

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **I. 1. Latar Belakang**

Transportasi menjadi salah satu elemen penting dalam mendukung proses pertumbuhan ekonomi dan mobilitas masyarakat. Seiring dengan meningkatnya pertumbuhan penduduk berdampak pada meningkatnya mobilitas perpindahan masyarakat dari suatu tempat ke tempat yang lain menggunakan transportasi publik (Juanita Marcos Cai, Muhammad Nur Ardiansyah & Pradana, 2024). Namun, hal ini menimbulkan keresahan pada masyarakat akibat tingginya biaya transportasi jika dibandingkan dengan total pengeluaran, masyarakat membutuhkan peran pemerintah dalam mengatasi hal ini demi kebutuhan mobilitas tetap berjalan lancar. Dengan demikian, pemerintah wajib menjamin tersedianya angkutan umum yang selamat, aman, nyaman dan terjangkau (Undang-Undang Republik Indonesia, 2009).

Di era perkembangan ini, pemerintah semakin tanggap dalam memberikan solusi atas kebutuhan masyarakat. Khususnya Pemerintah Provinsi Jawa Tengah yang telah melaksanakan penyelenggaraan Angkutan Aglomerasi Perkotaan (Trans Jateng) sebagai bentuk tanggung jawab pemerintah dalam menyediakan angkutan umum terintegrasi untuk mengatasi kesenjangan antara wilayah kota besar dengan kota penyangga. Trans Jateng menjadi salah satu jenis moda transportasi umum yang bertujuan memberikan pelayanan yang efisien dan terjangkau dibandingkan dengan moda transportasi yang lain. Hingga saat ini sebanyak tujuh koridor yang menghubungkan antar wilayah Aglomerasi (Aliefdea et al., 2020). Salah satunya Koridor 3 yang melayani rute Semarang – Kendal.

Seperti halnya di koridor lain, operasional Trans Jateng pada Koridor 3 memiliki rute atau jalur yang telah ditentukan beserta dengan halte yang sudah disediakan tanpa diperkenankan untuk menurunkan atau menaikkan penumpang tidak pada Tempat Pemberhentian Bus (TPB) atau Halte. Ketentuan yang telah ditetapkan oleh Balai Transportasi Jawa Tengah selaku pengelola Trans Jateng ini harus didukung dengan kesesuaian

prasarana Tempat Pemberhentian Bus (TPB) atau Halte sesuai peraturannya. Hal ini bertujuan untuk menjaga keselamatan dan keamanan pengguna layanan Ketika di Tempat Pemberhentian Bus (TPB) atau Halte Trans Jateng.

Berdasarkan data yang diperoleh penulis dari Balai Transportasi Jawa Tengah, hingga saat ini, Koridor 3 telah memiliki 55 halte terbangun, dengan aset kepemilikan Pemerintah Provinsi sebanyak 40 unit dan aset kepemilikan Pemerintah Kabupaten/Swasta sebanyak 15 unit. Halte yang ada tersebar sepanjang rute Trans Jateng yang melintasi jalan Kolektor Primer hingga Jalan Nasional dengan tingkat kerawanan cukup tinggi. Hal ini disebabkan aksesibilitas Kabupaten Kendal sebagai jalan pantura yang menjadi penghubung antara Kabupaten Kendal dan Kota Semarang. Sebagai jalan pantura, rute Trans Jateng Koridor 3 menjadi lokasi yang sering terjadi kecelakaan.

Analisis data kecelakaan lalu lintas yang diperoleh dari Polres Kabupaten Kendal, dari 16 ruas jalan yang dilalui Trans Jateng Koridor 3, setidaknya ada empat ruas jalan yang menjadi lokasi rawan kecelakaan, diantaranya Jl. Raya Timur Kaliwungu (Jalan Kolektor Primer), Jl. Lingkar Kaliwungu (Jalan Nasional), Jl. Nasional 1 Kec. Brangsong, dan Jl. Soekarno-Hatta (Jalan Nasional). Kendaraan yang mendominasi merupakan kendaraan besar (truk besar, bus besar, container, dll), kendaraan sedang (peti kemas, truk dump, dll), serta kendaraan pribadi. Dengan volume lalu lintas ramai dan dimensi kendaraan besar yang melintasi rute Trans Jateng ini, keberadaan Tempat Pemberhentian Bus (TPB) atau Halte berpotensi tertabrak oleh kendaraan yang melintas.

Dari survei pendahuluan yang penulis laksanakan di rute Trans Jateng Koridor 3, sejumlah halte memiliki jarak yang sangat dekat dengan badan jalan, sehingga bus yang melayani penumpang harus berhenti di badan jalan. Hal tersebut dapat menjadi penghambat arus lalu lintas akibat tundaan kendaraan yang akan melintas terutama pada jam sibuk. Selain itu, masih terdapat penerangan halte yang belum memadai, contohnya di Halte Sumberejo 1, Halte Jambearum, Halte Stasiun Weleri, dan masih banyak lagi.

Terdapat dampak yang dapat dilihat saat ini akibat dari beberapa permasalahan yang telah ada tersebut, yaitu asset halte Trans Jateng yang tertabrak oleh kendaraan besar yang melintas. Contohnya pada Halte Cangkring, Halte Pucangrejo, dan Halte Stasiun Lama Kendal yang telah tertabrak oleh kendaraan besar yang melintas pada malam hari. Keberadaan halte yang kurang terlihat di malam hari dan lokasinya yang sangat dekat dengan badan jalan meningkatkan potensi halte tertabrak oleh kendaraan, terlebih bagi halte yang belum terakses oleh listrik sebagai sumber penerangan.

Beragam permasalahan tersebut cukup membahayakan para pengguna layanan Trans Jateng khususnya Koridor 3 Semarang – Kendal. Dengan demikian, penulis tertarik untuk melaksanakan sebuah penelitian untuk memecahkan permasalahan yang ada dan memberikan rekomendasi teknis yang dapat digunakan untuk menunjang keselamatan para pengguna layanan dan untuk kemajuan angkutan Aglomerasi Perkotaan (Trans Jateng) melalui penelitian yang berjudul "EVALUASI KESELAMATAN HALTE TRANS JATENG KORIDOR 3 SEMARANG – KENDAL".

## **I. 2. Rumusan Masalah**

Berdasarkan berbagai permasalahan yang telah dijabarkan di Latar Belakang, maka rumusan masalah penelitian ini sebagai berikut.

1. Bagaimana identifikasi kondisi eksisting halte Trans Jateng Koridor 3 Semarang – Kendal?
2. Bagaimana analisis tingkat keselamatan halte Trans Jateng Koridor 3 Semarang – Kendal?
3. Bagaimana rekomendasi teknis yang diberikan untuk meningkatkan keselamatan halte Trans Jateng Koridor 3 Semarang – Kendal?

## **I. 3. Batasan Masalah**

Berikut merupakan Batasan permasalahan yang menjadi acuan penelitian ini.

1. Penelitian ini hanya meneliti halte Trans Jateng koridor 3 rute Semarang-Kendal.
2. Ranah penelitian ini tidak menganalisis terkait desain halte.

3. Penelitian ini berfokus pada lokasi keberadaan halte, fasilitas utama halte, dan fasilitas pendukung halte Trans Jateng koridor 3 rute Semarang-Kendal.
4. Penelitian ini menggunakan pedoman Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 271/HK.105/DRDJ/96 Tentang Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum dan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.106/AJ.501/DRDJ/2019 Tentang Petunjuk Teknis Marka Jalan sebagai pedoman adanya marka bus stop di setiap halte.
5. Output penelitian ini yaitu untuk memberikan rekomendasi teknis berdasarkan regulasi Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 271/HK.105/DRDJ/96 Tentang Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum.

#### **I. 4. Tujuan Penelitian**

Tujuan yang akan dicapai pada penelitian ini yaitu:

1. Mengidentifikasi kondisi eksisting halte Trans Jateng Koridor 3 Semarang – Kendal.
2. Menganalisis tingkat keselamatan halte Trans Jateng Koridor 3 Semarang – Kendal.
3. Memberikan rekomendasi teknis yang diberikan untuk meningkatkan keselamatan halte Trans Jateng Koridor 3 Semarang – Kendal.

#### **I. 5. Manfaat penelitian**

Beberapa manfaat yang dapat dirasakan oleh berbagai pihak atas dilaksanakannya penelitian ini, diantaranya:

1. Bagi Taruna  
Memperoleh ilmu baru serta pengalaman selama melaksanakan program magang di Balai Transportasi Jawa Tengah terkait konsep-konsep angkutan umum aglomerasi perkotaan dan dapat menerapkan ilmu yang diperoleh selama di kampus di lokasi magang.
2. Bagi Balai Transportasi Jawa Tengah  
Memperoleh inovasi, ide, atau masukan terkait tingkat keselamatan tempat pemberhentian bus atau halte Trans Jateng.
3. Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan

Terjalin hubungan yang semakin baik antara Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan dengan Balai Transportasi Jawa Tengah dari Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah atas terlaksananya program magang yang diharapkan akan menciptakan lulusan terbaik dengan bekal ilmu yang beragam, baik dari bangku kuliah maupun lokasi magang.

#### 4. Bagi Masyarakat

Tersedianya fasilitas publik untuk layanan angkutan umum aglomerasi perkotaan (Trans Jateng) yang semakin maju dan memberikan dampak peningkatan aspek keselamatan sehingga mampu meningkatkan kepercayaan masyarakat untuk menggunakan layanan angkutan umum ini.

### **I. 6. Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang**

Program magang berlangsung selama 6 bulan terhitung mulai tanggal 1 September 2025 hingga 28 Februari 2026. Pada kesempatan ini magang dilaksanakan di Unit Pelaksana Teknis (UPT) Balai Transportasi Jawa Tengah yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah. Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah bertempat di Jl. Siliwangi No.357, Krapyak, Kec. Semarang Barat, Kota Semarang, Provinsi Jawa Tengah 50146. Selanjutnya taruna mendapat penugasan oleh UPT Balai Transportasi Jawa Tengah untuk terjun langsung pada operasional Trans Jateng Aglomerasi Kedungsepur dengan rincian sebagai berikut:

1. 1 September 2025 (Trans Jateng Koridor 3 Semarang - Kendal)
2. 1 Oktober 2025 – 30 November 2025 (Trans Jateng Koridor 6 Semarang - Grobogan)
3. 1 Desember 2025 (Trans Jateng Koridor 1 Semarang – Bawen)
4. 1 Januari 2026 – 28 Februari 2026 (Trans Jateng Koridor 3 Semarang – Kendal)

Waktu kerja selama magang yaitu 5 hari kerja terhitung dari hari Senin sampai dengan hari Jum'at sesuai jam kerja pukul 07.00 – 15.30 WIB.

### **I. 7. Sistematika penulisan**

Untuk memudahkan pembaca memahami isi penelitian ini, maka terdapat sistematika penulisan sebagai berikut

## **BAB I PENDAHULUAN**

Bagian ini menjadi bagian awal penelitian yang berisi tentang Latar Belakang Penelitian, Rumusan Masalah, Batasan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Waktu dan Tempat Pelaksanaan Penelitian, serta Sistematika Penulisan.

## **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Bagian ini menyajikan informasi penelitian yang relevan dan landasan teori yang dikemas dalam pustaka serta menghubungkannya dengan masalah pada penelitian yang sedang diteliti.

## **BAB III HASIL DAN PEMBAHASAN**

Berisi Tentang Rute Pelayanan Trans Jateng, Aplikasi Trans Jateng (Si Anteng), titik lokasi halte Jateng, dan pemecahan masalah mengenai tingkat keselamatan halte Trans Jateng berdasarkan pedoman Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 271/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum.

## **BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN**

Bagian ini menjadi penutup yang berisi kesimpulan dan saran dari seluruh rangkaian penelitian yang telah dilaksanakan.

## **DAFTAR PUSTAKA**

Bagian ini berisi terkait referensi relevan yang digunakan dalam proses penyusunan laporan.

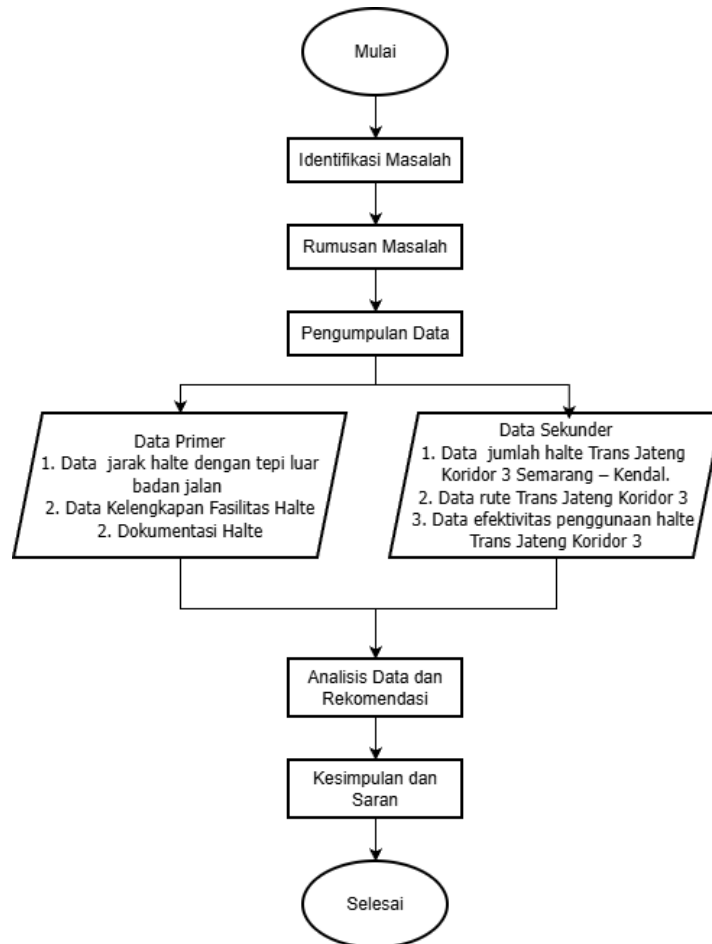
## **LAMPIRAN**

Bagian ini berisi lampiran – lampiran data yang dibutuhkan dalam proses penyusunan laporan.

### **I. 8. Metode Penelitian**

Bagian ini menjelaskan terkait proses alur penelitian yang akan dilaksanakan, teknik pengumpulan data, dan teknik analisis data yang diperoleh.

#### **I.8.1 Alur Penelitian**



**Gambar I. 1** Alur Penelitian

### I.8.2 Prosedur Pengambilan Data

Dalam penyusunan penelitian ini memerlukan berbagai data yaitu data primer maupun data sekunder sebagai berikut.

#### 1. Metode Pengumpulan Data Primer

Data primer diperoleh dari survei dan observasi secara langsung di lapangan. Dalam hal ini objek yang di survey adalah halte yang tersedia di seluruh rute Trans Jateng sebanyak 55 halte (milik Pemprov/Pemda/Swasta). Survei yang dilakukan meliputi pengukuran jarak halte dengan tepi luar badan jalan, keberadaan posisi penempatan rambu, identitas halte berupa nama dan/atau nomor, rambu petunjuk, papan informasi trayek, lampu penerangan, tempat duduk, dan Fasilitas tambahan meliputi telepon umum, tempat sampah, pagar, papan iklan/pengumuman, dan ketersediaan marka *bus stop*.

Catatan, pada persimpangan, penempatan fasilitas tambahan itu tidak boleh mengganggu ruang bebas pandang.

## 2. Metode Pengumpulan Data Sekunder

Data sekunder diperoleh melalui sumber terpercaya seperti dokumen, arsip, dan keterangan lainnya yang diperoleh dari suatu instansi terkait. Dalam hal ini data sekunder yang diperlukan diperoleh dari Balai Transportasi Jawa Tengah selaku pengelola Trans Jateng. Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:

- a. Data jumlah halte Trans Jateng Koridor 3 Semarang – Kendal.
- b. Data rute Trans Jateng Koridor 3 Semarang – Kendal.
- c. Data efektivitas penggunaan halte Trans Jateng Koridor 3 Semarang – Kendal.

### I.8.3 Teknik Analisis Data

Setelah data sekunder dan data primer telah diperoleh, Langkah selanjutnya adalah menganalisis setiap data tersebut.

1. Hasil survei identifikasi kondisi eksisting halte Trans Jateng Koridor 3 Semarang – Kendal disajikan dengan mudah dipahami oleh seluruh pembaca secara faktual.
2. Analisis tingkat keselamatan halte Trans Jateng Koridor 3 Semarang – Kendal menjadi Langkah lanjutan yang akan dilaksanakan setelah melakukan pengelompokan jenis Tempat Pemberhentian Bus berdasarkan pedoman yang ada untuk menentukan tingkat keselamatan halte koridor 3. Analisis pengelompokan jenis halte dimaksud untuk mengetahui hasil kondisi eksisting halte yang tersedia berdasarkan masing-masing jenis halte sesuai pedoman Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 271/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum.
3. Apabila analisis telah tersaji maka diperoleh hasil yang perlu dilakukan tindakan selanjutnya, rekomendasi teknis yang akan

disarankan oleh penulis bertujuan untuk meningkatkan keselamatan halte dan sebagai Upaya pemecahan masalah pada tempat pemberhentian bus atau halte Trans Jateng Koridor 3 Semarang – Kendal.