

TUGAS AKHIR
OPTIMALISASI TEMPAT PEMBERHENTIAN BUS (TPB) DAN
PENENTUAN LOKASI POTENSIAL HALTE TRANS PADANG
BERBASIS GEOSPASIAL DI KORIDOR II RTH IMAM BONJOL–
BUNGUS TELUK KABUNG, KOTA PADANG

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Guna Memperoleh Gelar Sarjana
Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota
Strata Satu (S1)

Oleh:

FADHLURRAHMAN ISRA

2010015311024

Pembimbing:

Dr. Fidel Miro, S.E., M.T.



PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
UNIVERSITAS BUNG HATTA
PADANG
2026



FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

TANDA PERSETUJUAN TUGAS AKHIR

Nama : FADHLURRAHMAN ISRA

NPM : 2010015311024

Judul Tugas Akhir : **Optimalisasi Tempat Pemberhentian Bus (TPB) dan Penentuan Lokasi Potensial Halte Trans Padang Berbasis Geospasial di Koridor II RTH Imam Bonjol–Bungus Teluk Kabung, Kota Padang**

Padang, 4 Maret 2026

Disetujui Oleh :

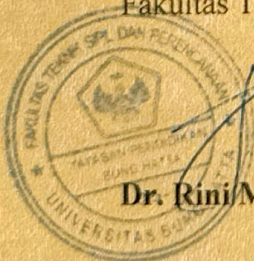
Pembimbing

Dr. Fidel Miro, S.E, M.T.

Disetujui Oleh :

Dekan

Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan



Dr. Rini Mulyani, ST., M.Sc (Eng)

Diketahui Oleh :

Ketua Program Studi

Prodi Perencanaan Wilayah Dan Kota

Dr. Harne Julianti Tou, S.T, M.T.



FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

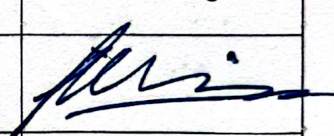
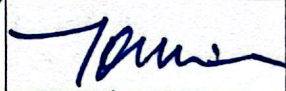
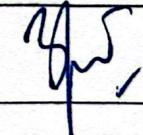
BERITA ACARA
UJIAN SKRIPSI MAHASISWA UNIVERSITAS BUNG HATTA

Pada hari ini, Kamis tanggal 5 bulan Februari tahun 2026 telah dilaksanakan ujian skripsi.

Nama Mahasiswa : **Fadhlurrahman Isra**
NPM Mahasiswa : 2010015311024
Jurusan / Fakultas : Perencanaan Wilayah dan Kota / FTSP
Jenjang Program : S-1
Judul skripsi : Optimalisasi Tempat Pemberhentian Bus (TPB) dan Penentuan Lokasi Potensial Halte Trans Padang Berbasis Geospasial Di Koridor II RTH Imam Bonjol–Bungus Teluk Kabung, Kota Padang

Hasil Ujian : Lulus, dengan nilai A

Ditetapkan di Padang
Tim Penguji :

Jabatan	Nama	Tanda Tangan
Pembimbing	Dr. Fidel Miro, S.E., M.T	
Penguji I	Tomi Eriawan, S.T., M.T	
Penguji II	Era Triana, S.T., M.Sc., Ph.D	

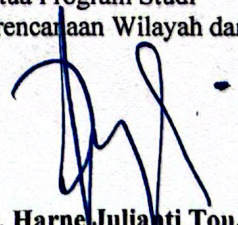
Diketahui Oleh

Dekan
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan




Dr. Rini Mulyani, S.T, M.Sc, (Eng)

Ketua Program Studi
Perencanaan Wilayah dan Kota


Dr. Harne Juliaanti Tou, S.T., M.T

Kampus Proklamator I : Jl. Sumatera Ulak Karang Padang, 25133, Telp. (0751) 7051678-7052096,
Kampus Proklamator II : Jl. Bagindo Aziz Chan By Pass Ale Pacah Padang, Telp.(0751) 463250
Kampus Proklamator III : Jl. Gajah Mada No.19, Olo Nanggalo, Padang 25143, Telp.(0751) 7054257,
E-mail : sekretariat.rektor@bunghatta.ac.id, rektorat@bunghatta.ac.id, humas@bun

www.bunghatta.ac.id

**OPTIMALISASI JARAK ANTAR TEMPAT PEMBERHENTIAN BUS
(TPB) TRANS PADANG DI KORIDOR II RTH IMAM BONJOL–BUNGUS
TELUK KABUNG, KOTA PADANG**

Nama : Fadhlurrahman Isra

NPM : 2010015311025

Pembimbing : Dr. Fidel Miro, S.E., M.T.

ABSTRAK

Trans Padang merupakan sistem angkutan massal yang berperan penting dalam mendukung mobilitas masyarakat Kota Padang. Salah satu faktor yang mempengaruhi efektivitas pelayanan angkutan umum adalah jarak antar Tempat Pemberhentian Bus (TPB). Koridor II Trans Padang yang melayani rute RTH Imam Bonjol–Bungus Teluk Kabung memiliki karakteristik wilayah yang beragam, mulai dari pusat kota hingga kawasan pinggiran, sehingga diperlukan evaluasi terhadap kesesuaian jarak antar TPB. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kesesuaian jarak antar TPB berdasarkan struktur ruang perkecamatan dan standar pelayanan transportasi. Metode yang digunakan adalah metode deskriptif kuantitatif dengan analisis spasial menggunakan Sistem Informasi Geografis (SIG) serta analisis kesesuaian jarak berdasarkan standar jarak antar halte. Analisis dilakukan melalui identifikasi jumlah dan posisi TPB pada setiap kecamatan yang dilalui koridor serta pengukuran jarak antar TPB. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat 50 TPB yang perlu di optimalkan dengan jarak yang belum sesuai standar, baik terlalu dekat maupun terlalu jauh dan 38 TPB sesuai dengan standar/sudah optimal. Oleh karena itu, diperlukan optimalisasi jumlah dan posisi TPB untuk meningkatkan efektivitas pelayanan Trans Padang serta mendukung sistem transportasi perkotaan yang efisien dan berkelanjutan.

Kata Kunci: TPB, Trans Padang, jarak antar halte, transportasi perkotaan

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis ucapkan kepada Allah *Subhannawata'alla* karena atas nikmat dan karunia nya penulis dapat menyelesaikan penyusunan Tugas Akhir dengan judul **"OPTIMALISASI TEMPAT PEMBERHENTIAN BUS (TPB) SERTA PENENTUAN LOKASI POTENSIAL HALTE TRANS PADANG BERBASIS GEOSPASIAL DI KORIDOR II RTH IMAM BONJOL-BUNGUS TELUK KABUNG, KOTA PADANG"**.

Dalam penyusunan tugas akhir ini, penulis menyadari sepenuhnya bahwa karya ini masih jauh dari sempurna dan memiliki berbagai keterbatasan, baik dari segi kemampuan maupun sumber daya yang dimiliki. Meskipun demikian, penulis telah berupaya menyusunnya dengan sebaik-baiknya agar dapat memberikan manfaat bagi berbagai pihak. Proses penyusunan tugas akhir ini tidak terlepas dari bimbingan, dukungan, serta bantuan dari berbagai pihak, baik secara moril maupun materil, sehingga penulis dapat menyelesaikannya. Oleh karena itu, dengan ketulusan hati, penulis menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Alhamdulillah, terima kasih kepada **Allah SWT** yang telah memberikan rahmat, kemudahan, kelancaran dan kesehatan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas akhir ini dengan baik.
2. Terima kasih kepada Papa **Dr. Fidel Miro**, Mama **Ir. Effi Zulfia Naros**, Nenek **Rosmi Taher** dan dipersembahkan khusus untuk almarhum abang tercinta **Dhaifullah Abdul Jalil** dan Alm. Kakek **Drs. Nazar Agung** yang menjadi *role model* penulis dalam menjalani kehidupan.
3. Terima kasih kepada Mami **Prof. Diana Kartika** selaku Rektor Universitas Bung Hatta dan *Bestie* penulis yang senantiasa memberikan semangat dalam menyelesaikan studi ini.
4. Terima kasih kepada Ibu **Dr. Rini Mulyani, S.T, M.Sc (Eng).**, selaku Dekan Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan dan Mantan Wadek

Bapak **Dr. Al Busyra Fuadi, S.T., M.T.** yang senantiasa memberikan semangat kepada penulis dalam menyelesaikan studi.

5. Terima kasih kepada Ibu **Dr. Harne Julianti Tou, S.T., M.T.**, selaku Kepala Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota dan Ibu **Era Triana S.T., M.Sc., Ph.D.**, Mantan Kaprodi PWK yang senantiasa mendukung penulis dalam menyelesaikan studi dan memberikan penulis pengalaman dan kesempatan emas selama menjadi mahasiswa.
6. Terima kasih Kepada **Assoc. Prof. Dr. Fidel Miro, S.E., M.T** selaku pembimbing dan juga orang tua penulis yang senantiasa memberikan arahan dan mendidik penulis hingga sampai di titik ini. Semoga papa segera meraih gelar tertinggi akademik (Guru Besar/Professor).
7. Terima kasih kepada Bapak **Tomi Eriawan, S.T., M.T.** dan Ibu **Era Triana S.T., M.Sc., Ph.D.** selaku Dosen Penguji yang telah memberikan kritik dan saran dalam penyempurnaan tugas akhir.
8. Terima kasih kepada Ibu **Nori Yusri, S.T., M.Si** selaku pembimbing akademik yang telah memberikan motivasi dan semangat kepada penulis.
9. Terima kasih kepada Bapak dan Ibu Dosen Perencanaan Wilayah dan Kota, Ibu **Prof. Ir. Haryani, MTP**, Bapak **Ir. Hamdi Nur, M.T.**, Bapak **Ezra Aditia, S.T., M.Sc.**, Ibu **Rini Asmariati ST, M.T.**, ibu **Wenny Widya Wahyudi SP, M.Si.**, yang telah memberikan ilmunya dalam perkuliahan, semoga ilmu yang sangat bermanfaat ini menjadi sebuah keberkahan dan amal jariyah yang tiada henti bagi Bapak dan Ibu Dosen.
10. Terima kasih kepada Ibu **Fielda Roza, S.T., M.T.**, kak **Dr. Yuni Astuti, M.Pd**, bang **Bayu Haryanto, S.T., M.Si.**, dan bang **Rizki Almauli, S.Hum, M.Si** selaku sahabat abang, kakak, teman, *bestie* dan TIM Pengabdian Nagari Jaho, Tanah Datar dalam Pendampingan Kampung Wisata Religi Berbasis ABS-SBK.

11. Terima kasih kepada teman seperjuangan, se-magang, se-kost dan teman berdiskusi **Abdul Rasyid Rabbani, S.T., Yong Hannan Al-Ahqof, S.T., dan Muhammad Naufal, S.T.** yang telah memberikan masukan dan semangat dalam penyusunan tugas akhir ini.
12. Terima kasih kepada rekan-rekan seperjuangan Angkatan 2020 Perencanaan Wilayah dan Kota yang telah membantu penulis selama jenjang perkuliahan.
13. *Last but not least, I wanna thank me, I wanna thank me for believing in me, I wanna thank me for doing all these hard work, I wanna thank me for having no days off, I wanna thank me for never quitting, I wanna thank me for always being a giver and trying to give more than I receive. I wanna thank me for trying do more right than wrong, I wanna thank me for just being me all times.*

Akhir kata, dengan segala kerendahan hati penulis ucapkan terima kasih kepada semua pihak yang terlibat dalam penyusunan tugas akhir ini. Semoga penelitian ini bermanfaat dan dapat digunakan sebaik-baiknya bagi semua pihak.

Padang, 20 Februari 2026

Penulis

Fadhlurrahman Isra

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR.....	x
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Tujuan dan Sasaran	3
1.3.1 Tujuan	3
1.3.2 Sasaran	3
1.4 Ruang Lingkup.....	4
1.4.1 Ruang Lingkup Materi	4
1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah	5
1.5 Metodologi	8
1.5.1 Metode Pengumpulan Data	8
1.5.2 Metode Analisis	9
1.6 Kerangka Berfikir.....	13
1.7 Sistematika Penulisan	14
1.8 Keluaran	14
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	15
2.1 Transportasi.....	15
2.1.1 Sistem Transportasi.....	15
2.1.2 Hubungan dasar Sistem Transportasi.....	16
2.1.3 Moda Transportasi	18
2.1.4 Permintaan Jasa Transportasi.....	18
2.2 Angkutan Umum.....	19
2.2.1 Definisi Angkutan Umum	19
2.2.2 Jenis dan Moda Angkutan Umum.....	20
2.3 BRT (Bus Rapid Transit)	22
2.4 Halte dan <i>Bus stop</i> (TPB).....	22
2.4.1 Definisi Halte dan <i>Bus stop</i> (TPB).....	22
2.4.2 Tipe Perhentian Angkutan Umum	24

2.4.3 Fasilitas Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum	24
2.4.4 Jarak Tempuh Halte	27
2.4.5 Penentuan Jarak Antar Halte dan/atau TPB	27
2.4.5 Tata Letak Halte	28
2.4.6 Kriteria Penentuan Lokasi Halte	28
2.5 Bentuk dan Model Struktur Ruang	33
2.6 Sistem Informasi Geografis (SIG)	36
BAB III GAMBARAN UMUM WILAYAH	41
3.1 Gambaran Umum Kota Padang	41
3.1.1 Kondisi Geografis	41
3.1.2 Fungsi Kota Padang	43
3.1.3 Kependudukan Kota Padang	44
3.2 Gambaran Umum Wilayah Penelitian	45
3.2.1 Kecamatan Bungus Teluk Kabung	45
3.2.2 Kecamatan Lubuk Begalung	45
3.2.3 Kecamatan Padang Selatan	46
3.2.4 Kecamatan Padang Timur	46
3.2.5 Kecamatan Padang Barat	46
3.3 Jaringan Jalan Lokasi Penelitian	48
3.4 Transportasi Kota Padang	50
3.5 Gambaran Umum Trans Padang	54
3.5.1 Data Teknis	55
3.5.2 Kondisi Umum Halte/TPB Koridor II	57
3.5.3 Jarak Antar Halte	61
3.7 Sarana Pusat Kegiatan Penduduk	63
3.8 Penggunaan Lahan Lokasi Penelitian	67
BAB IV ANALISIS	69
4.1 Analisis Kesesuaian Jarak Antar TPB/ <i>Bus Stop</i>	69
4.1.1 Identifikasi Jumlah dan Posisi TPB Dalam Struktur Ruang Per Kecamatan	69
4.1.2 Analisis Jarak Antar TPB	72
4.2 Analisis Kesesuaian Tata Letak TPB/ <i>Bus Stop</i>	79
4.2.1 Analisis Jarak TPB Terhadap Persimpangan	79
4.2.2 Analisis Jarak TPB Terhadap Gedung Membutuhkan Ketenangan	82

4.3 Analisis Potensial Halte	86
4.3.1 Faktor Pendukung Potensial Halte	87
4.3.2 Faktor Penghambat Potensial Halte	101
4.3.3 Hasil Penilaian <i>Spatial Join Grid</i> Lokasi Potensial Penambahan Halte	107
4.3.4 Penentuan Lokasi Halte Potensial	111
4.5 Optimalisasi TPB/Halte Transpadang Koridor II	118
BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI	132
5.1 Kesimpulan	132
5.2 Saran atau Rekomendasi	133
DAFTAR PUSTAKA	134
LAMPIRAN	137
I. Cara Analisis <i>Grid-Base</i>	138
II. Cara Analisis <i>Network</i> dan <i>Spatial Join</i>	138

DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Kebutuhan Data Sekunder	9
Tabel 2. 1 Fasilitas Utama TPKPU (Halte dan TPB).....	26
Tabel 2. 2 Jarak Halte dan Tempat Perhentian Bus (TPB)	27
Tabel 2. 3 Perbandingan Struktur Ruang Kota dan Zona Fungsional Kota.....	36
Tabel 3. 1 Luas Administrasi Kota Padang.....	43
Tabel 3. 2 Jumlah dan Kepadatan Penduduk Kota Padang per Kecamatan Tahun 2025	44
Tabel 3. 3 Luas per Kecamatan Wilayah Studi Tahun 2025.....	45
Tabel 3. 4 Klasifikasi Fungsi Jalan	48
Tabel 3. 5 Jaringan Trayek Kota Padang berdasarkan hirarki Trayek.....	51
Tabel 3. 6 Halte Trans Padang Koridor II.....	57
Tabel 3. 7 Jarak Antar Halte Berdasarkan Tipe Lokasi	61
Tabel 4. 1 Tipe Halte Perkecamatan Berdasarkan Tipe Struktur Ruang	69
Tabel 4. 2 Penentuan Tipe Halte Berdasarkan Jenis Struktur Ruang dan Guna Lahan Perkecamatan	71
Tabel 4. 3 Analisis Jarak Antar Halte Berdasarkan Tipe Lokasi	73
Tabel 4. 4 Rangkuman Analisis Jarak Antar Halte	76
Tabel 4. 5 Analisis Jarak Halte Terhadap Persimpangan.....	80
Tabel 4. 6 Rangkuman Hasil Analisis Jarak Halte Terhadap Persimpangan	82
Tabel 4. 7 Hasil Analisis Jarak Gedung Membutuhkan Ketenangan.....	83
Tabel 4. 8 Rangkuman Hasil Analisis Jarak Halte Terhadap Bangunan Membutuhkan Ketenangan	85
Tabel 4. 9 Potensial Halte di Koridor II.....	114
Tabel 4. 10 Tabel Optimalisasi Halte Transpadang Koridor II.....	119
Tabel 4. 11 Tabel Perbandingan Arah Optimalisasi TPB Koridor II.....	130

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Peta Administrasi Kawasan Kajian	6
Gambar 1. 2 Peta Ruang Lingkup Wilayah Studi	6
Gambar 2. 1 Bagian Alir Sistem Transportasi.....	15
Gambar 2. 2 Sistem Transportasi Makro	16
Gambar 2. 3 Hubungan Dasar Sistem Transportasi	17
Gambar 2. 4 Tata Letak Halte Pada Ruas Jalan	23
Gambar 2. 5 Tata Letak Bus Stop Pada Ruas Jalan.....	23
Gambar 2. 6 Bentuk Fasilitas Pemberhentian Kendaraan Umum (Halte).....	25
Gambar 2. 7 Bentuk Fasilitas Pemberhentian Kendaraan Umum (TPB).....	26
Gambar 2. 8 Gambar Perbandingan Analisis <i>Overlay</i> dan <i>Grid-Based Analysis</i>	39
Gambar 3. 1 Administrasi Kota Padang	42
Gambar 3. 2 Peta Kawasan Studi	47
Gambar 3. 3 Peta Fungsi Jalan Kawasan Studi	49
Gambar 3. 4 Dokumentasi Kondisi Eksisting TPB Tanspadang Koridor II	59
Gambar 3. 5 Peta Sebaran Eksisting Koridor II	60
Gambar 3. 6 Peta Persebaran Pusat Kegiatan Penduduk di Koridor II	66
Gambar 3. 7 Peta Penggunaan Lahan Koridor Studi.....	68
Gambar 4. 1 Tahap Analisis Jarak Antar Halte	72
Gambar 4. 2 Tahap Analisis Jarak Terhadap Persimpangan	79
Gambar 4. 3 Tahap Analisis Jarak Minimal Gedung Membutuhkan Ketenangan.....	82
Gambar 4. 4 Tahap Analisis Faktor Pendukung Potensial Halte	87
Gambar 4. 5 Peta Penilaian <i>Grid</i> dan <i>Network Analysis</i> Sarana Perkantoran.....	88
Gambar 4. 6 Peta Penilaian <i>Grid</i> dan <i>Network Analysis</i> Sarana Pendidikan	90
Gambar 4. 7 Peta Penilaian <i>Grid</i> dan <i>Network Analysis</i> Sarana Perdagangan dan Jasa	92
Gambar 4. 8 Peta Penilaian <i>Grid</i> dan <i>Network Analysis</i> Kawasan Rekreasi	94
Gambar 4. 9 Peta Penilaian <i>Grid</i> dan <i>Buffer Analysis</i> Kawasan Permukiman.....	96
Gambar 4. 10 Peta Penilaian <i>Grid</i> dan <i>Buffer Analysis</i> Jalur Pedestrian	98
Gambar 4. 11 Peta Penilaian <i>Grid</i> dan <i>Buffer Analysis</i> Fungsi Jalan.....	100
Gambar 4. 12 Tahap Analisis Faktor Penghambat Potensial Halte.....	101
Gambar 4. 13 Peta Penilaian <i>Grid</i> dan <i>Network Analysis</i> Sarana Kesehatan.....	102
Gambar 4. 14 Peta Penilaian <i>Grid</i> dan <i>Network Analysis</i> Sarana Peribadatan	104
Gambar 4. 15 Peta Penilaian <i>Grid</i> dan <i>Network Analysis</i> Persimpangan Jalan	106
Gambar 4. 16 Tahap Penilaian Potensial Halte	107
Gambar 4. 17 Peta Hasil Penilaian <i>Spatial Join Grid</i> Lokasi Potensial Penambahan Halte.....	108
Gambar 4. 18 Peta Hasil Penilaian <i>Spatial Join Grid</i> Lokasi Potensial Penambahan Halte Bagian Kota	109
Gambar 4. 19 Peta Hasil Penilaian <i>Spatial Join Grid</i> Lokasi Potensial Penambahan Halte Bagian Pinggiran.....	110
Gambar 4. 20 Peta Penentuan Lokasi Potensial Penambahan Halte Koridor II.....	113
Gambar 4. 21 Peta Penambahan Halte Kecamatan Padang Selatan – Lubuk Begalung	115

Gambar 4. 22 Peta Penambahan Halte Kecamatan Bungus Teluk Kabung	116
Gambar 4. 23 Peta Penambahan Halte Kecamatan Padang Barat	117
Gambar 4. 24 Tahap Optimalisasi TPB/Halte Transpadang Koridor II	118

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan suatu sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan tata kelola pelayanan yang memungkinkan terjadinya pergerakan manusia maupun barang ke seluruh wilayah. Sistem ini berperan penting dalam mengakomodasi mobilitas penduduk, mendukung distribusi barang, serta membuka akses ke berbagai kawasan. Aktivitas manusia dalam memenuhi kebutuhan sehari-hari selalu memerlukan pergerakan dari satu tata guna lahan ke tata guna lahan lainnya, yang dapat berlangsung secara optimal apabila didukung oleh sarana dan prasarana transportasi yang memadai. (Miro, 2012).

Peningkatan jumlah penduduk dan aktivitas ekonomi secara langsung meningkatkan permintaan terhadap layanan transportasi yang efisien. Dalam konteks perkotaan, transportasi telah menjadi komponen fundamental yang mempengaruhi berbagai sektor kehidupan, termasuk aspek ekonomi, sosial-budaya, dan politik (Santuri et al, 2018). Transportasi umum memainkan peran penting dalam menunjang aktivitas masyarakat, terutama bagi mereka yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Selain itu, transportasi umum yang efektif dapat mendukung pertumbuhan ekonomi dengan meningkatkan aksesibilitas dan konektivitas antarwilayah (Almunika, 2019).

Kota Padang, sebagai salah satu kota besar di Indonesia, menghadapi tantangan dalam penyediaan transportasi umum. Sejak Februari 2014, Bus Trans Padang mulai beroperasi pada enam koridor dengan tujuan meningkatkan ketertiban dan kedisiplinan masyarakat dalam menggunakan transportasi publik. Meskipun demikian, operasional Trans Padang masih menghadapi sejumlah kendala, salah satunya adalah ketidaksesuaian lokasi halte, khususnya pada Koridor II yang melayani rute pusat kota – Bungus Teluk Kabung.

Pada koridor ini, sebagian besar halte masih berjenis *Tempat Pemberhentian Bus* (TPB) yang hanya berupa plang pemberhentian tanpa fasilitas memadai, padahal di beberapa wilayah di koridor ini memiliki kepadatan penduduk yang tergolong padat. Penelitian yang dilakukan oleh Ewing et al. (2018)

menunjukkan bahwa kepadatan penduduk yang tinggi dapat meningkatkan permintaan terhadap layanan transportasi publik. Oleh karena itu, lokasi halte sebaiknya ditempatkan di area permukiman padat penduduk untuk memaksimalkan potensi pengguna angkutan umum. Halte yang berada dekat dengan pusat kegiatan akan dapat mempermudah dan mendorong masyarakat dalam menggunakan angkutan umum dan mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi (Mustari, 2021), Menurut Sony (2022), Peningkatan jumlah kendaraan bermotor juga membawa dampak negatif seperti kemacetan, kecelakaan, dan pencemaran lingkungan. Oleh karena itu, pengawasan dan pengaturan yang ketat diperlukan untuk mengimbangi pertumbuhan kendaraan.

Selain itu, banyak TPB di Koridor II yang tidak memenuhi ketentuan Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum sebagaimana diatur oleh Dirjen Perhubungan Darat melalui Keputusan Nomor 1/HK.105/DRJD/96. Ketidaksesuaian tersebut mencakup jarak antarhalte yang terlalu berdekatan, lokasi halte yang terlalu dekat dengan persimpangan serta penempatan halte di area yang berpotensi mengganggu ketenangan lingkungan, seperti di depan rumah sakit, puskesmas, dan tempat ibadah. Kondisi ini tidak hanya melanggar standar, tetapi juga berdampak pada penurunan efisiensi rute, peningkatan waktu tempuh, risiko keselamatan bagi pengguna jalan lain, dan bertambahnya polusi udara. Menurut Humang (2016), Transportasi massal yang efisien, aman, dan nyaman dapat mengurangi kemacetan lalu lintas dan polusi udara, serta meningkatkan mobilitas masyarakat.

Berdasarkan penelitian Abdusalam (2025), *load factor* rata-rata layanan Trans Padang Koridor II hanya sebesar 39,69%, yang berada di bawah standar pelayanan sebesar 70%. Karakteristik pengguna didominasi oleh penumpang perempuan (59%), kelompok usia 26–35 tahun (56%), serta pegawai swasta (62,5%). Oleh karena itu, diperlukan prioritas penyediaan halte pada kawasan produktif dan padat aktivitas guna meningkatkan tingkat utilisasi layanan, mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi, serta meningkatkan faktor muat penumpang Trans Padang pada Koridor II.

Berdasarkan kondisi eksisting, Koridor II Trans Padang juga berada di jalur Lintas Sumatera dimana memiliki tantangan khusus serta kondisi kontur jalan yang

tidak stabil. Permasalahan ini berpotensi menurunkan efisiensi operasional, kenyamanan pengguna, dan keselamatan lalu lintas. Oleh sebab itu, diperlukan upaya pengoptimalan lokasi TPB/halte yang tidak hanya memenuhi standar teknis dan mempertimbangkan aspek spasial juga kebutuhan masyarakat. Dari persoalan tersebut, maka fokus peneliti dalam penelitian ini yaitu: **"Optimalisasi Tempat Pemberhentian Bus (TPB) dan Penentuan Lokasi Potensial Halte Trans Padang Berbasis Geospasial Di Koridor II di RTH Imam Bonjol–Bungus Teluk Kabung, Kota Padang"**

1.2 Rumusan Masalah

Dari penjelasan di atas, maka penelitian ini merumuskan masalah:

1. Apakah jarak antar Tempat Pemberhentian Bus (TPB)/*Bus stop* Trans Padang Koridor II sudah sesuai dengan standar yang berlaku?
2. Apakah tata letak TPB/*Bus stop* Trans Padang Koridor II sudah sesuai dengan standar yang berlaku?
3. Tempat Pemberhentian Bus (TPB) mana saja yang berpotensi untuk dijadikan halte permanen?
4. Bagaimana arahan optimalisasi TPB/halte di Koridor II TransPadang?

1.3 Tujuan dan Sasaran

1.3.1 Tujuan

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah maka tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui kesesuaian jarak dan tata letak Tempat Pemberhentian Bus (TPB)/halte Trans Padang Koridor II dengan standar yang berlaku dan mengidentifikasi kawasan potensial penambahan halte berbasis geospasial sebagai dasar perumusan arahan optimalisasi lokasi TPB/halte dalam rangka meningkatkan kualitas pelayanan Trans Padang.

1.3.2 Sasaran

Adapun sasaran untuk mencapai tujuan dalam penelitian ini adalah:

1. Mengidentifikasi **jarak antar TPB/*Bus Stop*** Transpadang koridor II apakah sudah sesuai dengan standar yang berlaku.

2. Mengidentifikasi **tata letak TPB/bus stop** berdasarkan jarak terhadap fasilitas penyeberangan jalan, persimpangan, dan bangunan yang memerlukan ketenangan sesuai dengan standar yang berlaku.
3. Mengidentifikasi kawasan potensial untuk **penambahan halte permanen** di Koridor II menggunakan metode *Network Analysis* dan *Grid-Based Analysis*.
4. Menggabungkan hasil analisis jarak antar TPB, tata letak dan kawasan potensial penambahan halte untuk **mengoptimalkan** kualitas pelayanan Trans Padang di Koridor II.

1.4 Ruang Lingkup

Ruang lingkup penelitian meliputi ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi. Ruang lingkup wilayah bertujuan membatasi wilayah penelitian dan ruang lingkup materi bertujuan untuk membatasi materi pembahasan penelitian.

1.4.1 Ruang Lingkup Materi

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. 271/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum tentang tempat perhentian kendaraan penumpang umum (TKPU) terdiri dari halte dan tempat perhentian bus (TPB). Halte adalah tempat perhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan. Tempat perhentian bus (bus stop) adalah tempat untuk menurunkan atau menaikkan penumpang (TPB).

Pada ruang lingkup ini pada dasarnya adalah untuk menjawab pertanyaan penelitian yang telah diambil pada perumusan masalah. Ruang lingkup materi dalam penelitian ini sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai. Adapun batasan studi dalam kajian ini adalah:

1. Mengidentifikasi jarak antar TPB/*Bus Stop* Transpadang koridor II apakah sudah sesuai dengan standar apakah sudah sesuai dengan standar Dirjen Perhubungan Darat Nomor 1/HK.105/DRJD/96.
2. Mengidentifikasi tata letak TPB/bus stop berdasarkan jarak terhadap fasilitas penyeberangan jalan, persimpangan, dan bangunan yang

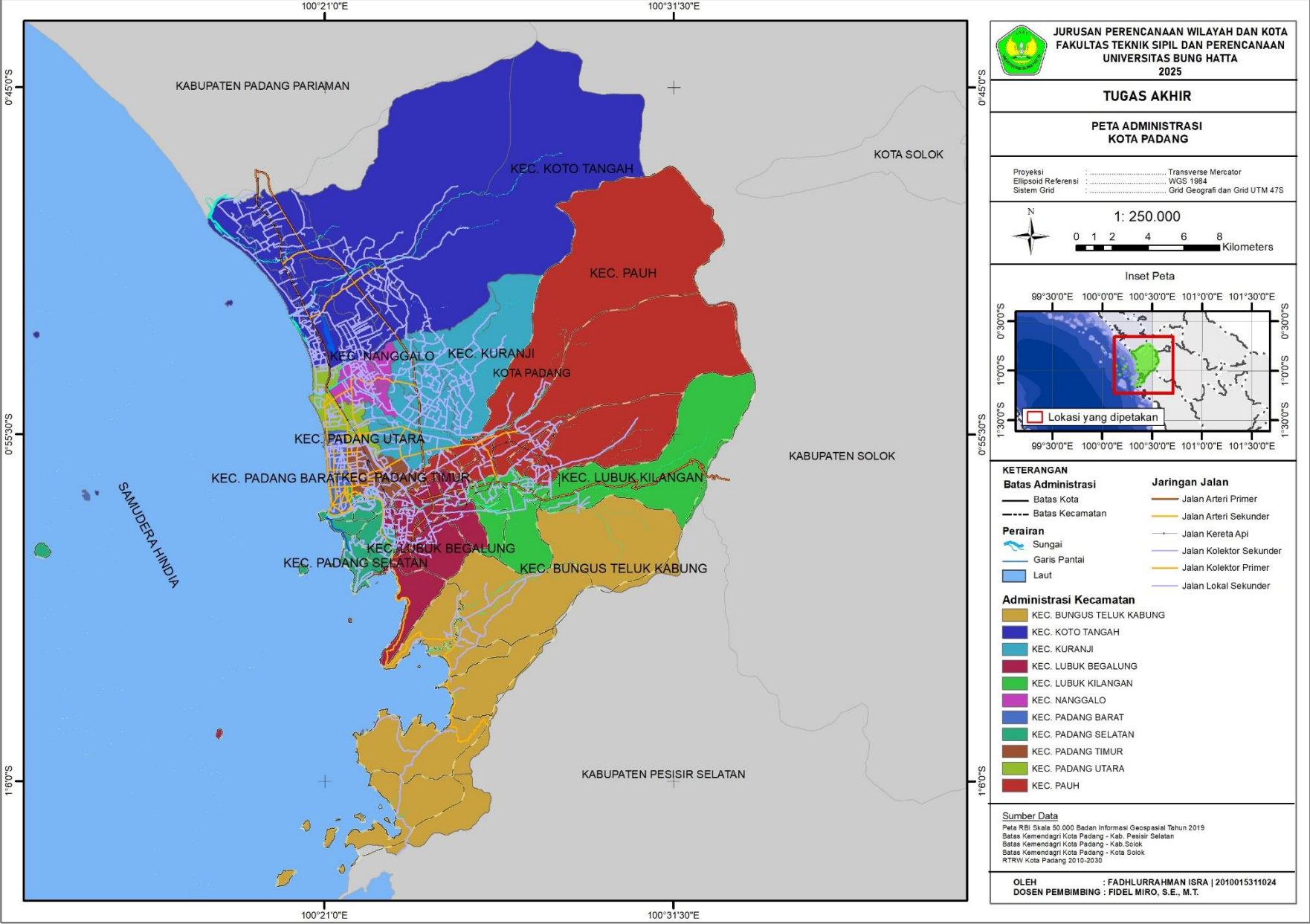
memerlukan ketenangan sesuai dengan standar standar Dirjen Perhubungan Darat Nomor 1/HK.105/DRJD/96.

3. Mengidentifikasi kawasan potensial untuk penambahan halte permanen di Koridor II menggunakan metode *Network Analysis* dan *Grid Analysis*.
4. Menggabungkan hasil analisis jarak antar TPB, tata letak dan kawasan potensial penambahan halte untuk mengoptimalkan dan meningkatkan kualitas pelayanan Trans Padang.

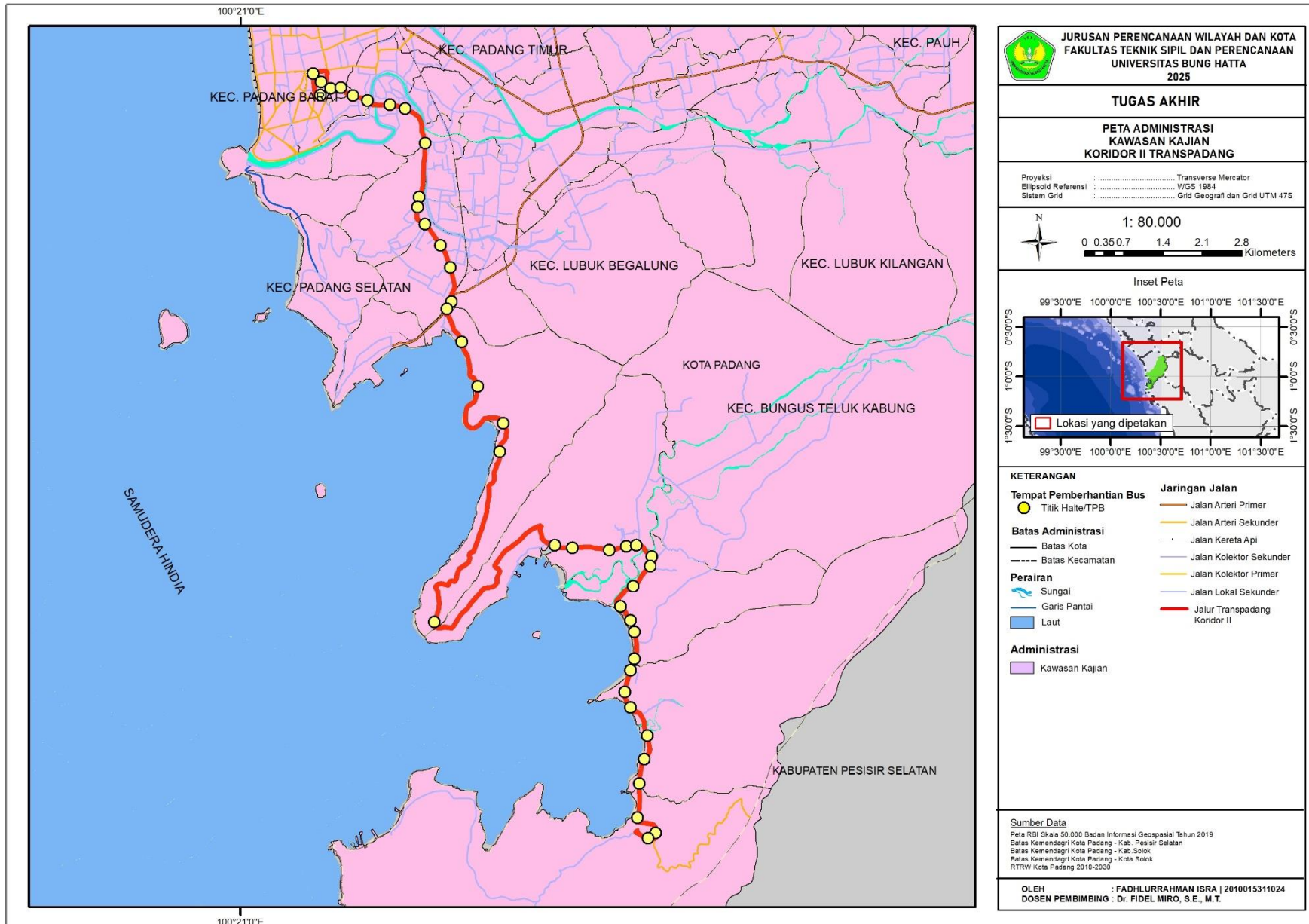
1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah yang dijadikan objek dalam penelitian ini terletak di Kota Padang. Kota Padang memiliki memiliki berbagai macam transportasi publik, di antaranya angkot, kereta api, dan *Bus Rapid Transit*. BRT Transpadang telah beroperasi sejak tahun 2014 dan memiliki 6 (enam) koridor di antaranya koridor II (RTH Imam Bonjol – Bungus Teluk Kabung) yang menjadi objek penelitian yakni di Kecamatan Padang Barat, Kecamatan Padang Selatan, Kecamatan Padang Timur, Kecamatan Lubuk Begalung, Kecamatan Bungus Teluk Kabung. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Gambar 1.1 Peta Administrasi Kawasan Kajian** dan **Gambar 1.2 Peta Ruang Lingkup Wilayah Studi** sebagai berikut:

Gambar 1. 1 Peta Administrasi Kawasan Kajian



Gambar 1. 2 Peta Ruang Lingkup Wilayah Studi



1.5 Metodologi

Penelitian ini merupakan penelitian berjenis deskriptif-kuantitatif dengan pendekatan geospasial (*spatial analysis*). Penelitian deskriptif bertujuan untuk memberikan gambaran mengenai fenomena tertentu secara sistematis, aktual dan lengkap berdasarkan sumber dan peraturan yang berlaku. Penelitian ini berisikan kajian terkait penentuan lokasi halte potensial BRT Trans Padang. Secara kuantitatif, penelitian ini menggunakan analisis spasial berupa *Grid-Based Analysis* dan *Network Analysis* digunakan untuk memetakan lokasi halte dan rute angkutan berdasarkan faktor-faktor berpengaruh terhadap penentuan lokasi halte, juga untuk menentukan jumlah halte potensial dalam peta. Metode yang digunakan terbagi menjadi dua tahap, yaitu metode pengumpulan data dan metode analisis. Berikut metode pengumpulan data yang terbagi atas dua sebagai berikut:

1.5.1 Metode Pengumpulan Data

Proses pengumpulan data dalam kajian ini antara lain adalah sebagai berikut:

A. Pengumpulan Data Primer

Data yang diperoleh dari survei lapangan dan observasi langsung mengamati objek yang menjadi sasaran penelitian dilakukan sebagai berikut:

1. Observasi Lapangan

Teknik pengumpulan data melalui observasi ini yaitu pengamatan langsung ke lapangan untuk mengetahui sebaran lokasi titik halte dan TPB dalam wilayah penelitian. Berupa dokumentasi kondisi TPB di sepanjang koridor II.

2. Wawancara

Teknik pengumpulan data melalui wawancara yang dilakukan dengan narasumber yang dianggap mampu dan mengetahui permasalahan. Teknik ini digunakan untuk memperoleh data secara mendalam yang berkaitan dengan koridor II. Narasumber yang diwawancarai ialah **Andini** : (0895-3605-32043) yang merupakan pramugari bus transpadang koridor II yang sudah bertugas sejak koridor II beroperasi, yang dipilih langsung oleh Koordinator Lapangan Perumda Padang Sejahtera Mandiri untuk membantu menjawab pertanyaan terkait penelitian ini, sehingga mampu menjawab semua pertanyaan terkait gambaran koridor II serta permasalahannya.

B. Pengumpulan Data Sekunder

Pengumpulan data sekunder merupakan pengumpulan data yang dilakukan untuk mendapatkan data yang telah disusun atau di olah pada instansi terkait, yaitu Bappeda, Dinas Perhubungan, Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang, Perumda PSM (Padang Sejahtera Mandiri) dan Badan Pusat Statistik. Data yang dibutuhkan antara lain adalah:

Tabel 1. 1
Kebutuhan Data Sekunder

No	Kebutuhan Data	Jenis Data	Sumber Data
1	- Data Jaringan Angkutan Umum Kota Padang - Jumlah Titik Halte - Jumlah Penumpang - Rute Transpadang Koridor II	- Dokumen - <i>Shapefile</i> - Peta	Perumda Padang Sejahtera Mandiri (PSM)
2	- RDTR dan RTRW Kota Padang - Peta Dasar Wilayah Penelitian - Data kepadatan penduduk Kota Padang - Klasifikasi Fungsi Jalan - Data demografi Kota Padang	- Dokumen - <i>Shapefile</i> - Peta	Bappeda, PUPR dan BPS Kota Padang
3	- Jaringan Jalan Kota Padang - Jumlah Bangunan Kota Padang	- <i>Shapefile</i> - <i>KMZ</i>	Google Earth dan Open Street Map
4	- Sarana Perkantoran - Perdagangan dan Jasa - Permukiman - Pendidikan - Kesehatan - Peribadatan - Rekreasi	- Dokumen - <i>Shapefile</i>	Peta RBI Kota Padang dan RTRW Kota Padang

Sumber: Hasil Analisis, 2025

1.5.2 Metode Analisis

Analisis data dalam studi ini diarahkan sebagai tahap selanjutnya setelah pengumpulan data untuk memperoleh output studi yang diharapkan. Analisis data dalam studi ini terdiri dari beberapa pendekatan yaitu sebagai berikut:

A. Analisis Deskriptif Komparatif

Menurut Moh. Nazir (2013) analisis komparatif adalah sejenis penelitian deskriptif yang mencari jawaban secara mendasar tentang sebab-akibat, dengan menganalisis faktor-faktor penyebab terjadinya ataupun munculnya suatu fenomena tertentu. Metode ini menekankan proses, yaitu deskripsi dan menganalisis kesesuaian standar Dirjen Perhubungan Darat Nomor 1/HK.105/DRJD/96 dengan kondisi dan data eksisting di koridor II. Analisis ini bertujuan untuk mengetahui kesesuaian halte Transpadang Koridor II

apakah sesuai dengan KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT NOMOR: 271/HK.105/DRJD/96 tentang Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum. Untuk lebih jelasnya terkait metode analisis dalam penelitian berikut dibawah ini:

1. Kesesuaian Standar Jarak Antar Halte

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. 271/HK.105/DRJD/96 memberikan pedoman mengenai standar jarak antar halte guna memastikan aksesibilitas yang optimal bagi pengguna serta kelancaran operasional angkutan umum. Analisis jarak antar halte bertujuan untuk mengevaluasi kesesuaian penempatan halte berdasarkan regulasi yang berlaku. Berdasarkan pedoman tersebut menyatakan bahwasanya lokasi yang berada pada **CBD** maka jarak antar halte-nya 200 – 300 meter, dengan ketentuan khusus apabila jarak 200 meter perlu digunakan, lalu untuk lokasi di **Kota** dengan jarak 300 – 400 meter, dan lokasi di **Pinggiran** dengan jarak 300 – 500 meter dan jarak maksimum adalah 1000 m dengan keluaran optimal dan tidak optimal.

2. Kesesuaian Tata Letak Halte Terhadap Persimpangan

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. 271/HK.105/DRJD/96 menyatakan bahwa jarak halte ke persimpangan terdekat adalah **50 meter** sebelum dan sesudah simpang. Analisis ini dilakukan untuk mengetahui apakah posisi halte telah memenuhi standar jarak yang ideal dari persimpangan.

3. Kesesuaian Tata Letak Halte Terhadap Bangunan Membutuhkan Ketenangan

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. 271/HK.105/DRJD/96, jarak halte terhadap gedung yang membutuhkan ketenangan, seperti rumah sakit dan tempat ibadah yaitu minimal **100 meter**. Analisis ini dilakukan untuk menentukan halte mana saja yang telah memenuhi standar tersebut, karena keberadaan halte yang terlalu dekat dapat mengganggu kenyamanan dan ketenangan lingkungan sekitar.

4. Identifikasi Optimal Tata Letak Halte Berdasarkan Persimpangan dan Gedung Membutuhkan Ketenangan

Langkah dalam analisis ini adalah mengelompokkan halte dan mengkomparasi kesesuaian tata letak persimpangan dan tata letak bangunan membutuhkan ketenangan dengan keluaran optimal dan tidak optimal berdasarkan pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. 271/HK.105/DRJD/96.

B. Analisis Jaringan (*Network Analysis*)

Analisis jaringan (*Network Analysis*) adalah sebuah metode analisis yang menggunakan konsep jaringan, termasuk analisis rute, arah perjalanan, analisis fasilitas terdekat, serta analisis area layanan. Dalam melakukan analisis jaringan, salah satu perangkat lunak yang dapat dimanfaatkan adalah ArcGIS (Baihaqi et al., 2019). Adapun dalam penelitian ini menggunakan metode *Network Analysis* berupa *Service Area*. *Service Area* merupakan analisis jangkauan yang berdasarkan jarak suatu fasilitas. Analisis ini digunakan untuk mengidentifikasi area yang dapat dicapai dari sebuah fasilitas yang terhubung dengan jaringan jalan (Salsabilah et al., 2023). Analisis dalam penelitian ini adalah mengidentifikasi radius jangkauan pelayanan setiap pusat kegiatan dengan tiga kategori dan *diskoring* berdasarkan tingkat keterjangkauan dengan berjalan kaki serta kondisi dari pusat kegiatan tersebut yang nantinya akan dijadikan acuan dalam analisis selanjutnya.

C. Analisis *Grid-Based*

Analisis berbasis *grid* menawarkan cara untuk menggabungkan data vektor dengan data raster. Ukuran setiap grid ditentukan oleh pengguna dan biasanya ditentukan berdasarkan tujuan, skala, atau format data yang tersedia. Analisis ini dilakukan dengan mengidentifikasi faktor-faktor yang diperoleh dengan bobot masing masing secara keruangan. Faktor-faktor penentu lokasi halte potensial BRT dianalisis berdasarkan tiap variabel sehingga menghasilkan nilai faktor yang akan dipadukan menjadi satu peta kawasan potensial. Hasil perkalian antara skor dan persentase akan dijumlahkan berdasarkan nomor grid. Grid yang memiliki total nilai paling tinggi mempresentasikan wilayah potensial letak halte BRT. Hasil nilai faktor dalam analisis ini ialah dalam bentuk attribute pada software Arcgis yang kemudian dikonversi dalam bentuk tabel.

E. Analisis Buffering

Analisis *buffer* merupakan salah satu metode analisis spasial yang tersedia dalam perangkat lunak ArcGIS dan digunakan untuk mengidentifikasi area di sekitar suatu fitur geografis. Proses *buffer* dilakukan dengan membentuk zona di sekeliling fitur titik atau fitur lainnya pada jarak tertentu sesuai dengan kebutuhan analisis. Dalam penelitian ini, analisis *buffer* diterapkan untuk menghitung radius pengaruh fungsi jalan, jangkauan jalur pedestrian, serta radius pelayanan kawasan permukiman penduduk sebagai dasar dalam penentuan lokasi halte yang potensial.

G. Analisis Spatial Join

Analisis *Spatial Join* merupakan teknik analisis spasial dalam perangkat lunak ArcGIS yang digunakan untuk menggabungkan informasi atribut dari satu layer ke layer lainnya berdasarkan hubungan spasial tertentu, seperti kedekatan lokasi, keterkaitan posisi, atau tumpang tindih wilayah. Melalui proses ini, setiap fitur pada layer target akan menerima atribut tambahan dari layer sumber sesuai dengan kriteria spasial yang ditetapkan. Dalam penelitian ini, analisis *Spatial Join* digunakan untuk mengintegrasikan berbagai faktor pendukung dan faktor penghambat ke dalam grid analisis, sehingga setiap grid memiliki informasi atribut yang lengkap. Hasil *Spatial Join* tersebut kemudian digunakan untuk menghitung nilai komposit potensi lokasi, yang menjadi dasar dalam menentukan grid dan lokasi halte yang paling layak untuk dikembangkan.

1.6 Kerangka Berfikir

Latar Belakang:

Transportasi umum memiliki peran strategis dalam menunjang mobilitas penduduk, distribusi barang, dan meningkatkan akses antarwilayah. Di Kota Padang, layanan Bus Trans Padang pada Koridor II (pusat kota – Bungus Teluk Kabung) diharapkan mampu mengurangi ketergantungan masyarakat pada kendaraan pribadi. Namun, banyak halte masih berupa Tempat Pemberhentian Bus (TPB) tanpa fasilitas memadai dan tidak sesuai standar teknis, seperti jarak antarhalte yang terlalu dekat, penempatan di lokasi yang mengganggu aktivitas sekitar, dan kurang mempertimbangkan kepadatan penduduk. Kondisi ini berdampak pada menurunnya efisiensi operasional, peningkatan waktu tempuh, serta berkurangnya kenyamanan dan keselamatan pengguna. Oleh karena itu, diperlukan optimalisasi lokasi halte dengan mempertimbangkan standar teknis, distribusi penduduk, pusat kegiatan, dan kondisi jalan di jalur Lintas Sumatera.

Rumusan Masalah:

1. Apakah jarak antar Tempat Pemberhentian Bus (TPB)/Bus stop Trans Padang Koridor II sudah sesuai dengan standar yang berlaku?
2. Apakah tata letak TPB/Bus stop Trans Padang Koridor II sudah sesuai dengan standar yang berlaku?
3. Kawasan mana saja yang berpotensi untuk penambahan halte baru?
4. Bagaimana arahan optimalisasi lokasi halte Koridor II transpadang?

Tujuan:

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah maka tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui kesesuaian jarak dan tata letak Tempat Pemberhentian Bus (TPB)/halte Trans Padang Koridor II dengan standar yang berlaku dan mengidentifikasi kawasan potensial penambahan halte berbasis geospasial sebagai dasar perumusan arahan optimalisasi lokasi halte dalam rangka meningkatkan kualitas pelayanan Trans Padang.

Sasaran

1. Mengidentifikasi jarak antar TPB/Bus Stop Transpadang koridor II apakah sudah sesuai dengan standar yang berlaku.
2. Mengidentifikasi tata letak TPB/bus stop berdasarkan jarak terhadap fasilitas penyeberangan jalan, persimpangan, dan bangunan yang memerlukan ketenangan sesuai dengan standar yang berlaku.
3. Mengidentifikasi kawasan potensial untuk penambahan halte baru di Koridor II menggunakan metode Network Analysis dan Grid Analysis.
4. Menggabungkan hasil analisis jarak antar TPB, tata letak dan kawasan potensial penambahan halte untuk mengoptimalkan dan meningkatkan kualitas pelayanan Trans Padang.

Input Data

Survey Primer dan Sekunder

INPUT

- Jaringan jalan dan klasifikasi fungsinya
- Jumlah Bangunan
- Sarana Pusat Kegiatan (Perkantoran, Perdagangan, Permukiman, Pendidikan, Kesehatan, Peribadatan, Rekreasi)
- Kependudukan Kota Padang

- Jumlah TPB/Halte Transpadang Koridor II
- Rute Transpadang Koridor II

PROSES

Analisis-Analisis yang dilakukan:

- Analisis Jarak Antar TPB
- Analisis Tata Letak TPB
- *Network Analysis GIS* Terhadap Pusat Kegiatan
- *Grid-Based Analysis* untuk Potensial Kawasan Halte Baru
- *Spatial Join* hasil grid penilaian faktor pendukung dan penghambat potensial halte
- Arahan Optimalisasi TPB berdasarkan Jarak Antar TPB, Tata Letak Transpadang Koridor II

OUTPUT

Optimalnya Pelayanan Halte Transpadang Koridor II Berdasarkan Kebutuhan dan Standar

1.7 Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisikan latar belakang, perumusan masalah, tujuan dan sasaran, ruang lingkup studi yang terdiri dari ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi, metodologi penelitian yang terdiri dari metode pengumpulan data dan metode analisis, kerangka berfikir dan keluaran.

BAB II STUDI LITERATUR

Bab ini merupakan ringkasan dari studi literatur yang penulis gunakan sebagai acuan untuk menganalisis data-data yang didapati. Pada Bab ini berisikan pengertian, standar dan referensi terkait.

BAB III GAMBARAN UMUM

Bab ini berisikan gambaran umum wilayah studi yang meliputi data-data eksisting kondisi fisik kawasan dan titik lokasi halte serta memberikan penjelasan mengenai wilayah studi yang akan dikaji yaitu halte transpadang sepanjang jalur koridor II sehingga dapat diketahui gambaran umum wilayah studi yang meliputi kondisi eksisting terminal.

BAB IV ANALISIS

Bab ini berisikan tentang analisis yang digunakan dalam optimalisasi halte transpadang koridor II.

BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Berisikan temuan studi, kesimpulan dari hasil penelitian dan rekomendasi

1.8 Keluaran

Keluaran dari penelitian ini adalah teridentifikasinya kesesuaian jarak dan tata letak TPB/*bus stop* Trans Padang Koridor II dengan standar yang berlaku serta diketahui kawasan potensial untuk penambahan halte baru berbasis analisis geospasial. Hasil integrasi dari seluruh analisis tersebut menghasilkan arahan optimalisasi penataan lokasi halte dan penambahan halte baru yang dapat dijadikan acuan bagi Pemerintah Kota Padang, khususnya dinas terkait, dalam meningkatkan kualitas pelayanan Trans Padang. Selain itu, penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya.