

# Kelayakan Shelter BRT Koridor VI Kota Semarang

Andi Purnomo

Lab. Perancangan Kota dan Permukiman/Teknik Arsitektur/Jurusan Teknik Sipil,Fakultas Teknik/Universitas Negeri Semarang.  
Korespondensi : mas\_andipoer@yahooemail.com

---

## Abstrak

Seperti kota besar lainnya, Kota Semarang sebagai ibu kota Provinsi Jawa Tengah juga memiliki berbagai permasalahan kota, salah satunya adalah masalah transportasi. Permasalahan transportasi muncul akibat peningkatan mobilitas masyarakat yang tidak diimbangi dengan sarana dan prasarana transportasi publik yang tersedia. Dalam rangka menciptakan sistem transportasi yang lebih baik, pemerintah Kota Semarang mengadakan bus rapid transit (BRT) Trans Semarang yang mulai beroperasi pada tahun 2010. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kelayakan halte BRT trans semarang koridor VI. Penelitian ini menggunakan teknik kritik deskriptif. Hasilnya diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan dalam menentukan kebijakan yang tepat dalam menciptakan sistem transportasi yang lebih baik. Berdasarkan observasi yang dilakukan, mayoritas halte BRT Trans Semarang koridor VI memakai halte non permanen dan kurang layak untuk dijadikan halte/shelter BRT. Dengan demikian pemerintah diharapkan membenahi kelayakan halte BRT Trans Semarang agar rasa aman dan nyaman dapat diperoleh oleh pengguna BRT. Selain itu, pemerintah juga diharapkan untuk menjaga kualitas layanan yang diberikan. Layanan tersebut diantaranya pelayanan tiket, kondisi, kecepatan dan lama menunggu bus, serta penempatan dan kondisi halte yang baik.

**Kata-kunci** : Masalah Transportasi, BRT Trans Semarang, Kritik Deskriptif, Koridor VI

---

## Pendahuluan

Trans Semarang adalah sebuah layanan angkutan massal cepat, murah, nyaman, ber-AC dan berbasis BRT (*Bus Rapid Transit*) yang beroperasi di Kota Semarang. Bus ini dioperasikan guna mengurai kemacetan di Kota Semarang yang semakin meningkat. BRT atau busway merupakan bus dengan kualitas tinggi yang berbasis sistem transit yang cepat, nyaman, dan biaya murah untuk mobilitas perkotaan, serta dengan menyediakan jalur untuk pejalan kaki, infrastrukturnya lengkap, dengan operasi pelayanan yang cepat serta memiliki keunggulan layanan kepada pelanggan (Saputra, 2010). Trans Semarang sebagai BRT di Kota Semarang saat ini melayani 6 koridor dengan jam operasional adalah setiap hari dimulai pukul 05.30 sampai 19.00 WIB. Salah satu sarana pendukung pelayanan Trans Semarang adalah shelter, dimana ada beberapa

shelter portable dan beberapa shelter permanen. Shelter tersebut merupakan bagian yang tidak bisa dipisahkan dari sistem pengadaan Trans Semarang, disebabkan karena bentuk shelter tersebut harus sesuai dengan karakteristik bus. Standar pengadaan shelter yang digunakan adalah menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan dan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan.

Trans Semarang Koridor VI diluncurkan pada tanggal 31 Maret 2017 bersamaan dengan peluncuran Trans Semarang Koridor V. Pada awal peluncuran, Dishub menyediakan 14 armada bus dan 2 armada cadangan. Koridor VI ini menggunakan armada bus berukuran sedang

warna merah dengan kapasitas penumpang hingga 43 orang. Koridor ini melayani Jalur Undip Tembalang sampai dengan UNNES Sekaran Gunungpati PP. Tipe Halte yang ada dalam koridor VI Semarang ada 2 jenis, yaitu halte tipe permanen dan non-permanen.

Berdasarkan pengamatan lapangan terdapat beberapa bangunan shelter yang tidak sesuai dengan ketentuan standar kelayakan sehingga membuat pengguna tidak nyaman dan aman dalam menggunakannya. Hampir setiap shelter tidak memiliki fasilitas yang memadai seperti kondisi ramp yang tidak sesuai dengan kebutuhan penyandang disabilitas dan adanya ketidaknyamanan dari kondisi cuaca seperti panas dan hujan.

Berdasarkan latar belakang permasalahan diatas, maka diperlukan kajian terhadap fasilitas halte bus Trans Semarang khususnya pada koridor VI berdasarkan standar dan peraturan yang berlaku.

Rumusan masalah yang diambil dalam penelitian ini adalah:

- a. Bagaimana tingkat keamanan dan kenyamanan pada halte bus Trans Semarang pada koridor VI ditinjau dari segi desain arsitektur?
- b. Bagaimana standar model atau desain shelter Trans Semarang yang layak?
- c. Apakah shelter yang terbangun sudah sesuai dengan karakteristik bus?
- d. Bagaimana kelengkapan fasilitas shelter?

Tujuan dari penelitian ini adalah agar hasil dari penelitian ini dapat dijadikan bahan evaluasi dalam pembangunan shelter BRT Trans Semarang selanjutnya.

## Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan metode Kritik deskriptif (*descriptive criticism*). Metode ini dilakukan dengan mencatat fakta-fakta pengalaman seseorang terhadap objek arsitektur atau lingkungan binaan. Melihat sesuatu objek arsitektur sebagaimana adanya tanpa men-judge atau menginterpretasi. Adapun pengumpulan da-

ta menggunakan metode literatur dan observasi (pengamatan).

### a. Literatur

Penulis mencari sumber dengan membaca buku-buku dan situs-situs internet yang dijadikan landasan dan sumber dalam pembuatan laporan.

### b. Observasi (Pengamatan)

Penulis mendapatkan berbagai informasi dengan mengamati objek secara langsung. Melalui beberapa cara diantaranya yaitu:

#### 1) Wawancara (Interview)

Penulis melakukan wawancara dengan narasumber pengguna atau pengunjung taman tersebut, untuk mengetahui aktivitas yang terjadi.

#### 2) Dokumentasi

Dokumentasi berupa foto yang dijadikan bahan pengamatan.

### Shelter Bus Rapid Trans (BRT)

#### a. Pengertian Shelter/Halte

Definisi shelter menurut Keputusan Direktorat Jenderal Dinas Perhubungan Tahun 1996 Tentang Pedoman Teknis Perekayasa Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum adalah tempat perhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan atau menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan. Tujuannya adalah: 1) menjamin kelancaran dan ketertiban arus lalu lintas; 2) menjamin keselamatan bagi pengguna angkutan penumpang umum 3) menjamin kepastian keselamatan untuk menaikkan dan/atau 4) menurunkan penumpang; 5) memudahkan penumpang dalam melakukan perpindahan moda angkutan umum atau bus.

#### b. Standar Lokasi Shelter

Beberapa pedoman dalam menentukan lokasi shelter adalah menghubungkan jarak maksimal dalam berjalan kaki (Giannopoulos, 1989).

Adapun jarak rata-rata yang disarankan adalah sebagai berikut:

- 1) 150 – 250 meter dari pusat kota atau dari daerah yang berpenduduk tinggi.
- 2) 200 – 350 meter dari wilayah dengan populasi sedang dengan area kepadatan 2000 orang/km<sup>2</sup>.
- 3) 250 – 500 meter di daerah pinggiran dan area kepadatan rendah.

Trans Semarang Koridor VI diluncurkan pada tanggal 31 Maret 2017 bersamaan dengan peluncuran Trans Semarang Koridor V. Pada awal peluncuran, Dishub menyediakan 14 armada bus dan 2 armada cadangan. Koridor VI ini menggunakan armada bus berukuran sedang warna merah dengan kapasitas penumpang hingga 43 orang.

Secara lengkapnya, peta semua koridor BRT Trans Semarang terlihat pada gambar berikut:



**Gambar 1.** Peta Jaringan Bus Trans Semarang  
Sumber: Dishub Semarang, (2017)

Adapun untuk rute koridor VI melayani trayek dari Undip Tembalang-Unnes Sekaran dan sebaliknya dengan rute sebagai berikut:

Dari Undip : Rusunawa Undip - Jalan Prof H. Soedarto - Jalan Ngesrep Timur V - Jalan Setiabudi - Pasar Jatingaleh - Jalan Teuku Umar - Jalan Sultan Agung - Memutar di Halte Transit Taman Diponegoro/ RS Elisabeth - Jalan Sultan Agung - Jalan Semeru Raya - Jalan Karangrejo Raya - Jalan Pawiyatan Luhur - Kampus Universitas Katolik Soegijapranata - Kampus Universitas 17 Agustus 1945 - Akpelni - Jalan Dewi Sartika Raya - Jalan Kolonel HR Hadijanto - Jalan Sekaran Raya - Kampus Unnes Sekaran, dan sebaliknya.

Adapun pengguna BRT Koridor VI didominasi oleh masyarakat sekitar dan mahasiswa yang

beraktivitas disekitar Unnes – Undip.



**Gambar 2.** Halte di GSG Unnes  
Sumber: hasil survei, (2017)

Sedangkan aktivitas pengguna Bus Rapid Trans (BRT) biasanya hanya datang dan menunggu bus. Untuk mengisi kekosongan waktu saat menunggu penumpang biasanya mengobrol, baca buku, mendengarkan musik, bermain game, duduk santai, makan minum, bermain gadget, dan bahkan tidur.

Untuk tipe bus yang digunakan pada Bus Rapid Trans (BRT) Koridor VI Semarang ini, adalah armada bus berukuran sedang berwarna merah dan memiliki kapasitas 43 orang.



**Gambar 3.** Gambar Bus BRT Koridor VI  
Sumber: hasil survei, (2017)

Tipe halte yang ada dalam koridor VI semarang ada 2 jenis, yaitu halte tipe permanen dan non-permanen.

1. Halte Permanen

Halte Permanen merupakan halte yang menetap dan tidak bisa dipindah.



**Gambar 4.** Shelter Permanen BRT Koridor VI Elizabeth, *Sumber: hasil survei, (2017)*



**Gambar 5.** Dimensi Shelter Permanen BRT Koridor VI Don Bosco, *Sumber : hasil survei, 2017*

Jumlah halte permanen pada jalur Bus BRT Koridor VI terdapat di 5 titik, yaitu:

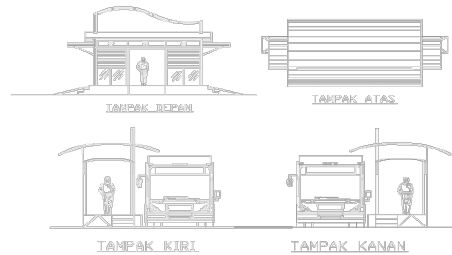
- 1) Elizabeth
- 2) Papandayan
- 3) Akademi Kepolisian
- 4) SMA Don Bosco
- 5) Bukitsari

## 2. Shelter Non-permanen

Halte non-permanen merupakan halte yang memiliki sifat dapat dipindahkan atau digeser.



**Gambar 6.** Halte Non-Permanen BRT Koridor VI GSG Unnes, *Sumber: hasil survei, (2017)*



**Gambar 7.** Dimensi Shelter Non-Permanen BRT Koridor VI GSG Unnes, *Sumber: Hasil Survei, (2017)*

Shelter non-permanen pada jalur Bus BRT Koridor VI terdapat pada 13 titik, yaitu:

- 1) Fakultas Ekonomi Unnes
- 2) Jalan Kolonel HR Hadijanto
- 3) Akbid
- 4) Perum Puri Sartika
- 5) Perum Dewi Sartika
- 6) Akpelni
- 7) Unika
- 8) Jatingaleh
- 9) BNI Undip
- 10) Perum Permata Hijau
- 11) Fakultas Kedokteran Undip
- 12) Amarus

## Hasil dan Pembahasan

### Analisa Non Fisik

#### a. Pengguna BRT Koridor VI Semarang

Pengguna BRT koridor VI Semarang terdiri dari berbagai kalangan yaitu pelajar, mahasiswa, pegawai, masyarakat umum, dan sebagainya. Dan jumlah pengguna BRT koridor VI tiap harinya cukup banyak mencapai angka ratusan orang.

#### b. Aktivitas Pengguna BRT Koridor VI Semarang

Ada beberapa aktivitas yang dilakukan oleh pengunjung. Aktivitas tersebut diantaranya, yaitu: naik turun BRT, membeli tiket, menunggu bus, duduk, berdiri, makan, minum, berbincang, bermain gadget, membaca buku.

## Analisa Fisik

### a. Analisa Dimensi Shelter

Desain shelter BRT koridor 6 Semarang tipe non-permanen memiliki dimensi P: 3m x L: 1,5 m x T: 2,7 m. Sedangkan bidang yang memungkinkan untuk menunggu adalah 2x1,2m, sisanya adalah tangga akses naik.

### b. Analisa Aspek Keamanan Shelter

Ditinjau dari segi keamanan, shelter ini memiliki standar keamanan yang minim, sebagai contoh adalah tidak adanya railing pelindung yang seharusnya ada di sisi-sisi shelter.



**Gambar 8.** Kondisi Sisi-sisi Shelter BRT Koridor VI GSG Unnes, *Sumber: hasil survei, (2017)*

### c. Analisa Aspek Aksesibilitas Shelter

Kemudahan akses juga sangat tidak terlihat pada desain halte BRT Unnes. Terutama bagi kaum difabel, karena satu-satunya akses untuk menaiki shelter tersebut adalah tangga tanpa adanya ramp.



**Gambar 9.** Akses Tangga Shelter BRT Koridor VI GSG Unnes, *Sumber: Hasil Survei, (2017)*

## Pemecahan Masalah

### a. Permasalahan dimensi

Perlu direspon dengan tindakan memperluas bidang shelter tersebut dengan pertimbangan potensi banyaknya pengguna. Dengan bidang area tunggu halte yang cukup luas, maka kebutuhan pengguna akan kenyamanan dalam menunggu dapat terpenuhi, terutama saat terjadi kepadatan di dalam shelter tersebut.

### b. Pemecahan Masalah Keamanan

Sebagai solusi untuk merespon masalah keamanan pengguna, perlu ditambahkannya beberapa komponen keselamatan seperti railing.

### c. Pemecahan Masalah Aksesibilitas

Pembuatan ramp akses di salah satu sisi samping shelter untuk memudahkan pengguna bus yang memiliki kebutuhan khusus seperti kaum difabel.

## Kesimpulan

Berdasarkan analisa dan studi kasus yang dilakukan di koridor VI Trans Semarang, kondisi beberapa shelter dirasa kurang layak, khususnya halte non permanen karena kurang memenuhi standar shelter pada umumnya di mana beberapa shelter tidak memiliki ramp bagi penyandang disabilitas dan tidak adanya railing sebagai pegangan pada shelter.

Selain itu dimensi shelter juga kurang layak karena tidak cukup untuk menampung lebih dari 10 orang. Bahkan ada beberapa titik yang seharusnya menjadi pemberhentian bus tidak menyediakan shelter sehingga pengguna kesulitan saat akan naik maupun turun.

Merespon adanya kekurangan pada shelter, penulis menyarankan beberapa aspek seperti:

- Ditambahnya dimensi shelter sehingga pengguna merasa nyaman dalam menggunakannya.

- b. Menambahkan railing ataupun aspek keamanan lainnya agar pengguna merasa aman.
- c. Menambahkan aksesibilitas seperti ramp agar shelter bersifat universal untuk semua kalangan.

## Daftar Pustaka

- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (2003). Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.35 Tahun 2003 tentang Penyelenggara Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum.
- Giannopoulos, G. A. (1989). *Bus Planning and Operation in Urban Areas*. England : Gower Publishing Co.
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 271/HK.105/DRJD/96. (1996). Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Pemberhentian Angkutan Umum.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014. (2014). Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993. (1993). Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.