

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Umum

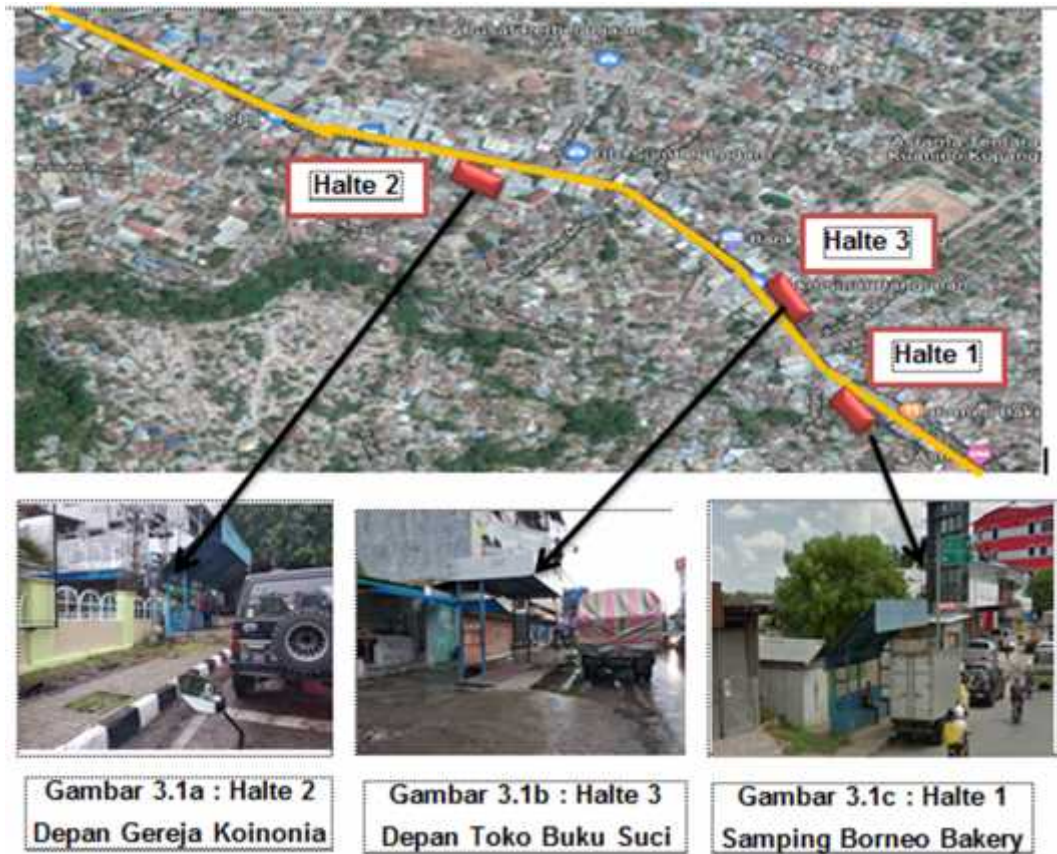
Penelitian ini dilakukan pada halte yang terdapat di ruas Jalan Jenderal Sudirman Kota Kupang. Halte – halte yang terdapat pada ruas jalan ini tidak dimanfaatkan secara optimal oleh masyarakat umum dan penyebaran halte kurang merata. Berdasarkan pengamatan ada beberapa halte yang jaraknya dekat dengan persimpangan, jumlah halte yang sangat terbatas, berdekatan dengan tempat yang membutuhkan ketenangan, kondisi halte yang tidak terawat dan tidak dilengkapi fasilitas yang layak serta disalah gunakan dari fungsi awal sebagai tempat untuk menaik atau menurunkan penumpang menjadi tempat parkirnya kendaraan, serta tidak terdapatnya teluk bus sebagai tempat berhenti sementara kendaraan penumpang umum agar tidak mengganggu arus lalu lintas saat berhenti.

Penelitian ini diawali dengan melakukan pengamatan langsung keadaan yang di lokasi. Setelah melakukan pengamatan, maka akan diperoleh masalah – masalah pokok yang menjadi objek utama untuk dicari solusinya. Setelah itu dilakukan survey selama tiga hari untuk mengamati kondisi halte, fasilitas – fasilitas yang tersedia, dimensi halte, tata letak, penempatan lokasi halte, mengetahui persepsi pengguna halte dan beberapa faktor lainnya yang diperlukan untuk mengetahui efektivitas dari halte yang tersedia.

Penentuan tingkat efektivitas halte angkutan umum dilakukan dengan cara memberi harkat/skor pada setiap faktor – faktor yang diteliti, sehingga diperoleh tingkat efektivitas halte angkutan umum. Klasifikasi faktor – faktor tersebut dibagi menjadi beberapa kelas. Setelah semua terkumpul, maka dilakukan penjumlahan untuk setiap indikator dan dibagi ke dalam kelas interval agar dapat diketahui efektivitas halte yang tersedia. Untuk menentukan pengaruh persepsi tingkat kepuasan dan kepentingan pengguna halte dilakukan menggunakan analisis *Importance Performance Analysis (IPA)* untuk mengetahui seberapa besar pengaruh dari faktor – faktor tersebut terhadap efektivitas pemanfaatan halte serta mengetahui teknik atau strategi peningkatan pemanfaatan halte.

3.2 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini dilakukan pada halte di Jalan Jenderal Sudirman Kota Kupang Provinsi Nusa Tenggara Timur. Pada lokasi ini ada beberapa halte yang berada pada satu koridor dengan jarak yang berbeda.



Gambar 3.1 Lokasi Penelitian

Sumber : Survey di Jalan Jenderal Sudirman Kota Kupang

3.3 Data Penelitian

3.3.1 Jenis Data

Adapun data – data yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Data kondisi halte terdiri dari data kondisi fisik halte, fasilitas halte dan dimensi halte
2. Data tata letak halte terdiri dari data tata letak terhadap ruang lalu lintas, tata letak halte di ruas jalan, tata letak lindungan halte dan data jarak antara halte.
3. Data penempatan lokasi halte yang terdiri dari 2 (dua) kriteria yaitu keselamatan dan arus lalu lintas.
4. Data penggunaan halte berupa jumlah penumpang yang berada di halte dan di sekitar halte (50 meter dari halte).
5. Data persepsi pengguna halte

3.3.2 Jenis Analisis dan Kebutuhan Data

Untuk jenis analisis dan kebutuhan data yang digunakan dalam penelitian ini dapat disajikan pada tabel 3.1.

Tabel 3.1 : Jenis Analisis dan Kebutuhan Data

No.	Tujuan Penelitian	Aspek/Faktor	Data yang Dibutuhkan	Motode Analisis	Teknik Survey / Pendekatan	Alat
1.	Mengetahui tingkat efektivitas halte angkutan umum di Jalan Jenderal Sudirman dan faktor – faktor yang mempengaruhi efektivitas pemanfaatannya.	a. Kondisi Halte	1. Kondisi fisik halte 2. Fasilitas yang tersedia berupa fasilitas utama dan fasilitas tambahan 3. Dimensi halte	Deskriptif Kuantitatif dan Komparatif	1. Survey Inventarisasi 2. Observasi 3. Pengukuran	1. Formulir Survey Kondisi Halte 2. Alat tulis 3. Kamera 4. Roll meter
		b. Tata Letak Halte	1. Tata letak terhadap ruang lalu lintas 2. Tata letak halte di ruas jalan 3. Tata letak lindungan halte 4. Jarak antara halte	Deskriptif Kuantitatif dan Komparatif	1. Survey Inventarisasi 2. Pengukuran	1. Formulir Survey Tata Letak Halte 2. Alat tulis 3. Kamera 4. Roll meter
		c. Penempatan Lokasi Halte	Terdiri dari 3 (kriteria) yaitu : 1. Keselamatan 2. Arus lalu lintas	Deskriptif Kuantitatif dan Komparatif	1. Survey Inventarisasi 2. Observasi	1. Formulir Survey Penempatan Lokasi Halte 2. Kamera 3. Roll meter
2.	Mengetahui persepsi atau pandangan terhadap efektivitas halte angkutan umum	a. Penggunaan halte	Jumlah penumpang yang berada di halte dan di sekitar halte (50 meter dari halte)	Deskriptif Kuantitatif	1. Survey Pengguna Halte 2. Observasi	1. Formulir survey pengguna halte 2. Kamera

		b. Karakteristik responden	1. Jenis Kelamin 2. Usia 3. Tujuan Perjalanan 4. Frekuensi perjalanan	Deskriptif Kuantitatif	Kuisisioner	1. Kuisisioner 2. Alat tulis 3. Kamera
		c. Persepsi tingkat efektivitas/kepuasan dan kepentingan	Data tingkat efektivitas/kepuasan dan kepentingan dari responden	Deskriptif Kuantitatif	Kuisisioner	1. Kuisisioner 2. Alat tulis 3. Kamera
3.	Merekomendasikan strategi dan teknik peningkatan penggunaan halte yang dapat memicu peningkatan efektivitas pemanfaatannya.	a. Hasil identifikasi dan evaluasi efektivitas pemanfaatan halte b. Lokasi potensial halte c. Fasilitas penunjang halte	1. Rekomendasi hasil tingkat efektivitas dan kepuasan/kepentingan berdasarkan standar tingkat pelayanan minimal halte 2. Sarana penunjang halte	Pendekatan berdasarkan tingkat efektivitas pemanfaatan halte, tingkat kepuasan dan kepentingan pengguna dan standar pelayanan dan sarana umum sebagai penunjang		

3.3.3 Populasi dan Sampel

Populasi dalam penelitian ini adalah semua penumpang angkutan umum yang naik/turun di sekitar halte angkutan umum di Jalan Jenderal Sudirman Kota Kupang. Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Dalam penelitian ini perhitungan jumlah sampel menggunakan persamaan Slovin (rumus 2.3 Bab II-25).

Tujuan pengambilan sampel dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui persepsi pengguna halte terhadap efektivitas pemanfaatannya. Derajat kecermatan diambil 5%, yang menunjukkan bahwa tingkat kecermatan studi di kategori cermat untuk tingkat kepercayaan 95%. Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah *purposive sampling* yaitu pengambilan sampel berdasarkan karakteristik atau pertimbangan tertentu yang bertujuan agar data yang diperoleh lebih akurat.

3.3.4 Cara Pengambilan Data

Data – data yang diperlukan berupa kondisi halte, tata letak, kriteria penempatan lokasi, karakteristik penggunaan halte dan persepsi pengguna halte.

1. Data Kondisi Halte Angkutan Umum

Survey kondisi halte dilakukan dengan cara mengumpulkan data kondisi fisik, ketersediaan fasilitas – fasilitas, dimensi halte dan kondisi lingkungan berdasarkan keadaan yang ada di lapangan. Survey dilakukan oleh dua orang surveyor untuk semua titik pengamatan dengan cara mengamati kondisi fisik bangunan halte dan fasilitas – fasilitas yang tersedia serta mengukur dimensi halte kemudian dicatat pada formulir kondisi fisik halte yang tercantum pada tabel 3.2, tabel 3.3 dan 3.4. Untuk kondisi lingkungan sekitar disesuaikan dengan tata guna lahan dari lokasi halte.

Tabel 3.2 : Formulir Survey Kondisi Fisik Halte

Formulir Survey Kondisi Fisik Halte	Provinsi :
	Kota :
	Nama Jalan :
	No.Halte Pengamatan :
	Tanggal :
	Cuaca :
Kondisi Fisik Halte	Hasil Pengamatan
Kondisi Atap	
Kondisi Tiang	
Kondisi Lantai	

Tabel 3.3 : Formulir Survey Fasilitas Halte

Formulir Survey Fasilitas Halte	Provinsi :		
	Kota :		
	Nama Jalan :		
	No.Halte Pengamatan:		
	Tanggal :		
	Cuaca :		
Fasilitas Utama		Ketersediaan Fasilitas	
		Ada	Tidak
1. Identitas halte berupa nama dan/ atau nomor			
2. Rambu petunjuk			
3. Papan informasi tentang jadwal dan rute angkutan umum			
4. Lampu penerangan			
5. Tempat duduk			
Fasilitas Tambahan			
1. Telepon umum			
2. Tempat sampah			
3. Pagar pengaman			
4. Papan iklan/pengumuman			

Tabel 3.4 : Formulir Survey Dimensi Halte

Formulir Survey Dimensi Halte	Provinsi :		
	Kota :		
	Nama Jalan :		
	No.Halte Pengamatan:		
	Tanggal :		
	Cuaca :		
Letak Halte	Dimensi Halte		

2. Data Tata Letak Halte Angkutan Umum

a. Data Tata Letak Terhadap Ruang Lalu Lintas

Survey tata letak halte terhadap ruang lalu lintas dilakukan dengan cara mengukur jarak halte dengan fasilitas penyeberangan, jarak halte dari persimpangan dan dari tempat yang membutuhkan ketenangan. Pengukuran dilakukan oleh tiga orang surveyor untuk semua titik pengamatan. Dua orang surveyor bertugas untuk mengukur dan satu orang surveyor bertugas untuk

mencatat hasil pengukuran pada format letak halte terhadap ruang lalu lintas seperti yang tercantum pada tabel 3.5.

Tabel 3.5 : Formulir Survey Tata Letak Halte Terhadap Ruang Lalu Lintas

Formulir Survey Tata Letak Halte Terhadap Ruang Lalu Lintas	Provinsi :
	Kota :
	Nama Jalan :
	No.Halte Pengamatan:
	Tanggal :
	Cuaca :
Tata Letak Halte Terhadap Ruang Lalu Lintas	Jarak (m)
Jarak Penempatan Halte Terhadap Fasilitas Pejalan Kaki	
Jarak Penempatan Halte dari Persimpangan	`
Jarak Penempatan Halte Dengan Tempat yang Butuh Ketenangan	`

b. Data Tata Letak Halte di Ruas Jalan

Survey tata letak halte di ruas jalan dilakukan dengan cara melihat bangunan halte yang letaknya di depan atau di belakang trotoar maupun yang tepat di trotoar dan dilengkapi dengan pagar pengaman. Survey dilakukan oleh satu orang surveyor untuk semua titik pengamatan. Hasil pengamatan dicatat pada format tata letak halte di ruas jalan seperti yang tercantum pada tabel 3.6.

Tabel 3.6 : Formulir Survey Tata Letak Halte di Ruas Jalan

Formulir Survey Tata Letak Halte di Ruas Jalan	Provinsi :
	Kota :
	Nama Jalan :
	No.Halte Pengamatan:
	Tanggal :
	Cuaca :
Letak Halte	Tata Letak Halte di Ruas Jalan

c. Data Tata Letak Lindungan Halte

Untuk survey tata letak lindungan halte dilakukan dengan cara melihat letak lindungan halte terhadap arus lalu lintas berupa lindungan yang menghadap ke muka atau menghadap ke belakang dan dilengkapi dengan

pagar pengaman. Survey dilakukan oleh satu orang surveyor untuk semua titik pengamatan. Hasil pengamatan dicatat pada format tata letak lindungan halte seperti yang tercantum pada tabel 3.7.

Tabel 3.7 : Formulir Survey Tata Letak Lindungan Halte

Formulir Survey Tata Letak Lindungan Halte	Provinsi :
	Kota :
	Nama Jalan :
	No.Halte Pengamatan:
	Tanggal :
	Cuaca :
Letak Halte	Tata Letak Lindungan Halte

d. Data Jarak Antara Halte

Survey jarak antara halte dilakukan dengan cara mengukur jarak antara halte yang satu dengan halte yang lainnya. Survey dilakukan oleh tiga orang surveyor untuk semua titik pengamatan. Dua orang surveyor bertugas untuk mengukur dan satu orang surveyor bertugas untuk mencatat hasil pengukuran pada format jarak antara halte seperti yang tercantum pada tabel 3.8.

Tabel 3.8 : Formulir Survey Jarak Antara Halte

Formulir Survey Jarak Antara Halte	Provinsi :	
	Kota :	
	Nama Jalan :	
	No.Halte Pengamatan:	
	Tanggal :	
	Cuaca :	
Dari Halte Sebelum	Ke Halte Sesudah	Jarak Antara Halte (m)

3. Data penempatan lokasi halte yang terdiri dari 4 kriteria yaitu :

a. Keselamatan

Survey keselamatan dilakukan dengan cara mengamati jarak pandang penumpang pada saat menunggu di halte, keamanan penumpang, jarak pandang penumpang terhadap kendaraan lain, gangguan terhadap kendaraan

lain serta jarak halte yang tersedia dengan penyeberangan. Survey dilakukan oleh dua orang surveyor untuk setiap titik pengamatan. Masing - masing surveyor bertugas untuk mengamati dan mencatat tingkat keselamatan pada halte di formulir keselamatan seperti yang tercantum pada tabel 3.9.

Tabel 3.9 : Formulir Survey Keselamatan

Formulir Survey Keselamatan	Provinsi :
	Kota :
	Nama Jalan :
	No.Halte Pengamatan:
	Tanggal :
	Cuaca :
Keselamatan di Halte	Hasil Pengamatan dan Pengukuran
Jarak Pandang	
Keamanan	
Jarak pandang penumpang terhadap kendaraan lain	
Gangguan Terhadap Kendaraan Lain	
Jarak Dengan Fasilitas Penyebrangan (m)	

b. Arus Lalu Lintas

Survey arus lalu lintas dilakukan dengan cara mengamati gangguan yang terjadi terhadap arus lalu lintas pada saat angkutan umum berhenti di halte. Survey dilakukan oleh satu orang surveyor untuk setiap titik pengamatan, kemudian mencatat hasil pengamatan pada formulir gangguan terhadap arus lalu lintas seperti yang tercantum pada tabel 3.10.

Tabel 3.10 : Formulir Survey Gangguan Terhadap Arus Lalu Lintas

Formulir Survey Gangguan Terhadap Arus Lalu Lintas	Provinsi :
	Kota :
	Nama Jalan :
	No.Halte Pengamatan:
	Tanggal :
	Cuaca :
Letak Halte	Gangguan Terhadap Arus Lalu Lintas

4. Data Pengguna Angkutan Umum

Survey dilakukan dengan cara menghitung jumlah penumpang yang berada di halte dan sekitar halte. Survey dilakukan oleh tiga orang surveyor untuk setiap lokasi pengamatan, kemudian mencatat hasil pengamatan pada formulir pengguna angkutan umum seperti yang tercantum pada tabel 3.11.

Tabel 3.11 : Formulir Survey Pengguna Angkutan Umum

Formulir Survey Pengguna Angkutan Umum	Provinsi :	
	Kota :	
	Nama Jalan :	
	No.Halte Pengamatan :	
	Tanggal :	
	Cuaca :	
Waktu	Penumpang yang berada di Halte	Penumpang yang berada di Sekitar Halte (50 meter dari halte)

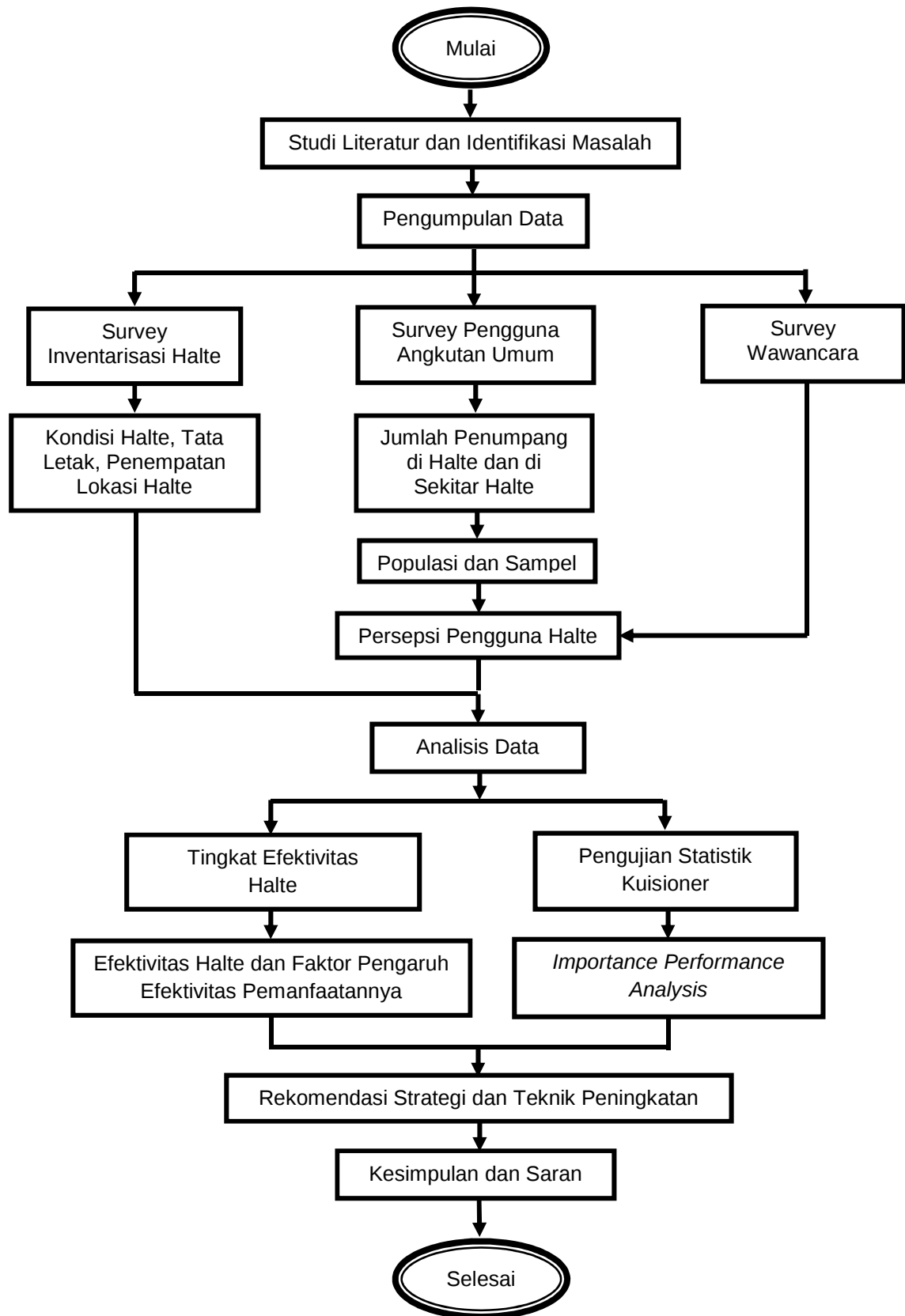
5. Data Persepsi Pengguna Angkutan Umum

Survey dilakukan dengan cara pembagian kuisioner kepada pengguna angkutan umum yang berada di halte maupun disepanjang ruas Jalan Jendral Sudirman dengan radius 50 meter dari halte. Setiap responden mengisi kuisioner yang dibagikan oleh surveyor. Jenis kuisioner yang dibagikan adalah kuisioner tertutup yaitu kuisioner yang sudah disediakan jawabannya, sehingga responden hanya memilih jawaban yang sesuai dan tidak memungkinkan diperoleh jawaban lain seperti yang tercantum pada Lampiran 1. Setiap responden berhak memberikan pendapat mengenai tingkat kepuasan dan kepentingan halte. Skala yang digunakan adalah Skala Likert dengan klasifikasi sebagai berikut sangat tidak puas/penting (STP), tidak puas/penting (TP), ragu - ragu (RR), puas/penting (P) dan sangat puas/penting (SP).

3.4 Waktu Penelitian

Waktu pengambilan data dilakukan selama 8 (delapan) hari. Untuk waktu survey inventarisasi dan pengamatan penumpang yang ada di halte dan sekitar halte dilakukan selama 7 hari (1 minggu). Interval waktu pengamatan dilakukan selama 3 (tiga) jam yaitu pagi pukul 06.00 – 09.00, siang pukul 11.00 – 14.00 dan sore pukul 16.00 – 19.00. Dan untuk pembagian kuisioner dilakukan selama 1 hari.

3.5 Diagram Alir Penelitian



Gambar 3.2 : Diagram Alir Penelitian

3.6 Uraian Diagram Alir Penelitian

3.6.1 Studi Literatur dan Identifikasi Masalah

Untuk studi literatur, peneliti mencari buku - buku, jurnal - jurnal dan skripsi terdahulu yang berkaitan dengan permasalahan yang akan dibahas guna membantu wawasan peneliti dalam melakukan penelitian ini.

Selanjutnya, peneliti melakukan pengamatan langsung di lapangan mengenai halte yang ada di ruas Jalan Jenderal Sudirman. Berdasarkan pengamatan yang dilakukan, pemanfaatan halte yang tersedia kurang optimal dan penyebaran halte kurang merata. Berdasarkan pengamatan beberapa halte yang jaraknya dekat dengan persimpangan, jumlah halte yang sangat terbatas, berdekatan dengan tempat yang membutuhkan ketenangan, kondisi halte yang tidak terawat dan tidak dilengkapi fasilitas yang layak serta disalah gunakan dari fungsi awal sebagai tempat untuk menaik atau menurunkan penumpang menjadi tempat parkirnya kendaraan, serta tidak terdapatnya teluk bus sebagai tempat berhenti sementara kendaraan penumpang umum agar tidak mengganggu arus lalu lintas saat angkutan umum berhenti. Semua permasalahan ini akan berpengaruh pada penurunan tingkat efektivitas pemanfaatan dari halte yang tersedia di ruas jalan tersebut.

3.6.2 Pengumpulan Data

Data yang dikumpulkan dalam penelitian ini terdiri dari :

1. Survey Inventarisasi Halte

Jenis survey inventarisasi yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah :

- a. Data Kondisi Halte Angkutan Umum

Data kondisi halte terdiri dari beberapa bagian yaitu :

1. Data Kondisi Fisik

Data ini merupakan data kondisi fisik dari bangunan halte yang terdiri dari kondisi tiang, kondisi atap dan kondisi lantai.

2. Data Fasilitas Halte

Data ini merupakan data dari fasilitas – fasilitas yang tersedia di halte. Fasilitas tersebut terdiri dari fasilitas utama dan fasilitas tambahan.

3. Data Dimensi Halte

Data ini merupakan data ukuran dari bangunan halte yang dilakukan dengan cara mengukur dimensi halte yang diteliti.

b. Data Tata Letak Halte

Data tata letak halte terdiri dari beberapa bagian yaitu :

1. Data Tata Letak Halte Terhadap Ruang Lalu Lintas

Data ini merupakan data tata letak atau penempatan halte terhadap ruang lalu lintas yang pengambilannya didasarkan pada jarak halte terhadap fasilitas penyeberangan, jarak halte dari persimpangan dan jarak halte dari gedung yang membutuhkan ketenangan.

2. Data Tata Letak Halte di Ruas Jalan

Data ini merupakan data tata letak atau penempatan halte di ruas jalan yang pengambilannya didasarkan pada letak halte terhadap trotoar.

3. Data Tata Letak Lindungan Halte

Data ini merupakan data tata letak atau posisi lindungan dari bangunan halte terhadap arus lalu lintas.

4. Data Jarak Antara Halte

Data ini merupakan data jarak dari halte satu ke halte lainnya yang dilakukan dengan cara mengukur semua halte yang ada pada satu koridor.

c. Data penempatan lokasi halte terdiri dari yaitu keselamatan dan arus lalu lintas

2. Data Penggunaan Halte

Data ini digunakan sebagai populasi untuk menentukan jumlah sampel yang dapat dilihat dari jumlah penumpang yang berada di halte dan di sekitar halte.

3. Data Persepsi Pengguna Angkutan Umum

Data ini merupakan data yang diperoleh dari persepsi atau pandangan dari penumpang mengenai tingkat kepuasan yang telah dirasakan dan tingkat kepentingan atau harapan. Teknik survey untuk memperoleh persepsi pengguna halte menggunakan kuisioner yang disusun sesuai dengan standar minimal pelayanan halte pada tabel 2.2. Indikator yang digunakan dapat dilihat pada tabel 3.12.

Tabel 3.12 : Indikator dan Variabel Kuisioner

No	Indikator	Variabel
1.	Ketersediaan lampu penerang	X1
2.	Petugas keamanan	X2
3.	Informasi gangguan keamanan	X3
4.	Informasi tanggap darurat	X4
5.	Pintu darurat	X5
6.	Fasilitas pengatur suhu ruangan	X6
7.	Fasilitas kebersihan	X7
8.	Luas lantai perorang agar bisa berdiri selama menunggu di halte	X8
9.	Fasilitas kemudahan untuk naik/turun bagi penumpang	X9
10.	Ketersediaan tempat duduk	X0
11.	Kursi prioritas bagi penyandang cacat, usia lanjut, anak – anak dan wanita hamil	X11
12.	Ruang khusus untuk kursi roda	X12
13.	Kemiringan lantai dan tekstur khusus untuk mempermudah pengguna kursi roda, penyandang cacat, usia lanjut dan wanita hamil	X13
14.	Ketetapan waktu tunggu minimal 7 menit saat jam puncak dan 45 menit saat jam non puncak	X14
15.	Ketetapan waktu berhenti di halte bagi angkutan umum	X15
16.	Informasi pelayanan seperti nama halte, jadwal kedatangan dan keberangkatan angkutan umum serta rute angkutan umum	X16
17.	Informasi waktu kedatangan angkutan umum yang disampaikan di halte untuk mempermudah pengguna halte dalam memperkirakan waktu kedatangan angkutan umum	X17
18.	Ruang yang cukup untuk akses keluar masuk halte	X18
19.	Informasi gangguan perjalanan angkutan umum saat terjadi keterlambatan	X19

3.6.3 Pengujian Statistik Kuisioner

Langkah – langkah analisis untuk menguji validitas dan reabilitas dari kuisioner hasil tanggapan responden adalah sebagai berikut :

1. Menggantikan pilihan jawaban responden pada setiap item dengan klasifikasi seperti yang tercantum pada tabel 3.13.

Tabel 3.13 : Skala Klasifikasi Jawaban

Klasifikasi Jawaban	Skor
Sangat Tidak Puas/Penting	1
Tidak Puas/Penting	2
Ragu – ragu	3
Puas/Penting	4
Sangat Puas/Penting	5

2. Menyusun tabel yang berisi skor dari setiap jawaban responden dan butir pertanyaan, kemudian menghitung frekuensi pilihan jawaban pada setiap butir pertanyaan lalu dijumlahkan.
3. Menganalisa data setiap jawaban responden untuk mengetahui validitas (kesahihan) dan reliabilitas (keandalan) yang diuji menggunakan program *SPSS (Statistical Product and Service Solution)* versi 16. Jika dihitung secara matematis dapat menggunakan persamaan (rumus 2.4 Bab II-26) dan (rumus 2.5 Bab II-29).

3.6.4 Tingkat Efektivitas Halte Angkutan Umum

3.6.3.1 Kondisi Halte

1. Kondisi Fisik Halte

Untuk mengetahui kondisi halte angkutan umum dinilai berdasarkan pada kondisi fisik halte yang meliputi kondisi tiang, kondisi atap dan kondisi. Pemberian nilai pada tiap - tiap kondisi fisik halte diklasifikasikan dengan cara pemberian skor, yaitu menggunakan nilai 1 untuk kondisi fisik halte yang buruk, nilai 2 untuk kondisi fisik halte cukup dan nilai 3 untuk kondisi fisik halte baik sesuai dengan tabel 2.3..

2. Fasilitas - fasilitas Halte

Untuk fasilitas halte pemberian nilai didasarkan pada kelengkapan fasilitas utama dan fasilitas tambahan. Pemberian nilai pada tiap - tiap kondisi ketersediaan fasilitas halte diklasifikasikan dengan cara pemberian skor, yaitu menggunakan nilai 1 untuk ketersediaan fasilitas halte buruk, nilai 2 untuk ketersediaan fasilitas halte cukup dan nilai 3 untuk ketersediaan fasilitas halte yang baik seperti yang tercantum pada tabel 2.4.

3. Dimensi Halte

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat (1996) standar dimensi bangunan halte yang baik adalah dimensi halte ukuran minimum dengan

luas efektif halte adalah panjang ≥ 4 meter dan lebar ≥ 2 meter. Untuk memperoleh nilai dimensi halte diklasifikasikan dengan cara pemberian skor, yaitu nilai 1 untuk halte yang berukuran panjang < 4 meter dan lebar < 2 meter, nilai 2 untuk halte yang berukuran panjang ≥ 4 meter dan lebar < 2 meter serta nilai 3 untuk halte berukuran panjang ≥ 4 meter dan lebar ≥ 2 meter seperti yang tercantum pada tabel 2.5.

3.6.3.2 Tata Letak Halte

1. Tata Letak Terhadap Ruang Lalu Lintas

Untuk mengetahui nilai penempatan halte terhadap ruang lalu lintas diklasifikasikan sesuai dengan standar Dinas Perhubungan Darat yaitu dengan cara pemberian skor, yaitu menggunakan nilai 1 untuk penempatan yang buruk, nilai 2 untuk penempatan yang cukup dan nilai 3 untuk penempatan baik seperti yang tercantum pada tabel 2.6.

2. Tata Letak di Ruas Jalan

Untuk mengetahui nilai penempatan halte di ruas jalan diklasifikasikan dengan cara pemberian skor, yaitu menggunakan nilai 1 untuk penempatan halte di ruas jalan buruk, nilai 2 untuk penempatan halte di ruas jalan yang cukup dan nilai 3 untuk penempatan halte di ruas jalan yang baik seperti yang tercantum pada tabel 2.7.

3. Tata Letak Lindungan Halte

Untuk mengetahui nilai tata letak lindungan halte diklasifikasikan dengan cara pemberian skor, yaitu menggunakan nilai 1 untuk penempatan lindungan halte yang buruk, nilai 2 untuk penempatan lindungan halte yang cukup dan nilai 3 untuk penempatan lindungan halte yang baik seperti yang tercantum pada tabel 2.8.

4. Jarak Antara Halte

Untuk mengetahui jarak antar halte dilakukan pengukuran langsung di lapangan dan berdasarkan pada standar jarak antar halte yang telah ditentukan oleh Departemen Perhubungan Darat, maka perlu dilakukan pembagian kelas interval untuk mengetahui secara tepat jarak antara halte yang tersedia. Dari hasil pembagian kelas interval, maka dilakukan penilaian terhadap jarak antara halte yaitu menggunakan nilai 1 untuk memenuhi standar, nilai 2 untuk yang cukup memenuhi standar dan nilai untuk yang tidak memenuhi standar.

3.6.3.3 Penempatan Lokasi Halte

Pemenuhan kriteria penempatan halte dibagi menjadi dua kriteria yaitu keselamatan dan arus lalu lintas.

1. Keselamatan, meliputi :

- a. Jarak pandang penumpang saat menunggu di halte diklasifikasikan dengan cara pemberian skor, yaitu nilai 1 untuk jarak pandang buruk, nilai 2 untuk jarak pandang cukup dan nilai 3 untuk jarak pandang yang baik seperti yang tercantum pada tabel 2.9.
- b. Keamanan penumpang diklasifikasikan dengan cara pemberian skor, yaitu menggunakan nilai 1 untuk tidak aman, nilai 2 untuk keamanan cukup dan nilai 3 untuk keamanan yang aman seperti yang tercantum pada tabel 2.10.
- c. Jarak pandang terhadap kendaraan lain diklasifikasikan dengan cara pemberian skor, yaitu menggunakan nilai 1 untuk jarak pandang terhadap kendaraan lain buruk, nilai 2 untuk jarak pandang terhadap kendaraan lain cukup dan nilai 3 untuk jarak pandang terhadap kendaraan lain baik seperti yang tercantum pada tabel 2.11.
- d. Gangguan terhadap kendaraan lain diklasifikasikan dengan cara pemberian skor, yaitu menggunakan nilai 1 untuk mengganggu kendaraan lain, nilai 2 untuk cukup mengganggu kendaraan lain dan nilai 3 untuk tidak mengganggu kendaraan lain seperti yang tercantum pada tabel 2.12.
- e. Jarak yang cukup terhadap penyeberangan yang disesuaikan dengan standar Dinas Perhubungan Darat dengan diklasifikasikan yaitu menggunakan nilai 1 untuk jarak jauh dari penyeberangan, nilai 2 untuk jarak yang cukup dari penyeberangan dan nilai 3 untuk jarak yang dekat dengan penyeberangan seperti yang tercantum pada tabel 2.13.

2. Arus lalu lintas berupa gangguan terhadap arus lalu lintas lain saat berhenti.

Diklasifikasikan dengan cara pemberian skor, yaitu menggunakan nilai 1 untuk mengganggu lalu lintas lain, nilai 2 untuk cukup mengganggu lalu lintas lain dan nilai 3 untuk tidak mengganggu lalu lintas lain seperti yang tercantum pada tabel 2.14.

Dari semua tingkat efektivitas pada setiap faktor penentu yang telah dikumpulkan, maka diperoleh nilai total terbesar dan nilai total terkecil. Setelah dijumlahkan sesuai dengan persamaan (rumus 2.1 Bab II-23), maka dapat ditentukan kelas interval sesuai

dengan persamaan (rumus 2.2 Bab II-23) untuk dilakukan klasifikasi efektivitas halte secara keseluruhan.

3.6.5 Importance Performance Analysis (IPA)

Untuk mengetahui persepsi tingkat kepuasan dan kepentingan pengguna angkutan umum terhadap pemanfaatan halte dilakukan analisis *Importance Performance Analysis* menggunakan program *SPSS (Statistical Product and Service Solution)* versi 16 untuk mendapatkan diagram kartesius. Jika dihitung secara matematis dapat menggunakan persamaan (rumus 2.6, 2.7 dan 2.8 Bab II-30).

3.6.6 Pembahasan

Berdasarkan kondisi eksisting, maka diperoleh tingkat efektivitas halte angkutan umum di ruas Jalan Jenderal Sudirman. Dari tingkat efektivitas tersebut, kemudian dapat disimpulkan efektivitas halte tersebut dan faktor – faktor yang mempengaruhi pemanfaatannya. Dan berdasarkan analisis tingkat kepuasan dan kepentingan menggunakan *Importance Performance Analysis* yang dituangkan dalam diagram kartesius, maka diperoleh faktor – faktor pelayanan halte yang perlu dipertahankan dan yang menjadi prioritas utama dalam penanganan.

3.6.7 Rekomendasi Strategi dan Teknik Peningkatan

Setelah hasil analisa dan pembahasan selesai dilakukan, selanjutnya akan dicari solusi terbaik untuk merekomendasikan strategi dan teknik peningkatan guna mengatasi masalah yang terjadi, sehingga dapat memicu peningkatan efektivitas pemanfaatan halte yang tersedia.

3.6.8 Kesimpulan dan Saran

Pada bagian ini, peneliti memberi kesimpulan berdasarkan hasil evaluasi efektivitas pemanfaatan halte angkutan umum serta saran yang berguna sebagai bahan masukan kepada instansi terkait.