

## **ANALISIS KELAYAKAN HALTE BRT BAGI PENYANDANG DISABILITAS DI KECAMATAN SEMARANG BARAT KORIDOR V**

**Kemmala Dewi, Aris Krisdiyanto, Slamet Budirahardjo, Archi Rafferti Kriswandanu, Prama Pamungkas**

Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas 17 Agustus 1945 Semarang, Indonesia

Email: kemmaladewi2234@gmail.com, ariskrisdiyanto123@gmail.com, meetz.budi@gmail.com, raffertikriss@gmail.com, pramapta10@gmail.com

### **Abstrak**

Penyandang disabilitas merupakan salah satu kelompok pengguna layanan transportasi publik yang perlu di perhatikan khusus, karena banyaknya akses yang tidak sesuai dengan standart yang sudah di tetapkan peraturan pemerintah. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kondisi kelayakan fasilitas halte BRT bagi penyandang disabilitas di Kecamatan Semarang Barat Koridor V serta tingkat kelayakan halte BRT bagi penyandang disabilitas. Penelitian ini berpedoman pada Peraturan PUPR Nomor 14 Tahun 2017 dan DRJD Nomor 271 Tahun 1996 Tentang persyaratan kemudahan bangunan gedung. Penelitian ini menggunakan metode penelitian analisis deskriptif kuantitatif. Teknik analisis data menggunakan analisis regresi linier berganda. Tahapan dalam penelitian ini yaitu survey langsung di lokasi penelitian dengan menggunakan pengisian form penelitian. Pengolahan data hasil penelitian menggunakan bantuan *Software SPSS versi 25*. Target dalam penelitian ini yaitu Halte BRT di Kecamatan Semarang Barat Koridor V. Hasil dari analisis dan pembahasan didapatkan untuk kondisi Halte BRT di Semarang Barat Koridor V mempunyai nilai prosentase sebesar 38% dan termasuk kedalam kategori kurang lengkap. Fasilitas halte BRT bagi penyandang disabilitas memiliki nilai prosentase sebesar 51% untuk variabel yang tidak memenuhi dan termasuk kedalam kategori masih belum memenuhi kriteria berdasarkan standar PM No. 30/PRT/M/2006. Sedangkan tingkat kenyamanan halte BRT bagi penyandang disabilitas berdasarkan analisis regresi linier berganda yaitu halte BRT di Semarang Barat Koridor V kurang memenuhi untuk penyandang disabilitas.

**Kata Kunci:** Disabilitas, Halte BRT, Kelayakan.

### **Abstract**

*People with disabilities are one of the groups of users of public transportation services that need to be considered specifically, because the number of access that is not in accordance with the standards set by government regulations. This research aims to find out the feasibility conditions of BRT stop facilities for people with disabilities in West Semarang District Corridor V as well as the level of eligibility of BRT stops for people with disabilities. This research is guided by PUPR Regulation No. 14 of 2017 and DRJD Number 271 of 1996 concerning building facilities requirements.*

*This research uses quantitative descriptive analysis research methods. Data analysis techniques use multiple linear regression analysis. The stage in this research is a direct survey at the research site using the filling out of the research form. Processing data results from research using the help SPSS Software version 25. The target in this study is the BRT Stop in West Semarang District Corridor V. The results of the analysis and discussion obtained for the condition of the BRT Stop in West Semarang Corridor V has a percentage value of 38% and falls into the incomplete category. BRT stop facilities for people with disabilities have a percentage value of 51% for variables that do not meet and fall into the category still do not meet the criteria based on PM Standard No. 30 / PRT / M / 2006. While the comfort level of BRT stops for people with disabilities based on multiple linear regression analysis, namely BRT stops in West Semarang Corridor V is less fulfilling for people with disabilities.*

**Keywords:** *Disability, BRT Stop, Eligibility*

## **Pendahuluan**

Penyandang disabilitas pada umumnya memiliki keterbatasan yang lebih besar dalam menjalankan aktivitas sehari – harinya, mereka memiliki beberapa keterbatasan termasuk dalam mengakses berbagai fasilitas publik. Kondisi penyandang disabilitas berdampak paada kemampuan untuk berpartisipasi di tengah masyarakat, sehingga memerlukan dukungan dan bnatuan orang lain.

Kota Semarang merupakan salah satu kota sekaligus menjadi Ibukota di Provinsi Jawa Tengah. Berdasarkan sumber data dari DTKS Dinas Sosial, Terdata terdapat sekitar 3.191 orang penyandang disabilitas. Dan di wilayah Semarang Barat khususnya menjadi yang paling tinggi sekitar 345 orang penyandang disabilitas. Penyandang disabilitas tersebut terdiri dari disabilitas fisik. Oleh Karena itu pemerintah wajib menyediakan fasilitas terhadap layanan publik bagi penyandang disabilitas, seperti yang dijelaskan pada PM 98 Tahun 2017 tentang Penyediaan Aksesibilitas pada Pelayanan Jasa Transportasi Publik bagi Pengguna Jasa Berkebutuhan Khusus, salah satunya fasilitas publik di bidang transpotasi. Saat ini kota Semarang telah memiliki transpotasi publik yang di distribusikan oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia yaitu Halte BRT.

Halte BRT (Bus Rapid Trans) merupakan fasilitas pelayanan transportasi publik dengan yang berbasis system transit yang cepat, nyaman dan biaya terjangkau untuk membantu mobilitas perkotaan. Yang mulai beroperasi pada tahun 2010 sampai sekarang. Di Semarang, terdapat sebanyak 445 halte BRT. Dimana belum sepenuhnya memadai dari sisi kualitasnya, karena terdapat berbagai kendala yang seharusnya dapat mendukung transportasi baik bagi masyarakat umum maupun penyandang disabilitas.

Berdasarkan permasalahan di atas, dapat terlihat masih banyak dari desain halte yang belum ramah bagi penyandang disabilitas, dan di karenakan penyandang disabilitas tertinggi berada di wilayah Semarang Barat Koridor V. Maka penulis melakukan penelitian lebih lanjut dan mengangkat sebagai Tugas Akhir dengan judul

“Analisis Kelayakan Halte BRT Bagi Penyandang Disabilitas Di Kecamatan Semarang Barat Koridor V”

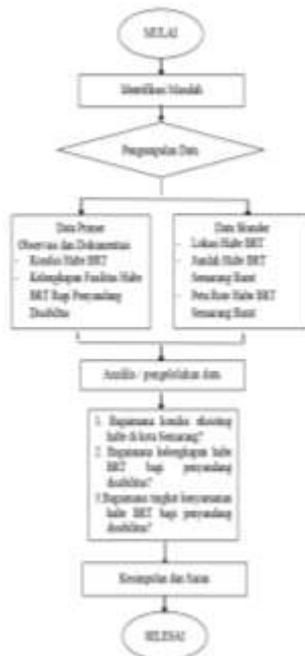
**Metode Penelitian**

**A. Pengambilan Sampel**

Penulisan ini bersifat penelitian berdasarkan batasan masalah dalam penulisan agar semua langkah- langkah penelitian tersebut tidak menyimpang dari tujuan yang diinginkan. Penelitian (survei) dilakukan dalam waktu sebagai berikut: Hari Sabtu (1 Mei 2021 dan 5 Juni 2021), mulai pukul 09:00–21:00 WIB. Hari Sabtu ini mewakili akhir pekan dengan alasan parkir ADA Swalayan Setiabudi mengalami peningkatan volume dibandingkan hari lainnya, dengan alasan pada awal bulan pegawai negeri menerima gaji, sedangkan pada akhir bulan pegawai swasta menerima gaji. Hari Minggu (2 Mei 2021 dan 06 Juni 2021), mulai pukul 09:00–21:00 WIB. Hari Minggu ini mewakili hari libur dengan tingkat aktifitas dan kunjungan yang padat. Hari Senin (3 Mei 2021 dan 07 Juni 2021), mulai pukul 09:00–21:00 WIB. Hari Senin ini mewakili hari kerja dengan alasan sebagai hari normal atau hari non puncak.

**B. Langkah Penelitian**

Berpijak dari latar belakang maka dapat disusun rumusan permasalahan yang ada di lokasi penelitian dan tujuan dari studi ini yang ditunjang oleh literatur-literatur yang berkaitan dengan permasalahan. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui kelayakan halte BRT bagi penyandang disabilitas di Semarang Barat Koridor V, yang meliputi:



**Gambar 1**  
**Alur Metode Penelitian**

## Hasil Dan Pembahasan

### A. Observasi Lapangan

Observasi lapangan merupakan pengamatan secara langsung pada lokasi penelitian untuk menemukan atau mengetahui permasalahan dan juga melakukan pengamatan terhadap fasilitas-fasilitas halte bagi penyandang disabilitas di wilayah Semarang Barat Koridor V.

### B. Kondisi Halte BRT

Pembangunan Halte BRT berdasarkan peraturan Direktur Jendral Dinas Perhubungan Darat No.271/HK.105/DRJD/99 dan kebutuhan fasilitas yang harus terpenuhi agar mencapai standarnya. Fasilitas-fasilitas yang dapat memenuhi standart di dalam pembuatan Halte BRT di bagi menjadi dua yaitu, fasilitas utama dan fasilitas penunjang.

**Tabel 1**  
**Kondisi Halte Balaikota**

No	Kategori Fasilitas Utama	Kondisi
1	Lampu Penerangan	Ada
2	Identitas Halte	Ada
3	Fasilitas Pengatur Suhu Ruangan Ventilasi Udara	Ada
4	Petugas Keamanan	Ada
5	Fasilitas Kemudahan Naik Turun	Ada
6	Kursi Tunggu	Ada
7	Papan Informasi	Ada
	Informasi Pelayanan	Ada
	Informasi Waktu Kelatangan BRT	Ada
	Informasi Rute Halte	Ada
	Informasi Gangguan Keamanan	Ada

(Sumber: Data primer, 2021)

**Tabel 4.32** Kondisi fasilitas penunjang Halte Balaikota

No	Kategori Fasilitas Penunjang	Kondisi
1	Telepon Umum	Tidak Ada
2	Tempat Sampah	ada
3	Pagar Pengaman	ada

(Sumber: Data primer, 2021)

Analisis berdasarkan kondisi pada masing-masing halte BRT diberikan bobot penilaian yang sama. Dengan menggunakan rumus:

$$\frac{\text{Masing-Masing Fasilitas}}{\text{Jumlah Fasilitas}} \times 100\%$$

Hasil presentase dari masing-masing halte brt yang di telah di [survey](#) :

Halte BRT Marina	: $\frac{12}{14} \times 100\% = 85,71\%$
Halte PRPP	: $\frac{7}{14} \times 100\% = 50\%$
Halte Bundaran Anjasmara	: $\frac{3}{14} \times 100\% = 21,43\%$
Halte Stikes Telogorejo	: $\frac{2}{14} \times 100\% = 14,28\%$
Halte Karang Ayu 1	: $\frac{12}{14} \times 100\% = 85,71\%$
Halte Karang Ayu 2	: $\frac{12}{14} \times 100\% = 85,71\%$
Halte Amarta	: $\frac{3}{14} \times 100\% = 21,42\%$
Halte Cakrawala	: $\frac{5}{14} \times 100\% = 35,71\%$
Halte Sma Ksatrian	: $\frac{4}{14} \times 100\% = 28,57\%$
Halte Pamularsih	: $\frac{3}{14} \times 100\% = 21,43\%$
Halte Kaligarang	: $\frac{3}{14} \times 100\% = 21,43\%$
Halte RSUP Kariadi	: $\frac{11}{14} \times 100\% = 78,57\%$
Shelter RS.Kariadi	: $\frac{11}{14} \times 100\% = 78,57\%$
Halte Wirabhakti Tamtama	: $\frac{10}{14} \times 100\% = 71,42\%$
Halte Udinus	: $\frac{4}{14} \times 100\% = 28,57\%$
Halte Tandean	: $\frac{2}{14} \times 100\% = 14,29\%$
Halte Balaikota	: $\frac{13}{14} \times 100\% = 92,85\%$
Halte Pandanaran	: $\frac{8}{14} \times 100\% = 57,14\%$
Halte Agusta	: $\frac{6}{14} \times 100\% = 42,85\%$
Halte Gramedia	: $\frac{6}{14} \times 100\% = 42,85\%$
Halte wonderia	: $\frac{4}{14} \times 100\% = 28,57\%$
Halte Java mall	: $\frac{7}{14} \times 100\% = 50\%$
Halte PDAM Kd.Mundu	: $\frac{2}{14} \times 100\% = 14,28\%$
Halte Unimus	: $\frac{3}{14} \times 100\% = 21,42\%$
Halte Sma 15	: $\frac{3}{14} \times 100\% = 21,42\%$
Halte Superindo Kd.Mundu	: $\frac{2}{14} \times 100\% = 14,28\%$
Halte RSUD ketileng	: $\frac{7}{14} \times 100\% = 50\%$
Halte Harmoni	: $\frac{3}{14} \times 100\% = 21,42\%$
Halte Balai Bahasa	: $\frac{2}{14} \times 100\% = 14,28\%$
Halte Dadapan	: $\frac{2}{14} \times 100\% = 14,28\%$
Halte Pasar Meteseh	: $\frac{3}{14} \times 100\% = 21,42\%$
Halte Dinar Elok	: $\frac{2}{14} \times 100\% = 14,28\%$
Halte Dinar Asri	: $\frac{2}{14} \times 100\% = 14,28\%$
Halte Dinar Andah	: $\frac{2}{14} \times 100\% = 14,28\%$
Halte Victoria Residence	: $\frac{6}{14} \times 100\% = 42,85\%$

Berdasarkan dari hasil perhitungan di atas, nilai bobot prosentase tiap fasilitas memiliki bobot yang sama. Persentase penilaian ini berdasarkan pada “Prosentase penilaian kelengkapan fasilitas halte Berdasarkan No.271/HK.105/DRJD/96” adalah sebagai berikut.

**Table 2**  
**Prosentase Penilaian Kelengkapan**

Prosentase Kelengkapan	Keterangan
80,00-100	Sangat Lengkap
50,00-79,99	Lengkap
00,00-59,99	Kurang Lengkap

(Sumber: DRJD,1996)

**Tabel 3**  
**Rekap Nilai Presentasi Halte**

NO	NAMA HALTE	NILAI PRESENTASE	KETERANGAN
1	Halte BRT Marina	85,71%	SANGAT LENGKAP
2	Halte PRPP	50%	LENGKAP
3	Halte Bundaran Anjasmara	21,42%	KURANG LENGKAP
4	Halte Stasiun Telogorejo	14,28%	KURANG LENGKAP
5	Halte Karang Ayu 1	85,71%	SANGAT LENGKAP
6	Halte Karang Ayu 2	85,71%	SANGAT LENGKAP
7	Halte Amara	21,42%	KURANG LENGKAP
8	Halte Cakrawala	35,71%	KURANG LENGKAP
9	Halte Sema Kasatrian	28,57%	KURANG LENGKAP
10	Halte Purnasari	21,42%	KURANG LENGKAP
11	Halte Kaligarang	21,42%	KURANG LENGKAP
12	Halte RSUP Karadi	78,57%	LENGKAP
13	Shelter RS Karadi	78,57%	LENGKAP
14	Halte Wirabhakti Tamtama	71,42%	LENGKAP
15	Halte Ujians	28,57%	KURANG LENGKAP

NO	NAMA HALTE	NILAI PRESENTASE	KETERANGAN
16	Halte Tandean	14,28%	KURANG LENGKAP
17	Halte Balaikota	92,85%	SANGAT LENGKAP
18	Halte Purbanaran	57,14%	LENGKAP
19	Halte Agusta	42,85%	KURANG LENGKAP
20	Halte Geamedia	42,85%	KURANG LENGKAP
21	Halte wonderia	28,57%	KURANG LENGKAP
22	Halte Java mall	50%	LENGKAP
23	Halte PDAM Kd Munggu	14,28%	KURANG LENGKAP
24	Halte Uranus	21,42%	KURANG LENGKAP
25	Halte Sma 15	21,42%	KURANG LENGKAP
26	Halte Superindo Kd Munggu	14,28%	KURANG LENGKAP
27	Halte RSUD ketileng	50%	LENGKAP
28	Halte Harmoni	21,42%	KURANG LENGKAP
29	Halte Balai Bahasa	14,28%	KURANG LENGKAP
30	Halte Dadapan	14,28%	KURANG LENGKAP
31	Halte Pasar Meteseh	21,42%	KURANG LENGKAP
32	Halte Dinar Elok	14,28%	KURANG LENGKAP
33	Halte Dinar Asri	14,28%	KURANG LENGKAP
34	Halte Dinar Andah	14,28%	KURANG LENGKAP
35	Halte Victoria Residence	42,85%	KURANG LENGKAP

(Sumber : Data Primer , 2021)

Hasil presentase halte BRT di Semarang Barat paling tinggi yaitu halte Balaikota memiliki nilai presentase:

$$\frac{13}{14} \times 100\% = 92,85\%$$

Sedangkan presentase halte yang memiliki nilai paling rendah masih banyak, yaitu memiliki nilai presentase:

$$\frac{2}{14} \times 100\% = 14,28\%$$

Maka, berdasarkan hasil penelitian Halte BRT di Semarang Barat koridor 5 mendapatkan hasil nilai prosentase sebesar:

$$\frac{\text{Total Nilai presentase}}{\text{Jumlah Halte}} =$$

$$\frac{1335,71}{35} = 38,16326531\%$$

**C. Kelengkapan halte BRT bagi penyandang disabilitas**

Penilaian pada penelitian ini berdasarkan pedoman Permen Pu No.30 Tahun 2006 tentang teknis fasilitas dan aksesibilitas pada bangunan gedung dan lingkungan. Berikut adalah penilaian fasilitas dan aksesibilitas.

1. Guiding Block.

Dalam observasi di lapangan, ada halte yang ada guiding block dan ada juga halte yang belum ada guiding block sebagai pemandu tunanetra baik pada pedestrian maupun di dalam haltenya sendiri. Karena masih ada yang belum memiliki guidingblock maka masih ada halte yang belum ramah dan berbahaya bagi penyandang tuna netra.

**Tabel 4**  
**Penilaian Halte Yang Ada Guiding Block (Halte Karang Ayu)**

Variabel	Sub Variabel	Keterangan	Kondisi
Lajur Pemandu (Guiding Block)	Tekstur	Ubin petunjuk bermotif garis lurus yang menunjukkan arah perjalanan	√
		Ubin bulat untuk memberi peringatan adanya perubahan situasi bahaya	√
	Penempatan	Depan jalur lalu lintas kendaraan	√
		Depan pintu masuk atau keluar tangga atau fasilitas yang memiliki beda ketinggian	√
		Pada pedestrian antara halte dan jalan	√
		Pada pemandu arah menuju ke fasilitas umum terdekat	√
	Warna	Ubin diberi warna kuning atau abu-abu sebagai pembeda	√

(Sumber: Data Primer, 2021)

2. Ramp

Dari hasil survey di lapangan untuk ramp juga masih ada halte yang belum ada nya ramp, sehingga hal ini menyebabkan pengguna kursi roda tidak bisa mengakses halte BRT dengan mudah. Selain belum ada nya ramp pada halte BRT, ada juga halte yang sudah ada ramp nya, namun ramp tersebut sangat curam kemiringannya, sehingga dapat membahayakan pengguna kursi roda yang mau menggunakan fasilitas tersebut.

**Tabel 5**  
**Penilaian Ramp (Halte Cakrawala)**

Variabel	Sub Variabel	Keterangan	Kondisi
Ramp	Tekstur	Tidak licin dan memiliki motif/tekstur	√
	Kemiringan	Untuk outdoor maksimal 6° kemiringan	-
	Panjang Jalur	Maksimal 900 cm untuk kemiringan 7°, sedangkan <7° boleh lebih dari 900 cm	-
	Lebar Jalur	Lebar minimal 95 cm tanpa tepi pengaman, 136 cm dengan tepi pengaman	√
	Permukaan Datar (Bordes)	Harus bebas dan datar, ukuran minimum 160 cm	√
	Pencahayaan	Pencahayaan yang cukup	√
	Handrail	Ketinggian 60-80 cm	√

(Sumber : Data Primer, 2021)

### 3. Tangga

Dari hasil survey di lapangan, di semua halte sudah terdapat tangga yang dapat di akses. Namun belum semuanya terdapat handrail nya. Berikut merupakan gambar salah satu halte BRT yang belum terdapat handrail.

**Tabel 6**  
**Penilaian Tangga (Halte Balai Bahasa)**

Variabel	Sub Variabel	Keterangan	Kondisi
Tangga	Dimensi	Memiliki pijakan dan tarjakan yang seragam	√
		Tangga pijakan 15-19 cm	√
		Lebar 27-30 cm	√
	Tekstur	Tidak berlobang rusak	√
	Handrail	Minimal disalah satu sisi tangga	-
		Ketinggian 65-89 cm dari lantai	-
		Lebar maksimum 4 cm	-

(Sumber : Data Primer, 2021)

### 4. Ruang Khusus Kursi Roda

Berdasarkan pada survey di lapangan, di Semarang Barat belum banyak di temukan halte yang terdapat ruang khusus kursi roda. Seperti gambar 4.7, halte hanya di dirikan dengan model yang sangat simple tanpa adanya ramp dan ruang yang cukup.

**Tabel 7**  
**Penilaian Ruang Khusus Kursi Roda**

Variabel	Sub Variabel	Keterangan	Kondisi
Ruang Khusus Kursi Roda	Dimensi	Lebar minimum 160 cm	√
	Handrail	Pegangan berbentuk siku-siku	√

Analisis berdasarkan kondisi pada masing-masing halte BRT diberikan bobot penilaian yang sama seperti pada perhitungan halte Balaikota di atas. Bobot penilaian dapat dilihat pada Tabel dibawah ini:

**Tabel 8**  
**Presentase Penilaian Fasilitas Halte Bagi Penyandang Disabilitas Berdasarkan Standart PM NO.30/PRT/M/2006**

Prosentase Kelengkapan	Keterangan
50,00-100	Memenuhi
00,00-49,99	Kurang Memenuhi

**Tabel 9**  
**Penilaian Prosentase Seluruh Halte Koridor 5**

No	Variabel	Variabel yang memenuhi	Variabel yang tidak memenuhi
1	Lajur Pemandu (Guiding Block)	71	160
2	Ramp	94	137
3	Tangga	193	38
4	Ruang Khusus Kursi Roda	15	50
	Total	373	385
	Total Keseluruhan Variabel	11	11
	Prosentase	49%	51%

(Sumber: Data Primer, 2021)

Rumus:

Total Keseluruhan:

$$\frac{\text{Total Variabel}}{\text{Jumlah Halte (35)}}$$

$$\text{Prosentase: } \frac{\text{Total Keseluruhan}}{\text{Jumlah Total Keseluruhan}} \times 100\%$$

Berdasarkan hasil analisis di atas, maka presentase kelengkapan halte bagi penyandang disabilitas berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.30/PRT/M/2006 bisa di lihat pada table 4.9, dengan nilai presentase sebesar 51% bagi variabel yang belum memenuhi. Jadi fasilitas halte BRT bagi penyandang disabilitas di Semarang barat koridor 5 masih belum memenuhi kriteria atau standar PM NO.30/PRT/M/2006.

#### D. Analisis Regresi

Metode analisis regresi merupakan metode yang digunakan untuk mengetahui apakah terdapat hubungan antara variabel terikat (dependent) dengan variabel bebas (independent). Dalam penelitian ini, variabel terikat yang digunakan yaitu kondisi halte BRT di Semarang Barat sedangkan variabel bebas yang digunakan yaitu guiding block, ramp, tangga dan ruang khusus kursi roda. Analisis regresi yang digunakan adalah analisis regresi linier berganda karena variabel yang digunakan lebih dari 2 variabel dengan menggunakan bantuan *software Statistical Package For The Social Sciences (SPSS)* Sebelum melakukan analisis regresi ini, ada beberapa tahapan yang perlu dilakukan. Adapun tahapan-tahapan dalam analisis regresi ini antara lain:

**Uji Normalitas** => dilakukan untuk mengetahui apakah variabel terikat (dependent) dan variabel terikat (independent) terdistribusi secara normal atau tidak. Dalam penelitian ini, pengujian normalitas menggunakan uji *Kolmogorov Smirnov* dengan ketentuan yang harus terpenuhi yaitu:

- a. Nilai signifikansi  $> 0,05$  = data yang digunakan terdistribusi normal
- b. Nilai signifikansi  $< 0,05$  = data yang digunakan tidak terdistribusi normal.

**Tabel 10**  
**Uji Normalitas**

	Unstandardized Residual
Asymp. Sig. (2-tailed)	.106

**Uji Linieritas** => pengujian yang dilakukan untuk mengetahui apakah variabel terikat dan variabel bebas memiliki hubungan yang linier atau tidak. Syarat pengambilan data dalam pengujian ini adalah apabila nilai signifikan  $> 0,05$  berarti data tersebut linear, sedangkan apabila nilai signifikansi  $< 0,05$  berarti data tersebut tidak linier.

**Tabel 11**  
**Uji Linieritas**

Variabel	<i>Sig. Deviation From Linearity</i>	Keterangan
Guiding Block	.977	Linear
Ramp	.254	Linear
Tangga	.069	Linear
Ruang Khusus Kursi Roda	.919	Linear

**Uji Multikolinearitas** => Pengujian multikolinearitas merupakan pengujian yang bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi ditemukan adanya korelasi/hubungan yang kuat antar variabel bebas (independent). Untuk mendeteksi ada atau tidak ada gejala multikolinearitas pada pengujian ini dalam model regresi dapat melihat dari nilai toleransi dan variance inflating factor (VIF). Dasar pengambilan keputusan dalam pengujian ini adalah apabila nilai Toleransi > 0,10 maka tidak terjadi gejala multikolinearitas. Selain itu dapat juga melihat dari hasil nilai VIF, apabila nilai VIF < 10,00 maka tidak terjadi mutikolinearitas.

**Tabel 12**  
**Uji Multikolinieritas**

Variabel	<i>Collinearity Statistic</i>	
	Tolerance	VIF
Guiding Block	.661	1.514
Ramp	.484	2.066
Tangga	.704	1.420
Ruang Khusus Kursi Roda	.440	2.275

**Uji Regresi** => Pada penelitian ini menggunakan model analisis regresi yaitu analisis regresi linier berganda. Analisis regresi linier berganda ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara variabel terikat (dependent) dan variabel bebas (independent). Dari hasil pengujian yang sudah dilakukan sebelum melakukan analisis regresi linier berganda ini variabel bebas yang sudah lolos adalah

- X1 = Guilding Block
- X2 = Ramp
- X3 = Tangga
- X4 = Ruang Khusus Kursi Roda

**Tabel 13**  
**Hasil analisis regresi linier berganda**

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	-0,792	0,909		0,871	0,391
Guidingblock	0,287	0,208	0,273	1,372	0,180
Ramp	0,022	0,245	0,021	0,089	0,930
Tangga	0,148	0,299	0,095	0,495	0,624
Ruang Khusus Kursi Roda	0,186	0,258	0,175	0,719	0,478

a. Dependent Variable: Kondisi Halte

Dari hasil pengujian tersebut didapatkan persamaan model regresi yaitu:

$$Y = 0,792 + 0,287X_1 + 0,022X_2 + 0,148X_3 + 0,186X_4 + e_i$$

Hasil persamaan diatas menunjukkan bahwa nilai koefisien guiding block ( $X_1$ ) sebesar 0,287 yang berarti setiap adanya penambahan guiding block pada setiap halte maka variabel kondisi halte juga akan naik sebesar 0,287 dan untuk variabel ramp ( $X_2$ ), tangga ( $X_3$ ) dan kursi roda ( $X_4$ ), untuk setiap nilai koefisien pada masing-masing variabel maka setiap adanya penambahan variabel tersebut maka variabel kondisi halte juga ikut naik. Dalam hal ini, setiap halte harus memperhatikan fasilitas bagi penyandang disabilitas. Agar penyandang disabilitas dapat juga menikmati fasilitas publik.

**Koefisien Determinan** => Koefisien determinan yaitu penjelasan dari pengaruh variabel terikat dengan variabel bebas.

**Tabel 14**  
**Hasil Koefisien Determinan**

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.465 <sup>a</sup>	0,217	0,112	0,73496

a. Predictors: (Constant), KursiRoda, GuidingBlock, Tangga, Ramp

b. Dependent Variable: Kondisi Halte

(Sumber: Analisis Data SPSS, 2021)

Berdasarkan hasil koefisiensi determinasi, didapatkan nilai korelasi (R) sebesar 0,465 dan nilai R-square sebesar 0,217 yang berarti dari masing-masing variabel bebas memiliki hubungan terhadap variabel terikat sebesar 21,7%. Sehingga variabel bebas memiliki hubungan tidak erat dengan variabel terikat.

**Uji F** => Uji F atau disebut juga sebagai uji kelayakan model adalah pengujian untuk menjelaskan apakah ada pengaruh variable terikat dengan variabel bebas. Dasar pengambilan keputusan pengujian ini dilihat berdasarkan nilai signifikan < 0,05 berarti terdapat pengaruh variabel bebas secara simultan terhadap variabel terikat.

**Tabel 15**  
**Uji Anova**  
ANOVA\*

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	4,481	4	1,120	2,074	.109*
Residual	16,205	30	0,540		
Total	20,686	34			

a. Dependent Variable: KondisiHalte

b. Predictors: (Constant), KursiRoda, GuidingBlock, Tangga, Ramp

### Keputusan dan Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis diatas, nilai Sig. pada tabel sebesar 0,109 yang artinya nilai tersebut lebih besar dari syarat dasar pengambilan yaitu sig < 0,05 sehingga dapat disimpulkan bahwa untuk guiding block, ramp, tangga, dan ruang khusus kursi roda ini tidak berpengaruh secara simultan terhadap kondisi halte. Berikut merupakan diagram statistik kelayakan Halte BRT dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



Gambar 4.12 Gambar 4.9 Statistik Kelayakan Halte BRT

(Sumber : Analisis Data Pribadi, 2021)

**Gambar 2**  
**Statistik Kelayakan Halte BRT**

Dilihat dari kondisi halte BRT dan juga fasilitas halte untuk penyandang disabilitas, dapat diambil kesimpulan untuk kelayakan halte BRT di Semarang Barat bagi penyandang disabilitas kurang layak, karena banyaknya fasilitas yang dibutuhkan oleh penyandang disabilitas ini belum ada di beberapa halte BRT di Semarang Barat.

## **Kesimpulan**

Berdasarkan hasil dari rumusan masalah yang pertama, dari hasil survei di lapangan terkait kondisi eksisting kelayakan halte BRT Trans Semarang bagi penyandang disabilitas di Kecamatan Semarang Barat Koridor V, dapat diambil sebuah kesimpulan sebagai berikut: 1). Beberapa titik halte yang belum memiliki fasilitas secara lengkap dan juga banyak juga yang tidak terawat. Adapun hasil analisis dari rumusan masalah mendapatkan hasil 38,16326531 %. Terkait hasil presentase yang di dapat yaitu bagaimana kondisi kelayakan halte BRT bagi penyandang disabilitas ini mendukung system transportasi. Demikian jika ber-acuan pada standart Departemen Perhubungan DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT No.271/HK.105/DRJD/96 maka fasilitas halte BRT di Kecamatan Semarang Barat koridor V masih kurang lengkap, dengan kesimpulan halte BRT yang ada di koridor V di Kota Semarang dengan kondisi masih kurang layak atau mendukung. 2). Hasil dari rumusan masalah kedua, yang menyangkut kesetaraan bagi penyandang disabilitas masih dalam keadaan yang kurang ramah dikarenakan masih adanya halte BRT yang di bangun belum memenuhi standart bagi masyarakat penyandang disabilitas. Misalnya belum adanya ramp pada halte BRT, tangga atau ramp yang tidak ada Handrail nya, belum adanya Guilding Block pada halte maupun pedestrian dan kemiringan ramp yang terlalu curam. Maka adapun konsep halte ramah disabilitas mengacu pada Peraturan Menteri, misalnya kemiringan tidak boleh dari 7°, adanya jalur pemandu, tangga khusus, kursi atau tempat prioritas. Maka dapat di simpulkan bahwa halte yang ada di kecamatan Semarang Barat koridor V ada yang masih belum memenuhi kriteria, dan belum ramah bagi penyandang disabilitas. 3). Hasil rumusan masalah ketiga, bahwa variabel kenyamanan halte BRT bagi penyandang disabilitas sesuai standart Peraturan Menteri ataupun DirJen Perhubungan Darat, berdasarkan analisis menggunakan SPSS di dapatkan hasil persamaan regresi berganda  $Y = 0,792 + 0,287X_1 + 0,022X_2 + 0,148X_3 + 0,186X_4 + e_i$ . Dan dari hasil tersebut dapat di katakana tingkat kenyamanan halte BRT bagi penyandang disabilitas masih kurang nyaman.

## BIBLIOGRAFI

- Adisasmita, A.S (2015). *Perencanaan Sistem Transportasi Publik Kota*, Yogyakarta, Penerbit Graha ilmu [Http://www.radarplanologi.com/2015/11/pengertian-transportasi-manfaat-fungsi-jenisnya.html](http://www.radarplanologi.com/2015/11/pengertian-transportasi-manfaat-fungsi-jenisnya.html) di akses pada Tahun (2021)
- [Https://dishub.bulelengkab.go.id/informasi/detail/artikel/halte-fungsi-estetika-dan-etika-56](https://dishub.bulelengkab.go.id/informasi/detail/artikel/halte-fungsi-estetika-dan-etika-56) di akses pada Tahun (2021)
- Oloan Sitohang, Anto Ervin Situmorang (2019) *Analisis Efektifitas Halte di Kota Medan*
- Peraturan Direktur Jendral Dinas Perhubungan Darat No.271/HK.105/DRJD/99 Tentang Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 14 Tahun (2017) Tentang Persyaratan Kemudahan Bangunan Gedung
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30 Tahun (2006) Tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas Pada bangunan Gedung dan Lingkungan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 10 Tahun (2012) Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum Berbasis Jalan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 98 Tahun (2017) Tentang Penyediaan Aksesibilitas Pada Pelayanan Jasa Transportasi Publik Bagi Pengguna Jasa Berkebutuhan Khusus.
- Rangga Birawa Jayasakti, S.PWK (2018). *Tinjauan Keberadaan Halte BRT Bagi Masyarakat Penyandang Difabel Dalam Mendukung Sistem Transportasi Perkotaan Yang Handal di Kota Makassar* Fakultas Sains dan Teknologi Universitas Islam Negeri (UIN) Alauddin Makassar
- Risma Ira Rahmawati, Indah Warna Wati (2021). *Aksesibilitas Bagi Penyandang Disabilitas Pada Terminal Mangkang dan Penggaron Dengan Metode Servqual dan Importance Performance Analysis (IPA)*, Fakultas Teknik dan Informatika Universitas PGRI Semarang
- Sugiono, Ilhamuddin, dan Arief Rahmawan, *'Klasterisasi Mahasiswa Difabel Indonesia Berdasarkan Background Histories dan Studying Performance'* (2014) 1 Indonesia Journal of Disability Studies 20, 21.

Kemmala Dewi, Aris Krisdiyanto, Slamet Budirahardjo, Archi Rafferti Kriswandanu,  
Prama Pamungkas

---

**Copyright holder:**

Kemmala Dewi, Aris Krisdiyanto, Slamet Budirahardjo, Archi Rafferti Kriswandanu,  
Prama Pamungkas (2022)

**First publication right:**

Syntax Literate: Jurnal Ilmiah Indonesia

**This article is licensed under:**

