

**TUGAS AKHIR
(SKRIPSI)**

**STUDI TATA LETAK DAN PERANCANGAN HALTE
DI KOTA MALANG**

(Studi Kasus : Sepanjang Jalan Veteran)



Disusun Oleh :
MARIA ANTONIUS DJONE
NIM. 06.24.023

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
(TEKNIK PLANOLOGI)
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**

2013

LEMBAR PENGESAHAN

TUGAS AKHIR (SKRIPSI)

STUDI TATA LETAK DAN PERANCANGAN HALTE
(Studi kasus: Sepanjang Jalan Veteran, Malang)

Disusun Oleh

Nama : MARIA ANTONIUS DJONE

Nim : 06.24.023

Dipertahankan Dihadapan Tim Penguji Ujian Skripsi
Jenjang Strata Satu (S1)
Di

Jurusan Teknik Planologi
Program Studi Perencanaan Wilayah Dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang

Dinyatakan Lulus Dan Diterima Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Teknik

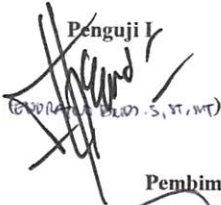
Pada Hari :

Tanggal :

Dengan Nilai :

Anggota Penguji :

Penguji I



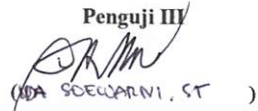
(WINDA RAHMAH M. LINDA, S, ST, MT)

Penguji II



(MIRA DEGIWATI, ST, MT)

Penguji III



(IDA SOEWARINI, ST)

Menyetujui :

Pembimbing I



(Arief Setiawan, ST, MT.)

Pembimbing II



(Ika Damayanti, ST, MSi.)

Mengetahui :



Dekan
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang



(Dr. Ir. Kustamar, MT)

Ketua Jurusan
Teknik Planologi
FTSP-ITN Malang



(Dr. Ir. Ibnu Sasongko, MT)



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
(TEKNIK PLANOLOGI)

Jl. Bendungan Sigura-gura No.2 Malang Telp/Fax : (0341) 567154

LEMBAR PERBAIKAN

Dalam Sidang Komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota (Planologi) :

Nama : MARIA ANTONIUS DJONE
NIM : 06.24.023
Hari / Tanggal : ...²¹... Februari 2013
Judul : STUDI TATA LETAK DAN PERANCANGAN HALTE
(Studi kasus: Sepanjang Jalan Veteran, Malang)

Terdapat pertanyaan dan masukan yang meliputi :

- # Lokasi ≠ Tata letak ?
- # Karakter Halte → Revisi, Terminologi, Variabel !
- # Kinerja apakah bila menentukan lokasi & Design Halte ?
- # IPA & membedakan Pengguna bagaimana implementasinya ?
- # P.27 → Kinerja 100% → Bagaimana bisa ?
- # Elemen Rumah Joglo muncul dari Mana ?

Penguji I


(E. M. D. I. A. S. S. T. M.)



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
(TEKNIK PLANOLOGI)

Jl. Bendungan Sigura-gura No.2 Malang Telp/Fax : (0341) 567154

LEMBAR PERBAIKAN

Dalam Sidang Komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Jurusan Teknik
Perencanaan Wilayah dan Kota (Planologi) :

Nama : MARIA ANTONIUS DJONE
NIM : 06.24.023
Hari / Tanggal : ...²¹... Februari 2013
Judul : STUDI TATA LETAK DAN PERANCANGAN HALTE
(Studi kasus: Sepanjang Jalan Veteran, Malang)

Terdapat pertanyaan dan masukan yang meliputi :

- # Populasinya siapa? dan bagaimana penyebarannya?
- # Apa dasar klasifikasi Variabel Halte?
- # Analisa & Atribut tidak sama dg Variabel yg ditetapkan?
- # Standar kelayakan tidak memadai, dimana?
- # Penilaian Kepuasan bagaimana bisa lebih dari 100 %?
- # Penilaian Kinerja Variabelnya apa? cara menilainya bagaimana?
- # Tata Tulis : Tabel terputus, No tabel

Penguji II

(MIRA Setiawati), ST, MT



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
(TEKNIK PLANOLOGI)

Jl. Bendungan Sigura-gura No.2 Malang Telp/Fax : (0341) 567154

LEMBAR PERBAIKAN


Dalam Sidang Komprehensif Tugas Akhis Tingkat Sarjana Jurusan Teknik
Perencanaan Wilayah dan Kota (Planologi) :

Nama : MARIA ANTONIUS DJONE
NIM : 06.24.023
Hari / Tanggal : 21.....Februari 2013
Judul : STUDI TATA LETAK DAN PERANCANGAN HALTE
(Studi kasus: Sepanjang Jalan Veteran, Malang)

Terdapat pertanyaan dan masukan yang meliputi :

- # Penentuan Jl. Veteran tidak tepat, cek standart.
- # Design Halte → cek dg Hasil jawaban Responden (Pilihan bukan pda Atap)
- # Alat ukur untuk tingkat kepuasan & kepentingan berapa IPA? gunakan yg lain jika tidak dipahami?
- # Rekomendasi .1 & 5
- # Reaksional : ABSTRAK, Tabel terpotong, Lata belakang tidak boleh ada foto, Daftar Pustaka.

Penguji III


(IDA SOEWARNY, ST)

**"Layout and Design Study of Vehicle Stop at Malang Case Study Along
Jalan Veteran"**

ABSTRACT

Vehicle stop is motor vehicle stops is common to raise and lower the passenger. Vehicle stop is a tool in the form of a place to wait for public transport will go through the path where the stop is located. Vehicle stop aims to produce a convenience for users who are reviewed by the capacity, layout and design of the stop.

In this study we will discuss the characteristics and performance of the service stops along the way veterans stop by the perception that stops the user can be measured by the level of user satisfaction and the importance of shelter to shelter layout suitability, availability of facilities at the bus stop, the conditions at the shelter facility, fitness room stop , stop condition, model / design stops. How to get the data - this data through observations, questionnaires and documentation. To achieve this goal, this study used importance in assessing the performance analysis of service performance as perceived by road users stop.

The results of the analysis in the form of shelter characteristics that show most of the elements stop not functioning optimally due to lack of facilities, condition and location of the bus stop shelter. While the performance of services as perceived by the user stops stops are in moderate condition, thus showing the performance of the service is not good because it has not been providing comfort for the user stops while waiting for public transport with the need for improved evaluation of performance on the suitability of the layout of bus stops, availability of facilities at the bus stop, the condition of facilities at the bus stop, and the stop condition.

Words - keywords: Study Layout, Design, Vehicle Stop

“Studi Tata Letak dan Perancangan Halte di Kota Malang Studi Kasus Sepanjang Jalan Veteran”

ABSTRAKSI

Halte adalah tempat pemberhentian kendaraan bermotor umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Halte adalah sebuah sarana berupa tempat untuk menunggu angkutan umum yang akan melalui jalur di mana halte tersebut berada. Halte bertujuan agar dapat menghasilkan kenyamanan bagi pengguna yang ditinjau berdasarkan daya tampung, tata letak dan desain dari halte tersebut.

Dalam penelitian ini akan dibahas mengenai karakteristik halte dan kinerja pelayanan halte di sepanjang jalan veteran berdasarkan persepsi pengguna halte yang dapat diukur melalui tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan pengguna halte terhadap kesesuaian tata letak halte, ketersediaan fasilitas di halte, kondisi fasilitas di halte, kesesuaian ruang halte, kondisi halte, model/desain halte. Cara memperoleh data - data ini melalui hasil observasi, kuesioner dan dokumentasi. Untuk mencapai tujuannya, penelitian ini menggunakan *importance performance analysis* dalam menilai kinerja pelayanan halte berdasarkan persepsi pengguna jalan.

Hasil dari analisa berupa karakteristik halte yang menunjukkan sebagian besar elemen halte belum berfungsi secara maksimal akibat kurangnya fasilitas, kondisi halte serta lokasi halte yang belum sesuai. Sedangkan kinerja pelayanan halte berdasarkan persepsi pengguna halte berada pada kondisi sedang, sehingga menunjukkan kinerja pelayanan yang kurang baik karena belum memberikan kenyamanan bagi pengguna halte saat menunggu angkutan umum dengan perlu adanya evaluasi peningkatan kinerja pada kesesuaian tata letak halte, ketersediaan fasilitas di halte, kondisi fasilitas di halte, dan kondisi halte.

Kata - kata kunci: Studi Tata Letak, Perancangan, Halte

KATA PENGANTAR

Setelah mengalami proses yang cukup panjang dan melelahkan, penulis merasa bahwa penulisan proposal skripsi ini sangat penting untuk mengukur kemampuan dalam menyerap ilmu yang telah didapat melalui kuliah maupun pengalaman-pengalaman lapangan. Penulis tertarik mengambil tema halte dikarenakan hingga saat ini halte-halte yang ada di hampir setiap daerah tidak digunakan dengan semestinya, hal tersebut dikarenakan kondisi halte yang tidak layak atau desain dari halte yang kurang menarik pengguna.

Dalam laporan hasil penelitian ini, akan disajikan latar belakang, tujuan, tinjauan pustaka yang dijadikan referensi, metodologi, gambaran umum lokasi penelitian, hasil analisa dan arahan dari hasil analisa. Adapun penelitian ini akan membahas mengenai *Studi Tata Letak dan Perancangan Halte di Kota Malang Studi Kasus Sepanjang Jalan Veteran*.

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, karena penulis telah diberikan jalan dan tenaga untuk dapat menyelesaikan hasil penelitian ini, Ucapan terima kasih dan hormat penulis kepada kedua pembimbing Bapak Arief Setyawan, ST, MT. dan Ibu Ika Damayanti, ST. atas waktu yang telah diluangkan dalam memberikan bimbingan dalam rangka penyusunan proposal ini. Penulis juga tak lupa memberikan ucapan terimakasih kepada Bapak Dr. Ir. Ibnu Sasongko, MT selaku dosen wali dan rekan-rekan Planologi 2006 atas motivasi, semangat dan bantuan yang diberikan dalam proses penyusunan proposal ini.

Demikian dengan penuh rasa syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa, semoga penelitian ini dapat berguna bagi banyak kalangan yang berkepentingan, terutama bagi Jurusan Teknik Planologi ITN Malang.

Malang, Februari 2013

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
Halaman Judul	i
Lembar Pengesahan	ii
Lembar Perbaikan	iii
Abstrak	vi
Abstrak	vii
Kata Pengantar	viii
Daftar Isi	ix
Daftar Tabel.....	xiii
Daftar Gambar.....	xvi

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah.....	6
1.3 Tujuan dan Sasaran.....	6
1.3.1 Tujuan	6
1.3.2 Sasaran	7
1.4 Kegunaan Penelitian	7
1.4.1 Kegunaan Praktis.....	7
1.4.2 Kegunaan Akademis.....	7
1.5 Ruang Lingkup Studi	8
1.5.1 Ruang Lingkup Materi	8
1.5.2 Ruang Lingkup Lokasi	8

BAB II KAJIAN PUSTAKA

2.1 Mengidentifikasi Karakter Halte.....	11
2.1.1 Definisi Halte.....	11
2.1.2 Standar Pembangunan Halte	13

2.1.3	Perencanaan Pembangunan Halte	15
2.1.4	Kebutuhan Ruang Halte	18
2.2	Lokasi Halte	20
2.2.1	Sebaran Tapak Pemberhentian Angkutan Umum	20
2.2.2	Tata Letak Halte.....	22
2.3	Desain Halte Berdasarkan Budaya Jawa.....	22
2.3.1	Pengertian Rancangan atau Desain	23
2.3.2	Pengertian Budaya	24
2.4	Rancangan Halte	26
2.5	Karakter Masyarakat Sebagai Pengguna Halte.....	30
2.6	Landasan Penelitian	31

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

3.1	Metode Pengumpulan Data	35
3.1.1	Survey Primer	35
3.1.2	Survey Sekunder.....	38
3.2	Metode Analisis	38
3.2.1	Analisa Karakteristik Halte di Sepanjang Jalan Veteran	39
3.2.2	Analisa Minat dan Kebutuhan Calon Penumpang Dalam Menggunakan Halte.....	40
3.2.3	Analisa Halte Berdasarkan Karakter, Minat dan Kebutuhan Halte	42
3.2.3	Kerangka Pikir	45
3.2.4	Kerangka Kerja	47

BAB IV KONDISI HALTE DI SEPANJANG JALAN VETERAN

4.1	Karakter Halte di Sepanjang Jalan Veteran	48
4.1.1	Karakter Halte di Sepanjang Jalan Veteran Berdasarkan Tata Letak Halte.....	48
4.1.2	Karakter Halte di Sepanjang Jalan Veteran	

Berdasarkan Fasilitas Halte.....	51
4.1.3 Karakter Halte di Sepanjang Jalan Veteran	
Berdasarkan Daya Tampung Halte	53
4.1.3 Karakter Halte di Sepanjang Jalan Veteran	
Berdasarkan Kondisi Halte.....	54
4.1.3 Karakter Halte di Sepanjang Jalan Veteran	
Berdasarkan Model atau Desain Halte.....	55
4.2 Angkutan Umum di Sepanjang Jalan Veteran.....	55
4.3 Persepsi Masyarakat Terhadap Keberadaan Halte	56
4.3.1 Persepsi Masyarakat Terhadap Karakteristik Halte	
Brawijaya 1	57
4.3.2 Persepsi Masyarakat Terhadap Karakteristik Halte	
Brawijaya 2	61
4.3.3 Persepsi Masyarakat Terhadap Karakteristik Halte	
MTs Nuhamadiyah	65

BAB V ANALISA

5.1 Analisis Karakteristik Halte di Sepanjang Jalan Veteran	71
5.1.1 Analisis Karakteristik Halte Berdasarkan Tata Letak.....	72
5.1.2 Analisis Karakteristik Halte Berdasarkan Fasilitas Halte	74
5.1.3 Analisis Karakteristik Halte Berdasarkan Daya Tampung Halte.....	75
5.2. Analisa Kinerja Halte Eksisting Berdasarkan Persepsi Masyarakat	
Sebagai Pengguna Halte di Sepanjang Jalan Veteran.....	76
5.2.1 Analisis Kinerja Pelayanan Halte Brawijaya 1	
Berdasarkan Persepsi Pengguna Halte.....	78
5.2.2 Analisis Kinerja Pelayanan Halte Brawijaya 2	
Berdasarkan Persepsi Pengguna Halte.....	81
5.2.3 Analisis Kinerja Pelayanan Halte MTs Muhammadiyah	
Berdasarkan Persepsi Pengguna Halte.....	83
5.2.4 Kajian Faktor - Faktor yang Mempengaruhi Kinerja	

Pelayanan Halte di Sepanjang Jalan Veteran	85
5.2.5 Analisis Distribusi Atribut	
Kinerja Pelayanan Halte	88
5.3 Analisis Halte Berdasarkan	
Standar Halte dan Persepsi Masyarakat Sebagai Pengguna Halte.....	100

**BAB VI ARAHAN TATA LETAK DAN DESAIN HALTE DI SEPANJANG
JALAN VETERAN BERDASARKAN STANDAR HALTE DAN
PERSEPSI MASYARAKAT**

6.1 Karakteristik Halte di Sepanjang Jalan Veteran.....	107
6.2 Arahan Peningkatan Kinerja Pelayanan Halte di Sepanjang Jalan Veteran Berdasarkan Kuadran IPA.....	108
6.3 Lokasi dan Desain Halte	112
6.3.1 Penentuan Letak Halte	112
6.3.2 Penentuan Ketersediaan dan Kondisi Fasilitas Halte	114
6.3.3 Penentuan Ruang Halte	116
6.3.4 Penentuan Desain Halte dengan Corak Budaya Jawa.....	118

BAB VII PENUTUP

6.1 Kesimpulan	121
6.2 Rekomendasi	122
7.2.1 Usulan Bagi Pemerintah Kota Malang	122
7.2.2 Usulan Penelitian Lebih Lanjut	123

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Penentuan Jarak Antar Halte	21
Tabel 2.2 Variabel Penelitian	33
Tabel 3.1 Populasi dan Sampel.....	37
Tabel 3.2 Jumlah Pengguna Halte.....	39
Tabel 3.3 Jumlah Pengguna Halte Berdasarakan Latar Belakang	40
Tabel 3.4 Rumusan Variabel Karakteristik Halte	41
Tabel 3.5 Hubungan Antara Standar Halte dan Aspirasi Masyarakat	45
Tabel 4.1 Lokasi Halte.....	51
Tabel 4.2 Spasi atau Jarak Antar Halte	51
Tabel 4.3 Daya Tampung Halte.....	53
Tabel 4.4 Jumlah Sampel Pengguna Halte.....	56
Tabel 4.5 Jumlah Sampel Pengguna HalteBrawijaya 1	56
Tabel 4.6 Jumlah Sampel Pengguna HalteBrawijaya 2.....	57
Tabel 4.7 Jumlah Sampel Pengguna HalteMTs Muhamadiyah	57
Tabel 4.8 Persentase Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan Pelajar dan Mahasiswa pada Halte Brawijaya 1	57
Tabel 4.9 Persentase Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan Pekerja Kantoran pada Halte Brawijaya 1	59
Tabel 4.10 Persentase Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan Wiarswasta dan Ibu Rumah Tangga pada Halte Brawijaya 1	60
Tabel 4.11 Persentase Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan Pelajar dan Mahasiswa pada Halte Brawijaya 2	62
Tabel 4.12 Persentase Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan Pekerja Kantoran pada Halte Brawijaya 2	63
Tabel 4.13 Persentase Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan Wiarswasta dan Ibu Rumah Tangga pada Halte Brawijaya 2	64
Tabel 4.14 Persentase Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan Pelajar dan Mahasiswa pada Halte MTs Muhamadiyah.....	66
Tabel 4.15 Persentase Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan	

Pekerja Kantoran pada Halte MTs Muhamadiyah.....	67
Tabel 4.16 Persentase Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan	
Wiarswasta dan Ibu Rumah Tangga pada Halte MTs Muhamadiyah.....	69
Tabel 5.1 Parameter Analisis Lokasi Halte Karakteristik Halte	72
Tabel 5.2 Analisis Karakteristik Halte Berdasarkan Tata Letak.....	73
Tabel 5.3 Analisis Karakteristik Halte Berdasarkan Tata Letak.....	73
Tabel 5.4 Analisis Karakteristik Halte Berdasarkan Ketersediaan Fasilitas	74
Tabel 5.5 Analisis Karakteristik Halte Berdasarkan Daya Tampung.....	75
Tabel 5.6 Tingkat Kepuasan dan Kepentingan	
Pengguna Halte pada Halte Brawijaya 1.....	79
Tabel 5.7 Kriteria Tingkat Kepuasan	
Pengguna Halte pada Halte Brawijaya 1.....	80
Tabel 5.8 Tingkat Kepuasan dan Kepentingan	
Pengguna Halte pada Halte Brawijaya 2.....	82
Tabel 5.9 Kriteria Tingkat Kepuasan	
Pengguna Halte pada Halte Brawijaya 2.....	82
Tabel 5.10 Tingkat Kepuasan dan Kepentingan	
Pengguna Halte pada Halte MTs Muhamadiyah	84
Tabel 5.11 Kriteria Tingkat Kepuasan	
Pengguna Halte pada Halte MTs Muhamadiyah	84
Tabel 5.12 Tingkat Kesesuaian Kepuasan dan Kepentingan	
Pengguna Halte	86
Tabel 5.13 Tingkat Kesesuaian Kepuasan dan Kepentingan	
Pengguna Halte	86
Tabel 5.14 Hasil Analisa Kinerja Pelayanan Halte.....	87
Tabel 5.15 Total Prosentase Rata - Rata Tingkat Kepentingan dan Kepuasan	
Pengguna Halte Pada Halte Brawijaya 1	90
Tabel 5.16 Distribusi Atribut/Variabel Kinerja Pelayanan	
Pada Kuadran IPA di Halte Brawijaya 1.....	90
Tabel 5.17 Total Prosentase Rata - Rata Tingkat Kepentingan dan Kepuasan	

Pengguna Halte Pada Halte Brawijaya 2	93
Tabel 5.18 Distribusi Atribut/Variabel Kinerja Pelayanan Pada Kuadran IPA di Halte Brawijaya 2	93
Tabel 5.19 Total Prosentase Rata - Rata Tingkat Kepentingan dan Kepuasan Pengguna Halte Pada Halte MTs Muhamadiyah.....	96
Tabel 5.20 Distribusi Atribut/Variabel Kinerja Pelayanan Pada Kuadran IPA di Halte MTs Muhamadiyah	97
Tabel 5.21 Distribusi Atribut/Variabel Kinerja Pelayanan Pada Kuadran IPA Berdasarkan Tiap Halte.....	99
Tabel 5.22 Hubungan Antara Standar Halte dan Aspirasi Masyarakat	101
Tabel 6.1 Karakteristik Halte Di Sepanjang Jalan Veteran.....	107
Tabel 6.2 Arahan Peningkatan Atribut / Variabel Pada Tiap Halte.....	109
Tabel 6.3 Prioritas Pengembangan Kinerja Pelayanan Halte di Sepanjang Jalan Veteran.....	110
Tabel 6.4 Lokasi Halte.....	112
Tabel 6.5 Ketersediaan Fasilitas Halte.....	114
Tabel 6.6 Daya Tampung Halte.....	116
Tabel 6.7 Penentuan Model atau Desain Halte.....	118

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Coritiba Bus Stop.....	3
Gambar 1.2 Strawberry Bus Stop.....	3
Gambar 1.3 Peta Lokasi Studi.....	10
Gambar 2.1 Peletakan Halte pada Pertemuan Jalan Simpang Tiga.....	14
Gambar 2.2 Peletakan Halte pada Pertemuan Jalan Simpang Empat.....	14
Gambar 2.3 Peletakan Halte pada Ruas Jalan.....	15
Gambar 2.4 Rambu Lalu Lintas.....	27
Gambar 2.5 Contoh Shelter.....	28
Gambar 2.6 Contoh Lay Bys.....	29
Gambar 3.1 Pembagian Kuadran IPA.....	43
Gambar 3.2 Kerangka Pikir.....	46
Gambar 3.3 Kerangka Kerja.....	47
Gambar 4.1 Peletakan Halte pada Pertemuan Jalan Simpang Empat.....	49
Gambar 4.2 Peletakan Halte pada Ruas Jalan.....	49
Gambar 4.3 Peletakan Halte pada Pertemuan Jalan Simpang Tiga.....	49
Gambar 4.4 Halte Brawijaya 1.....	49
Gambar 4.5 Halte Brawijaya 2.....	50
Gambar 4.6 Halte MTs Muhamadiyah.....	50
Gambar 4.7 Fasilitas di Halte Brawijaya 1.....	52
Gambar 4.8 Fasilitas di Halte Brawijaya 2.....	52
Gambar 4.9 Fasilitas di Halte MTs Muhamadiyah.....	52
Gambar 4.10 Daya Tampung di Halte Brawijaya 1.....	53
Gambar 4.11 Daya Tampung di Halte Brawijaya 2.....	54
Gambar 4.12 Daya Tamoung di Halte MTs Muhamadiyah.....	54
Gambar 4.13 Gambar Model Halte.....	55
Gambar 4.14 Angkutan Umum di Sepanjang Jalan Veteran.....	56

Gambar 4.15	Grafik Perbandingan tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan Pelajajar dan Mahasiswa pada Halte Brawijaya 1	58
Gambar 4.16	Grafik Perbandingan tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan Pekerja Kantoran pada Halte Brawijaya 1.....	59
Gambar 4.17	Grafik Perbandingan tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan Wiraswasta dan Ibu Rumah Tangga pada Halte Brawijaya 1	61
Gambar 4.18	Grafik Perbandingan tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan Pelajajar dan Mahasiswa pada Halte Brawijaya 2	62
Gambar 4.19	Grafik Perbandingan tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan Pekerja Kantoran pada Halte Brawijaya 2.....	63
Gambar 4.20	Grafik Perbandingan tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan Wiraswasta dan Ibu Rumah Tangga pada Halte Brawijaya 2	65
Gambar 4.21	Grafik Perbandingan tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan Pelajajar dan Mahasiswa pada Halte MTs Muhamadiyah.....	66
Gambar 4.22	Grafik Perbandingan tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan Pekerja Kantoran pada Halte MTs Muhamadiyah.....	68
Gambar 4.23	Grafik Perbandingan tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan Wiraswasta dan Ibu Rumah Tangga pada Halte MTs Muhamadiyah....	69
Gambar 5.1	Peta Analisa Lokasi Halte	73
Gambar 5.2	Peta Analisa Fasilitas Halte	74
Gambar 5.3	Peta Analisa Daya Tampung Halte	75
Gambar 5.4	Pembagian Kuadran IPA	89
Gambar 5.5	Diagram Kuadran IPA Halte Brawijaya 1	92
Gambar 5.6	Diagram Kuadran IPA Halte Brawijaya 2	96
Gambar 5.7	Diagram Kuadran IPA Halte MTs Muhanadiyah.....	99
Gambar 5.8	Diagram Kuadran IPA Halte di Sepanjang Jalan Veteran.....	100
Gambar 6.1	Penentuan Lokasi Halte.....	113
Gambar 6.1	Rencana Letak dan Desain Halte di Sepanjang Jalan Veteran	120

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Halte adalah tempat pemberhentian kendaraan bermotor umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang¹. Halte adalah sebuah sarana berupa tempat untuk menunggu angkutan umum yang akan melalui jalur di mana halte tersebut berada. Angkutan umum akan berhenti tepat di depan halte untuk menunggu penumpang yang akan naik ataupun turun. Lokasi halte berada di tempat-tempat strategis di mana mudah diakses oleh banyak orang. Jarak antar-halte pun tidak boleh terlalu dekat atau jauh sehingga dapat menyuplai kebutuhan penumpang yang akan naik-turun angkutan umum. Keberadaan halte yang merupakan salah satu dari rangkaian moda sarana dan prasarana pelayanan transportasi tentunya harus mempunyai fungsi yang optimal, dalam arti mempunyai nilai kemanfaatan bagi pengguna yang maksimal. Kelancaran, kenyamanan dan keamanan pengguna menjadi prioritas utama dalam perencanaan lokasi dan desain fisiknya.

Halte bertujuan agar dapat menghasilkan kenyamanan bagi pengguna yang ditinjau berdasarkan daya tampung, tata letak dan desain dari halte tersebut. Dengan adanya halte, calon penumpang angkutan umum tidak perlu repot mencari tempat nyaman untuk menunggu kendaraan umum yang akan ditumpangnya karena halte memiliki beberapa fasilitas untuk memenuhi kebutuhan calon penumpang, diantaranya: kursi, penutup berupa atap, dan tempat sampah. Terkadang ada juga halte yang memiliki fasilitas berupa kios penjual makanan atau minuman ringan untuk menyuplai kebutuhan calon penumpang yang biasanya sangat membutuhkan minuman segar. Namun, meskipun telah ada fasilitas penunjang kebutuhan penumpang, halte terlihat masih sepi. Kebanyakan penumpang akan naik atau turun dari kendaraan umum di sembarang lokasi pemberhentian. Hal ini dapat mengakibatkan kesemrawutan jalur jalan raya dan mengganggu pengguna jalan lain.

¹ pasal 1 undang-undang no 22 Tahun 2009 tentang laulntsa angkutan jalan

Halte idealnya berada di sepanjang rute angkutan umum/bus, dilengkapi dengan rambu petunjuk, terletak pada jalur pejalan (kaki) dan dekat dengan fasilitas pejalan (kaki) dan tidak mengganggu arus kelancaran lalu-lintas. Selain itu halte diarahkan agar dekat dengan pusat kegiatan perkantoran, pendidikan, perdagangan dan jasa dan kawasan padat permukiman. Selain itu perlu adanya fasilitas utama dan fasilitas tambahan, seperti identitas halte berupa nama dan (atau) nomor, rambu petunjuk, papan informasi trayek, lampu penerangan, tempat duduk, tempat sampah, papan iklan/pengumuman pagar. Pada persimpangan, penempatan fasilitas tambahan itu tidak boleh mengganggu ruang bebas pandang. Jika melihat tata letak sesuai aturan yang ada maka jarak maksimal terhadap fasilitas penyeberangan pejalan kaki adalah 100 meter, jarak minimal halte dari persimpangan adalah 50 meter atau bergantung pada panjang antrian, jarak minimal gedung (seperti rumah sakit, tempat ibadah) yang membutuhkan ketenangan adalah 100 meter dan peletakan di ruas jalan. Peletakan di persimpangan menganut sistem campuran, yaitu antara sesudah persimpangan (farside) dan sebelum persimpangan (nearside).² Optimalisasi fungsi halte akan berpengaruh pada pelayanan lalu lintas transportasi yang baik, kelancaran sirkulasi jalan dan angkutan dalam kota, fungsi sekunder pengenalan identitas kota dan sebagainya, yang secara luas akan berdampak pada kemungkinan kota berfungsi secara efektif.

Ada beberapa kemungkinan penumpang enggan memanfaatkan halte. Salah satu diantaranya adalah desain dari halte yang biasanya sangat formal dan tidak memiliki keunikan dari bangunan lain. Untuk menjawab tantangan itulah, di beberapa negara dunia disediakan halte dengan desain unik sehingga menarik calon penumpang angkutan umum untuk memanfaatkannya. Beberapa contoh halte yang dapat diangkat yang terdapat di berbagai belahan dunia³.

- Curitiba Bus Stop (Kota Curitiba, Brazil)

Desainnya sangat menarik dan dinamis berupa tabung kaca dengan dua pintu di kedua sisinya lengkap dengan anak tangga di setiap pintu.

² Pedoman Teknis 'Perencanaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum' Departemen Perhubungan
³ <http://www.metrotvnews.com/index.php/mctromain/news/2010/04/26/16246/-Halte-Bus-Paling-Unik-di-Dunia->



Gambar 1.1
Cortiba Bus Stop

- Strawberry Bus Stop (Jepang)

Bentuknya yang menyerupai strawberry mungkin tidak akan disangka bahwa bangunan itu adalah sebuah halte. Tapi dengan desain unik ini, orang-orang akan penasar dan mencoba untuk menengoknya.



Gambar 1.2
Strawberry Bus Stop

Dalam menjalankan fungsinya, halte mempunyai dua peranan yang berbeda yaitu halte sebagai *shelter for bus waiting* dan *shelter for bus stop*. Peran pertama adalah penekanan sebagai fungsinya sebagai tempat menunggu bus atau angkutan umum perkotaan. Dalam hal ini penumpang mendatangi halte untuk menunggu bus. Sedangkan *shelter for bus stop* lebih ditekankan pada fungsinya sebagai tempat berhenti bus atau angkutan umum perkotaan, artinya bus atau angkutan umum perkotaan hanya berhenti di halte untuk menaikkan atau menurunkan penumpang. Jika kita melihat fenomena yang ada di Indonesia, peran

halte sebagai *shelter for bus stop* kiranya tidak berlaku, karena adanya beberapa faktor seperti belum sadarnya masyarakat kita akan arti penting kedisiplinan dan ketepatan waktu atau penjadwalan baik dari sudut manajemen pengoperasian bus atau angkutan umum perkotaan maupun keseragaman jam sibuk atau kerja masyarakat yang berperan sebagai penumpang. Selain itu, pembudayaan fungsi dan peranan halte untuk mendukung aktivitas belum disadari sepenuhnya oleh sebagian masyarakat yang dipandang sebagai suatu peraturan formalitas belaka justru bukan memberikan manfaat yang besar bagi masyarakat yang malas menuju ke halte dengan berbagai alasan. Peran halte sebagai *shelter for bus waiting* memberikan fungsi yang berlaku di Indonesia pada umumnya, sehingga permasalahan yang dimunculkan adalah halte dalam konteks sebagai tempat menunggu. Di sisi lain, banyak halte yang kondisinya buruk karena dirusak masyarakat yang tidak bertanggung jawab. Ada bagian fisik halte yang besinya digergaji untuk dijual.⁴

Secara umum, di Indonesia permasalahan halte terjadi terutama di kota – kota besar. Beberapa permasalahan yang dihadapi diantaranya fungsi halte sebagai tempat pemberhentian angkutan umum dan menaikan serta menurunkan penumpang menjadi tidak optimal karena tidak digunakan sesuai dengan fungsinya. Keberadaan halte di kota-kota besar Indonesia seperti Jakarta, Surabaya, Medan dan kota lainnya merupakan permasalahan yang perlu diperhatikan oleh berbagai pihak. Hal ini menjadi penting apabila konteks keberadaan halte sebagai tempat menunggu angkutan umum perkotaan bagi calon penumpang. Fenomena ini ada dan menjadi topik yang hangat dibicarakan ketika halte sebagai tempat menunggu, dibongkar atau diubah fungsinya menjadi tidak relevan lagi seperti tempat berjudi, telor atau kencana pada saat jam-jam sibuk.⁵

Permasalahan halte ini pun terjadi juga di kota Kota Malang sebagai salah satu kota besar di Propinsi Jawa Timur. Keberadaan halte sangat dibutuhkan untuk mendukung kelancaran lalu – lintas karena salah satu moda transportasi yang sering digunakan oleh masyarakat di Kota Malang adalah angkutan umum.

⁴ <http://cutrumini.wordpress.com/2010/06/30/halte-halte-di-lingkungan-kampus-bagian-1/>

⁵ Kompas, Jum'at 22 September 2000

Tetapi pada kenyataannya, halte tidak sepenuhnya dimanfaatkan dengan baik sesuai dengan fungsinya. Permasalahan halte terutama lebih terkait pada tata letak yang belum sesuai, salah satunya jarak antara halte yang tidak sesuai dengan standar yaitu 400- 600 meter.⁶ Selain dipengaruhi oleh tata letak halte yang belum sesuai, juga dipengaruhi oleh bentuk fisiknya. Bentuk fisik bangunan halte belum memberikan kenyamanan terhadap penumpang angkutan umum sebagai pengguna halte, sehingga penumpang angkutan umum enggan menggunakan halte. Peran dan fungsi halte disertai dengan pelayanan transportasi tentu semakin meningkatkan arus perpindahan barang maupun orang. Implikasinya adalah semakin meningkatnya kebutuhan lahan sebagai akibat meningkatnya sistem aktivitas. Perkembangan Kota Malang yang semakin meningkat tentu akan berimbas pada penggunaan lahannya. Dengan semakin bertambahnya jumlah penduduk tentu fasilitas-fasilitas perdagangan jasa maupun pemerintahan atau pendidikan akan terus berkembang. Melihat karakter dari masyarakat kota Malang yang masih menggunakan angkutan umum maka perlu pengoptimalisasi jasa angkutan umum dan fasilitas penunjangnya yaitu halte.

Jumlah halte yang ada di Jalan Veteran mencapai 3 (tiga) buah, akan tetapi penempatan lokasi halte tersebut tidak berada pada jarak dan lokasi yang tepat, misalnya penempatan halte di lokasi perdagangan namun jarak lokasi kegiatan ke halte tersebut cukup jauh yang berakibat pada kurang optimalnya penggunaan halte. Hal tersebut tentu akan berimbas pada kondisi halte tersebut menjadi mubazir karena jarang digunakan sehingga menyebabkan kerusakan permanen maupun non permanen pada halte tersebut. Oleh karena itu diperlukan penataan letak dan desain halte yang menarik sehingga minat masyarakat untuk menggunakan halte semakin meningkat.

Berangkat dari permasalahan ini, dengan melihat begitu pentingnya keberadaan halte, maka peneliti mencoba untuk menata dan merancang halte di Kota Malang dengan studi kasus di sepanjang Jalan Veteran sebagai obyek penelitian.

⁶ Ahmad Munawar, Manajemen Lalintas Perkotaan, Jogjakarta, tahun 2004, h. 156

1.2 Rumusan Masalah

Keberadaan halte yang merupakan salah satu dari rangkaian moda sarana dan prasarana pelayanan transportasi tentunya harus mempunyai fungsi yang optimal, dalam arti mempunyai nilai kemanfaatan bagi pengguna yang maksimal. Munculnya polemik seputar penggunaan halte di Kota Malang membuat hal ini sangat menarik untuk dicermati. Polemik mengenai permasalahan halte lebih mengarah kepada masalah penempatan. Jalan Veteran sebagai obyek penelitian memiliki permasalahan penempatan halte yang belum sesuai sehingga halte tidak digunakan dengan optimal oleh penggunaan halte, oleh karena itu perlu untuk diteliti lagi apakah permasalahan yang dihadapi dalam penggunaan halte. Adapun permasalahan yang diangkat pada penulisan ini adalah :

- a. Bagaimana karakter halte di sepanjang Jalan Veteran?
- b. Bagaimana kinerja halte eksisting berdasarkan persepsi calon penumpang?
- c. Bagaimana tata letak dan desain halte berdasarkan standar halte dan persepsi masyarakat?

1.3 Tujuan Dan Sasaran

Tujuan merupakan apa yang ingin dicapai dalam pelaksanaan penyusunan penelitian. Pada sub bab ini akan dibahas mengenai tujuan yang akan dicapai serta sasaran dalam mencapai tujuan tersebut.

1.3.1 Tujuan

Berdasarkan rumusan permasalahan yang telah dipaparkan sebelumnya, maka tujuan yang akan dilakukan dalam penyusunan penelitian ini adalah untuk menentukan lokasi dan desain halte sehingga penggunaan halte menjadi optimal sesuai dengan manfaat dan fungsinya. Dengan demikian calon penumpang akan menggunakan halte untuk menunggu angkutan umum dan angkutan umum pun mengangkut penumpang pada halte – halte yang sudah disediakan.

1.3.2 Sasaran

Untuk mencapai tujuan diatas, maka perlu adanya sasaran sebagai tahapan dalam mewujudkan tujuan tersebut. Adapun sasaran dalam penyusunan penelitian ini adalah :

- a) Mengidentifikasi karakter halte di sepanjang Jalan Veteran.
- b) Mengidentifikasi kinerja halte eksisting berdasarkan persepsi calon penumpang.
- c) Menentukan lokasi dan desain halte berdasarkan standar halte dan persepsi masyarakat sebagai pengguna halte.

1.4 Kegunaan Penelitian

Kegunaan penelitian bertujuan untuk menjelaskan tentang manfaat apa yang ingin dicapai oleh penulis setelah terselesaikannya penelitian ini. Dalam hal ini, penulis menuliskan kegunaan penelitian kedalam dua kelompok kegunaan yaitu kegunaan akademis dan kegunaan praktis.

1.4.1 Kegunaan Praktis

Kegunaan praktis merupakan manfaat yang ingin dicapai dari penelitian ini yang diperuntukkan bagi pihak pemerintah selaku penanggung jawab perencanaan dan pembangunan di Kota Malang khususnya instansi terkait. Adapun kegunaan praktis adalah:

“Sebagai masukan bagi Pemerintah khususnya instansi terkait dalam upaya perencanaan dan pembangunan halte Kota Malang demi meningkatkan kenyamanan bagi calon penumpang atau masyarakat sebagai pengguna halte.”

1.4.2 Kegunaan Akademis

Kegunaan akademis menjelaskan manfaat yang ingin dicapai dari sebuah penelitian yang diperuntukkan untuk pihak akademis yang membutuhkan khususnya pihak yang sedang melakukan penelitian. Adapun kegunaan akademis baik terhadap penulis maupun terhadap pihak lain antara lain :

- a) Mengetahui karakter halte yang ada di sepanjang Jalan Veteran.
- b) Mengetahui persepsi masyarakat sebagai pengguna halte.
- c) Menentukan tata letak dan desain halte yang baik berdasarkan standar halte dan persepsi masyarakat sebagai pengguna halte.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Pada ruang lingkup penelitian akan dibahas mengenai batasan - batasan yang akan digunakan pada penulisan penelitian ini. Dimana lingkup penelitian ini terdiri dari lingkup materi dan lingkup lokasi yang bertujuan untuk memberikan batasan secara jelas mengenai materi yang dibahas dan lokasi yang menjadi fokus penelitian.

1.5.1 Lingkup Materi

Lingkup materi merupakan kajian materi yang akan dikaji dalam penelitian ini sesuai dengan tujuan penelitian yaitu menentukan lokasi halte. Adapun lingkup materi yang akan dikaji pada penelitian ini antara lain :

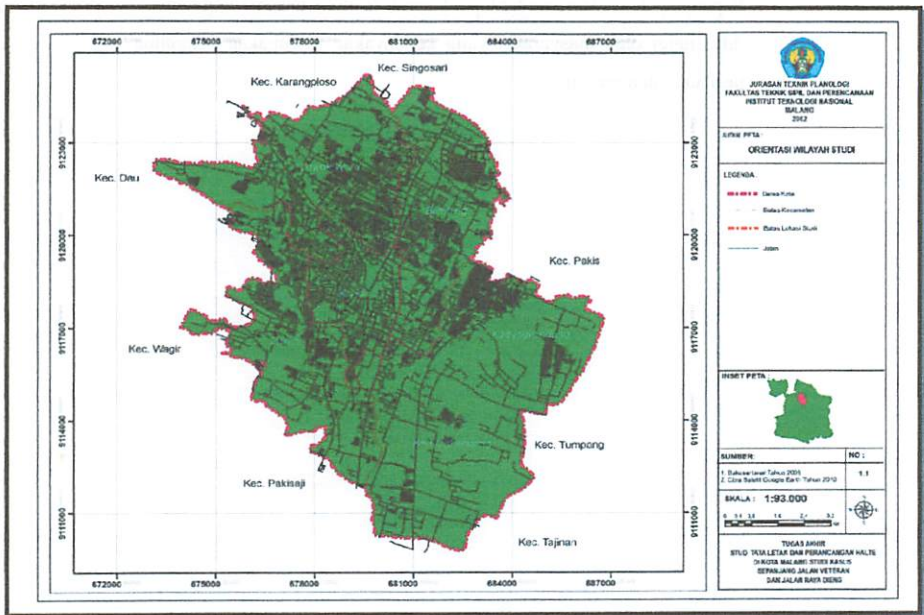
- A. Mengidentifikasi karakter halte : Meliputi teori – teori pengertian halte, fungsi halte, tujuan pembangunan halte, standar pembangunan halte dan sebaran tapak perhentian angkutan umum.
- B. Kriteria tata letak halte : Meliputi teori – teori tentang kriteria tata letak halte, dimana akan dibahas mengenai kebutuhan ruang halte, perencanaan tempat henti dan pola tempat henti.
- C. Halte yang baik menurut pengguna : Menjaring aspirasi pengguna terkait dengan tata letak dan desain halte. Hasil penjarangan aspirasi tersebut merupakan penunjang dalam mempertimbangkan penataan letak halte dan desain halte yang menarik.

1.5.2 Lingkup Lokasi

Dalam pemilihan lokasi penelitian, perlu dilakukan pertimbangan pemilihan lokasi yang dikaitkan dengan kesesuaian judul dengan kondisi dari lokasi yang akan diteliti, sehingga dapat mempermudah dan memperlancar studi pada tahap selanjutnya. Berikut ini pertimbangan pemilihan lokasi penelitian yang didasari oleh beberapa faktor - faktor diantaranya :

- Jalan Veteran merupakan jalan protokol yang ada di Kota Malang dan dilalui oleh beberapa trayek angkutan umum.

- Sepanjang Jalan Veteran terdapat banyak fasilitas umum yang banyak dikunjungi oleh masyarakat yang kebanyakan merupakan pengguna jasa angkutan umum.



Gambar 1.3
Peta Lokasi Studi

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Dalam Tinjauan pustaka ini, dapat dilihat teori – teori yang digunakan sebagai landasan dari literatur yang berkaitan dengan penyusunan skripsi mengenai *Studi Tata Letak dan Perancangan Halte di Kota Malang Studi Kasus Sepanjang Jalan Veteran*. Adapun dalam tinjauan pustaka ini akan dibahas hal – hal yang berkaitan dengan keseluruhan isi tulisan dari definisi tentang *Studi Tata Letak dan Perancangan Halte di Kota Malang Studi Kasus Sepanjang Jalan Veteran*.

Dalam bab ini, tinjauan pustaka menjadi bagian penting dalam *Studi Tata Letak dan Perancangan Halte di Kota Malang Studi Kasus Sepanjang Jalan Veteran* yang diinginkan.

2.1. Mengidentifikasi Karakter Halte

Keberadaan Halte merupakan salah satu dari rangkaian moda sarana dan prasarana pelayanan transportasi, tentunya harus mempunyai fungsi yang optimal, dalam arti mempunyai nilai kemanfaatan bagi pengguna yang maksimal. Kelancaran, kenyamanan dan keamanan pengguna menjadi prioritas utama dalam perencanaan lokasi dan desain fisiknya. Halte yang baik adalah hate yang memenuhi persyaratan, mulai dari lokasi, fasilitas dan perlegkapan yang memadai hingga desain yang menarik.

2.1.1. Definisi Halte

Halte menurut Dinas Perhubungan adalah tempat perhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan.⁷ Dalam pasal 1 undang-undang no 22 Tahun 2009 menyebutkan bahwa halte merupakan tempat pemberhentian kendaraan bermotor umum untuk menaikn atau menurunkan penumpang.⁸

⁷Pedoman Teknis 'Perencanaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum' Departemen Perhubungan
⁸ pasal 1 undang-undang no 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas angkutan jalan

Halte diperlukan keberadaannya di sepanjang rute angkutan umum dan angkutan umum harus melalui tempat-tempat yang telah ditetapkan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang agar perpindahan penumpang menjadi lebih mudah dan gangguan terhadap lalu lintas dapat diminimalkan. Oleh karena itu, tempat perhentian angkutan umum harus diatur penempatannya agar sesuai dengan kebutuhan. Sesuai dengan¹¹ uran Pemerintah RI No. 14 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan, angkutan umum kota harus melalui tempat-tempat yang telah ditetapkan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, maka tempat henti harus disediakan di sepanjang rute angkutan kota agar perpindahan penumpang lebih mudah.

Menurut Soetijowarno (2000), definisi dari tempat henti adalah lokasi di mana penumpang dapat naik ke dan turun dari angkutan umum dan lokasi dimana angkutan umum dapat berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, sesuai dengan pengaturan operasional ataupun menurunkan penumpang. Sedangkan berdasarkan Dirjen Bina Marga, tempat henti adalah bagian dari perkerasan jalan tertentu yang digunakan untuk pemberhentian sementara bus, angkutan penumpang umum lainnya pada waktu menaikkan dan menurunkan penumpang. Keberadaan halte mempunyai fungsi ganda yaitu fungsi praktis dan estitis. Fungsi praktis ini berkaitan dengan kegunaan sebagai sarana pendukung peralihan antar moda transportasi, sedangkan fungsi estitis akan memandang halte sebagai elemen komposisi visual lingkungan fisik buatan yang keberadaannya dapat mempengaruhi ekspresi komposisi secara keseluruhan. Adapun tujuan pembangunan halte adalah sebagai berikut :⁹

1. Menjamin keselamatan bagi pengguna angkutan penumpang umum.
2. Menjamin kepastian keselamatan untuk menaikkan dan/atau menurunkan penumpang.
3. Memudahkan penumpang dalam melakukan perpindahan moda angkutan umum atau bus.

⁹ Pedoman Teknis 'Perencanaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum' Departement Perhubungan

2.1.2. Standar Pembangunan Halte

Halte bertujuan agar dapat menghasilkan kenyamanan bagi pengguna yang dilihat berdasarkan daya tampung, tata letak dan desain dari halte tersebut.¹⁰

1. Syarat Halte

- Berada di sepanjang rute angkutan umum/bus
- Terletak pada jalur pejalan (kaki) dan dekat dengan fasilitas pejalan (kaki)
- Diarahkan dekat dengan pusat kegiatan perkantoran, pendidikan, perdagangan dan jasa dan kawasan padat permukiman
- Dilengkapi dengan rambu petunjuk
- Tidak mengganggu arus kelancaran lalu-lintas

2. Beberapa fasilitas utama dan fasilitas tambahan halte

- Identitas halte berupa nama dan (atau) nomor
- Rambu petunjuk
- Papan informasi trayek
- Lampu penerangan
- Tempat duduk
- Telepon umum
- Tempat sampah
- Papan iklan/Pengumuman
- Pagar

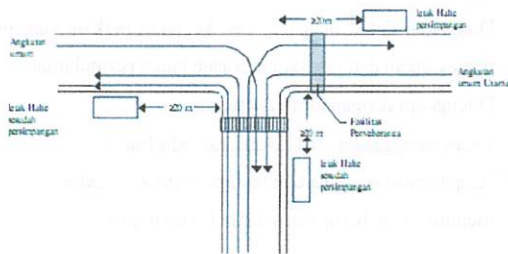
(Pada persimpangan, penempatan fasilitas tambahan itu tidak boleh mengganggu ruang bebas pandang)

3. Tata Letak Halte

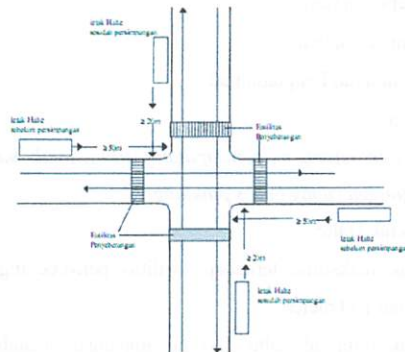
- Jarak maksimal terhadap fasilitas penyeberangan pejalan kaki adalah 100 meter
- Jarak minimal halte dari persimpangan adalah 50 meter atau bergantung pada panjang antrean

¹⁰ Pedoman Teknis "Perekayasaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum" Departement Perhubungan

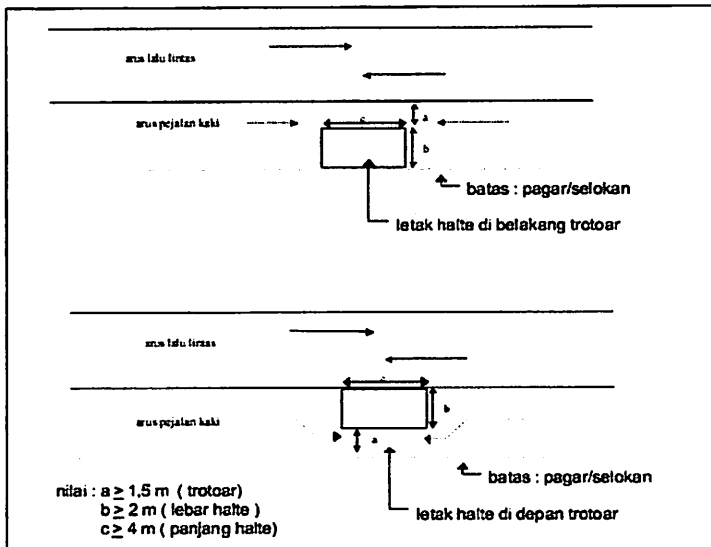
- Jarak minimal gedung (seperti rumah sakit, tempat ibadah) yang membutuhkan ketenangan adalah 100 meter
- Peletakan di persimpangan menganut sistem campuran, yaitu antara sesudah persimpangan (farside) dan sebelum persimpangan (nearside)
- Peletakan di ruas jalan



Gambar 2.1
Peletakan Halte pada Pertemuan Jalan Simpang tiga



Gambar 2.2
Peletakan Halte pada Pertemuan Jalan Simpang empat



Gambar 2.3
Peletakan Halte pada Ruas Jalan

4. Daya Tampung Halte

Halte dirancang dapat menampung penumpang angkutan umum 20 orang per halte pada kondisi biasa (penumpang dapat menunggu dengan nyaman). Kriterianya ialah :

- Ruang gerak per penumpang di tempat henti 90 cm x 60 cm;
- Jarak bebas antar penumpang (dalam kota 30 cm – antar kota 60 cm); dan
- Dan ukuran lindung minimum 4,00 m x 2,00 m;

2.1.3 Perencanaan Pembangunan Halte

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 angkutan (*on board quality*) dan layanan di luar angkutan (*offboard quality*). Untuk layanan di luar angkutan, peranan fasilitas sangat mendukung dalam rangka mewujudkan citra

perjalanan. Fasilitas angkutan umum secara umum dibagi atas terminal dan tempat henti. Peranan fasilitas tersebut cukup vital dalam rangka mendukung keselamatan dan kelancaran operasional angkutan umum. Keselamatan dan kenyamanan penumpang merupakan tujuan perencanaan fasilitas angkutan umum.

Lokasi tempat perhentian angkutan umum akan mempengaruhi efisiensi pengangkutan (kecepatan, keandalan pelayanan) yang sedang beroperasi serta kenyamanan penumpang yang berorientasi pada jangkauan pelayanan dan kecepatan perjalanan (travel speed) yang akan ditempuh. Perencanaan tempat perhentian angkutan umum menurut *Vuchic* (1981) menyangkut tiga aspek yaitu spasi, lokasi, dan rancangan tempat perhentian.¹¹

1. Spasi

Spasi atau jarak antar tempat perhentian angkutan umum disarankan oleh *Vuchic* sebesar 400-600 meter, namun masih dimungkinkan pada jarak 300 meter. Penggunaan spasi kurang dari 300 meter akan mengakibatkan penurunan kualitas layanan dan berpengaruh negatif pada kelancaran lalu-lintas. *Confederations od British Road Pessenger Transport (1981)* memberikan batasan rata – rata tempat perhentian angkutan umum adalah 2-3 tempat per km. Kriteria yang sama juga diberikan oleh *The Institut of Highway and Transportation with Department of Transport*. Sebenarnya jarak optimal tergantung pada kondisi kegiatan sepanjang jalan tersebut. Pada kondisi tingkat kegiatan rendah atau pada daerah yang belum berkembang , spasi bisa diatur lebih berjauhan demikian pada kondisi sebaliknya.

2. Lokasi

Menurut *Vuchic (1981)*, lokasi tempat perhentian angkutan umum di jalan raya diklarifikasikan menjadi 3 macam yaitu :

- Near side (NS), pada persimpangan jalan sebelum memotong jalan simpang (cross street).

¹¹ Ahmad Munawar, Manajemen Lalu lintas Perkotaan ,Jogjakarta, tahun 2004,h. 157

- Far Side (*FS*), pada persimpangan jalan setelah melewati jalan simpang (*cross street*).
- Mid Block (*MB*), pada tempat yang cukup jauh dari persimpangan atau pada ruas jalan tertentu.

Institute of Transportation Engineers (1976), menyatakan bahwa lokasi *near side* sangat cocok dipakai bila terdapat tempat parkir di dekat persimpangan jalan. Sedangkan lokasi *far side* akan meningkatkan jarak pandang pengemudi yang akan memasuki persimpangan jalan, meskipun lebih baik lagi bila menggunakan lokasi *mid block* yang relatif jauh dari persimpangan jalan.

Berdasarkan tipe area, lokasi tempat perhentian angkutan umum dibedakan oleh *Confederations of British Road Passenger Transport (1981)* menjadi :

- Daerah Permukiman
- Daerah Industri
- Pusat Kegiatan Bisnis
- Fasilitas Pendidikan dan Kesehatan
- Kegiatan Hiburan

Kriteria penempatan perhentian angkutan umum untuk masing – masing lokasi di atas berbeda – beda sesuai dengan karakteristik daerah yang bersangkutan. Secara umum penentuan lokasi harus memperhatikan berbagai faktor yang mempengaruhinya diantaranya: koordinasi lampu pengatur lalu – lintas, akses bagi penumpang, kondisi lalu – lintas dan pejalan kaki, geometri perhentian angkutan umum dan gerakan membelok angkutan umum.

3. Rancangan Tempat Perhentian

Beberapa bentuk fasilitas perhentian angkutan umum yang sering dijumpai adalah :

➤ *Kerb Side*

Merupakan tempat perhentian angkutan umum dengan memanfaatkan trotoar yang ada di sisi jalan sebagai tempat

menampung penumpang yang akan naik atau turun dan dilengkapi dengan perhentian angkutan umum. Bentuk ini dapat digunakan pada kondisi lahan trotoar dan atau lebar jalan yang sempit, sehingga tidak memungkinkan angkutan umum berhenti terlalu lama. Angkutan umum hanya diijinkan berhenti pada badan jalan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dalam waktu singkat untuk menghindari gangguan arus lalu lintas yang timbul.

➤ *Shelter/Gardu*

Pada bentuk *Bus Shelter*, calon penumpang yang menunggu angkutan umum mendapat fasilitas tempat tunggu beratap yang memungkinkan terhindar dari sengatan matahari dan terpaan hujan. Sedangkan tempat perhentian angkutan umumnya sendiri bisa berupa *Kerb Side* maupun *Lay Bys*.

➤ *Lay Bys*

Digunakan pada lahan atau trotoar yang cukup lebar sehingga suatu lekukan yang memungkinkan angkutan umum berhenti di dalam lekukan tersebut di luar badan jalan. Bentuk ini memiliki keuntungan mengurangi gangguan terhadap lalu lintas pada saat angkutan umum menaikkan dan menurunkan penumpang dan juga memungkinkan angkutan umum berhenti lebih lama.

2.1.4 Kebutuhan Ruang Halte

Landasan dari lokasi adalah ruang. tanpa ruang maka tidak mungkin ada lokasi, lokasi menggambarkan posisi pada ruang tersebut. Namun dalam studi ruang yang menjadi perhatian bukanlah kemampuan untuk membuat daftar tentang posisi berbagai benda atau kegiatan yang ada dalam suatu ruang wilayah melainkan dampak analisis atau dampak keterkaitan antara kegiatan disuatu lokasi dengan berbagai kegiatan lain pada lokasi studi.¹²

¹² *Perencanaan pembangunan wilayah, Edisi revisi, Hal 77*

Jadi studi tentang lokasi adalah melihat kedekatan (atau jauhnya) satu kegiatan dengan kegiatan lain dan apa dampaknya atas kegiatan masing-masing karena lokasi yang berdekatan atau berjauhan tersebut.

penataan ruang dan rencana tata ruang sesuai pasal 1 UU No. 26 Tahun 2007 tentang penataan ruang adalah :

- Ruang adalah wadah yang meliputi ruang darat, ruang lautan, dan ruang udara termasuk ruang di dalam bumi sebagai satu kesatuan wilayah, tempat manusia dan makhluk lain hidup, melakukan kegiatan, dan memelihara kelangsungan hidupnya;
- Tata ruang adalah wujud struktur ruang dan pola ruang;
- Penataan ruang adalah suatu sistem proses perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang dan pengendalian pemanfaatan ruang; dan
- Rencana tata ruang adalah suatu proses untuk menentukan struktur ruang dan pola ruang yang meliputi penyusunan dan penetapan rencana tata ruang;

Dari pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa penataan ruang merupakan suatu upaya untuk mewujudkan tata ruang yang terencana, dengan memperhatikan keadaan lingkungan alam, lingkungan buatan, lingkungan sosial, interaksi antar lingkungan, tahapan dan pengelolaan pembangunan. Serta pembinaan kemampuan kelembagaan dan sumber daya manusia yang ada dan tersedia dengan selalu mendasarkan pada kesatuan wilayah nasional.

Kebutuhan akan ruang halte menurut pedoman teknis rekayasa tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum-departemen perhubungan ialah :

- Ruang gerak penumpang di tempat henti 90x 60 cm²;
- Jarak bebas antara penumpang dalam kota 30cm. Jarak bebas antar kota 60cm;
- Ukuran tempat henti per kendaraan, panjang 12 m dan lebar 2.5 m; dan
- Ukuran lindung maksimum 4.00m X 2.00m;

Jadi dengan diketahuinya kebutuhan ruang akan halte tentu akan berguna bagi perencanaan halte angkutan umum sendiri, dimana sesuai dengan

beberapa definisi halte yang menjelaskan tentang aspek utama dari perencanaan halte ialah kenyamanan.

2.2 Lokasi Halte

Menurut teori lokasi, fasilitas harus berada pada lokasi atau tempat-tempat yang memiliki kemudahan untuk dicapai. Terkait dengan halte, halte harus ditempatkan pada tempat-tempat yang memiliki kemudahan untuk dicapai, yaitu pada lokasi pertemuan dengan kendaraan lain (persimpangan) untuk mengurangi jarak berjalan kaki penumpang yang akan beralih moda dan pada lokasi dimana penumpang yang menunggu angkutan umum harus terlindung dari gangguan lalu lintas (Vuchic, 1981). Berdasarkan Departemen Perhubungan, 1993 jarak maksimal orang berjalan kaki menuju halte adalah 100 m. Dalam penentuan lokasi halte, juga dibutuhkan standar - standar teknis, diantaranya adalah jarak minimal lokasi tempat henti dari pertemuan jalan adalah minimal 50 m, jarak maksimal lokasi tempat henti terhadap fasilitas penyeberangan pejalan kaki adalah 50 meter, (Departemen Perhubungan, 1993). Pelaku pergerakan, dalam hal ini masyarakat sebagai pengguna halte menuntut adanya kemudahan dalam mencapai halte, dengan jarak berjalan yang tidak jauh menuju halte. Masyarakat dengan persepsinya dapat menganalisa jarak jauh/dekat ataupun sesuatu yang terjadi di sekitar halte. Dalam penentuan suatu lokasi, khususnya halte persepsi masyarakat/orang merupakan salah satu hal yang harus dipertimbangkan.

2.2.1 Sebaran Tapak Perhentian Angkutan Umum

Perhentian angkutan umum atau halte adalah tempat calon penumpang menunggu kedatangan kendaraan umum. Meskipun menyandang fungsi yang sama dengan terminal, namun perhentian atau halte tidak dapat disebut sebagai terminal karena tidak memiliki kelengkapan sebagai mana disyaratkan untuk sebuah terminal. Fungsinya sangat sederhana yaitu menjadi tempat naik – turun penumpang. Oleh karena itu, fasilitas yang disediakan pun sangat terbatas, bahkan bisa saja sangat sederhana yaitu bahu jalan yang hanya dilengkapi dengan rambu perhentian. Bentuk perhentian yang lebih lengkap berupa teluk jalan yang dilengkapi dengan rambu perhentian serta petunjuk lintas tanpa fasilitas

kenyamanan lain. Kelas yang lebih tinggi adalah perhentian yang dilengkapi dengan peneduh atau dangau (shelter), tempat duduk, serta kios bacaan dan minuman ringan.

Guna mengatur sistem operasi dan layanan angkutan umum, keberadaan perhentian ini sangat penting artinya. Selain dapat memberikan kepastian dalam berlalulintas (pengemudi angkutan dapat dengan pasti mengetahui lokasi perhentian angkutan), keberadaan perhentian juga memudahkan calon penumpang dalam memilih angkutan yang akan digunakan. Selain itu, pengemudi pun tidak perlu memecah perhatian sepanjang jalan untuk mengamati keberadaan calon penumpang. Selain memperhatikan standar pembangunan halte, perlu juga diperhatikan sebaran tapak perhentian yang harus memperhatikan berbagai aspek yang berkaitan dengan tuntutan umum calon penumpang, seperti:

1. Pusat keramaian, misalnya : pasar, pertokoan, objek wisata, dll
2. Kemungkinan perpindahan moda, misalnya : persimpangan jalan
3. Pusat kegiatan, misalnya : sekolah, perkantoran, museum, dll

Selain itu harus pula diperhitungkan jarak antara satu perhentian dengan perhentian berikutnya dengan memperhitungkan :

1. Tidak terlalu jauh, artinya masih dalam jangkauan orang yang berjalan sambil membawa barang bawaan
2. Tidak terlalu dekat, artinya tidak menyulitkan operasi kendaraan karena harus berhenti kemudian bejalan lagi (meminilkan kelelahan pengemudi)
3. Cukup ekonomis bagi operasi kendaraan

Tabel 2.1
Penentuan jarak antara halte

Zona	Tata Guna Lahan	Lokasi	Jarak Tempat Henti (m)
1	Pusat kegiatan sangat padat: Pasar, Pertokoan	CBD, Kota	200 - 300*
2	Padat : Perkantoran, Sekolah dan Jasa	Kota	300 - 400
3	Permukiman	Kota	300 - 400
4	Campuran Padat : Perumahan, Sekolah, dan Jasa	Pinggiran	300 - 500
5	Campuran Jarang : Perumahan, Ladang, Sawah dan Tanah Kosong	Pinggiran	500 - 1000

*Ket : *) = Jarak 200m di pakai bila sangat di perlukan saja, sedangkan jarak umumnya 300 m*

Sumber : Pedoman Teknis "Perevisyasan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum" Departemen Perhubungan

2.2.2 Tata Letak Halte

Menurut pedoman teknis perkerayaan tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum, Departement Perhubungan, halte harus berada pada :

- Jarak maksimal terhadap fasilitas penyeberangan pejalan kaki adalah 100 meter
- Jarak minimal halte dari persimpangan adalah 50 meter atau bergantung pada panjang antrean
- Jarak minimal gedung (seperti rumah sakit, tempat ibadah) yang membutuhkan ketenangan adalah 100 meter
- Peletakan di persimpangan menganut sistem campuran, yaitu antara sesudah persimpangan (farside) dan sebelum persimpangan (nearside)
- Peletakan di ruas jalan

2.3 Desain Halte Berdasarkan Budaya Jawa

Penggunaan istilah *design* atau desain bermula dari gambar teknik arsitektur (gambar potong untuk bangunan) serta di awal perkembangan, istilah desain awalnya masih berbaaur dengan seni dan kriya. Dimana, pada dasarnya seni adalah suatu pola pikir untuk membentuk ekpresi murni yang cenderung fokus pada nilai estetis dan pemaknaan secara privasi. Sedangkan desain memiliki pengertian sebagai suatu pemikiran baru atas fundamental seni dengan tidak hanya menitik-beratkan pada nilai estetik, namun juga aspek fungsi dan latar industri secara massa, yang memang pada realitanya pengertian desain tidak hanya digunakan dalam dunia seni rupa saja, namun juga dalam bidang teknologi, rekayasa. Pada awalnya, kita mengenal kata 'rancang, merancang, rancangan'. Sejalan dengan perkembangan sosial budaya, kata ini selanjutnya dinilai tidak lagi sepenuhnya dapat melingkupi kegiatan, keilmuan, keluasan dan pamor profesi. Ada lagi kata 'rancang bangun'. Namun kata itupun lebih menjurus kepada praktek rekayasa. Para ahli kemudian lebih memilih meng-Indonesia-kan kata aslinya *design* (Inggris) menjadi desain. Ini mungkin yang lebih mewakili cabang ilmu, profesi, program studi, maupun istilah yang dipergunakan pada beberapa undang-undang perlindungan intelektual.

Orang Italia jauh lebih dahulu memakai kata desain ini dalam kehidupan mereka. Mereka menyebutnya '*designo*' yang berarti 'gambar'. Sekitar abad ke 17 bangsa Inggris memberi makna baru untuk kata ini ketika membentuk *School of Design* tahun 1836. Sejak saat itu maka kata desain ini menjadi lebih luas perkembangannya. Dua tokoh gerakan anti industri di Inggris pada abad ke 19 (Ruskin dan Morris) selanjutnya memberi bobot *art and craft* untuk kata desain. Yaitu paduan antara seni dan keterampilan. Sekarang kita menikmati kata desain itu sebagai gabungan yang padupadan antara 'teknologi dan seni'.¹³

2.3.1 Pengertian Rancangan atau Desain

Ada beberapa pengertian tentang desain menurut beberapa kamus dan ensiklopedia. Pengertian tentang desain dapat dilihat dalam penjelasan berikut ini.

A. The American College Dictionary

Menurut buku *The American College Dictionary* desain adalah :

- Menyiapkan rencana pendahuluan perancangan
- Membentuk atau memikirkan sesuatu di dalam benak kita; merancang 'rencana'
- Menetapkan dalam fikiran; tujuan; maksud
- Garis besar, sketsa; rencana, seperti dalam kegiatan seni, bangunan, gagasan tentang mesin yang akan diwujudkan
- Merencanakan dan memberi sentuhan artistik yang dikerjakan dengan kepakaran yang tinggi
- Perbagai detil gambar, bangunan; wahana lainnya untuk pekerjaan artistik
- Merupakan pekerjaan artistik

B. Readers Dictionary, Oxford Progressive English

Menurut buku *Readers Dictionary, Oxford Progressive English* desain adalah :

- Gambar atau garis besar tentang sesuatu yang akan dikerjakan atau dibuat

¹³ <http://aniedimultimedia.wordpress.com/anjita-desain/>

- Sesuatu atau rencana suatu lukisan, buku, bangunan, mesin dan lainnya

C. *The Nes Book of Knowledge*

Menurut buku *The Nes Book of Knowledge*, desain menunjukkan suatu cara bagaimana setiap bagian menyempurnakan suatu objek secara bersama, baik yang ditemukan di alam atau buatan manusia dan setiap objek tersebut memiliki susunannya masing-masing. Ketika objek itu dilihat sebagai suatu kesatuan, maka pada saat itu pula kita melihat itu sebagai satu desain. Kesatuan ini merupakan unsur yang paling penting dalam satu desain yang berhasil.

D. *Encyclopedia Britannica*

Menurut buku *Encyclopedia Britannica*, desain merupakan susunan garis atau bentuk yang menyempurnakan rencana kerja 'seni' dengan memberi penekanan khusus pada aspek proporsi, struktur, gerak dan keindahan secara terpadu; identik dengan pengertian komposisi yang berlaku pada berbagai cabang seni, meskipun secara khusus kerap dikaji sebagai 'seni terapan'.

E. *The Columbia Encyclopedia*

Menurut buku *The Columbia Encyclopedia*, desain adalah :

- Rencana atau susunan garis, bentuk, massa dan ruang dalam satu kesatuan
- Penciptaan untuk melayani kebutuhan fungsional, seperti arsitektur, desain produk industri dan lain-lain atau dapat pula sebagai ekspresi estetis yang bersifat pribadi
- Tahap-tahapan persiapan suatu pekerjaan seni; atau merupakan elemen-elemen yang dikomposisikan pada suatu karya seni

Dari beberapa pengertian di atas maka dapat disimpulkan bahwa "Desain" adalah suatu proses merencanakan sebuah garis besar rancangan pemikiran yang dibentuk menjadi sebuah sketsa yang bernilai artistik.

2.3.2 Pengertian Budaya

Budaya adalah bentuk jamak dari kata budi dan daya yang berarti cinta, karsa dan rasa. Kata budidaya sebenarnya berasal dari bahasa Sangsekerta budhayah yaitu bentuk jamak kata buddi yang berti budi atau akal. Dalam bahasa Inggris, kata budaya berasal dari kata *culture*. Dalam bahasa Belanda diistilahkan dengan kata *cultuur*, dalam bahasa Latin, berasal dari kata *colera*. *Colera* berarti mengolah. Mengerjakan, menyuburkan, mengembangkan tanah (bertani). Kemudian pengertian ini berkembang dalam arti *culture*, yaitu sebagai daya dan aktivitas manusia untuk mengolah dan mengubah alam.

Adapun pengertian-pengertian budaya menurut para ahli :¹⁴

1. **E.B Taylor**, budaya adalah suatu keseluruhan kompleks yang meliputi pengetahuan, kepercayaan, kesenian, moral, keilmuan, hokum, adat-istiadat, dan kemampuan yang lain serta kebiasaan yang didapat oleh manusia sebagai anggota masyarakat.
2. **R.Linton**, kebudayaan dapat dipandang sebagai konfigurasi tingkah laku yang dipelajari dan hasil tingkah laku yang dipelajari, di mana unsur pembentukannya didukung dan diteruskan oleh anggota masyarakat lainnya.
3. **Koentjaraningrat**, mengartikan bahwa kebudayaan adalah keseluruhan sistem gagasan, milik diri manusia dengan belajar.
4. **Selo Soemardjan dan Soelaeman Soemardi**, mengatakan bahwa kebudayaan adalah semua hasil karya, rasa, dan cipta masyarakat.
5. **Herkovits**, kebudayaan adalah bagian dari lingkungan hidup yang diciptakan oleh manusia.

Dengan demikian kebudayaan atau budaya menyangkut keseluruhan aspek kehidupan manusia baik material maupun non material. Sebagian besar ahli yang mengartikan kebudayaan seperti ini kemungkinan besar sangat dipengaruhi oleh pandangan evolusionisme, yaitu suatu teori yang mengatakan bahwa kebudayaan itu akan berkembang dari tahapan yang sederhana menuju tahapan yang lebih kompleks.

Adapun unsur pokok dari setiap kebudayaan di dunia adalah :¹⁵

¹⁴ Dra. Elly M.Sitohang, M.Si., et al. 2006, *Ilmu Sosial dan Budaya Dasar*, Hal 27

- 1) Bahasa;
- 2) Sistem pengetahuan;
- 3) Organisasi sosial;
- 4) Sistem peralatan hidup dan teknologi;
- 5) Sistem mata pencaharian hidup;
- 6) Sistem religi; dan
- 7) Kesenian;

2.4 Rancangan Halte

Rancangan suatu fasilitas perhentian angkutan umum akan berpengaruh pada sistem pergerakan angkutan umum, kenyamanan dan keamanan baik untuk penumpang maupun angkutan itu sendiri. Beberapa bentuk rancangan fasilitas perhentian angkutan umum yang sering dijumpai adalah :

1. Rambu

Fasilitas ini yang berupa rambu lalu lintas sesuai lampiran Keputusan Menteri Perhubungan No. 61 Tahun 1993 tentang Rambu-rambu lalu lintas di Jalan Tabel 3 No. 6 K. Rambu tersebut disebelah kiri menurut arah lalu lintas, diluar jarak tertentu dari tepi paling luar bahu jalan atau jalur lalu lintas kendaraan. Dengan pertimbangan teknis tertentu, rambu dapat ditempatkan disebelah kanan atau diatas daerah manfaat jalan.

Penempatan rambu dilakukan sedemikian rupa, sehingga mudah terlihat dengan jelas bagi pemakai jalan dan tidak merintang lalu lintas kendaraan atau pejalan kaki. Jenis fasilitas perhentian angkutan umum ini banyak dipasang pada jalan-jalan yang sempit atau memiliki volume lalu lintas tinggi atau pada jalan yang memiliki bahu jalan sempit atau tidak memiliki daerah kosong di sisanya. Dengan demikian tidak dimungkinkan angkutan umum berhenti dalam waktu cukup lama karena akan mengganggu kelancaran dan keamanan lalu lintas. Dari segi biaya fasilitas ini relatif murah

¹⁵ Koenjaraningrat, 2002, *Pengantar Ilmu Antropologi*, Hal 203

dibandingkan jenis yang lain, tapi kadang-kadang membahayakan calon penumpang yang menunggu angkutan umum bila jumlahnya cukup banyak dan tidak menunggu angkutan umum bila jumlahnya cukup banyak dan tidak terakomodasi pada tempat yang memadai. Mereka akan berdiri di badan jalan, sehingga mengurangi lebar jalan efektif yang pada akhirnya mengganggu kelancaran lalulintas. Rancangan rambu yang digunakan mengacu pada Keputusan Dirjen. Perhubungan Darat tentang Persyaratan Teknis Lalulintas di Jalan, sehingga ukuran, bentuk, warna dan penempatan dapat seragam.



Gambar 2.4
Rambu Lalulintas

2. Shelter/Gardu

Shelter merupakan tempat henti angkutan umum yang dilengkapi dengan konstruksi pelindung bagi penumpang/calon penumpangnya, sehingga terhindar dari sengatan matahari maupun terpaan hujan. Bentuk bus shelter sederhana dapat berupa atas berbentuk limasan yang didukung oleh 2 buah tiang besi di kiri kanannya. Pada beberapa tempat dilengkapi dengan tempat duduk untuk calon penumpang yang menunggu angkutan umum.

Fasilitas ini sangat tepat ditempatkan pada tempat yang pelayanan angkutan umumnya masih jarang dan sering mendapat gangguan cuaca buruk. Dengan adanya konstruksi pelindung tersebut maka dibutuhkan area yang lebih luas, sehingga mampu menampung para

calon penumpang dengan lebih aman dan nyaman. Namun sering juga terjadi penyalagunaan fasilitas tersebut untuk kegiatan lain seperti contoh kasus diatas. Keadaan ini terjadi bila penempatan shelter tidak tepat sehingga tidak digunakan untuk menunggu angkutan umum atau juga tidak ada peraturan yang tegas mengenai penggunaan shelter.



Gambar 2.5
Contoh Shelter

3. Lay-bys

Bila tersedia area yang memadai, maka penggunaan lay-bys akan menguntungkan karena mengurangi kemacetan akibat adanya kendaraan yang berhenti pada jalan dengan volume lalu lintas yang tinggi. Lay-bys digunakan pada lahan atau trotoar yang cukup lebar sehingga suatu lekukan yang memungkinkan angkutan umum berhenti di dalam lekukan tersebut di luar badan jalan. Bentuk ini memiliki keuntungan mengurangi gangguan terhadap lalu lintas pada saat angkutan umum menaikkan dan menurunkan penumpang dan juga memungkinkan angkutan umum berhenti lebih lama.



Gambar 2.6
Contoh Lay-bys

4. Kebutuhan Ruang Halte

Kebutuhan akan ruang halte menurut pedoman teknis rekayasa tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum departemen perhubungan ialah :

- Ruang gerak penumpang di tempat henti 90x 60 cm²;
- Jarak bebas antara penumpang dalam kota 30cm. Jarak bebas antar kota 60cm;
- Ukuran tempat henti per kendaraan, panjang 12 m dan lebar 2.5 m; dan
- Ukuran lindung minimum 4.00m X 2.00m;

Jadi dengan diketahuinya kebutuhan ruang akan halte tentu akan berguna bagi perencanaan halte angkutan umum sendiri, dimana sesuai dengan beberapa definisi halte yang menjelaskan tentang aspek utama dari perencanaan halte ialah kenyamanan.

5. Beberapa fasilitas utama dan fasilitas tambahan halte

- Identitas halte berupa nama dan (atau) nomer
- Rambu petunjuk
- Papan informasi trayek
- Lampu penerangan

- Tempat duduk
- Telepon umum
- Tempat sampah
- Papan iklan/Pengumuman
- Pagar

(Pada persimpangan, penempatan fasilitas tambahan itu tidak boleh mengganggu ruang bebas pandang)

2.5 Karakter Masyarakat Sebagai Pengguna Halte

Sebagian besar keputusan yang meliputi perencanaan, lokasi, atau desain setiap fasilitas transportasi (kecuali beberapa putusan mengenai fasilitas transportasi milik pribadi) menerima sorotan masyarakat dan biasanya harus disetujui terlebih dahulu oleh masyarakat. Seharusnya memang demikian, karena fasilitas-fasilitas ini dibiayai oleh dana masyarakat. Musyawarah dengan masyarakat sudah merupakan bagian yang integral dari studi transportasi umum dan studi untuk penataletakan dan desain halte. Dalam perencanaan transportasi perkotaan, biasanya terdapat hirarki pada dasar pendapat ini yang berkaitan dengan tahapan-tahapan dalam proses perencanaan lokasi dan desain. Biasanya ada syarat-syarat tertentu yang harus dipenuhi dimana rencana-rencana alternatif harus diuraikan pada setiap tahapan, sehingga masyarakat dapat memilih lokasi dan jenis fasilitas yang akan dibangun. Walaupun syarat-syarat ini merupakan pekerjaan para ahli, bahkan dapat memperlambat pengambilan keputusan, pengawasan oleh masyarakat telah membuat para perencana lebih berhati-hati dalam membuat analisis untuk setiap tahapan dalam proses ini.

Masyarakat sebagai pengguna halte adalah masyarakat umum yang memiliki kebiasaan menggunakan sarana umum transportasi. Masyarakat sebagai pengguna halte menuntut adanya kemudahan dalam mencapai halte, dengan jarak berjalan yang tidak jauh menuju halte (*Giannopoulos, 1989*). Masyarakat dengan persepsinya dapat menganalisa jarak jauh/dekat ataupun sesuatu yang terjadi di sekitar halte. Dalam penentuan suatu lokasi, khususnya halte persepsi masyarakat merupakan salah satu hal yang harus dipertimbangkan (*Walgitto, 1994*). Selain

memperhatikan persepsi masyarakat, perlu juga diperhatikan mengenai kebiasaan masyarakat sebagai pengguna halte. Masyarakat Indonesia memiliki budaya – budaya yang tidak sedikit berbeda dengan masyarakat luar negeri. Budaya – budaya tersebut biasanya berdampak besar terhadap sebuah perancangan kebanyakan fasilitas umum. Masyarakat Indonesia memiliki budaya yang khas yaitu mengantri. Saat hendak melakukan apapun yang berhubungan dengan sebuah sistem atau proses yang sifatnya birokratif, kita selalu dihadapkan dengan sebuah antrian. Kita tidak bisa menghindari adanya kondisi otomatis tersebut. Adanya kebudayaan ini bisa menjadi suatu perhatian khusus bagi pihak pengelola halte, karena dengan banyaknya orang yang mengantri ini akan menyebabkan penumpukan di dalam halte, sehingga halte terkesan sangat padat. Oleh karena itu, pihak pengelola sebaiknya menyediakan ruang halte yang cukup untuk menampung calon penumpang sebagai pengguna halte.

Perilaku lain yang terlihat sudah menjadi kebiasaan masyarakat Indonesia adalah membuang sampah sembarangan. Perilaku ini merupakan sebuah fenomena yang terlihat setiap hari. Rendahnya kesadaran membuang sampah pada tempatnya merupakan sebuah perilaku yang bisa terjadi di halte. Perilaku tersebut merupakan persoalan yang perlu untuk mendapat solusi untuk menghindari adanya kekotoran di sekitar halte yaitu dengan diminimalkan adanya celah-celah yang memungkinkan untuk membuang sampah sembarangan. Selain itu tempat sampah juga harus memadai untuk fasilitas di halte.

2.6 Landasan Penelitian

Pada landasan penelitian ini terdapat beberapa hal penting yang menjadi acuan dari penelitian *Studi Tata Letak Halte di Kota Malang Studi Kasus Sepanjang Jalan Veteran*, yaitu :

a) Lokasi halte

Pengertian lokasi halte dalam penelitian ini adalah : peletakan halte pada lokasi yang telah ditentukan berdasarkan standar pembangunan halte. Halte harus ditempatkan pada tempat-tempat yang memiliki kemudahan untuk dicapai, yaitu pada lokasi pertemuan dengan

kendaraan lain (persimpangan) untuk mengurangi jarak berjalan kaki penumpang yang akan beralih moda dan pada lokasi dimana penumpang yang menunggu angkutan umum harus terlindung dari gangguan lalu lintas.

- b) Kinerja halte eksisting berdasarkan persepsi calon penumpang.

Rumusan kinerja halte berdasarkan persepsi calon penumpang adalah kinerja pelayanan halte eksisting dengan variabel kinerja adalah tata letak halte, fasilitas halte, ruang halte, kondisi halte dan desain atau model halte

Tolok ukur kinerja : Tata letak halte, ketersediaan halte, kondisi halte, daya tampung halte, kondisi halte dan model atau desain halte.

- c) Halte berdasarkan standar halte dan persepsi masyarakat sebagai pengguna halte yang dimaksud dalam studi ini adalah : penataletakan dan desain halte berdasarkan standar halte yang ada dan berdasarkan persepsi masyarakat sebagai pengguna halte.

Adapun variable penelitian dapat dilihat pada tabel 2.1 dibawah ini :

Tabel 2.2
Variabel Penelitian

No	Sasaran	Tinjauan Pustaka	Variabel	Sub Variabel	Data Yang Dibutuhkan	Output
1	Mengidentifikasi karakter halte	Halte bertujuan agar dapat menghasilkan kenyamanan bagi pengguna dan juga melihat daya tampung, tata letak dan desain dari halte tersebut. (Pedoman Teknis 'Perekayasaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum' Departement Perhubungan)	Karakter Halte	<ul style="list-style-type: none"> • Tata Letak Halte • Desain halte 	<ul style="list-style-type: none"> • Lokasi • Jarak antar halte • Fasilitas • Daya Tampung Halte 	Karakteristik halte
2	Mengidentifikasi kinerja halte eksisting berdasarkan persepsi calon penumpang	Kualitas pelayanan atau jasa (service quality) dalam hal ini halte, dibangun atas adanya perbandingan 2 faktor utama yaitu persepsi pengguna atas pelayanan yang nyata mereka terima (<i>perceived service</i>) dengan layanan yang sesungguhnya diharapkan/diinginkan (<i>expected service</i>). (Arief Yulianto dan Dwi Ananta Devy, Analisis Pengaruh Pelayanan Angkutan Umum Terhadap Pengambilan Keputusan Konsumen Dalam Menggunakan Jasa Transportasi Kota)	Persepsi Masyarakat	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tata Letak Halte 2. Desain halte 	Persepsi masyarakat terkait kinerja halte eksisting	Letak dan desain halte yang baik berdasarkan persepsi masyarakat

3.	Menentukan lokasi dan desain halte berdasarkan standar halte dan persepsi masyarakat sebagai pengguna halte.	<p>Masyarakat sebagai pengguna halte adalah masyarakat umum yang memiliki kebiasaan menggunakan sarana umum transportasi. Masyarakat sebagai pengguna halte menuntut adanya kemudahan dalam mencapai halte, dengan jarak berjalan yang tidak jauh menuju halte. Masyarakat dengan persepsinya dapat menganalisa jarak jauh/dekat ataupun sesuatu yang terjadi di sekitar halte.</p> <p>http://digilib.its.ac.id/public/ITS-Undergraduate-11992-604100004-Chapter1.pdf</p>	1. Persepsi Masyarakat	1. Tata Letak Halte 2. Desain halte	Persepsi masyarakat terkait kinerja halte eksisting	Penataan letak dan desain halte yang baik berdasarkan persepsi masyarakat dan standar halte
		Halte bertujuan agar dapat menghasilkan kenyamanan bagi pengguna dan juga melihat daya tampung, tata letak dan desain dari halte tersebut. (Pedoman Teknis 'Perekayasaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum' Departement Perhubungan)	2. Standar Halte	1. Tata Letak Halte 2. Desain halte	Karakteristik halte	

BAB III

METODE PENELITIAN

Metode adalah langkah - langkah yang digunakan dalam upaya mencapai suatu tujuan. Pada metodologi penelitian ini akan diuraikan segala hal yang berkenaan dengan cara dan metode yang digunakan pada penyusunan laporan penelitian, yang terdiri dari metode pengumpulan data dan metode analisa. Metode pengumpulan data merupakan teknik atau pendekatan yang digunakan dalam mengumpulkan data dan informasi terkait tema penelitian, sedangkan metode analisa yaitu teknik atau pendekatan berupa alat analisa yang digunakan dalam menganalisa data dan informasi.

3.1 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data merupakan salah satu prosedur untuk mendapatkan kondisi nyata pada suatu penelitian. Metode yang digunakan dalam penelitian yaitu dengan menggunakan metode survey langsung ke lapangan (survey primer) serta melalui survey instansi (survey sekunder). Data dapat diperoleh melalui proses observasi , wawancara serta quisioner. Selain itu dapat diperoleh melalui pemenuhan data dari instansi terkait. Untuk lebih jelas mengenai metode pengumpulan data akan dibahas sebagai berikut.

3.1.1 Survey Primer

Survey primer adalah teknik pengumpulan data secara langsung dengan mengamati kondisi lokasi studi. Survey primer yang akan dilakukan oleh peneliti dalam memperoleh data yang dibutuhkan terdiri atas observasi dan quisioner.

a) Observasi

Observasi lapangan adalah teknik pengumpulan data dengan langsung terjun ke lapangan untuk melihat kondisi lapangan secara visual. Dalam hal ini, observasi lapangan untuk mengumpulkan data berupa kegiatan di lokasi Halte serta gambaran lokasi tempat kegiatan tersebut antara lain :

1. Melihat langsung kondisi halte yang ada dan berinteraksi langsung dengan pengguna halte. kondisi halte baik bila

kondisi atap, bangunan dan fasilitas yang ada dalam keadaan baik dan layak pakai. Ketersediaan fasilitas yang ada di halte juga harus sesuai dengan standar yang ada yaitu sesuai dengan pedoman teknis perencanaan tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum departemen perhubungan

2. Pengambilan foto kondisi dan lokasi halte;
3. Menghitung ukuran halte.

b) Quisioner

Teknik quisioner merupakan upaya pengumpulan data dengan cara memberikan quisioner atau pertanyaan kepada responden. Dari hasil pertanyaan tersebut akan menghasilkan data-data penting yang bermanfaat bagi penelitian yang dimana data-data tersebut berupa pendapat atau sikap pengguna halte terhadap kondisi dan lokasi dari halte tersebut. Quisioner juga diberikan kepada pengguna yang sedang berada kurang lebih 100-300 meter dari halte angkutan umum tersebut dengan pertimbangan jarak tersebut sesuai dengan jarak tata letak halte dari lokasi kegiatan. Hal ini untuk mencari informasi atau alasan mengapa para pengguna tersebut tidak menggunakan halte yang disediakan.

Karena adanya keterbatasan waktu, tenaga, dan biaya, maka individu yang membentuk populasi yang akan diteliti tidak memungkinkan untuk dikenai secara keseluruhan. Oleh karena itu penelitian akan dilakukan terhadap sejumlah sampel yang diambil dari populasi yang bersangkutan. Teknik sampling dan jumlah sampel yang digunakan untuk setiap obyek dalam penelitian ini adalah masyarakat sebagai pengguna halte.

Untuk mengambil sampel pengguna halte, digunakan desain probabilitas dengan sampel stratifikasi, yaitu pengambilan sampel dengan cara pengelompokan populasi dengan kriteria tertentu ke dalam beberapa strata (Kuncoro, 2003: 115).¹⁶ Sampel diambil secara proportional yaitu sebesar 20% pada tempat-

¹⁶ Ary Sulistyobudi, *Kajian Lokasi Pedagang Kaki Lima di Kota Palembang*, th. 2006

tempat yang telah ditentukan. Pengambilan sampel sebesar 20 % didasari oleh Gay dalam Umar (2001:79) yang berpendapat bahwa dalam penelitian studi deskriptif minimal membutuhkan sampel 10% dari populasi. Sedangkan menurut Arikunto (dalam Muhtar dan Widodo, 2000: 94) untuk pengambilan sampel yang cukup representatif, tergantung populasi. Jika populasi homogen, maka sampel yang diambil cukup 5 % saja, tetapi apabila populasinya heterogen, maka jumlah sampel harus dinaikkan, Donal Ary (dalam Muhtar dan Widodo 2000:94) menyarankan sejumlah 10-20%. Oleh karena penelitian ini dibatasi oleh waktu, tenaga serta biaya maka jumlah sampel pengguna halte diambil sebanyak 20 % dari jumlah populasi yang diperkirakan 600 orang pada lokasi penelitian.

Pengambilan sampel dilakukan dengan menggunakan metode pengambilan sampel (teknik sampling) *probability sampling*, yaitu teknik pengambilan sampel yang memberikan peluang yang sama bagi setiap unsur (anggota) populasi untuk dipilih menjadi anggota sampel.¹⁷ Dalam penelitian ini masyarakat yang menjadi sampel adalah masyarakat yang sedang menunggu angkutan yang berada di sekitar lokasi penelitian.

Tabel 3.1
Populasi dan Sampel

Populasi (N)	Sampel (n)
10	2
15	3
20	4
25	5
30	6
35	7
40	8

~> Penulisan tabel.
Betulkan!

¹⁷ Prof. Dr. Sugiyono. Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D, Bandung 2011. Hal 82

45	9
50	10
55	11
60	12
65	13
70	14
75	15
80	16
85	17
90	18
95	19
100	20

3.1.2 Survey Sekunder

Survey sekunder adalah survey yang dilakukan dengan tidak terjun langsung ke lapangan melainkan mengumpulkan data atau informasi dari beberapa sumber dan instansi terkait, seperti : Tinjauan kepustakaan dari penelitian-penelitian dan literatur seperti : tugas akhir, buku-buku ilmiah, dan jurnal – jurnal yang berkaitan dengan penelitian ini.

3.2 Metode Analisa

Analisis data adalah proses penyederhanaan data ke dalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan diinterpretasikan. Data yang diperoleh dari proses pengumpulan data kemudian akan diolah dan dianalisis dengan menggunakan metode - metode yang sesuai. Analisis data merupakan langkah yang sangat penting dalam suatu penelitian, karena analisis data berfungsi untuk mengambil kesimpulan dari sebuah penelitian. Analisis data dilakukan setelah data-data penelitian terkumpul secara lengkap kemudian data tersebut diolah dan dianalisis untuk menghasilkan kesimpulan yang benar sehingga dapat menjawab persoalan yang sedang diteliti serta mampu dipertanggung jawabkan kebenarannya. Tujuan

analisis dalam penelitian ini adalah untuk menyempitkan dan membatasi penemuan sehingga menjadi data yang tersusun lebih teratur.

3.2.1 Metode Penentuan Sampel

Sampel adalah bagian dari populasi yang diambil melalui cara – cara tertentu yang juga memiliki karakteristik tertentu, jelas dan lengkap yang dianggap bisa mewakili populasi. Populasi merupakan wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian diambil kesimpulan. Adapun yang menjadi populasi dalam penelitian ini adalah masyarakat yang menggunakan halte yang berada di sepanjang jalan veteran. Sampel dalam penelitian ini yaitu pengguna halte dibagi berdasarkan latar belakang pekerjaan yang terdiri dari :

- ✓ Pelajar - Mahasiswa
- ✓ Pekerja Kantoran
- ✓ Wiraswasta – Ibu rumah Tangga

Dalam menentukan besarnya sampel pada lokasi studi didasarkan pada banyaknya populasi yang ada dengan menggunakan metode pengambilan sampel *probability sampling* atau pengambilan sampel secara acak. Setelah melakukan pengamatan maka jumlah populasi pengguna halte, rata - rata pengguna halte di sepanjang jalan Veteran dalam sehari mulai pukul 07.00 sampai pukul 19.00 dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 3.2
Jumlah pengguna halte

No.	Jenis latar belakang	Jumlah
1.	Pelajar – Mahasiswa	420
2.	Pekerja Kantoran	100
3.	Wiraswasta – Ibu rumah Tangga	80
Total		600

Sumber: Hasil Survei

Dengan menggunakan tabel penentuan sampel, bila jumlah populasi 600 orang maka jumlah sampelnya adalah 20% dari populasi yang ada yaitu 120 orang. Dari jumlah sampel yang ada dibagi menjadi tiga lokasi berdasarkan lokasi

halte yang ada dan sampel untuk setiap lokasi dibagi lagi menjadi tiga berdasarkan latar belakang pekerjaan pengunjung seperti pada tabel di bawah ini :

Tabel 3.3
Jumlah pengguna halte berdasarkan latar belakang
Di setiap halte

NO	Lokasi Halte	Jumlah Populasi			Jumlah	Jumlah Sampel			Jumlah
		Mahasiswa - Pelajar	Pekerja Kantoran	Wiraswasta - Ibu Rumah Tangga		Mahasiswa - Pelajar	Pekerja Kantoran	Wiraswasta - Ibu Rumah Tangga	
1.	Halte Brawijaya 1	40	15	15	70	8	3	3	14
2.	Halte Brawijaya 2	240	60	45	345	48	12	9	69
3.	Halte MTs Muhamadiyah	140	25	20	185	28	5	4	37
Total		420	100	80	600	84	20	16	120

Sumber: Hasil Survei

3.2.2 Analisis Karakteristik Halte disepanjang Jalan Veteran

Analisa karakteristik halte bertujuan untuk mengetahui bagaimana gambaran umum dari lokasi penelitian. Analisis ini dilakukan setelah melakukan observasi di lokasi penelitian dan menggunakan metode deskripsi eksploratif yang akan menggambarkan karakteristik halte di Sepanjang Jalan Veteran secara detail, terutama dalam hubungannya dengan kinerja pelayanan halte.

Adapun variable yang digunakan adalah :

1. Tata Letak Halte :

Jarak halte maksimal terhadap fasilitas penyeberangan pejalan kaki adalah 100 meter sedangkan jarak minimal halte dari persimpangan adalah 50 meter atau bergantung pada panjang antrean. Untuk jarak minimal gedung (seperti rumah sakit, tempat ibadah) yang membutuhkan ketenangan adalah 100 meter. Peletakan halte di persimpangan menganut sistem campuran, yaitu antara sesudah persimpangan (farside) dan sebelum persimpangan (nearside) dan peletakan di ruas jalan.

2. Fasilitas :

Fasilitas halte yang dibutuhkan adalah identitas halte berupa nama dan (atau) nomor, rambu petunjuk, papan informasi trayek, lampu

penerangan, tempat duduk, telepon umum, tempat sampah, papan iklan/Pengumuman dan Pagar.

3. Daya Tampung Halte:

Kebutuhan ruang halte yang dimaksud adalah dimensi halte yang meliputi ruang gerak penumpang di tempat henti, Jarak bebas antara penumpang dalam, ukuran tempat henti per kendaraan, panjang halte dan ukuran lindung maksimum. Dimana ukuran untuk tiap item adalah sebagai berikut :

- Ruang gerak per penumpang di tempat henti 90 cm x 60 cm;
- Jarak bebas antar penumpang (dalam kota 30 cm – antar kota 60 cm); dan
- Ukuran lindung minimum 4.00m x 2.00m;

Tabel 3.4
Tabel Rumusan Variabel Karakteristik Halte

<i>No</i>	<i>Variabel</i>	<i>Sub Variabel</i>	<i>Tolak Ukur</i>
1.	Lokasi	• Lokasi	<ul style="list-style-type: none"> • 50 m dari penyebrangan • 75 m dari penyebrangan • 100 m dari penyebrangan
		• Jarak antar halte	<ul style="list-style-type: none"> • 600 m antar halte • 500 m antar halte • 400 m antar halte
2.	Fasilitas	• Ketersediaan	<ul style="list-style-type: none"> • Atap (pelindung) • Tempat duduk • Lampu penerangan • Papan informasi trayek • Identitas halte • Tempat sampah • Pagar • Rambu petunjuk • Papan iklan/Pengumuman
		• Kondisi	• Baik (kondisi fasilitas pendukung baik)

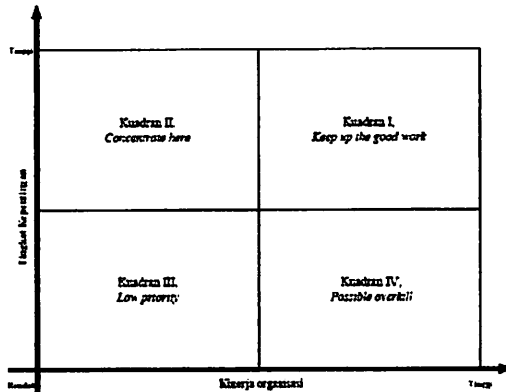
			<ul style="list-style-type: none"> • Sedang (Kondisi fasilitas pendukung cukup baik) • Buruk (Kondisi fasilitas pendukung buruk)
3.	Daya Tampung Halte	• Dimensi halte	<ul style="list-style-type: none"> • Ukuran Lindung Halte 6x3 m • Ukuran Lindung Halte 5x2 m • Ukuran Lidung Halte 4x2 m

Sumber: Hasil Olahan Penulis

3.2.3 Analisa Kinerja Halte Eksisting berdasarkan Persepsi Masyarakat Sebagai Pengguna Halte

Analisa kinerja halte eksisting berdasarkan persepsi masyarakat sebagai pengguna halte bertujuan untuk mengetahui keinginan masyarakat dalam rencana penataletakan dan desain halte. Adapun alat analisis yang digunakan adalah *importance performance analysis* (IPA).

Metode *Importance Perfomance Analysis* (IPA) merupakan alat bantu dalam menganalisis atau yang digunakan untuk membandingkan tingkat pelayanan yang dirasakan oleh pengguna dengan tingkat kepuasan yang diinginkan oleh masyarakat. Metode IPA mempunyai fungsi utama untuk menampilkan informasi berkaitan dengan faktor-faktor pelayanan yang menurut pengguna sangat mempengaruhi kepuasan dan minat mereka, dan faktor-faktor pelayanan yang menurut pengguna perlu ditingkatkan karena kondisi saat ini belum memuaskan. Metode IPA menggabungkan pengukuran faktor tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan dalam grafik dua dimensi yang memudahkan penjelasan data dan mendapatkan usulan praktis. Interpretasi grafik IPA sangat mudah, dimana grafik IPA dibagi menjadi 4 (empat) buah kuadran berdasarkan hasil pengukuran *importance performance* sebagaimana terlihat pada gambar berikut.



Gambar 3.1

Pembagian Kuadran Importance Performance Analysis

Dari gambar pembagian kuadran IPA dapat dijelaskan sebagai berikut (Brandt, 2000):

- a. Kuadran I : *"Keep up the good work"*, Memiliki skor yang tinggi baik dari sisi tingkat kepentingannya maupun kinerjanya. Aspek-aspek pada kategori ini merupakan aspek-aspek yang ideal, karena ini menunjukkan bahwa organisasi memiliki keunggulan di bidang-bidang yang dianggap penting oleh pelanggan.
- b. Kuadran II : *"concentrate here"*, Memiliki skor yang tinggi dari sisi tingkat kepentingan namun memiliki skor yang rendah dari sisi kinerja. Hasil ini menunjukkan letak ketidakpuasan para pelanggan.
- c. Kuadran III : *"low priority"*, Baik skor tingkat kepentingan maupun kinerja bernilai rendah. Aspek-aspek yang termasuk ke dalam kelompok ini dapat diabaikan dari perhatian manajemen di masa-masa mendatang.
- d. Kuadran IV : *"possible overkill"*, Skor tingkat kepentingan rendah namun skor kinerja tinggi. Hasil ini menunjukkan bahwa organisasi terlalu banyak terfokus pada aspek-aspek yang berdampak kecil terhadap kepuasan pelanggan, sehingga sumberdaya yang semula dialokasikan pada aspek-aspek di dalam kategori ini dapat dialihkan

kepada aspek-aspek lain yang memiliki skor tingkat kepentingan tinggi namun kinerjanya rendah.

Dalam metode analisis IPA, ada beberapa pertanyaan yang berkaitan dengan tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan yang akan menjadi item dari atribut IPA yang dibuat berdasarkan skala *Likert* dan dimodifikasi oleh peneliti untuk mendapatkan perbedaan jawaban yang mencolok. Adapun pertanyaan itu sebagai berikut:

1. Dari kelima item pertanyaan di bawah ini seberapa besar masing-masing item tersebut mampu memberikan tingkat kepuasan terhadap pengguna jalan.

Petunjuk pengisian:

Berikan tanda cek (√) pada jawaban yang menurut anda paling baik, **A = Sangat Puas**, **B = Puas** dan **C = Tidak Puas**. Bagaimana tingkat kepuasan anda terhadap variabel di bawah ini:

Form Item Pertanyaan Tingkat Kepuasan

No.	Item Pertanyaan	A	B	C
1.	Kesesuaian tata letak halte			
2.	Ketersediaan fasilitas di halte			
3.	Kondisi fasilitas di halte			
4.	Kesesuaian ruang halte			
5.	Kondisi halte			
6.	Model desain halte			

Sumber: Hasil Olahan Penulis

2. Dari kelima item pertanyaan di bawah ini seberapa besar masing-masing item tersebut mampu memberikan tingkat kepentingan terhadap pengguna jalan.

Petunjuk pengisian:

Berikan tanda cek (√) pada jawaban yang menurut anda paling baik, **A = Sangat Penting**, **B = Penting** dan **C = Tidak Penting**. Bagaimana tingkat kepentingan anda terhadap variabel di bawah ini:

Form Item Pertanyaan Tingkat Kepentingan

No.	Item Pertanyaan	A	B	C
1.	Kesesuaian tata letak halte			

2.	Ketersediaan fasilitas di halte			
3.	Kondisi fasilitas di halte			
4.	Kesesuaian ruang halte			
5.	Kondisi halte			
6.	Model desain halte			

Sumber: Hasil Olahan Penulis

Desain halte yang ingin diperoleh berasal dari persepsi atau aspirasi masyarakat, sehingga untuk desain halte diberikan sebuah quisioner tersendiri.

3.2.4 Analisa Halte Berdasarkan Standar Halte dan Persepsi Masyarakat Sebagai Pengguna Halte

Analisa halte berdasarkan karakter, minat dan kebutuhan halte bertujuan untuk menentukan tata letak dan desain halte berdasarkan standar halte dan persepsi masyarakat. Hubungan antara karakter halte dan aspirasi masyarakat merupakan landasan dalam menentukan tata letak desain halte.

Tabel 3.5
Contoh tabel hubungan antara standar halte dan aspirasi masyarakat

No	Lokasi	Variabel	Standar halte	Persepsi masyarakat	Hasil kajian
1.	Halte Brawijaya 1	1. Tata Letak Halte 2. Desain Halte			
2.	Halte Brawijaya 2	1. Tata letak halte 2. Desain Halte			
3.	Halte MTs Muhammadiyah	1. Tata letak halte 2. Desain Halte			

3.2.5 Kerangka Pikir

Kerangka pikir merupakan gambaran umum dari isi penelitian yang terdiri dari dasar pemikiran, input yang berupa variabel, proses analisis dan *out put* dari proses analisis. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar diagram berikut.

Gambar 3.1
Kerangka Pikir Studi Tata Letak dan Desain Halte

Latar Belakang:

- Halte adalah tempat pemberhentian kendaraan bermotor Umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
- Halte idealnya berada di sepanjang rute angkutan umum/bus, dilengkapi dengan rambu petunjuk, terletak pada jalur pejalan (kaki) dan dekat dengan fasilitas pejalan (kaki).
- Permasalahan halte terutama lebih terkait pada tata letak yang belum sesuai, salah satunya jarak antara halte yang tidak sesuai dengan standar yaitu 400-600 meter. Selain dipengaruhi oleh tata

Rumusan Masalah:

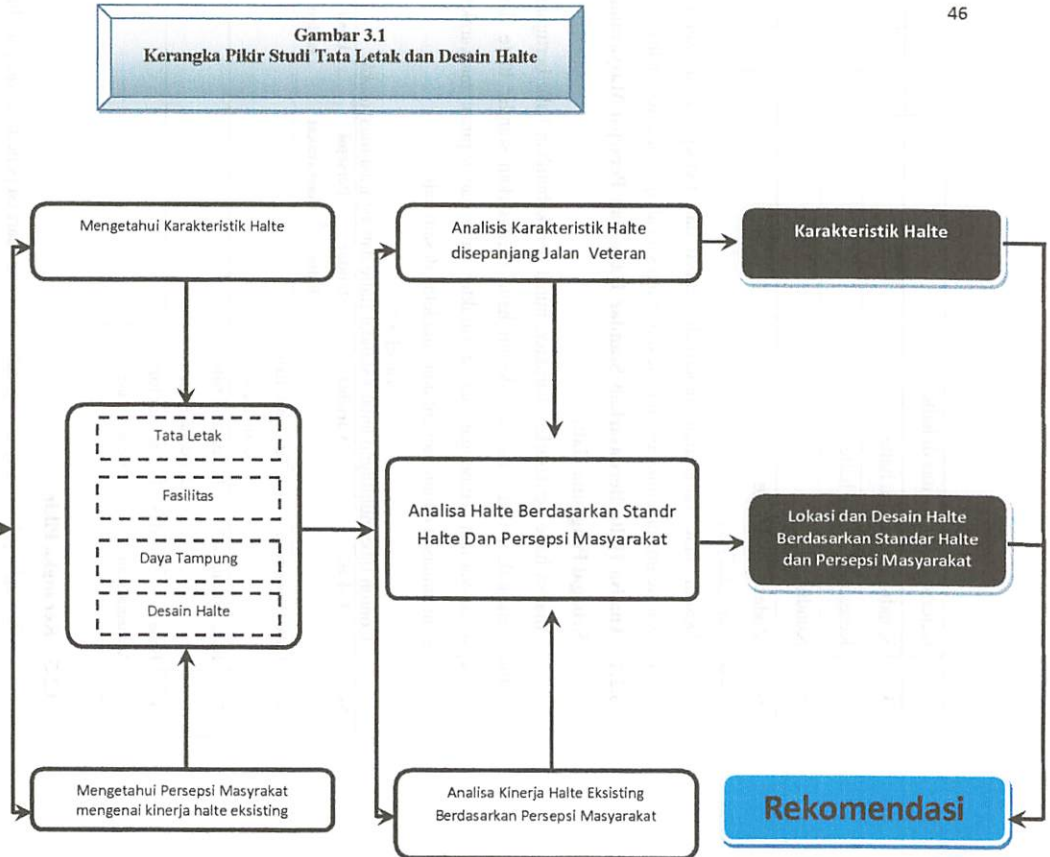
- Dimana penempatan lokasi?
- Bagaimana kinerja halte eksisting?
- Bagaimana tata letak dan desain halte berdasarkan standar halte dan persepsi masyarakat?

Sasaran:

- Teridentifikasinya karakter halte
- Teridentifikasinya kinerja halte eksisting berdasarkan persepsi masyarakat.
- Penentuan lokasi halte dan desain halte berdasarkan standar halte dan persepsi

Tinjauan Pustaka:

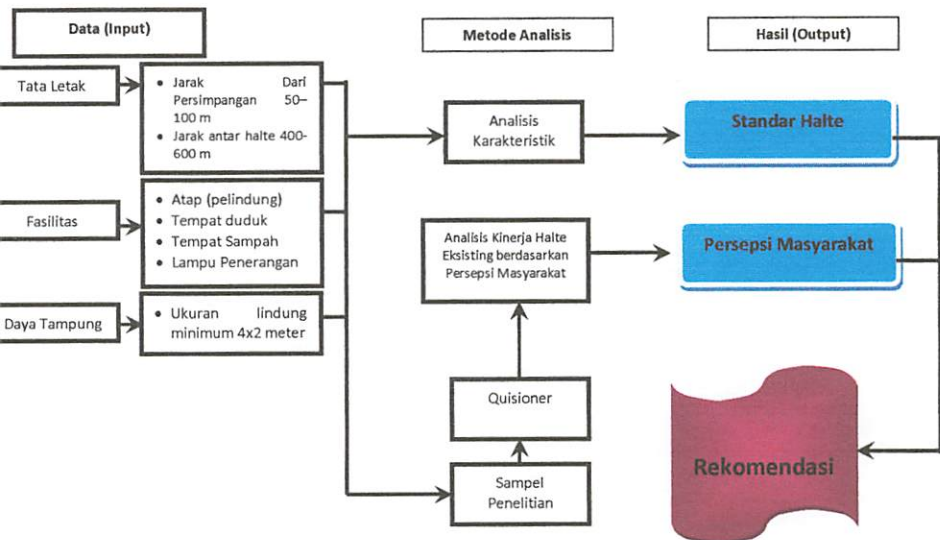
- Halte adalah tempat perhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan.
- Peletakan halte : Jarak maksimal terhadap fasilitas penyeberangan adalah 100 meter, Jarak minimal halte dari persimpangan adalah 50 meter, Jarak minimal gedung yang membutuhkan ketenangan adalah 100 meter, Peletakan di persimpangan menganut sistem antara sesudah persimpangan (farside) dan sebelum persimpangan (nearside)



3.2.6 Kerangka Kerja

Kerangka kerja merupakan gambaran dari proses melakukan penelitian yang terdiri dari input (variabel), proses analisis dan *output* dari proses analisis. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar diagram berikut.

Gambar 3.2
Kerangka Kerja Studi Tata Letak dan Desain Halte



BAB IV

KONDISI HALTE DI SEPANJANG JALAN VETERAN

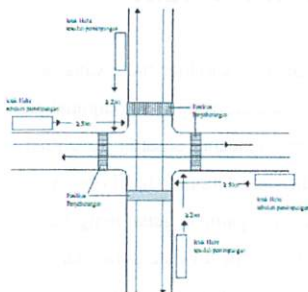
Pada bab ini akan dijelaskan tentang kondisi dan karakter halte yang ada di Kota Malang khususnya di sepanjang Jalan Veteran yang akan digunakan sebagai masukan untuk menunjang tahapan dalam mencapai sasaran penelitian ini. Dalam penelitian ini data yang digunakan terdiri dari data-data hasil observasi pada lokasi penelitian yang didukung dengan foto dan gambar guna mengetahui kondisi dan karakteristik halte di lokasi penelitian. Selain itu data penelitian ini juga terdiri dari hasil kuesioner yang didistribusikan untuk menjangkau aspirasi masyarakat sebagai pengguna halte.

4.1 Karakter Halte Di Sepanjang Jalan Veteran

Lokasi yang dijadikan sebagai studi penelitian ini adalah sepanjang Jalan Veteran. Jalan Veteran terletak di kecamatan Lowokwaru. Jalan Veteran memiliki dua jalur yang terletak di depan Kampus Universitas Brawijaya sampai dengan Kampus II Universitas Merdeka Malang. Di sepanjang Jalan Veteran, terdapat tiga buah halte yang berada di depan Kampus Universitas Brawijaya dan MTs Muahamadiyah. Halte yang ada belum berfungsi secara baik sesuai dengan fungsinya yaitu untuk menunggu angkutan umum. Berdasarkan kajian penelitian yang akan dikaji terkait karakter halte, maka di bawah ini akan dijelaskan beberapa karakter halte berdasarkan tata letak halte, fasilitas yang ada di halte, daya tampung halte dan desain halte.

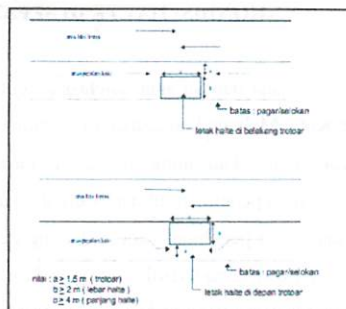
4.1.1 Karakter Halte Di Sepanjang Jalan Veteran Berdasarkan Tata Letak Halte

Dalam merencanakan suatu fasilitas transportasi termasuk halte, perlu diperhatikan tata letak halte karena dapat mempengaruhi fungsi dan kinerja halte tersebut. Seperti terlihat pada gambar di bawah, halte dapat diletakkan pada pertemuan jalan simpang empat, ruas jalan dan pada pertemuan jalan simpang tiga.



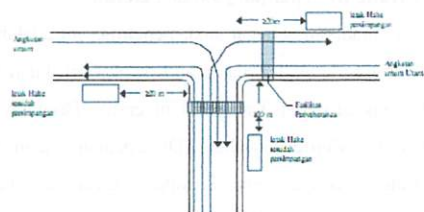
Gambar 4.1

Peletakan Halte pada Pertemuan Jalan Simpang empat



Gambar 4.2

Peletakan Halte pada Ruas Jalan



Gambar 4.3

Peletakan Halte pada Pertemuan Jalan Simpang tiga

Letak halte yang ada di sepanjang Jalan Veteran berada pada ruas jalan yaitu yang terletak di depan Kampus Universitas Brawijaya dan MTs Muhammadiyah seperti yang terlihat pada gambar di bawah ini.



Gambar 4.4
Halte Brawijaya 1



Gambar 4.5
Halte Brawijaya 2



Gambar 4.6
Halte MTs Muhamadiyah

Penentuan tata letak halte perlu memperhatikan beberapa pertimbangan. Selain letak halte, ada beberapa pertimbangan yang perlu diperhatikan yaitu lokasi dan jarak antar halte. Lokasi halte yang sesuai adalah berada pada *Pusat keramaian* seperti pasar, pertokoan, objek wisata, *kemungkinan* perpindahan moda seperti persimpangan jalan dan *pusat kegiatan* seperti sekolah, perkantoran dan museum. Sedangkan Spasi atau jarak antar tempat perhentian angkutan umum disarankan oleh *Vuchie* sebesar 400-600 meter, namun masih dimungkinkan pada jarak 300 meter.²²

²² Manajemen Lalulintas Perkotaan, hal 154



Lokasi dan halte yang berada di sepanjang Jalan Veteran adalah berada di lokasi sekolah dan jasa dan spasi atau jarak antar halte berkisar antara kurang dari 200 meter sampai dengan 400 meter. Lokasi dan spasi atau jarak antar halte yang ada di Jalan Veteran dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 4.1
Lokasi Halte

No	Halte	Lokasi
1	Halte Brawijaya 1	Sekolah & Jasa
2	Halte Brawijaya 2	Sekolah & Jasa
3	Halte MTs Muhamadiyah	Sekolah & Jasa

Sumber : Hasil Observasi

Tabel 4.2
Spasi atau Jarak Antar Halte

No	Halte	Jarak
1	Halte Brawijaya 1	<200
2	Halte Brawijaya 2	>400
3.	Halte MTs Muhamadiyah	>400

Sumber : Hasil Observasi

4.1.2 Karakter Halte Di Sepanjang Jalan Veteran Berdasarkan Fasilitas Halte

Fasilitas yang ada di halte juga merupakan elemen penting dalam merencanakan halte. Fasilitas yang ada di halte juga menjadi faktor pendukung dalam mengoptimalkan fungsi halte. Fasilitas yang dimaksud adalah gardu atau shelter, identitas halte berupa nama dan (atau) nomor, rambu petunjuk, papan informasi trayek, lampu penerangan, tempat duduk, telepon umum, tempat sampah, papan iklan atau pengumuman dan pagar.

Fasilitas yang ada di halte yang berada di sepanjang Jalan Veteran belum cukup memadai. Fasilitas yang ada hanya berupa gardu atau shelter dan tempat duduk selain itu kondisi fasilitas yang ada di halte juga belum berada pada kondisi yang baik atau kurang memuaskan. Untuk lebih jelasnya, dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar 4.7
Fasilitas di Halte Brawijaya 1



Gambar 4.8
Fasilitas di Halte Brawijaya 2



Gambar 4.9
Fasilitas di Halte MTs Muhamadiyah

4.1.3 Karakter Halte Di Sepanjang Jalan Veteran Berdasarkan Daya Tampung Halte

Halte dirancang dapat menampung penumpang angkutan umum 20 orang per halte pada kondisi biasa (penumpang dapat menunggu dengan nyaman), dengan kriteria yaitu ruang gerak per penumpang di tempat henti 90 cm x 60 cm, jarak bebas antar penumpang (dalam kota 30 cm – antar kota 60 cm), ukuran lindung minimum 4,00 m x 2,00 m.

Halte Brawijaya 1 dan Halte Brawijaya 2 yang berada di sepanjang Jalan Veteran memiliki ukuran lindung sebesar 5,2 m x 2,2 m. Sedangkan ukuran lindung Halte MTs Muhamadiyah memiliki ukuran lindung 3,1 m x 1,3 m. Hasil observasi ini menunjukkan bahwa daya tampung halte yang berada pada Jalan Veteran sudah memadai. Ukuran lindung halte yang berada di sepanjang Jalan Veteran dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 4.3
Daya Tampung Halte

No	Halte	Ukuran Halte (P x L)	Luas (m ²)
1	Halte Brawijaya 1	5,2 m x 2,2 m	11,44
2	Halte Brawijaya 2	5,2 m x 2,2 m	11,44
3	Halte MTS Muhamadiyah	3,1 m x 1,2 m	3,72

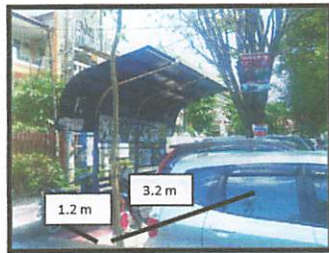
Sumber : Hasil Observasi



Gambar 4.10
Daya Tampung Halte Brawijaya 1



Gambar 4.11
Daya Tampung Halte Brawijaya 2



Gambar 4.12
Daya Tampung Halte MTs Muhamadiyah

4.1.4 Karakter Halte Di Sepanjang Jalan Veteran Berdasarkan Kondisi Halte

Kondisi halte merupakan salah satu elemen penting yang tidak dapat diabaikan dalam merencanakan pembangunan halte. Kondisi halte juga menjadi faktor pendukung dalam mengoptimalkan fungsi halte. Semakin baik kondisi halte maka semakin baik pula tanggapan pengguna halte untuk menggunakan halte karena apabila halte dapat menciptakan situasi yang nyaman maka tidak akan menutup kemungkinan bahwa para calon penumpang angkutan umum akan menggunakan halte untuk menunggu angkutan umum. Dengan demikian fungsi halte dapat dioptimalkan.

Kondisi halte yang berada di sepanjang Jalan Veteran secara garis besar masuk dalam kategori sedang dan buruk. Untuk lebih jelasnya, dapat dilihat pada gambar di bawah ini.

4.1.5 Karakter Halte Di Sepanjang Jalan Veteran Berdasarkan Model atau Desain Halte

Selain kondisi dan fasilitas, salah satu aspek yang mempengaruhi kinerja halte yaitu estetika atau keindahan halte itu sendiri. Estetika yang dimaksudkan adalah desain atau model halte. Apabila halte memiliki desain yang baik dan menarik maka akan timbul akan menarik minat calon penumpang untuk menggunakan halte sebagai sarana untuk menunggu angkutan umum.

Di sepanjang jalan Veteran, halte yang ada lebih mencondongkan corak budaya jawa, yang terlihat dari bentuk atap halte yang menyerupai bentuk atap rumah joglo yang merupakan rumah adat jawa. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar 4.13
Gambar Model Halte

4.2 Angkutan Umum di Sepanjang Jalan Veteran

Sarana angkutan penumpang yang ada di lokasi studi didominasi oleh angkutan umum perkotaan (mikrolet). Sarana angkutan penumpang umum jenis angkutan kota, sampai saat ini sudah dapat memenuhi kebutuhan bagi masyarakat. Angkutan umum perkotaan yang melewati Jalan Veteran yaitu AL dengan rute Terminal Arjosari - Terminal Landungsari dan GL dengan rute Terminal Gadabg – Terminal Landungsari. Namun perlu adanya penertiban kembali mengenai lokasi pemberhentian agar tidak mengganggu kelancaran lalu lintas. Dari data hasil survei di lapangan dihasilkan bahwa beberapa angkutan penumpang umum cenderung menaik dan menurunkan penumpang tidak pada tempat yang telah disediakan yaitu halte. Oleh karena itu, perlu adanya penataan lokasi dan desain halte yang baik sehingga dapat menarik minat calon penumpang untuk menggunakan halte dengan memperhatikan nilai ekonomis bagi angkutan umum.



Gambar 4.14
Angkutan Umum di Sepanjang Jalan Veteran

4.3 Persepsi Masyarakat Terhadap Keberadaan Halte

Persepsi atau aspirasi masyarakat sebagai pengguna halte merupakan hasil rekapan kuisioner yang diklasifikasikan berdasarkan jumlah calon penumpang yang menunggu angkutan umum di sepanjang Jalan Veteran khususnya yang berada pada titik – titik halte yaitu Halte Brawijaya 1, Halte Brawijaya 2 dan Halte MTs Muhammadiyah serta calon penumpang yang berada di sekitar titik – titik halte tersebut yang berada pada radius 300 meter. Berdasarkan hasil survei masyarakat sebagai pengguna halte dalam sehari rata - rata mencapai 600 orang, sehingga melalui hasil perhitungan sampel untuk masyarakat sebagai pengguna halte adalah 20 % dari jumlah populasi yaitu 120 orang. Pembagian sampel didistribusikan pada 3 titik lokasi penelitian.

Tabel 4.4
Jumlah sampel Pengguna Halte

No	Lokasi	Populasi (N)	Sampel (n)
1.	Halte Brawijaya 1	71	14
3.	Halte Brawijaya 2	343	69
5.	Halte MTs Muhammadiyah	186	37

Sumber: Hasil Survey

Dari jumlah sampel yang ada dibagi menjadi tiga lokasi berdasarkan lokasi halte yang ada dan sampel untuk setiap lokasi dibagi lagi menjadi tiga berdasarkan latar belakang pekerjaan pengunjung seperti pada tabel di bawah ini :

Tabel 4.5
Jumlah sampel Pengguna Halte Brawijaya 1

No	Lokasi	Populasi (N)	Sampel (n)
1.	Pelajar - Mahasiswa	41	8

3.	Pekerja Kantoran	14	3
5.	Wiraswasta – Ibu rumah Tangga	15	3

Sumber: Hasil Survey

Tabel 4.6
Jumlah sampel Pengguna Halte Brawijaya 2

No	Lokasi	Populasi (N)	Sampel (n)
1.	Pelajar - Mahasiswa	242	48
3.	Pekerja Kantoran	58	12
5.	Wiraswasta – Ibu rumah Tangga	45	9

Sumber: Hasil Survey

Tabel 4.7
Jumlah sampel Pengguna Halte MTs Muhammadiyah

No	Lokasi	Populasi (N)	Sampel (n)
1.	Pelajar - Mahasiswa	122	24
3.	Pekerja Kantoran	24	5
5.	Wiraswasta – Ibu rumah Tangga	39	8

Sumber: Hasil Survey

4.3.1 Persepsi Masyarakat Terhadap Karakteristik Halte Brawijaya 1

A. Persepsi Pelajar dan Mahasiswa Terhadap Karakteristik Halte Brawijaya 1

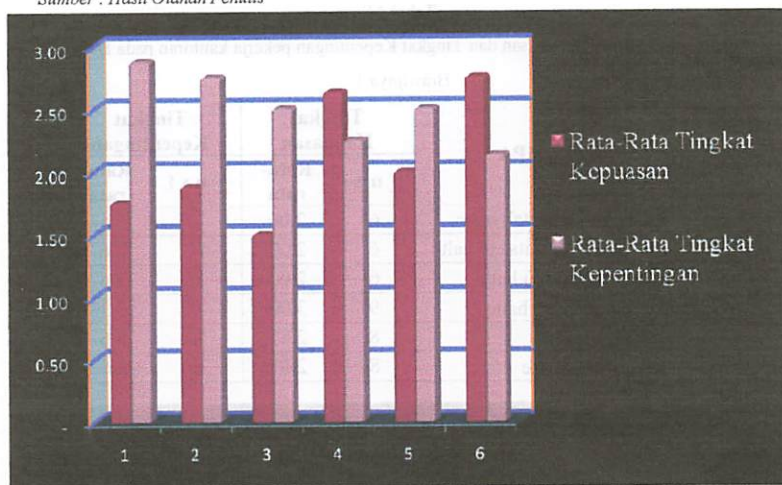
Rekapitulasi data berupa persepsi masyarakat sebagai pengguna halte terdiri dari persepsi masyarakat terhadap tata letak halte, fasilitas halte dan daya tampung halte. Untuk mengetahui lebih lanjut tentang persepsi pelajar dan mahasiswa sebagai pengguna halte pada halte brawijaya 1 dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 4.8
Persentase Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan Pelajar dan Mahasiswa pada Halte Brawijaya 1

No.	Atribut IPA	Tingkat Kepuasan		Tingkat Kepentingan	
		$\sum n x i$	Rata-rata	$\sum n x i$	Rata-rata
1.	Kesesuaian tata letak halte	14	1.75	23	2.88
2.	Ketersediaan fasilitas di halte	15	1.88	22	2.75
3.	Kondisi fasilitas di halte	12	1.50	20	2.50
4.	Kesesuaian ruang halte	21	2.63	18	2.25

5.	Kondisi halte	16	2,00	20	2,50
6.	Model/desain halte	22	2,75	17	2,13

Sumber : Hasil Olahan Penulis



Gambar 4.15

Grafik Perbandingan tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan Pelajar dan mahasiswa pada halte brawijaya 1

1. Kesesuaian tata letak halte
2. Ketersediaan fasilitas
3. Kondisi fasilitas di halte
4. Kesesuaian ruang halte
5. Kondisi halte
6. Model/desain halte

Sumber : Hasil Olahan Penulis

Berdasarkan hasil perhitungan rekapitulasi variabel yang memiliki tingkat kepuasan tertinggi menurut persepsi pelajar dan mahasiswa pada halte brawijaya 1 adalah variabel model atau desain halte yang mempunyai nilai rata - rata tertinggi yaitu 2,75. Sedangkan penilaian terhadap tingkat kepentingan yang mempunyai nilai rata - rata tertinggi adalah variabel kesesuaian tata letak halte dengan nilai rata - rata tertinggi 2,88.

B. Persepsi Pekerja Kantoran Terhadap Karakteristik Halte Brawijaya 1

Rekapitulasi data berupa persepsi masyarakat sebagai pengguna halte terdiri dari persepsi masyarakat terhadap tata letak halte, fasilitas halte dan daya tampung halte. Untuk mengetahui lebih lanjut tentang persepsi pekerja

MILIK
PERPUSTAKAAN
ITN MALANG

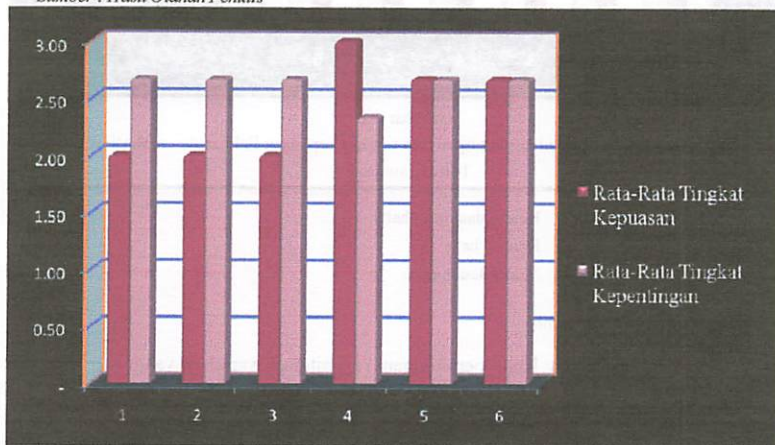
kantoran sebagai pengguna halte pada halte brawijaya 1 dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 4.9

Persentase Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan pekerja kantoran pada Halte Brawijaya 1

No.	Atribut IPA	Tingkat Kepuasan		Tingkat Kepentingan	
		$\sum n \times i$	Rata-rata	$\sum n \times i$	Rata-rata
1.	Kesesuaian tata letak halte	6	2.00	8	2.67
2.	Ketersediaan fasilitas di halte	6	2.00	8	2.67
3.	Kondisi fasilitas di halte	6	2.00	8	2.67
4.	Kesesuaian ruang halte	9	3.00	7	2.33
5.	Kondisi halte	8	2.67	8	2.67
6.	Model/desain halte	8	2.67	8	2.67

Sumber : Hasil Olahan Penulis



Gambar 4.16

Grafik Perbandingan tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan pekerja kantoran pada halte brawijaya 1

- | | |
|------------------------------------|---------------------------|
| 1. Kesesuaian tata letak halte | 4. Kesesuaian ruang halte |
| 2. Ketersediaan fasilitas di halte | 5. Kondisi halte |
| 3. Kondisi fasilitas di halte | 6. Model/desain halte |

Sumber : Hasil Olahan Penulis

Berdasarkan hasil perhitungan rekapitulasi variabel yang memiliki tingkat kepuasan tertinggi menurut pekerja kantor pada halte brawijaya 1 adalah variabel kesesuaian ruang halte yang mempunyai nilai rata - rata tertinggi yaitu 3.00. Sedangkan penilaian terhadap tingkat kepentingan yang mempunyai nilai rata - rata tertinggi adalah variabel kesesuaian tata letak halte, ketersediaan fasilitas di halte, kondisi fasilitas di halte, kondisi halte dan model atau desain halte dengan nilai rata - rata tertinggi 2,67.

C. Persepsi Wiraswasta dan Ibu Rumah Tangga Terhadap Karakteristik Halte Brawijaya 1

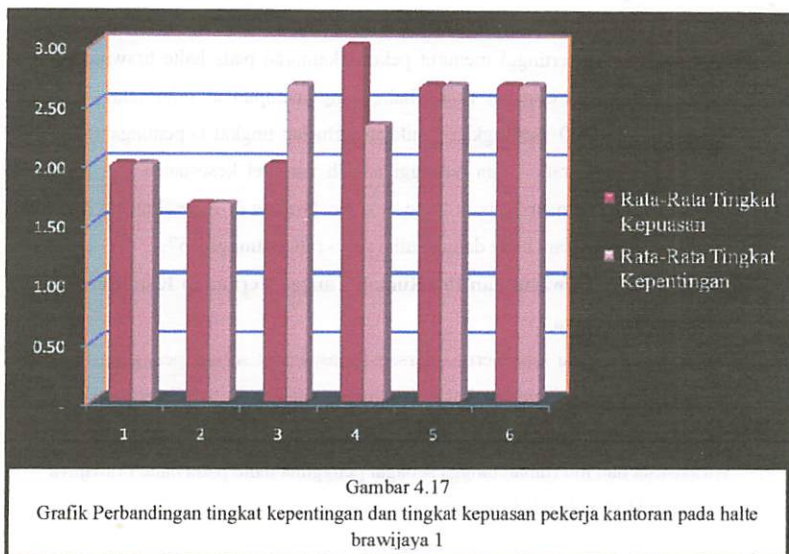
Rekapitulasi data berupa persepsi masyarakat sebagai pengguna halte terdiri dari persepsi masyarakat terhadap tata letak halte, fasilitas halte dan daya tampung halte. Untuk mengetahui lebih lanjut tentang persepsi wiraswasta dan ibu rumah tangga sebagai pengguna halte pada halte brawijaya 1 dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 4.10

Persentase Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan wiraswasta dan ibu rumah tangga pada Halte Brawijaya 1

No.	Atribut IPA	Tingkat Kepuasan		Tingkat Kepentingan	
		$\sum n \times i$	Rata-rata	$\sum n \times i$	Rata-rata
1.	Kesesuaian tata letak halte	6	2.00	6	2.00
2.	Ketersediaan fasilitas di halte	5	1.67	5	1.67
3.	Kondisi fasilitas di halte	6	2.00	8	2.67
4.	Kesesuaian ruang halte	9	3.00	7	2.33
5.	Kondisi halte	8	2.67	8	2.67
6.	Model/desain halte	8	2.67	8	2.67

Sumber : Hasil Olahan Penulis



1. Kesesuaian tata letak halte
2. Ketersediaan fasilitas di halte
3. Kondisi fasilitas di halte
4. Kesesuaian ruang halte
5. Kondisi halte
6. Model/desain halte

Sumber : Hasil Olahan Penulis

Berdasarkan hasil perhitungan rekapitulasi variabel yang memiliki tingkat kepuasan tertinggi menurut pekerja kantoran pada halte brawijaya 1 adalah variabel kesesuaian ruang halte yang mempunyai nilai rata - rata tertinggi yaitu 3.00. Sedangkan penilaian terhadap tingkat kepentingan yang mempunyai nilai rata - rata tertinggi adalah variabel kondisi fasilitas di halte, kondisi halte dan model atau desain halte dengan nilai rata - rata tertinggi 2,67.

4.3.2 Persepsi Masyarakat Terhadap Karakteristik Halte Brawijaya 2

A. Persepsi Pelajar dan Mahasiswa Terhadap Karakteristik Halte Brawijaya 2

Rekapitulasi data berupa persepsi masyarakat sebagai pengguna halte terdiri dari persepsi masyarakat terhadap tata letak halte, fasilitas halte dan daya tampung halte. Untuk mengetahui lebih lanjut tentang persepsi pelajar

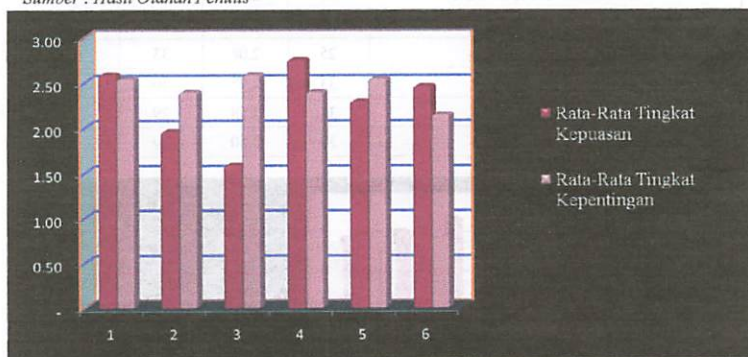
dan mahasiswa sebagai pengguna halte pada halte brawijaya 1 dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 4.11

Persentase Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan Pelajar dan Mahasiswa pada Halte Brawijaya 2

No.	Atribut IPA	Tingkat Kepuasan		Tingkat Kepentingan	
		$\sum n \times i$	Rata-rata	$\sum n \times i$	Rata-rata
1.	Kesesuaian tata letak halte	124	2.58	122	2.54
2.	Ketersediaan fasilitas di halte	94	1.96	115	2.40
3.	Kondisi fasilitas di halte	76	1.58	124	2.58
4.	Kesesuaian ruang halte	132	2.75	115	2.40
5.	Kondisi halte	110	2.29	122	2.54
6.	Model/desain halte	118	2.46	103	2.15

Sumber : Hasil Olahan Penulis



Gambar 4.18

Grafik Perbandingan tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan Pelajar dan mahasiswa pada halte brawijaya 2

1. Kesesuaian tata letak
2. Ketersediaan fasilitas
3. Kondisi fasilitas
4. Kesesuaian ruang halte
5. Kondisi halte
6. Model/desain halte

Sumber : Hasil Olahan Penulis

Berdasarkan hasil perhitungan rekapitulasi variabel yang memiliki tingkat kepuasan tertinggi menurut persepsi pelajar dan mahasiswa pada halte brawijaya 2 adalah variabel kesesuaian ruang halte yang mempunyai nilai rata-rata tertinggi yaitu 2,75. Sedangkan penilaian terhadap tingkat kepentingan

yang mempunyai nilai rata - rata tertinggi adalah variabel kondisi fasilitas di halte dengan nilai rata - rata tertinggi 2,58.

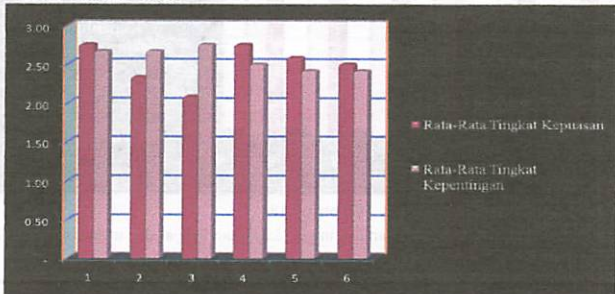
B. Persepsi Pekerja Kantoran Terhadap Karakteristik Halte Brawijaya 2

Rekapitulasi data berupa persepsi masyarakat sebagai pengguna halte terdiri dari persepsi masyarakat terhadap tata letak halte, fasilitas halte dan daya tampung halte. Untuk mengetahui lebih lanjut tentang persepsi pekerja kantoran sebagai pengguna halte pada halte brawijaya 2 dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 4.12
Persentase Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan pekerja kantoran pada Halte Brawijaya 2

No.	Atribut IPA	Tingkat Kepuasan		Tingkat Kepentingan	
		$\sum n x i$	Rata-rata	$\sum n x i$	Rata-rata
1.	Kesesuaian tata letak halte	33	2.75	32	2.67
2.	Ketersediaan fasilitas di halte	28	2.33	32	2.67
3.	Kondisi fasilitas di halte	25	2.08	33	2.75
4.	Kesesuaian ruang halte	33	2.75	30	2.50
5.	Kondisi halte	31	2.58	29	2.42
6.	Model/desain halte	30	2.50	29	2.42

Sumber : Hasil Olahan Penulis



Gambar 4.19
Grafik Perbandingan tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan pekerja kantoran pada halte brawijaya 2

1. Kesesuaian tata letak halte
2. Ketersediaan fasilitas di halte
3. Kondisi fasilitas di halte
4. Kesesuaian ruang halte
5. Kondisi halte
6. Model/desain halte

Sumber : Hasil Olahan Penulis

Berdasarkan hasil perhitungan rekapitulasi variabel yang memiliki tingkat kepuasan tertinggi menurut pekerja kantoran pada halte brawijaya 2 adalah variabel kesesuaian tata letak halte dan kesesuaian ruang halte yang mempunyai nilai rata - rata tertinggi yaitu 2.75. Sedangkan penilaian terhadap tingkat kepentingan yang mempunyai nilai rata - rata tertinggi adalah variabel kondisi fasilitas di halte dengan nilai rata - rata tertinggi 2,75.

C. Persepsi Wiraswasta dan Ibu Rumah Tangga Terhadap Karakteristik Halte Brawijaya 2

Rekapitulasi data berupa persepsi masyarakat sebagai pengguna halte terdiri dari persepsi masyarakat terhadap tata letak halte, fasilitas halte dan daya tampung halte. Untuk mengetahui lebih lanjut tentang persepsi wiraswasta dan ibu rumah tangga sebagai pengguna halte pada halte brawijaya 2 dapat dilihat pada tabel berikut ini.

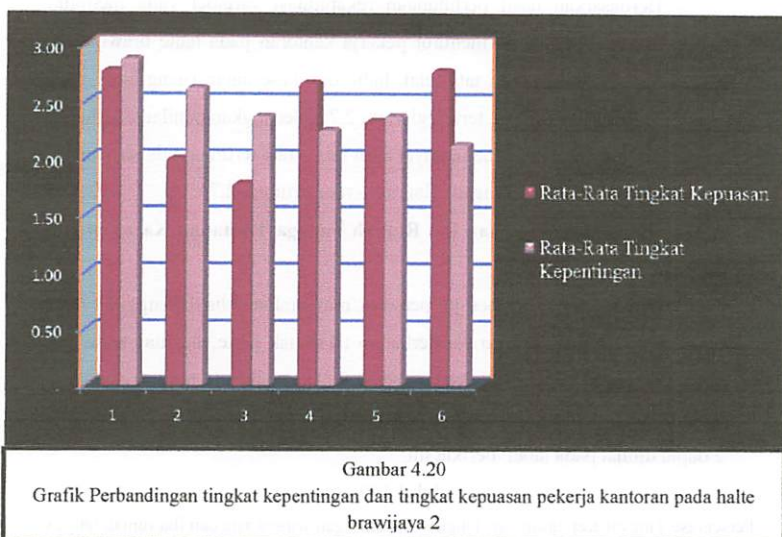
Tabel 4.13

Persentase Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan wiraswasta dan ibu rumah tangga pada Halte Brawijaya 2

No.	Atribut IPA	Tingkat Kepuasan		Tingkat Kepentingan	
		$\sum n \times i$	Rata-rata	$\sum n \times i$	Rata-rata
1.	Kesesuaian tata letak halte	25	2.78	23	2.88
2.	Ketersediaan fasilitas di halte	18	2.00	21	2.63
3.	Kondisi fasilitas di halte	16	1.78	19	2.38
4.	Kesesuaian ruang halte	24	2.67	18	2.25
5.	Kondisi halte	21	2.33	19	2.38
6.	Model/desain halte	25	2.78	17	2.13

Sumber : Hasil Olahan Penulis

MILIK
PERPUSTAKAAN
ITN MALANG



- | | |
|------------------------------------|---------------------------|
| 1. Kesesuaian tata letak halte | 4. Kesesuaian ruang halte |
| 2. Ketersediaan fasilitas di halte | 5. Kondisi halte |
| 3. Kondisi fasilitas di halte | 6. Model/desain halte |

Sumber : Hasil Olahan Penulis

Berdasarkan hasil perhitungan rekapitulasi variabel yang memiliki tingkat kepuasan tertinggi menurut pekerja kantoran pada halte brawijaya 2 adalah variabel kesesuaian tata letak halte dan model atau desain halte yang mempunyai nilai rata - rata tertinggi yaitu 2,78. Sedangkan penilaian terhadap tingkat kepentingan yang mempunyai nilai rata - rata tertinggi adalah variabel kesesuaian tata letak halte dengan nilai rata - rata tertinggi 2,88.

4.3.3 Persepsi Masyarakat Terhadap Karakteristik Halte Mts Muhammadiyah

A. Persepsi Pelajar dan Mahasiswa Terhadap Karakteristik Halte Mts Muhammadiyah

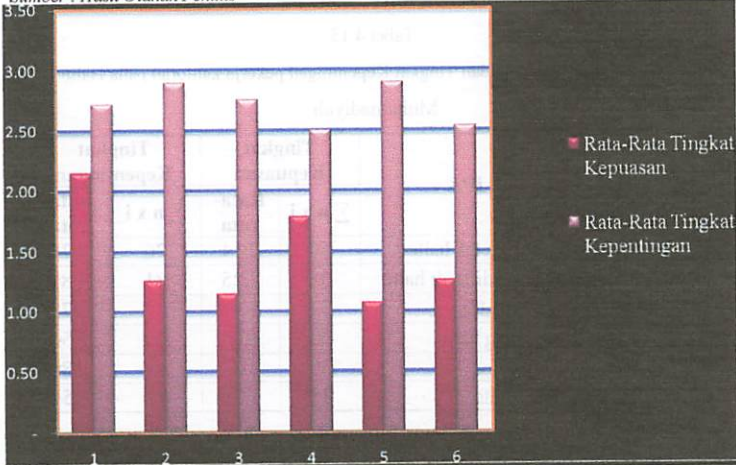
Rekapitulasi data berupa persepsi masyarakat sebagai pengguna halte terdiri dari persepsi masyarakat terhadap tata letak halte, fasilitas halte dan daya tampung halte. Untuk mengetahui lebih lanjut tentang persepsi pelajar dan mahasiswa sebagai pengguna halte pada halte Mts Muhammadiyah dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 4.14

Persentase Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan Pelajar dan Mahasiswa pada Halte Mts Muhamadiyah

No.	Atribut IPA	Tingkat Kepuasan		Tingkat Kepentingan	
		$\sum n \times i$	Rata-rata	$\sum n \times i$	Rata-rata
1.	Kesesuaian tata letak halte	60	2.14	76	2.71
2.	Ketersediaan fasilitas di halte	35	1.25	81	2.89
3.	Kondisi fasilitas di halte	32	1.14	77	2.75
4.	Kesesuaian ruang halte	50	1.79	70	2.50
5.	Kondisi halte	30	1.07	81	2.89
6.	Model/desain halte	35	1.25	71	2.54

Sumber : Hasil Olahan Penulis



Gambar 4.21

Grafik Perbandingan tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan Pelajar dan mahasiswa pada halte Mts Muhamadiyah

1. Kesesuaian tata letak halte
2. Ketersediaan fasilitas di halte
3. Kondisi fasilitas di halte
4. Kesesuaian ruang halte
5. Kondisi halte
6. Model/desain halte

Sumber : Hasil Olahan Penulis

Berdasarkan hasil perhitungan rekapitulasi variabel yang memiliki tingkat kepuasan tertinggi menurut persepsi pelajar dan mahasiswa pada halte Mts Muhamadiyah adalah variabel kesesuaian tata letak halte yang

mempunyai nilai rata - rata tertinggi yaitu 2,14. Sedangkan penilaian terhadap tingkat kepentingan yang mempunyai nilai rata - rata tertinggi adalah variabel ketersediaan fasilitas di halte dan kondisi halte dengan nilai rata - rata tertinggi 2,89.

B. Persepsi Pekerja Kantoran Terhadap Karakteristik Halte Mts Muhamadiyah

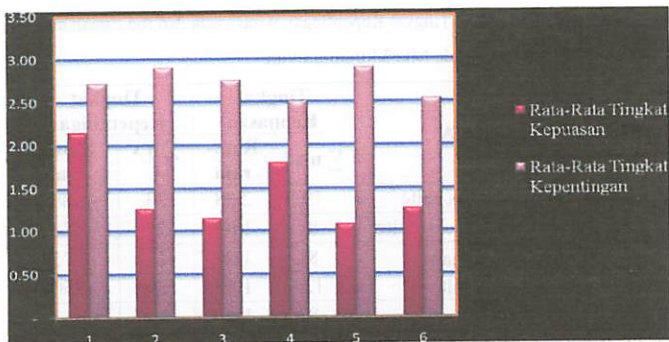
Rekapitulasi data berupa persepsi masyarakat sebagai pengguna halte terdiri dari persepsi masyarakat terhadap tata letak halte, fasilitas halte dan daya tampung halte. Untuk mengetahui lebih lanjut tentang persepsi pekerja kantoran sebagai pengguna halte pada halte Mts Muhamadiyah dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 4.15

Persentase Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan pekerja kantoran pada Halte Mts Muhamadiyah

No.	Atribut IPA	Tingkat Kepuasan		Tingkat Kepentingan	
		$\sum n \times i$	Rata-rata	$\sum n \times i$	Rata-rata
1.	Kesesuaian tata letak halte	60	2.14	76	2.71
2.	Ketersediaan fasilitas di halte	35	1.25	81	2.89
3.	Kondisi fasilitas di halte	32	1.14	77	2.75
4.	Kesesuaian ruang halte	50	1.79	70	2.50
5.	Kondisi halte	30	1.07	81	2.89
6.	Model/desain halte	35	1.25	71	2.54

Sumber : Hasil Olahan Penulis



Gambar 4.22
Grafik Perbandingan tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan pekerja kantor pada halte Mts Muhamadiyah

1. Kesesuaian tata letak
2. Ketersediaan fasilitas
3. Kondisi fasilitas di halte
4. Kesesuaian ruang halte
5. Kondisi halte
6. Model/desain halte

Sumber : Hasil Olahan Penulis

Berdasarkan hasil perhitungan rekapitulasi variabel yang memiliki tingkat kepuasan tertinggi menurut pekerja kantor pada halte Mts Muhamadiyah adalah variabel kesesuaian tata letak halte yang mempunyai nilai rata - rata tertinggi yaitu 2.14. Sedangkan penilaian terhadap tingkat kepentingan yang mempunyai nilai rata - rata tertinggi adalah variabel ketersediaan fasilitas di halte dan kondisi halte dengan nilai rata - rata tertinggi 2,89.

C. Persepsi Wiraswasta dan Ibu Rumah Tangga Terhadap Karakteristik Halte Mts Muhamadiyah

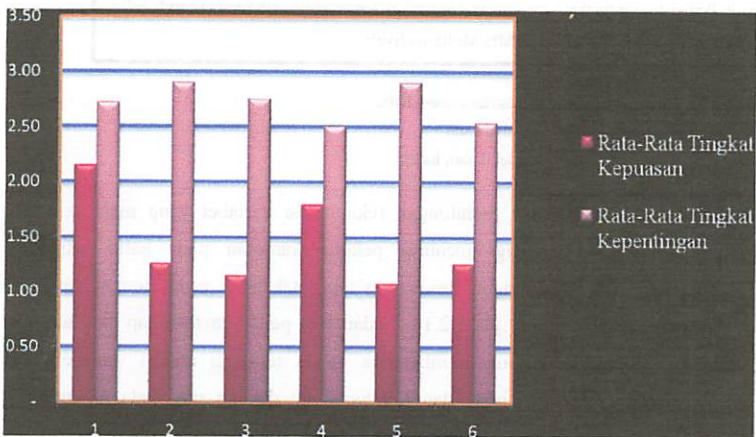
Rekapitulasi data berupa persepsi masyarakat sebagai pengguna halte terdiri dari persepsi masyarakat terhadap tata letak halte, fasilitas halte dan daya tampung halte. Untuk mengetahui lebih lanjut tentang persepsi wiraswasta dan ibu rumah tangga sebagai pengguna halte pada halte Mts Muhamadiyah dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 4.16

Persentase Tingkat Kepuasan dan Tingkat Kepentingan wiraswasta dan ibu rumah tangga pada Mts Muhamadiyah

No.	Atribut IPA	Tingkat Kepuasan		Tingkat Kepentingan	
		$\sum n \times i$	Rata-rata	$\sum n \times i$	Rata-rata
1.	Kesesuaian tata letak halte	19	2.38	23	2.88
2.	Ketersediaan fasilitas di halte	8	1.00	22	2.75
3.	Kondisi fasilitas di halte	8	1.00	22	2.75
4.	Kesesuaian ruang halte	12	1.50	20	2.50
5.	Kondisi halte	8	1.00	21	2.63
6.	Model/desain halte	8	1.00	19	2.38

Sumber : Hasil Olahan Penulis



Gambar 4.23

Grafik Perbandingan tingkat kepentingan pekerja kantor pada halte brawijaya 2

1. Kesesuaian tata letak halte
2. Ketersediaan fasilitas di halte
3. Kondisi fasilitas di halte
4. Kesesuaian ruang halte
5. Kondisi halte
6. Model/desain halte

Sumber : Hasil Olahan Penulis

Berdasarkan hasil perhitungan rekapitulasi variabel yang memiliki tingkat kepuasan tertinggi menurut pekerja kantor pada halte Mts Muhamadiyah adalah variabel kesesuaian tata letak halte yang mempunyai

nilai rata - rata tertinggi yaitu 2.14. Sedangkan penilaian terhadap tingkat kepentingan yang mempunyai nilai rata - rata tertinggi adalah variabel kesesuaian tata letak halte dengan nilai rata - rata tertinggi 2,88.

BAB V

ANALISA LETAK DAN DESAIN HALTE DI SEPANJANG JALAN VETERAN

Tahapan analisa dalam penelitian ini merupakan tahapan pengolahan data sebagai input yang kemudian akan dianalisa untuk mendapatkan hasil dari tujuan penelitian ini. Mengacu pada hal tersebut, maka analisa yang digunakan antara lain : Analisis lokasi halte berdasarkan karakteristik halte disepanjang jalan veteran, analisa kinerja pelayanan halte di sepanjang jalan veteran dan analisa halte berdasarkan standar halte dan persepsi masyarakat sebagai pengguna halte.

Ketiga proses analisa tersebut bertujuan untuk menghasilkan karakteristik halte lokasi studi serta persepsi atau aspirasi masyarakat terhadap kinerja pelayanan halte sebagai sasaran dalam penelitian ini guna mewujudkan hasil akhir pada penelitian.

5.1 Analisis Karakteristik Halte Disepanjang Jalan Veteran

Analisis halte berdasarkan karakteristik halte dilakukan dengan mengkaji secara deskriptif masing-masing variabel karakteristik halte yang berkaitan dengan standar pembangunan halte yang meliputi tata letak halte, ketersediaan fasilitas halte dan daya tampung halte.

Kesesuaian halte dapat diukur melalui kesesuaian tata letak, kondisi dan ketersediaan fasilitas serta dimensi atau daya tampung halte yang merupakan faktor penting dalam membantu pengguna halte pada saat menunggu angkutan umum. Persepsi setiap pengguna halte sangatlah berbeda tergantung seberapa baiknya halte tersebut mampu berfungsi dengan baik yaitu mampu memberikan rasa aman dan nyaman pada saat menunggu angkutan umum. Dari persepsi yang berbeda tersebut maka peneliti mencoba membuat suatu parameter untuk mengkaji kelayakan lokasi studi yaitu Jalan Veteran berdasarkan teori dan standar halte seperti berikut ini.

Tabel 5.1
Parameter Analisis Lokasi Halte berdasarkan Karakteristik Halte

No.	Variabel Karakteristik Halte	Parameter Analisis
1.	Tata Letak Halte	Untuk lokasi halte baiknya berada 50 – 100 meter dari penyebrangan dengan jarak antar halte 400 – 600 meter.
2.	Fasilitas Halte	Fasilitas halte yang paling dibutuhkan adalah atap atau pelindung dan tempat duduk dengan beberapa fasilitas tambahan lainnya yaitu lampu penerangan, papan informasi trayek, identitas halte, tempat sampah, pagar, rambu petunjuk, papan iklan/pengumuman.
3.	Daya Tampung Halte	Dimensi halte yang baik berukuran lindung maksimum 6x4 meter dan ukuran lindung minimumnya 4x2 meter dengan kemampuan menampung 20 orang per halte.

Sumber: Hasil Olahan Penulis

Dari tabel parameter analisis tersebut di atas dapat dijabarkan analisis karakteristik halte di sepanjang Jalan Veteran dengan membandingkan antara kondisi eksisting yang ada di lokasi penelitian dengan parameter yang telah dilakukan oleh peneliti. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pembahasan berikut.

5.1.1 Analisis Karakteristik Halte Berdasarkan Tata Letak Halte

Salah satu parameter ukuran kenyamanan bagi pengguna halte adalah tata letak halte. Tata letak halte yang ada di sepanjang jalan veteran sudah memenuhi standar pembangunan halte, namun jarak antar halte yang masih belum sesuai dapat menyulitkan operasi angkutan umum karena jarak antar halte masih terlalu dekat. Halte Brawijaya 1, Halte Brawijaya 2 dan Halte MTs Muhammadiyah terletak antara 50 – 100 meter dari penyebrangan, tetapi jarak antar Halte Brawijaya 1 dan Halte Brawijaya 2 kurang dari 400 meter. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut ini.

Tabel 5.2
Analisa Karakteristik Halte Berdasarkan Tata Letak
(jarak antar halte)

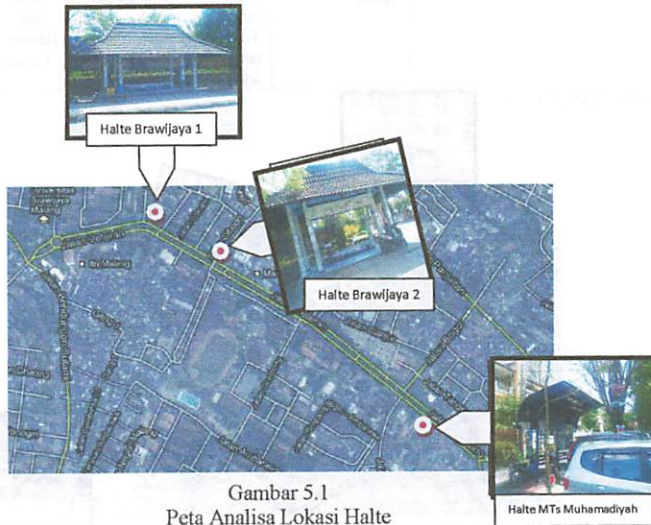
No	Lokasi Halte	Lokasi Pusat Kegiatan	Jarak Halte	Standar (m)	Kesimpulan
1	Halte Brawijaya 1	Sekolah dan Jasa	<200	300-400	Tidak Sesuai
2	Halte Brawijaya 2	Sekolah dan Jasa	>300	300-400	Sesuai
3	Halte MTs Muhamadiyah	Sekolah dan Jasa	>300	300-400	Sesuai

Sumber: Hasil Analisa

Tabel 5.3
Analisa Karakteristik Halte Berdasarkan Tata Letak
(jarak dari Penyebrangan)

No	Lokasi Halte	Jarak dari Penyebrangan	Standar (m)	Kesimpulan
1	Halte Brawijaya 1	50 meter	50-100	Sesuai
2	Halte Brawijaya 2	50 meter	50-100	Sesuai
3	Halte MTs Muhamadiyah	100 meter	50-100	Sesuai

Sumber: Hasil Analisa



Gambar 5.1
Peta Analisa Lokasi Halte

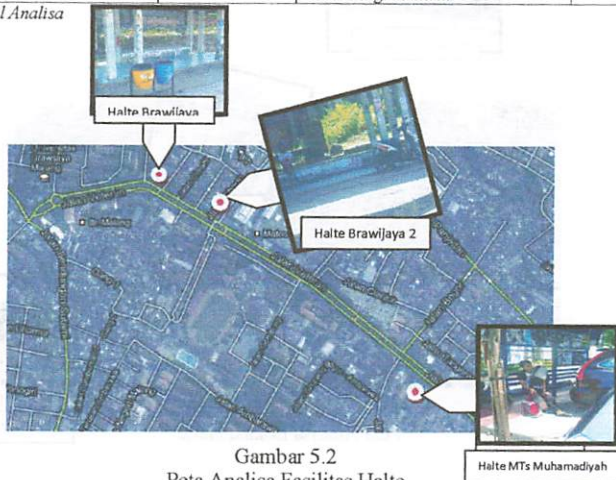
5.1.2 Analisis Karakteristik Halte Berdasarkan Fasilitas Halte

Fasilitas halte yang ada di sepanjang jalan veteran belum memenuhi standar pembangunan halte. Fasilitas yang ada di halte hanya berupa atap (pelindung) dan tempat duduk sedangkan untuk beberapa fasilitas tambahan lainnya seperti lampu penerangan, tempat sampah dan pagar belum tersedia. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut ini.

Tabel 5.4
Analisa Karakteristik Halte berdasarkan Ketersediaan Fasilitas Halte

No	Lokasi Halte	Fasilitas Halte	Standar Fasilitas Halte	Kesimpulan
1	Halte Brawijaya 1	Atap, Tempat duduk, Tempat Sampah	Atap (Pelindung), Tempat duduk, Lampu - penerangan, Papan informasi trayek, Identitas halte, Tempat sampah, Pagar, Rambu petunjuk, Papan iklan/Pengumuman.	Fasilitas Belum Memadai
2	Halte Brawijaya 2	Atap, Tempat duduk,	Atap (Pelindung), Tempat duduk, Lampu penerangan, Papan informasi trayek, Identitas halte, Tempat sampah, Pagar, Rambu petunjuk, Papan iklan/Pengumuman.	Fasilitas Belum Memadai
3	Halte MTs Muhamadiyah	Atap, Tempat duduk,	Atap (Pelindung), Tempat duduk, Lampu penerangan, Papan informasi trayek, Identitas halte, Tempat sampah, Pagar, Rambu petunjuk, Papan iklan/Pengumuman.	Fasilitas Belum Memadai

Sumber: Hasil Analisa



Gambar 5.2
Peta Analisa Fasilitas Halte

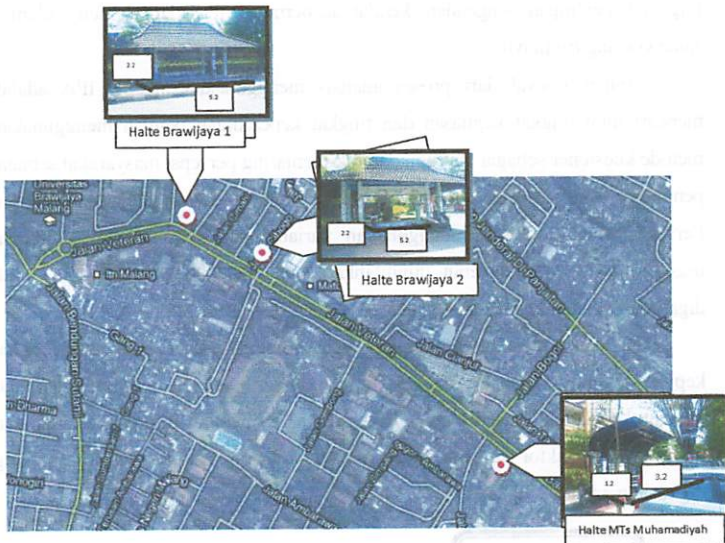
5.1.3 Analisis Karakteristik Halte Berdasarkan Daya Tampung Halte

Daya tampung halte atau dimensi halte yang berada di sepanjang Jalan Veteran sudah cukup memadai. Dimana Halte Brawijaya 1 dan Halte Brawijaya 2 sudah memenuhi standar daya tampung dengan ukuran lindung 5x2 meter. Permasalahan daya tampung terjadi pada Halte MTs Muhamadiyah yang memiliki ukuran lindung kurang dari ukuran lindung minimum yang disarankan yaitu 3x1 meter. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut ini.

Tabel 5.5
Analisa Karakteristik Halte Berdasarkan Daya Tampung

No	Lokasi Halte	Ukuran Halte	Standar ukuran lindung minimum	Kesimpulan
1	Halte Brawijaya 1	5x2 meter	4x2 meter	Sesuai
2	Halte Brawijaya 2	5x2 meter	4x2 meter	Sesuai
3	Halte MTs Muhamadiyah	3x1 meter	4x2 meter	Tidak Sesuai

Sumber: Hasil Analisa



Gambar 5.3
Peta Analisa Daya Tampung Halte

5.2 Analisis Kinerja Halte Eksisting berdasarkan Persepsi Masyarakat Sebagai Pengguna Halte di Sepanjang Jalan Veteran

Analisa kinerja pelayanan halte ini menggunakan metode penyebaran kuisioner untuk mengetahui secara langsung alasan-alasan dari masyarakat dalam menggunakan halte. Selain itu juga akan diketahui aspirasi masyarakat mengenai rencana penataletakan dan desain halte.

Tujuan dari analisis ini adalah untuk mengetahui kinerja pelayanan halte di sepanjang Jalan Veteran yang diukur melalui tingkat kenyamanan pengguna halte saat menunggu angkutan umum. Analisis ini dibagi menjadi analisis kinerja pelayanan halte di sepanjang Jalan Veteran berdasarkan persepsi pelajar dan mahasiswa, pekerja kantor serta wiraswasta dan ibu rumah tangga. Setelah itu, dilakukan penggabungan untuk mengetahui kinerja pelayanan berdasarkan persepsi pengguna halte. Metode yang digunakan untuk mengetahui tingkat kenyamanan pengguna halte adalah IPA (*Importance Performance Analysis*). Metode IPA merupakan penilaian perbandingan antara tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan pengendara kendaraan bermotor terhadap elemen - elemen Jalan Gadang Bumiayu.

Tahapan awal dari proses analisis menggunakan metode IPA adalah mencari nilai tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan dengan menggunakan metode kuesioner sebagai instrumen untuk menjangking persepsi masyarakat sebagai pengguna halte terhadap kinerja pelayanan halte di sepanjang Jalan Veteran. Persepsi tersebut diukur menggunakan variabel pembentuk halte, kemudian masing-masing nilai tersebut dijumlahkan dan dicari nilai rata-ratanya untuk digambarkan melalui Diagram *Cartesius*.

Kinerja pelayanan merupakan perbandingan antara nilai skor tingkat kepuasan dan nilai skor tingkat kepentingan. Kinerja pelayanan inilah yang akan menentukan urutan variabel mana saja yang akan menjadi prioritas peningkatan yang menjadi faktor kepuasan dari pengguna halte. Adapun persamaan yang digunakan adalah:

$$T_{ki} = \frac{X_i}{Y_i} \times 100\%$$

dimana:

Tki = Tingkat kesesuaian

Xi = Skor kepuasan

Yi = Skor kepentingan

Pengguna halte akan merasa puas apabila tingkat kepuasan sebanding nilainya dengan tingkat kepentingan yang diharapkan oleh pengguna halte yaitu nilai tingkat kesesuaiannya 100%. Apabila nilai tingkat kesesuaiannya melebihi 100% maka pengendara merasa puas terhadap variabel - variabel pembentuk halte, sedangkan apabila nilai kesesuaiannya lebih kecil dari 100% maka perlu adanya peningkatan terhadap beberapa variabel pembentuk halte yang ada di sepanjang Jalan Veteran.

Nilai rata-rata penilaian kinerja pelayanan selanjutnya akan dimasukkan ke dalam Diagram *Cartesius* dengan sumbu horisontal (\bar{X}) adalah nilai rata - rata untuk tingkat kepuasan dan sumbu vertikal (\bar{Y}) adalah nilai rata - rata untuk tingkat kepentingan. Diagram *Cartesius* ini akan dibagi menjadi 4 (empat) kuadran dengan perpotongan sumbunya merupakan total nilai rata - rata penilaian kepuasan (\bar{X}) dan total penilaian kepentingan (\bar{Y}) dari kumulatif tingkat dengan rumus:

$$\bar{X} = \frac{\sum \bar{X}_i}{n}$$

$$\bar{Y} = \frac{\sum \bar{Y}_i}{n}$$



dimana:

n = Jumlah responden

Untuk menentukan batas obyektif dalam pemetaan atribut pada Diagram *Cartesius* yaitu titik-titik , digunakan rumus:

$$X = \frac{\sum_{i=1}^k \bar{X}_i}{K}$$

$$Y = \frac{\sum_{i=1}^K \bar{Y}_i}{K}$$

Keterangan:

K = Banyaknya item/variabel yang dinilai

Melalui beberapa proses analisis di atas maka akan diketahui variabel - variabel mana yang perlu ditingkatkan lagi berdasarkan 4 (empat) kuadran IPA. Adapun penjelasan masing-masing kuadran adalah:

- Kuadran I : "*Keep up the good work*", Memiliki skor yang tinggi baik dari sisi tingkat kepentingannya maupun kinerjanya. Aspek-aspek pada kategori ini merupakan aspek-aspek yang ideal, karena ini menunjukkan bahwa organisasi memiliki keunggulan di bidang-bidang yang dianggap penting oleh pelanggan.
- Kuadran II : "*concentrate here*", Memiliki skor yang tinggi dari sisi tingkat kepentingan namun memiliki skor yang rendah dari sisi kinerja. Hasil ini menunjukkan letak ketidakpuasan para pelanggan.
- Kuadran III : "*low priority*", Baik skor tingkat kepentingan maupun kinerja bernilai rendah. Aspek-aspek yang termasuk ke dalam kelompok ini dapat diabaikan dari perhatian manajemen di masa-masa mendatang.
- Kuadran IV : "*possible overkill*", Skor tingkat kepentingan rendah namun skor kinerja tinggi. Hasil ini menunjukkan bahwa organisasi terlalu banyak terfokus pada aspek-aspek yang berdampak kecil terhadap kepuasan pelanggan, sehingga sumberdaya yang semula dialokasikan pada aspek-aspek di dalam kategori ini dapat dialihkan kepada aspek-aspek lain yang memiliki skor tingkat kepentingan tinggi namun kinerjanya rendah.

5.2.1 Analisis Kinerja Pelayanan Halte Brawijaya 1 Berdasarkan Persepsi Pengguna Halte

Hasil analisis kinerja pelayanan halte pada halte Brawijaya 1 berdasarkan persepsi masyarakat sebagai pengguna halte menunjukkan tingkat kepuasan pengunjung untuk masing - masing klasifikasi pengunjung berada pada nilai rata - rata berikut ini :

- Pelajar dan mahasiswa berkisar antara 60% sampai 129.41% dengan nilai rata - rata 85.85%
- Pekerja kantoran berkisar antara 75% sampai 128.57% dengan nilai rata - rata 92.26%

- Wiraswasta dan ibu rumah tangga berkisar antara 75% sampai 128.57% dengan nilai rata – rata 100.60%
- Kumulatif tingkat kesesuaian untuk keseluruhan pada halte Brawijaya 1 berkisar antara 66.67% sampai 121.88% dengan nilai rata – rata 89.52%

Berdasarkan hasil analisa, pengunjung merasa puas terhadap atribut yang memiliki tingkat kesesuaian (Tki) yang melebihi nilai rata – rata tingkat kesesuaian pada masing – masing klasifikasi pengunjung yaitu atribut *kesesuaian ruang halte*, *kondisi halte* dan *model atau desain halte*. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel tingkat kesesuaian di bawah ini.

Tabel 5.6
Tingkat Kesesuaian Kepuasan dan Kepentingan Pengguna Halte pada Halte Brawijaya 1

No	Atribut IPA	Latar Belakang Pengunjung			Kumulatif
		1	2	3	
		Tki%	Tki%	Tki%	Tki%
1	Kesesuaian tata letak halte	60.87	75.00	100.00	70.27
2	Ketersediaan fasilitas di halte	68.18	75.00	100.00	74.29
3	Kondisi fasilitas di halte	60.00	75.00	75.00	66.67
4	Kesesuaian ruang halte	116.67	128.57	128.57	121.88
5	Kondisi halte	80.00	100.00	100.00	88.89
6	Model/desain halte	129.41	100.00	100.00	115.15
Total		515.13	553.57	603.57	537.14
Rata - Rata		85.85	92.26	100.60	89.62

Sumber: Hasil Analisa

1. Pelajar dan Mahasiswa

2. Pekerja Kantoran

3. Wiraswasta dan Ibu Rumah Tangga

Variabel yang dinilai puas oleh pengunjung

Setelah mengetahui tingkat kesesuaian antara tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan variabel penilaian kinerja pelayanan halte brawijaya 1 berdasarkan persepsi pengguna halte, maka selanjutnya akan dilakukan pengklasifikasian interval kinerja pelayanan halte Brawijaya 1 untuk mengetahui tingkat kinerja pelayannya. Adapun pengklasifikasiannya sebagai berikut ini:

Tabel 5.7
Kriteria Tingkat Kepuasan Pengguna Halte pada Halte Brawijaya 1

No.	Nilai	Kriteria
1.	103.49% - 121.88%	Baik
2.	85.08% - 103.48%	Sedang
3.	66.67% - 85.07%	Buruk

Sumber: Hasil Analisa

Berdasarkan kriteria pada tabel di atas, maka kinerja pelayanan halte pada halte Brawijaya 1 menurut masing – masing pengguna halte adalah sebagai berikut :

- Pelajar dan mahasiswa sebesar 85.85% termasuk dalam kategori **Sedang**
- Pekerja kantoran sebesar 92.26% termasuk dalam kategori **Sedang**
- Wiraswasta dan ibu rumah tangga 100.60% termasuk dalam kategori **Sedang**

Jadi secara kumulatif, tingkat kepuasan pengguna halte pada halte brawijaya 1 termasuk dalam kategori **Sedang** dengan nilai rata – rata 89.52%. Tetapi beberapa atribut masih perlu diperhatikan kinerja pelayanannya menurut masing – masing pengguna halte yaitu :

- Menurut pelajar dan mahasiswa atribut yang masih perlu diperhatikan kinerja pelayanannya yaitu *kesesuaian tata letak halte, ketersediaan fasilitas di halte, kondisi fasilitas di halte dan kondisi halte*
- Menurut pekerja kantoran atribut yang masih perlu diperhatikan kinerja pelayanannya yaitu *kesesuaian tata letak halte, ketersediaan fasilitas di halte dan kondisi fasilitas di halte*
- Menurut wiraswasta dan ibu rumah tangga atribut yang masih perlu diperhatikan kinerja pelayanannya yaitu *kesesuaian tata letak halte, ketersediaan fasilitas di halte, kondisi fasilitas di halte, kondisi halte dan model atau desain halte.*

5.2.2 Analisis Kinerja Pelayanan Halte Brawijaya 2 Berdasarkan Persepsi Pengguna Halte

Hasil analisis kinerja pelayanan halte pada halte Brawijaya 2 berdasarkan persepsi masyarakat sebagai pengguna halte menunjukkan tingkat kepuasan pengunjung untuk masing - masing klasifikasi pengunjung berada pada nilai rata - rata berikut ini :

- Pelajar dan mahasiswa berkisar antara 61.29% sampai 114.78% dengan nilai rata - rata 94.03%
- Pekerja kantoran berkisar antara 75.76% samapai 110.00% dengan nilai rata - rata 97.79%
- Wiraswasta dan ibu rumah tangga berkisar antara 84.21% sampai 147.06% dengan nilai rata - rata 111.59%
- Kumulatif tingkat kesesuaian untuk keseluruhan pada halte Brawijaya 2 berkisar antara 66.48% sampai 116.11% dengan nilai rata - rata 96.66%

Berdasarkan hasil analisa, pengunjung merasa puas terhadap atribut yang memiliki tingkat kesesuaian (Tki) yang melebihi nilai rata - rata tingkat kesesuaian pada masing - masing klasifikasi pengunjung yaitu atribut *kesesuaian ruang halte, kesesuaian ruang halte, kondisi halte dan model atau desain halte*. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel tingkat kesesuaian di bawah ini.

Tabel 5.8
Tingkat Kesesuaian Kepuasan dan Kepentingan Pengguna Halte pada Halte Brawijaya 2

No.	Atribut IPA	1	2	3	Kumulatif
		Tki%	Tki%	Tki%	Tki%
1	Kesesuaian tata letak halte	101.64	103.13	108.70	102.82
2	Ketersediaan fasilitas di halte	81.74	87.50	85.71	83.33
3	Kondisi fasilitas di halte	61.29	75.76	84.21	66.48
4	Kesesuaian ruang halte	114.78	110.00	133.33	115.95
5	Kondisi halte	90.16	106.90	110.53	95.29
6	Model/desain halte	114.56	103.45	147.06	116.11
Total		564.18	566.73	669.54	579.99
Rata - Rata		94.03	97.79	111.59	96.66

Sumber: Hasil Analisa

1. Pelajar dan Mahasiswa
2. Pekerja Kantoran
3. Wiraswasta dan Ibu Rumah Tangga



Variabel yang dinilai puas oleh pengunjung

Setelah mengetahui tingkat kesesuaian antara tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan variabel penilaian kinerja pelayanan halte brawijaya 2 berdasarkan persepsi pengguna halte, maka selanjutnya akan dilakukan pengklasifikasian interval kinerja pelayanan halte Brawijaya 2 untuk mengetahui tingkat kinerja pelayanannya. Adapun pengklasifikasiannya sebagai berikut ini:

Tabel 5.9
Kriteria Tingkat Kepuasan Pengguna Halte pada Halte Brawijaya 2

No.	Nilai	Kriteria
1.	99.58% - 116.12%	Baik
2.	83.03% - 99.57%	Sedang
3.	66.48 % - 83.02%	Buruk

Sumber: Hasil Analisa

Berdasarkan kriteria pada tabel di atas, maka kinerja pelayanan halte pada halte Brawijaya 2 menurut masing – masing pengguna halte adalah sebagai berikut :

- Pelajar dan mahasiswa sebesar 94.03% termasuk dalam kategori Sedang.
- Pekerja kantoran sebesar 97.79% termasuk dalam kategori Sedang.

- Wiraswasta dan ibu rumah tangga 111.59% termasuk dalam kategori **Balk**.

Jadi secara kumulatif, tingkat kepuasan pengguna halte pada halte brawijaya 1 termasuk dalam kategori **Sedang** dengan nilai rata – rata 96.66%. Tetapi beberapa atribut masih perlu diperhatikan kinerja pelayanannya menurut masing – masing pengguna halte yaitu :

- Menurut pelajar dan mahasiswa atribut yang masih perlu diperhatikan kinerja pelayanannya yaitu *ketersediaan fasilitas di halte, kondisi fasilitas di halte dan kondisi halte*
- Menurut pekerja kantoran atribut yang masih perlu diperhatikan kinerja pelayanannya yaitu *ketersediaan fasilitas di halte dan kondisi fasilitas di halte*
- Menurut wiraswasta dan ibu rumah tangga atribut yang masih perlu diperhatikan kinerja pelayanannya yaitu *kesesuaian tata letak halte, ketersediaan fasilitas di halte, kondisi fasilitas di halte dan kondisi halte*.

5.2.3 Analisis Kinerja Pelayanan Halte Mts Muhammadiyah Berdasarkan Persepsi Pengguna Halte

Hasil analisis kinerja pelayanan halte pada halte Mts Muhammadiyah berdasarkan persepsi masyarakat sebagai pengguna halte menunjukkan tingkat kepuasan pengunjung untuk masing - masing klasifikasi pengunjung berada pada nilai rata – rata berikut ini :

- Pelajar dan mahasiswa berkisar antara 37.04% sampai 78.95% dengan nilai rata – rata 53.58%
- Pekerja kantoran berkisar antara 37.04% samapai 78.95% dengan nilai rata – rata 53.58%
- Wiraswasta dan ibu rumah tangga berkisar antara 36.36% sampai 82.61% dengan nilai rata – rata 49.26%
- Kumulatif tingkat kesesuaian untuk keseluruhan pada halte Brawijaya 2 berkisar antara 37.16% sampai 79.43% dengan nilai rata – rata 53.06%

Berdasarkan hasil analisa, pengunjung merasa puas terhadap atribut yang memiliki tingkat kesesuaian (Tki) yang melebihi nilai rata – rata tingkat kesesuaian pada masing – masing klasifikasi pengunjung yaitu atribut *kesesuaian tata letak halte dan kesesuaian ruang halte*. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel tingkat kesesuaian di bawah ini.

Tabel 5.10
Tingkat Kesesuaian Kepuasan dan Kepentingan Pengguna Halte pada Halte
Mts Muhamadiyah

No.	Atribut IPA	1	2	3	Kumulatif
		Tki%	Tki%	Tki%	Tki%
1	Kesesuaian tata letak halte	78.95	78.95	82.61	79.43
2	Ketersediaan fasilitas di halte	43.21	43.21	36.36	42.39
3	Kondisi fasilitas di halte	41.56	41.56	36.36	40.91
4	Kesesuaian ruang halte	71.43	71.43	60.00	70.00
5	Kondisi halte	37.04	37.04	38.10	37.16
6	Model/desain halte	49.30	49.30	42.11	48.45
Total		321.48	321.48	295.54	318.33
Rata - Rata		53.58	53.58	49.26	53.06

Sumber: Hasil Analisa

1. Pelajar dan Mahasiswa

2. Pekerja Kantoran

3. Wiraswasta dan Ibu Rumah Tangga

■ Variabel yang dinilai puas oleh pengunjung

Setelah mengetahui tingkat kesesuaian antara tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan variabel penilaian kinerja pelayanan halte Mts Muhamadiyah berdasarkan persepsi pengguna halte, maka selanjutnya akan dilakukan pengklasifikasian interval kinerja pelayanan halte Mts Muhamadiyah untuk mengetahui tingkat kinerja pelayanannya. Adapun pengklasifikasiannya sebagai berikut ini:

Tabel 5.11
Kriteria Tingkat Kepuasan Pengguna Halte pada Halte Mts Muhamadiyah

No.	Nilai	Kriteria
1.	65.36 - 79.43	Baik
2.	51.26 - 65.35	Sedang
3.	37.16 - 51.25	Buruk

Sumber: Hasil Analisa

• Berdasarkan kriteria pada tabel di atas, maka kinerja pelayanan halte pada halte Brawijaya 2 menurut masing – masing pengguna halte adalah sebagai berikut :

- Pelajar dan mahasiswa sebesar 53.58% termasuk dalam kategori Sedang.
- Pekerja kantoran sebesar 53.58% termasuk dalam kategori Sedang.
- Wiraswasta dan ibu rumah tangga 49.26% termasuk dalam kategori Buruk.

Jadi secara kumulatif, tingkat kepuasan pengguna halte pada halte brawijaya 1 termasuk dalam kategori Sedang dengan nilai rata – rata 53.06%. Tetapi beberapa atribut masih harus diperhatikan kinerja pelayanannya menurut masing – masing pengguna halte yaitu :

- Menurut pelajar dan mahasiswa atribut yang harus diperhatikan kinerja pelayanannya yaitu *ketersediaan fasilitas di halte, kondisi fasilitas di halte kondisi halte dan model atau desain halte*.
- Menurut pekerja kantoran atribut yang harus diperhatikan kinerja pelayanannya yaitu *ketersediaan fasilitas di halte, kondisi fasilitas di halte kondisi halte dan model atau desain halte*.
- Menurut wiraswasta dan ibu rumah tangga atribut yang harus diperhatikan kinerja pelayanannya yaitu *ketersediaan fasilitas di halte, kondisi fasilitas di halte kondisi halte dan model atau desain halte*.

5.2.4 Kajian Faktor - Faktor yang Mempengaruhi Kinerja Pelayanan Halte di Sepanjang Jalan Veteran

Dari hasil analisis kinerja pelayanan halte berdasarkan persepsi masing – masing pengguna halte yaitu pelajar dan mahasiswa, pekerja kantoran serta wiraswasta dan ibu rumah tangga, maka untuk lebih menjelaskan tentang kinerja pelayanan halte menurut persepsi pengguna halte (kumulatif) dapat terlihat dari hasil analisis kinerja pelayanan halte berdasarkan persepsi pengguna halte berkisar antara 66.67% sampai 121.88% dengan nilai rata – rata 89.52% untuk halte Brawijaya 1, 66.48% sampai 116.11% dengan nilai rata – rata 96.66% untuk halte

Brawijaya 2 dan 37.16% sampai 79.43% dengan nilai rata – rata 53.06% untuk halte Mts Muhammadiyah. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 5.12
Tingkat Kesesuaian Kepuasan dan Kepentingan Pengguna Halte

No.	Atribut IPA	Halte Brawijaya 1	Halte Brawijaya 2	Halte Mts Muhammadiyah
		Tki% Kumulatif	Tki% Kumulatif	Tki% Kumulatif
1.	Kesesuaian tata letak halte	70.27	102.82	79.43
2.	Ketersediaan fasilitas di halte	74.29	83.33	42.39
3.	Kondisi fasilitas di halte	66.67	66.48	40.91
4.	Kesesuaian ruang halte	121.88	115.95	70.00
5.	Kondisi halte	88.89	95.29	37.16
6.	Model/desain halte	115.15	116.11	48.45
JUMLAH		537.15	579.98	318.34
RATA-RATA		89.53	96.66	53.06

Sumber: Hasil Analisa

Setelah mengetahui tingkat kesesuaian antara tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan variabel penilaian kinerja pelayanan halte di sepanjang jalan Veteran berdasarkan persepsi pengguna halte maka selanjutnya akan dilakukan pengklasifikasian interval kinerja pelayanan jalan untuk mengetahui tingkat kinerja pelayanannya. Adapun pengklasifikasiannya sebagai berikut:

Tabel 5.13
Tingkat Kesesuaian Kepuasan dan Kepentingan Pengguna Halte

No.	Halte Brawijaya 1	Halte Brawijaya 2	Halte Mts Muhammadiyah	Kriteria
	Nilai	Nilai	Nilai	
1.	103.49 - 121.88	99.58 - 116.12	65.36 - 79.43	Baik
2.	85.08 - 103.48	83.03 - 99.57	51.26 - 65.35	Sedang

3.	66.67 - 85.07	66.48 - 83.02	37.16 - 51.25	Buruk
----	---------------	---------------	---------------	-------

Sumber: Hasil Analisa

Berdasarkan kriteria kinerja pelayanan halte di atas maka kinerja pelayanan halte di sepanjang jalan Veteran berdasarkan persepsi pengguna halte termasuk dalam kinerja pelayanan sedang dengan nilai rata – rata 89.52% untuk halte Brawijaya 1, 96.66% untuk halte Brawijaya 2 dan 53.06% untuk halte Mts Muhammadiyah. Jadi menurut pengguna halte, variabel yang perlu diperhatikan untuk meningkatkan kinerja pelayanan halte di sepanjang jalan Veteran adalah sebagai berikut :

- Halte Brawijaya 1 : *kesesuaian tata letak halte, ketersediaan fasilitas di halte, kondisi fasilitas di halte dan kondisi halte*
- Halte Brawijaya 2 : *ketersediaan fasilitas di halte, kondisi fasilitas di halte dan kondisi halte*
- Halte Mts Muhammadiyah : *ketersediaan fasilitas di halte, kondisi fasilitas di halte, kondisi halte dan model atau desain halte*

Untuk memudahkan dalam memahami kinerja pelayanan halte di sepanjang jalan Veteran berdasarkan persepsi pengguna halte maka dapat dilihat opada tabel berikut.

Tabel 5.14

Hasil Analisa Kinerja Pelayanan Jalan

No	Kalsifikasi Pengguna Halte	Klasifikasi Kinerja Pelayanan Jalan		
		Halte Brawijaya 1	Halte Brawijaya 2	Halte Mts Muhammadiyah
1	Pelajar dan Mahasiswa	Sedang	Sedang	Sedang
		85.85%	94.03%	53.58%
2	Pekerja Kantoran	Sedang	Sedang	Sedang
		92.26%	97.79%	53.58%
3	Wiraswasta dan Ibu Rumah Tangga	Sedang	Baik	Buruk
		100.60%	111.59%	49.26%
Kinerja Pelayanan Kumulatif		Sedang	Sedang	Sedang
Nilai Kumulatif		89.52%	96.66%	53.06%

Sumber: Hasil Analisa

Berdasarkan hasil analisa ini dapat disimpulkan bahwa menurut pengguna halte, kinerja pelayanan halte di sepanjang jalan Veteran secara umum mempunyai kinerja pelayanan yang sedang atau dengan kata lain kinerja pelayanannya belum sesuai dengan fungsi halte pada umumnya yaitu memberikan kenyamanan bagi pengguna yang sedang menunggu angkutan umum. Dari hasil analisa ini pula dapat diketahui variabel - variabel yang nilainya sudah memuaskan dalam kinerja pelayanan halte dan variabel - variabel mana yang perlu diperhatikan dalam meningkatkan kinerja pelayanan halte di sepanjang jalan Veteran. Adapun variabel yang sudah memuaskan itu adalah sebagai berikut :

- Halte Brawijaya 1 : *kesesuaian tata letak halte, ketersediaan fasilitas di halte, kondisi fasilitas di halte dan kondisi halte*
- Halte Brawijaya 2 : *ketersediaan fasilitas di halte, kondisi fasilitas di halte dan kondisi halte*
- Halte Mts Muhamadiyah : *ketersediaan fasilitas di halte, kondisi fasilitas di halte, kondisi halte dan model atau desain halte*

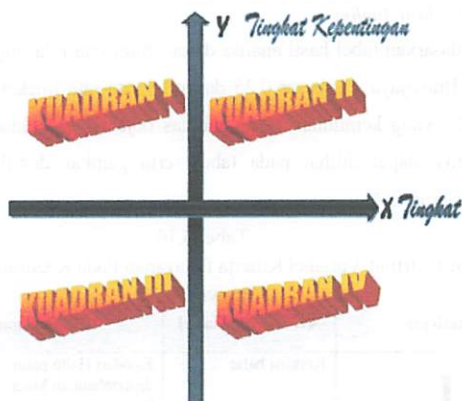
5.2.5 Analisis Distribusi Atribut Kinerja Pelayanan Halte

Tujuan dari analisis ini adalah untuk mengetahui letak atau posisi masing - masing atribut di dalam kuadran pengukuran IPA. Sebelumnya perlu diketahui nilai rata - rata dari tingkat kepuasan dan nilai rata - rata tingkat kepentingan masing - masing atribut. Adapun kuadran IPA tersebut dapat diketahui sebagai berikut:

- Kuadran I : *“Keep up the good work”*, Memiliki skor yang tinggi baik dari sisi tingkat kepentingannya maupun kerjanya. Aspek-aspek pada kategori ini merupakan aspek-aspek yang ideal, karena ini menunjukkan bahwa organisasi memiliki keunggulan di bidang-bidang yang dianggap penting oleh pelanggan.
- Kuadran II : *“concentrate here”*, Memiliki skor yang tinggi dari sisi tingkat kepentingan namun memiliki skor yang rendah dari sisi kinerja. Hasil ini menunjukkan letak ketidakpuasan para pelanggan.
- Kuadran III : *“low priority”*, Baik skor tingkat kepentingan maupun kinerja bernilai rendah. Aspek-aspek yang termasuk ke dalam

kelompok ini dapat diabaikan dari perhatian manajemen di masa-masa mendatang.

- Kuadran IV : "*possible overkill*", Skor tingkat kepentingan rendah namun skor kinerja tinggi. Hasil ini menunjukkan bahwa organisasi terlalu banyak terfokus pada aspek-aspek yang berdampak kecil terhadap kepuasan pelanggan, sehingga sumberdaya yang semula dialokasikan pada aspek-aspek di dalam kategori ini dapat dialihkan kepada aspek-aspek lain yang memiliki skor tingkat kepentingan tinggi namun kinerjanya rendah.



Gambar 5.4

Pembagian Kuadran Importance Performance Analysis

Skor rata-rata tingkat persepsi kepuasan selanjutnya menjadi sumbu horizontal (\bar{x}), sedangkan nilai rata-rata tingkat kepentingan menjadi sumbu vertikal (\bar{y}), yang ditunjukkan oleh koordinat (\bar{x}), (\bar{y}). Di bawah ini akan dijabarkan letak masing-masing atribut terhadap diagram IPA pada masing-masing zona.

Tabel 5.15

Total Prosentase Rata - Rata Tingkat Kepentingan dan Kepuasan Pengguna Halte Pada Halte Brawijaya 1

No.	Atribut IPA	X	Y	X	Y
1.	Kesesuaian tata letak halte	26	37	0.22	0.31
2.	Ketersediaan fasilitas di halte	26	36	0.22	0.30
3.	Kondisi fasilitas di halte	24	36	0.20	0.30
4.	Kesesuaian ruang halte	37	30	0.31	0.25
5.	Kondisi halte	32	36	0.27	0.30
6.	Model/desain halte	38	33	0.32	0.28
TOTAL		183	208	1.53	1.73
RATA-RATA				0.25	0.29

Sumber : Hasil Analisa

Berdasarkan tabel hasil analisa diatas, nilai rata-rata tingkat kepuasan (\bar{X}) pada halte Brawijaya 1 sebesar 0,25 dan nilai rata-rata tingkat (\bar{Y}) kepentingan sebesar 0,29, yang kemudian menjadi batas objektif pada kuadran IPA. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel serta gambar distribusi letak atribut terhadap kuadran IPA.

Tabel 5.16

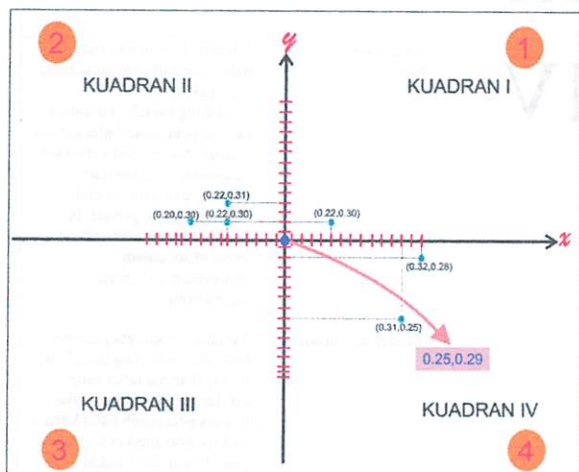
Distribusi Atribut/Variabel Kinerja Pelayanan Pada Kuadran IPA di Halte Brawijaya 1

No.	Kuadran	Atribut/Variabel	Keterangan	No. Atribut
1.	I	Kondisi halte	Kondisi Halte patut dipertahankan kinerjanya karena menurut para pengguna halte, variabel kondisi halte mempunyai tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan yang tinggi	5
2.	II	Kesesuaian tata letak halte	Variabel kesesuaian tata letak halte menurut pengguna halte merupakan variabel yang perlu ditingkatkan kinerjanya karena kesesuaian tata letak ini sangat penting bagi pengguna halte, tapi kondisinya belum memuaskan, sehingga pihak pengelola perlu meningkatkan kinerjanya.	1

		Ketersediaan fasilitas di halte	Variabel ketersediaan fasilitas di halte menurut pengguna halte merupakan variabel yang perlu ditingkatkan kinerjanya karena ketersediaan fasilitas di halte ini juga sangat penting bagi pengguna halte, tapi kondisinya belum memuaskan, sehingga pihak pengelola perlu meningkatkan kinerjanya.	2
		Kondisi fasilitas di halte	Variabel kondisi fasilitas di halte menurut pengguna halte juga merupakan variabel yang perlu ditingkatkan kinerjanya karena kondisi fasilitas di halte juga sangat penting bagi pengguna halte, tapi kondisinya belum memuaskan, sehingga perlu meningkatkan kinerjanya.	3
3.	III	-	-	-
4.	IV	Kesesuaian ruang halte	Variabel kesesuaian ruang halte menurut pengguna halte merupakan variabel yang cenderung berlebihan dalam kinerja pelayanan halte karena mempunyai tingkat kepuasan yang tinggi dan tingkat kepentingan yang rendah, sehingga pihak pengelola tidak perlu memperhatikan variabel ini dalam meningkatkan kinerja pelayanannya	4
		Model/desain halte	Variabel model atau desain halte menurut pengguna halte merupakan variabel yang cenderung berlebihan dalam kinerja pelayanan halte karena mempunyai tingkat kepuasan yang tinggi dan tingkat kepentingan yang rendah, sehingga pihak pengelola tidak perlu memperhatikan variabel ini dalam meningkatkan kinerja pelayanannya	6

Sumber : Hasil Analisa

Distribusi atribut kinerja pelayanan pada diagram IPA menunjukkan persebaran atribut tersebar pada tiga kuadran yang ada dengan jumlah atribut yang berbeda. Terdapat 1 atribut yang terletak pada kuadran I “*Keep up the good work*”, 3 atribut pada kuadran II “*concentrate here*”, pada kuadran III tidak terdapat satupun atribut karena tidak terdapat atribut yang memiliki skor tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan yang rendah, dan 2 atribut pada kuadran IV “*possible overkill*”. Dari hasil distribusi tersebut memberikan gambaran bahwa persebaran atribut pada halte Brawijaya 1 lebih dominan pada kuadran II dan kuadran IV sehingga terdapat adanya beberapa atribut yang perlu ditingkatkan pada kuadran II yaitu sebanyak 3 atribut. Sedangkan untuk atribut dengan nilai tingkat kepentingan maupun kepuasan yang tinggi berjumlah 1 atribut yang terletak pada kuadran I sehingga perlu dipertahankan atau ditingkatkan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dan diagram distribusi atribut pada kuadran IPA pada halte Brawijaya 1.



Gambar 5.5

Diagram Kuadran IPA halte Brawijaya 1

Tabel 5.17

Total Presentase Rata - Rata Tingkat Kepentingan dan Kepuasan Pengguna Halte Pada Halte Brawijaya 2

No.	Atribut IPA	X	Y	X	Y
1.	Kesesuaian tata letak halte	182	179	1.52	1.49
2.	Ketersediaan fasilitas di halte	140	170	1.17	1.42
3.	Kondisi fasilitas di halte	117	177	0.98	1.48
4.	Kesesuaian ruang halte	189	164	1.58	1.37
5.	Kondisi halte	162	171	1.35	1.43
6.	Model/desain halte	173	150	1.44	1.25
TOTAL		963	1011	8.03	8.43
RATA-RATA				1.34	1.40

Sumber : Hasil Analisa

Berdasarkan tabel hasil analisa diatas, nilai rata-rata tingkat kepuasan (\bar{x}) pada halte Brawijaya 2 sebesar 1.34 dan nilai rata-rata tingkat (\bar{y}) kepentingan sebesar 1.40, yang kemudian menjadi batas objektif pada kuadran IPA. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel serta gambar distribusi letak atribut terhadap kuadran IPA.

Tabel 5.18

Distribusi Atribut/Variabel Kinerja Pelayanan Pada Kuadran IPA di Halte Brawijaya 2

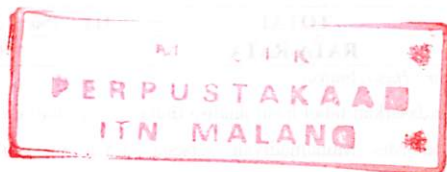
No.	Kuadran	Atribut/Variabel	Keterangan	No. Atribut
1.	I	Kesesuaian tata letak halte	Kesesuaian tata letak halte patut dipertahankan kinerjanya karena menurut para pengguna halte, variabel kondisi halte mempunyai tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan yang tinggi.	1
		Kondisi halte	Kondisi Halte juga patut dipertahankan kinerjanya karena menurut para pengguna halte, variabel kondisi halte juga mempunyai tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan yang tinggi.	5

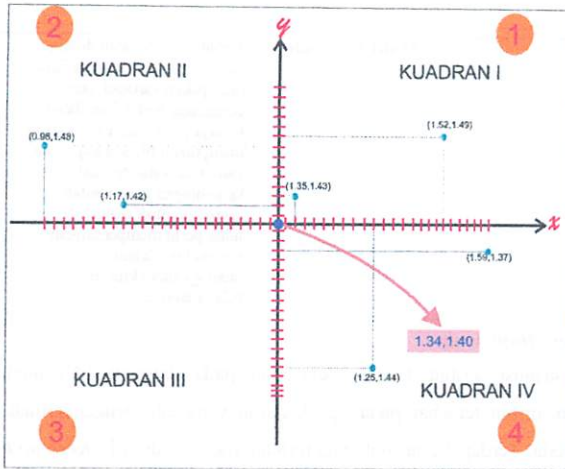
2.	<h1 style="text-align: center;">II</h1>	Ketersediaan fasilitas di halte	Variabel ketersediaan fasilitas di halte menurut pengguna halte merupakan variabel yang perlu ditingkatkan kinerjanya karena ketersediaan fasilitas di halte ini juga sangat penting bagi pengguna halte, tapi kondisinya belum memuaskan, sehingga pihak pengelola perlu meningkatkan kinerjanya.	2
		Kondisi fasilitas di halte	Variabel kondisi fasilitas di halte menurut pengguna halte juga merupakan variabel yang perlu ditingkatkan kinerjanya karena kondisi fasilitas di halte juga sangat penting bagi pengguna halte, tapi kondisinya belum memuaskan, sehingga pihak pengelola perlu meningkatkan kinerjanya.	3
3.	<h1 style="text-align: center;">III</h1>	-	-	-
4.	<h1 style="text-align: center;">IV</h1>	Kesesuaian ruang halte	Variabel kesesuaian ruang halte menurut pengguna halte merupakan variabel yang cenderung berlebihan dalam kinerja pelayanan halte karena mempunyai tingkat kepuasan yang tinggi dan tingkat kepentingan yang rendah, sehingga pihak pengelola tidak perlu memperhatikan variabel ini dalam meningkatkan kinerja pelayannya	4

		Model/desain halte	Variabel model atau desain halte menurut pengguna halte merupakan variabel yang cenderung berlebihan dalam kinerja pelayanan halte karena mempunyai tingkat kepuasan yang tinggi dan tingkat kepentingan yang rendah, sehingga pihak pengelola tidak perlu memperhatikan variabel ini dalam meningkatkan kinerja pelayanannya	6
--	--	--------------------	---	---

Sumber : Hasil Analisa

Distribusi atribut kinerja pelayanan pada diagram IPA menunjukkan persebaran atribut tersebar pada tiga kuadran yang ada dengan jumlah atribut yang berbeda. Terdapat 2 atribut yang terletak pada kuadran I "*Keep up the good work*", 2 atribut pada kuadran II "*concentrate here*", pada kuadran III tidak terdapat satupun atribut karena tidak terdapat atribut yang memiliki skor tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan yang rendah, dan 2 atribut pada kuadran IV "*possible overkill*". Dari hasil distribusi tersebut memberikan gambaran bahwa persebaran atribut pada halte Brawijaya 2 dominan pada kuadran I, II dan kuadran IV sehingga terdapat adanya beberapa atribut yang perlu ditingkatkan pada kuadran II yaitu sebanyak 2 atribut. Sedangkan untuk atribut dengan nilai tingkat kepentingan maupun kepuasan yang tinggi berjumlah 2 atribut yang terletak pada kuadran I dan IV sehingga perlu dipertahankan atau ditingkatkan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dan diagram distribusi atribut pada kuadran IPA pada halte Brawijaya 2.





Gambar 5.6

Diagram Kuadran IPA halte Brawijaya 2

Tabel 5.19

Total Prosentase Rata - Rata Tingkat Kepentingan dan Kepuasan Pengguna Halte
Pada Halte Mts Muhamadiyah

No.	Atribut IPA	X	Y	\bar{X}	\bar{Y}
1.	Kesesuaian tata letak halte	112	129	0.93	1.08
2.	Ketersediaan fasilitas di halte	58	135	0.48	1.13
3.	Kondisi fasilitas di halte	52	128	0.43	1.07
4.	Kesesuaian ruang halte	79	119	0.66	0.99
5.	Kondisi halte	52	129	0.43	1.08
6.	Model/desain halte	58	116	0.48	0.97
TOTAL		411	756	3.43	6.30
RATA-RATA				0.57	1.05

Sumber : Hasil Analisa

Berdasarkan tabel hasil analisa diatas, nilai rata-rata tingkat kepuasan (\bar{X}) pada halte Mts Muhamadiyah sebesar 0.574 dan nilai rata-rata tingkat kepentingan (\bar{Y}) sebesar 1.05, yang kemudian menjadi batas objektif pada kuadran IPA. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel serta gambar distribusi letak atribut terhadap kuadran IPA.

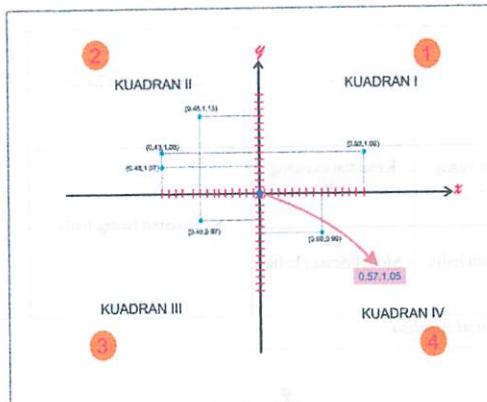
Tabel 5.20
 Distribusi Atribut/Variabel Kinerja Pelayanan Pada Kuadran IPA di Halte Mts
 Muhamadiyah

No.	Kuadran	Atribut/Variabel	Keterangan	No. Atribut
1.	I	Kesesuaian tata letak halte	Kesuaian tata letak halte patut dipertahankan kinerjanya karena menurut para pengguna halte, variabel kondisi halte mempunyai tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan yang tinggi.	1
2.	II	Ketersediaan fasilitas di halte	Variabel ketersediaan fasilitas di halte menurut pengguna halte merupakan variabel yang perlu ditingkatkan kinerjanya karena ketersediaan fasilitas di halte ini juga sangat penting bagi pengguna halte, tapi kondisinya belum memuaskan, sehingga pihak pengelola perlu meningkatkan kinerjanya.	2
		Kondisi fasilitas di halte	Variabel kondisi fasilitas di halte menurut pengguna halte juga merupakan variabel yang perlu ditingkatkan kinerjanya karena kondisi fasilitas di halte juga sangat penting bagi pengguna halte, tapi kondisinya belum memuaskan, sehingga pihak perlu meningkatkan kinerjanya.	3
		Kondisi Halte	Variabel kondisi halte menurut pengguna halte juga merupakan variabel yang perlu ditingkatkan kinerjanya karena kondisi fasilitas di halte juga sangat penting bagi pengguna halte, tapi kondisinya belum memuaskan, sehingga pihak perlu meningkatkan kinerjanya	5

3.	III	Model /desain halte	Variabel model atau desain halte menurut pengguna halte mempunyai prioritas yang rendah karena memiliki tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan yang rendah dalam kinerja pelayanannya, sehingga pihak pengelola tidak perlu memperhatikan variabel ini dalam meningkatkan kinerja pelayanannya.	6
4.	IV	Kesesuaian ruang halte	Variabel kesesuaian ruang halte menurut pengguna halte merupakan variabel yang cenderung berlebihan dalam kinerja pelayanan halte karena mempunyai tingkat kepuasan yang tinggi dan tingkat kepentingan yang rendah, sehingga pihak pengelola tidak perlu memperhatikan variabel ini dalam meningkatkan kinerja pelayanannya	4

Sumber : Hasil Analisa

Distribusi atribut kinerja pelayanan pada diagram IPA menunjukkan persebaran atribut tersebar pada keempat kuadran yang ada dengan jumlah atribut yang berbeda. Terdapat 1 atribut yang terletak pada kuadran I *“Keep up the good work”*, 3 atribut pada kuadran II *“concentrate here”*, 1 atribut pada kuadran III *“low priority”* dan 1 atribut pada kuadran IV *“possible overkill”*. Dari hasil distribusi tersebut memberikan gambaran bahwa persebaran atribut pada halte Mts Muhamadiyah dominan pada kuadran II sehingga terdapat adanya beberapa atribut yang perlu ditingkatkan pada kuadran II yaitu sebanyak 3 atribut. Sedangkan untuk atribut dengan nilai tingkat kepentingan maupun kepuasan yang tinggi berjumlah 2 atribut yang terletak pada kuadran I, III dan IV sehingga perlu dipertahankan atau ditingkatkan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dan diagram distrbusi atribut pada kuadran IPA pada Mts Muhamadiyah.



Gambar 5.7

Diagram Kuadran IPA halte MTs Muhamadiyah

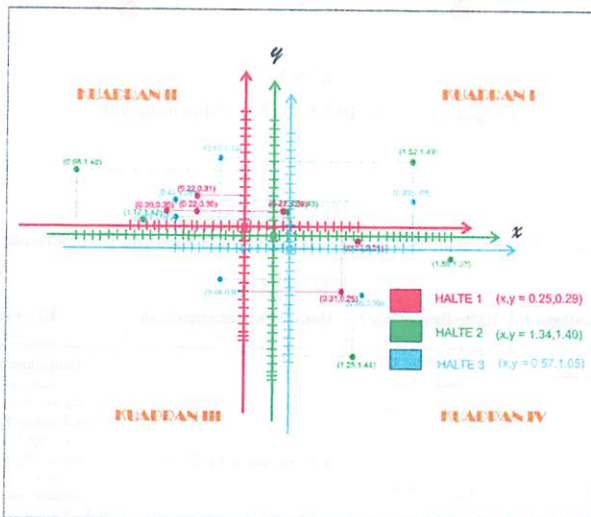
Tabel 5.21

Distribusi Atribut/Variabel Kinerja Pelayanan Pada Kuadran IPA Berdasarkan Tiap Halte

Kuadran	Halte Brawijaya 1	Halte Brawijaya 2	Halte Mts Muhamadiyah	Keterangan
I	Kondisi halte	Kesesuaian tata letak halte	Kesesuaian tata letak halte	Lanjutkan Prestasi : <i>Merupakan variabel-variabel yang perlu dipertahankan kualitasnya bahkan tidak menutup kemungkinan terhadap upaya peningkatan guna memperbaiki kualitas variabel menjadi lebih maksimal, karena tidak serabel persen variabel yang ada berada pada kualitas yang baik.</i>
		Kondisi halte		
II	Kesesuaian tata letak halte	Ketersediaan fasilitas di halte	Ketersediaan fasilitas di halte	Prioritas Utama <i>Merupakan variabel – variabel yang perlu ditingkatkan dengan tingkat prioritas utama.</i>
	Ketersediaan fasilitas di halte		Kondisi fasilitas di halte	
	Kondisi fasilitas di halte	Kondisi fasilitas di halte	Kondisi Halte	

3.	III	-	-	Model /desain halte	Prioritas rendah : Merupakan variabel – variabel yang perlu ditingkatkan dengan tingkat prioritas kedua setelah prioritas utama.
4.	IV	Kesesuaian ruang halte	Kesesuaian ruang halte	Kesesuaian ruang halte	Berlebihan : Variabel – variabel pada kuadran ini dapat diabaikan terkait alokasi sumber daya, akan tetapi tidak menutup kemungkinan untuk ditingkatkan guna mencapai kualitas kenyamanan yang maksimal.
		Model/desain halte	Model/desain halte		

Sumber : Hasil Analisa



Gambar 5.8

Diagram Kuadran IPA Halte di Sepanjang Jalan Veteran

5.3 Analisa Halte Berdasarkan Standar Halte dan Persepsi Masyarakat Sebagai Pengguna Halte

Analisa halte berdasarkan standar halte dan persepsi masyarakat sebagai pengguna halte bertujuan untuk menentukan tata letak dan desain halte berdasarkan standar halte dan aspirasi masyarakat. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 5.22
Hubungan Standar halte dan Aspirasi masyarakat

No	Lokasi	Variabel	Standar halte	Persepsi masyarakat	Hasil kajian
1.	Halte Brawijaya 1	a. Kesesuaian tata letak halte	Terletak 50 meter dari penyebrangan dengan jarak antar halte >300 meter. Sedangkan jarak antar halte pada halte brawijaya 1 yaitu >200 meter.	Kesesuaian tata letak halte menurut pengguna halte merupakan variabel yang perlu ditingkatkan kinerjanya karena kesesuaian tata letak ini sangat penting bagi pengguna halte, tapi kondisinya belum memuaskan, sehingga pihak pengelola perlu meningkatkan kinerjanya.	Perlu adanya penambahan halte baru yang didasari oleh standar jarak antar halte yang yaitu 300 - 400 meter dan persepsi masyarakat yang menginginkan perlu adanya peningkatan kinerja. Rencana penambahan halte yaitu ke Gerbang Brawijaya. Sedangkan untuk halte Brawijaya 1 ditiadakan.
		b. Ketersediaan fasilitas di halte	Fasilitas yang harus ada di halte berupa atap, tempat duduk, tempat sampah, lampu penerangan, papan informasi trayek, identitas halte, pagar, rambu petunjuk, papan iklan/pengumuman. Sedangkan fasilitas yang ada di halte Brawijaya 1 hanya berupa atap, tempat duduk dan tempat sampah	Ketersediaan fasilitas di halte menurut pengguna halte merupakan variabel yang perlu ditingkatkan kinerjanya karena ketersediaan fasilitas di halte ini juga sangat penting bagi pengguna halte, tapi kondisinya belum memuaskan, sehingga pihak pengelola perlu meningkatkan kinerjanya.	Dengan adanya rencana penambahan halte, maka fasilitas yang ada di halte baru tetap dipertahankan namun perlu adanya penambahan fasilitas. rencana penambahan berupa fasilitas lampu penerangan, papan informasi trayek, identitas halte, pagar, rambu petunjuk, papan iklan/pengumuman.
		c. Kondisi fasilitas di halte	Fasilitas yang ada di halte harus memiliki kondisi baik, namun kondisi fasilitas yang ada di halte brawijaya 1 masih dapat digolongkan kondisi sedang.	Kondisi fasilitas di halte menurut pengguna halte juga merupakan variabel yang perlu ditingkatkan kinerjanya karena kondisi fasilitas di halte juga sangat penting bagi pengguna halte, tapi kondisinya belum memuaskan, sehingga perlu meningkatkan kinerjanya.	Dengan adanya rencana penambahan halte, maka kondisi fasilitas yang ada di halte baru harus lebih diperhatikan sehingga dapat membuat pengguna halte merasa nyaman.
		d. Kesesuaian	Dimensi halte sesuai standar yaitu 4x2	Kesesuaian ruang halte menurut	Dengan adanya rencana penambahan

		<p>d. Kesesuaian ruang halte</p>	<p>Dimensi halte sesuai standar yaitu 4x2 meter, sedangkan ukuran lindung minimum pada halte brawijaya 1 melebihi ukuran lindung minimum yaitu berukuran 5x2 meter.</p>	<p>Kesesuaian ruang halte menurut pengguna halte merupakan variabel yang cenderung berlebihan dalam kinerja pelayanan halte karena mempunyai tingkat kepuasan yang tinggi dan tingkat kepentingan yang rendah, sehingga pihak pengelola tidak perlu memperhatikan variabel ini dalam meningkatkan kinerja pelayanannya</p>	<p>Dengan adanya rencana penambahan halte baru, maka dimensi halte yang sesuai dengan dimensi halte Brawijaya 1 tetap dipertahankan.</p>
		<p>e. Kondisi halte</p>	<p>Halte harus memiliki kondisi yang baik, sehingga dapat menciptakan kenyamanan bagi pengguna halte. Kondisi halte brawijaya 1 dapat dikatakan termasuk dalam kategori baik.</p>	<p>Kondisi Halte patut dipertahankan kinerjanya karena menurut para pengguna halte, variabel kondisi halte mempunyai tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan yang tinggi</p>	<p>Dengan adanya rencana penambahan halte baru, maka kondisi halte tetap dipertahankan dan perlu dioptimalkan sehingga dapat menciptakan rasa nyaman bagi pengguna halte.</p>
		<p>f. Model/desain halte</p>	<p>Terdapat beberapa model atau desain halte yang ada di dunia. Pada halte Brawijaya 1, model atau desain halte memiliki model halte yang bercorak adat jawa yang dapat dilihat pada bentuk atap yang menyerupai atap rumah joglo.</p>	<p>Model atau desain halte menurut pengguna halte merupakan variabel yang cenderung berlebihan dalam kinerja pelayanan halte karena mempunyai tingkat kepuasan yang tinggi dan tingkat kepentingan yang rendah, sehingga pihak pengelola tidak perlu memperhatikan variabel ini dalam meningkatkan kinerja pelayanannya</p>	<p>Berdasarkan hasil analisa persepsi masyarakat, dapat diketahui bahwa variable model atau desain halte tidak perlu diperhatikan atau dapat dikatakan bukan merupakan prioritas utama. Dengan adanya rencana penambahan halte baru, maka model atau desain halte tetap mempertahankan model atau desain seperti pada halte brawijaya 1.</p>

		letak halte	dengan jarak antar halte >300 meter. halte brawijaya 2 memiliki jarak antar halte pada yaitu antara 300 - 400 meter dan terletak 50 meter dari penyebrangan.	dipertahankan kinerjanya karena menurut para pengguna halte, variabel kessuaian tat letak halte mempunyai tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan yang tinggi.	berdasarkan persepsi masyarakat, maka halte yang ada tetap dipertahakan. Tetapi ada penambahan halte di beberapa titik untuk dapat memenuhi permintaan pengguna. Rencana penambahan halte yang dimaksud yaitu pada titik SMK 2 dan Matos.
		b. Ketersediaan fasilitas di halte	Fasilitas yang harus ada di halte berupa atap, tempat duduk, tempat sampah, lampu penerangan, papan informasi trayek, identitas halte, pagar, rambu petunjuk, papan iklan/pengumuman. Sedangkan fasilitas yang ada di halte Brawijaya 2 hanya berupa atap, tempat duduk dan tempat sampah	Ketersediaan fasilitas di halte menurut pengguna halte merupakan variabel yang perlu ditingkatkan kinerjanya karena ketersediaan fasilitas di halte ini juga sangat penting bagi pengguna halte, tapi kondisinya belum memuaskan, sehingga pihak pengelola perlu meningkatkan kinerjanya.	Fasilitas yang sudah ada di halte tetap dipertahankan namun perlu adanya penambahan beberapa fasilitas di halte. Dengan adanya rencana penambahan halte, maka fasilitas yang ada di halte baru harus lebih diperhatikan. Rencana penambahan berupa fasilitas lampu penerangan, papan informasi trayek, identitas halte, pagar, rambu petunjuk, papan iklan/pengumuman.
		c. Kondisi fasilitas di halte	Fasilitas yang ada di halte harus memiliki kondisi baik, namun kondisi fasilitas yang ada di halte brawijaya 2 masih dapat digolongkan kondisi sedang.	Kondisi fasilitas di halte menurut pengguna halte juga merupakan variabel yang perlu ditingkatkan kinerjanya karena kondisi fasilitas di halte juga sangat penting bagi pengguna halte, tapi kondisinya belum memuaskan, sehingga pihak perlu meningkatkan kinerjanya.	Kondisi fasilitas yang ada di halte brawijaya 2 harus lebih diperhatikan karena kondisinya yang buruk menurut pengguna. Sedangkan untuk beberapa rencana halte baru, kondisi fasilitas harus lebih diperhatikan sehingga dapat membuat pengguna halte merasa nyaman.
		d. Kesesuaian ruang halte	Dimensi halte sesuai standar yaitu 4x2 meter, sedangkan ukuran lindung minimum pada halte brawijaya 2 melebihi ukuran lindung minimum	Kesesuaian ruang halte menurut pengguna halte merupakan variabel yang cenderung berlebihan dalam kinerja	Dimensi halte yang ada tetap dipertahankan karena sudah sesuai dengan standar yang ada dan sesuai dengan keinginan pengguna halte. Dengan adanya

			melebihi ukuran lindung minimum yaitu berukuran 5x2 meter.	berlebihan dalam kinerja pelayanan halte karena mempunyai tingkat kepuasan yang tinggi dan tingkat kepentingan yang rendah, sehingga pihak pengelola tidak perlu memperhatikan variabel ini dalam meningkatkan kinerja pelayanannya	keinginan pengguna halte. Dengan adanya penambahan halte baru, maka dimensi halte yang sesuai dengan dimensi halte Brawijaya 2 tetap dipertahankan.
		e. Kondisi halte	Halte harus memiliki kondisi yang baik, sehingga dapat menciptakan kenyamanan bagi pengguna halte. Kondisi halte brawijaya 2 dapat dikatakan termasuk dalam kategori baik.	Kondisi Halte juga patut dipertahankan kinerjanya karena menurut para pengguna halte, variabel kondisi halte juga mempunyai tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan yang tinggi.	Kondisi halte pada halte Brawijaya 2 tetap dipertahankan karena sudah sesuai dengan standar dan keinginan pengguna halte. Dengan adanya penambahan halte baru, maka kondisi halte tetap dipertahankan dan perlu dioptimalkan sehingga dapat menciptakan rasa nyaman bagi pengguna halte.
		f. Model/desain halte	Terdapat beberapa model atau desain halte yang ada di dunia. Pada halte Brawijaya 2, model atau desain halte memiliki model halte yang bercorak adat jawa yang dapat dilihat pada bentuk atap yang menyerupai atap rumah joglo.	Model atau desain halte menurut pengguna halte merupakan variabel yang cenderung berlebihan dalam kinerja pelayanan halte karena mempunyai tingkat kepuasan yang tinggi dan tingkat kepentingan yang rendah, sehingga pihak pengelola tidak perlu memperhatikan variabel ini dalam meningkatkan kinerja pelayanannya	Berdasarkan hasil analisa persepsi masyarakat, dapat diketahui bahwa variable model atau desain halte tidak perlu diperhatikan atau dapat dikatakan bukan merupakan prioritas utama. Oleh karena itu, model atau desain yang ada tetap dipertahankan. Sedangkan untuk rencana halte baru, maka model atau desain halte tetap mempertahankan model atau desain seperti pada halte brawijaya 2.
3.	Halte MTs	a. Kesesuaian tata	Terletak 50 meter dari penyebrangan	Kesesuaian tata letak halte patut	Halte yang ada tetap dipertahankan.

		halte Mts Muhammadiyah memiliki jarak antar halte pada yaitu antara 300 - 400 meter dan terletak 50 meter dari penyebrangan.	menurut para pengguna halte, variabel kondisi halte mempunyai tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan yang tinggi.	
	b. Ketersediaan fasilitas di halte	Fasilitas yang harus ada di halte berupa atap, tempat duduk, tempat sampah, lampu penerangan, papan informasi trayek, identitas halte, pagar, rambu petunjuk, papan iklan/pengumuman. Sedangkan fasilitas yang ada di Mts Muhammadiyah hanya berupa atap dan tempat duduk	Ketersediaan fasilitas di halte menurut pengguna halte merupakan variabel yang perlu ditingkatkan kinerjanya karena ketersediaan fasilitas di halte ini juga sangat penting bagi pengguna halte, tapi kondisinya belum memuaskan, sehingga pihak pengelola perlu meningkatkan kinerjanya.	Fasilitas yang sudah ada di halte tetap dipertahankan namun perlu adanya penambahan beberapa fasilitas di halte. Rencana penambahan berupa fasilitas lampu penerangan, papan informasi trayek, identitas halte, pagar, rambu petunjuk, papan iklan/pengumuman.
	c. Kondisi fasilitas di halte	Fasilitas yang ada di halte harus memiliki kondisi baik, namun kondisi fasilitas yang ada di halte Mts Muhammadiyah masih dapat digolongkan kondisi buruk.	Kondisi fasilitas di halte menurut pengguna halte juga merupakan variabel yang perlu ditingkatkan kinerjanya karena kondisi fasilitas di halte juga sangat penting bagi pengguna halte, tapi kondisinya belum memuaskan, sehingga pihak perlu meningkatkan kinerjanya.	Kondisi fasilitas yang ada di halte Mts Muhammadiyah harus lebih diperhatikan karena kondisinya yang buruk menurut pengguna.
	d. Kesesuaian ruang halte	Dimensi halte sesuai standar yaitu 4x2 meter, sedangkan ukuran lindung minimum pada halte Mts Muhammadiyah hanya 3x1 meter.	Kesesuaian ruang halte menurut pengguna halte merupakan variabel yang cenderung berlebihan dalam kinerja pelayanan halte karena mempunyai tingkat kepuasan yang tinggi dan tingkat kepentingan yang rendah, sehingga pihak pengelola tidak	Dari hasil analisis, dimensi halte menurut pengguna halte tidak perlu diperhatikan namun berdasarkan standar, halte Mts Muhammadiyah masih belum sesuai. Sehingga halte Mts Muhammadiyah perlu untuk mendapatkan penambahan dimensi yaitu menjadi 4x2 meter.

			tingkat kepentingan yang rendah, sehingga pihak pengelola tidak perlu memperhatikan variabel ini dalam meningkatkan kinerja pelayanannya	yaitu menjadi 4x2 meter.
	e. Kondisi halte	Halte harus memiliki kondisi yang baik, sehingga dapat menciptakan kenyamanan bagi pengguna halte. Kondisi halte Mts Muhamadiyah dapat dikatakan termasuk dalam kategori buruk.	Kondisi halte menurut pengguna halte juga merupakan variabel yang perlu ditingkatkan kinerjanya karena kondisi fasilitas di halte juga sangat penting bagi pengguna halte, tapi kondisinya belum memuaskan, sehingga pihak perlu meningkatkan kinerjanya	Perlu dilakukan renovasi terhadap halte Mts Muhamadiyah karena secara standard an persepsi masyarakat, halte ini masuk dalam kategori buruk.
	f. Model/desain halte	Terdapat beberapa model atau desain halte yang ada di dunia. Pada halte Mts Muhamadiyah, model atau desain halte memiliki model halte standar seperti halte lain yang biasa dipakai di Indonesia secara keseluruhan	Variabel model atau desain halte menurut pengguna halte mempunyai prioritas yang rendah karena memiliki tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan yang rendah dalam kinerja pelayanannya, sehingga pihak pengelola tidak perlu memperhatikan variabel ini dalam meningkatkan kinerja pelayanannya.	Model atau desain halte dianggap tidak perlu diperhatikan oleh para pengguna halte atau memiliki prioritas rendah. Namun untuk menyelaraskan model halte yang ada di sepanjang Jalan Veteran, maka model atau desain halte pada halte Mts Muhamadiyah mengikuti model atau desain halte Brawijaya 1 dan Brawijaya 2 yaitu dengan corak budaya jawa, khususnya pada atap yang berbentuk seperti atap rumah joglo.

Sumber : Hasil analisa

BAB VII PENUTUP

Kajian utama dari penelitian ini adalah memberikan arahan lokasi penempatan halte yang tepat, mengetahui perilaku masyarakat sebagai pengguna halte dan menentukan lokasi serta desain halte yang tepat sesuai dengan karakter halte dan aspirasi masyarakat. Pembahasan pada bab ini akan mencakup kesimpulan mengenai hasil yang telah didapat melalui proses analisis dan rekomendasi yang akan dijadikan masukan dalam menata letak dan desain halte di sepanjang Jalan Veteran.

7.1 Kesimpulan

Adapun kesimpulan yang akan dibahas setelah melakukan tahapan analisis mengenai penataletakan dan desain halte adalah karakteristik halte di sepanjang Jalan Veteran dan persepsi masyarakat terhadap keberadaan halte. Berdasarkan hasil analisa yang telah di lakukan dan hasil identifikasi lapangan dapat diketahui kesimpulan sebagai berikut :

1. Karakteristik halte yang dibahas dalam penelitian ini adalah karakteristik halte berdasarkan tata letak halte, fasilitas halte dan daya tampung halte. Tata letak Halte Brawijaya 1 belum memenuhi standar yang ada sehingga perlu untuk ditiadakan dan dipindahkan ke Gerbang Brawijaya. Sedangkan halte lainnya yang ada di sepanjang Jalan Veteran sudah memenuhi standar yang ada. Untuk fasilitas halte, di tiga titik halte di sepanjang Jalan Veteran fasilitas halte belum memadai sehingga perlu untuk adanya penambahan fasilitas. Untuk daya tampung halte , perlu adanya penambahan dimensi halte pada titik Halte MTs Muhamadiyah.
2. Berdasarkan hasil analisa diperoleh aspirasi masyarakat sbagai pengguna halte untuk adanya penambahan fasilitas halte dan perbaikan fasilitas di halte sehingga dapat memberikan kenyamanan bagi pengguna halte. Selain itu, perlu adanya penambahan dimensi atau daya tampung halte khususnya pada titik Mts Muhamadiyah.

3. Berdasarkan hasil analisa halte berdasarkan standar dan persepsi pengguna halte maka diperoleh hasil mengenai tata letak dan desain halte. Adapun penambahan halte pada titik Gerbang Brawijaya, Halte Matos dan Halte SMK 2. Desain halte yang diangkat adalah halte dengan corak budaya jawa dimana akan ditampilkan corak budaya jawa pada atap halte yang berbentuk atap rumah joglo yang diselaraskan dengan atap halte yang sudah ada.

7.2 Rekomendasi

Adapun rekomendasi yang dibuat ditujukan kepada pemerintah Kota Malang sebagai bahan pertimbangan dalam pembangunan halte dan usulan untuk penelitian lebih lanjut.

7.2.1 Usulan Bagi Pemerintah Kota Malang

Berdasarkan kesimpulan-kesimpulan diatas, maka berikut ini dapat dikemukakan beberapa rekomendasi sebagai bahan pertimbangan Pemerintah Kota Malang dalam menata dan merancang halte di Kota Malang. Adapun masukan-masukan atau rekomendasi tersebut adalah:

1. Menambah jumlah unit halte sehingga dapat memenuhi kebutuhan calon penumpang dalam menggunakan halte sebagai tempat menunggu angkutan umum.
2. Sebagai salah satu sarana pendukung transportasi, halte perlu mendapatkan perhatian dari Pemerintah Kota Malang. Perlu adanya perawatan dan perbaikan halte yang ada sehingga menarik minat calon penumpang untuk menggunakan halte.
3. Dalam menentukan lokasi halte perlu dipertimbangkan jarak dari lokasi kegiatan seperti sekolah, pusat perdangan dan perkantoran.
4. Menambah daya tampung halte dengan mengikuti standar yang ada sehingga dapat menampung calon penumpang yang akan menggunakan halte.
5. Perbaikan fasilitas halte yang ada dan penambahan beberapa fasilitas yang belum terdapat pada halte seperti lampu penerangan, tempat sampah,

identitas halte dan beberapa fasilitas lainnya sesuai dengan standar pembangunan halte.

7.2.1 Usulan Penelitian Lebih Lanjut

Mengingat penelitian ini yang jauh dari sempurna dan keterbatasan penulis, maka diharapkan dapat dilakukan studi lanjutan yang berkaitan dengan penataan dan perancangan halte. Sehingga akan menjadikan suatu sumbangan yang berharga dalam menangani permasalahan penentuan lokasi dan desain halte baik di Kota Malang khususnya, maupun di Indonesia pada umumnya. Studi lanjut yang dapat dilakukan adalah:

1. Kajian mengenai pengaruh adanya halte terhadap penggunaan jalan.
2. Kajian mengenai unsur budaya dalam mendesain halte.



DAFTAR PUSTAKA

Bacaan yang digunakan sebagai rujukan dalam penelitian adalah sebagai berikut:

BUKU

- Ahmad Munawar, 2004, *Manajemen Lalulintas Perkotaan*, Jogjakarta
Pontoh K Nia & Kustiwan Iwan, 2009, *Pengantar Perencanaan Perkotaan*
Koentjaraningrat, 2002, *Pengantar Ilmu Antropologi*, Rineka Cipta
Dra. Elly M. Setiadi, M.Si., et al. 2006, *Ilmu Sosial dan Budaya Dasar*, Kencana, Jakarta
Prof. Dr. Sugiyono. 2011, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D*, Bandung

KEBIJAKAN

- Pedoman Teknis Rekayasa Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum-
Departemen Perhubungan
Undang-undang no 22 Tahun 2009 Pasal 1 tentang Lalu-lintas Angkutan Jalan

PENELITIAN

- Confederation of British Road Passenger Transport (1981)*
Roads and traffic in Urban areas, 1987, Institute of Higways and Transportation,
HMSO, London
Ary sulistyobudi, Kajian Lokasi Pedagang Kaki Lima di Kota Pematang.

WEBSITE

- <http://www.metrotvnews.com/index.php/metromain/news/2010/04/26/16246/-Halte-Bus-Paling-Unik-di-Dunia->
<http://cutnuraini.wordpress.com/2010/06/30/halte-halte-di-lingkungan-kampus-bagian-1/>
<http://ariasdimultimedia.wordpress.com/analisa-desain/>
www.googleearth.com, 2011
Kompas, Jum 'at 22 September 2000

LAMPIRAN



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
(TEKNIK PLANOLOGI)

Jl. Bendungan Sigura-gura No.2 Malang Telp/Fax : (0341) 567154

LEMBAR PERSETUJUAN
LAYAK SIDANG KOMPREHENSIF

Tugas Akhir Mahasiswa :

Nama : Maria Antonius Djone

NIM : 06.24.023

Judul Tugas Akhir :

Studi Tata Letak dan Perancangan Halte

(Studi Kasus : Jalan Veteran, Malang)

Hari/ Tgl Seminar : Februari 2013

Dinyatakan : ~~Layak / Tidak Layak~~
Layak

Untuk Tugas Akhirnya dijadikan "Buku Hitam" (Syarat Mengikuti Sidang Komprehensif)

dengan catatan sebagai berikut :

Contoh :

- Materi Kurang Layak
- Metodologi Kurang Sesuai
- Apabila dirasa perlu dapat menggunakan kertas terpisah

Pembimbing I

Arief Setijawan, ST,MT.

Pembimbing II

Ika Damayanti, ST,MT.



JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
MALANG

KUESIONER PEKERJA KANTORAN

Daftar pertanyaan ini diajukan sebagai bahan masukan dalam penyusunan Tugas Akhir kuliah yang berkaitan dengan Tata Letak dan Desain Halte. Daftar pertanyaan ini merupakan salah satu metode untuk menggali aspirasi masyarakat. Kerjasama dan informasinya sangat diharapkan dalam menyelesaikan studi ini. Atas perhatian dan kesediaannya diucapkan terima kasih.

DATA RESPONDEN

Nama : MANSYUR
Jenis Kelamin : Laki-laki/Perempuan
Usia : 27
Pendidikan terakhir : SMU
Alamat/asal : BARENG
Tanggal : 12 NOPEMBER
Surveyor : TJ.

1. Dari kesembilan item pertanyaan di bawah ini seberapa besar masing-masing item tersebut mampu memberikan tingkat kepuasan terhadap anda sebagai pengguna jalan.

Petunjuk pengisian:

Berikan tanda cek (✓) pada jawaban yang menurut anda paling baik,

A = Puas,

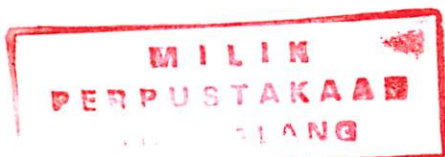
B = Cukup Puas dan

C = Tidak Puas.

Bagaimana tingkat kepuasan anda terhadap variabel di bawah ini:

Tabel 1.1 Item Pertanyaan Tingkat Kepuasan

No.	Item Pertanyaan	A	B	C
1.	Kesesuaian tata letak halte	✓		
2.	Ketersediaan fasilitas di halte		✓	





Gambar 6.2

Rencana Letak dan Desain Halte di Sepanjang Jalan Veteran

		prioritas yang rendah karena memiliki tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan yang rendah dalam kinerja pelayanannya, sehingga pihak pengelola tidak perlu memperhatikan variabel ini dalam meningkatkan kinerja pelayanannya.		
4	Halte Gerbang Brawijaya	-	Desain Halte dengan corak budaya jawa (Rumah Joglo)	Halte Baru
5	Halte Matos	-	Desain Halte dengan corak budaya jawa (Rumah Joglo)	Halte Baru
6	Halte SMK 3	-	Desain Halte dengan corak budaya jawa (Rumah Joglo)	Halte Baru

Sumber : Hasil Analisa



6.3.4 Penentuan Desain Halte Dengan Corak Budaya Jawa

Dari hasil analisa persepsi masyarakat mengenai model atau desain halte, pengguna halte menganggap bahwa model atau desain halte mempunyai prioritas yang rendah karena memiliki tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan yang rendah dalam kinerja pelayanannya, sehingga pihak pengelola tidak perlu memperhatikan variabel ini dalam meningkatkan kinerja pelayanannya. Untuk itu, penulis memilih desain rumah joglo yang dipakai untuk desain halte Mts Muhammadiyah dan halte baru yang direncanakan untuk dibangun sehingga memiliki keserasian dengan halte lainnya yang ada di jalan Veteran.

Tabel 6.7
Penentuan Model atau Desain halte

No	Lokasi Halte	Persepsi Masyarakat	Rekomendasi	Keterangan
1	Halte Brawijaya 1	Model atau desain halte menurut pengguna halte mempunyai prioritas yang rendah karena memiliki tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan yang rendah dalam kinerja pelayanannya, sehingga pihak pengelola tidak perlu memperhatikan variabel ini dalam meningkatkan kinerja pelayanannya.	Ditiadakan	Halte Lama
2	Halte Brawijaya 2	Model atau desain halte menurut pengguna halte mempunyai prioritas yang rendah karena memiliki tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan yang rendah dalam kinerja pelayanannya, sehingga pihak pengelola tidak perlu memperhatikan variabel ini dalam meningkatkan kinerja pelayanannya.	Desain Halte dengan corak budaya jawa (Rumah Joglo)	Halte Lama
3	Halte MTs Muhammadiyah	Model atau desain halte menurut pengguna halte mempunyai	Desain Halte dengan corak budaya jawa (Rumah Joglo)	Halte Lama

Halte Brawijaya 2	5,2 m x 2,2 m	11,44	4x2 meter	Kesesuaian ruang halte menurut pengguna halte cenderung berlebihan dalam kinerja pelayanan halte karena mempunyai tingkat kepuasan yang tinggi dan tingkat kepentingan yang rendah, sehingga pihak pengelola tidak perlu memperhatikan variabel ini dalam meningkatkan kinerja pelayanannya	Tetap dipertahankan	Halte Lama
Halte MTs Badiyah	3,1 m x 1,2 m	3,72	4x2 meter	Kesesuaian ruang halte menurut pengguna halte cenderung berlebihan dalam kinerja pelayanan halte karena mempunyai tingkat kepuasan yang tinggi dan tingkat kepentingan yang rendah, sehingga pihak pengelola tidak perlu memperhatikan variabel ini dalam meningkatkan kinerja pelayanannya	Penambahan Dimensi Halte	Halte Lama
Halte Gerbang Brawijaya	5,2 m x 2,2 m	11,44	4x2 meter	-	Rencana Halte Baru	Halte Baru
Halte Matos	5,2 m x 2,2 m	11,44	4x2 meter	-	Rencana Halte Baru	Halte Baru
Halte SMK 3	5,2 m x 2,2 m	11,44	4x2 meter	-	Rencana Halte Baru	Halte Baru

Sumber: Hasil Analisa

Dari hasil analisis maka diketahui dari ketiga halte yang ada hanya satu halte yang butuh penambahan dimensi halte. Sedangkan untuk Halte Brawijaya 1 yang yang ditiadakan dan digantikan dengan halte Gerbang Brawijaya, tetap mempertahankan dimensi halte yang ada. Untuk 2 halte baru yang direncanakan, ukuran halte mengikuti halte yang sudah ada.

			nomor, rambu petunjuk, papan informasi trayek, lampu penerangan, tempat duduk, telepon umum, tempat sampah, papan iklan atau pengumuman dan pagar.		Tempat Sampah, Lampu penerangan, Papan informasi trayek, Identitas halte, Pagar, Rambu petunjuk, Papan iklan/Pengumuman	
--	--	--	--	--	---	--

Sumber: Hasil Analisa

Berdasarkan hasil analisa maka diketahui bahwa halte yang ada perlu memperbaiki fasilitas yang ada di halte dan menambahkan fasilitas berupa lampu penerangan, tempat duduk, telepon umum, tempat sampah, papan iklan atau pengumuman dan pagar. Sedangkan untuk rencana pembangunan halte baru, fasilitas yang perlu disediakan hanya berupa fasilitas utama yaitu atap (pelindung), tempat duduk, lampu penerangan dan tempat sampah dan beberapa fasilitas lainnya.

6.3.3 Penentuan Ruang Halte

Berdasarkan hasil analisa perlu adanya penambahan dimensi halte dengan memperhatikan standar daya tampung dari sebuah halte yang dikeluarkan oleh Departemen Perhubungan yaitu ukuran lindung minimum halte ialah 4x2 meter.

Tabel 6.6
Daya Tampung Halte

No	Lokasi Halte	Ukuran Halte	Luas (m ²)	Standar	Persepsi Pengguna Halte	Rekomendasi	Keterangan
1	Halte Brawijaya 1	5,2 m x 2,2 m	11,44	4x2 meter	Kesesuaian ruang halte menurut pengguna halte cenderung berlebihan dalam kinerja pelayanan halte karena mempunyai tingkat kepuasan yang tinggi dan tingkat kepentingan yang rendah, sehingga pihak pengelola tidak perlu memperhatikan variabel ini dalam meningkatkan kinerja	Ditiadakan tetapi dimensi halte tetap dipertahankan	Halte Lama

Halte MT's Muhamadiyah	Atap (Pelindung), dan Tempat duduk.		gardu atau shelter, identitas halte berupa nama dan (atau) nomor, rambu petunjuk, papan informasi trayek, lampu penerangan, tempat duduk, telepon umum, tempat sampah, papan iklan atau pengumuman dan pagar.	Ketersediaan dan kondisi fasilitas di halte menurut pengguna halte merupakan variabel yang perlu ditingkatkan kinerjanya karena ketersediaan dan kondisi fasilitas di halte belum memuaskan.	Menambahkan fasilitas yang dibutuhkan sesuai dengan standar yang ada dan memperbaiki fasilitas yang ada, sehingga para pengguna halte dapat merasa nyaman dalam menggunakan halte	Halte Lama
Halte Gerbang Brawijaya	-		gardu atau shelter, identitas halte berupa nama dan (atau) nomor, rambu petunjuk, papan informasi trayek, lampu penerangan, tempat duduk, telepon umum, tempat sampah, papan iklan atau pengumuman dan pagar.	-	Melengkapi halte baru dengan fasilitas yang sesuai standar untuk memberikan kenyamanan bagi para pengguna halte.	Halte Baru
Halte Matos	-		gardu atau shelter, identitas halte berupa nama dan (atau) nomor, rambu petunjuk, papan informasi trayek, lampu penerangan, tempat duduk, telepon umum, tempat sampah, papan iklan atau pengumuman dan pagar.	-	Rencana pembangunan Atap (Pelindung), Tempat duduk, Tempat Sampah, Lampu penerangan, Papan informasi trayek, Identitas halte, Pagar, Rambu petunjuk, Papan iklan/Pengumuman	Halte Baru
Halte SMK 3	-		gardu atau shelter, identitas halte berupa nama dan (atau)	-	Rencana pembangunan Atap (Pelindung), Tempat duduk	Halte Baru

calon penumpang tidak dapat naik dan turun sesuka hati. Calon penumpang dan angkutan umum akan diarahkan untuk menggunakan halte sebagai tempat menunggu angkutan umum.

6.3.2 Penentuan Ketersediaan dan Kondisi Fasilitas Halte

Berdasarkan hasil analisa perlu adanya penambahan dan perbaikan fasilitas halte. Fasilitas yang perlu diperbaiki adalah atap dan tempat duduk, sedangkan fasilitas yang perlu ditambahkan yaitu lampu penerangan, tempat sampah dan lampu penerangan.

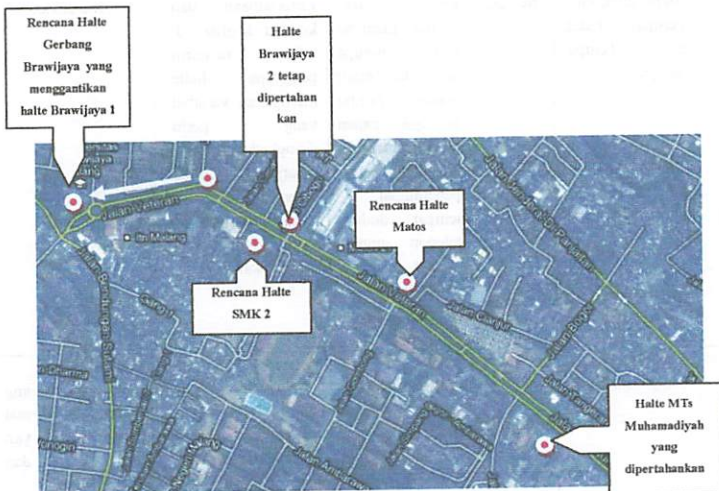
Tabel 6.5
Ketersediaan Fasilitas Halte

No	Lokasi Halte	Ketersediaan Fasilitas Halte	Kondisi Fasilitas Halte	Standar	Persepsi Pengguna Halte	Rekomendasi	Keterangan
1	Halte Brawijaya 1	Atap(Pelindung), Tempat duduk dan Tempat Sampah.	Sedang	gardu atau shelter, identitas halte berupa nama dan (atau) nomor, rambu petunjuk, papan informasi trayek, lampu penerangan, tempat duduk, telepon umum, tempat sampah, papan iklan atau pengumuman dan pagar.	Ketersediaan dan kondisi fasilitas di halte menurut pengguna halte merupakan variabel yang perlu ditingkatkan kinerjanya karena ketersediaan dan kondisi fasilitas di halte belum memuaskan.	Ditiadakan	Halte Lama
2	Halte Brawijaya 2	Atap(Pelindung), Tempat duduk.		gardu atau shelter, identitas halte berupa nama dan (atau) nomor, rambu petunjuk, papan informasi trayek, lampu penerangan, tempat duduk, telepon umum, tempat sampah, papan iklan atau pengumuman dan pagar.	Ketersediaan dan kondisi fasilitas di halte menurut pengguna halte merupakan variabel yang perlu ditingkatkan kinerjanya karena ketersediaan dan kondisi fasilitas di halte belum memuaskan.	Menambahkan fasilitas yang dibutuhkan sesuai dengan standar yang ada dan memperbaiki fasilitas yang ada, sehingga para pengguna halte dapat merasa nyaman dalam menggunakan halte	Halte Lama

Halte Matos	Sekolah dan Jasa	>300	300-400	-	Rencana Halte Baru	Halte Baru
Halte SMK 3	Sekolah dan Jasa	>300	300-400	-	Rencana Halte Baru	Halte Baru

Sumber: Hasil Analisa

Dari hasil analisis diketahui bahwa perlu adanya penambahan halte dan Halte Brawijaya 1 ditiadakan karena tidak sesuai dengan standar dan tidak memenuhi permintaan pengguna halte. Halte Brawijaya 1 akan diganti dengan halte Gerbang Brawijaya. Sedangkan penambahan halte yaitu berada pada titik SMK 2 dan Matos. Lokasi halte yang baru yaitu Halte Gerbang Brawijaya, Halte Matos dan Halte SMK 2 dipilih karena dilihat dari jarak antar halte sudah memenuhi standar. Selain itu, faktor pusat kegiatan juga diperhitungkan sehingga jarak tempuh calon penumpang menuju ke halte semakin dekat.



Gambar 6.1
Penentuan Lokasi Halte

Penjelasan Gambar :

Di sepanjang Jalan Veteran juga akan dibangun beberapa fasilitas yang dapat membantu optimalisasi fungsi halte. Fasilitas yang dimaksud adalah pagar dan rambu jalan. Dengan adanya pagar dan rambu jalan, baik angkutan umum dan

- Pengoptimalan model atau desain halte dengan corak budaya Jawa dan tampilan yang menarik sehingga mampu menarik minat masyarakat untuk menggunakan halte.

6.3 Lokasi dan Desain Halte

Adapun arahan pengembangan lokasi dan desain dalam penelitian ini merupakan arahan penataan letak dan desain halte berdasarkan standar halte dan persepsi pengguna halte.

6.3.1 Penentuan Letak Halte

Dalam penentuan tata letak halte mengacu pada standar tata letak pada masing-masing lokasi halte dan berdasarkan persepsi masyarakat. berdasarkan hasil analisa perlu adanya penambahan halte pada beberapa titik di sepanjang Jalan Veteran dengan memperhatikan spasi atau jarak antar halte dan lokasi pusat kegiatan.

Tabel 6.4
Lokasi Halte

No	Lokasi Halte	Lokasi Pusat Kegiatan	Jarak	Standar (m)	Persepsi Pengguna Halte	Rekomendasi	Keterangan
1	Halte Brawijaya 1	Sekolah dan Jasa	<300	300-400	Kesesuaian tata letak halte menurut pengguna halte, perlu ditingkatkan kinerjanya, sehingga dapat dikatakan halte Brawijaya 1 belum berada pada lokasi yang tepat.	Ditiadakan	Halte Lama
2	Halte Brawijaya 2	Sekolah dan Jasa	>300	300-400	Kesesuaian tata letak halte patut dipertahankan kinerjanya karena menurut para pengguna halte, halte Brawijaya 2 sudah berada pada lokasi yang tepat	Tetap dipertahankan	Halte Lama
3	Halte MTs Muhammadiyah	Sekolah dan Jasa	>300	300-400	Kesesuaian tata letak halte patut dipertahankan kinerjanya karena menurut para pengguna halte, halte MTs Muhammadiyah sudah berada pada lokasi yang tepat.	Dipertahankan	Halte Lama
4	Halte Gerbang Brawijaya	Sekolah dan Jasa	>300	300-500	-	Rencana Halte Baru	Halte Baru

trayek, identitas halte, pagar, rambu petunjuk, papan iklan/pengumuman.

3. Kondisi Fasilitas Halte

Prioritas 1

Halte Brawijaya 1, Halte Brawijaya 2, Halte Mts Muhamadiyah :

- Memperbaiki dan merenovasi fasilitas yang sudah ada di halte karena kondisi fasilitas di halte dapat dikatakan sudah cukup memprihatinkan. Fasilitas yang harus diperhatikan kondisinya yaitu tempat duduk, tempat sampah dan atap.

4. Keseuaian Ruang Halte

Prioritas 3:

Halte Brawijaya 1, Halte Brawijaya 2, Halte Mts Muhamadiyah :

- Tetap mempertahankan dimensi halte yang ada yaitu 4x2 meter atau lebih sehingga pengguna halte dapat menggunakan halte secara optimal.

5. Kondisi Halte

Prioritas 1

Halte Mts Muhamadiyah :

- Kondisi halte sudah sangat memprihatinkan sehingga perlu dilakukan perenovasian baik bangunan maupun fasilitasnya secara menyeluruh.

Prioritas 2

Halte Brawijaya 1, Halte Brawijaya 2 :

- Kondisi halte masih dikategorikan sedang sehingga tidak perlu adanya perenovasian terhadap bangunan halte tetapi tetap dilakukan perawatan.

6. Model/Desain Halte

Prioritas 3

Halte Brawijaya 1, Halte Brawijaya 2, Halte Mts Muhamadiyah:

Tabel 6.3
Prioritas Pengembangan Kinerja Pelayanan Halte di Sepanjang Jalan Veteran

Prioritas Pengembangan		
Halte Brawijaya 1	Halte Brawijaya 2	Halte Mts Muhamadiyah
<i>Prioritas I</i>	<i>Prioritas I</i>	<i>Prioritas I</i>
Kesesuaian tata letak halte, Ketersediaan fasilitas di halte, Kondisi fasilitas di halte	Ketersediaan fasilitas di halte, Kondisi fasilitas di halte	Ketersediaan fasilitas di halte, Kondisi fasilitas di halte, Kondisi Halte
<i>Prioritas II</i>	<i>Prioritas II</i>	<i>Prioritas II</i>
Kondisi halte	Kesesuaian tata letak halte, Kondisi halte	Kesesuaian tata letak halte
<i>Prioritas III</i>	<i>Prioritas III</i>	<i>Prioritas III</i>
Kesesuaian ruang halte, Model/desain halte	Kesesuaian ruang halte, Model/desain halte	Model /desain halte, Kesesuaian ruang halte

Sumber: Hasil Analisa

Adapun arahan pengembangan yang dapat diberikan berdasarkan pengembangan tabel di prioritas pengembangan adalah:

1. Kesesuaian Tata Letak Halte

Prioritas 1

Halte Brawijaya 1 :

- Pengoptimalisasian letak halte yaitu dengan pempatan dan peletakan halte dengan jarak antar halte yang sesuai sehingga dapat memenuhi kebutuhan pengguna halte.

Prioritas 2

Halte Brawijaya 2 dan Halte Mts Muhamadiyah :

- Tetap mempertahankan letak halte namun menambahkan beberapa halte sesuai dengan standar peletakan halte sehingga dapat memenuhi kebutuhan pengguna halte.

2. Ketersediaan Fasilitas Halte

Prioritas 1

Halte Brawijaya 1, Halte Brawijaya 2, Halte Mts Muhamadiyah :

- Melengkapi fasilitas halte sehingga mampu menciptakan kenyamanan bagi pengguna halte. Fasilitas yang perlu ditambahkan pada halte yaitu lampu penerangan, papan informasi

Tabel 6.2
Arahan Peningkatan Atribut / Variabel Pada Tiap Halte

Kuadran	Halte Brawijaya 1	Halte Brawijaya 2	Halte Mts Muhammadiyah	Keterangan
I	Kondisi halte	Kesesuaian tata letak halte	Kesesuaian tata letak halte	Lanjutkan Prestasi : <i>Merupakan variabel-variabel yang perlu dipertahankan kualitasnya bahkan tidak menutup kemungkinan terhadap upaya peningkatan guna memperbaiki kualitas variabel menjadi lebih maksimal, karena tidak seratus persen variabel yang ada berada pada kualitas yang baik.</i>
		Kondisi halte		
II	Kesesuaian tata letak halte	Ketersediaan fasilitas di halte	Ketersediaan fasilitas di halte	Prioritas Utama <i>Merupakan variabel – variabel yang perlu ditingkatkan dengan tingkat prioritas utama.</i>
	Ketersediaan fasilitas di halte			
	Kondisi fasilitas di halte	Kondisi fasilitas di halte	Kondisi fasilitas di halte Kondisi Halte	
III	-	-	Model /desain halte	Prioritas rendah : <i>Merupakan variabel – variabel yang perlu ditingkatkan dengan tingkat prioritas kedua setelah prioritas utama.</i>
IV	Kesesuaian ruang halte	Kesesuaian ruang halte	Kesesuaian ruang halte	Berlebihan : <i>Variabel –variabel pada kuadran ini dapat diabaikan terkait alokasi sumber daya, akan tetapi tidak menutup kemungkinan untuk ditingkatkan guna mencapai kualitas kenyamanan yang maksimal.</i>
	Model/desain halte	Model/desain halte		

Sumber: Hasil Analisa

Dari tabel arahan peningkatan atribut IPA di atas dapat diketahui variabel - variabel yang menjadi prioritas utama, prioritas kedua dan prioritas ketiga dalam memaksimalkan kinerja pelayanan halte di sepanjang Jalan Veteran. Adapun prioritas pengembangan tersebut dapat dilihat pada tabel berikut.

		MTs Muhammadiyah masih perlu adanya penambahan dimensi halte karena ukuran lindung halte ini masih lebih kecil dibandingkan ukuran lindung minimum yaitu 3x1 meter.
4.	Kondisi Halte	Kondisi halte yang berada di sepanjang Jalan Veteran secara keseluruhan masuk dalam kategori sedang dan buruk. Sehingga perlu adanya renovasi atau perbaikan halte.
5.	Model/Desain Halte	Halte yang ada di sepanjang jalan Veteran lebih mencondongkan corak budaya Jawa. Hal ini dapat terlihat dari bentuk atap halte yang menyerupai bentuk atap rumah joglo yang merupakan rumah adat Jawa.

Sumber: Hasil Analisa

Dari tabel kesimpulan di atas dan berdasarkan hasil amatan di lokasi penelitian menurut peneliti, hal yang perlu mendapat perhatian adalah penambahan fasilitas dan daya tampung atau dimensi halte karena hal itu dapat mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan halte. Oleh karena itu, perlu adanya penambahan serta perbaikan fasilitas dan dimensi halte sehingga halte yang ada dapat digunakan dengan optimal. Selain itu, perlu juga diperhatikan kondisi halte yang mnasuk dalam kategori sedang dan buruk.

6.2 Arahan Peningkatan Kinerja Pelayanan Halte di Sepanjang Jalan Veteran Berdasarkan Kuadran IPA

Variabel – variabel yang perlu ditingkatkan merupakan variabel yang memiliki nilai tingkat kepuasan yang lebih rendah dibandingkan dengan nilai kepentingan, karena kondisi demikian menunjukkan bahwa pengguna halte merasa tidak puas terhadap kinerja varabel tersebut yang dianggap penting dalam meningkatkan kinerja pelayanan halte pada di sepanjang jalan Veteran.

BAB VI

ARAHAN TATA LETAK DAN DESAIN HALTE DI SEPANJANG JALAN VETERAN BERDASARKAN STANDAR HALTE DAN PERSEPSI MASYARAKAT

6.1 Karakteristik halte di sepanjang Jalan Veteran

Karakteristik halte di sepanjang Jalan Veteran dapat dideskripsikan melalui tabel berdasarkan variabel - variabel yang telah dirumuskan yaitu tata letak halte, fasilitas halte dan daya tampung halte. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 6.1
Karakteristik Halte di sepanjang Jalan Veteran

No.	Variabel Karakteristik Halte	Parameter Analisis
1.	Tata Letak Halte	Lokasi penempatan halte sudah sesuai dengan standar pembangunan halte yaitu berada pada jarak 50 – 100 meter dari penyebrangan. Namun jarak antar halte yang masih berdekatan yaitu pada Halte Brawijaya 1 dan Halte Brawijaya 2 dapat menyulitkan operasi angkutan umum dan kurang ekonomis bagi angkutan umum.
2.	Fasilitas Halte	Fasilitas halte yang paling dibutuhkan adalah atap atau pelindung dan tempat duduk dengan beberapa fasilitas tambahan lainnya. Untuk fasilitas yang paling dibutuhkan yaitu atap dan tempat duduk sudah dapat terpenuhi namun kondisi dari fasilitas ini kurang baik sehingga perlu adanya perbaikan. Selain itu perlu juga adanya penambahan fasilitas lainnya yang mungkin akan menunjang fungsi halte sebagai tempat menunggu angkutan umum dan menarik minat calon penumpang untuk menggunakan halte.
3.	Daya Tampung Halte	Dimensi halte yang ada di sepanjang Jalan Veteran khususnya Halte Brawijaya 1 dan Halte Brawijaya 2 sudah memenuhi standar yaitu melebihi ukuran lindung minimum yaitu 5x2 meter. Sedangkan untuk Halte

3.	Kondisi fasilitas di halte	✓		
4.	Kesesuaian ruang halte	✓		
5.	Kondisi halte	✓		
6.	Model desain halte	✓		

Sumber: Hasil Olahan Penulis

2. Dari kesembilan item pertanyaan di bawah ini seberapa besar masing-masing item tersebut mampu memberikan tingkat kepentingan terhadap pengguna jalan.

Petunjuk pengisian:

Berikan tanda cek (✓) pada jawaban yang menurut anda paling baik,

A = Penting,

B = Cukup Penting dan

C = Tidak Penting.

Bagaimana tingkat kepentingan anda terhadap variabel di bawah ini:

Tabel 1.2 Item Pertanyaan Tingkat Kepentingan

No.	Item Pertanyaan	A	B	C
1.	Kesesuaian tata letak halte	✓		
2.	Ketersediaan fasilitas di halte		✓	
3.	Kondisi fasilitas di halte	✓		
4.	Kesesuaian ruang halte	✓		
5.	Kondisi halte	✓		
6.	Model desain halte	✓		

Sumber: Hasil Olahan Penulis

HALTE BRAWIJAYA 2



JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
MALANG

KUESIONER WIRASWASTA - IBU RUMAH TANGGA

Daftar pertanyaan ini diajukan sebagai bahan masukan dalam penyusunan Tugas Akhir kuliah yang berkaitan dengan Tata Letak dan Desain Halte. Daftar pertanyaan ini merupakan salah satu metode untuk menggali aspirasi masyarakat. Kerjasama dan informasinya sangat diharapkan dalam menyelesaikan studi ini. Atas perhatian dan kesediaannya diucapkan terima kasih.

DATA RESPONDEN

Nama : Susan
Jenis Kelamin : Laki-laki/Perempuan
Usia : 22 tahun
Pendidikan terakhir : SMA
Alamat/asal : Bendungan Tangga
Tanggal : 12 November 2012
Surveyor : TJ

1. Dari kesembilan item pertanyaan di bawah ini seberapa besar masing-masing item tersebut mampu memberikan tingkat kepuasan terhadap anda sebagai pengguna jalan.

Petunjuk pengisian:

Berikan tanda cek (✓) pada jawaban yang menurut anda paling baik,

A = Puas,

B = Cukup Puas dan

C = Tidak Puas.

Bagaimana tingkat kepuasan anda terhadap variabel di bawah ini:

Tabel 1.1 Item Pertanyaan Tingkat Kepuasan

No.	Item Pertanyaan	A	B	C
1.	Kesesuaian tata letak halte	✓		
2.	Ketersediaan fasilitas di halte			✓

3.	Kondisi fasilitas di halte		✓	
4.	Kesesuaian ruang halte	✓		
5.	Kondisi halte		✓	
6.	Model desain halte	✓		

Sumber: Hasil Olahan Penulis

2. Dari kesembilan item pertanyaan di bawah ini seberapa besar masing-masing item tersebut mampu memberikan tingkat kepentingan terhadap pengguna jalan.

Petunjuk pengisian:

Berikan tanda cek (✓) pada jawaban yang menurut anda paling baik,

A = Penting,

B = Cukup Penting dan

C = Tidak Penting.

Bagaimana tingkat kepentingan anda terhadap variabel di bawah ini:

Tabel 1.2 Item Pertanyaan Tingkat Kepentingan

No.	Item Pertanyaan	A	B	C
1.	Kesesuaian tata letak halte	✓		
2.	Ketersediaan fasilitas di halte		✓	
3.	Kondisi fasilitas di halte			✓
4.	Kesesuaian ruang halte	✓		
5.	Kondisi halte	✓		
6.	Model desain halte	✓		

Sumber: Hasil Olahan Penulis

Tabel Rekap data
Tingkat Kepuasan Pekerja Kantoran

No.	Atribut IPA	Jawaban	Halte 1			Jumlah	Halte 2										Jumlah	Halte 3				Jumlah	
			1	2	3		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		14	15	16	17		18
1	Kesesuaian tata letak halte	A	1			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9	1	1	1	1	4
		B		1	1	1		1			1	1						3		1			1
		C			1	1					1	1						0					
2	Ketersediaan fasilitas di halte	A				0	1		1	1		1		1		1	6						0
		B	1		1	2		1		1	1	1		1		1	4	1					1
		C		1		1	1					1					2		1	1	1	1	4
3	Kondisi fasilitas di halte	A	1			1	1	1	1	1		1	1	1		1	5						0
		B		1		1		1		1		1		1		1	3						0
		C			1	1	1	1	1		1		1		1	1	4	1	1	1	1	1	5
4	Kesesuaian ruang halte	A	1	1		2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9	1					1
		B			1	1			1	1		1			1		3		1				1
		C				0											0	1	1	1	1		3
5	Kondisi halte	A	1	1		2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	8							0
		B		1		1	1	1					1	1		1	3	1		1			2
		C				0					1					1	1	1	1	1	1		3
6	Model/desain halte	A	1	1		2	1	1	1	1	1	1	1		1	8							0
		B		1		1			1			1	1		1	4	1						1
		C				0	1				1				1	1	1	1	1	1	1	1	1
			6	6	6	6										6	6				6		

Tabel Rekap data
Tingkat Kepentingan Pekerja Kantoran

No.	Atribut IPA	Jawaban	Halte 1			Jumlah	Halte 2										Jumlah	Halte 3				Jumlah	
			1	2	3		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		14	15	16	17		18
1	Kesesuaian tata letak halte	A	1	1		2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9	1	1	1	1		3
		B			1	1	1				1		1	1	1	1	2		1				1
		C				0			1								1				1		1
2	Ketersediaan fasilitas di halte	A	1	1		2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	8	1			1	1	3	
		B	1			1			1	1		1		1		4		1	1				2
		C				0										0							0
3	Kondisi fasilitas di halte	A	1	1		2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9	1	1		1		3	
		B			1	1	1			1	1		1		1	3		1					1
		C				0										0			1				1
4	Kesesuaian ruang halte	A	1			1	1	1		1	1		1		1	7	1	1		1		3	
		B			1	1			1	1		1	1		1	4		1					1
		C		1		1								1		1				1			1
5	Kondisi halte	A	1	1		2	1		1	1	1		1	1	6	1		1				2	
		B		1		1	1	1			1	1	1		5		1		1		1		2
		C				0	1								1				1		1		1
6	Model/desain halte	A	1	1		2	1	1	1	1	1	1	1		7	1						1	
		B			1	1		1				1		1	3		1	1	1	1			3
		C				0					1			1	2			1		1			1
			6	6	6	6										6	6				6		

Tabel Rekap data
Tingkat Kepuasan Wiraswasta – Ibu Rumah Tangga

No.	Atribut IPA	Jawaban	Halte 1			Jumlah	Halte 2						Jumlah	Halte 3			Jumlah	
			1	2	3		4	5	6	7	8	9		10	11	12		13
1	Kesesuaian tata letak halte	A	1			1	1	1	1	1	1	1	1	7	1	1	1	3
		B		1		1				1	1			2		1		1
		C	1			1								0				0
2	Ketersediaan fasilitas di halte	A	1	1		1	1	1	1		1	1	5	1		1	1	3
		B	1			1		1	1	1		1	4	1				1
		C	1			1							0					0
3	Kondisi fasilitas di halte	A	1	1		2	1	1	1		1	4	1		1	1	3	
		B				0			1	1	1	3	1				1	
		C		1		1	1				1	2						0
4	Kesesuaian ruang halte	A	1			1	1	1		1	1	4	1		1		2	
		B	1			1		1	1			2	1				1	
		C	1			1		1	1	1	1	3			1		1	
5	Kondisi halte	A	1	1		2	1	1	1	1	1	4	1	1	1	3		
		B		1		1	1	1	1	1	1	3		1		1		
		C				0	1	1				2					0	
6	Model/desain halte	A	1	1		2	1			1		2	1	1		2		
		B	1			1	1	1	1	1	1	5		1		1		
		C				0	1	1				2		1		1		
			6	6	6	6						6	6	6	6			

Tabel Rekap data
Tingkat Kepentingan Wiraswasta – Ibu Rumah Tangga

No.	Atribut IPA	Jawaban	Halte 1			Jumlah	Halte 2						Jumlah	Halte 3			Jumlah		
			1	2	3		4	5	6	7	8	9		10	11	12		13	14
1	Kesesuaian tata letak halte	A	1			1	1	1	1	1	1	1	7	1			1		
		B	1	1		1		1		1		2	1	1	1	3			
		C	1			1						0				0			
2	Ketersediaan fasilitas di halte	A				0	1		1	1		3				0			
		B	1	1		2	1	1	1	1		3				0			
		C	1	1		1	1			1		2	1	1	1	4			
3	Kondisi fasilitas di halte	A	1			1	1		1		2					0			
		B	1			1		1	1	1	3					0			
		C	1	1		1	1	1	1	1	4	1	1	1	1	4			
4	Kesesuaian ruang halte	A	1	1		2	1	1	1	1	1	6	1			1			
		B	1			1		1	1	1	3		1		1				
		C				0					0	1		1	2				
5	Kondisi halte	A	1	1		2	1			1	1	3				0			
		B		1		1	1	1	1	1	1	6				0			
		C				0					0	1	1	1	1	4			
6	Model/desain halte	A	1	1		2	1	1	1	1	1	7				0			
		B	1			1	1		1		2				0				
		C				0					0	1	1	1	1	4			
			6	6	6	6						6	5	6			6	6	6

Tabel hasil Olah Data Dengan Analisis IPA

Pegguna Halte 1													
No.	Atribut IPA	Tingkat Kepuasan									$\sum n$	$\sum n x i$	Rata-rata
		A			B			C					
		n	nx3	%	n	nx2	%	n	nx1	%			
1	Kesesuaian tata letak halte	4	12	28.57	4	8	28.57	6	6	42.86	14	26	1.86
2	Ketersediaan fasilitas di halte	3	9	21.43	6	12	42.86	5	5	35.71	14	26	1.86
3	Kondisi fasilitas di halte	3	9	21.43	4	8	28.57	7	7	50.00	14	24	1.71
4	Kesesuaian ruang halte	9	27	64.29	5	10	35.71	0	0	-	14	37	2.64
5	Kondisi halte	6	18	42.86	6	12	42.86	2	2	14.29	14	32	2.29
6	Model/desain halte	10	30	71.43	4	8	28.57	0	0	-	14	38	2.71

Pegguna Halte 1													
No.	Atribut IPA	Tingkat Kepentingan									$\sum n$	$\sum n x i$	Rata-rata
		A			B			C					
		n	nx3	%	n	nx2	%	n	nx1	%			
1	Kesesuaian tata letak halte	10	30	71.43	3	6	21.43	1	1	7.14	14	37	2.64
2	Ketersediaan fasilitas di halte	9	27	64.29	4	8	28.57	1	1	7.14	14	36	2.57
3	Kondisi fasilitas di halte	9	27	64.29	4	8	28.57	1	1	7.14	14	36	2.57
4	Kesesuaian ruang halte	6	18	42.86	4	8	28.57	4	4	28.57	14	30	2.14
5	Kondisi halte	9	27	64.29	4	8	28.57	1	1	7.14	14	36	2.57
6	Model/desain halte	7	21	50.00	5	10	35.71	2	2	14.29	14	33	2.36

Pegguna Halte 2													
No.	Atribut IPA	Tingkat Kepuasan									$\sum n$	$\sum n x i$	Rata-rata
		A			B			C					
		n	nx3	%	n	nx2	%	n	nx1	%			
1	Kesesuaian tata letak halte	48	144	69.57	17	34	24.64	4	4	5.80	69	182	2.64
2	Ketersediaan fasilitas di halte	26	78	37.68	19	38	27.54	24	24	34.78	69	140	2.03
3	Kondisi fasilitas di halte	15	45	21.74	18	36	26.09	36	36	52.17	69	117	1.70
4	Kesesuaian ruang halte	51	153	73.91	18	36	26.09	0	0	-	69	189	2.74
5	Kondisi halte	33	99	47.83	27	54	39.13	9	9	13.04	69	162	2.35
6	Model/desain halte	40	120	57.97	24	48	34.78	5	5	7.25	69	173	2.51

Pegguna Halte 2													
No.	Atribut IPA	Tingkat Kepentingan									$\sum n$	$\sum n x i$	Rata-rata
		A			B			C					
		n	nx3	%	n	nx2	%	n	nx1	%			
1	Kesesuaian tata letak halte	46	138	66.67	18	36	26.09	5	5	7.25	69	179	2.59
2	Ketersediaan fasilitas di halte	38	114	55.07	25	50	36.23	6	6	8.70	69	170	2.46
3	Kondisi fasilitas di halte	45	135	65.22	18	36	26.09	6	6	8.70	69	177	2.57
4	Kesesuaian ruang halte	34	102	49.28	27	54	39.13	8	8	11.59	69	164	2.38
5	Kondisi halte	37	111	53.62	28	56	40.58	4	4	5.80	69	171	2.48
6	Model/desain halte	29	87	42.03	23	46	33.33	17	17	24.64	69	150	2.17

NILAI KESESUAIAN HALTE 1

No.	Atribut IPA	1			2			3			Kumulatif		
		X	Y	Tki%	X	Y	Tki%	X	Y	Tki%	X	Y	Tki%
1	Kesesuaian tata letak halte	14	23	60.87	6	8	75.00	6	6	100.00	26	37	70.27
2	Ketersediaan fasilitas di halte	15	22	68.18	6	8	75.00	5	5	100.00	26	35	74.29
3	Kondisi fasilitas di halte	12	20	60.00	6	8	75.00	6	8	75.00	24	36	66.67
4	Kesesuaian ruang halte	21	18	116.67	9	7	128.57	9	7	128.57	39	32	121.88
5	Kondisi halte	16	20	80.00	8	8	100.00	8	8	100.00	32	36	88.89
6	Model/desain halte	22	17	129.41	8	8	100.00	8	8	100.00	38	33	115.15
Total		100.00	120.00	515.13	43.00	47.00	553.57	42.00	42.00	603.57	185.00	209.00	537.14
Rata - Rata				85.85			92.26			100.60			89.52

NILAI KESESUAIAN HALTE 2

No.	Atribut IPA	1			2			3			Kumulatif		
		X	Y	Tki%	X	Y	Tki%	X	Y	Tki%	X	Y	Tki%
1	Kesesuaian tata letak halte	124	122	101.64	33	32	103.13	25	23	108.70	182	177	102.82
2	Ketersediaan fasilitas di halte	94	115	81.74	28	32	87.50	18	21	85.71	140	168	83.33
3	Kondisi fasilitas di halte	76	124	61.29	25	33	75.76	16	19	84.21	117	176	66.48
4	Kesesuaian ruang halte	132	115	114.78	33	30	110.00	24	18	133.33	189	163	115.95
5	Kondisi halte	110	122	90.16	31	29	106.90	21	19	110.53	162	170	95.29
6	Model/desain halte	118	103	114.56	30	29	103.45	25	17	147.06	173	149	116.11

NILAI KESESUAIAN HALTE 3

No.	Atribut IPA	1			2			3			Kumulatif		
		X	Y	Tki%	X	Y	Tki%	X	Y	Tki%	X	Y	Tki%
1	Kesesuaian tata letak halte	60	76	78.95	60	76	78.95	19	23	82.61	139	175	79.43
2	Ketersediaan fasilitas di halte	35	81	43.21	35	81	43.21	8	22	36.36	78	184	42.39
3	Kondisi fasilitas di halte	32	77	41.56	32	77	41.56	8	22	36.36	72	176	40.91
4	Kesesuaian ruang halte	50	70	71.43	50	70	71.43	12	20	60.00	112	160	70.00
5	Kondisi halte	30	81	37.04	30	81	37.04	8	21	38.10	68	183	37.16
6	Model/desain halte	35	71	49.30	35	71	49.30	8	19	42.11	78	161	48.45