

KAJIAN FASILITAS HENTI ANGKUTAN UMUM BERDASARKAN ANALISIS FAKTOR PENGGUNAAN DI KOTA BANJARBARU

STUDY OF PUBLIC TRANSPORTATION STOP FACILITIES BASED ON ANALYSIS OF USAGE FACTORS IN BANJARBARU CITY

Nabila Fawwaz Salsabila^{1,*}, Widorisnomo², dan Agus Pramono³

¹Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Jalan Raya Setu No. 89, Kec. Cibitung, Kab. Bekasi, Jawa Barat, Indonesia

²Sarjana Terapan Transportasi Darat, Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Indonesia

³Kementerian Perhubungan

*E-mail : nabilafawwazsalsabila@gmail.com

Abstract

The city of Banjarbaru has a total of 44 public transport stop points with a total of 31 location points that have built bus stops and the rest are only signpost stops. Based on the results of an inventory survey of public transport infrastructure (stops) in Banjarbaru City, the problem with the bus stops in Banjarbaru City is that the facilities are incomplete and inadequate, there are still stops that have no signs, seats that are not suitable for use, the location of several bus stops that are not in passengers' pockets and bus stops that are far from public activities. Therefore it is necessary to allocate bus stops at optimal demand potential points so that they can increase public transport accessibility and also add better supporting facilities so as to influence people's desire to use bus stop facilities with pleasure, safety and comfort, so that solutions to these problems can be proposed the construction of public transport stopping facilities. To achieve this goal, the authors use several methods in this study, the authors use the Structural Equation Model (SEM) and Importance Performance Analysis (IPA).

Keywords : *Shalter, Design, Structural Equation Model (SEM), Importance Performance Analysis (IPA)*

Abstrak

Kota Banjarbaru memiliki total 44 titik pemberhentian angkutan umum dengan jumlah 31 titik lokasi yang sudah terbangun halte dan sisanya hanya berupa rambu *bus stop*. Berdasarkan hasil survei inventarisasi prasarana angkutan umum (halte) di Kota Banjarbaru, permasalahan halte yang ada di Kota Banjarbaru adalah fasilitas yang belum lengkap dan tidak memadai, masih terdapat halte yang tidak memiliki rambu petunjuk, tempat duduk yang tidak layak pakai, letak beberapa halte yang bukan pada kantong penumpang serta lokasi halte yang jauh dari aktifitas umum. Oleh karena itu diperlukan adanya alokasi halte pada titik potensi permintaan yang optimal sehingga mampu meningkatkan aksesibilitas angkutan umum dan juga menambahkan fasilitas penunjang yang semakin baik sehingga mampu mempengaruhi kemauan masyarakat untuk menggunakan fasilitas halte dengan rasa senang, aman serta nyaman, sehingga solusi dari permasalahan tersebut dapat diusulkan dengan pembangunan fasilitas tempat pemberhentian angkutan umum. Untuk mencapai tujuan tersebut, maka penulis menggunakan beberapa metode dalam penelitian ini, penulis menggunakan *Structural Equation Model (SEM)* dan *Importance Performance Analysis (IPA)*.

Kata Kunci : Halte, Desain, *Structural Equation Model (SEM)*, *Importance Performance Analysis (IPA)*

PENDAHULUAN

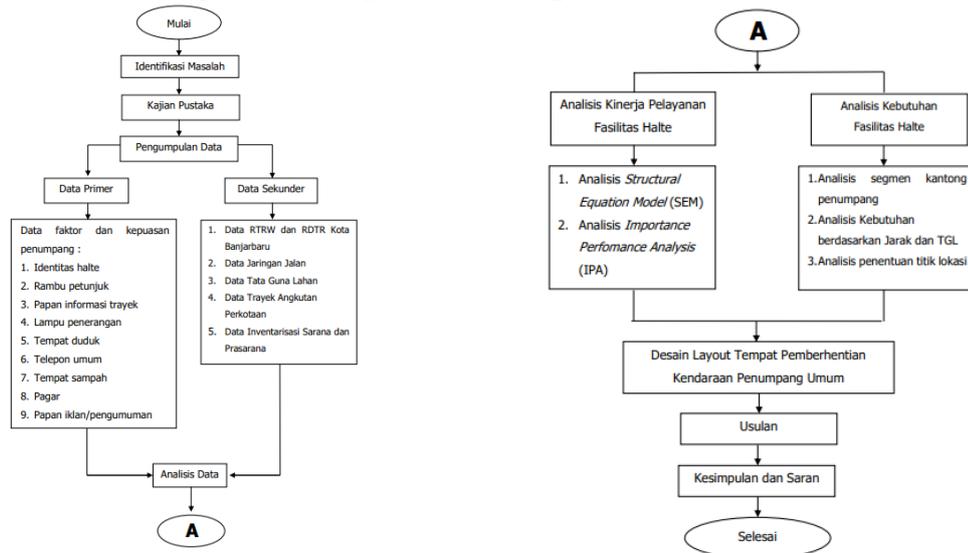
Kota Banjarbaru merupakan ibu kota Provinsi Kalimantan Selatan yang sekaligus menjadi pusat pemerintah dari Provinsi Kalimantan Selatan sejak tahun 2022, statusnya sebagai ibu kota provinsi Kalimantan Selatan telah ditetapkan menggantikan Kota Banjarmasin. Berdasarkan hasil survei inventarisasi halte yang telah dilakukan di Kota Banjarbaru terdapat sebanyak 31 halte disepanjang jaringan jalan di Kota Banjarbaru. Namun pada penelitian ini hanya mengkaji halte yang dilewati oleh trayek angkutan perkotaan yang ada di Kota Banjarbaru yang berjumlah 24 halte. Permasalahan halte yang ada di Kota Banjarbaru diantaranya masih kurangnya minat masyarakat terhadap penggunaan fasilitas tempat henti angkutan umum sebagai tempat menaik dan turunkan penumpang dalam kegiatan sehari-hari, tidak tersedianya fasilitas prasarana angkutan umum yang memadai dan sesuai dengan

fungsinya serta kantong penumpang yang tidak dilayani oleh halte secara eksisting serta kurang optimalnya jarak halte sehingga mengurangi minat penumpang angkutan umum untuk menggunakannya. Oleh karena itu diperlukan adanya alokasi halte pada titik potensi permintaan yang optimal sehingga mampu meningkatkan aksesibilitas angkutan umum dan juga menambahkan fasilitas penunjang yang semakin baik

METODE

A. Bagan Alir Penelitian

Alur penelitian Kajian Fasilitas Henti Angkutan Umum Berdasarkan Analisis Faktor Penggunaan di Kota Banjarbaru ditunjukkan dalam gambar dibawah ini:



Gambar. 1 Bagan Alir Penelitian

B. Teknik Pengumpulan Data

a. Data Sekunder

Data sekunder yakni data yang dikumpulkan dari berbagai pihak dan instansi terkait guna mendapatkan gambaran umum daerah studi dan fakta-fakta yang berkaitan dengan pokok permasalahan. Adapaun data-datanya sebagai berikut : Data RTRW dan RDTR Kota Banjarbaru; Data Jaringan Jalan; Data Tata Guna Lahan; Data Trayek Angkutan Perkotaan; Data Inventarisasi Sarana dan Prasarana; Data Dinamis Angkutan Perkotaan

b. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung di lapangan dengan melakukan Survei. Data ini berasal dari data faktor penggunaan dan kepuasan penumpang yang terdiri dari Identitas Halte; Rambu Petunjuk; Papan Informasi Trayek; Lampu Penerangan; Tempat Duduk; Telepon Umum; Tempat Sampah; Pagar; dan Papan Iklan/pengumuman.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Analisis Kondisi Eksisting

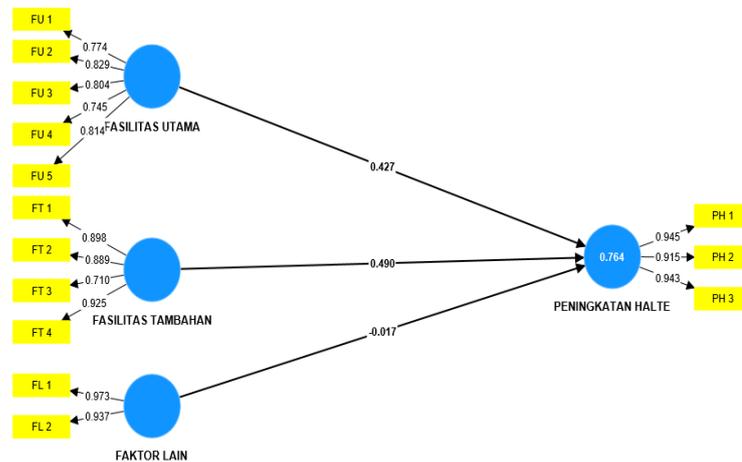
Berdasarkan hasil survei inventarisasi halte yang telah dilakukan di Kota Banjarbaru terdapat sebanyak 31 halte disepanjang jaringan jalan di Kota Banjarbaru. Namun pada penelitian ini hanya mengkaji halte yang dilewati oleh trayek angkutan perkotaan yang ada di Kota Banjarbaru yang berjumlah 24 halte. Adapun kondisi halte di Kota Banjarbaru sebagian tidak terawat serta tidak dilengkapi dengan fasilitas rambu petunjuk, tempat sampah, pagar dan papan informasi trayek, tempat duduk yang tidak layak pakai, letak

beberapa halte yang bukan pada kantong penumpang serta lokasi halte yang jauh dari aktifitas umum yang mengakibatkan penumpang banyak mencari tempat menunggu angkutan umum yang relatif dekat dengan pusat aktifitasnya.

2. *Structural Equation Model (SEM)*

Penelitian dilakukan terhadap pengguna angkutan perkotaan yang ada di Kota Banjarbaru dengan menggunakan kuesioner *google form*.

1) Analisis *Outer Model*



Sumber: Data olahan SmartPLS 4.0

Gambar. 2 Outer Model

Tabel. 1 Outer Model

	Composite reliability	Average variance extracted (AVE)
FAKTOR LAIN	0,954	0,912
FASILITAS TAMBAHAN	0,918	0,739
FASILITAS UTAMA	0,895	0,630
PENINGKATAN HALTE	0,954	0,873

Sumber: Data olahan SmartPLS 4.0

Berdasarkan tabel diatas nilai *Composite Reliability* pada keempat variabel tersebut sudah melebihi 0,7 yang berarti sudah memenuhi asumsi reliabel. Selain itu nilai AVE pada keempat variabel tersebut menunjukkan bahwa nilai AVE yang dihasilkan setiap variabel yang digunakan lebih besar dari 0,5 sehingga dapat dikatakan bahwa setiap variabel telah memiliki *discriminant validity* yang baik.

2) Analisis *Inner Model*

Tabel. 2 Uji R Square

	R-square	R-square adjusted
PENINGKATAN HALTE	0,764	0,759

Sumber: Data olahan SmartPLS 4.0

Berdasarkan tabel diatas R Square variabel Peningkatan Halte sebesar 0,764. Hal ini berarti variabel laten mampu menerangkan atau memprediksi 76,4% factor peningkatan sedangkan 23,6% sisanya diterangkan oleh variabel lain yang tidak digunakan pada penelitian ini.

3) Pengujian Hipotesis

Hasil pengujian terhadap model penelitian dapat dilihat pada tabel sebagai berikut :

Tabel. 3 Uji Hipotesis Berdasarkan Total Effect

	Original sample (O)	Sample mean (M)	Standard deviation (STDEV)	T statistics (O/STDEV)	P values
FAKTOR LAIN -> PENINGKATAN HALTE	-0,017	-0,019	0,035	0,476	0,634
FASILITAS TAMBAHAN -> PENINGKATAN HALTE	0,490	0,501	0,114	4,315	0,000
FASILITAS UTAMA -> PENINGKATAN HALTE	0,427	0,416	0,111	3,862	0,000

Sumber: Data olahan SmartPLS 4.0

Berdasarkan tabel diatas variabel eksogen jika nilai T statistic $> 1,96$ atau P values dengan nilai $< 0,05$

1. Dalam analisis Faktor Lain tidak berpengaruh signifikan terhadap Peningkatan Halte dapat dilihat pada tabel diatas nilai T statistic menunjukkan angka sebesar 0,476 dimana lebih kecil dari 1,96 dan dapat dibuktikan juga pada nilai P Valuenya bernilai 0,639 atau disebut lebih besar dari 0,05. Hal ini membuktikan bahwa Faktor Lain tidak berpengaruh signifikan terhadap Peningkatan Halte.
2. Dalam analisis Fasilitas Tambahan berpengaruh terhadap Peningkatan Halte dapat dilihat pada tabel diatas nilai T statistic menunjukkan angka sebesar 4,315 dimana lebih besar dari 1,96 dan dapat dibuktikan juga pada nilai P Valuenya bernilai 0,00 atau disebut lebih kecil dari 0,05. Hal ini membuktikan bahwa Fasilitas Tambahan berpengaruh signifikan terhadap Peningkatan Halte.
3. Dalam analisis Fasilitas Utama berpengaruh terhadap Peningkatan Halte dapat dilihat pada tabel diatas nilai T statistic menunjukkan angka sebesar 3,862 dimana lebih besar dari 1,96 dan dapat dibuktikan juga pada nilai P Valuenya bernilai 0,00 atau disebut lebih kecil dari 0,05. Hal ini membuktikan bahwa Fasilitas Utama berpengaruh signifikan terhadap Peningkatan Halte.

3. Importance Perfomance Analysis (IPA)

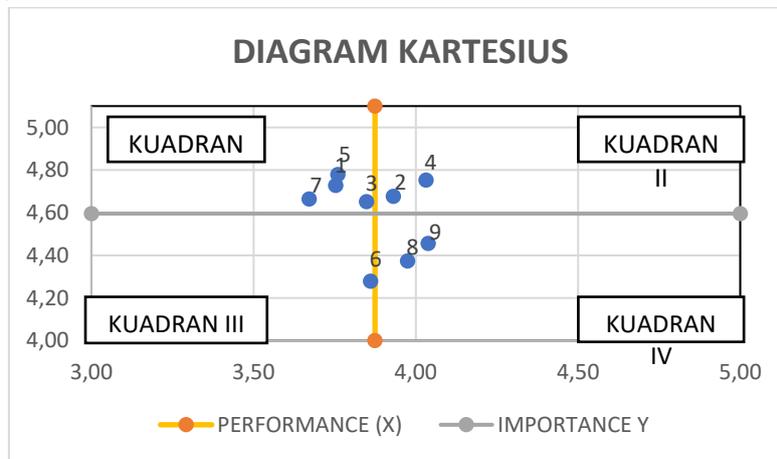
Analisis IPA menggunakan diagram kartesius. Analisis diagram kartesius dilakukan dengan perhitungan sumbu mendatar (X) yang menunjukkan skor tingkat kualitas layanan dan sumbu (Y) yang menunjukkan skor tingkat kualitas layanan dan sumbu (Y) yang menunjukkan skor tingkat harapan. Perhitungan skor rata-rata tingkat kinerja dan harapan digunakan untuk menentukan titik potong pada diagram kartesius yang kemudian akan dibagi menjadi 4 kuadran.

Tabel. 4 Nilai Rata-rata Kinerja dan Kepentingan

No	Atribut Pelayanan	Rata-Rata Skor Kenyataan	Rata-Rata Skor Harapan
1	Identitas halte berupa nama dan/atau nomor	3,75	4,73
2	Rambu petunjuk	3,93	4,68
3	Papan informasi trayek	3,85	4,65
4	Lampu penerangan	4,03	4,75
5	Tempat duduk	3,76	4,78
6	Telepon umum	3,86	4,28
7	Tempat sampah	3,67	4,66
8	Pagar	3,97	4,37
9	Papan iklan/pengumuman	4,04	4,46
	Jumlah	34,87	41,36
	Rata-rata	3,87	4,60

Sumber: Hasil Analisis

Dari tabel diatas dapat diketahui hasil dari jumlah nilai rata-rata pertanyaan kenyataan sebesar 34,87 dan untuk pertanyaan harapan sebesar 41,36 dan untuk rata-rata dari jumlah total nilai pertanyaan kenyataan sebesar 3,87 dan nilai pertanyaan harapan sebesar 4,60.



Sumber : Hasil Analisis

Gambar. 3 Diagram Kartesius

Berdasarkan gambar diatas dapat diketahui bahwa fasilitas yang berada pada kuadran I yaitu Prioritas Utama yang perlu untuk ditingkatkan adalah Identitas Halte, Papan Informasi Trayek, Tempat Duduk dan Tempat Sampah.

4. Analisis Kebutuhan Tempat Perhentian Angkutan Umum

1) Standarisasi Kebutuhan Halte

Dalam tahap ini digunakan Analisa persentil 85 untuk menetapkan jumlah penumpang yang nantinya dijadikan sebuah syarat untuk dibangunnya sebuah halte pada ruas jalan. Berdasarkan perhitungan yang dilakukan maka dapat disimpulkan bahwa dengan menggunakan nilai persentil 85% maka dapat diketahui batas minimal jumlah penumpang pada suatu ruas jalan yaitu sebanyak 10,88 yang dibulatkan menjadi 11 penumpang pada tiap segmen.

2) Analisis Kebutuhan Halte Berdasarkan Jumlah Minimal Penumpang

Untuk menentukan segmen mana saja yang membutuhkan dan tidak membutuhkan halte, bergantung pada jumlah naik dan turun penumpang pada segmen tersebut. Apabila pada segmen mendapatkan kurang dari 11 penumpang maka segmen tersebut tidak memerlukan dibangunnya halte. Berikut merupakan tabel halte penentuan kebutuhan halte yang disesuaikan dengan perhitungan persentil 85 yaitu sebagai berikut:

Tabel. 5 Kebutuhan Halte per Segmen

TRAYEK NO	SEGMENT	JUMLAH PNP	JUMLAH MINIMAL PNP	KETERANGAN
A	1 TERMINAL MARTAPURA PASAR SEKUMPUL	5	11	BELUM BUTUH
	2 PASAR SEKUMPUL BUNDARAN SIMPANG 4	4	11	BELUM BUTUH
	3 BUNDARAN SIMPANG 4 TAMAN BOUGENVILLE	12	11	BUTUH
	4 TAMAN BOUGENVILLE PASAR LANDASAN ULIN	12	11	BUTUH
	5 PASAR LANDASAN ULIN TERMINAL LIANG ANGGANG	12	11	BUTUH
B	6 TERMINAL MARTAPURA PASAR SEKUMPUL	6	11	BELUM BUTUH

7	PASAR SEKUMPUL	TERMINAL SIMPANG 4	9	11	BELUM BUTUH
8	TERMINAL SIMPANG 4	PLN GARDU CEMPAKA	12	11	BUTUH
9	PLN GARDU CEMPAKA	POLSEK BANJARBARU TIMUR	8	11	BELUM BUTUH
10	POLSEK BANJARBARU TIMUR	PUSKESMAS CEMPAKA	8	11	BELUM BUTUH

Sumber : Hasil Analisis

Berdasarkan jumlah minimal penumpang pada suatu segmen dapat diketahui bahwa dari 10 segmen terdapat 6 segmen yang tidak membutuhkan halte karena tidak memenuhi jumlah penumpang minimal penumpang yaitu 11 penumpang. Sedangkan untuk 4 segmen lainnya akan dibangun Tempat Pemberhentian Bus (TPB).

3) Analisis Kebutuhan Halte

Tabel. 6 Kebutuhan Jarak Halte

SEGMENT	PANJANG SEGMENT	TATA GUNA LAHAN	JARAK STANDAR	PERHITUNGAN KEBUTUHAN HALTE	HALTE EKSTING	
BUNDRAN SIMPANG 4	TAMAN BOUGENVILLE	2300	Perkantoran, pertokoan	300 - 400	6	6
TAMAN BOUGENVILLE	PASAR LANDASAN ULIN	10300	Pasar, pertokoan, sekolah, perumahan	300 - 500	20	8
PASAR LANDASAN ULIN	TERMINAL LIANG ANGGANG	4500	Pasar, pertokoan, sekolah, permukiman	300 - 400	11	6
TERMINAL SIMPANG 4	PLN GARDU CEMPAKA	3900	Pasar, pertokoan, permukiman, perumahan	300 - 500	8	3

Sumber : Hasil Analisis

Berdasarkan hasil perhitungan dari tabel diatas dapat diketahui jumlah kebutuhan halte terbanyak yaitu pada segmen Taman Bougenville – Pasar Landasan Ulin sebanyak 20 halte.

4) Analisis Kebutuhan Tempat Pemberhentian Bus (TPB)

Pada segmen dengan jumlah kurang dari 11 penumpang akan diusulkan tempat perhentian angkutan umum untuk memfasilitasi calon penumpang untuk naik angkutan umum. Fasilitas yang disajikan adalah rambu petunjuk, papan informasi trayek dan identitas tempat perhentian. Cara menghitung jumlah kebutuhan halte, yaitu dihitung berdasarkan jarak dan tata guna lahan, kemudian diperoleh hasil sebagai berikut :

Tabel. 7 Kebutuhan Jarak TPB

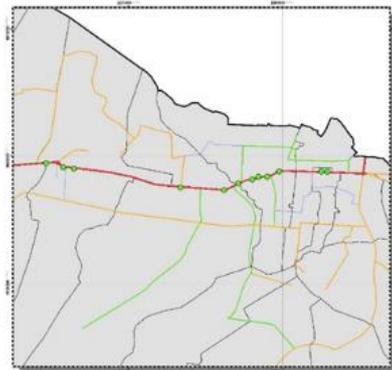
SEGMENT	PANJANG SEGMENT (Meter)	TATA GUNA LAHAN	JARAK STANDAR	KEBUTUHAN TPB	HALTE EKSTING	
TERMINAL MARTAPURA	PASAR SEKUMPUL	1700	Pasar, pertokoan, sekolah	300 - 400	4	-
PASAR SEKUMPUL	BUNDRAN SIMPANG 4	2400	Sekolah, pertokoan, perumahan, perkantoran	300 - 500	5	1
TERMINAL MARTAPURA	PASAR SEKUMPUL	1700	Pasar, pertokoan, sekolah	300 - 400	4	-
PASAR SEKUMPUL	TERMINAL SIMPANG 4	2400	Sekolah, pertokoan, perumahan, perkantoran	300 - 500	5	-
PLN GARDU CEMPAKA	POLSEK BANJARBARU TIMUR	3900	Permukiman, kantor, tanah kosong, sekolah	500 - 1000	4	0
POLSEK BANJARBARU TIMUR	PUSKESMAS CEMPAKA	3600	Sekolah, tanah kosong, permukiman, jasa	500 - 1000	4	0

Sumber : Hasil Analisis

5. Analisis Penentuan Usulan Lokasi

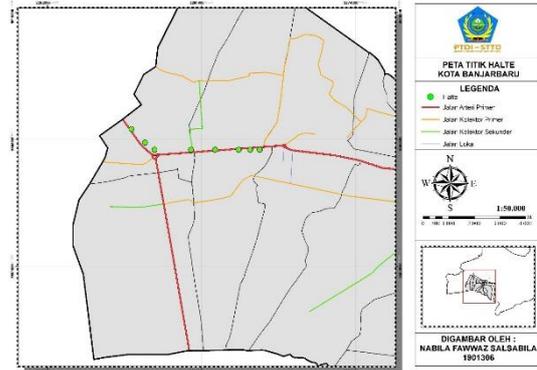
1) Lokasi Halte Usulan

Berdasarkan hasil analisis kebutuhan halte tiap segmennya maka ditentukan titik lokasi penempatan halte berdasarkan tata guna lahan dan kantong penumpang. Pada segmen Taman Bougenville – Pasar Landasan Ulin, segmen Pasar Landasan Ulin – Terminal Liang Anggang, dan segmen Terminal Simpang 4 – PLN Gardu Cempaka dilakukan pengurangan pada perhitungan menurut tata guna lahan dengan kondisi kantong penumpang di segmen tersebut. Sedangkan pada segmen Bundaran Simpang 4 – Taman Bougenville seimbang antara kebutuhan menurut perhitungan tata guna lahan dengan kondisi kantong penumpang di segmen tersebut. Berikut merupakan lokasi halte usulan menurut tata guna lahan dan titik kantong penumpang :



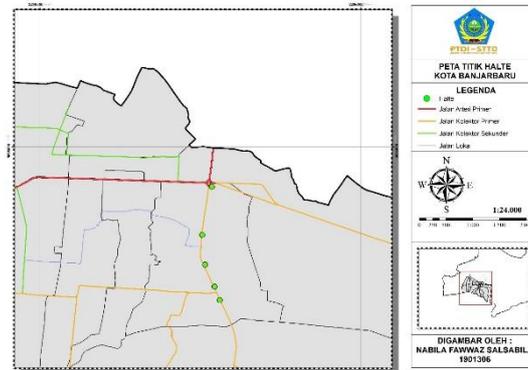
Sumber : Hasil Analisis

Gambar. 4 Kebutuhan Halte Segmen Taman Bougenville - Pasar Landasan Ulin



Sumber : Hasil Analisis

Gambar. 5 Kebutuhan Halte Segmen Pasar Landasan Ulin - Terminal Liang Anggang



Sumber : Hasil Analisis

Gambar. 6 Kebutuhan Halte Segmen Terminal Simpang 4 - PLN Gardu Cempaka

6. Analisis Dimensi dan Desain Fasilitas Halte Usulan

a. Dimensi Halte Usulan

Tabel. 8 Dimensi Halte Usulan

SEGMENT	SEGMENT	JUMLAH PNP/JAM SIBUK	LUAS (m ²)	UKURAN (m)	UKURAN USULAN (m)
BUNDARAN SIMPANG 4	TAMAN BOUGENVILLE	12	6,48	3 x 2	4 x 2
TAMAN BOUGENVILLE	PASAR LANDASAN ULIN	12	6,48	3 x 2	4 x 2
PASAR LANDASAN ULIN	TERMINAL LIANG ANGGANG	12	6,48	3 x 2	4 x 2
TERMINAL SIMPANG 4	PLN GARDU CEMPAKA	12	6,48	3 x 2	4 x 2

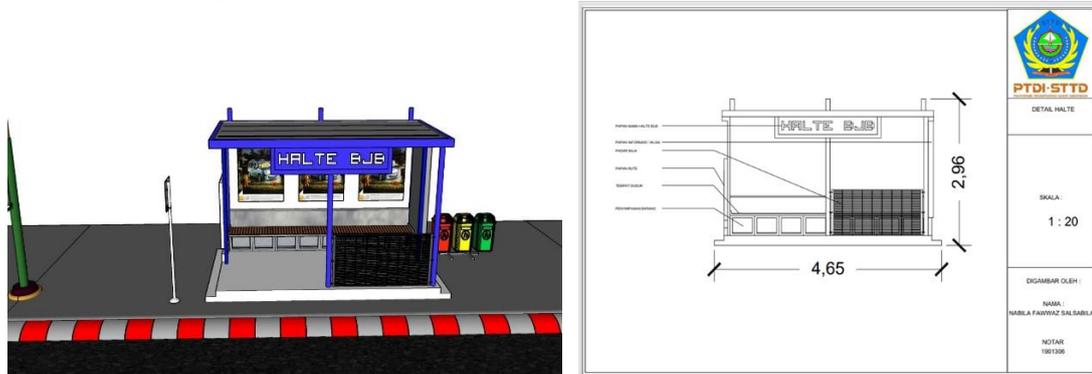
Sumber : Hasil Analisis

Dari tabel diatas terdapat ukuran dimensi semua halte yaitu 3 x 2 m, dikarenakan standar ukuran minimal halte adalah 4 m x 2 m, sehingga dimensi halte yang diperoleh

dari hasil perhitungan untuk dimensi yang tidak memenuhi standar akan diusulkan dimensi sesuai dengan ketentuan yaitu 4 m x 2 m, dan untuk tinggi dari halte belum ada perhitungan secara pasti sehingga disesuaikan dengan standar teknis yang berlaku yaitu dengan tinggi halte minimum 2,5 meter.

b. Desain Halte Usulan

Berikut ini merupakan visualisasi desain halte usulan:



KESIMPULAN

1. Berdasarkan hasil analisis *Structural Equation Model* (SEM), maka diperoleh beberapa simpulan sebagai berikut : Faktor Lain tidak berpengaruh signifikan terhadap Peningkatan Halte; Fasilitas Tambahan berpengaruh signifikan terhadap Peningkatan Halte; dan Fasilitas Utama berpengaruh signifikan terhadap Peningkatan Halte.
2. Tingkat kepuasan dan kepentingan penumpang angkutan perkotaan terhadap fasilitas halte di Kota Banjarbaru berdasarkan metode *Importance Performance Analysis* (IPA) terdapat 4 kriteria yang berada di kuadran I (prioritas utama) untuk dilakukannya peningkatan fasilitas halte yaitu Identitas halte, Papan informasi trayek, Tempat duduk dan Tempat sampah.
3. Didapatkan lokasi halte yang ideal berdasarkan pedoman teknis dan kantong penumpang agar dapat berperan sebagai tempat naik dan turun penumpang adalah : Segmen Taman Bougenville – Pasar Landasan Ulin sebanyak 7 lokasi; Segmen Pasar Landasan Ulin – Terminal Liang Anggang sebanyak 4 lokasi; dan Segmen Terminal Simpang 4 – PLN Gardu Cempaka sebanyak 2 lokasi

SARAN/REKOMENDASI

1. Guna meningkatkan pelayanan angkutan umum khususnya pada trayek angkutan perkotaan di Kota Banjarbaru maka diperlukan pengadaan fasilitas tempat perhentian angkutan umum seperti halte maupun bus stop supaya masyarakat sebagai pengguna lebih nyaman, sehingga penumpang yang ada pada kantong-kantong penumpang saat ini dapat terlayani dengan maksimal
2. Menyediakan fasilitas utama dan penunjang yang masih belum tersedia pada halte di Kota Banjarbaru
3. Penempatan lokasi fasilitas tempat perhentian kendaraan penumpang umum harus disesuaikan dengan hasil analisis penentuan lokasi. Dengan demikian diharapkan prasarana yang dibangun dapat berfungsi dan melayani pengguna jasa secara optimal sebagai tempat menunggu dan tempat naik turun penumpang angkutan umum.

UCAPAN TERIMAKASIH

Alhamdulillah, puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, atas limpahan Rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis diberikan kelancaran serta kemudahan dalam penyusunan skripsi ini. Oleh sebab itu, penulis mengungkapkan rasa hormat dan terimakasih kepada:

1. Orang tua, Adik dan Keluarga yang telah memberikan dukungan dan doa;
2. Bapak Ahmad Yani, ATD, M.T selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD;
3. Ibu Dessy Angga Afrianti, S.SiT.,M.Sc.,M.T selaku Kepala Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat;
4. Bapak Widorisnomo, M.T dan Bapak Agus Pramono, SH, MM selaku dosen pembimbing yang telah mengarahkan dan membimbing dalam penyusunan skripsi ini;
5. Kepala Dinas Perhubungan Kota Banjarbaru beserta staff dan jajarannya;
6. Rekan-rekan pleton 6 angkatan 41 dan Tim PKL Kota Banjarbaru 2022;
7. Viona Rana Kusumawati, Sadati Hidayah, Salwa Nur Ramadhanti, Ahmad Maulana Bawono dan Mikhael Lamtota Asi Ambarita, terimakasih telah menemani, meluangkan waktunya, mendukung ataupun menghibur dan memberi semangat dalam segala hal.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, oleh karena itu diperlukan kritik dan saran yang membangun terhadap penulis demi perbaikan skripsi ini.

REFERENSI

- _____. 1996. “Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum,” 38.
- _____. 2009. “Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.”
- _____. 2012. “Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 Tentang Standar Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan,” 13.
- _____. 2013. “PP Nomor 79 Tahun 2013 Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan,” 8.
- _____. 2014a. “Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan.” *Kementerian Perhubungan* 53 (9): 1689–99. <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/5516/pp-no-74-tahun-2014>.
- _____. 2014b. “PM Nomor 46 Tahun 2014 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.” *Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kemenhub* 2014: 1–37.
- _____. 2019. “Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.”
- _____. 2020. “Surat Keputusan Wali Kota Banjarbaru Nomor 188.45/471/KUM/2020 Tentang Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan Dan Pariwisata.”
- _____. 2021. “Menteri Perhubungan Republik Indonesia No PM 83 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Pada Kawasab Strategis Nasional.”
- Banjarbaru, B P S Kota. 2022. “Kota Banjarbaru Dalam Angka 2022,” 1–112.
- Basuki, Kami Hari. 2006. “EVALUASI FUNGSI HALTE SEBAGAI TEMPAT HENTI ANGKUTAN UMUM STUDI KASUS RUTE TERBOYO-PUDAKPAYUNG , SEMARANG,” 287–96.
- Fuad, Ahmad. 2016. “Kajian Konsep Sistem Halte Berjurusan Terbatas Di Jakarta Barat.” *Inosains* 11 (2): 43–54.
- Ginting, Dahlia Br. 2009. “Structural Equation Model Latent.Pdf.” *Media Informatika* 8 (3): 121–34.

- Justiana, Herni. 2000. "ANALISIS KEPUASAN KONSUMEN (SERVQUAL Model Dan.)" *Jurnal Media Ekonomi* 7 (1): 1–20. <http://id.portalgaruda.org/?ref=browse&mod=viewarticle&article=9606>.
- Kasanah, Aprilia. 2015. "Penggunaan Metode Structural Equation Modeling Untuk Analisis Faktor Yang Perpustakaan Dengan Program Lisrel 8.80." *Tesis*, 1–150.
- Marga, Direktorat Jenderal Bina. 1990. "Perencanaan Penghentian Bus," no. 015.
- Merdiana, Risvike, Akhmad Hasanuddin, and Willy Kriswardhana. 2016. "Perencanaan Tipe Halte Bus Rapid Transit (Brt) Di Kabupaten Jember." *Universitas Islam Indonesia* 19 (October): 11–13.
- Prihandini, Tisti Hida, and Sony Sunaryo. 2011. "Structural Equation Modelling (SEM) Dengan Model Struktural Regresi Spasial." *Prosiding Seminar Nasional Statistika*, 978–79.
- Purnomo, Wirdha, and Dyah Riandadari. 2015. "Analisa Kepuasan Pelanggan Terhadap Bengkel Dengan Metode IPA (Importance Performance Analysis) Di PT. Arina Parama Jaya Gresik." *Jurnal Teknik Mesin* 03 (3): 54–63.
- Putlely, Zakheus, Yopi Andry Lesnussa, Abraham Z Wattimena, and Muhammad Yahya Matdoan. 2021. "Structural Equation Modeling (SEM) Untuk Mengukur Pengaruh Pelayanan, Harga, Dan Keselamatan Terhadap Tingkat Kepuasan Pengguna Jasa Angkutan Umum Selama Pandemi Covid-19 Di Kota Ambon." *Indonesian Journal of Applied Statistics* 4 (1): 1. <https://doi.org/10.13057/ijas.v4i1.45784>.
- Robi, Matius, Dadan Kusnandar, and Evy Sulistianingsih. 2017. "Penerapan Structural Equation Modeling (SEM) Untuk Analisis Kompetensi Alumni." *Buletin Ilmiah Matematika, Statistik Dan Terapannya* 6 (2): 113–20.
- Santoso, Budi Setiawan Anwar, Muhammad Fauzi. 2022. "Analisis Kualitas Website Menggunakan Metode Webqual Dan Importance - Performance Analysis (IPA) Pada Situs Kaskus." *Resolusi : Rekayasa Teknik Informatika Dan Informasi* 2 (6): 251–57. <https://doi.org/10.30865/resolusi.v2i6.406>.
- Sarwono, Jonathan. 2016. "Pengertian Dasar Structural Equation Modeling (SEM)," 1–23.
- Sitohang, Oloan, and Anto Ervin. 2019. "Analisis Efektifitas Halte Di Kota Medan." *Jurnal Rekayasa Konstruksi Mekanika Sipil* 2 (1): 59–74.
- Siyamto, Yudi. 2017. "Kualitas Pelayanan Bank Dengan Menggunakan Metode IPA Dan CSI Terhadap Kepuasan Nasabah." *Jurnal Ilmiah Ekonomi Islam Vol.* 14 (1): 63–76.
- Syari, Perbankan, Odo Irnanda Romiz, and Indriati Agustina Gultom. 2023. "KEPUASAN PELANGGAN TERHADAP PEMBELIAN PRODUK INTERNET DENGAN PENDEKATAN IMPORTANCE PERFORMANCE ANALYSIS (IPA) (Studi Kasus PT. Telkom Witel Lampung)" 12 (1): 242–51.
- Tarikat, Rikrik Jami, Rachmat Sadili, and Bardi. 2017. "Pengembangan Prasarana Tpkpu Di Wilayah." *Prosiding Simposium Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi Ke-20*, no. November: 4–5.