakat ketika akan menggunakan angkutan umum. Maka dari pemerintah sendiri perlu adanya peninjauan ulang sehingga tata letak dan kondisi halte yang sudah ada dapat diperbaiki atau direnovasi kembali sehingga keberadaan halte tidak hanya menjadi tempat tunggu melainkan tempat yang nyaman dalam melakukan aktivitas setiap hari ketika menunggu armada Bus Trans Semarang. Beberapa kekurangan yang perlu ditinjau ulang atau diadakanya pembaruan seperti:

- a. Tempat duduk yang harus ditambah
- b. Cat dengan kualitas yang bagus supaya lebih awet
- c. Petugas Control atau petugas jaga demi kenyamanan calon penumpang

Pembangunan halte lokasi harus melalui tempat-tempat yang telah dipilih untuk menaikkan dan menurunkan penumpang agar perpindahan penumpang menjadi lebih mudah dan berfungsi terhadap kelancaran aktifitas lalu lintas, tempat henti dapat pula dikatakan sebagai kebijakan tata ruang kota yang sangat

erat hubungannya dengan kebijakan transportasi.

### Lahan Pendukung Halte Bus Trans Semarang

Terdapat beberapa titik-titik atau pusat kegiatan di sepanjang jalan Penggaron - Simpang Lima Semarang yang menyebabkan terjadinya pola

pergerakan dan menimbulkan dampak yang berpengaruh bagi perkembangan jaman dan perekonomian sebuah kota seperti Semarang. Untuk mengetahui lokasi perkantoran dilakukan observasi secara langsung dilapangan meliputi tempat kerja, Sekolah dan Pendidikan, Pusat Perbelanjaan seperti Tabel 4, Tabel 5 dan Tabel 6.

Tabel 4. Lahan Pendukung Kantor dan Tempat Kerja

No.	Kantor dan Tempat kerja	Lokasi
1.	RRI Semarang	Jl. Ahmad yani
2.	Badan Pertanahan Nasional	Jl. Mangun Sarkoro
4.	BLK Majapahit	Jl. Majapahit
5.	Kecamatan Pedurungan	Jl. Majapahit
6.	Samsat Pedurungan	Jl. Majapahit
7.	BKD Jawa Tengah	Jl. Atmodirono
8.	Blue Bird Taksi	Jl. Majapahit
9.	Balai besar wilayah Sungai	Jl. Brigdjen S. Sudiarto
10.	PT. Bitratex	Jl. Penggaron

Tabel 5. Lahan Pendukung Sekolah dan Pendidikan

No.	Kantor dan Tempat Kerja	Lokasi
1.	MAN 1 Semarang	Pedurungan, Plamongan Hijau
2.	MA Tohiriyah	Penggaron kidul
4.	SMP Purnama	Jl. Pedurungan Zebra
5.	SMAN 2 Semarang	Gemah, Sendangguwo
6.	SMPN 9 Semarang	Gemah, Sendangguwo
7.	SMK Pelita	Sidodadi
8.	SMA Cartecius	Jl. Supriyadi
9.	SMPN 2 Semarang	Jl. Majapahit
10.	SMKN 3 Semarang	Jl. Atmodirono

Tabel 6. Lahan Pendukung Pusat Perbeanjaan

No.	Pusat Perbelanjaan	Lokasi
1.	Transmart	Jl. Penggaron
2.	ADA	Jl. Fatmawati
3.	ADA	Jl. Majapahit
4.	Pasar Gayamsari	Jl. Majapahit
5.	AJBS	Jl. Majapahit
7.	Matahari Mall	Simpang Lima
8.	Ciputra Mall	Simpang Lima
9.	ACE Hardwere	Simpang Lima
10.	Lotte Mart	Jl. Majapahit
11.	Super Indo	Jl. Majapahit

### **Hasil Analisis**

Dari beberapa hasil analisa ada beberapa kriteria yang harus dipenuhi untuk penempatan posisi halte dan jarak halte adalah salah satu faktor penting mengetahui lokasi permintaan dari pengguna BRT yang merupakan sumber bangkitan dan tarikan pergerakan penduduk serta lokasi pergantian moda sebelum ataupun setelah menggunakan yang telah dipilih. Dari beberapa hasil penelitian yang ada di sepanjang jalan Penggaron – Simpang Lima ada beberapa kriteria yang perlu ditinjau ulang karena berdasarkan pengamatan masih ada beberapa halte yang tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 10 Tahun 2012 untuk penempatan letak halte dan jarak halte dari hasil analisa ini.

### **Jarak Halte**

Berdasarkan hasil analisa yang diperoleh jarak antara halte rute Penggaron – Simpang Lima dan halte rute Simpang Lima – Penggaron yang dapat dilihat seperti Gambar 5 dan Gambar 6.

### **Rekapitulasi Hasil Analisis**

Dari hasil penyebaran kuesioner dengan pihak responden, maka karakteristik persepsi responden yang dapat dilihat pada Tabel 7.

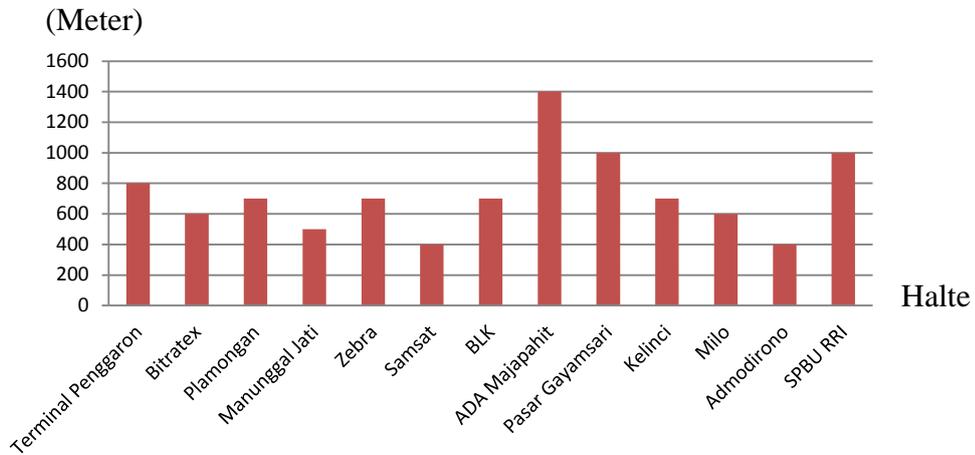
Perekayasaan tempat perhentian kendaraan penumpang umum adalah teknik perencanaan tempat perhentian kendaraan penumpang umum yang disediakan bagi pengguna angkutan umum untuk naik dan turun atau

melakukan perpindahan moda angkutan umum dengan selamat, tertib, lancar, aman dan nyaman. Dari beberapa halte yang sudah ada sebuah pembangunan perlu adanya perencanaan, perhitungan ketika akan membangun sehingga dalam pembangunan atau peletakan halte sudah diperhitungkan. Jalur pejalan kaki tidak boleh kurang dari 1,2 M yang merupakan lebar minimum yang dibutuhkan untuk orang yang menggunakan alat bantu jalan dan para pejalan kaki.

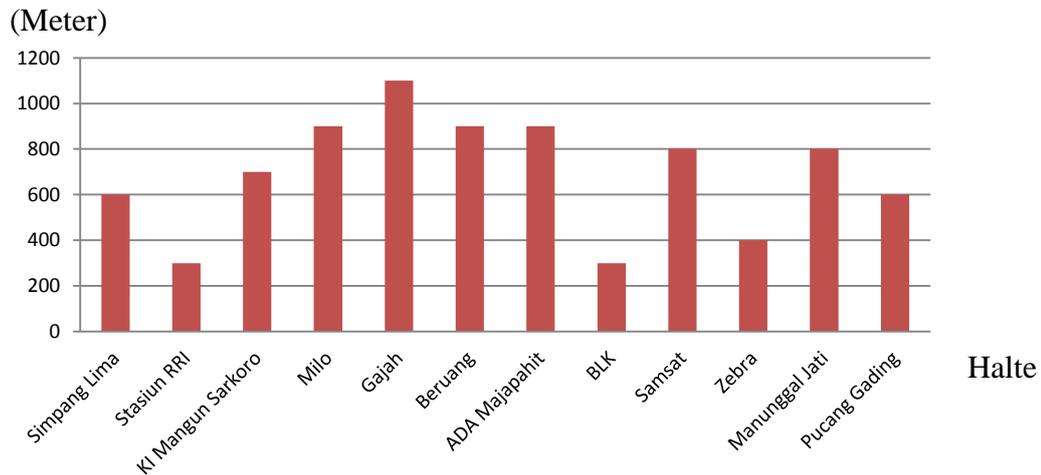
Berdasarkan tata letak dan kondisi halte sudah ditetapkan oleh Dinas Perhubungan nomor 271 tahun 1996 Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Umum Kendaraan Penumpang, tentang Tata Letak Halte Terhadap Ruang Lalu Lintas :

- a. Jarak maksimal terhadap fasilitas penyeberangan pejalan kaki adalah 100 meter
- b. Jarak minimal halte dari persimpangan adalah 50 meter
- c. Jarak minimal gedung seperti rumah sakit, tempat ibadah yang membutuhkan ketenangan adalah 100 meter

Penyelenggara angkutan massal berbasis jalan adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan Republik Indonesia nomor PM.10 tahun 2012. Pengguna jasa adalah perseorangan atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan massal berbasis jalan.



Gambar 5. Jarak Antar Halte Rute Penggaron-Simpang Lima



Gambar 6. Jarak Antar Halte Rute Simpang Lima - Penggaron

Tabel 7. Rekapitulasi Karakteristik dan Presepsi Responden

No.	Karakteristik Presepsi Responden	Rute Penggaron - Simpang Lima
1	Jumlah	100 Responden
2	Presentase Pengguna Disabilitas dan Non Disabilitas	78,2% Pengguna Disabilitas
		21,8% Pengguna Non Disabilitas
3	Kesetaraan Halte	61,4% Sudah
		38,6% Belum
4	Kemudahan Mendapatkan Informasi	65,3% Sulit
		34,7% Mudah
5	Kelengkapan Fasilitas Halte	63,4% Tidak Lengkap
		28,7% Cukup Lengkap
		6,9% Lengkap

		1% Sangat Lengkap
6	Ketersediaan Petugas	77,2% Tidak Ada 22,8% Ada
7	Keamanan dan Keselamatan	73,3% Tidak Aman 26,7% Aman

## SIMPULAN

Hasil analisis kinerja halte bus Trans Semarang Koridor I rute Penggaron – Simpang Lima. Dilakukannya pembangunan halte yang tidak serentak mengakibatkan bangunan halte di sepanjang jalan Penggaron – Simpang Lima Semarang mengalami perbedaan meskipun di lokasi yang sama. Perlu adanya peninjauan ulang dari pemerintah tentang kapasitas halte, kondisi halte, tata letak halte dan jarak halte yang masih kurang dari standar. Kurangnya fasilitas yang dimiliki sebagian halte bus Trans Semarang dan jarak pengguna halte menuju halte tujuan masih menempuh jarak yang cukup jauh sehingga masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi. Kondisi halte bus Trans Semarang masih belum ramah terhadap penyandang disabilitas, kurangnya fasilitas dan keamanan bagi pengguna penyandang disabilitas menjadikan kesulitan bagi mereka dalam menggunakan transportasi umum.

## DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S., 2019, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Badan Pusat Statistik Jawa Tengah, 2018, *Indikator Perkembangan Penduduk Kota Semarang*. Semarang: Badan Pusat Statistik
- Dinas Perhubungan Tahun 1996. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272/Hk.105/Drjd/96 Tentang Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum.
- Munawar, A., 2011, *Dasar - Dasar Teknik Transportasi*. Yogyakarta: BetaOffset.
- Ojo, Thomas Kolawole, 2017, *Quality of public transport service: an integrative review and research agenda*. *Transp. Lett.* 1–14. <https://doi.org/10.1080/19427867.2017.1283835>.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM.10 tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan, Indonesia.
- Peraturan Pemerintah RI No. 14 Tahun 1993, tentang Angkutan Jalan.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana Dan Lalu Lintas Jalan, Indonesia.
- Sukmadinata, Nana Syaodih, 2017, *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung : PT Remaja Rosdakarya.
- Sugiyono, 2010, *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

- TCRP, 2003, *Transit Capacity and Quality of Service Manual. In TCRP Report 100. Transit Cooperative Research Program*, Washington, DC.
- Van Lierop, Dea, El-Geneidy, Ahmed M., 2016, *Enjoying loyalty: the relationship between service quality, customer satisfaction, and behavioral intentions in public transit*. Res. Transp. Econ. 59, 50–59. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2016.04.001>.
- Vuchic, V.R., 1986, *Urban Public Transportation System and Technology*. Prentice Hall: New Jersey.