

Tersedia online di www.journal.unesa.ac.idHalaman jurnal di www.journal.unesa.ac.id/index.php/mitrans

Redesain Halte Suroboyo Bus Rute (R1) Purabaya-Rajawali Berdasarkan Pedoman Teknis Halte dan Kebutuhan Pengguna Halte

Rachma Febrianty Putri ^a, Anita Susanti ^b

^a Program Studi D4 Transportasi, Universitas Negeri Surabaya, Kota Surabaya, Negara Indonesia

^b Program Studi D4 Transportasi, Universitas Negeri Surabaya, Kota Surabaya, Negara Indonesia

email: ^arachma.19011@mhs.unesa.ac.id, ^banitasusanti@unesa.ac.id

INFO ARTIKEL

Sejarah artikel:

Menerima 1 Juli 2023

Revisi 21 Juli 2023

Diterima 31 Juli 2023

Online 1 Agustus 2023

Kata kunci:

Desain Halte

Suroboyo Bus

Rute Purabaya-Rajawali

Kota Surabaya

ABSTRAK

Pembangunan halte Suroboyo Bus belum dirancang secara maksimal mengingat fungsi penting halte lainnya adalah sebagai sarana city branding. Tujuan penelitian yaitu mengetahui faktor penyebab masyarakat kurang minat menunggu di halte dan merencanakan desain ulang halte berdasarkan pedoman teknis halte dan kebutuhan pengguna halte. Metode penelitian yaitu dokumentasi, observasi lapangan, dan survei (kuesioner). Pengolahan data menggunakan Microsoft Excel. Analisis data menggunakan statistik deskriptif. Hasil analisis yaitu tipe perhentian halte ditinjau dari persimpangan mengacu tipe near-side dan far-side. Halte yang belum memenuhi ketentuan mengenai letak halte ke persimpangan 2 halte, letak halte ke fasilitas penyebrangan pejalan kaki 2 halte, letak halte ke gedung yang membutuhkan ketenangan 4 halte serta terdapat beberapa halte di Rute (R1) Purabaya-Rajawali belum memenuhi standar fasilitas halte. Tipe perhentian pada halte Rute (R1) Purabaya-Rajawali mengacu tipe Bus-bay, Lay-bys, dan Curb-side. Hasil analisis sebesar 24%-39% indeks penilaian responden menjawab "tidak puas" dengan fasilitas halte seperti tidak ada tempat sampah, tidak ada CCTV, atap tidak memadai dari cuaca panas maupun hujan, tempat duduk yang kurang nyaman dan jumlahnya kurang, tidak ada rambu petunjuk halte, tidak ada identitas halte, tidak ada papan informasi rute. Hasil redesign halte mengenai jumlah dan aktivitas penumpang adalah Halte Terminal Purabaya (jam sibuk 181 orang, di luar jam sibuk 56 orang), Halte RS Bhayangkara (jam sibuk 24 orang, di luar jam sibuk 9 orang), Halte Ketintang (jam sibuk 35 orang, di luar jam sibuk 20 orang), Halte Embong Malang (jam sibuk 17 orang, di luar jam sibuk 10 orang), Halte Pirngadi (jam sibuk 14 orang, di luar jam sibuk 6 orang).

Redesign of Suroboyo Bus Stop Route (R1) Purabaya–Rajawali Based on Bus Stop Technical Guidelines and Bus Stop User Needs

ARTICLE INFO

Keywords:

Bus Stop Design
Suroboyo Bus
Route Purabaya-Rajawali
Surabaya City

Style APA dalam menyitasi artikel ini:

Putri, R. F., & Susanti, A. (2023). Redesain Halte Suroboyo Bus Rute (R1) Purabaya-Rajawali Berdasarkan Pedoman Teknis Halte dan Kebutuhan Pengguna Halte. MITRANS: Media Publikasi Terapan Transportasi, v1(n2), Halaman 158-169

ABSTRACT

The construction of the Suroboyo Bus bus stop has not been designed optimally considering the other important function of the bus stop is as a means of city branding. The purpose of the study was to determine factors causing people to lack interest in waiting at the bus stop and planning a bus stop redesign based on the technical guidelines of the bus stop and the needs of bus stop users. Research methods are documentation, field observation, and surveys (questionnaires). Data processing using Microsoft Excel. Data analysis using descriptive statistics. The result of the analysis is that the type of stop stop in terms of intersection refers to near-side and far-side types. Stops that have not met the provisions regarding the location of the stop to the intersection of 2 stops, the location of the stops to the pedestrian crossing facilities 2 stops, the location of the stops to buildings that require tranquility 4 stops and there are several stops on the Purabaya-Rajawali Route (R1) have not met the standards of stop facilities. The type of stop on the Purabaya-Rajawali Route (R1) stop refers to Bus-bay, Lay-bys, and Curb-side types. The results of the analysis of 24%-39% of respondents' assessment index answered "not satisfied" with the bus stop facilities such as no trash cans, no CCTV, inadequate roofs from hot and rainy weather, uncomfortable and less seats, no stop signs, no bus stop identity, no route information board. The results of the bus stop redesign regarding the number and activity of passengers are Purabaya Terminal Stop (rush hour 181 people, outside peak hour 56 people), Bhayangkara Hospital Stop (rush hour 24 people, outside peak hour 9 people), Ketintang Stop (rush hour 35 people, outside peak hour 20 people), Embong Malang Stop (rush hour 17 people, outside rush hour 10 people), Pirngadi bus stop (rush hour 14 people, outside rush hour 6 people).

© 2023 MITRANS : Jurnal Media Publikasi Terapan Transportasi. Semua hak cipta dilindungi undang-undang.

1. Pendahuluan

Kota Surabaya sebagai ibukota Provinsi Jawa Timur secara administratif merupakan kotamadya yang terbagi atas lima wilayah pembantu Walikota yaitu Surabaya Selatan, Surabaya Utara, Surabaya Timur, Surabaya Barat, dan Surabaya Pusat dengan luas wilayah 326,81 km² dan jumlah penduduk sebesar 2.880.284 jiwa (Badan Pusat Statistik Kota Surabaya, 2022). Masing-masing wilayah di Kota Surabaya memiliki berbagai macam pusat aktivitas sosial ekonomi seperti di sektor perdagangan, pendidikan, dan industri. Kelancaran dari berbagai macam pusat aktivitas tersebut tidak terlepas dari kemudahan pergerakan dengan tersedianya infrastruktur transportasi yang memadai (Widayanti dkk., 2016).

Melihat pentingnya peran transportasi di Kota Surabaya, maka diperlukan manajemen pengelolaan transportasi kota yang baik agar dapat mempermudah mobilitas masyarakat perkotaan dalam melakukan aktivitasnya. Selain itu, kualitas sarana dan prasarana transportasi yang baik akan mampu memberikan pelayanan kepada masyarakat dalam melakukan mobilitas (Kurniawan dkk., 2021). Kualitas prasarana transportasi umum (halte, terminal, stasiun) merupakan aspek yang sangat mempengaruhi pilihan penumpang. Penumpang yang memiliki pengalaman singgah yang baik saat menggunakan transportasi umum mungkin akan menggunakan layanan tersebut lagi. Sementara penumpang yang mengalami pengalaman kurang baik saat singgah mungkin tidak menggunakan layanan tersebut kembali (Zhang dkk., 2019).

Bagi pemerintah Kota Surabaya, kehadiran transportasi *online* dapat dimanfaatkan sebagai moda penghubung pada jalur yang belum dilayani oleh moda transportasi umum. Pemerintah Kota Surabaya telah membuat moda transportasi umum yang mudah diakses dan digunakan yaitu Suroboyo Bus (Atmono, 2021). Kehadiran Suroboyo Bus yang ada di Kota Surabaya memiliki peran yang cukup sensitif. Model pelayanan ini juga berdampak erat dengan citra wilayah yang mencerminkan identitas tertentu sebagai tolak ukur masuknya era modernisasi (Nugroho, 2017).

Sarana dan infrastruktur telah dibangun di beberapa titik dengan pembangunan halte-halte Suroboyo Bus. Keberadaan halte-halte Suroboyo Bus merupakan rangkaian dari moda sarana dan prasarana pelayanan transportasi tentunya harus mempunyai fungsi yang optimal, dalam arti mempunyai nilai kemanfaatan bagi penumpang (P. Sumantri dkk., 2015). Namun, pembangunan halte-halte Suroboyo Bus belum dirancang secara maksimal mengingat fungsi penting halte lainnya adalah sebagai sarana city branding maupun untuk mendukung wisata kota selain sebagai fungsi utama halte yaitu tempat naik turunnya penumpang bis. Kenyataannya, terdapat kekurangan dari halte-halte Suroboyo Bus antara lain masih ada beberapa dari halte ini berada di area outdoor yang tidak memiliki pelindung dari cuaca panas maupun cuaca hujan serta fasilitas tempat duduk tidak memadai bagi calon penumpang dari sisi kenyamanan. Selain itu, tidak adanya papan informasi yang berisi info tentang rute transportasi umum Suroboyo Bus, dari segi keamanan tidak adanya fasilitas keamanan seperti CCTV, ruang halte yang tidak bisa menampung banyak orang, dan lain-lain. Hal ini membuat masyarakat kurang minat menggunakan Halte Suroboyo Bus (Atmono, 2021)

Berpijak pada permasalahan di atas, maka diperlukan adanya “Redesain Halte Suroboyo Bus Rute (R1) Purabaya-Rajawali Berdasarkan Pedoman Teknis Halte dan Kebutuhan Pengguna Halte”. Halte Suroboyo Bus Rute (R1) Purabaya–Rajawali perlu dilakukan penelitian untuk mengetahui kondisi eksisting halte-halte berdasarkan pedoman teknis halte dan kebutuhan pengguna halte, sehingga dapat dilakukan perancangan ulang halte untuk menuju terwujudnya infrastruktur transportasi yang baik di Kota Surabaya.

2. Tinjauan Pustaka

Beberapa penelitian yang pernah dilakukan terkait tujuan serta metode pendekatan yang digunakan sebagai berikut.

- 2.1. Penelitian oleh (Nugroho & Medra, 2017), dengan judul Redesain Ruang Tunggu Penumpang Bis Trans Kota Batam: Studi Teknis Evaluasi Layanan Transportasi Publik Kota Batam. Penelitian ini bertujuan untuk mendesain ulang model fasilitas yang ada di ruang tunggu koridor penumpang Bis Trans Batam yang layak yang sesuai dengan kriteria. Jenis penelitian ini adalah mendesain menggunakan *Qualify Function Deployment (QFD)* dan Antropometri.
- 2.2. Penelitian oleh (Kurniawan & Darajat, 2011), dengan judul Desain Halte Untuk Masyarakat Urban (Studi Kasus: Daerah Jakarta Dan Sekitarnya). Penelitian ini bertujuan untuk menanamkan pola kepedulian terhadap lingkungan kepada masyarakat urban di Jakarta, melalui konsep yang ditawarkan oleh desain halte ini. Jenis penelitian yang dilakukan adalah metode observasi, wawancara, dan survei dengan mengajukan kuesioner.
- 2.3. Penelitian oleh (Natalie, 2015), dengan judul Desain Shelter Bus Universitas Surabaya. Penelitian ini bertujuan untuk mendesain ulang halte bus untuk Universitas Surabaya yang dapat membuat halte Universitas Surabaya tersebut berfungsi optimal. Jenis penelitian yang dilakukan adalah campuran yang mencakup kajian Pustaka, observasi, wawancara, kuesioner, dan studi aktivitas.
- 2.4. Penelitian oleh (Fajri & Sutrisno, 2020), dengan judul Perancangan Shelter Bus Mebidang Dengan Menggunakan *Qualify Function Deployment (QFD)*. Penelitian ini bertujuan untuk mendesain shelter yang sesuai dengan kebutuhan pelanggan. Jenis penelitian yang dilakukan adalah identifikasi persepsi konsumen terhadap desain yang sudah ada selanjutnya dilakukan identifikasi keinginan konsumen terhadap desain shelter dengan menggunakan metode *Quality Function Deployment (QFD)*.

3. Metode Penelitian

Secara umum penelitian dapat diartikan sebagai suatu proses pengumpulan dan analisis data yang dilakukan secara sistematis dan logis untuk mencapai tujuan-tujuan tertentu (Arsyam & Tahir, 2021). Penelitian ini yaitu penelitian kualitatif, maka metode pengumpulan data yang digunakan adalah dengan dokumentasi, observasi lapangan, dan survei berupa kuesioner.

3.1. Populasi dan Sampel

Populasi merupakan lingkup generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kualitas maupun karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari, kemudian dapat ditarik

kesimpulannya (Sugiyono, 2015). Populasi pada penelitian ini adalah pengguna Halte Suroboyo Bus koridor U-S Purabaya-Rajawali sebagai berikut.

Tabel 1. Data Pengguna Halte Suroboyo Bus Koridor U-S Purabaya-Rajawali (Dishub SBY, 2023)

No	Bulan	Jumlah Pengguna Halte (orang)
1	Januari 2023	186.859
2	Februari 2023	158.903
3	Maret 2023	161.410
Jumlah		507.172

Berdasarkan tabel diatas, dapat diketahui jumlah pengguna Halte Suroboyo Bus Koridor U-S Purabaya-Rajawali dalam tiga bulan kurang lebih sekitar 507.172. Karena jumlah populasi yang diambil dalam penelitian ini adalah jumlah rata-rata pengguna Halte Suroboyo Bus koridor U-S Purabaya-Rajawali dalam satu bulan, maka jumlah populasi didapat dengan cara sebagai berikut.

$$N = \frac{\text{Jumlah pengguna halte dalam tiga bulan}}{3} \quad (1)$$

$$N = \frac{507172}{3}$$

$$N = 169057 \text{ orang/bulan}$$

Sampel merupakan sebagian dari karakteristik dan jumlah yang dimiliki oleh populasi tersebut. Oleh karena itu, sampel yang diambil dari populasi harus benar-benar dapat mewakili (representatif) (Sugiyono, 2015). Teknik pengambilan sampel pada penelitian ini adalah teknik *Simple Random Sampling*. *Simple Random Sampling* merupakan teknik penyampelan secara acak dari populasi dan semua anggota populasi tanpa kecuali memiliki peluang yang sama untuk dipilih menjadi sampel (Retnawati, 2017). Dilihat dari populasi tersebut, maka diambil sampel menggunakan rumus Slovin dengan menggunakan nilai e sebesar 10% atau 0,1. Hasil yang diperoleh adalah sebagai berikut.

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2} \quad (2)$$

$$n = \frac{169.057}{1 + 169.057 (0,1)^2}$$

$$n = 99,941 \sim 100 \text{ responden}$$

Jadi, jumlah sampel pada penelitian ini adalah nilai tersebut dibulatkan menjadi 100 responden pengguna Halte Suroboyo Bus Rute (R1) Purabaya-Rajawali yang dibagi ke beberapa halte yang telah dinilai dan dipilih berdasarkan pedoman teknis halte.

3.2. Analisis Data

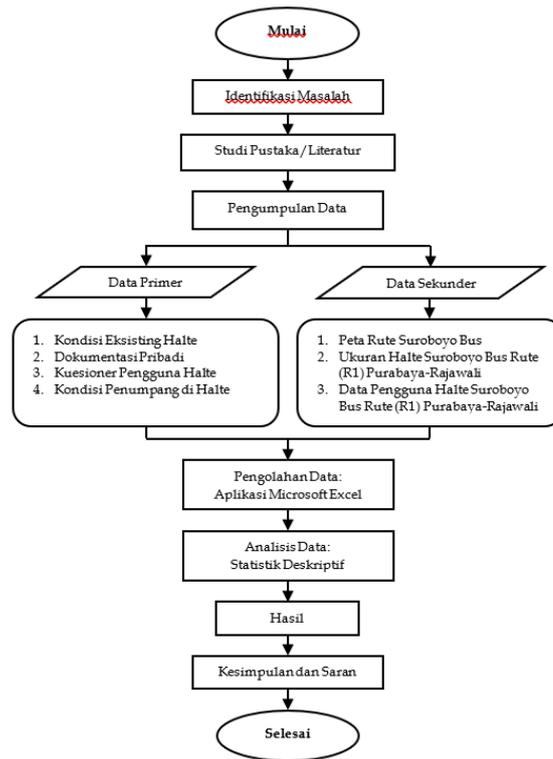
Analisis data merupakan langkah setelah proses pengolahan hasil penelitian selesai dilakukan. Analisis data merupakan bagian terpenting dalam metode ilmiah, karena data digunakan untuk memecahkan masalah penelitian (Nugrahani, 2014). Analisis data pada penelitian ini menggunakan analisis statistik deskriptif berupa persentase.

$$\text{Indeks} = \frac{\text{Total Skor}}{y} \times 100 \quad (3)$$

Tabel 2. Interval Presentase dan Interpretasinya (Djajanegara, 2020)

No	Interval Presentase (%)	Interpretasi
1	0% - 19,99%	Sangat Tidak Puas
2	20% - 39,99%	Tidak Puas
3	40% - 59,99%	Cukup Puas
4	60% - 79,99%	Puas
5	80% - 100%	Sangat Puas

3.3. Bagan Alir Penelitian



Gambar 1. Bagan Alir Penelitian

4. Hasil dan Pembahasan

4.1. Berdasarkan hasil observasi di lapangan, didapatkan lima halte dari 21 halte Rute (R1) Purabaya-Rajawali yang selanjutnya akan dilakukan penyebaran kuesioner untuk mengetahui kebutuhan dari pengguna halte. Berikut kriteria dari beberapa halte tersebut berdasarkan kondisi eksisting yang belum sesuai dengan pedoman teknis halte.

Tabel 3. Kondisi Eksisting Halte yang Belum Sesuai dengan Pedoman Teknis Halte (Data Peneliti, 2023)

No	Nama Halte	Kondisi Eksisting
1	Halte Terminal Purabaya	Belum memenuhi standar fasilitas yang ada pada halte seperti tidak ada identitas halte berupa nama/nomor, rambu petunjuk halte, papan informasi trayek, papan iklan, tempat sampah, dan pagar pengaman.
2	Halte RS Bhayangkara	Belum memenuhi syarat letak halte ke gedung yang membutuhkan ketenangan yaitu minimal 100 meter. Belum memenuhi standar fasilitas yang ada pada halte seperti tidak ada papan iklan, tempat sampah, pagar pengaman, dan CCTV.
3	Halte Ketintang	Belum memenuhi syarat letak halte ke fasilitas penyebrangan pejalan kaki yaitu maksimal 100 meter. Belum memenuhi standar fasilitas yang ada pada halte seperti CCTV.
4	Halte Embong Malang	Belum memenuhi standar fasilitas yang ada pada halte seperti rambu petunjuk halte, papan iklan, dan CCTV.
5	Halte Pirngadi	Belum memenuhi syarat letak halte dari persimpangan yaitu minimal 50 meter. Belum memenuhi syarat letak halte ke fasilitas penyebrangan pejalan kaki yaitu maksimal 100 meter. Belum memenuhi syarat letak halte ke gedung yang membutuhkan ketenangan yaitu minimal 100 meter. Tidak ada aksesibilitas halte bagi disabilitas (pengguna kursi roda, dll). Belum memenuhi standar fasilitas yang ada pada halte seperti papan informasi rute, papan iklan, tempat sampah, dan CCTV.

Hasil analisis ini menyajikan indeks penilaian aksesibilitas halte dan fasilitas Halte Suroboyo Bus Rute (R1) Purabaya-Rajawali yang telah terpilih.

Tabel 4. Indeks Penilaian Responden Terhadap Aksesibilitas Halte (Data Peneliti, 2023)

No	Parameter	Nilai					Jumlah Nilai	Indeks (%)
		SS (5)	ST (4)	RG (3)	TS (2)	STS (1)		
Aksesibilitas pada Halte Terminal Purabaya								
1	Jarak untuk mencapai halte tersebut relatif dekat	40	24	9	6	0	79	79%
2	Jarak untuk mencapai lokasi tujuan relatif dekat dari halte tersebut	25	32	12	6	0	75	75%
3	Kemudahan untuk memperoleh kendaraan umum selain Suroboyo Bus seperti becak, lyn, bus tumpuk, dll	60	28	0	0	0	88	88%
4	Halte tersebut terletak pada jalur pejalan kaki (trotoar) dan dekat dengan fasilitas pejalan kaki seperti JPO, dll	75	20	0	0	0	95	95%
5	Halte tersebut dekat dengan terminal atau stasiun	85	12	0	0	0	97	97%
6	Halte tersebut dekat dengan fasilitas-fasilitas publik (sekolah, rumah sakit, mall, perkantoran, dll)	80	16	0	0	0	96	96%
Aksesibilitas pada Halte RS Bhayangkara								
1	Jarak untuk mencapai halte tersebut relatif dekat	25	44	6	4	0	79	79%
2	Jarak untuk mencapai lokasi tujuan relatif dekat dari halte tersebut	40	40	6	0	0	86	86%
3	Kemudahan untuk memperoleh kendaraan umum selain Suroboyo Bus seperti becak, lyn, bus tumpuk, dll	55	36	0	0	0	91	91%
4	Halte tersebut terletak pada jalur pejalan kaki (trotoar) dan dekat dengan fasilitas pejalan kaki seperti JPO, dll	60	32	0	0	0	92	92%
5	Halte tersebut dekat dengan terminal atau stasiun	5	12	27	14	0	58	58%
6	Halte tersebut dekat dengan fasilitas-fasilitas publik (sekolah, rumah sakit, mall, perkantoran, dll)	90	9	0	0	0	98	98%
Aksesibilitas pada Halte Ketintang								
1	Jarak untuk mencapai halte tersebut relatif dekat	60	20	6	2	0	88	88%
2	Jarak untuk mencapai lokasi tujuan relatif dekat dari halte tersebut	35	40	3	4	0	82	82%
3	Kemudahan untuk memperoleh kendaraan umum selain Suroboyo Bus	70	24	0	0	0	94	94%

No	Parameter	Nilai					Jumlah Nilai	Indeks (%)
		SS (5)	ST (4)	RG (3)	TS (2)	STS (1)		
	seperti becak, lyn, bus tumpuk, dll							
4	Halte tersebut terletak pada jalur pejalan kaki (trotoar) dan dekat dengan fasilitas pejalan kaki seperti JPO, dll	10	44	21	0	0	75	75%
5	Halte tersebut dekat dengan terminal atau stasiun	30	32	15	0	0	77	77%
6	Halte tersebut dekat dengan fasilitas-fasilitas publik (sekolah, rumah sakit, mall, perkantoran, dll)	85	12	0	0	0	97	97%
Aksesibilitas pada Halte Embong Malang								
1	Jarak untuk mencapai halte tersebut relatif dekat	45	36	0	4	0	85	85%
2	Jarak untuk mencapai lokasi tujuan relatif dekat dari halte tersebut	45	32	3	4	0	84	84%
3	Kemudahan untuk memperoleh kendaraan umum selain Suroboyo Bus seperti becak, lyn, bus tumpuk, dll	70	24	0	0	0	94	94%
4	Halte tersebut terletak pada jalur pejalan kaki (trotoar) dan dekat dengan fasilitas pejalan kaki seperti JPO, dll	90	8	0	0	0	98	98%
5	Halte tersebut dekat dengan terminal atau stasiun	0	0	15	20	5	40	40%
6	Halte tersebut dekat dengan fasilitas-fasilitas publik (sekolah, rumah sakit, mall, perkantoran, dll)	70	24	0	0	0	94	94%
Aksesibilitas pada Halte Pirngadi								
1	Jarak untuk mencapai halte tersebut relatif dekat	60	32	0	0	0	92	92%
2	Jarak untuk mencapai lokasi tujuan relatif dekat dari halte tersebut	50	32	3	0	0	85	85%
3	Kemudahan untuk memperoleh kendaraan umum selain Suroboyo Bus seperti becak, lyn, bus tumpuk, dll	35	52	0	0	0	87	87%
4	Halte tersebut terletak pada jalur pejalan kaki (trotoar) dan dekat dengan fasilitas pejalan kaki seperti JPO, dll	60	32	0	0	0	92	92%
5	Halte tersebut dekat dengan terminal atau stasiun	40	48	0	0	0	88	88%
6	Halte tersebut dekat dengan fasilitas-fasilitas publik (sekolah, rumah sakit, mall, perkantoran, dll)	60	32	0	0	0	92	92%

Tabel 5. Indeks Penilaian Responden Terhadap Fasilitas Halte (Data Peneliti, 2023)

No	Parameter	Nilai					Jumlah Nilai	Indeks (%)
		SS (5)	ST (4)	RG (3)	TS (2)	STS (1)		
Fasilitas pada Halte Terminal Purabaya								
1	Lampu penerangan terpasang pada halte dengan baik	0	16	27	14	0	57	57%
2	Terdapat fasilitas kebersihan/tempat sampah di halte tersebut	0	0	0	18	11	29	29%
3	Terdapat fasilitas tempat duduk yang nyaman di halte tersebut	0	0	6	12	12	30	30%
4	Terdapat papan iklan di halte tersebut	0	0	0	10	15	25	25%
5	Identitas halte berupa nama/nomor sudah terpasang dengan baik	0	0	0	14	13	27	27%
6	Rambu petunjuk halte sudah terpasang dengan baik (sekolah, rumah sakit, mall, perkantoran, dll)	0	0	0	16	12	28	28%
7	Papan informasi tentang nama halte, jadwal kedatangan, rute, dan perpindahan koridor sudah terpasang dengan baik	0	0	0	8	16	24	24%
8	Atap halte yang memadai dari panas maupun hujan bagi pengguna halte	0	0	9	12	11	32	32%
9	Fasilitas keamanan (CCTV) sudah terpasang dengan baik di halte	25	36	15	2	0	78	78%
Fasilitas pada Halte RS Bhayangkara								
1	Lampu penerangan terpasang pada halte dengan baik	15	52	12	0	0	79	79%
2	Terdapat fasilitas kebersihan/tempat sampah di halte tersebut	0	0	6	14	11	31	31%
3	Terdapat fasilitas tempat duduk yang nyaman di halte tersebut	0	8	9	16	7	40	40%
4	Terdapat papan iklan di halte tersebut	0	0	6	16	10	32	32%
5	Identitas halte berupa nama/nomor sudah terpasang dengan baik	40	48	0	0	0	88	88%
6	Rambu petunjuk halte sudah terpasang dengan baik (sekolah, rumah sakit, mall, perkantoran, dll)	65	24	3	0	0	92	92%
7	Papan informasi tentang nama halte, jadwal kedatangan, rute, dan perpindahan koridor sudah terpasang dengan baik	30	56	0	0	0	86	86%

No	Parameter	Nilai					Jumlah Nilai	Indeks (%)
		SS (5)	ST (4)	RG (3)	TS (2)	STS (1)		
8	Atap halte yang memadai dari panas maupun hujan bagi pengguna halte	0	0	9	14	10	33	33%
9	Fasilitas keamanan (CCTV) sudah terpasang dengan baik di halte	0	0	12	14	9	35	35%
Fasilitas pada Halte Ketintang								
1	Lampu penerangan terpasang pada halte dengan baik	0	32	24	8	0	64	64%
2	Terdapat fasilitas kebersihan/tempat sampah di halte tersebut	0	56	9	0	0	65	65%
3	Terdapat fasilitas tempat duduk yang nyaman di halte tersebut	0	16	9	16	5	46	46%
4	Terdapat papan iklan di halte tersebut	10	40	24	0	0	74	74%
5	Identitas halte berupa nama/nomor sudah terpasang dengan baik	35	44	6	0	0	85	85%
6	Rambu petunjuk halte sudah terpasang dengan baik (sekolah, rumah sakit, mall, perkantoran, dll)	40	40	6	0	0	94	94%
7	Papan informasi tentang nama halte, jadwal kedatangan, rute, dan perpindahan koridor sudah terpasang dengan baik	70	24	0	0	0	94	94%
8	Atap halte yang memadai dari panas maupun hujan bagi pengguna halte	0	0	9	20	7	36	36%
9	Fasilitas keamanan (CCTV) sudah terpasang dengan baik di halte	0	0	15	10	10	35	35%
Fasilitas pada Halte Embong Malang								
1	Lampu penerangan terpasang pada halte dengan baik	15	40	12	6	0	73	73%
2	Terdapat fasilitas kebersihan/tempat sampah di halte tersebut	15	48	15	0	0	78	78%
3	Terdapat fasilitas tempat duduk yang nyaman di halte tersebut	10	12	12	12	5	51	51%
4	Terdapat papan iklan di halte tersebut	0	4	18	18	4	44	44%
5	Identitas halte berupa nama/nomor sudah terpasang dengan baik	35	44	6	0	0	85	85%
6	Rambu petunjuk halte sudah terpasang dengan baik (sekolah, rumah sakit, mall, perkantoran, dll)	0	0	12	14	9	35	35%

No	Parameter	Nilai					Jumlah Nilai	Indeks (%)
		SS (5)	ST (4)	RG (3)	TS (2)	STS (1)		
7	Papan informasi tentang nama halte, jadwal kedatangan, rute, dan perpindahan koridor sudah terpasang dengan baik	45	36	6	0	0	87	87%
8	Atap halte yang memadai dari panas maupun hujan bagi pengguna halte	0	0	15	20	5	40	40%
9	Fasilitas keamanan (CCTV) sudah terpasang dengan baik di halte	0	0	21	14	6	41	41%
Fasilitas pada Halte Pirngadi								
1	Lampu penerangan terpasang pada halte dengan baik	25	48	9	0	0	82	82%
2	Terdapat fasilitas kebersihan/tempat sampah di halte tersebut	0	0	15	18	6	39	39%
3	Terdapat fasilitas tempat duduk yang nyaman di halte tersebut	0	16	18	14	3	51	51%
4	Terdapat papan iklan di halte tersebut	0	12	9	18	5	44	44%
5	Identitas halte berupa nama/nomor sudah terpasang dengan baik	35	40	9	0	0	87	87%
6	Rambu petunjuk halte sudah terpasang dengan baik (sekolah, rumah sakit, mall, perkantoran, dll)	50	28	9	0	0	87	87%
7	Papan informasi tentang nama halte, jadwal kedatangan, rute, dan perpindahan koridor sudah terpasang dengan baik	35	48	3	0	0	86	86%
8	Atap halte yang memadai dari panas maupun hujan bagi pengguna halte	0	0	18	18	5	41	41%
9	Fasilitas keamanan (CCTV) sudah terpasang dengan baik di halte	0	0	21	10	8	39	39%

4.2. Kondisi Penumpang Halte

Hasil pengguna halte di tiap-tiap halte dapat dilihat sebagai berikut.

Tabel 6. Jumlah dan Aktivitas Penumpang di Halte (Data Peneliti, 2023)

No	Nama Halte	Kondisi Saat Jam Sibuk	Kondisi Saat di Luar Jam Sibuk
1	0% - 19,99%	181 orang	56 orang
2	20% - 39,99%	24 orang	9 orang
3	40% - 59,99%	35 orang	20 orang
4	60% - 79,99%	17 orang	10 orang
5	80% - 100%	14 orang	6 orang

4.3. Desain Akhir Halte



Gambar 2. Desain Akhir Halte Terminal Purabaya (Data Peneliti, 2023)



Gambar 3. Desain Akhir Halte RS Bhayangkara (Data Peneliti, 2023)



Gambar 4. Desain Akhir Halte RS Bhayangkara (Data Peneliti, 2023)



Gambar 5. Desain Akhir Halte Embong Malang (Data Peneliti, 2023)



Gambar 6. Desain Akhir Halte Pirngadi (Data Peneliti, 2023)

5. Kesimpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan yang telah dilakukan dapat disimpulkan sebagai berikut.

- Sebesar 24%-39% indeks penilaian responden menjawab “tidak puas” dengan fasilitas halte yang ada seperti tidak tersedia tempat sampah, tidak ada CCTV, bangunan halte terutama atap tidak

- memadai dari cuaca panas maupun hujan, tempat duduk yang kurang nyaman dan jumlahnya kurang, tidak ada rambu petunjuk halte, tidak ada identitas halte, tidak ada papan informasi rute.
- b. Jumlah dan aktivitas penumpang di halte yaitu Halte Terminal Purabaya (kondisi saat jam sibuk 181 orang, kondisi saat di luar jam sibuk 56 orang), Halte RS Bhayangkara (kondisi saat jam sibuk 24 orang, kondisi saat di luar jam sibuk 9 orang), Halte Ketintang (kondisi saat jam sibuk 35 orang, kondisi saat di luar jam sibuk 20 orang), Halte Embong Malang (kondisi saat jam sibuk 17 orang, kondisi saat di luar jam sibuk 10 orang), Halte Pirngadi (kondisi saat jam sibuk 14 orang, kondisi saat di luar jam sibuk 6 orang).

6. Ucapan Terima Kasih

Puji syukur peneliti panjatkan kepada Allah SWT, yang telah memberikan rahmat dan hidayah sehingga peneliti masih diberikan kesempatan untuk menyelesaikan artikel jurnal ini. Terima kasih juga peneliti sampaikan kepada Ibu Anita Susanti selaku dosen pembimbing yang telah memberikan waktu, tenaga serta pikiran kepada peneliti sehingga peneliti dapat menyelesaikan artikel jurnal ini tepat pada waktunya.

7. Referensi

- Arsyam, M., & Tahir, M. Y. (2021). Ragam Jenis Penelitian dan Perspektif. *Al-Ubudiyah: Jurnal Pendidikan Dan Studi Islam*, 2(1), 37–47.
- Atmono, Y. F. S. (2021). Desain Halte Bis Surabaya Dengan Tema Ikonik. *Jurnal Kreatif: Desain Produk Industri Dan Arsitektur*, 9(2), 12.
- Badan Pusat Statistik Kota Surabaya. (2022). Kota Surabaya Dalam Angka 2022. In *BPS Kota Surabaya* (Vol. 4, Issue 1).
- Djajanegara, A. R. (2020). Teknik Analisis Data (Analisis Kualitatif Pada Hasil Kuesioner) Oleh : Asep R. Djajanegara. *Jurnal Ilmu Pendidikan Dan Dakwah*, 1–11.
- Fajri, C., & Sutrisno. (2020). Perancangan Shelter Bus Mebidang Dengan Menggunakan Quality Function Deployment (QFD). *Jurnal Sistem Teknik Industri*, 22(1), 77–89.
- Kurniawan & Darajat. (2011). Desain Halte Untuk Masyarakat Urban (Studi Kasus : Daerah Jakarta Dan Sekitarnya). *Fakultas Desain & Industri Kreatif, Universitas Esa Unggul, Jakarta*, 6(1), 13–23.
- Kurniawan, G. P., Shalikhah, S. Z., Shofiat, H., Azizah, N. N., & Mahmud Mochtar. (2021). Jurnal Tana Mana. *Jurnal Tana Mana*, 2(1), 46–48.
- Natalie. (2015). Desain Shelter Bus Universitas Surabaya. *Calypra: Jurnal Ilmiah Mahasiswa Universitas Surabaya*, 4(1).
- Nugrahani, F. (2014). Metode Penelitian Kualitatif dalam Penelitian Pendidikan Bahasa. *Solo: Cakra Books*, 1(1), 305.
- Nugroho & Medra. (2017). Redesain Ruang Tunggu Penumpang Bus Trans Kota Batam: Studi Teknis Evaluasi Layanan Transportasi Publik Kota Batam. *Jurnal Rekayasa Sistem Industri*, 3(1), 36–49.
- Nugroho, A. (2017). Redesain Ruang Tunggu Penumpang Bus Trans Kota Batam: Studi Teknis Evaluasi Layanan Transportasi Publik Kota Batam. *Jurnal Rekayasa Sistem Industri*, 3(1), 36–49.
- P, S., Rilly P, R., Sari, N., & Fitrianiingsih, A. (2015). Konsep Desain Eco-Shelter Angkutan Umum. *Jurnal Penelitian Sekolah Tinggi Transportasi Darat*, 6(2), 48–57.
- Retnawati, H. (2017). Teknik Pengambilan Sampel. September 2017.
- Sugiyono. (2015). Metode penelitian pendidikan : Pendekatan kuantitatif, kualitatif, dan R&D (Cetakan 21). *Alfabeta*.
- Widayanti, A., Susanti, A., & Wiyono, A. (2016). Evaluasi Kualitas Pelayanan Halte dan Pengembangannya di Kota Surabaya untuk Mendukung Terwujudnya Infrastruktur Berwawasan Lingkungan. 33–44.
- Zhang, C., Cao, X., Nagpure, A., & Agarwal, S. (2019). Exploring rider satisfaction with transit service in Indore, India: an application of the three-factor theory. *Transportation Letters*, 11(8), 469–477.