

EVALUASI FASILITAS DAN JARAK TEMPAT PERHENTIAN KENDARAAN PENUMPANG UMUM (TPKPU) TRANS PADANG

HELGA YERMADONA¹

Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Barat¹
helgayermadona@umsb.ac.id

Abstrak: Koridor I Trans Padang mempunyai 73 tempat perhentian kendaraan penumpang umum (TPKPU) yaitu 45 halte dan 28 tempat pemberhentian bus (TPB) yang terdiri dari arah Imam Bonjol-Batas Kota sebanyak 35 unit (21 halte dan 14 TPB) dan arah Batas Kota-Imam Bonjol sebanyak 38 unit (24 halte dan 14 TPB). Di lapangan ditemukan bahwa informasi atau petunjuk jadwal kedatangan dan keberangkatan Trans Padang tidak dicantumkan di halte/TPB. Sehingga penumpang kesulitan memprediksi jadwal bus dan berapa lama waktu yang mereka perlukan untuk menunggu bus. Tujuan penelitian untuk mengevaluasi fasilitas dan jarak antar halte/TPB sesuai Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 271/HK.105/DRJD/96. Penelitian dilakukan dengan survey halte/TPB Trans Padang sepanjang Koridor I, kemudian mengevaluasi dan membandingkan kondisi eksisting hasil survey dengan standar yang ada. Berdasarkan analisis didapatkan hasil banyak halte/TPB yang tidak memenuhi syarat kelengkapan fasilitas. Berdasarkan jarak antar halte/TPB yang memenuhi syarat pada arah Imam Bonjol-Batas Kota sebanyak 19 halte/TPB, dan arah Batas Kota-Imam Bonjol sebanyak 19 halte/TPB.

Kata kunci: Trans Padang, halte, TPB dan Koridor I.

Abstract: In the corridor I Trans Padang, there are 73 public passenger vehicle terminals, including 45 shelters and 28 bus stops. The route from Imam Bonjol-Batas Kota has 35 units (21 shelters and 14 bus stops) and the route from Batas Kota-Imam Bonjol has 38 units (24 shelters and 14 bus stops). In the existing condition, it was found that the information or schedule instructions for Trans Padang were not included in shelter/bus stop. The passengers have difficulty predicting the bus schedule and how long to wait for the bus. The purpose of this study is to evaluate the facilities and the distance between shelter/bus stop according to Director General of Land Transportation Number 271/HK.105/DRJD/96. This research uses survey method by surveying the Trans Padang shelter/bus stop along Corridor I, evaluating and comparing the existing conditions result with standard. According to the analysis, the results are shelters/bus stop not qualified for main facilities. According to the distance between the shelters/bus stop, there are 19 qualified shelters/bus stops for the route from Imam Bonjol-Batas Kota and there are also are 19 qualified shelters/bus stops for the route from Batas Kota-Imam Bonjol.

Keywords: Trans Padang, Shelter, Bus Stop, and Koridor I.

PENDAHULUAN

Latar Belakang Masalah

Pada bulan Februari tahun 2014, kota Padang meresmikan layanan angkutan umum *Bus Rapid Transit* (BRT) yang dikenal dengan nama Trans Padang. Bus Trans Padang pada umumnya memiliki kapasitas 40 orang penumpang, yang terdiri dari 20 kursi untuk penumpang duduk dan 20 pegangan tangan untuk penumpang yang berdiri. Trans Padang juga dilengkapi dengan tempat duduk prioritas untuk penumpang ibu hamil, penumpang usia lanjut, dan penumpang berkebutuhan khusus. Karcis untuk menaiki Trans Padang dapat dibeli melalui petugas yang berada di dalam

dengan cara pembayaran tunai atau pembayaran non tunai memakai kartu Brizzi. Tarif karcis untuk satu kali perjalanan bus Trans Padang bagi umum Rp.3500,- dan bagi pelajar Rp.1500,-.

Jumlah armada bus Trans Padang pada tahun 2017 sebanyak 20 unit yang terdiri dari 5 unit bus besar dan 15 unit bus sedang. Jumlah armada ini menurut penumpang Trans Padang masih kurang optimal. Tampak luar dan dalam bus Trans Padang dapat dilihat pada Gambar 1 berikut ini:



(a) Tampak luar bus



(b) Tampak dalam bus

Gambar 1. Bus Trans Padang

Sumber:<https://soeloehmelajoe.wordpress.com/tag/trans-padang/>

Berdasarkan survey awal di lapangan, Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum (TPKPU) Trans Padang berjumlah 73 unit yang terdiri dari halte dan Tempat Pemberhentian Bus (TPB) yang melayani koridor 1 sepanjang 19 km. Koridor I ini dibagi menjadi dua arah yaitu arah Imam Bonjol - Batas Kota sebanyak 35 unit (21 halte dan 14 TPB) dan arah Batas Kota – Imam Bonjol sebanyak 38 unit (24 halte dan 14 TPB). Contoh kondisi halte dan TPB Trans Padang dapat dilihat pada Gambar 2 berikut ini:



(a) Kondisi salah satu halte Trans Padang



(b) Kondisi salah satu TPB Trans Padang

Gambar 2. Contoh kondisi halte dan TPB

Trans Padang

Sumber:<https://soeloehmelajoe.wordpress.com/tag/trans-padang/>

Perbedaan halte dan TPB Trans Padang dapat dilihat dari fasilitas utama yang ada. Sayangnya di lapangan, informasi atau petunjuk nama halte, info trayek angkot, jadwal kedatangan dan keberangkatan Trans Padang tidak dicantumkan di TPKPU. Sehingga penumpang kesulitan memprediksi jadwal bus dan berapa lama waktu yang mereka perlukan untuk menunggu bus di TPKPU. Umumnya penumpang Trans Padang masih belum bisa membedakan halte dengan TPB. Penumpang masih menganggap semua tempat pemberhentian bus Trans Padang adalah halte. TPKPU sebagai fasilitas penumpang menunggu bus, dan tempat menaikkan dan menurunkan penumpang diperlukan suatu kajian terhadap pengaturan prasarana atau fasilitas TPKPU yang sesuai dengan kebutuhan dan jarak antar halte atau TPB yang pemanfaatannya terjangkau secara maksimal oleh masyarakat umum.

Menurut penelitian R Nurjanah, dkk (2015), diketahui bahwa *load factor* Trans Padang padat (>1) pada hari kerja saat jam sibuk pagi dan jam sibuk sore rute Pasar Raya-Batas Kota. Pada hari libur, *load factor* bus Trans Padang tidak padat (<1). Padatnya *load factor* tersebut tentu harus diiringi dengan kelengkapan fasilitas tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum (TPKPU) yang memadai bagi penumpang. Sehingga perlu dianalisa fasilitas dan jarak antar TPKPU Trans Padang.

Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi fasilitas utama tempat pemberhentian kendaraan umum (TPKPU) Trans Padang yang terdiri dari halte dan TPB. Serta mengetahui jarak TPKPU antar halte dan TPB Trans Padang apakah sudah sesuai dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 271/HK.105/DRJD/96.

TINJAUAN PUSTAKA

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 10 tahun 2012 pasal 1 ayat 8 dan 9, yang dimaksud dengan halte adalah tempat pemberhentian kendaraan bermotor umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dan fasilitas pendukung seperti fasilitas pejalan kaki menuju halte yang berupa trotoar, tempat penyebrangan yang dinyatakan dengan marka jalan dan/atau rambu lalu lintas, jembatan penyebrangan dan/atau terowongan. Tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum (TPKPU) terdiri dari halte dan tempat pemberhentian bus (TPB). TPB adalah tempat pemberhentian bus (bus stop) untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang.

Perbedaan fasilitas utama TPKPU antara halte dan TPB dapat dilihat pada Tabel 1 berikut ini:

Tabel 1. Fasilitas Utama TPKPU (halte dan TPB)

Halte	TPB
1. Identitas halte berupa nama dan/atau nomor.	1. Rambu petunjuk
2. Rambu petunjuk	2. Papan informasi trayek
3. Papan informasi trayek	3. Identifikasi TRB berupa nama/atau nomor.
4. Lampu penerangan	
5. Tempat duduk	

Sumber: Asmara, A.A.(2016)

Fasilitas tambahan berupa: telpon umum, tempat sampah, pagar, dan papan iklan/pengumuman.

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor:

271/HK.105/DRJD/96, penentuan jarak antar halte dan/atau TPB dapat dilihat pada Tabel 2 berikut:

Tabel 2. Jarak antar halte dan/atau TPB

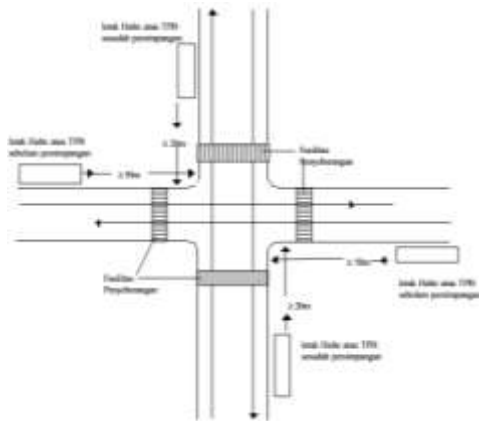
Zona	Tata Guna Lahan	Lokasi	Jarak Tempat Henti (m)
1	Pusat kegiatan sangat padat, pertokoan	CBD, Kota	200-300 *)
2	Padat: perkantoran, sekolah, jasa	Kota	300-400
3	Permukiman	Kota	300-400
4	Campuran padat: perumahan, sekolah, jasa	Pinggiran	300-500
5	Campuran jarang: perumahan, lading, sawah, tanah kosong	Pinggiran	500-1000

Keterangan: *)jarak 200m dipakai bila sangat diperlukan saja, sedangkan jarak umumnya 300m.

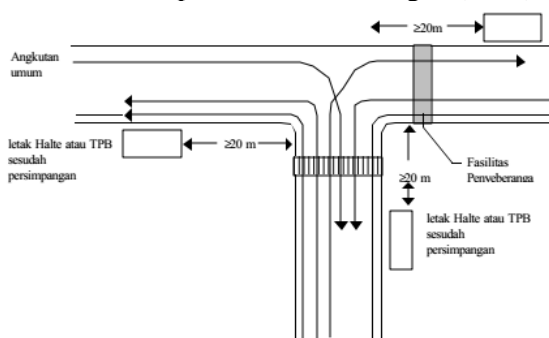
Sumber: Departemen Perhubungan (1996)

Tempat perhentian harus tepat penempatannya agar tidak mengganggu lalu lintas (Kepdirjen Darat No SK.687/AJ.206/DRJD/2002). Menurut Departemen Perhubungan (1996), tata letak halte dan/atau TPB terhadap ruang lalu lintas seperti berikut:

1. Jarak maksimal terhadap fasilitas penyeberangan pejalan kaki.
2. Jarak minimal halte dari persimpangan adalah 50 m atau bergantung pada Panjang antrean.
3. Jarak minimal Gedung (seperti rumah sakit, tempat ibadah) yang membutuhkan ketenangan adalah 100 meter.
4. Peletakan di persimpangan menganut sistem campuran yaitu antara sesudah persimpangan (*farside*) dan sebelum persimpangan (*nearside*), seperti pada Gambar 3 dan 4 berikut:

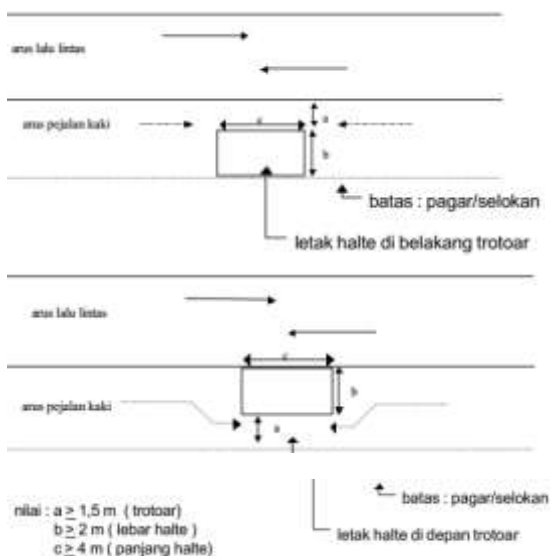


Gambar 3. Peletakan tempat perhentian di pertemuan jalan simpang empat
Sumber: Departemen Perhubungan (1996)

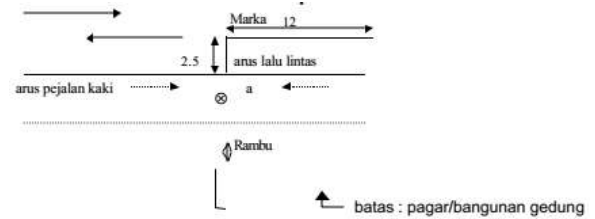


Gambar 4. Peletakan tempat perhentian di pertemuan jalan simpang tiga
Sumber: Departemen Perhubungan (1996)

5. Peletakan di ruas jalan terlihat pada Gambar 5 dan 6 berikut:



Gambar 5. Tata letak halte pada ruas jalan
Sumber: Departemen Perhubungan (1996)



nilai a = min. 0.60 m dari bagian tepi paling luar bahu jalan

Gambar 6. Tata letak TPB pada ruas jalan
Sumber: Departemen Perhubungan (1996)

METODE PENELITIAN

Metode penelitian terbagi atas beberapa tahapan:

1. Studi pendahuluan
Mengumpulkan literatur dan jurnal penelitian terdahulu yang membahas halte bus Trans khususnya Trans Padang.
2. Pemilihan lokasi penelitian
Lokasi penelitian dilakukan sepanjang Koridor I rute bus Trans Padang sebanyak 71 unit TPKPU yang terdiri dari arah Imam Bonjol – Batas Kota sebanyak 35 unit (21 halte dan 14 TPB) dan arah Batas Kota – Imam Bonjol sebanyak 36 unit (24 halte dan 12 TPB).
3. Penentuan periode survey
Survey dilakukan bersamaan dengan jam operasional bus Trans Padang yaitu jam 06.00 sampai 20.00 WIB.
4. Peralatan yang digunakan
 - a. Formulir survey
 - b. Alat tulis
 - c. GPS dan *google maps*
5. Pengumpulan data, data primer diperoleh dari hasil survey fasilitas TPKPU dan jarak antar halte /TPB disepanjang Koridor I Trans Padang, sedangkan data sekunder diperoleh dari instansi terkait (UPT Trans Padang)
6. Analisa data
Analisa data dilakukan dengan cara mengevaluasi hasil survey di lapangan dibandingkan dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 271/HK.105/DRJD/96.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Lokasi halte dan TPB sepanjang Koridor I Trans Padang dapat dilihat pada Tabel 3 berikut ini:

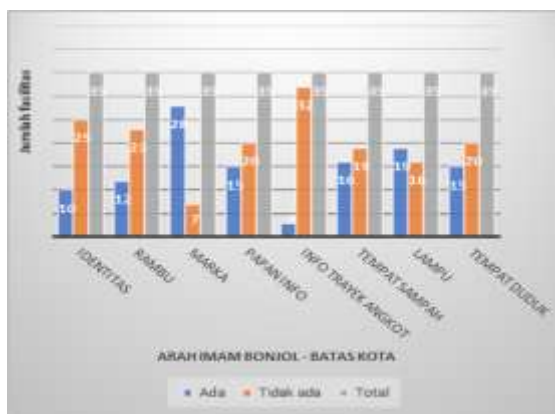
Tabel 3. Lokasi halte dan TPB Trans Padang

Arah Imam Bonjol – Batas Kota		Arah Batas Kota – Imam Bonjol	
1	Halte Imam Bonjol	36	Halte Seberang Simpang Mega Permai I
2	Halte Kantor Pos	37	TPB Padang Sarai
3	Halte SMPN 1 Padang	38	TPB Kayu Kalek II
4	Halte SMK Nasional	39	Halte Kampus II UNP Lubuk Buaya
5	Halte Lapangan Tenis Korem	40	TPB SMPN 15 Lubuk Buaya
6	Halte Kantor Gubernur	41	TPB Monang (Depan Kantor Camat)
7	TPB Dinas Tenaga Kerja	42	TPB Mesjid Darul Islah
8	Halte KONI (GOR Haji Agus Salim)	43	TPB Seb Jembatan Timbang Lubuk Buaya
9	TPB Bank Nagari	44	Halte Gedung Pemuda OPEL Lubuk Buaya
10	Halte Stikes Indonesia	45	Halte Seb Suzuki Lubuk Buaya
11	Halte BPTN (Belanti)	46	TPB Simpang Kalumpang
12	Halte AKBP	47	Halte Masjid Al-Ikram
13	TPB RS Jantung	48	Halte Mesjid Nailus Sa'dah
14	Halte Elang Perkasa	49	TPB SEB Perum Singgalang
15	Halte DPRD I	50	TPB Samping <i>Star Wash</i>

Arah Imam Bonjol – Batas Kota		Arah Batas Kota – Imam Bonjol	
16	TPB Simpang Labor	51	TPB Rumah Makan Surya (Seb Stasiun Tabing)
17	Halte UNP	52	Halte Asia Biskuit 2
18	Halte Capella	53	Halte Seberang Asrama Haji
19	TPB Hotel Son & Sons	54	Halte Simpang GIA
20	TPB Asrama Haji	55	Halte Simpang Tunggul Hitam
21	Halte Asia Biskuit 1	56	TPB Seberang UNP
22	Halte Stasiun Tabing	57	Halte Taman Bingkuang (Basko)
23	Halte Muaro Panjalinan	58	Halte DPRD 2
24	TPB Perum Singgalang	59	Halte Al-Azhar
25	TPB Ruko Griya Bunga Mas	60	TPB Trans Mart Padang
26	TPB RS Bersalin Tiara Anggrek	61	Halte Stikes Alifah (Seb AKBP)
27	TPB Seb Af Skotang	62	Halte Seb BTPN (Belanti)
28	Halte Seb Simpang Kalumpang	63	Halte Masjid Raya Sumbar
29	TPB Pasar Lubuk Buaya	64	Halte Telkom Padang Baru
30	TPB Adinegoro Swalayan	65	Halte Seb GOR Haji Agus Salim
31	TPB Seb Masjid Darul Islah	66	Halte LBA LIA (Bank BTN)

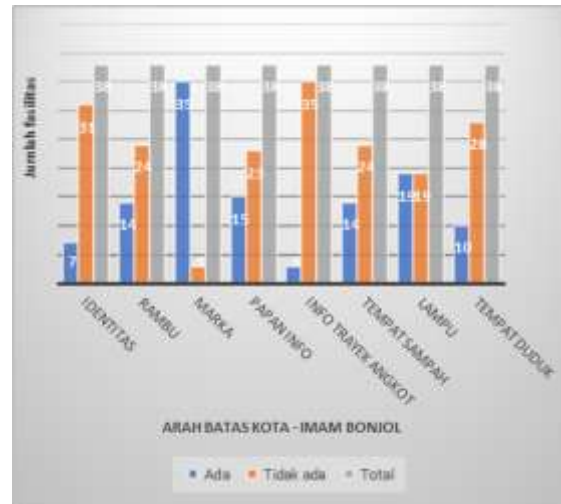
Arah Imam Bonjol – Batas Kota		Arah Batas Kota – Imam Bonjol	
32	Halte Polsek Koto Tangah	67	Halte TK Yos Sudarso
33	Halte Seberang Kampus II UNP Lubuk Buaya	68	Halte Graha Asri (Seb Korem)
34	TPB Plasa Telkom Padang Sarai	69	Halte Bank CIMB Niaga (RRI)
35	Halte Simp Mega Permai	70	Halte SMPN 1 Padang
		71	Halte Hotel Padang
		72	TPB Pasar Raya
		73	TPB Mesjid Nurul Iman

Berdasarkan lokasi halte/TPB pada tabel di atas terdapat 73 TP KPU (45 halte dan 28 TPB) yang terdiri dari arah Imam Bonjol-Batas Kota sebanyak 35 unit (21 halte dan 14 TPB) dan arah Batas Kota-Imam Bonjol sebanyak 38 unit (24 halte dan 14 TPB). Kemudian dilakukan evaluasi perbandingan fasilitas kondisi eksisting dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 271/HK.105/DRJD/96, hasilnya dapat dilihat pada Gambar 7 dan 8 berikut:



Gambar 7. Fasilitas halte/TPB Trans Padang Arah Imam Bonjol-Batas Kota

Dari Gambar 7 dapat disimpulkan untuk fasilitas halte/TPB Trans Padang arah Imam Bonjol-Batas Kota terdapat 10 halte yang mempunyai identitas, 12 halte/TPB dilengkapi dengan rambu, 28 halte dilengkapi marka, 15 halte dilengkapi papan info, 3 halte yang dilengkapi info trayek angkot, 16 halte yang dilengkapi tempat sampah, 19 halte dilengkapi lampu, dan hanya 15 halte yang dilengkapi tempat duduk.



Gambar 8. Fasilitas halte/TPB Trans Padang Arah Batas Kota- Imam Bonjol

Dari Gambar 8 dapat disimpulkan untuk fasilitas halte/TPB Trans Padang arah Batas Kota- Imam Bonjol terdapat 7 halte yang mempunyai identitas, 14 halte/TPB dilengkapi dengan rambu, 35 halte/TPB dilengkapi marka, 15 halte dilengkapi papan info, 3 halte dilengkapi info trayek angkot, 14 halte yang dilengkapi tempat sampah, 19 halte dilengkapi lampu, dan hanya 10 halte yang dilengkapi tempat duduk.

Evaluasi jarak antar halte/TPB kondisi eksisting dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 271/HK.105/DRJD/96 dapat dilihat pada Tabel 4 dan 5 berikut:

Tabel 4. Jarak antar halte/TPB arah Imam Bonjol-Batas Kota

No Halte/T PB	Jarak antar halte/TPB (m) arah Imam Bonjol-Batas Kota		% Ketercapaian Standar
	Standar	Eksisting	
1 – 2	200-300	±300	100
2 – 3	200-300	±300	100
3 – 4	200-300	±500	100
4 – 5	300-400	±400	100
5 – 6	300-400	±400	100
6 – 7	300-400	±400	100
7 – 8	300-400	±400	100
8 – 9	300-400	±200	100
9 – 10	300-400	±600	66,67
10 – 11	300-400	±400	100
11 – 12	300-400	±500	80
12 – 13	300-400	±300	100
13 – 14	300-400	±300	100
14 – 15	300-400	±500	80
15 – 16	300-400	±800	50
16 – 17	300-400	±400	100
17 – 18	300-400	±600	66,67
18 – 19	300-400	±800	50
19 – 20	300-400	±800	50
20 – 21	300-400	±700	57,14
21 – 22	300-400	±700	57,14
22 – 23	300-400	±700	57,14
23 – 24	300-400	±400	100

No Halte/T PB	Jarak antar halte/TPB (m) arah Imam Bonjol-Batas Kota		% Ketercapaian Standar
	Standar	Eksisting	
24 – 25	300-400	±600	66,67
25 – 26	300-400	±500	80
26 – 27	300-400	±900	44,44
27 – 28	300-400	±800	50
28 – 29	300-400	±500	80
29 – 30	300-400	±600	66,67
30 – 31	300-400	±400	100
31 – 32	300-400	±400	100
32 – 33	300-400	±400	100
33 – 34	300-400	±100	100
34 – 35	300-400	±100	100

Dari hasil evaluasi jarak antar halte/TPB pada Tabel 4 di atas, sebanyak 35 halte/TPB arah Imam Bonjol-Batas kota yang memenuhi 100% kriteria standar Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 271/HK.105/DRJD/96 hanya ada 19 halte/TPB, sisanya sebanyak 16 halte/TPB tidak memenuhi standar jarak.

Tabel 5. Jarak antar halte/TPB arah Batas Kota-Imam Bonjol

No Halte/T PB	Jarak antar halte/TPB (m) arah Imam Bonjol-Batas Kota		% Ketercapaian Standar
	Standar	Eksisting	
36 – 37	300-400	±150	100
37 – 38	300-400	±100	100
38 – 39	300-400	±100	100
39 – 40	300-400	±400	100

No Halte/T PB	Jarak antar halte/TPB (m) arah Imam Bonjol-Batas Kota		% Ketercapaian Standar
	Standar	Eksisting	
40 – 41	300-400	±600	66,67
41 – 42	300-400	±500	80
42 – 43	300-400	±300	100
43 – 44	300-400	±500	80
44 – 45	300-400	±300	100
45 – 46	300-400	±500	80
46 – 47	300-400	±800	50
47 – 48	300-400	±400	100
48 – 49	300-400	±400	100
49 – 50	300-400	±400	100
50 – 51	300-400	±1000	40
51 – 52	300-400	±600	66,67
52 – 53	300-400	±700	57,14
53 – 54	300-400	±800	50
54 – 55	300-400	±800	50
55 – 56	300-400	±600	66,67
56 – 57	300-400	±400	100
57 – 58	300-400	±800	50
58 – 59	300-400	±500	80
59 – 60	300-400	±400	100
60 – 61	300-400	±200	100
61 – 62	300-400	±400	100
62 – 63	300-400	±600	66,67
63 – 64	300-400	±300	100

No Halte/T PB	Jarak antar halte/TPB (m) arah Imam Bonjol-Batas Kota		% Ketercapaian Standar
	Standar	Eksisting	
64 – 65	300-400	±300	100
65 – 66	300-400	±400	100
66 – 67	300-400	±500	80
67 – 68	200-300	±400	100
68 – 69	200-300	±500	80
69 – 70	200-300	±200	100
70 – 71	200-300	±300	100
71 – 72	200-300	±500	60
72 – 73	200-300	±500	60

Dari hasil evaluasi jarak antar halte/TPB pada Tabel 5 di atas, sebanyak 38 halte/TPB arah Batas Kota-Imam Bonjol yang memenuhi 100% kriteria standar Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 271/HK.105/DRJD/96 hanya 19 halte/TPB, sisanya 19 halte/TPB tidak memenuhi syarat jarak. Untuk halte/TPB yang tidak memenuhi standar jarak maka perlu adanya penambahan halte/TPB sesuai lokasi peruntukan berdasarkan kriteria yang ada.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil dan analisa penelitian di atas dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Pada Koridor I rute bus Trans Padang terdapat 73 unit TPKPU yang terdiri dari 45 halte dan 28 TPB. Arah Imam Bonjol – Batas Kota sebanyak 35 unit (21 halte dan 14 TPB) dan arah Batas Kota – Imam Bonjol sebanyak 38 unit (24 halte dan 14 TPB).
2. Hasil survey menunjukkan arah Imam Bonjol-Batas Kota terdapat 10 halte yang mempunyai identitas, 12 halte/TPB dilengkapi dengan rambu, 28 halte dilengkapi marka, 15 halte dilengkapi papan info, 3 halte yang dilengkapi info

- trayek angkot, 16 halte yang dilengkapi tempat sampah, 19 halte dilengkapi lampu, dan hanya 15 halte yang dilengkapi tempat duduk.
3. Untuk arah Batas Kota-Imam Bonjol terdapat 7 halte yang mempunyai identitas, 14 halte/TPB dilengkapi dengan rambu, 35 halte/TPB dilengkapi marka, 15 halte dilengkapi papan info, 3 halte dilengkapi info trayek angkot, 14 halte yang dilengkapi tempat sampah, 19 halte dilengkapi lampu, dan hanya 10 halte yang dilengkapi tempat duduk.
 4. Hasil evaluasi jarak antar halte/TPB Trans Padang sebanyak 35 halte/TPB arah Imam Bonjol-Batas kota yang memenuhi 100% kriteria standar Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 271/HK.105/DRJD/96 hanya ada 19 halte/TPB, sisanya sebanyak 16 halte/TPB tidak memenuhi standar jarak.
 5. Sedangkan 38 halte/TPB arah Batas Kota-Imam Bonjol yang memenuhi 100% kriteria standar Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 271/HK.105/DRJD/96 hanya 19 halte/TPB, sisanya sebanyak 19 halte/TPB tidak memenuhi standar jarak.
- 287–296.
- Kemenhub (2012) *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM.10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan*. Jakarta.
- Nurjanah, R., Miro, F. and Nur, I. H. (2015) ‘Studi Evaluasi Penempatan dan Pemanfaatan Halte Trans Padang di Koridor I (Pasar Raya-Batas Kota)’, *JFTSP*, 2 (3), p. 70.
- Pertiwi, D., Miro, F. and Eriawan, T. (2017) ‘Kajian Persepsi Pengguna Terhadap Kualitas Pelayanan Bus Trans Padang dengan Metode Servqual’, *JFTSP*, 2 (3).

UCAPAN TERIMAKASIH

Ucapan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu penelitian ini, terutama kepada M. Fashli Utama Mufti sebagai tim suryeyor.

DAFTAR PUSTAKA

- Asmara, A. G. (2016) *Evaluasi Kinerja Halte Bus Dalam Upaya Meningkatkan Pelayanan Bus Trans Sarbagita, Bali*. Universitas Udayana.
- Astri Mutia Ekasari (2014) ‘Evaluasi Rute dan Halte Bus di Kota Bandung’, *Perencanaan Wilayah dan Kota*, 15(1), pp. 42–49.
- Dephub (1996) *Pedoman Teknis Perekayasanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum*. Jakarta: Direktur Jenderal Perhubungan Darat.
- Kami, B. H. (2006) ‘Evaluasi Fungsi Halte Sebagai Tempat Henti Angkutan Umum Studi Kasus Rute Terboyo-Pudakpayung, Semarang’, *Media Komunikasi Teknik Sipil*, 14 (3), pp.