



Department of Digital Business

Journal of Artificial Intelligence and Digital Business (RIGGS)

Homepage: <https://journal.ilmudata.co.id/index.php/RIGGS>

Vol. 5 No. 2 (2026) pp: 16445-16452

P-ISSN: 2963-9298, e-ISSN: 2963-914X

Evaluasi Fasilitas dan Dimensi Halte Angkutan Umum pada Trayek Terminal Binawa – Wisma Donggala di Kabupaten Donggala Tahun 2025

Ni Luh Nia Trisnayanti¹, Roffi'i Eko Atmaja², Tingkah Ginting³, R.Caesario Boing⁴

^{1,2,3}Mahasiswa Sarjana Terapan Transportasi Darat, Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD

⁴Dosen Sarjana Terapan Transportasi Darat, Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD

¹niatrisna31@gmail.com, ²zordfaang@gmail.com, ³tingkahgitsu070501@gmail.com, ⁴caesario.boing@ptdisttd.ac.id

Abstrak

Halte merupakan infrastruktur vital dalam sistem angkutan umum yang berfungsi sebagai titik naik turun penumpang serta menunjang kenyamanan dan keselamatan pengguna. Penelitian ini bertujuan mengevaluasi kelengkapan fasilitas dan kesesuaian dimensi halte pada trayek Terminal Banawa – Wisma Donggala di Kabupaten Donggala, sekaligus merumuskan desain halte usulan yang sesuai standar. Penelitian menggunakan metode deskriptif kuantitatif melalui survei inventarisasi langsung, pengukuran dimensi fisik, penghitungan volume penumpang pada waktu sibuk, dan survei wawancara kebutuhan penumpang. Data eksisting dibandingkan dengan standar minimal dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 271/HK.105/DRJD/96 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 10 Tahun 2012. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ketiga halte yang disurvei hanya memiliki kelengkapan fasilitas sebesar 20% (2 dari 10 fasilitas standar, yaitu tempat duduk dan kanopi), dengan kondisi keduanya tergolong buruk. Dari tiga segmen trayek yang dianalisis, dua segmen (Dishub Lama–PT Jetty Cindara dan PT Jetty Cindara–PT Samas) memiliki dimensi halte di bawah standar minimal 4×2 meter, sementara segmen PT Samas–Wisma Donggala telah memenuhi standar seiring volume penumpang tertinggi, yaitu 32 penumpang pada waktu sibuk. Survei wawancara mengidentifikasi tempat duduk, kanopi, dan lampu penerangan sebagai kebutuhan fasilitas prioritas. Berdasarkan temuan tersebut, diusulkan desain halte berukuran 4×2×2,5 meter dengan kelengkapan fasilitas sesuai standar. Penelitian ini merekomendasikan renovasi dan penambahan fasilitas halte secara menyeluruh, penyesuaian dimensi berdasarkan kebutuhan aktual, serta program pemeliharaan rutin oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Donggala.

Kata kunci: Halte Angkutan Umum, Evaluasi Fasilitas, Dimensi Halte, Trayek, Kabupaten Donggala

1. Latar Belakang

Transportasi publik merupakan tulang punggung mobilitas masyarakat di berbagai daerah, termasuk di Kabupaten Donggala, Sulawesi Tengah. Angkutan umum dengan trayek tetap dan teratur menjadi pilihan utama masyarakat untuk melakukan perjalanan sehari-hari, baik untuk keperluan bekerja, pendidikan, maupun keperluan lainnya. Dalam rangka memberikan pelayanan yang optimal, ketersediaan infrastruktur pendukung seperti halte menjadi sangat penting. Halte sebagai fasilitas prasarana angkutan umum memiliki peran strategis dalam menunjang kenyamanan dan keselamatan penumpang. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan, halte harus dilengkapi berbagai fasilitas minimal yang memenuhi standar keselamatan, kenyamanan, dan kemudahan akses bagi penumpang. Fasilitas tersebut mencakup papan nama/identitas, rambu petunjuk, papan informasi trayek, lampu penerangan, tempat duduk, kanopi, tempat sampah, pagar, dan papan pengumuman. Penempatan dan pengaturan halte yang baik perlu memperhatikan lokasi, kelengkapan fasilitas, serta pemanfaatannya agar sesuai dengan kebutuhan dan standar yang berlaku, sehingga tidak menimbulkan dampak negatif terhadap kelancaran aktivitas lalu lintas di sekitarnya (Hariyati, 2017).

Trayek Terminal Banawa – Wisma Donggala merupakan salah satu trayek angkutan umum utama di Kabupaten Donggala yang melayani koridor penting kawasan perkantoran, permukiman, dan area komersial. Berdasarkan pengamatan awal, kondisi halte di sepanjang trayek ini menunjukkan indikasi ketidaklengkapan fasilitas dan ketidaksesuaian dimensi dengan standar yang berlaku. Kondisi ini berpotensi menurunkan minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum dan beralih ke kendaraan pribadi, yang pada gilirannya berdampak pada peningkatan kemacetan dan polusi. Penyediaan titik pemberhentian yang tertata dan terencana dengan baik telah

terbukti membantu mengurai kepadatan lalu lintas di sekitar simpul-simpul pergerakan penumpang, sehingga penataan halte tidak dapat dilepaskan dari upaya pengendalian kemacetan secara menyeluruh (Fadlilah, 2019).

Berdasarkan permasalahan tersebut, diperlukan evaluasi menyeluruh terhadap fasilitas dan dimensi halte di sepanjang trayek Terminal Banawa – Wisma Donggala sebagai dasar rekomendasi perbaikan dan pengembangan infrastruktur angkutan umum di Kabupaten Donggala.

2. Tinjauan Pustaka

2.1. Definisi dan Fungsi Halte

Halte (bus stop) adalah tempat pemberhentian kendaraan angkutan umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan, keamanan, kenyamanan, dan kemudahan. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 10 Tahun 2012, halte merupakan bagian dari fasilitas pejalan kaki yang terintegrasi dengan sistem transportasi umum. Selain itu, kelayakan sebuah halte turut ditentukan oleh empat parameter utama, yaitu tata letak, kelengkapan serta kondisi fasilitas, jarak antar halte, dan waktu tempuh angkutan, yang secara bersama-sama menggambarkan kualitas pelayanan halte terhadap penggunaanya (Mukhtar, 2022).

Fungsi halte tidak hanya sebagai titik naik turun penumpang, tetapi juga sebagai ruang tunggu yang aman dan nyaman, penyedia informasi trayek dan jadwal, serta elemen identitas visual sistem angkutan umum di suatu kota atau daerah. Keberadaan halte yang baik terbukti meningkatkan minat masyarakat menggunakan angkutan umum dan mendukung keberlanjutan sistem transportasi massal.

2.2. Standar Fasilitas Halte

Berdasarkan standar yang ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia, fasilitas minimal yang harus terdapat pada sebuah halte angkutan umum meliputi:

1. papan nama/identitas halte,
2. rambu petunjuk,
3. papan informasi trayek,
4. lampu penerangan,
5. tempat duduk,
6. kanopi/atap pelindung,
7. tempat sampah,
8. telepon,
9. pagar pengaman, dan
10. papan pengumuman.

Kelengkapan fasilitas ini menjadi indikator utama dalam penilaian kualitas pelayanan halte. Kondisi fisik fasilitas juga dinilai dalam dua kategori, yaitu baik dan buruk. Fasilitas dalam kondisi baik adalah fasilitas yang masih berfungsi optimal dan tidak mengalami kerusakan yang berarti. Sebaliknya, fasilitas dalam kondisi buruk adalah fasilitas yang mengalami kerusakan, tidak berfungsi, atau sudah tidak layak pakai. Temuan pada evaluasi halte di Kota Tegal menunjukkan pola yang serupa, yaitu rendahnya tingkat kelengkapan fasilitas dibandingkan standar yang dipersyaratkan, sehingga diperlukan perencanaan kebutuhan halte yang lebih terintegrasi dengan kondisi lapangan agar penyediaan fasilitas tepat sasaran (Rusmandani, Setiawan, & Unzilattirrizqi, 2020).

2.3. Standar Dimensi Halte

Penentuan dimensi halte didasarkan pada jumlah penumpang yang menunggu pada waktu sibuk. Standar minimal dimensi halte berdasarkan peraturan yang berlaku adalah 4×2 meter atau luas 8 m². Untuk perhitungan kebutuhan luas yang lebih spesifik, digunakan pendekatan ruang gerak bebas penumpang (free flow space) dengan ketentuan minimum 0,6 m² per penumpang dan maksimum 0,9 m² per penumpang. Rumus perhitungan kebutuhan luas halte adalah sebagai berikut:

$$\text{Luas Minimum} = \text{Jumlah Penumpang} \times 0,6 \text{ m}^2$$

$$\text{Luas Maksimum} = \text{Jumlah Penumpang} \times 0,9 \text{ m}^2$$

Pendekatan penentuan tipe dan dimensi halte berdasarkan kapasitas angkut juga diterapkan dalam perencanaan halte Bus Rapid Transit (BRT), di mana ukuran halte dibedakan menjadi beberapa tipe sesuai dengan volume penumpang yang dilayani pada masing-masing koridor (Merdiana, Hasanuddin, & Kriswardhana, 2016).

3. Metode Penelitian

Penelitian ini bersifat Deskriptif Kuantitatif. Deskriptif karena penelitian ini bertujuan menggambarkan dan mengevaluasi kondisi eksisting (kelengkapan fasilitas, kondisi fisik dan dimensi halte) yang ada di lapangan. Sedangkan Kuantitatif karena data yang dikumpulkan berupa angka angka terukur seperti persentase kelengkapan halte, dimensi fisik halte, dan jumlah volume penumpang naik dan turun.

3.1 Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di sepanjang trayek Terminal Banawa – Wisma Donggala, Kabupaten Donggala, Provinsi Sulawesi Tengah. Trayek ini melewati beberapa titik penting meliputi Bundaran Anjungan, Gapura Ibu Kota, Dishub Lama, PT Jetty Cindara, PT Samas, dan berakhir di Wisma Donggala. Pengambilan data dilakukan pada Tahun 2025 oleh Tim PKL PTDI STTD Kabupaten Donggala.

3.2 Jenis dan Sumber Data

Penelitian ini menggunakan 2 jenis data yaitu :

- a. Data Primer
Data primer diperoleh melalui survei inventarisasi langsung di lapangan menggunakan formulir survei Model I PTDI STTD, pengukuran dimensi fisik halte, dan penghitungan volume penumpang pada waktu sibuk.
- b. Data Sekunder
Data sekunder bisa berupa referensi peraturan dan standar minimal fasilitas halte, data trayek angkutan umum dari Dinas Perhubungan Kabupaten Donggala, serta literatur ilmiah terkait.

3.3 Teknik Pengumpulan Data

- a. Survei Inventarisasi Halte
Survei inventarisasi dilakukan dengan melakukan pengamatan dan pencatatan langsung terhadap ketersediaan dan kondisi setiap fasilitas halte menggunakan formulir.
- b. Pengukuran Dimensi
Pengukuran dimensi dilakukan dengan pengukuran panjang, lebar, dan tinggi halte serta dimensi tempat duduk menggunakan alat ukur standar.
- c. Survei Penumpang Dinamis
Survei ini dilakukan dengan menghitung jumlah penumpang naik dan turun di setiap segmen pada periode waktu sibuk (peak hour) pagi dan sore hari.

3.4 Teknik Analisis Data

Analisis data dilakukan dalam tiga tahap :

- a. Analisis Kelengkapan Fasilitas yaitu menghitung persentase ketersediaan dan kondisi fasilitas setiap halte kemudian membandingkannya dengan standar yang berlaku.
- b. Analisis Dimensi yaitu menghitung kebutuhan luas halte berdasarkan volume penumpang waktu sibuk dan membandingkannya dengan dimensi eksisting serta standar minimal.

- c. Analisis Volume Penumpang Analisis Volume Penumpang, yaitu mengidentifikasi pola pergerakan penumpang dan segmen dengan beban tertinggi sebagai dasar prioritas perbaikan.

4. Hasil dan Diskusi

4.1 Inventarisasi Fasilitas Halte

Survei inventarisasi dilakukan terhadap tiga halte yang berada di sepanjang trayek Terminal Banawa – Wisma Donggala. Hasil inventarisasi menunjukkan gambaran kondisi fasilitas yang cukup memprihatinkan. Tabel 4.1 menyajikan rekapitulasi ketersediaan fasilitas pada masing-masing halte.

Tabel 4.1. Rekapitulasi Fasilitas Halte pada Trayek Terminal Banawa – Wisma Donggala

No.	Lokasi Halte	Papan Nama	Rambu Petunjuk	Info Trayek	Lampu Penerangan	Tempat Duduk	Kanopi	Tempat Sampah	Pagar	Papan Pengumuman	Skor (%)
1	Loli Oge	X	X	X	X	✓	✓	X	X	X	20%
2	Depan Kantor Desa Loli Dondo	X	X	X	X	✓	✓	X	X	X	20%
3	Depan SMK 2 Banawa	X	X	X	X	✓	✓	X	X	X	20%

Sumber : Hasil Analisis

Keterangan: ✓ = Ada/Baik, X = Tidak Ada/Buruk

Berdasarkan Tabel 4.1, dapat dilihat bahwa ketiga halte yang disurvei hanya memiliki dua fasilitas dari sepuluh fasilitas standar yang ada, yaitu tempat duduk dan kanopi. Fasilitas lainnya seperti papan nama/identitas halte, rambu petunjuk, papan informasi trayek, lampu penerangan, telepon umum, tempat sampah, pagar, dan papan pengumuman tidak tersedia di ketiga halte tersebut.

Tingkat kelengkapan fasilitas yang hanya mencapai 20% menunjukkan kondisi yang jauh di bawah standar minimal pelayanan. Lebih lanjut, fasilitas yang ada (tempat duduk dan kanopi) pun berada dalam kondisi buruk, yang mengindikasikan kurangnya pemeliharaan secara berkala. Ketiadaan lampu penerangan menjadi perhatian khusus karena berkaitan langsung dengan aspek keselamatan penumpang, terutama pada malam hari. Kondisi rendahnya kelengkapan fasilitas semacam ini juga ditemukan pada evaluasi halte angkutan umum di Jakarta Utara, yang menunjukkan bahwa keterbatasan fasilitas dasar seperti penerangan dan papan informasi menjadi kendala umum dalam upaya peningkatan minat masyarakat terhadap angkutan umum (Hasibuan, 2018).

4.2 Analisis Kondisi Fisik dan Dimensi Halte

Pengukuran dimensi fisik dilakukan terhadap ketiga halte. Halte Loli Oge memiliki dimensi panjang 6,35 m, lebar 1,85 m, dan tinggi 2,85 m. Halte di depan Kantor Desa Loli Dondo memiliki dimensi panjang 6,5 m, lebar 1,8 m, dan tinggi 3 m. Halte di depan SMK 2 Banawa memiliki dimensi panjang 6,3 m, lebar 2,3 m, dan tinggi 4 m.

Penentuan dimensi yang dibutuhkan didasarkan pada volume penumpang pada waktu sibuk di masing-masing segmen. Analisis kesesuaian dimensi dilakukan dengan membandingkan luas halte yang dibutuhkan berdasarkan formula ruang gerak bebas penumpang dengan standar minimal halte 4×2 meter. Tabel 4.2 menyajikan hasil analisis tersebut.

Tabel 4.2 Analisis Kesesuaian Dimensi Halte per Segmen Trayek

Segmen	Jumlah Penumpang	Luas Halte (m ²)	Dimensi Dibutuhkan	Standar	Keterangan
Dishub Lama – PT. Jetty Cindara	10	5,4	2,70 x 2	4 x 2	Tidak Sesuai
PT. Jetty Cindara – PT Samas	7	3,78	1,89 x 2	4 x 2	Tidak Sesuai
PT Samas – Wisma Donggala	32	17,28	8,64 x 2	4 x 2	Sesuai

Sumber : Hasil Analisis

Dari Tabel 4.2, terlihat bahwa dua dari tiga segmen trayek (Dishub Lama – PT Jetty Cindara dan PT Jetty Cindara – PT Samas) memiliki dimensi halte yang tidak sesuai dengan standar minimal 4×2 meter. Pada segmen Dishub Lama – PT Jetty Cindara, dimensi yang dibutuhkan berdasarkan volume penumpang hanya 2,7×2 m,

DOI: <https://doi.org/10.31004/riggs.v5i2.11689>

Lisensi: Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0)

lebih kecil dari standar minimal. Kondisi ini mengindikasikan bahwa jumlah penumpang yang menggunakan halte di segmen ini relatif rendah, namun tetap perlu dipenuhi standar minimal yang berlaku.

Segmen PT Samas – Wisma Donggala menjadi satu-satunya segmen yang dimensinya sudah sesuai standar, bahkan melampaui standar minimal dengan kebutuhan luas yang mencapai 8,64×2 meter. Hal ini sejalan dengan volume penumpang tertinggi yang ditemukan pada segmen ini, yaitu mencapai 32 penumpang pada waktu sibuk.

4.3 Analisis Volume Penumpang Dinamis

Survei penumpang dinamis dilakukan pada kondisi berangkat (Terminal Banawa menuju Wisma Donggala) dan kondisi kembali (Wisma Donggala menuju Terminal Banawa). Data yang terkumpul menggambarkan pola pergerakan penumpang di setiap segmen trayek. Tabel 4.3 menyajikan rekapitulasi data volume penumpang.

Tabel 4.3 Data Volume Penumpang Naik Turun per Segmen (Waktu Sibuk)

Arah	No.	Segmen	Pnp Naik	Pnp Turun	Jumlah Pnp
Berangkat	1	Terminal Banawa – Bundaran Anjungan	31	1	32
	2	Bundaran Anjungan – Gapura Ibu Kota	2	0	2
	3	Gapura Ibu Kota – Dishub Lama	1	3	4
	4	Dishub Lama – PT Jetty Cindara	3	8	11
	5	PT Jetty Cindara – PT Samas	1	3	4
	6	PT Samas – Wisma Donggala	4	28	32
Kembali	1	Wisma Donggala – PT Samas	23	4	27
	2	PT Samas – PT Jetty Cindara	2	5	7
	3	PT Jetty Cindara – Dishub Lama	4	6	10
	4	Dishub Lama – Gapura Ibu Kota	5	2	7
	5	Gapura Ibu Kota – Bundaran Kedua Bupati	2	1	3
	6	Bundaran Kedua Bupati – Terminal Banawa	0	32	32

Sumber : Hasil Analisis

Dari Tabel 4.3, dapat diidentifikasi beberapa temuan penting. Pada arah berangkat, segmen Terminal Banawa – Bundaran Anjungan memiliki jumlah penumpang yang paling tinggi yaitu 32 penumpang, diikuti oleh segmen PT Samas – Wisma Donggala dengan 32 penumpang. Pola ini menunjukkan bahwa Terminal Banawa merupakan titik asal perjalanan dengan konsentrasi penumpang terbesar, sementara Wisma Donggala merupakan titik tujuan utama.

Pada arah kembali, segmen Wisma Donggala – PT Samas mencatat jumlah penumpang tertinggi yaitu 27 penumpang, dan volume penumpang semakin menurun di segmen-segmen berikutnya hingga mencapai nol pada segmen Bundaran Kedua Bupati – Terminal Banawa untuk penumpang naik. Pola asimetris ini mengindikasikan bahwa trayek ini lebih banyak digunakan untuk perjalanan satu arah ke kawasan Wisma Donggala yang merupakan pusat kegiatan ekonomi dan perkantoran. Pola pergerakan penumpang yang tidak merata antar segmen ini sejalan dengan temuan pada trayek angkutan pedesaan di Kabupaten Manggarai, di mana kebutuhan halte lebih terkonsentrasi pada segmen dengan tarikan perjalanan tinggi seperti kawasan permukiman dan pusat kegiatan ekonomi (Nugraha, Asrizal, & Sejati, 2023).

Dari perspektif kebutuhan fasilitas halte, segmen dengan volume penumpang tinggi seperti PT Samas – Wisma Donggala memerlukan perhatian lebih dalam hal kapasitas dan kelengkapan fasilitas halte. Ketiadaan fasilitas informasi trayek dan lampu penerangan di halte-halte pada segmen ini berpotensi menimbulkan ketidaknyamanan dan ketidakamanan penumpang. Hal serupa juga diungkapkan dalam evaluasi penggunaan angkutan umum perkotaan di Kota Malang, yang menekankan bahwa segmen dengan volume penumpang tinggi perlu diprioritaskan dalam penyediaan fasilitas guna menjaga kenyamanan dan keselamatan pengguna (Primasworo, Oktaviastuti, & Madun, 2022).

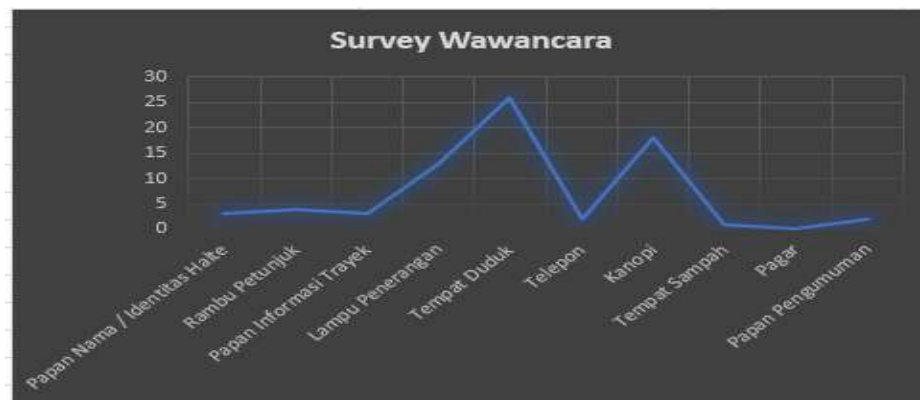
4.4 Kesenjangan Antara Kondisi Eksisting dan Standar

Berdasarkan seluruh analisis yang telah dilakukan, terdapat kesenjangan yang signifikan antara kondisi eksisting halte dan standar minimal yang berlaku. Kesenjangan tersebut dapat dirangkum dalam tiga aspek utama:

- Aspek Kelengkapan Fasilitas**
Hanya 20% fasilitas yang tersedia (2 dari 10 fasilitas standar), jauh di bawah ketentuan minimal yang mensyaratkan semua fasilitas tersedia.
- Aspek Kondisi Fasilitas**
Dari dua fasilitas yang ada (tempat duduk dan kanopi), keduanya berada dalam kondisi buruk yang memerlukan perbaikan segera.
- Aspek Dimensi**
Dua dari tiga segmen trayek memiliki halte dengan dimensi di bawah standar minimal 4×2 meter, meskipun kondisi ini juga dipengaruhi oleh volume penumpang yang relatif rendah pada kedua segmen tersebut.

Kesenjangan ini menunjukkan perlunya intervensi kebijakan yang komprehensif dari Pemerintah Daerah Kabupaten Donggala melalui Dinas Perhubungan untuk melakukan rehabilitasi dan pembangunan fasilitas halte yang memenuhi standar.

4.5 Analisis Kebutuhan Fasilitas Halte



Gambar 4.1 Grafik Kebutuhan Fasilitas Halte
Sumber : Hasil Analisis

Berdasarkan hasil survei wawancara penumpang angkutan umum trayek Terminal Banawa – Wisma Donggala, menunjukkan adanya tiga kebutuhan utama yang paling banyak diminta, yaitu tempat duduk (26 tanggapan atau 36%), kanopi/atap pelindung (18 tanggapan atau 25%), dan lampu penerangan (13 tanggapan atau 18%). Ketiga fasilitas ini secara kumulatif mencakup hampir 79% dari seluruh kebutuhan yang disampaikan, menunjukkan bahwa kenyamanan fisik saat menunggu berupa tempat duduk yang layak, perlindungan dari cuaca (panas dan hujan), serta penerangan yang memadai terutama pada malam hari merupakan prioritas tertinggi bagi calon pengguna halte. Temuan ini selaras dengan hasil penelitian mengenai pengaruh fasilitas kenyamanan terhadap kepuasan pengguna transportasi publik, yang menegaskan bahwa ketersediaan tempat duduk, perlindungan dari cuaca, dan penerangan yang memadai berkontribusi signifikan terhadap tingkat kepuasan pengguna selama menunggu (Nissa, Hairun, & Awan, 2022).

4.6 Desain Halte Usulan

Desain halte yang diusulkan memiliki panjang 4 meter, lebar 2 meter, dan tinggi 2,5 meter, dengan arus pejalan kaki berada di depan halte serta kelengkapan fasilitas berupa identitas halte, rambu petunjuk, papan informasi trayek, tempat duduk, kanopi, pagar, telepon, tempat sampah, dan lampu penerangan. Pendekatan perencanaan titik pemberhentian yang mempertimbangkan kondisi geometrik jalan dan pola pergerakan penumpang, sebagaimana diterapkan dalam studi rencana penentuan titik pemberhentian angkutan umum massal dapat

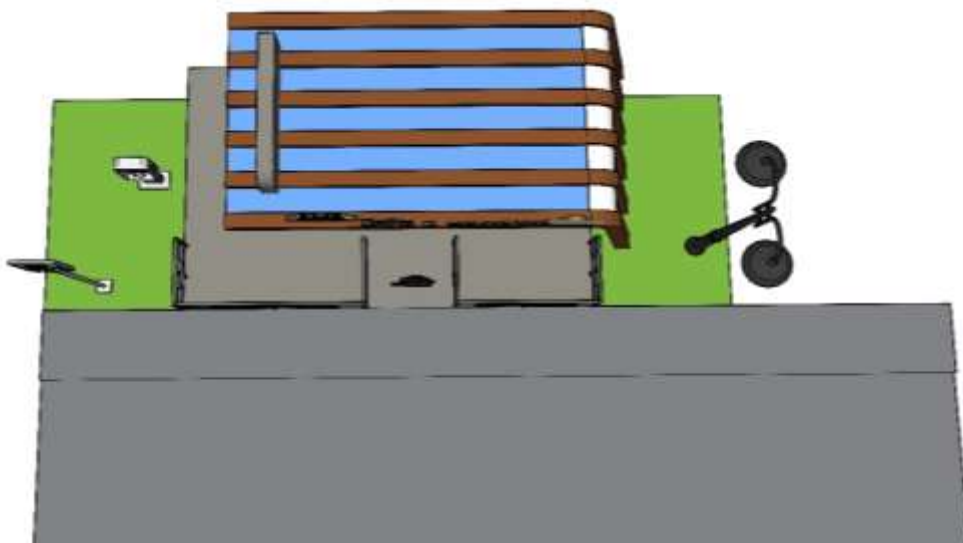
menjadi acuan tambahan dalam menentukan lokasi optimal penempatan halte usulan pada trayek ini (Qoimah, Rulhendri, & Murtedjo, 2024).



Gambar 4.2 Desain Usulan Halte Tampak Depan



Gambar 4.3 Desain Usulan Halte Tampak Samping



Gambar 4.4 Desain Usulan Halte Tampak Atas



Gambar 4.5 Desain Usulan Halte Tampak Belakang

5. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut: **a).** Tingkat kelengkapan fasilitas halte pada trayek Terminal Banawa – Wisma Donggala sangat rendah, yaitu hanya 20% dari standar minimal yang ditetapkan. Ketiga halte yang disurvei hanya memiliki tempat duduk dan kanopi, sementara delapan fasilitas lainnya tidak tersedia. Kondisi fasilitas yang ada pun tergolong buruk. **b).** Dari aspek dimensi, dua dari tiga segmen trayek (Dishub Lama – PT Jetty Cindara dan PT Jetty Cindara – PT Samas) memiliki halte dengan dimensi yang tidak memenuhi standar minimal 4×2 meter. Hanya segmen PT Samas – Wisma Donggala yang dimensinya sudah memenuhi standar, selaras dengan volume penumpang yang paling tinggi. **c).** Volume penumpang tertinggi terjadi pada segmen Terminal Banawa – Bundaran Anjungan (arah berangkat) dan Wisma Donggala – PT Samas (arah kembali) dengan masing-masing mencapai 32 dan 27 penumpang pada waktu sibuk. Pola pergerakan ini mengindikasikan Wisma Donggala sebagai pusat tarikan perjalanan utama.

Referensi

1. Departemen Perhubungan RI. (2006). Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum. Jakarta: Departemen Perhubungan.
2. Fadlilah, S. N. (2019). Penentuan Area Pick Up Point Ojek Online untuk Mengurangi Kemacetan Lalu Lintas di Sekitar Stasiun Kereta Api Jabodetabek. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 21(2), 145–154.
3. Hariyati. (2017). Analisis Jumlah Penumpang pada Halte BRT Mamminasata Koridor 2 Berbasis Kondisi Tata Guna Lahan. Makassar: Jurnal Teknik Sipil.
4. Hasibuan, R. A. (2018). Evaluasi Fasilitas Halte dalam Upaya Peningkatan Pengguna di Jakarta Utara. Jakarta: Politeknik Transportasi Darat Indonesia STTD.
5. Kementerian Perhubungan RI. (2012). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
6. Merdiana, R., Hasanuddin, A., & Kriswardhana, W. (2016). Perencanaan Tipe Halte Bus Rapid Transit (BRT) di Kabupaten Jember. *Prosiding Seminar Nasional Teknik Sipil*, 11–13.
7. Miro, F. (2012). Pengantar Sistem Transportasi. Jakarta: Penerbit Erlangga.
8. Mukhtar, R. I. (2022). Evaluasi Fasilitas Halte Angkutan Umum di Kabupaten Wonosobo. Bekasi: Politeknik Transportasi Darat Indonesia STTD.
9. Munawar, A. (2011). Manajemen Lalulintas Perkotaan. Yogyakarta: Beta Offset.
10. Nasution, M. N. (2008). Manajemen Transportasi (Edisi Ketiga). Jakarta: Ghalia Indonesia.
11. Nissa, N., Hairun, & Awan. (2022). Pengaruh Fasilitas Kenyamanan terhadap Kepuasan Penumpang di Bandar Udara Internasional Supadio Pontianak. *Jurnal Ground Handling Dirgantara*, 4(1).
12. Nugraha, M. D. S., Asrizal, & Sejati, D. V. (2023). Analisis Kebutuhan Halte Angkutan Umum pada Trayek Angkutan Pedesaan di Kabupaten Manggarai (Studi Kasus). *Jurnal Penelitian Sekolah Tinggi Transportasi Darat*.
13. Primasworo, R. A., Oktaviasuti, B., & Madun, R. W. (2022). Evaluasi Penggunaan Angkutan Umum Perkotaan di Kota Malang (Trayek Arjosari–Tidar/AT). *Fondasi: Jurnal Teknik Sipil*, 11(1), 98. <https://doi.org/10.36055/fondasi.v0i0.10561>
14. Qoimah, N., Rulhendri, & Murtedjo, T. (2024). Studi Rencana Penentuan Titik Pemberhentian Angkutan Umum Massal Berbasis Jalan di Kabupaten Bogor pada Koridor 5.
15. Rusmandani, P., Setiawan, R. S., & Unzilattirrizqi D, Y. E. R. (2020). Evaluasi Fasilitas Halte dan Penentuan Kebutuhan Halte di Kota Tegal. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)*, 7(1), 40–58. <https://doi.org/10.46447/kjt.v7i1.74>
16. Tamin, O. Z. (2008). Perencanaan, Permodelan, dan Rekayasa Transportasi. Bandung: Penerbit ITB.
17. Warpani, S. P. (2002). Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Bandung: Penerbit ITB.
18. Yusuf, M., & Prasetyo, B. (2019). Evaluasi Fasilitas Halte Angkutan Kota di Kota Semarang. *Jurnal Transportasi*, 19(2), 115–124.
19. Zulkifli, & Rahman, A. (2020). Analisis Kesesuaian Standar Halte Angkutan Umum di Kota Makassar. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 22(1), 45–56.