

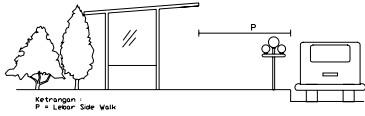
BAB V PENUTUP

V.1. Kesimpulan

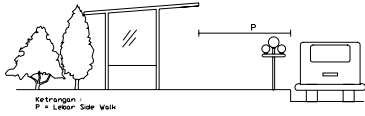
Kesimpulan yang dapat ditarik dari hasil analisa evaluasi fungsi halte sebagai angkutan umum sepanjang rute Terboyo – Pudukpayung adalah sebagai berikut :

V.1.1 Data Sekunder

1. Halte di sepanjang rute Terboyo – Pudukpayung pada umumnya memiliki kondisi relatif baik tetapi ada beberapa halte yang kurang nyaman. Faktor penyebab kurang nyamannya penggunaan halte adalah sebagai berikut :
 - Banyak pedagang kaki lima yang berjualan di halte.
 - Penyimpangan fungsi menjadi tempat mangkal / ngetem taksi dan parkir kendaraan pribadi.
 - Halte rusak dan kotor.
2. Halte selain berfungsi sebagai tempat henti juga sebagai tempat transit antar angkutan umum terutama pada halte yang merupakan titik simpul rute angkutan umum dimana kondisi idealnya ada halte berpasangan (berseberangan) yang dilengkapi dengan fasilitas jembatan penyeberangan ataupun *zebracross* . Pada rute Terboyo – Pudukpayung ada beberapa simpul yang lengkap dengan halte berpasangan dan jembatan penyeberangan yaitu simpul simpang Terminal Banyumanik dan simpul simpang pertigaan Jl. Teuku Umar – Ksatrian, selain dari titik simpul tersebut, hanya terdapat satu halte saja pada satu sisi arah tanpa dilengkapi dengan fasilitas penyeberangan sehingga potensi digunakannya ruas-ruas jalan sebagai tempat memberhentikan angkutan umum sangat besar terutama oleh penumpang yang hendak transit/ganti angkutan ke arah lain.



3. Jembatan penyeberangan merupakan fasilitas yang diperlukan di lokasi halte, terutama halte yang terletak pada simpul rute berlainan guna menjamin keamanan penumpang yang hendak menyeberang untuk melakukan transit / pindah rute / berganti angkutan umum. Di rute Terboyo – Pudukpayung, fasilitas ini sudah ada beberapa titik lokasi tetapi ada beberapa titik dimana bangkitan dan tarikan perjalanannya besar namun tidak tersedia halte, hanya jembatan penyeberangan saja sehingga penumpang akan cenderung menunggu angkutan umum di bawah jembatan dan mengakibatkan tetidakteraturan lalu lintas.
4. Kondisi Halte
 - Fasilitas utama yang harus tersedia, di sebagian besar titik halte yang tersebar berdasarkan atas kondisi aktual belum tersedia.
 - Kondisi fisik halte di sepanjang rute Terboyo – Pudukpayung secara umum telah memiliki kondisi yang baik, namun di beberapa titik lokasi masih memiliki kondisi fisik yang buruk dan terjadi penyimpangan fungsi halte.
5. Karakteristik pemanfaatan halte di sepanjang rute Terboyo – Pudukpayung
 - Halte yang ada di sepanjang rute Terboyo – Pudukpayung kurang berfungsi sebab banyak penumpang yang tidak melakukan awal pergerakan mereka melalui halte yang telah disediakan tetapi mereka lebih cenderung untuk melakukan awal dari suatu pergerakan pada titik-titik lokasi yang dianggap lebih strategis (ruas-ruas jalan).
 - Intensitas penggunaan halte oleh penumpang angkutan umum pada saat ini masih kurang. Hal ini disebabkan karena banyak angkutan umum yang mau menaikkan ataupun menurunkan penumpang di sembarang lokasi selain halte.
 - Angkutan umum yang umumnya menggunakan halte sebagai tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang adalah dari jenis angkutan bus.

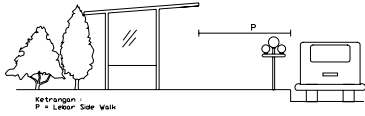


6. Sistem Operasional Perhentian Angkutan Umum

Sistem perhentian angkutan umum secara *mixed stop* menyebabkan berkurangnya fungsi halte sebagai tempat henti karena sistem operasional perhentian angkutan umum ini tidak melarang pengemudi untuk berhenti guna menaikkan dan menurunkan penumpang di sembarang tempat sehingga menyebabkan berkurangnya pemanfaatan halte oleh penumpang.

7. Evaluasi fungsi halte sebagai tempat henti angkutan umum di sepanjang rute Terboyo – Pudakpayung

- Lokasi halte
 - Jarak antar halte pada rute Terboyo – Pudakpayung pada dasarnya belum memenuhi syarat yang direkomendasikan Keputusan Dirjen Perhubungan Darat dimana jarak antar halte yang direkomendasikan adalah 200m-300m untuk guna lahan sebagai pusat kegiatan sangat padat, 300m-400m untuk guna lahan padat dan permukiman, 300m-500m untuk guna lahan campuran padat, dan 500m-1000m untuk guna lahan campuran jarang. Jarak antar halte yang sudah mendekati rekomendasi tersebut adalah di ruas Jalan Pemuda dan Kaligawe, selain ruas jalan tersebut jarak halte masih dirasa terlalu jauh sehingga penumpang cenderung menunggu di ruas-ruas jalan yang dianggap strategis untuk mengehentikan angkutan umum.
 - Jarak antara halte dengan fasilitas penyeberangan secara garis besar sudah sesuai dengan yang direkomendasikan oleh Keputusan Dirjen Perhubungan Darat yaitu ≤ 100 m, kecuali pada 3 halte yaitu :
 - Jl. Perintis Kemerdekaan (Asrama Ex-Brigif-5), jarak dengan fasilitas penyeberangan 125 m.
 - Jl. Kaligawe (Depan RS. Sultan Agung), jarak dengan fasilitas penyeberangan 180 m.



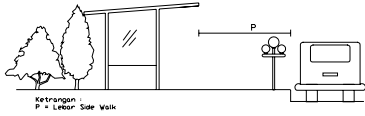
- Jl. Pemuda (Sebelah Penny Textile), jarak dengan fasilitas penyeberangan 110 m.

Hal ini berpengaruh pada pemanfaatan halte maupun jembatan penyeberangan oleh penumpang karena semakin besar jaraknya, maka semakin rendah pemanfaatan fasilitas ini oleh penumpang.

- Perletakan halte pada persimpangan secara garis besar juga sudah sesuai dengan rekomendasi Keputusan Dirjen Perhubungan Darat yaitu ≥ 50 m, tetapi masih ada juga halte dengan perletakan yang dekat dengan persimpangan (< 50 m), yaitu pada halte :
 - a. Jl. Setiabudi (depan Nasmoco Gombel).
 - b. Jl. Teuku Umar (Pertigaan Kesatrian).
 - c. Jl. Pemuda (Depan Bengkel Tossa).
 - d. Jl.Sultan Agung (Tm.Diponegoro).

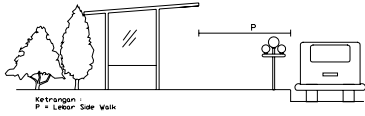
Hal ini berpengaruh pada kelancaran arus lalu lintas, karena jarak yang terlalu dekat dengan simpang akan mengakibatkan penumpukan arus lalu lintas pada lokasi halte.

- Perletakan halte di ruas jalan sepanjang rute Terboyo – Pudukpayung didominasi oleh perletakan halte dengan *sidewalk* didepan halte, dan hanya dua halte yang perletakan haltenya dengan *sidewalk* dibelakang halte.
- Lebar *sidewalk* yang ada di halte sepanjang rute Terboyo – Pudukpayung mayoritas sudah memenuhi dari lebar minimum 0.8 m tapi masih ada yang lebih kecil, yaitu halte di Jl.Perintis Kemerdekaan (Asrama Ex-Brigif-5) *sidewalk* di depan halte 0.3m dan halte di Jl. Kaligawe (seberang RS Sultan Agung) *sidewalk* di depan halte 0.6m. Dalam hal ini *sidewalk* dapat ditempatkan didepan atau dibelakang *shelter* tergantung dari tata letak shelter.



V.1.2 Data Primer (Kuisisioner)

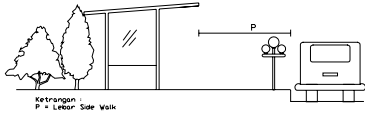
- ❖ Karakteristik *user* / pengguna halte pada lintasan Terboyo – Pudukpayung.
 - Penumpang angkutan umum sepanjang rute Terboyo – Pudukpayung pada survei ini bervariasi jumlah pendapatannya. Jumlah paling dominan adalah penumpang dengan pendapatan 400 ribu – 1.5 juta (400 ribu – 1 juta (35.9%) dan 1 juta – 1.5 juta (33%)).
 - Pengguna angkutan umum rute Terboyo – Puduk payung mayoritas berpenghasilan 400ribu – 1juta (35.9%) dengan alasan mereka menggunakan angkutan umum adalah karena murah (21%), nyaman (7.2%), cepat (1.7%) dan tidak ada angkutan lain (5.9%). Sedangkan penumpang yang berpenghasilan 1juta - 1.5juta (33.1%) dengan alasan mereka menggunakan angkutan umum adalah karena murah (22.4%), cepat (3.8%), nyaman (4.1%), dan tidak ada angkutan lain (2.8%). Total penumpang yang mengatakan bahwa angkutan umum murah (60%), dan lainnya nyaman (18.6%), tidak ada angkutan lain (12.1%), dan cepat (9.3%). Sehingga penggunaan angkutan umum di sepanjang rute Terboyo – Pudukpayung dapat disimpulkan mayoritas didasari atas alasan karena biaya yang relatif murah.
 - Maksud perjalanan di sepanjang rute Terboyo – Pudukpayung didominasi oleh pergerakan dengan tujuan bekerja (18.4%) dan sekolah (18%) dengan frekuensi setiap hari. Sedangkan sebagian kecil melakukan pergerakan dengan tujuan bervariasi seperti belanja (7.3%), rekreasi (4%), sosial (13.3%) dan pulang ke kampung halaman (14.2%) dengan frekuensi tidak tentu.
 - Mayoritas penumpang angkutan umum di rute Terboyo – Pudukpayung berjalan kaki (75.1%) untuk mencapai halte,



Tugas Akhir
Evaluasi Fungsi Halte
Sebagai Tempat Henti Angkutan Umum

diantaranya yaitu mencapai halte dengan jarak < 100m (34%), mencapai halte dengan jarak 100m – 300m (20.2%), dan dengan jarak 300m – 500 m (13.6%). Dari penjelasan ini dapat diketahui bahwa ternyata aksesibilitas halte yang dirasa nyaman dan masih bisa dilakukan dengan berjalan kaki adalah <500m, lebih dari jarak tersebut, penumpang sudah merasa enggan untuk menunggu di halte karena jaraknya sudah terlalu jauh. Dapat dilihat pula bahwa jika jarak halte terlalu jauh, ternyata penumpang memilih menggunakan angkutan umum (lain-lain) atau diantar untuk mencapai halte, sehingga disini halte juga berfungsi sebagai transit penumpang.

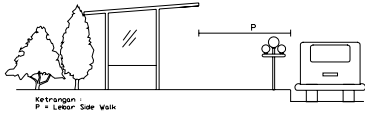
- Angkutan umum yang menaikkan/menurunkan penumpangnya di lokasi halte beranggapan bahwa lokasi yang banyak mendatangkan penumpang adalah di halte dengan presentase 31.4% dan di ruas-ruas jalan sepanjang halte dengan presentase 14.3%, hal ini menunjukkan bahwa angkutan umum yang menaikkan/menurunkan penumpangnya di halte masih beranggapan bahwa di ruas-ruas jalan sepanjang rute juga berpotensi untuk mendatangkan penumpang. Sedangkan angkutan umum yang menaikkan/menurunkan penumpangnya di ruas-ruas jalan sepanjang rute tetap beranggapan bahwa lokasi yang banyak mendatangkan penumpang adalah di ruas-ruas jalan sepanjang rute 31.4%, hal ini menunjukkan bahwa ruas-ruas jalan sangat sering digunakan penumpang untuk memberhentikan angkutan umum sehingga berpotensi menimbulkan ketidakteraturan lalu lintas.
- Mayoritas penumpang tidak setuju dengan perilaku angkutan umum yang menaikkan / menurunkan penumpang disembarang tempat, yaitu sebesar 61.6%, dimana 36.4% dari penumpang yang menunggu angkutan umum di halte, 8.2% dari penumpang yang menunggu angkutan umum di ruas jalan sekitar halte, 16.2% dari penumpang yang menunggu



Tugas Akhir Evaluasi Fungsi Halte Sebagai Tempat Henti Angkutan Umum

angkutan umum di ruas jalan sepanjang rute. Dari hasil analisa dapat kita lihat bahwa 36.4% dari 51.6% penumpang yang menunggu angkutan umum di halte tidak setuju dengan perilaku ini, alasan mereka tidak setuju adalah karena hal tersebut menimbulkan kemacetan, mengganggu kelancaran lalu lintas dan kendaraan lainnya, tidak tertib serta membahayakan bagi para pengguna jalan yang lain, sedangkan 7.8% dari 51.6% yang setuju menyatakan bahwa hal tersebut memudahkan mereka dalam mendapatkan angkutan umum. Dapat kita lihat pula bahwa 9.3% dari 33.1% penumpang yang menunggu angkutan umum di ruas jalan sepanjang rute menyatakan setuju dengan perilaku ini, tetapi sebaliknya 16.2% dari 33.1% penumpang tidak setuju pada perilaku ini, hal ini berarti secara tidak langsung penumpang tersebut sadar bahwa tindakannya dalam menunggu angkutan umum di ruas jalan dapat memancing angkutan umum untuk berhenti di sembarang lokasi.

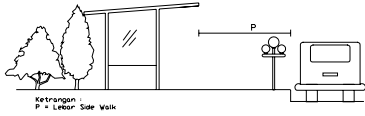
- Mayoritas penumpang tidak setuju dengan perilaku penumpang yang suka memberhentikan angkutan umum disembarang tempat, yaitu sebesar 52.5%, dimana 31.8% dari penumpang yang menunggu angkutan umum di halte, 5.3% dari penumpang yang menunggu angkutan umum di ruas jalan sekitar halte, 14.7% dari penumpang yang menunggu angkutan umum di ruas jalan sepanjang rute. Dari hasil analisa dapat kita lihat bahwa 31.8% dari 51.6% penumpang yang menunggu angkutan umum di halte tidak setuju dengan perilaku ini, alasan mereka tidak setuju adalah sama dengan *point* pertama yaitu karena hal tersebut menimbulkan kemacetan, mengganggu kelancaran lalu lintas dan kendaraan lainnya, tidak tertib serta membahayakan bagi para pengguna jalan yang lain, sedangkan 10.5% dari 51.6% yang setuju menyatakan bahwa hal tersebut memudahkan mereka dalam mendapatkan angkutan umum. Dapat kita lihat pula bahwa



Tugas Akhir
Evaluasi Fungsi Halte
Sebagai Tempat Henti Angkutan Umum

10.0% dari 33.1% penumpang yang menunggu angkutan umum di ruas jalan sepanjang rute menyatakan setuju dengan perilaku ini, tetapi sebaliknya 14.7% dari 33.1% penumpang tidak setuju pada perilaku ini, hal ini berarti secara tidak langsung penumpang tersebut sadar bahwa tindakannya dalam menunggu angkutan umum di ruas jalan memiliki andil yang besar dalam menyebabkan ketidakteraturan lalu lintas.

- Mayoritas penumpang juga tidak setuju dengan perilaku penumpang yang suka memberhentikan angkutan umum disembarang tempat, yaitu sebesar 45.8%, dimana 26.0% dari penumpang yang menunggu angkutan umum di halte, 7.3% dari penumpang yang menunggu angkutan umum di ruas jalan sekitar halte, 12.0% dari penumpang yang menunggu angkutan umum di ruas jalan sepanjang rute. Dari hasil analisa dapat kita lihat bahwa 26.0% dari 51.6% penumpang yang menunggu angkutan umum di halte tidak setuju dengan perilaku ini, alasan mereka tidak setuju adalah karena menimbulkan kemacetan, membuang waktu mereka karena lamanya waktu untuk ngetem, serta hal tersebut sangat mengganggu lalu lintas disekitar halte, karena dengan banyaknya angkutan umum yang ngetem di lokasi halte, maka kinerja halte akan menjadi terganggu karena areal yang seharusnya disediakan sebagai tempat berhenti untuk menaikkan/menurunkan penumpang berubah menjadi tempat untuk parkir/ngetem kendaraan, dan pada akhirnya angkutan umum yang akan menaikkan/menurunkan penumpang akan berhenti pada ruas jalan yang berakibat terganggunya lalu lintas di belakangnya, sedangkan 16.5% dari 51.6% yang setuju menyatakan bahwa hal tersebut memudahkan mereka dalam mencari angkutan umum, sebab mereka tidak perlu menunggu lama dan langsung dapat menaiki angkutan umum yang dituju. Dapat kita lihat pula bahwa 13.3% dari 33.1% penumpang yang menunggu angkutan umum di ruas jalan

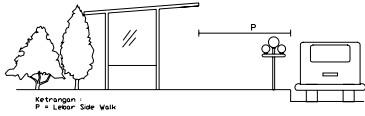


sepanjang rute menyatakan setuju dengan perilaku ini, tetapi sebaliknya 12.0% dari 33.1% penumpang tidak setuju pada perilaku ini. Ternyata presentase yang setuju lebih banyak dari yang tidak setuju, hal ini berarti penumpang yang menunggu angkutan di ruas jalan menginginkan kepraktisan dalam mendapatkan angkutan umum karena jika angkutan umum ngetem, mereka tidak perlu menunggu lama untuk mendapatkan angkutan umum.

V.2 . Saran

Saran yang dapat diberikan berdasarkan atas hasil analisis Evaluasi Fungsi Halte sebagai Tempat Henti Angkutan Umum adalah sebagai berikut :

1. Saran untuk Pemerintah (Dinas Perhubungan Kota Semarang)
 - Penyediaan fasilitas halte di sepanjang rute Terboyo – Pudakpayung khususnya pada titik simpul rute angkutan umum dan pada lokasi dengan bangkitan serta tarikan perjalanan yang besar (pasar, sekolah, dan pertokoan) terutama pada lokasi yang sudah tersedia jembatan penyeberangan tetapi belum ada halte agar penumpang yang akan transit dapat berganti angkutan umum dengan aman dan nyaman serta berkurangnya penggunaan ruas-ruas jalan oleh penumpang akibat tetiadaan halte pada satu titik lokasi.
 - Perbaiki fisik halte yang sudah rusak agar lebih nyaman.
 - Menggunakan sistem operasional pehentian secara *set-stops*, yaitu sistem operasional yang hanya mewajibkan pengemudi angkutan umum terutama pengemudi moda angkutan Bus untuk hanya berhenti di lokasi perhentian yang telah disediakan serta larangan bagi moda angkutan umum untuk berhenti guna menaikkan dan menurunkan penumpang di sembarang lokasi yang disertai dengan pelaksanaan sanksi tegas.
 - Penyediaan fasilitas di halte yang masih belum lengkap di beberapa halte seperti *sidewalk* yang sesuai baik untuk



penumpang yang antri menunggu dan juga *pedestrian*, dilengkapi dengan papan identitas dan informasi di masing-masing halte dan rambu sehingga memberikan kemudahan dan informasi bagi calon penumpang angkutan umum.

2. Saran untuk Pengguna Angkutan Umum

- Sosialisasi pentingnya penggunaan halte guna meningkatkan pemanfaatan halte dari pengguna angkutan umum.
- Larangan bagi penumpang untuk mengawali pergerakan dengan menggunakan angkutan umum selain melalui halte yang disertai dengan pelaksanaan sangsi secara tegas terhadap pelanggaran yang terjadi.
- Larangan bagi pengemudi untuk memberhentikan angkutan umum di sembarang tempat dan hanya di halte atau tempat yang diijinkan disertai dengan pelaksanaan sangsi secara tegas terhadap pelanggaran yang terjadi.
- Larangan untuk pengemudi memberhentikan angkutan umum dalam waktu lama di sembarang tempat yang menyebabkan kemacetan disertai dengan pelaksanaan sangsi secara tegas terhadap pelanggaran yang terjadi.