

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pemerintah dari tahun ke tahun berusaha memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat yang berbentuk angkutan umum. Tujuan disediakannya angkutan umum adalah untuk menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Terlebih, diakibatkan oleh pertumbuhan penduduk perkotaan yang semakin meningkat dan diimbangi dengan bertambahnya angka kendaraan pribadi yang menyebabkan jalanan perkotaan semakin penuh dan sesak. Sedangkan definisi angkutan umum ialah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang yakni angkutan kota (bus, minibus, dan sebagainya), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara (Warpani 1990). Selain untuk memenuhi kebutuhan masyarakat, angkutan umum juga bertujuan untuk mengurangi angka kemacetan pada jalanan. Dari berbagai macam angkutan umum atau transportasi publik yang disediakan oleh pemerintah, salah satunya saat ini yang sedang diperbaiki kualitasnya secara terus menerus yakni *bus rapid transit* atau yang lebih dikenal sebagai BRT.

BRT merupakan transportasi modern berbasis bus yang memiliki kecepatan rata-rata 19-48 km/jam (Jagiello, 2017). BRT mempunyai fitur-fitur yang tidak dimiliki oleh transportasi umum berbasis bus biasa. Salah satu fitur-fiturnya yakni mulai dari penyediaan fasilitas berbentuk digital yang bisa menampung informasi seputar keberangkatan (*departure*) dan kedatangan (*arrival*) pada setiap koridor. Pelayanan ticketing yang tertata, juga terdapat fasilitas pendukung lain seperti penyeberangan jalan bagi para penumpang, dan juga shelter atau tempat pemberhentian BRT yang merupakan fitur utama dari transportasi modern tersebut.

Selain sebagai fitur utama, shelter bus rapid transit juga merupakan salah satu elemen pendukung kenyamanan pejalan kaki (Hamid Shirvani dalam buku *Pedestrian Ways Dalam Perancangan Kota*, Niniek Anggraini). Shelter yang terdapat pada jalur pedestrian, menambah kenyamanan pejalan kaki karena

menambah aktivitas pada jalur tersebut.

Semarang merupakan salah satu kota di Jawa Tengah yang menyediakan sistem pelayanan berbasis bus tersebut. Yang dioperasikan mulai pada tahun 2009 yang memiliki dua jenis shelter, yakni shelter transit dan non transit. Shelter transit merupakan shelter utama yang menghubungkan beberapa rute koridor dan sebagai shelter utama dalam pelaksanaan keberangkatan bus rapid transit, sedangkan shelter non transit hanya bisa dilakukan untuk satu rute koridor saja (dalam aktivitas kedatangan dan keberangkatannya). Perbedaan kedua shelter ini terletak pada besar, luas, dan pelayanan shelter. Umumnya, shelter transit berukuran lebih besar dan lebih luas, dilengkapi dengan ruang tunggu yang disediakan tempat duduk dalam jumlah banyak dan memadai serta terdapat ruang resepsionis tiket. Namun, jika shelter non transit umumnya hanya terbuat dari material besi biasa dan berkanopi untuk melindungi dari segala jenis cuaca, juga biasanya berukuran seluas jalur pejalan kaki.

Selain perbedaan diatas, shelter transit BRT biasanya terletak pada jalur pejalan kaki yang lebih lebar, sedangkan shelter BRT non transit umumnya terletak pada jalur pejalan kaki yang lebih sempit. Kondisi eksisting jalur pejalan kaki yang sempit dan ditambah dengan lebar shelter BRT, membuat para pejalan kaki dinilai kurang merasa nyaman dalam menggunakan jalur tersebut.

Dalam penelitian ini, terdapat pembagian dua segmen yang membagi atas segmen I dan segmen II. Segmen I yang terletak di Jalan Pemuda 90-92, Kembang Sari, Kecamatan Semarang Tengah mewakili shelter non transit, sedangkan segmen II yang berada di Jalan Pemuda, Sekayu, Kecamatan Semarang Tengah merupakan perwakilan dari shelter transit yang ada di Jalan Pemuda (shelter transit balaikota). Kondisi eksisting pada jalur pejalan kaki di segmen I memiliki lebar 3,35 meter, sedangkan untuk lebar shelter yang ada pada jalur pejalan kaki di segmen I yaitu 2,4 meter. Hal ini menunjukkan bahwa para pejalan kaki hanya disisakan ruang gerak atau dapat melakukan sirkulasi sebatas 0,95 meter atau hanya 95 cm untuk melakukan aktivitas.

Sedangkan segmen II yang merupakan shelter transit di Jalan Pemuda atau yang dikenal sebagai halte transit balaikota memiliki lebar sebesar 9,5 meter. Dan lebar platform BRT di segmen II sebesar 7,5 meter. Hal ini menunjukkan bahwa

tersisa ruang gerak sebesar 2 meter untuk para pedestrian (pejalan kaki) dalam melakukan aktivitas terutama pada aktivitas sirkulasi. Sirkulasi jalur pejalan kaki yang tidak optimal sangat mempengaruhi kenyamanan pola pergerakan antar ruang (Studi Tentang Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar Di Kota Pontianak Studi Kasus Jalan Sultan Abdurrahman Pontianak oleh Illus, Syafaruddin, dan Nurlaily Kadarini). Ditambah dengan lebar jalur pejalan kaki yang berbeda, membuat pejalan kaki kurang nyaman dalam melakukan pergerakan.

Dengan adanya perbedaan sirkulasi di antara kedua shelter tersebut yang mendasari penelitian ini dilakukan. Mengambil contoh halte transit dan halte non transit merupakan tujuan penelitian ini sebagai pembanding untuk mengetahui apakah lebar pedestrian ways yang kurang optimal dan ditambah dengan keberadaan shelter BRT di segmen I mengganggu kenyamanan para pejalan kaki atau tidak.

1.2. Rumusan Masalah

Rumusan masalah yang ada di lokasi studi yaitu lebar jalur pejalan kaki yang berbeda di antara jalur pejalan kaki di segmen I dan segmen II, membuat para pejalan kaki dinilai kurang optimal dalam melakukan sirkulasi, ditambah dengan lebar shelter BRT yang hanya menyisakan sedikit ruang gerak bagi pejalan kaki. Hal ini membuat para pejalan kaki sulit untuk melakukan aktivitas pergerakan mengingat Jalan Pemuda merupakan BWK (bagian wilayah kota) I sebagai sentral aktivitas perdagangan, perkantoran, dan jasa dan juga terdapat aktivitas pendidikan (RTRW Kota Semarang tahun 2011-2032).

Penelitian ini mengangkat satu contoh pedestrian ways dengan shelter transit dan satu contoh pedestrian ways dengan shelter non transit. Kedua shelter tersebut berada di kawasan perdagangan, perkantoran dan jasa di Jalan Pemuda.

Adapun pertanyaan penelitian yang dirumuskan adalah sebagai berikut:

1. Apakah keberadaan shelter BRT Trans Semarang di Jalan Pemuda mempengaruhi kenyamanan para pejalan kaki terutama di segmen I dan segmen II?
2. Apakah sirkulasi para pejalan kaki di pedestrian ways segmen I dan segmen

II terganggu dengan adanya keberadaan shelter BRT?

3. Bagaimana pengaruh aktivitas sirkulasi dengan adanya keberadaan shelter BRT Trans Semarang di Jalan Pemuda terhadap kenyamanan pejalan kaki?

1.3. Tujuan, Sasaran dan Manfaat Penelitian

1.3.1. Tujuan

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh keberadaan shelter BRT Trans Semarang di Jalan Pemuda terhadap kenyamanan pejalan kaki.

1.3.2. Sasaran

Agar tujuan dalam penelitian ini dapat tercapai dengan baik, maka sasaran penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Menganalisis elemen utama shelter BRT.
2. Menganalisis Kenyamanan Pejalan Kaki.
3. Menganalisis pengaruh BRT Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki.

1.3.3. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Memberikan masukan kepada Pemerintah untuk lebih memperhatikan ruang gerak para pejalan kaki khususnya pada pedestrian ways atau jalur pejalan kaki.
2. Memperkaya bahan pustaka, informasi, serta referensi bagi penelitian yang akan datang khususnya di bidang urban design.
3. Menambah wawasan bagi pembaca, tentang pengaruh keberadaan shelter Bus Rapid Transit (BRT) terhadap kenyamanan pejalan kaki di daerah penelitian.

1.4. Ruang Lingkup

1.4.1 Ruang Lingkup Substansi

Ruang lingkup substansi ini membatasi materi yang akan disampaikan dan difokuskan pada pembahasan tentang pengaruh keberadaan shelter BRT Trans Semarang di Jalan Pemuda terhadap kenyamanan pejalan kaki. Batasan materi dalam penelitian ini adalah:

1. Membahas elemen utama shelter BRT Trans Semarang di Jalan Pemuda.

2. Membahas kenyamanan pejalan kaki.
3. Membahas pengaruh BRT terhadap kenyamanan pejalan kaki.

1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah pada penelitian ini mengambil lokasi di Jalan Pemuda, yang merupakan salah satu jalan di Kota Semarang yang sangat padat karena merupakan aktivitas perkantoran, perdagangan dan jasa. Serta terdapatnya pusat pemerintahan dan pendidikan. Lokasi dalam penelitian ini difokuskan pada shelter BRT Trans Semarang Kantor Cabang Utama BCA yang berada di Jalan Pemuda No.90-92, Kembang Sari, Kecamatan Semarang Tengah, Kota Semarang, Jawa Tengah 50133. Penelitian ini hanya dibagi ke dalam satu segmen yang letaknya di sektor perkantoran (khususnya perbankan) yakni kantor cabang utama Bank BCA Jalan Pemuda Kota Semarang.





Gambar 1.1 Peta Lokasi Penelitian

1.5. Keaslian Penelitian

Pada pembahasan keaslian penelitian, merupakan sebuah penjelasan penulis dalam memberikan sebuah informasi penelitian yang telah lampau atau telah dilakukan sebelumnya. Hal ini bertujuan untuk memberikan validasi kepada pembaca bahwa penelitian yang dilakukan penulis belum pernah dilakukan sebelumnya. Keaslian penelitian bersumber melalui jurnal ilmiah maupun skripsi yang telah dilakukan sebelumnya. Sedangkan untuk pembagiannya dibagi menjadi dua yakni sesuai fokus dan lokus. Keaslian penelitian menurut fokus dalam penelitian ini adalah shelter BRT Trans Semarang di Jalan Pemuda, dengan mengambil sampel shelter transit dan shelter non transit. Penelitian ini mengambil fokus pada kenyamanan pejalan kaki dengan adanya keberadaan transit BRT tersebut.

Pada sub bab keaslian penelitian dijelaskan dengan sebuah tabel yang menjelaskan tentang penelitian sebelumnya. Berikut merupakan tabel penjelasan keaslian penelitian.



Tabel I.1. Keaslian Penelitian

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Tempat dan Tahun Penelitian	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Kesimpulan
Fokus						
1.	Illus, Syafaruddin, Nurlaily Kadarini	Studi Tentang Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar Di Kota Pontianak (<i>Studi Kasus Jalan Sultan Abdurrahman Pontianak</i>)	Kota Pontianak, 2016	Untuk Mengetahui Tingkat Kenyamanan Para Pejalan Kaki Di Jalan Sultan Abdurrahman Pontianak.	Metode Kuantitatif.	Hasil penelitian ini menunjukkan yakni persepsi para pejalan kaki tingkat kenyamanan secara keseluruhan dalam pemanfaatan jalur pejalan kaki di Jalan Sultan Abdurrahman Pontianak menunjukkan hasil yang kurang baik. Artinya, pejalan kaki belum mendapatkan kenyamanan secara maksimal dalam menggunakan jalur pejalan kaki di Jalan Sultan Abdurrahman Pontianak.
2.	Marcelina Dwi Setyowati	Pemanfaatan Pedestrian Ways di Koridor Komersial di Koridor Jalan Pemuda Kota Magelang.	Kota Magelang, 2017	Untuk mengetahui karakter dan faktor yang bisa mempengaruhi pemanfaatan jalur pejalan kaki di area koridor komersial yang tepat agar bisa menyelesaikan permasalahan yang timbul sehingga mampu memaksimalkan pemanfaatan	Metode Deduktif Kualitatif	Melalui penelitian tersebut, dapat ditarik kesimpulan bahwa pemanfaatan pedestrian ways di koridor komersial dengan persentase yang paling tinggi adalah faktor kenyamanan (comfort) pada bagian barat karena memiliki ukuran yang lebih lebar dan street furniture yang lebih lengkap.

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Tempat dan Tahun Penelitian	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Kesimpulan
				pedestrian ways di area tersebut.		
3.	Aris Widodo	Studi Tentang Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar Di Jalan Protokol Kota Semarang (Studi Kasus Jalan Pandanaran Semarang).	Kota Semarang, 2013.	Untuk mengetahui bagaimana kondisi yang menunjang rasa kenyamanan, kemudahan serta keselamatan (keamanan) penggunaan jalur trotoar oleh para pejalan kaki di dalam Kota Semarang, khususnya di Jalan Pandanaran Semarang.	Metode Kuantitatif	Faktor-faktor yang meliputi, keteraturan sirkulasi, perlindungan terhadap cuaca peredaman kebisingan, polusi udara, bentuk lanskap yang baik, kebersihan dan keindahan yang terjaga, terjaminnya rasa keamanan, serta kelengkapan fasilitas jalan, benar-benar merupakan unsur pokok (deterministik) yang menunjang rasa kenyamanan pejalan kaki dalam pemanfaatan jalur trotoar Jalan Pandanaran Semarang.
4.	Chaerul Muchtar.	Identifikasi Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki Studi Kasus Jalan Kedoya Raya – Arjuna Selatan.	DKI Jakarta, 2014.	Mengidentifikasi Tingkat kenyamanan pejalan kaki di Jalan Kedoya Raya-Arjuna Selatan Jakarta Barat	Metode Deskriptif Kuantitatif	Hasil penelitian menunjukkan persepsi kenyamanan para pejalan kaki di jalur trotoar di sepanjang Jalan Kedoya Raya –Jl. Arjuna Selatan, dapat dilihat dari perhitungan analisis deskriptif prosentase yang menunjukkan bahwa dari jumlah responden sebanyak 100 orang pejalan kaki (dalam 2 zona pengambilasampel), maka hasil analisis frekuensi tertinggi diketahui responden di zona A yang menyatakan “kondisi kenyamanan pedestrian” 47% zona B. Total responden dimasing- masing zona yang memilih “kondisi kenyamanan pedestrian” kurang dari 50% maka dapat diambil kesimpulan

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Tempat dan Tahun Penelitian	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Kesimpulan
						kenyamanan pedestrian pada kedua zona adalah kurangnya kualitas kenyamanan terhadap kondisi dan penyediaan fasilitas trotoar di lokasi studi. Setelah melakukan pengamatan, dibandingkan dengan 41% responden pada zona B. Total responden dimasing- masing zona yang memilih “kondisi kenyamanan pedestrian” kurang dari 50% maka dapat diambil kesimpulan kenyamanan pedestrian pada kedua zona adalah kurangnya kualitas kenyamanan terhadap kondisi dan penyediaan fasilitas trotoar di lokasi studi. Setelah melakukan pengamatan, mengidentifikasi dan menganalisa masalah serta merumuskan kriteria pengembangan pedestrian dilokasi studi, maka kesimpulan yang didapat adalah: Dari 100 responden pada kedua zona, di zona A kondisi kenyamanan pedestrian 47% di bandingkan dengan 41% responden pada zona B. Menyatakan bahwa kondisi kualitas kurang baik.
Lokus						
1.	Pradipta Pratama.	Penggunaan Jalur Pejalan Kaki Di Koridor Jalan Pahlawan Dan Jalan Pemuda Kota Semarang Oleh	Kota Semarang, 2014.	Untuk mengetahui kelayakan jalur pejalan kaki di Jalan Pahlawan dan Jalan Pemuda untuk dilalui para difabel.	Deduktif Deskriptif Kualitatif.	Setelah disimpulkan melalui persepsi masyarakat, jalur pejalan kaki di Jalan Pahlawan dan Jalan Pemuda belum layak untuk masyarakat difabel terutama bagi tuna daksa dan tuna netra. Berdasarkan analisa dan wawancara maka diperoleh bahwa faktor eksternal merupakan faktor yang menyebabkan minimnya jumlah masyarakat difabel bagi tuna daksa dan tuna netra sedangkan faktor

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Tempat dan Tahun Penelitian	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Kesimpulan
		Masyarakat Difabel.				internal merupakan faktor yang menyebabkan minimnya jumlah masyarakat difabel bagi tuna rungu wicara dan lansia.
2.	Farid Ardiyanto, Prima Indrachya A., Iin Irawati.	Analisis Manajemen Arus Lalu Lintas Jalan Pemuda Segmen Jalan Depan Mall Paragon Semarang.	Kota Semarang, 2014.	Untuk mendapatkan nilai bobot frekuensi kejadian hambatan samping per jam yang dihasilkan oleh kendaraan yang masuk keluar dan berhenti di depan Mall Paragon, Jalan Pemuda.	Metode Perhitungan Bobot Frekuensi Hambatan Samping.	Dari pelaksanaan penelitian selama tiga hari berturut-turut yang dilakukan oleh peneliti menghasilkan bobot frekuensi kejadian hambatan samping perjam yang dihasilkan oleh kendaraan yang masuk keluar Mall Paragon adalah 1058.63/Jam dan bobot frekuensi kejadian hambatan samping yang dihasilkan dari kendaraan yang berhenti di depan Mall Paragon adalah 87/jam.
3.	Adam Ardiansyah, Putu Gde Ariastika	Pengaruh Intensitas Pemanfaatan Ruang Terhadap Kinerja Jalan Pemuda Kota Semarang.	Kota Semarang, 2013.	Untuk mengetahui intensitas pemanfaatan ruang terhadap kinerja Jalan Pemuda Kota Semarang.	Mixed Method.	Setelah dilakukannya penelitian, hasilnya terdapat beberapa alternatif untuk mengubah intensitas pemanfaatan ruang untuk meningkatkan kinerja Jalan Pemuda koridor Tugu Muda – Bundaran PLN. Dan untuk intensitas pemanfaatan ruang jenis kegiatan fasilitas umum bisa tidak diubah dari kondisi eksisting, namun dengan beberapa ketentuan intensitas pemanfaatan ruang jenis kegiatan perdagangan dan jasa harus diubah. Pengubahan intensitas pemanfaatan ruang di koridor penelitian ini memiliki 53 kemungkinan namun untuk implementasinya diprioritaskan untuk mengubah intensitas pemanfaatan ruang bangunan yang menyalahi peraturan yang berlaku.

Sumber: Hasil Analisis Penyusun, 2021

Berikut ini merupakan kesimpulan dari tabel keaslian penelitian di atas berdasarkan fokus penelitian dan kesamaan lokasi yang akan diteliti. Beberapa penelitian sebelumnya terkait dengan kenyamanan pejalan kaki di jalur pejalan kaki dibagi ke dalam dua topik pembahasan, yaitu Shelter BRT dan Kenyamanan Pejalan Kaki. Penelitian yang berkaitan erat dengan penelitian berjudul “Pengaruh Keberadaan Shelter BRT Trans Semarang Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki di Jalan Pemuda Kota Semarang” ini adalah penelitian Illus, Syafaruddin, Nurlaily Kadarini yang berjudul Studi Tentang Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar Di Kota Pontianak (*Studi Kasus Jalan Sultan Abdurrahman Pontianak*) tahun 2016 yang dilakukan di Kota Pontianak.

Perbedaan	Illus, Syafaruddin, Nurlaily Kadarini	Saron Salendro Latamaosandi	Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki
Judul	Studi Tentang Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar Di Kota Pontianak (Studi Kasus Jalan Sultan Abdurrahman Pontianak).	Pengaruh Keberadaan Shelter BRT Trans Semarang Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki di Jalan Pemuda Kota Semarang.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Illus, Syafaruddin, Nurlaily Kadarini. 2. Chaerul Muchtar. 3. Marcelina Dwi Setyowati. 4. Aris Widodo
Lokasi	Kota Pontianak.	Kota Semarang.	Shelter BRT
Metode Penelitian	Deskriptif Kuantitatif	Deskriptif Kuantitatif.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pradipta Pratama 2. Farid Ardiyanto, Prima Indrachya A., Iin Irawati 3. Adam Ardiansyah, Putu Gde Ariastika

Gambar 1.2. Keaslian Fokus Penelitian

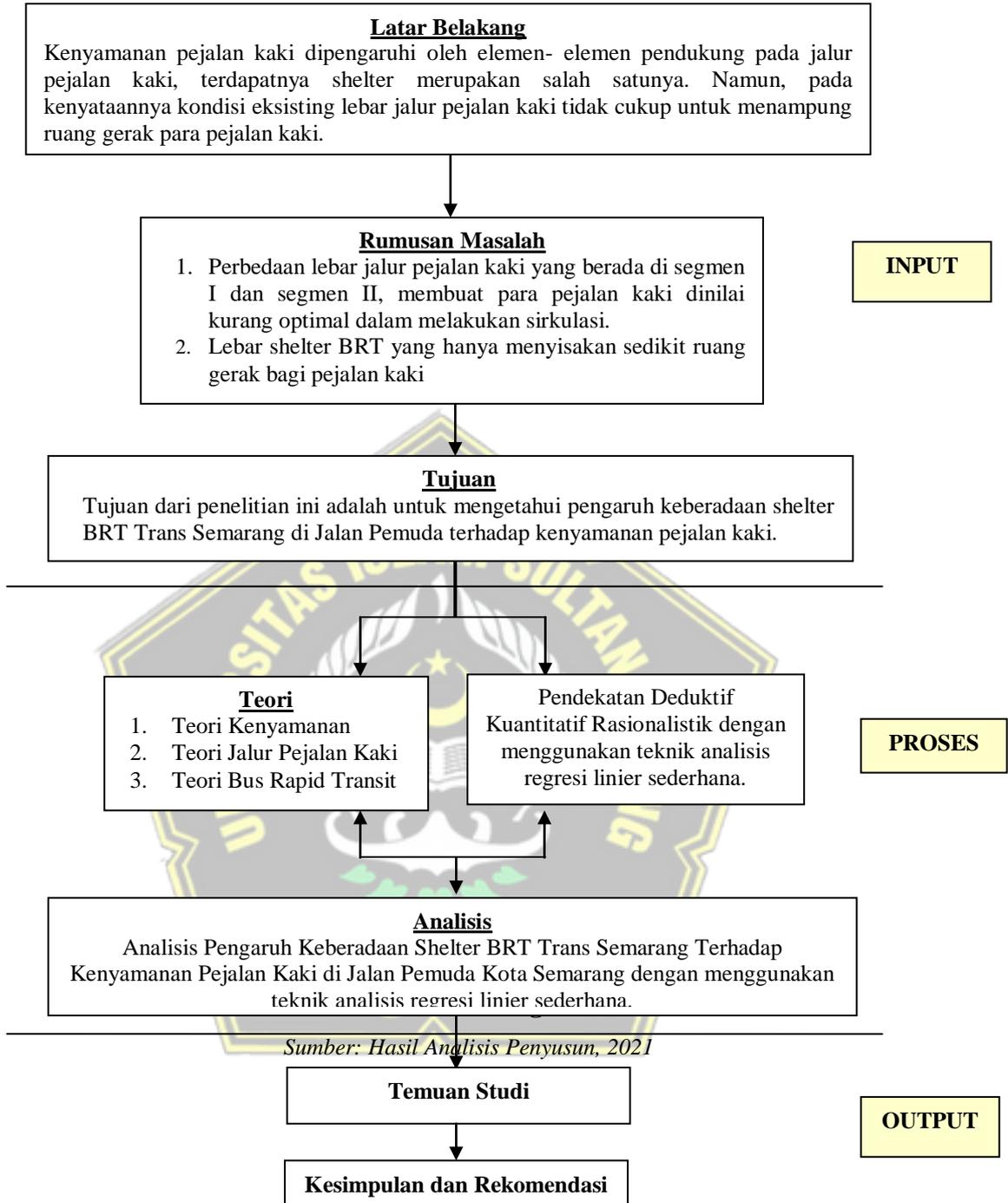
Sumber: Hasil Analisis Penyusun, 2021

Perbedaan	Pradipta Pratama	Saron Salendro Latamaosandi	Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki
Judul	Penggunaan Jalur Pejalan Kaki Di Koridor Jalan Pahlawan Dan Jalan Pemuda Kota Semarang Oleh Masyarakat Difabel.	Pengaruh Keberadaan Shelter BRT Trans Semarang Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki di Jalan Pemuda Kota Semarang.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Illus Syafaruddin, Nurlaily Kadarini. 2. Chaerul Muchtar. 3. Marcellina D wi Setyowati. 4. Aris Widodo.
Lokasi	Kota Semarang.	Kota Semarang.	Shelter BRT
Metode Penelitian	Deskriptif Kualitatif.	Deskriptif Kuantitatif.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pradipta Pratama. 2. Farid Ardiyanto, Prima Indrachya A., Iin Irawati. 3. Adam Ardiansyah, Putu Gde Ariastika.

Gambar 1.3. Keaslian Lokus Penelitian

Sumber: Hasil Analisis Penyusun, 2021

1.6. Kerangka Pikir



1.7. Metodologi Penelitian

1.7.1. Tahap Persiapan

Tahapan persiapan ini terdiri dari beberapa langkah kegiatan yang harus dilakukan sebelum melakukan tahapan-tahapan lainnya yaitu:

- a. Latar belakang, perumusan masalah, tujuan dan sasaran studi.
- b. Penentuan lokasi studi
- c. Kajian terhadap literatur yang berkaitan dengan studi.
- d. Penyusunan teknis pelaksanaan survei.

1.7.2. Metode Pengumpulan dan Pengelolaan Data

A. Sumber Data

Menurut Sugiyono (2013) teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling utama dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Tanpa mengetahui teknik pengumpulan data, maka peneliti tidak akan mendapatkan data yang memenuhi standar data yang ditetapkan. Data dan informasi yang dibutuhkan dalam penelitian ini berupa data primer.

Menurut Umi Narimawati (2008) dalam bukunya “Metodologi Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif: Teori dan Aplikasi” menyatakan bahwa data primer merupakan data yang berasal dari sumber asli atau pertama. Data ini tidak tersedia dalam bentuk terkompilasi ataupun dalam bentuk file-file. Data ini harus dicari melalui narasumber atau dalam istilah teknisnya responden, yaitu orang yang kita jadikan objek penelitian atau orang yang kita jadikan sebagai sarana mendapatkan informasi ataupun data. Pengumpulan data primer dilakukan dengan pengumpulan data secara langsung dari kondisi yang ada di lapangan, adapun cara melakukan tinjauan dan pengumpulan data adalah sebagai berikut :

1. Melakukan wawancara dengan cara bertanya dengan responden

Wawancara dalam kegiatan penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan informasi tambahan mengenai pengaruh keberadaan shelter Bus Rapid Transit terhadap kenyamanan pejalan kaki. Adapun informan yang dijadikan sebagai narasumber dalam kegiatan wawancara dalam penelitian ini adalah pejalan kaki.

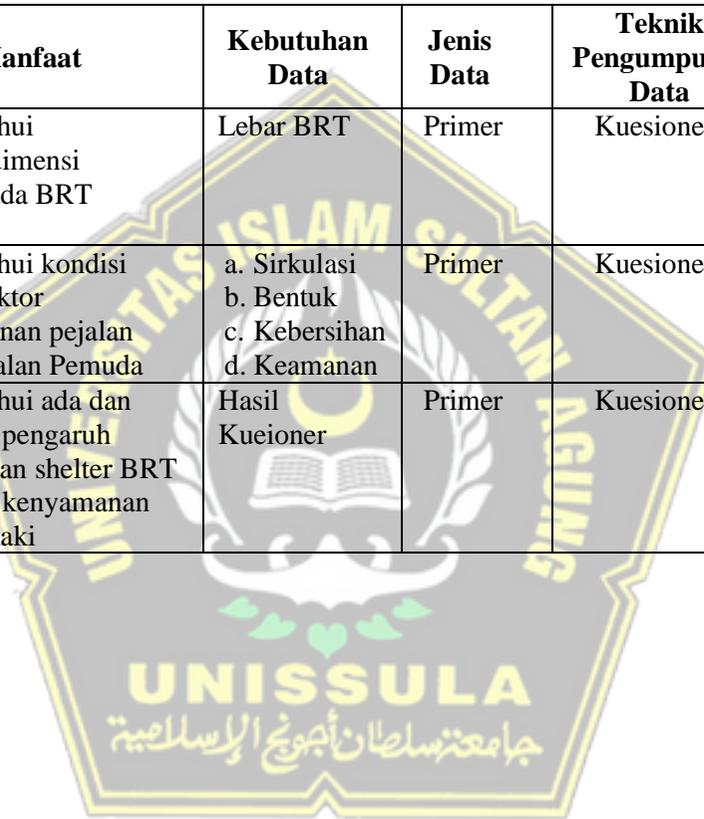
2. Pembagian kuesioner kepada responden untuk diisi
Sugiyono (2015) menyatakan bahwa Kuesioner merupakan tahap pengumpulan data yang dilakukan dengan memberikan seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawab.
3. Melakukan observasi lapangan untuk mengumpulkan data fisik dan non fisik
Observasi merupakan teknik pengumpulan data primer dengan cara melihat dan mengamati kondisi dan fenomena yang terjadi di lokasi penelitian yang tentunya terkait dengan pembahasan dalam penelitian.



Tabel I.2. Kebutuhan Data

No	Sasaran	Manfaat	Kebutuhan Data	Jenis Data	Teknik Pengumpulan Data	Sumber Data	Tahun
1	Mengidentifikasi karakteristik elemen utama shelter BRT	Mengetahui kondisi dimensi utama pada BRT	Lebar BRT	Primer	Kuesioner	Pejalan kaki dan pengguna BRT di Jalan Pemuda segmen I dan segmen II.	2021
2	Mengidentifikasi kenyamanan pejalan kaki	Mengetahui kondisi faktor-faktor kenyamanan pejalan kaki di Jalan Pemuda	a. Sirkulasi b. Bentuk c. Kebersihan d. Keamanan	Primer	Kuesioner	Pejalan kaki dan pengguna BRT di Jalan Pemuda segmen I dan segmen II.	2021
3	Mengidentifikasi pengaruh keberadaan shelter BRT terhadap kenyamanan pejalan kaki.	Mengetahui ada dan tidaknya pengaruh keberadaan shelter BRT terhadap kenyamanan pejalan kaki	Hasil Kueioner	Primer	Kuesioner	Pejalan kaki dan pengguna BRT di Jalan Pemuda segmen I dan segmen II.	2021

Sumber: Hasil Analisis Penyusun, 2021



B. Populasi, Sample, dan Teknik Sampling

Sampel adalah bagian dari karakteristik dan jumlah dari sebuah populasi. Oleh karenanya sampel yang digunakan harus benar-benar merepresentatifkan sebuah penelitian tersebut. Semakin banyak jumlah sampel yang mendekati sebuah populasi, maka peluang bagi kesalahan generalisasi akan semakin kecil. Namun sebaliknya, jika semakin kecil jumlah sampel maka semakin besar peluang kesalahan pada generalisasi (Sugiyono, 2017). Pengambilan sampel dilakukan dengan cara penghitungan Rumus Slovin dengan derajat ketelitian 5%. Berdasarkan perhitungan, peneliti melakukan sebuah observasi harian yang tujuannya untuk menentukan responden yang merupakan populasi gabungan dari jumlah pengguna BRT dan juga pejalan kaki baik dari segmen I maupun segmen II. Hal ini mengingat adanya pandemi corona dan era “new normal”.

Tabel I.3. Data Segmen I (Jalan Pemuda 90-92, Kembangsari, Kecamatan Semarang Tengah)

Tanggal	Jumlah Pengguna BRT	Jumlah Pejalan Kaki
23 Juli	23 Orang	16 Orang
24 Juli	19 Orang	13 Orang
25 Juli	7 Orang	11 Orang
26 Juli	9 Orang	5 Orang
27 Juli	12 Orang	20 Orang
28 Juli	9 Orang	12 Orang
29 Juli	5 Orang	13 Orang

Sumber: Data Pengguna BRT Berdasarkan Rekap Petugas; Data Jumlah Pejalan Kaki dihitung berdasarkan observasi manual/survey primer peneliti.

Dalam kurun waktu 7 hari setelah dilakukan survey primer, asumsi jumlah keseluruhan pengguna jalur pejalan kaki di segmen I berjumlah 275 orang. Berikut merupakan data yang di rekap dalam segmen II.

Tabel I.4. Data Segmen II (Jalan Pemuda, Sekayu, Kecamatan Semarang Tengah)

Tanggal	Jumlah Pengguna BRT	Jumlah Pejalan Kaki
23 Juli	1.252 Orang	135 Orang
24 Juli	1.010 Orang	140 Orang
25 Juli	1.211 Orang	160 Orang
26 Juli	462 Orang	72 Orang
27 Juli	1.019 Orang	152 Orang
28 Juli	1.329 Orang	102 Orang
29 Juli	1.200 Orang	115 Orang

Sumber: Data Pengguna BRT Berdasarkan Rekap Petugas; Data Jumlah Pejalan Kaki dihitung berdasarkan observasi manual/survey primer peneliti.

Sedangkan di segmen II, terdapat perbedaan signifikan pada pengguna BRT Trans Semarang juga pada jumlah pejalan kaki yang melakukan aktivitas sirkulasi pada jalur pejalan kaki tersebut. Hal ini merupakan perbedaan shelter transit dan non transit, terlebih di era new normal saat pandemi. Dalam kurun waktu 7 hari setelah dilakukan survey primer, asumsi jumlah keseluruhan pengguna jalur pejalan kaki di segmen II berjumlah 8.359 orang.

Jika asumsi jumlah pengguna pejalan kaki (baik pengguna BRT maupun pejalan kaki biasa) di segmen I dan di segmen II digabungkan, maka akan berjumlah 8.634 orang.

Lalu, pengambilan sampel pada penelitian ini menggunakan Rumus Slovin sebagai berikut:

Keterangan:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

n = Ukuran Sampel

N = Ukuran Populasi

1 = Konstanta

e^2 = Kelonggaran Ketidakteelitian Kesalahan yang Dapat Ditolelir (5%)



$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

$$n = \frac{8.634}{1 + (8.634 \cdot (5\%)^2)}$$

$$n = \frac{8.634}{1 + (8.634 \cdot \left(\frac{5}{100}\right)^2)}$$

$$n = \frac{8.634}{1 + (8.634 \cdot (0,05)^2)}$$

$$n = \frac{8.634}{1 + (8.634 \cdot \frac{1}{400})}$$

$$n = \frac{8.634}{1 + 21,58}$$

$$n = \frac{8.634}{22,58}$$

$$n = \frac{8.634}{22,6}$$

$$n = 382,03$$

$$n = 382$$

Jadi, dapat ditarik konklusi bahwa asumsi sampel pada penelitian ini adalah sejumlah 382 responden.

C. Pengelolaan Data

Setelah data terkumpul, tahapan selanjutnya adalah pengolahan data antara lain: editing, Klasifikasi data, dan Tabulasi data, khususnya pada data primer. Data primer yang berupa tabel hasil kuesioner dilakukan pengukuran pada tiap pertanyaannya. Dalam penelitian ini, skala pengukuran yang akan digunakan adalah model skala Likert, model ini memiliki gradasi pilihan jawaban dari positif, netral, dan negatif. Pilihan ganda negative (tidak berpengaruh) diletakkan pada pilihan pertama dan pilihan ganda positif (paling berpengaruh) diletakkan pada nomor terakhir. Dalam penyusunan ini bentuk penyusunan pilihan ganda di

bentuk dalam kalimat positif, netral atau negatif. Responden akan menjawab beberapa pertanyaan sesuai dengan skala yang disediakan berupa interval. Model skala likert diharuskan untuk membuat terjemah akan jawaban kalimat yang telah diberikan pada beberapa alternatif pilihan yang disediakan. Pada penelitian ini menggunakan skor yang berbedapa pada setiap jawaban, penjelasan sebagai berikut:

Tabel I.5. Skoring Kuesioner

Jawaban	Skor	Keterangan
A	1	Tidak Berpengaruh
B	2	Cukup Berpengaruh
C	3	Sangat Berpengaruh

Skor 1 menandakan nilai paling rendah, karena dianggap tidak berpengaruh, sedangkan skor 2 dianggap sebagai menengah atau kurang berpengaruh, dan skor 3 dianggap paling tinggi atau yang paling berpengaruh. Pada pertanyaan terkait perubahan pemanfaatan jalur Pejalan Kaki, jawaban A mengandung artian sebagai sesuatu yang “tidak berpengaruh”, kemudian jawaban B mengandung arti sebagai sesuatu yang “kurang berpengaruh” dengan kata lain jawaban B merupakan pertengahan antara jawaban A dan jawaban C, jawaban C mengandung arti sebagai sesuatu yang “sangat berpengaruh.”

1.7.3. Teknik Analisis Data

Tahap analisis ini akan menjelaskan tentang prinsip dasar analisis yang akan digunakan. Pada penelitian ini menggunakan teknik analisis regresi dan statistik deskriptif. Berikut merupakan penjelasannya:

A. Statistik Deskriptif

Statistik deskriptif menurut Sugiyono (2015) adalah cara analisis data dengan mendeskripsikan data yang telah terkumpul dari hasil kuesioner dan observasi yang bersifat tidak terukur. Bentuk analisis ini berupa tabel, grafik, diagram, perhitungan persentase. Terdapat 3 tahapan dalam analisis data, yaitu:

Tabel I.6. Teknik dan Metode Analisis

No	Sasaran	Teknik dan Metode Analisis
1.	Mengidentifikasi karakteristik elemen utama shelter BRT	Deskriptif Tabel
2.	Mengidentifikasi kenyamanan pejalan kaki	Deskriptif Tabel
3.	Mengidentifikasi pengaruh	Statistik Regresi (untuk

No	Sasaran	Teknik dan Metode Analisis
	keberadaan shelter BRT terhadap kenyamanan pejalan kaki.	mengetahui ada atau tidaknya pengaruh)

Sumber: Hasil Analisis Penyusun, 2021

B. Regresi Linier

Pembacaan dan pengambilan keputusan koefisien berdasarkan Bungin dengan hipotesis awal seperti berikut :

$H_0 : \rho = 0$, Tidak terdapat pengaruh antara Keberadaan Shelter BRT terhadap kenyamanan jalur pejalan kaki di Jalan Pemuda Kota Semarang

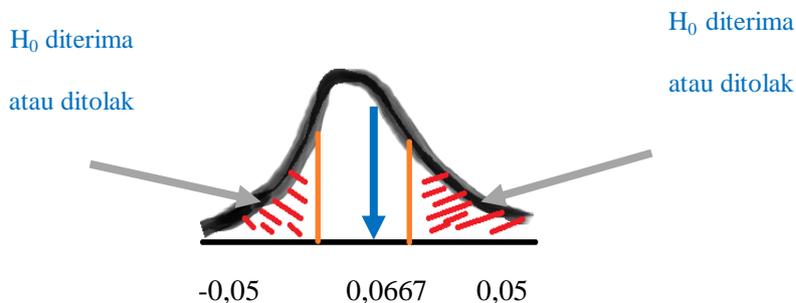
$H_1 : \rho \neq 0$, Terdapat pengaruh antara Keberadaan Shelter BRT terhadap kenyamanan jalur pejalan kaki di Jalan Pemuda Kota Semarang.

Bahwa nilai F hitung= 733,973 dengan tingkat signifikan sebesar $0,000 < 0,05$, maka model regresi dapat dipakai untuk memprediksi, dengan ada pengaruh variabel shelter BRT (X) terhadap variabel kenyamanan alur pejalan kaki (Y).

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,813	,667	,667	2,621

Sumber: Hasil Analisis Penyusun, 2021

Besarnya nilai korelasi/ hubungan (R) yaitu sebesar 0,813 dari output tersebut diperoleh koefisien determinasi (R Square) sebesar 0,667 yang mengandung pengertian bahwa pengaruh variabel bebas (Shelter BRT) terhadap variabel terikat (Kenyamanan Jalur pejalan kaki) adalah sebesar 66,7 %.



Gambar 1.5. Pengujian H_0 ditolak

C. Analisis Korelasi

Analisis korelasi adalah salah satu teknik analisis dalam statistik yang digunakan untuk mencari hubungan antara dua variabel yang bersifat kuantitatif. Hubungan dua variabel tersebut dapat terjadi karena adanya hubungan sebab akibat atau dapat pula terjadi karena kebetulan saja. Dua variabel dikatakan berkorelasi apabila perubahan pada variabel yang satu akan diikuti perubahan pada variabel yang lain secara teratur dengan arah yang sama (korelasi positif) atau berlawanan (korelasi negatif). Pada penelitian ini menggunakan alat analisis korelasi karena dalam penelitian ini mencari hubungan antara dua variabel yaitu antara Shelter BRT dengan Kenyamanan Pejalan Kaki apakah dengan adanya pengaruh keberadaan shelter BRT terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki di Jalan Pemuda. Dengan rumus:

$$r_{xy} = \frac{n\sum xy - (\sum x)(\sum y)}{[\sqrt{n\sum x^2 - (\sum x)^2}][\sqrt{n\sum y^2 - (\sum y)^2}]}$$

Keterangan:

r_{xy} : Korelasi

N : banyaknya subyek

X : variabel independent

Y : variabel dependent

Analisis pengukuran nilai pengaruh disusun berdasarkan penjabaran setiap item pertanyaan kuesioner dengan distribusi tabel frekuensi per item pertanyaan untuk mengetahui seberapa besar persen dari masing-masing jawaban dari setiap Ho diterima atau ditolak Ho diterima atau ditolak 27 pertanyaan kemudian untuk penilaian korelasi antara dua variabel setiap jawaban dapat diberi nilai sebagai berikut : Kemudian di dalam penentuan keputusan apakah nilai yang didapatkan memiliki korelasi atau tidak, berikut merupakan tabel korelasi berdasarkan nilai koefisien hitung antara variabel berikut:

Tabel I.7. Hasil Korelasi

Variabel		Kenyamanan Pejalan Kaki			
		Sirkulasi	Bentuk	Kebersihan	Keamanan
Shelter BRT	Dimensi Shelter	.777	.496	.483	.635

Sumber: Hasil Analisis Penyusun, 2021

D. Uji Validitas

Uji validitas dihitung pada R hitung yang harus lebih besar dari R tabel, dan nilai Sig. Yang tidak lebih besar dari 0,05 (5%).

Tabel I.8. Uji Validitas Data

No Soal	r tabel (sig. 5%) N=300	r hitung	Kriteria
Correlation Variabel X (Bebas)			
1	0,113	.661	Valid
2	0,113	.649	Valid
3	0,113	.480	Valid
4	0,113	.538	Valid
Correlation Variabel Y (Terikat)			
5	0,113	.709	Valid
6	0,113	.723	Valid
7	0,113	.703	Valid
8	0,113	.661	Valid
9	0,113	.692	Valid
10	0,113	.699	Valid
11	0,113	.663	Valid
12	0,113	.678	Valid
13	0,113	.658	Valid
14	0,113	.665	Valid
15	0,113	.687	Valid

Sumber: Hasil Analisis Penyusun, 2021

Berdasarkan tabel uji validitas semua kuesioner yang akan digunakan untuk perhitungan Statistik menggunakan Aplikasi SPSS dinilai valid atau bisa digunakan.

E. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas dihitung pada nilai Cronbach's Alpha yang lebih besar dari 0,6 (standar penelitian). Reliabilitas merupakan tahap yang dilakukan untuk menguji item konsistensi jawaban dari responden, artinya pertanyaan dapat dilakukan kembali pada objek yang sama dengan dua waktu yang berbeda. Berikut merupakan uji reliabilitas dengan sampel 300 responden:

Tabel I.9. Hasil Uji Reliabilitas

Sumber: Hasil Analisa

Variabel Shelter BRT (X)		Variabel Kenyamanan Pejalan Kaki (Y)	
Reliability Statistics		Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items	Cronbach's Alpha	N of Items
.649	4	.707	11



1.8. Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Memuat penjelasan mengenai latar belakang, rumusan permasalahan, tujuan dan sasaran penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup (wilayah dan materi), keaslian penelitian, kerangk pemikiran, metodologi penelitian yang digunakan, serta sistematika pembahasan tugas akhir.

BAB II KAJIAN TEORI TENTANG PENGARUH KEBERADAAN SHELTER BRT TERHADAP KENYAMANAN PEJALAN KAKI DI JALAN PEMUDA KOTA SEMARANG

Pada bab ini berisi tentang teori-teori yang berkaitan dengan masalah yang dibahas pada latar belakang.

BAB III GAMBARAN WILAYAH STUDI

Paparan mengenai wilayah studi, baik dalam kerangka makro maupun yang berkaitan dengan tujuan studi. Pada dasarnya yang dikemukakan dalam bagian ini adalah data-data yang telah berhasil dikumpulkan selama penelitian.

BAB IV ANALISIS

Memuat perbandingan antara data dengan teori atau standar. baku yang bisa berbentuk kualitatif maupun kuantitatif. sesuai dengan alat analisa yang digunakan. Dalam beberapa hal, di dalam bagian analisis ini juga bisa dikemukakan keterkaitan antara hasil analisis yang satu dengan lainnya.

BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Bagian kesimpulan menjelaskan secara ringkas hasil penelitian dan harus menjawab tujuan penelitian. Rekomendasi adalah saran dari penulis yang ditujukan kepada pihak-pihak terkait, catatan. mengenai kelemahan penelitian yang bersangkutan, serta rekomendasi studi lanjutan yang berkaitan dengan fokus maupun lokus penelitian.