

## EVALUASI KETERSEDIAAN FASILITAS DAN AKSESIBILITAS HALTE BUS RAPID TRANSIT DI KOTA SEMARANG

(Studi Kasus: Halte Bus Rapid Transit Koridor VI)

Oleh : Maria Christina, Ir. Hermin Werdiningsih, M.T.

### Abstrak

*Bus Rapid Transit Trans Semarang merupakan perwujudan penjaminan angkutan umum berbasis jalan yang merupakan hak bagi masyarakat. Armada Bus Rapid Transit Trans Semarang telah didesain untuk diakses dari segala usia maupun kondisi, namun pada beberapa halte belum dapat mengakomodasi seluruh kebutuhan fasilitas dan aksesibilitas terutama bagi kaum difabel dan lansia. Oleh karena itu perlu dilakukan penelitian mengenai evaluasi ketersediaan fasilitas dan aksesibilitas halte BRT Trans Semarang Koridor VI. Metode penelitian yang digunakan adalah pengumpulan data dengan observasi, wawancara, dan studi literature. Kemudian dibahas secara deskriptif terkait teori yang ada untuk menggambarkan kondisi halte tersebut. Hasil penelitian ini menyimpulkan seluruh 7 objek halte BRT Koridor VI belum memenuhi standard dari segi ketersediaan fasilitas dan aksesibilitas berdasarkan 28 sub variable yang terdapat dalam 5 variabel yaitu area sekitar, halte, kursi, signage, dan fasilitas pendukung.*

**Kata Kunci :** Halte, Bus Rapid Transit, Kota Semarang, Fasilitas, Aksesibilitas

### 1. LATAR BELAKANG

Ruang publik merupakan ruang yang mewadahi kepentingan publik atau masyarakat umum seperti komunikasi dengan kolega, pertemuan informal, bermain, jalan-jalan, melepas lelah, melihat taman, atau sekedar melihat orang lewat atau memperhatikan kegiatan orang disekitar ruang tersebut (Darmawan, 2005).

Frey (1999) mengkaitkan kebutuhan kota akan ruang publik dengan kebutuhan dasar manusia dari hirarkhi Maslow sebagai berikut:

- 1) Pada tingkatan dasar, fasilitas kota yang disediakan merupakan semua kebutuhan fisik masyarakat
- 2) Pada tingkatan kedua, keselamatan (safety), keamanan (security) dan perlindungan (protection), unsur visual dan fungsi.
- 3) Tingkatan yang ketiga adalah menciptakan lingkungan sosial yang kondusif.
- 4) Tingkatan yang ke-empat, bahwa fasilitas kota harus memberikan kesan yang cocok Ruang Publik dan Kualitas Ruang (appropriate image).

5) Pada tingkat diatasnya (kelima), fasilitas kota dapat memberi kesempatan penghuninya untuk berkreasi sendiri, membentuk ruang pribadi yang mengekspresikan pribadi mereka.

6) Tingkat yang terakhir. bahwa fasilitas kota harus berupa karya desain yang baik.

Salah satu percontohan dari ruang publik adalah tempat perhentian bus atau halte bus atau shelter atau stopan bus. Ruang tersebut berfungsi sebagai tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang bus yang biasanya ditempatkan pada jaringan pelayanan angkutan bus.

Wikipedia (2019) koridor Bus Rapid Transit memiliki lima karakteristik penting sebagai berikut :

- Jalur khusus - jalur khusus untuk memastikan bahwa bus dapat bergerak cepat dan tanpa hambatan oleh kemacetan.
- Penjajaran busway - Penyelarasan jalur lalu lintas sehingga konflik dengan lalu lintas lain dapat diminimalkan.
- Pembayaran tiket off-board - Membayar sebelum naik, baik melalui metode gerbang atau bukti pembayaran.

- Pengaturan persimpangan - Ada beberapa cara untuk meningkatkan kecepatan bus di persimpangan, yang semuanya bertujuan untuk meningkatkan waktu sinyal hijau untuk jalur bus.
- Pengumpulan ongkos off-board melalui metode yang dikendalikan penghalang
- Platform-level boarding - Memiliki level platform stasiun bus dengan lantai bus adalah salah satu cara paling penting untuk mengurangi waktu naik dan turun per penumpang.

Salah satu faktor yang sangat penting dalam halte BRT adalah aksesibilitas atau derajat kemudahan dicapai oleh orang, terhadap suatu objek, pelayanan ataupun lingkungan. Dalam pengertian yang lain bahwa aksesibilitas merupakan ukuran kemudahan lokasi untuk dijangkau dari lokasi lainnya melalui sistem transportasi. Ukuran keterjangkauan atau aksesibilitas meliputi kemudahan waktu, biaya, dan usaha dalam melakukan perpindahan antar tempat-tempat atau kawasan. Kemudahan akses tersebut diimplementasikan pada bangunan gedung, lingkungan dan fasilitas umum lainnya. (Wikipedia, 2019)

Hasil pengamatan dan wawancara pengguna yang dikaitkan dengan standar fasilitas dan aksesibilitas menjadikan sebagai acuan baik atau tidaknya halte sehingga dapat diakses dan dimanfaatkan oleh semua orang. Kondisi halte tersebut akan mempengaruhi kemudahan mobilitas dan kenyamanan dari pengguna Bus Rapid Transit (BRT).

## 2. RUMUSAN MASALAH

- Diperlukan fasilitas atau kelengkapan prasarana dan sarana memadai
- Dapat diakses dan dimanfaatkan oleh semua orang.
- Standar dari beberapa faktor diantaranya adalah pernaungan, ketinggian tangga, kemiringan ramp, jarak halte dengan bus, dan lain-lain.

## 3. METODOLOGI

Evaluasi dilakukan dengan mempelajari berbagai referensi berupa standard aksesibilitas serta peraturan mengenai halte

bus hingga dirumuskan 5 variabel utama yaitu area sekitar, halte, kursi, signage, dan fasilitas pendukung yang mencakup 28 sub variabel. Dilakukan juga observasi secara langsung pada 7 buah Halte Bus Rapid Trans Semarang Koridor 6 sebagai obyek studi kasus. Data tersebut kemudian diolah sehingga menghasilkan persentase sub variabel terpenuhi dari kondisi eksisting. Metode lainnya yang digunakan yaitu metode wawancara kepada 10 orang responden pada 5 buah Halte Bus Rapid Trans Semarang Koridor 6. Data wawancara tersebut kemudian dibandingkan dengan hasil observasi sehingga didapatkan sebuah evaluasi dan rekomendasi.

## 4. KAJIAN PUSTAKA

### 4.1. Standar Fasilitas dan Aksesibilitas

Penulis menggabungkan persyaratan dari berbagai sumber untuk menentukan beberapa standar minimum dalam halte bus yang disesuaikan dengan kondisi objek studi kasus yaitu Halte Bus Rapid Trans Semarang Koridor VI.

#### Variabel 1 : Area Sekitar

Sub Variabel :

##### 1. Permukaan jalur pedestrian

Menurut Bus Stop Americans with Disabilities Act (ADA) Guideline dalam Sullivan County Transportation Short Range Transit Operations Plan : Kokoh (kasar dan betektur) berupa beton, aspal, batu bata, batu, ubin dan kayu. (ADA, t.thn.)

##### 2. Tekukan feeder bus

Menurut Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum mengenai Persyaratan Umum Perekayasaan : Tidak mengganggu kelancaran arus lalu lintas dan memudahkan menggapai halte bus (Perhubungan, 1996)

##### 3. Kemiringan jalur pedestrian

Menurut Bus Stop Americans with Disabilities Act (ADA) Guideline dalam Sullivan County Transportation Short Range Transit Operations Plan : Tidak lebih dari 2% (1/50) (ADA, t.thn.)

##### 4. Bebas hambatan

Menurut Bus Stop Americans with Disabilities Act (ADA) Guideline dalam Sullivan County Transportation Short Range Transit Operations Plan : Tidak terhalangi oleh pohon, tiang listrik, dll. (ADA, t.thn.)

#### **5. Lebar jalur pedestrian**

Menurut Niniek Anggriani pada Pedestrian Ways dalam Arsitektur Kota : Lebar minimum untuk dua orang yaitu sekitar 180cm (Anggriani, 2009)

#### **6. Jalur pemandu**

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 30/PRT/M/2006 Tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung dan Lingkungan : Terdapat tactile paving untuk tunanetra. (KemenPU, 2006)

#### **7. Lokasi**

Menurut Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum mengenai Persyaratan Umum Perekayasaan : Dekat dengan pusat kegiatan atau permukiman. (Perhubungan, 1996)

### **Variabel 2 : Halte**

Sub Variabel :

#### **1. Landing Pad**

Menurut Bus Stop Americans with Disabilities Act (ADA) Guideline dalam Sullivan County Transportation Short Range Transit Operations Plan : Area yang bersih dari halangan berukuran 1,5m, permukaan yang stabil, dan jarak bus dan platform terjangkau terjangkau (ADA, t.thn.)

#### **2. Transfer halte-bus**

Menurut Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum mengenai Persyaratan Umum Perekayasaan : Jarak gap antara halte dan bus yang minim. (Perhubungan, 1996)

#### **3. Atap**

Menurut Bus Stop Americans with Disabilities Act (ADA) Guideline dalam Sullivan County Transportation Short Range Transit Operations Plan : Penggunaan atap yang tidak

datar dengan tinggi ceiling minimal 2,5m (ADA, t.thn.)

#### **4. Tangga**

Menurut "Tipologi Renovasi Aksesibilitas Halte Trans Jogja", Harry Kurniawan, dalam INKLUSI, Vol.1, No.1 Januari - Juni 2014. : Ukuran standar tangga eskterior yang menganjurkan lebar 30-40 cm dan tinggi 10-15 cm. (Kurniawan, 2014)

#### **5. Ramp**

Menurut "Tipologi Renovasi Aksesibilitas Halte Trans Jogja", Harry Kurniawan, dalam INKLUSI, Vol.1, No.1 Januari - Juni 2014 : Standar kelandaian ramp adalah 6-7 derajat (Kurniawan, 2014)

#### **6. Ukuran**

Menurut Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum mengenai Persyaratan Umum Perekayasaan : Tempat henti per kendaraan, panjang 12 m dan lebar 2,5 m dengan ukuran lindungan minimum 4,00 m x 2,00 m (Perhubungan, 1996)

#### **7. Pintu masuk**

Menurut Bus Stop Americans with Disabilities Act (ADA) Guideline dalam Sullivan County Transportation Short Range Transit Operations Plan : Ukuran minimal 1,2m (ADA, t.thn.)

#### **8. Material**

Menurut Bus Stop Americans with Disabilities Act (ADA) Guideline dalam Sullivan County Transportation Short Range Transit Operations Plan : Terdapat sisi transparan untuk keamanan pengguna dan tahan terhadap cuaca (ADA, t.thn.)

### **Variabel 3 : Kursi**

Sub Variabel :

#### **1. Kapasitas**

Menurut Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum mengenai Persyaratan Umum Perekayasaan : Memiliki kapasitas minimum 10 kursi dan 10 orang berdiri (Perhubungan, 1996).

#### **2. Kursi Khusus**

Menurut Bus Stop Americans with Disabilities Act (ADA) Guideline dalam Sullivan County

Transportation Short Range Transit Operations Plan : Terdapat ruang menunggu khusus bagi pengguna kursi roda dengan standar ruang bersih untuk mobilitas sebesar 150cm (ADA, t.thn.)

### 3. Dimensi

Menurut Bus Stop Americans with Disabilities Act (ADA) Guideline dalam Sullivan County Transportation Short Range Transit Operations Plan : Memiliki ukuran panjang 50-60cm untuk pengguna (ADA, t.thn.)

### 4. Tinggi

Menurut Bus Stop Americans with Disabilities Act (ADA) Guideline dalam Sullivan County Transportation Short Range Transit Operations Plan : Memiliki ketinggian 46-50cm dari permukaan lantai halte (ADA, t.thn.)

### 5. Bentuk

Menurut Bus Stop Americans with Disabilities Act (ADA) Guideline dalam Sullivan County Transportation Short Range Transit Operations Plan : Tidak licin dan tahan air (ADA, t.thn.)

### 6. Letak

Menurut Bus Stop Americans with Disabilities Act (ADA) Guideline dalam Sullivan County Transportation Short Range Transit Operations Plan : Tidak terpasang pada landing pad (ADA, t.thn.)

### 7. Jarak

Menurut Bus Stop Americans with Disabilities Act (ADA) Guideline dalam Sullivan County Transportation Short Range Transit Operations Plan : Berjarak 120cm antara bangku dan sisi belakang trotoar. (ADA, t.thn.)

## Variabel 4 : Signage

Sub Variabel :

### 1. Identitas

Menurut Bus Stop Americans with Disabilities Act (ADA) Guideline dalam Sullivan County Transportation Short Range Transit Operations Plan : Terdapat identitas halte berupa nama dan/ atau nomor. (ADA, t.thn.)

### 2. Rambu Petunjuk

Menurut Bus Stop Americans with Disabilities Act (ADA) Guideline dalam Sullivan County Transportation Short Range Transit Operations Plan : Terdapat petunjuk keluar dan masuk halte (ADA, t.thn.)

### 3. Papan Informasi trayek

Menurut Departemen Perhubungan Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum mengenai Persyaratan Umum Perekayasaan : Terdapat informasi rute dan jam operasional trayek. (Perhubungan, 1996)

## Variabel 5 : Fasilitas Pendukung

Sub Variabel :

### 1. Penerangan

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 30/PRT/M/2006 Tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung dan Lingkungan : Dengan kekuatan lampu 50-150 lux. (KemenPU, 2006)

### 2. Tempat Sampah

Menurut Bus Stop Americans with Disabilities Act (ADA) Guideline dalam Sullivan County Transportation Short Range Transit Operations Plan : Dalam menjaga kebersihan halte (ADA, t.thn.)

### 3. Keamanan

Menurut Bus Stop Americans with Disabilities Act (ADA) Guideline dalam Sullivan County Transportation Short Range Transit Operations Plan : Dapat terlihat dari segala sisi (ADA, t.thn.)

## 5. Data Objek Penelitian

Bus Rapid Trans Semarang Koridor VI memiliki jalur operasional UNDIP – UNNES. Ada dua jenis halte yang dimiliki oleh Bus Rapid Trans Semarang yaitu halte permanen dan halte non-permanen. Beberapa dari objek halte permanen adalah sebagai berikut :

### 5.1. Halte Elizabeth



**Gambar 1** Peta Objek Halte Elizabeth  
Sumber : Google Maps

# EVALUASI KETERSEDIAAN FASILITAS DAN AKSESIBILITAS HALTE BUS RAPID TRANSIT DI KOTA SEMARANG



**Gambar 2** Halte Elizabeth

Sumber : Dokumentasi Pribadi

Lokasi : Wonotingal, Candisari, Kota Semarang, Jawa Tengah

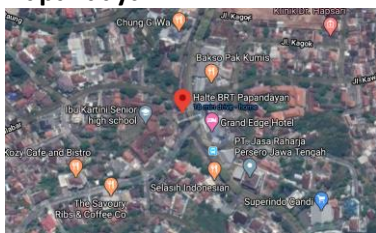


**Gambar 6** Halte Akpol

Sumber : Dokumentasi Pribadi

Lokasi : Gajahmungkur, Gajahmungkur, Kota Semarang, Jawa Tengah

## 5.2. Halte Papandayan



**Gambar 3** Peta Objek Halte Papandayan

Sumber : Google Maps



**Gambar 4** Halte Papandayan

Sumber : Dokumentasi Pribadi

Lokasi : Gajahmungkur, Gajahmungkur, Kota Semarang, Jawa Tengah

## 5.4. Halte Kaliwiro



**Gambar 7** Peta Objek Halte Kaliwiro

Sumber : Google Maps

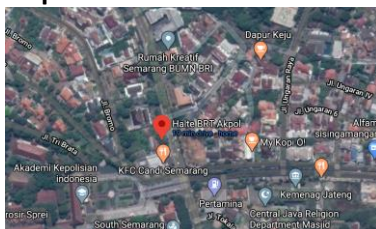


**Gambar 8** Halte Kaliwiro

Sumber : Dokumentasi Pribadi

Lokasi : Kaliwiro, Candisari, Kota Semarang, Jawa Tengah

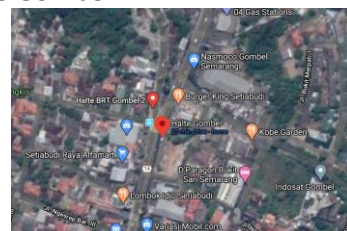
## 5.3. Halte Akpol



**Gambar 5** Peta Objek Halte Akpol

Sumber : Google Maps

## 5.5. Halte Gombel



**Gambar 9** Peta Objek Halte Gombel

Sumber : Google Maps





**Gambar 10** Halte Gombel

Sumber : Dokumentasi Pribadi

Lokasi : Banyumanik, Banyumanik, Kota Semarang, Jawa Tengah



**Gambar 13** Peta Objek Halte Teknik UNNES

Sumber : Google Maps



**Gambar 14** Halte Teknik UNNES

Sumber : Dokumentasi Pribadi

Lokasi : Sekaran, Gunung Pati, Kota Semarang, Jawa Tengah

### 5.6. Halte RSN Diponegoro



**Gambar 11** Peta Objek Halte RSN Diponegoro

Sumber : Google Maps



**Gambar 12** Halte RSN Diponegoro

Sumber : Dokumentasi Pribadi

Lokasi : Tembalang, Tembalang, Kota Semarang, Jawa Tengah

### 5.7. Halte Teknik UNNES

## 6. DATA DAN ANALISA

Pengumpulan data pada penelitian ini dibagi menjadi dua bagian, yaitu observasi dan wawancara dengan kuesioner. Pengukuran langsung di lapangan untuk memperoleh data kesesuaian dengan setiap variabel. Data-data tersebut kemudian dibandingkan dengan data- data tiap variable melalui wawancara.

Dari pengumpulan data secara observasi diperoleh hasil sebagai berikut:

	Sub-Variabel	Jumlah Halte yang Sesuai	Presentase	Rata-Rata Presentase
Variabel 1 : Area Sekitar	Permukaan jalur pedestrian	3	43%	53%
	Tekukan feeder bus	3	43%	
	Kemiringan jalur pedestrian	3	43%	
	Bebas hambatan	4	57%	
	Lebar jalur pedestrian	5	71%	
	Jalur pemandu	1	14%	
	Lokasi	7	100%	

EVALUASI KETERSEDIAAN FASILITAS DAN AKSESIBILITAS HALTE BUS RAPID TRANSIT DI KOTA SEMARANG

Variabel 2 : Halte	Landing Pad	2	29%	52%
	Transfer halte-bus	3	43%	
	Atap	7	100%	
	Tangga	3	43%	
	Ramp	2	29%	
	Ukuran	2	29%	
	Pintu masuk	6	86%	
Variabel 3 : Kursi	Material	4	57%	47%
	Kapasitas	1	14%	
	Kursi Khusus	0	0%	
	Dimensi	1	14%	
	Tinggi	7	100%	
	Bentuk	6	86%	
	Letak	7	100%	
Jarak	1	14%		
Variabel 4 : Signage	Identitas	5	71%	33%
	Rambu Petunjuk	1	14%	
	Papan Informasi trayek	1	14%	
Variabel 5 : Fasilitas Pendukung	Penerangan	1	14%	29%
	Tempat Sampah	5	71%	
	Keamanan	7	100%	
Total Rata-Rata Persentase				43%

**Tabel 1** Tingkat Keterpenuhan tiap Sub Variabel pada 7 Halte Bus Rapid Trans Semarang Koridor VI melalui Metode Observasi

Nama Halte	Sub Variabel Terpenuhi	Persentase
Elizabeth	19	67,9%
Papandayan	14	50%
Akpol	17	60,7%
Kaliwiru	9	32,1%
Gombel	10	35,7%
RSN Diponegoro	15	53,6%
Teknik UNNES	13	46,4%

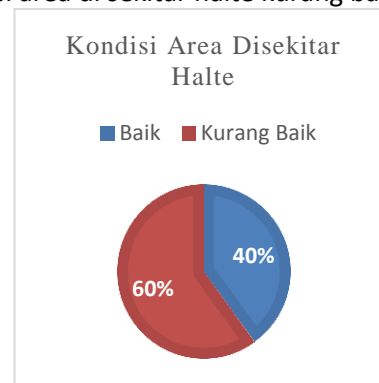
**Tabel 2** Performa 7 Halte Bus Rapid Trans Semarang Koridor VI melalui Metode Observasi

Dari analisa tersebut, didapatkan bahwa dari 28 sub variabel menurut berbagai sumber, Halte Elizabeth memenuhi 19 sub

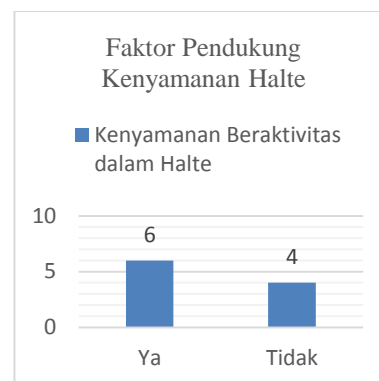
variable, Halte Papandayan 14 sub variable, Halte Akpol 17 sub variable, Halte Kaliwiru 9 sub variable, Halte Gombel 10 sub variable, Halte RSN Diponegoro 15 sub variable, dan Halte Teknik UNNES 13 sub variable. Halte yang paling memenuhi persyaratan adalah Halte Elizabeth.

Berdasarkan data hasil wawancara data tersebut diolah menjadi data yang disajikan sebagai berikut:

Pada wawancara ini, terdapat 10 orang responden pada 5 Halte Bus Rapid Transit Koridor VI di Kota Semarang. Sebesar 40% responden menyatakan kondisi area di sekitar halte baik, 60% responden menyatakan kondisi area di sekitar halte kurang baik.

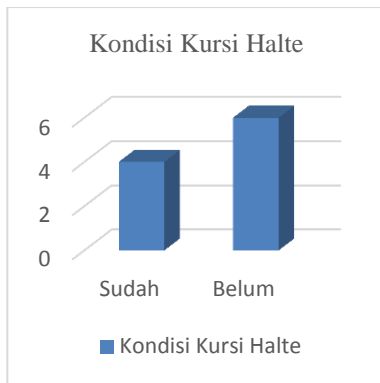


**Gambar 15** Diagram Pie Kondisi Area disekitar Halte BRT Koridor VI



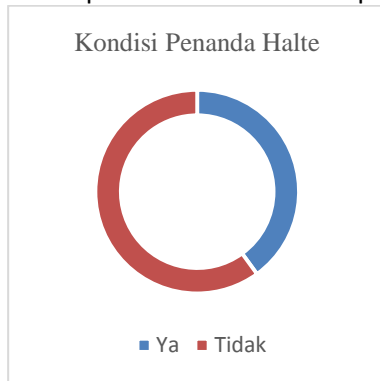
**Gambar 16** Diagram Kenyamanan Beraktivitas di Halte BRT Koridor VI

Didapatkan pula data bahwa 4 dari 10 orang merasa kondisi kursi sudah baik. Kenenam responden mengatakan kondisi belum baik.



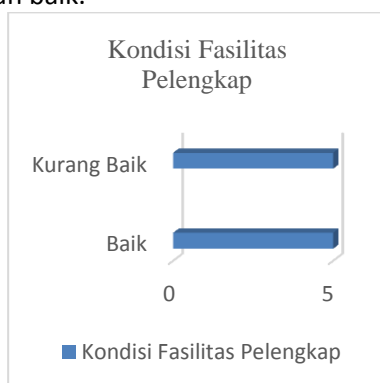
**Gambar 17** Diagram Batang Kondisi Kursi Halte BRT Koridor VI

Didapatkan bahwa pada 5 obyek Halte BRT Koridor VI, 6 dari 10 orang menyatakan kondisi penanda pada halte belum cukup baik.



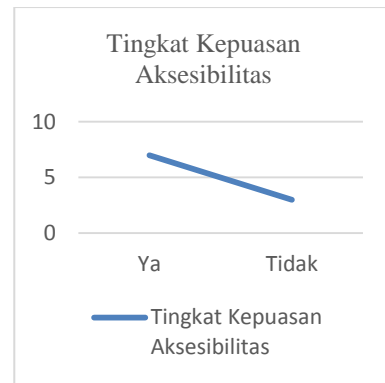
**Gambar 18** Diagram Pie Kondisi Penanda Halte BRT Koridor VI

Disisi lain setengah dari responden setuju bahwa kondisi fasilitas pelengkap pada halte sudah baik.



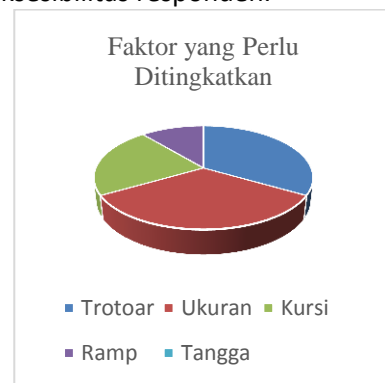
**Gambar 19** Diagram Batang Kondisi Fasilitas Pelengkap Halte BRT Koridor VI

Secara garis besar 7 dari 10 orang sepakat bahwa mereka puas terhadap kondisi keseluruhan pada eksisting kelima Halte BRT Koridor VI.



**Gambar 20** Grafik Tingkat Kepuasan Aksesibilitas Halte BRT Koridor VI

Dengan pertimbangan ukuran, trotoar, kursi, dan ramp sebagai beberapa faktor yang perlu ditingkatkan kembali untuk memenuhi standar aksesibilitas responden.



**Gambar 21** Diagram Pie Faktor yang Perlu Ditingkatkan dalam Aksesibilitas Halte BRT Koridor VI

## 7. KESIMPULAN DAN SARAN

Hasil pengamatan melalui data observasi menunjukkan bahwa persentase total secara keseluruhan fasilitas dan aksesibilitas berdasarkan standar dari Pedoman Teknik Perencanaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum oleh Dinas Perhubungan, Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan Gedung dan Lingkungan menurut Kementerian Pekerjaan Umum, Bus Stop Americans with Disabilities Act (ADA) Guideline dalam Sullivan County Transportation Short Range Transit Operations Plan, dan sumber lainnya sebesar 43%. Oleh karena tersebut, dapat diambil kesimpulan bahwa fasilitas dan aksesibilitas pada Halte Bus Rapid Transit di Kota



EVALUASI KETERSEDIAAN FASILITAS DAN AKSESIBILITAS HALTE BUS RAPID TRANSIT DI KOTA SEMARANG

Semarang dengan studi kasus Halte Bus Rapid Transit Koridor VI belum memenuhi persyaratan halte bus.

Sedangkan berdasarkan hasil rekapitulasi kuisioner yang didapat peneliti melalui wawancara baik secara langsung dan tidak langsung dengan total 10 orang pengguna pada 5 sampel objek dapat disimpulkan bahwa fasilitas dan aksesibilitas pada Halte Bus Rapid Transit di Kota Semarang dengan studi kasus Halte Bus Rapid Transit Koridor VI belum memenuhi persyaratan halte bus. Terdapat perbedaan rata-rata persentase sebesar 3% lebih tinggi dari hasil observasi peneliti yang berarti rata-rata sebesar 46% dan beberapa perbedaan persentase kesesuaian persyaratan pada tiap variable nya.

Berdasarkan kesimpulan tersebut, penulis memberika beberapa saran desain untuk halte Bus Rapid Trans Semarang :

Variabel	Sub Variabel	Keterangan	Saran
Area Sekitar	Permukaan jalur pedestrian	Kokoh (kasar dan betekstur)	Beton atau material lain yang kaku dan stabil
	Tekukan feeder bus	Tidak mengganggu kelancaran arus lalu lintas	Memberi tekukan feeder yang cukup bagi bus sehingga tidak membuat kemacetan
	Kemiringan jalur pedestrian	Tidak lebih dari 2%	Kemiringan dimasimalkan dengan 2%
	Bebas hambatan	Tidak terhalangi	Jalan pedestrian bebas dari segala sesuatu yang mengganggu akses
	Lebar jalur pedestrian	Lebar minimum sekitar 180cm	Lebar menyesuaikan ketentuan
	Jalur pemandu	Terdapat tactile paving	Penggunaan tactile paving menyesuaikan ketentuan
	Lokasi	Dekat dengan pusat kegiatan atau permukiman	Peletakan mendekati pusat kegiatan atau permukiman
Halte	Landing Pad	Area bebas halangan 1,5m,	Landing Pad menyesuaikan

		permukaan yang stabil	ketentuan
	Transfer halte-bus	Jarak gap antara halte dan bus terjangkau	Memanjangkan lantai pada landing pad yang mengarah ke bus dan dapat pula menggunakan ramp ekstensi yang dapat dilipat
	Atap	Tidak datar dengan tinggi ceiling minimal 2,5m	Atap miring dengan menggunakan pipa air dengan ketinggian 2,6m
	Tangga	Lebar 30-40 cm dan tinggi 10-15 cm	Tangga menyesuaikan ketentuan
	Ramp	Kelandaian 6-7 derajat	Ramp menyesuaikan ketentuan
	Ukuran	Tempat henti per kendaraan, 12 m x 2,5 m dengan halte minimum 4,00 m x 2,00 m	Ukuran menyesuaikan ketentuan
	Pintu masuk	Ukuran minimal 1,2m	Ukuran pintu masuk menyesuaikan ketentuan
	Material	Sisi transparan dan tahan terhadap cuaca	Menggunakan laminated glass yang cukup tebal dengan warna yang tidak banyak menyerap panas
Kursi	Kapasitas	Kapasitas minimum 10 kursi dan 10 orang berdiri	Pengaturan kapasitas menyesuaikan ketentuan
	Kursi Khusus	Space khusus bagi pengguna kursi roda	Space pengguna kursi roda menyesuaikan ketentuan
	Dimensi	Panjang kedalaman 50-60cm	Dimensi menyesuaikan ketentuan
	Tinggi	Ketinggian 46-50cm dari permukaan lantai halte	Ketinggian menyesuaikan ketentuan
	Bentuk	Tidak licin dan	Menggunakan

		tahan air	kursi berbahan alumunium yang berlubang
	Letak	Tidak terpasang pada landing pad	Letak menyesuaikan ketentuan
	Jarak	Berjarak 120cm antara bangku dan sisi belakang trotoar.	Jarak menyesuaikan ketentuan
Signage	Identitas	Tedapat identitas halte	Identitas menyesuaikan ketentuan
	Rambu Petunjuk	Petunjuk keluar dan masuk halte	Menyesuaikan ketentuan
	Papan Informasi trayek	Informasi rute dan jam operasional trayek	Menyesuaikan ketentuan
Fasilitas Pendukung	Penerangan	Kekuatan lampu 50-150 lux	Menyesuaikan ketentuan
	Tempat Sampah	Minimal 1 buah	Menyesuaikan ketentuan
	Keamanan	Strategis	Pemilihan lokasi dan bentuk yang terbuka sehingga meminimalisir kejahatan



**Gambar 22** Contoh Perspektif Desain Halte Bus BRT Koridor VI



**Gambar 23** Contoh Tampak Depan Desain Halte Bus BRT Koridor VI



**Gambar 24** Contoh Interior Desain Halte Bus BRT Koridor VI



**Gambar 25** Contoh Tangga dan Ramp Desain Halte Bus BRT Koridor VI

## 8. DAFTAR PUSTAKA

ADA, t.thn. *UVLSRPC*. [Online]  
Available at:  
[https://www.uvlsrpc.org/files/4215/4775/9655/SCT\\_ADA\\_Bus\\_Stop\\_Guidelines.pdf](https://www.uvlsrpc.org/files/4215/4775/9655/SCT_ADA_Bus_Stop_Guidelines.pdf)  
[Diakses 9 Maret 2020].

Anggriani, N., 2009. *Pedestrian Ways dalam Arsitektur Kota*. Pertama penyunt. Klaten: Yayasan Humaniora.

Darmawan, E., 2005. *Ruang Publik dan Kualitas Ruang Kota*. Jakarta, Seminar Nasional PESAT.

Frey, H., 1999. *Designing the City towards a More Sustainable Urban Form*. 1st ed. London: Taylor & Francis.

KemenPU, 2006. *Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan Gedung dan Lingkungan*. Indonesia, Paten No. 30.

Kurniawan, H., 2014. Tipologi Renovasi Aksesibilitas Halte Trans Jogja. *INKLUSI*, 1(1), p. 8.

Perhubungan, D. J. P. D. D., 1996. *Pedoman Teknik Perencanaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum*. [Online]  
Available at:  
<https://rizkibeo.files.wordpress.com/2008/07/pedoman-teknis-halte.pdf>  
[Diakses 9 Maret 2020].