PERSEPSI MASYARAKAT TENTANG KEBIJAKAN TRANSPORTASI ONLINE DI TERMINAL PURABAYA SIDOARJO

Skripsi

Disusun untuk Memenuhi Tugas Akhir Guna Memperoleh Gelar Sarjana Strata Satu (S-1) dalam Program Studi Politik Islam

Oleh:

SITI NURCHOTIMAH

E04213102

PRODI POLITIK ISLAM

FAKULTAS USHULUDIN DAN FILSAFAT

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN AMPEL

SURABAYA

2018

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini saya:

Nama : SITI NURCHOTIMAH

NIM : E040213102

Jurusan : FILSAFAT POLITIK ISLAM

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini secara keseluruhan adalah hasil penelitian/karya saya sendiri, kecuali pada bagian-bagian yang dirujuk sumbernya.

Surabaya, 22 Januari 2018

akan,

METERAI TEMPEL

F579CAFF858638172

6000

ENAM RIBU RUPIAH

Siti Nurchotimah

NIM: E040213102

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Skripsi ini disusun oleh:

Nama : SITI NURCHOTIMAH

NIM : E04213102

Jurusan : FILSAFAT POLITIK ISLAM

Judul : Persepsi Masyarakat Tentang Kebijakan Transportasi Online di Terminal Purabaya Sidoarjo.

Telah diperiksa dan disetujui untuk diujikan.

Surabaya, 22 Januari 2018

Pembimbing,

Dr. Abdul Chalik, M. Ag

NIP.197306272000031002

PENGESAHAN SKRIPSI

Skripsi ini oleh Siti Nurchotimah telah dipertahankan di depan

Tim Penguji Skripsi

Surabaya, 31 Januari 2018

Mengesahkan,

Universitas Islam Negeri Sunan Ampel

Fakultas Ushuluddin Dan Filsafat

Dekan,

Dr. Muhid. M. Ag
NIP : 196310021993031002

Ketua,

Dr. Abdul Chalik, M. Ag
NIP : 197306272000031002

Sekertaris,

Zaky Ismail, M.Si
NIP : 198212302011011007

Penguji I,

Dr. Slamet Muliono Redjosari, M. Si
NIP : 196811291996031003

Penguji II,

Dr. Khoirul Yahya, S. Ag, M.Si
NIP : 197202062007101003

KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN AMPEL SURABAYA
PERPUSTAKAAN
Jl. Jend. A. Yani 117 Surabaya 60237 Telp. 031-8431972 Fax.031-8413300
E-Mail: perpus@uinsby.ac.id

LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
KARYA ILMIAH UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademika UIN Sunan Ampel Surabaya, yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : Siti Nurchotimah
NIM : E04213102
Fakultas/Jurusan : Ushuluddin / Politik Islam
E-mail address : Sitinurchotimah27@gmail.com

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya, Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif atas karya ilmiah :
☑ Sekripsi ☐ Tesis ☐ Desertasi ☐ Lain-lain (.....)
yang berjudul :
Persepsi masyarakat tentang Kebijakan Transportasi Online di Terminal Purabaya Sidoarjo

beserta perangkat yang diperlukan (bila ada). Dengan Hak Bebas Royalti Non-Ekslusif ini Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya berhak menyimpan, mengalih-media/format-kan, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data (database), mendistribusikannya, dan menampilkan/mempublikasikannya di Internet atau media lain secara ***fulltext*** untuk kepentingan akademis tanpa perlu meminta ijin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan atau penerbit yang bersangkutan.

Saya bersedia untuk menanggung secara pribadi, tanpa melibatkan pihak Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya, segala bentuk tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah saya ini.

Demikian pernyataan ini yang saya buat dengan sebenarnya.

Surabaya, 12 Februari 2018

Penulis

(Siti Nurchotimah)

ABSTRAK

Siti Nurchotimah (E04213102); Persepsi Masyarakat Tentang Kebijakan Transportasi Online di Terminal Purabaya Sidoarjo

Penelitian ini dilatarbelakangi sebuah fakta di masyarakat tentang konflik yang muncul pada sektor transportasi di Indonesia. Munculnya layanan jasa transportasi berbasis online ini merupakan inovasi atas layanan jasa transportasi umum yang dirasa kurang efektif dan efisien dalam pelaksanaanya. Seiring dengan tututan pengguna jasa layanan dan keinginan masyarakat akan penyelenggaraan transportasi yang aman, nyaman, cepat dan tepat waktu, yang didukung perkembangan teknologi, maka kehadiran transportasi berbasis online ini dengan cepat mampu diterima oleh masyarakat. Namun, berbanding terbalik dengan yang dirasakan oleh para pengemudi jasa angkutan umum di Terminal Purabaya Sidoarjo, yaitu pendapatan yang semakin menurun. Oleh karena itu, kebijakan tentang larangan kawasan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo dianggap sebagai benang merah atas konflik yang terjadi antara pihak angkutan umum dan transportasi online. Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini yang *Pertama*, Bagaimana kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo. *Kedua*, Bagaimana persepsi masyarakat tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo.

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan pendekatan kuantitatif dengan jenis penelitian kuantitatif deskriptif. Sampel dalam penelitian ini berjumlah 100 orang yang diambil menggunakan teknik *purposive sampling*. Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini diantaranya adalah observasi, angket, dan dokumentasi. Analisis data yang dipakai adalah statistik deskriptif dengan menggunakan rumus persentase.

Hasil penelitian ini menunjukkan dua hasil, yakni *Pertama*, tingkat efektivitas kebijakan publik tentang kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo berdasarkan hasil penelitian sudah dilaksanakan secara "efektif". Hal ini bisa dilihat dengan persentase responden yang menyatakan sangat setuju dan setuju pada kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo sebesar 73 (73%) responden, sedangkan yang menyatakan tidak setuju dan sangat tidak setuju hanya sebesar 27 (27%) responden saja. *Kedua*, Persepsi masyarakat yang dalam hal ini adalah masyarakat pengguna layanan jasa transportasi online (Go-jek, Uber dan Grab) yang berada di Terminal Purabaya Sidoarjo dan masyarakat yang bertempat tinggal di kawasan larangan transportasi online. Hal ini bisa dibuktikan dengan hasil angket yang menunjukkan 79 (79%) responden menyatakan "baik" terhadap kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo, sedangkan yang menyatakan "tidak baik" hanya 21 (21%) responden saja.

Kata Kunci: Kebijakan Publik, Efektivitas, Transportasi, Persepsi Masyarakat.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL i

HALAMAN PRASYARAT ii

PERNYATAAN KEASLIAN iii

PERSETUJUAN PEMBIMBING iv

PENGESAHAN TIM PENGUJI v

MOTTO vi

PERSEMBAHAN vii

KATA PENGANTAR viii

ABSTRAK x

DAFTAR ISI xi

DAFTAR TABEL xiv

DAFTAR GAMBAR xvi

BAB I PENDAHULUAN 1

A. Latar Belakang Masalah 1

B. Rumusan Masalah 10

C. Tujuan Penelitian 11

D. Manfaat Penelitian 11

E. Batasan Penelitian 12

F. Definisi Operasional 12

G. Variabel Penelitian Dan Indikator 14

H. Penelitian Terdahulu 15

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

I. Sistematika Pembahasan 20

BAB II LANDASAN TEORI 22

A. Konsep Persepsi 22

B. Kebijakan Publik 26

1. Pengertian Kebijakan Publik 26

2. Tahap-Tahap Kebijakan Publik 29

3. Ciri-Ciri Kebijakan Publik 32

4. Efektivitas Kebijakan Publik 34

C. Pengertian Transportasi 44

1. Pengertian Transportasi 44

2. Kriteria Jasa Transportasi Efektif dan Efisien 47

3. Transportasi Online 51

D. Kerangka Berpikir 58

BAB III METODE PENELITIAN 60

A. Pendekatan Dan Jenis Penelitian 60

1. Pendekatan Penelitian 60

2. Jenis Penelitian 60

B. Obyek Penelitian 60

1. Populasi 60

2. Sampel 63

C. Jenis Data Dan Sumber Data 65

D. Teknik Pengumpulan Data 66

1. Observasi 66

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

2. Angket 66

3. Dokumentasi 67

E. Analisis Data 68

BAB IV HASIL PENELITIAN 70

A. Deskripsi Lokasi Penelitian 70

B. Karakteristik Responden 75

C. Penyajian Data Penelitian 78

BAB V PEMBAHASAN DAN DISKUSI HASIL PENELITIAN 90

A. Kebijakan Transportasi Online Tentang Kawasan Larangan Transportasi Berbasis Online di Terminal Purabaya Sidoarjo 90

B. Persepsi Masyarakat Tentang Kebijakan Kawasan Larangan Transportasi Berbasis Online di Terminal Purabaya Sidoarjo 108

BAB VI PENUTUP 125

A. Kesimpulan 125

B. Saran 128

DAFTAR PUSTAKA 130

LAMPIRAN

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Smartphone merupakan bentuk perkembangan dari pesatnya kemajuan teknologi dalam dekade terakhir ini. Munculnya smartphone yaitu pada tahun 2007 yang langsung mendapat antusias tinggi dari konsumen di Amerika dan kemudian mewabah hampir ke seluruh dunia termasuk Indonesia. Sebuah perangkat yang awalnya hanya berfungsi sebagai alat komunikasi, kini berkembang menjadi suatu perangkat yang dapat diandalkan dalam segala hal sebagai penunjang aktivitas manusia. Sekarang ini, alat yang mempunyai tingkat mobilitas tinggi tersebut dapat dikatakan sebagai kebutuhan utama manusia yang akan sangat sulit jika dipisahkan. Sehingga, inovasi-inovasi terkait smartphone akan selalu menarik di kalangan masyarakat yang nantinya akan terus menambah jumlah produksi dan kualitas yang dituntut agar semakin *up to date*. Pemanfaatan smartphone diharapkan mampu memudahkan segala pekerjaan manusia seiring bertambahnya jumlah penggunanya bahkan hampir di setiap kalangan masyarakat. Berikut jumlah pengguna smartphone hingga tahun 2017 dan prediksi pengguna smartphone pada tahun 2018[1] :

[1]https://id.techinasia.com/jumlah-pengguna-smartphone-di-indonesia-2018/, diakses pada 21 Oktober 2017, pukul 22.25 WIB.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Gambar 1.1
Pengguna Smartphone di Indonesia

Lembaga riset digital marketing Emarketer memperkirakan pada 2018 jumlah pengguna aktif smartphone di Indonesia lebih dari 100 juta orang. Dengan jumlah sebesar itu, Indonesia akan menjadi negara dengan pengguna aktif smartphone terbesar keempat di dunia setelah Cina, India, dan Amerika.[2]

Tingginya para pengguna smartphone di Indonesia tidak hanya disebabkan oleh besarnya ketersediaan berbagai macam produk-produk smartphone tetapi juga disebabkan oleh meratanya jaringan internet. Smartphone sangat identik dengan layanan aplikasi yang selalu terhubung dengan jaringan internet. Salah satu penggunaan aplikasi berbasis mobile yang saat ini sedang marak di kalangan masyarakat Indonesia adalah pada sektor transportasi. Transportasi tentu sangat penting dalam kehidupan manusia. Transportasi sebagai alat yang digunakan manusia dalam melakukan berbagai aktifitas. Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam

[2]https://www.kominfo.go.id/content/detail/6095/indonesia-raksasa-teknologi-digital-asia/0/sorotan_media, diakses pada 21 Oktober 2017, pukul 22.41 WIB.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

kehidupan masyarakat Indonesia. Secara umum, transportasi dapat diartikan sebagai usaha pemindahan, atau pergerakan orang atau barang dari suatu lokasi, yang disebut lokasi asal, ke lokasi lain, yang biasa disebut lokasi tujuan, untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu pula.[3] Terutama di Kota, segala kegiatannya memerlukan transportasi sebagai sarana dan prasarana agar efektif dan efisien. Selain itu, Tamin mengungkapkan bahwa, prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan; (2) sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut.[4]

Oleh karena itu, para pengembang aplikasi mobile bersaing memberikan berbagai inovasi untuk memudahkan para konsumen dalam menggunakan jasa transportasi melalui pemesanan secara online jenis jasa yang diperlukan hanya melalui aplikasi di smartphone mereka. Perushaan penyedia layanan jasa transportasi online yang ada di Indonesia adalah Go-jek, Uber dan Grab yang masing-masing terdiri dari kendaraan roda dua (R2) dan roda empat (R4). Cara menggunakan layanan ini sudah dikemas dalam sebuah aplikasi yang harus didownload pada smartphone pengguna. Kemudian pemesanan dan pembayarannya pun sangat praktis. Standart tarif sudah ada sebelum pemesanan dilakukan yang dihitung per kilometer. Besarnya biaya perjalanan akan muncul sesuai dengan jarak yang ditempuh dari tempat penjemputan

[3]Fidel Miro, *Pengantar Sistem Transportasi* (Penerbit Erlangga, 2012), 1.
[4]Tamin Ofyar Z, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi* (Bandung: Penerbit ITB, 1997), 5.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

hingga ke tujuan. Fasilitas lain yang menjadi andalan jasa transportasi online R2 adalah sudah tersedianya helm berstandart Nasional Indonesia dan masker sebagai pelindung hidung. Sedangkan untuk R4 karena kendaraan pribadi yang digunakan, dapat dipastikan nyaman karena fasilitasnya lengkap, seperti sabuk pengaman, AC dan audio. Tarif yang ditetapkan juga relatif lebih murah jika dibandingkan dengan transportasi konvensional. Sehingga masyarakat lebih antusias menggunakan transportasi berbasis online ini dibanding transportasi konvensional. Seperti yang dikatakan Rahardjo Adisasmita, khususnya mengenai pemindahan barang-barang, kualitas jasa transportasi barang harus dilaksanakan secara efektif dan efisien dengan cara lancar/cepat, aman, teratur, bertanggung jawab, dan murah.[5]

Dikarenakan banyaknya masyarakat yang lebih memilih menggunakan transportasi berbasis online, keberaadaannya pun mendapat respon pro dan kontra dari berbagai lapisan masyarakat. Khususnya sebagian besar pengemudi transportasi konvensional yang sudah ada lebih dulu. Mereka merasa dengan kehadiran transportasi bebrbasis online, eksistensi pekerjaannya menjadi tersaingi dan tersisihkan. Sehingga, dari pihak pengemudi transportasi konvensional sangat menolak keras keberadaan transportasi berbasis online.

Dalam aksi penolakan keberadaan transportasi berbasis online oleh pihak transportasi konvensional di berbagai kota di Indonesia, banyak yang berakhir dengan tindak kekerasan. Tindakan kekerasan tersebut dilakukan secara

[5]Rahardjo Adisasmita, *Analisis Kebutuhan Transportasi* (Yogyakarta : Penerbit Graha Ilmu, 2015), 35.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

personal maupun kelompok. Berikut beberapa kasus tindak kekerasan yang pernah terjadi antara pengemudi transportasi konvensional terhadap pengemudi transportasi online:

1. Depok, 3 Oktober 2015

   Tahun 2015 adalah saat dimana aplikasi layanan transportasi online sedang naik pamor. Dari banyak kasus kekerasan, yang paling kentara adalah insiden Sabtu malam 3 Oktober 2015, bentrokan antara ojek online dan ojek pangkalan terjadi di kampus Universitas Indonesia, Depok. Peristiwa ini dipicu kejadian kecil yang terjadi sebelumnya antara kedua pihak. Peristiwa bermula ketika korban, Ibrahim (40), warga Jakarta usai mengantarkan penumpang di dalam kampus UI sekira pukul 10.00 WIB. Ketika dalam perjalanan pulang, tiba-tiba dari arah belakang dirinya dipukul oleh seorang pengendara motor yang diyakini adalah ojek pangkalan. Usai memukul kepala korban, pelaku kabur. Peristiwa itu terjadi di Kampung Kukusan, belakang ojek pangkalan UI Fakultas Teknik.

   Tak terima dengan kejadian ini, korban pun langsung men-*share* apa yang dialaminya itu ke group GoJek. Alhasil, sejumlah rekan korban pun berdatangan. Jumlah diperkirakan mencapai ratusan orang. Aparat kepolisian Resort Kota Depok langsung melakukan penjagaan ekstra di kawasan Universitas Indonesia

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

paska aksi *sweeping* yang dilakukan ojek online Gojek di wilayah tersebut.[6]

2. Yogyakarta, 26 Februari 2017

Sebuah mobil milik pengendara aplikasi Go-Car dirusak oleh beberapa sopir taksi. Salah seorang sopir melakukan penjemputan di bagian utara Yogyakarta setelah mendapat pesanan melalui aplikasinya. Ternyata pesanan tersebut adalah jebakan yang dilakukan oleh sopir taksi.[7]

3. Bekasi, 28 Juli 2017

Seorang pengemudi ojek *online* di Bekasi, Jawa Barat, ditabrak dan dikroyok para pengemudi angkutan kota (angkot) bernomor K 15A jurusan Pondok Ungu Permai - Terminal Bekasi, Jumat (28/7/2017). Peristiwa itu terjadi di sekitar SPBU (stasiun pengisian bahan bakar umum) Perwira, Bekasi Utara, pada sekitar pukul 07.00 WIB.

Kapolsek Bekasi Utara, Kompol Suroto menjelaskan kejadian tersebut kemungkinan besar karena ada salah paham antara pengemudi ojek itu dengan sopir angkot. Korban saat ini sudah diamankan di Polsek Bekasi Utara. Sementara tersangka

[6]https://kumparan.com/ardhana-pragota/daftar-pertikaian-transportasi-online-vs-transportasi-konvensional/, diakses pada 22 Oktober 2017, pukul 01.37 WIB.
[7]Ibid,...

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

pelaku belum ditemukan. Angkot yang menjadi barang bukti sudah diamankan dan akan dibawa ke Polsek Bekasi Utara.[8]

Beberapa bulan setelah konflik tersebut menyurut dari pantauan media dan masyarakat, muncul masalah baru yaitu pelarangan terhadap layanan transportasi berbasis *online*. Dasar hukum Kementerian Perhubungan melarang transportasi berbasis *online*, seperti Go-Jek, Uber, dan GrabTaxi, beroperasi karena dinilai tidak memenuhi ketentuan sebagai angkutan umum seperti yang telah dijelaskan dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang angkutan jalan, Peraturan Kepala Kepolisian RI Nomor 5 Tahun 2012.

1. Pasal 53 ayat (1) UU nomor 22 tahun 2009 : kendaraan bermotor umum wajib dilakukan uji berkala dalam rangka pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan.
2. Pasal 173 UU nomor 22 tahun 2009 : perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan dan/atau barang wajib memiliki izin penyelenggaraan angkutan. Izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek; izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek; izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.

[8]http://megapolitan.kompas.com/read/2017/07/28/12401371/setelah-ditabrak-pengemudi-ojek-online-dikeroyok-sopir-angkot/, diakses pada 22 Oktober 2017, pukul 02.07 WIB.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

3. Pasal 23 ayat (3) pasal 43 (2) PP Nomor 74 Tahun 2014 : angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum menggunakan mobil penumpang umum dan mobil bus umum.
4. Pasal 39 ayat (3) Peraturan Kepala Kepolisian RI Nomor 5 Tahun 2012 : tanda nomor kendaraan bermotor umum adalah dasar kuning, tulisan hitam.

Pelarangan yang disuarakan oleh Kementrian Perhubungan langsung mendapat reaksi keras dari masyarakat. Larangan beroperasi terhadap transportasi online itu pun dicabut karena mendapat berbagai respon dari masyarakat bahkan Presiden Republik Indonesia. Masyarakat merasa dengan kehadiran transportasi online, mereka justru dimudahkan dalam bertransportasi. Presiden Jokowidodo mengisyaratkan pelarangan operasi transportasi *online* bukan solusi dari masalah transportasi saat ini. Bahkan, beliau menegaskan transportasi *online* sangat dibutuhkan masyarakat. Oleh karena itu, Jokowi meminta agar keberadaan transportasi *online* itu ditata. Seperti yang dituliskan pada akun twitternya.[9]

> *...“Saya segera panggil Menhub. Ojek dibutuhkan rakyat. Jangan karena aturan rakyat jadi susah. Harusnya ditata –JKW”*

Berdasarkan dampak positif yang dirasakan masyarakat dalam kemudahan bertransportasi online, pemerintah mengeluarkan kebijakan tentang transporatsi berbasis online di Indonesia dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 108 Tahun 2017 tentang

[9]https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20151218111258-185-99074/menhub-larang-gojek-jokowi-aturan-jangan-bikin-rakyat-susah/, diakses pada 22 Oktober 2017, pukul 02.37 WIB.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek.[10] Payung hukum yang diberikan pemerintah terhadap perusahaan penyedia jasa transportasi berbasis online ini juga berlaku pada pemilik kendaraan pribadi dan konsumennya sejak 1 November 2017.

Penolakan terhadap transportasi online juga terjadi di Terminal Purabaya Sidoarjo. Aksi penolakan dilakukan oleh para pengemudi sopir taksi dan angkutan kota. Terminal Purabaya merupakan merupakan pengembangan dari Terminal Joyoboyo yang kapasitasnya sudah tidak memadai serta berada dipusat kota yang tidak memungkinkan dilakukan pengembangan. Lokasi Terminal Purabaya berada di desa Bungurasih Kecamatan Waru Kabupaten Sidoarjo. Walaupun lokasi terminal Purabaya berada di Kabupaten Sidoarjo namun pengelolaan terminal dilakukan oleh Pemerintah Kota Surabaya. Aksi demo penolakan transportasi online oleh pihak transportasi konvensional yang terjadi di Surabaya mendesak pemerintah kota Surabaya untuk segera mengeluarkan peraturan daerah (perda) tentang transortasi online.

Namun, karena pemerintah kota Surabaya tidak segera mengeluarkan perda terkait transportasi online, maka pihak-pihak terkait (perwakilan lyn H, perwakilan taksi konvensional, perwakilan angkutan online (R2 dan R4), perwakilan dishub kabupaten Sidoarjo, perwakilan UPTD Terminal Purabaya, perwakilan DPC SPTI Sidoarjo) membuat kesepakatan yang ditandatangani bersama. Sehingga diputuskan bahwa transportasi online diperbolehkan beroperasi namun tidak dalam kawasan larangan transportasi online yang

[10] Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 26 Tahun 2017

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

sudah ditetapkan di Terminal Purabaya Sidoarjo terhitung mulai hari Kamis, 25 Agustus 2016. Lahirnya kebijakan ini menandakan bahwa Terminal Purabaya Sidoarjo merupakan satu-satunya terminal yang menerapkan sistem pelarangan transportasi online seperti di Bandara yang berjalan tertib hingga saat ini.

Kebijakan tersebut bertujuan agar semua jenis kendaraan umum konvensional khusunya lyn H dan taksi konvensional bisa tetap beroperasi seperti sediakala sebelum adanya transportasi berbasis online. Namun, pada kenyataanya, masyarakat lebih memilih transportasi online untuk melakukan perjalanan sampai ke tujuan dikarenakan transportasi online lebih efektif dan efisien.

Berdasarkan hal yang telah diuraikan di atas, maka penulis tertarik untuk mempelajari, memahami, dan meneliti secara lebih mendalam mengenai Persepsi Masyarakat Tentang Kebijakan Transportasi Online di Terminal Purabaya Sidoarjo.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang dijelaskan di atas maka rumusan persoalan dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo ?
2. Bagaimana persepsi masyarakat tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo ?

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

C. Tujuan Penelitian

Berkaitan dengan rumusan masalah di atas, maka peneliti mempuyai tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini. Adapun tujuan dari penelitian ini agar memperoleh gambaran yang jelas dan tepat serta terhindar dari adanya interpretasi dan meluasnya masalah dalam memahami isi penelitian. Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk menjelaskan kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo.
2. Untuk menjelaskan sejauh mana persepsi masyarakat tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo.

D. Manfaat Penelitian

Sejalan dengan tujuan penelitian diatas, maka gambaran penelitian ini diharapkan mampu memberikan manfaat terutama:

1. Manfaat Teoritis
    a. Memperkaya literatur serta bahan kajian ilmu politik dalam upaya perkembangan keilmuan.
    b. Menggambarkan fenomena sosial-politik yang ada.
    c. Penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan acuan dan pembelajaran di penelitian-penelitian berikutnya, terkait persepsi masyarakat tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

2. Manfaat Praktis

   a. Sebagai salah satu prasyarat untuk memenuhi gelar Ilmu Politik.

   b. Sebagai sarana pengembangan ilmu bagi penulis secara pribadi.

   c. Diharapkan penelitian ini bisa membantu masyarakat mengetahui sejauh mana persepsi masyarakat tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo.

E. Batasan Masalah

Untuk mempermudah didalam memahami penelitian ini, peneliti membatasi objek penelitian yang akan diteliti, yaitu masyarakat yang menjadi objek penelitian adalah masyarakat pengguna layanan jasa transportasi online (Go-jek, Uber dan Grab) yang berada di Terminal Purabaya Sidoarjo dan masyarakat yang bertempat tinggal di sekitar Terminal Purabaya Sidoarjo (pada kawasan larangan transportasi online).

F. Definisi Operasional

Definisi operasional adalah pengesahan konsep atau variabel yang abstrak ke tingkat yang realistis sehingga gejala tersebut mudah dikenali. Untuk memperoleh pengertian yang tepat dan jelas dalam memahami maksud yang terkandung dalam judul skripsi ini yaitu “Persepsi masyarakat tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo”, maka akan dijelaskan beberapa istilah-istilah yang terkandung di dalamnya, sebagai berikut :

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

1. **Persepsi masyarakat :** persepsi merupakan tanggapan atau pengetahuan lingkungan dari kumpulan individu-individu yang saling bergaul dan berinteraksi.[11] Jadi, persepsi yang dimaksud penulis adalah persepsi atau pandangan masyarakat terhadap kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo. Dalam hal ini yang dimaksud adalah persepsi masyarakat sangat baik, baik, kurang baik, ataupun tidak baik terhadap kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo.
2. **Kebijakan transportasi online :** Kebijakan atau policy berkaitan dengan perencanaan, pengambilan dan perumusan keputusan, pelaksanaan keputusan, dan evaluasi terhadap dampak dari pelaksanaan keputusan tersebut terhadap orang-orang banyak yang menjadi sasaran kebijakan (kelompok target). Kebijakan merupakan sebuah alat atau instrument untuk mengatur penduduk dari atas kebawah. Kebijakan sengaja disusun dan dirancang untuk membuat perilaku orang banyak yang dituju (kelompok target) menjadi terpola sesuai dengan bunyi dan rumusan kebijakan tersebut.[12] Sedangkan transportasi online (ojek online) adalah kendaraan atau layanan jasa transportasi berbasis aplikasi. Macam-macam jenis jasa transportasi online di Indonesia adalah Go-Jek, Uber dan Grab. Sehingga, kebijakan transportasi online adalah ketetapan atau keputusan

[11]Moh. Yuditrinurcahyo, kajian persepsi masyarakat terhadap rencana umum tata ruang kota kendal, magister teknik pembangunan wilayah dan kota program pascasarjana universitas diponegoro. Semarang, 2005. Hlm. 28.

[12]Amri Marzali, *Antropologi dan Kebijakan Publik*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group,2012) Hlm. 20.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

mengenai jasa angkutan online berbasis aplikasi. Kebijakan transportasi online yang dimaksud disini tertuang dalam surat pernyataan kesepakatan bersama terkait larangan transportasi online yang mengambil penumpang di sekitar Terminal Purabaya Sidoarjo.

G. Variabel Penelitian Dan Indikator

Pada penelitian ini terdapat satu variabel, yakni variabel independen/bebas (X). Variabel X tersebut membahas mengenai persepsi masyarakat tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo. Adapun indikator dari variabel tersebut adalah sebagai berikut:

Tabel 1.1
Variabel Dan Indikator Variabel X

Variabel	Sub Variabel	Indikator	Item Pertanyaan atau Pernyataan
Persepsi Masyarakat Tentang Kebijakan Transportasi Online	Pengetahuan	Mengetahui isi kebijakan	Nomor 1, 2, 3, 4, 5
	Pemahaman	Memahami tujuan kebijakan	Nomor 6, 7, 8, 9, 10
	Penilaian	Pro dan Kontra Terhadap Kebijakan	Nomor 11, 12, 13

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Tabel 1.2
Variabel Dan Indikator Variabel X

Variabel	Sub Variabel	Indikator	Item Pertanyaan Atau Pernyataan
Kebijakan Transportasi Online di Terminal Purabaya Sidoarjo	Efisiensi	Mengetahui Efisiensi Kebijakan	Nomor 1
	Kecukupan	Mengetahui Kecukupan Kebijakan	Nomor 2
	Perataan	Mengetahui Perataan Kebijakan	Nomor 3
	Responsivitas	Mengetahui Responsivitas Kebijakan	Nomor 4
	Ketepatan	Mengetahui Ketepatan Kebijakan	Nomor 5

H. Penelitian Terdahulu

Berdasarkan penelusuran terhadap penelitian dan penyajian yang telah ada, ditemukan karya ilmiah terdahulu yang berhubungan dengan penelitian ini, diantaranya adalah :

1. **Anis Agustin (2017)**

   Penelitian ini berjudul *"Persepsi Masyarakat Terhadap Pengguna Transportasi Online (Go-Jek) di Surabaya"* Jurnal Ilmu dan Riset

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Manajemen, Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Indonesia (STIESIA) Surabaya.

Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan dilakukan oleh penulis adalah sama-sama mempunyai pembahasan pada persepsi masyarakat atau publik sebagai subjek penelitiannya. Hanya saja penelitian yang dilakukan Anis Agustin lebih menekankan pada penggunaan transportasi Online (Go-jek) di Surabaya. Sedangkan penulis lebih menekankan pada seluruh pengguna jasa transportasi online tentang kebijakan transportasi online di sekitar Terminal Purabaya Sidoarjo.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa persepsi masyarakat terhadap penggunaan transportasi online (GO-JEK) berpengaruh signifikan dan positif. Persepsi masyarakat terbukti bahwa dapat mempengaruhi pandangan terhadap transportasi online. Dikarenakan tansportasi online melakukan pelayanan terhadap masyarakat, maka mulai dari kinerja maupun atribut transportasi dapat mempengaruhi persepsi masyarakat. Baik atau buruknya persepsi yang ada di masyarakat terhadap transportasi online, bergantung pada kualitas pelayanan itu sendiri. Kesuksesan sebuah pelayanan dibidang jasa ditunjang oleh kinerja para pengemudi transportasi online pada saat memberikan pelayanan terhadap masyarakat. Pelayanan yang diberikan kepada masyarakat akan sangat mempengaruhi persepsi

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

masyarakat sebagai konsumen baik itu persepsi buruk maupun persepsi yang baik terhadap transportasi online.

2. **Wardiman Darmadi (2016)**

Penelitian ini berjudul *"Dampak Keberadaan Transportasi Ojek Online (GO-JEK) Terhadap Transportasi Angkutan Umum Lainnya di Kota Makassar"* Skripsi, Program Studi Filsafat Dan Politik Fakultas Ushuluddin, Universitas Islam Negeri (UIN) Alauddin Makassar.

Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan dilakukan oleh penulis adalah sama-sama membahas tentang transportasi online dan dampaknya terhadap transportasi angkutan umum lainnya. Hanya saja penelitian yang dilakukan Wardiman Darmadi ini lebih menekankan pada dampak dari keberadaan transportasi online terhadap angkutan umum lainnya di Kota Makassar. Sedangkan penulis lebih menekankan pada tindakan berupa kebijakan transportasi online di wilayah Terminal Purabaya Sidoarjo atas dampak keberadaan transportasi online.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa GO-JEK atau ojek online adalah aplikasi yang berbasis *mobile* dengan sistem transportasi yang menggunakan berbagai bidang jasa termasuk angkutan umum,. Dalam sistem pembagian hasil Go- Jek 20% untuk driver GO-JEK 80% untuk perusahaan GO-JEK, ketertarikan minat penumpang terhadap angkutan online sangat di minati oleh masyarakat karena dinilai tarif

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

murah sampai ke lokasi tujuan aman mudah serta praktis dan menawarkan berbagai bidang jasa dengan tariff yang sudah di tentukan. Minat penmpang yang lebih banyak beralih ke angkutan online yang belum teregulasi ini menimbulkan pro dan kontra di kalangan driver konvensional yang di anggap tidak sesuai standar angkutan menurut undang-undang 22 tahun 2009. Para sopir angkutan konvensional melakukan aksi demo dalam persaingan tolak angkutan online karena berdampak pada pendapatan angkutan konvensional dan tokoh agama islam yang memandang bahwa persaingan angkutan online dan konvensional yang memicu konflik itu karena kecemburuan terhadap hak dan asasi masyarakat untuk memperoleh penghasilan serta kurangnya aqidah dan akhlak.

3. **Widya Wulandari (2016)**

Penelitian ini berjudul *"Analisis Efektivitas Transportasi Ojek Online Sebagai Pilihan Moda Transportasi di Jakarta (Studi Kasus: GO-JEK Indonesia)"* Skripsi, Program Studi Perencanaan Wilayah Dan Kota Fakultas Teknik, Universitas Esa Unggul Jakarta.

Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan dilakukan oleh penulis adalah sama-sama ingin mengetahui bagaimana respon masyarakat pengguna transportasi online terhadap layanan jasa yang diberikan. Hanya saja penelitian yang dilakukan Widya Wulandari ini lebih menekankan untuk mengukur tentang efektivitas transportasi online dengan mengetahui kedudukan transportasi ojek online (Go-

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Jek) sebagai agian dari moda transportasi serta respondennya hanya pengguna layanan jasa transportasi ojek online Go-Jek. Sedangkan penulis lebih menekankan pada respon masyarakat pengguna layanan jasa transportasi online yang ada di Indonesia, tidak hanya Go-jek saja melainkan Uber, Go-Jek dan Grab terhadap kebijakan larangan beroperasi transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo.

Hasil penelitian terhadap kedudukannya yang menunjukkan Transportasi *Online Go-Jek* belum diatur dalam undang-undang terkait lalu lintas dan angkutan jalan, namun keberadaannya saat ini menjadi moda transportasi publik bagi masyarakat di Jakarta karena telah memenuhi harapan sebagai moda transportasi yang diinginkan masyarakat. Pencapaian efektivitasnya sudah baik, namun masih belum optimal pada beberapa pelayanannya, seperti rentang waktu tempuh perjalanan, pelayanan pengemudi kepada pengguna, sistem aplikasi, keamanan dan keselamatan, dan tarif baru pada biaya yang dibebankan jarak dekat maupun jarak jauh. Oleh karena itu, perusahaan *Go-Jek* Indonesia sebaikanya bekerjasama dengan instansi terkait dengan transportasi dalam hal status dan perizinannya sebagai moda transportasi publik dan dengan beroperasinya transportasi ini yang cenderung diminati masyarakat diharapkan dapat menjadi acuan bagi pemerintah untuk menciptakan sistem pelayanan transportasi umum yang efektif, serta perlu dilakukan perbaikan atau evaluasi pada pelayanan yang masih belum optimal.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

I. Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan merupakan urutan sekaligus kerangka berfikir dalam penulisan skripsi ini, maka disusunlah sistematika pembahasan sebagai berikut:

BAB I: PENDAHULUAN

Dalam BAB ini berisikan tentang Latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Batasan Masalah, Definisi Operasional, Variabel dan Indikator Variabel, Penelitian Terdahulu, dan Sistematika Pembahasan.

BAB II: LANDASAN TEORI

Dalam BAB ini akan membahas mengenai Teori Persepsi Masyarakat, Teori Kebijakan Publik, dan Kerangka Berpikir.

BAB III: METODE PENELITIAN

BAB ini terdiri dari Pendekatan dan Jenis Penelitian, Obyek Penelitian (Populasi, Sampel, dan Teknik Sampel), Sumber Data (Data Primer dan Data Sekunder), Metode Pengumpulan Data (Observasi, Angket, dan Dokumentasi, Hipotesis, serta Teknik Analisis Data.

BAB IV: HASIL PENELITIAN

BAB ini akan membahas mengenai Deskripsi Lokasi Penelitian, Karakteristik Responden, Penyajian Data Penelitian.

BAB V: PEMBAHASAN DAN DISKUSI HASIL PENELITIAN

Pada BAB ini nantinya akan menganalisis tentang persepsi masyarakat pada kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo, Kebijakan

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo, dan persepsi masyarakat tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo.

BAB VI: PENUTUP

Pada BAB ini terdiri dari Kesimpulan dan Saran.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Konsep Persepsi

Persepsi adalah suatu proses yang menyangkut masuknya pesan atau informasi kedalam otak manusia, melalui persepsi manusia terus menerus mengadakan hubungan dengan lingkungannya. Hubungan ini dilakukan lewat indera pengelihat, pendengar, peraba, perasa, dan pencium.[1] Di sisi lain, dalam proses persepsi terdapat tiga komponen utama yaitu:[2]

1. Seleksi adalah penyaringan oleh indra terhadap rangsangan dari luar, intensitas dan jenisnya dapat banyak atau sedikit.
2. Interpretasi adalah proses mengorganisasikan sehingga mempunyai arti bagi seseorang.
3. Interpretasi dan persepsi kemudian diterjemahkan dalam bentuk tingkah laku sebagai reaksi.

Selanjutnya, ada tiga tahapan yang mempengaruhi persepsi yang kesemua tahapan tersebut bersifat kontinu satu dengan lainnya. Tahapan tersebut, diantaranya adalah sebagai berikut:[3]

---

[1]Slameto, *Persepsi Masyarakat*, (Jakarta: PT. Rineka Cipta, 2010), 102.
[2]Bimo Walgito, *Psikologi Sosial: Persepsi Sosial*, (Yogyakarta: CV. Andi Offset, 2003), 54.
[3]Bimo Walgito, *Pengantar Psikologi Umum* (Yogyakarta: Andi Offset, 2003), 55.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

1. Penyerapan Terhadap Rangsang atau Objek Dari Luar Individu

   Rangsang atau objek dalam hal ini diserap atau diterima oleh berbagai panca indera, baik penglihatan, pendengaran, peraba, pencium, dan pengecap secara sendiri-sendiri maupun bersama-sama. Hasil penyerapan atau penerimaan oleh alat-alat indera tersebut akan mendapatkan gambaran, tanggapan, atau kesan di dalam otak. Gambaran tersebut dapat tunggal atau jamak, tergantung objek persepsi yang diamati. Di dalam otak terkumpul gambaran-gambaran atau kesan-kesan, baik yang lama maupun yang baru saja terbentuk. Jelas atau tidaknya gambaran tersebut tergantung dari jelas atau tidaknya rangsangan, normalitas alat indera dan waktu yang baru saja atau sudah lama.

2. Pengertian atau Pemahaman

   Proses yang telah menjadi gambaran-gambaran atau kesan-kesan di dalam otak, maka gambaran tersebut diorganisir, digolong-golongkan (diklasifikasi), dibandingkan, diinterpretasikan, sehingga terbentuk pengertian atau pemahaman. Proses terjadinya pengertian atau pemahaman tersebut sangat unik dan cepat. Penegertian yang terbentuk tergantung juga pada gambaran-gambaran lama yang telah dimiliki individu sebelumnya (disebut

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

persepsi).

3. Penilaian atau Evaluasi

Apabila sudah mengerti dan memahami, terjadilah penilaian dari individu. Individu membandingkan pengertian atau pemahaman yang baru diperoleh tersebut dengan kriteria atau norma yang dimiliki individu secara subjektif. Penilaian individu berbeda-beda meskipun objeknya sama. Oleh karena itu persepsi bersifat individual.

Sugihartono mengemukakan bahwa persepsi adalah kemampuan otak dalam menerjemahkan stimulus atau proses untuk menerjemahkan stimulus yang masuk ke dalam alat indera manusia. Persepsi manusia terdapat perbedaan sudut pandang dalam penginderaan. Ada yang mempersepsikan sesuatu itu baik atau persepsi yang positif maupun persepsi negatif yang akan mempengaruhi tindakan manusia yang tampak atau nyata.[4]

Pengertian persepsi kerap disamakan atau dianggap sama dengan pengertian respon, reaksi tingkah laku yang merupakan akibat dari stimulus sosial (gejala sosial) yang berupa nilai yang timbul di tengah-tengah masyarakat. Dalam hal ini, nilai yang muncul tersebut menentukan respon yang diambil sebagai landasan pokok perbuatan atau bertindak seperti pendapat yang dikemukakan oleh Soerjono Soekamto, bahwa

[4] Sugihartono, *Psikologi Pendidikan* (Yogyakarta: UNY Press, 2007), 8.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

interaksinya dengan perseorangan atau kelompok masyarakat terlihat adanya, serta mengandung rangsangan dan respon.[5]

Dari penjelasan di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa persepsi adalah suatu proses stimulus yang diterima oleh alat indera kemudian diinterpretasikan secara tercipta kesadaran individu untuk memberikan pandangan, pemahaman, pengartian tentang stimulus yang diterimanya.

Menurut Miftah Thoha faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi seseorang adalah sebagai berikut:[6]

1. Faktor internal: perasaan, sikap dan kepribadian individu, prasangka, keinginan atau harapan, perhatian (fokus), proses belajar, keadaan fisik, gangguan kejiwaan, nilai dan kebutuhan juga minat, dan motivasi.
2. Faktor eksternal: latar belakang keluarga, informasi yang diperoleh, pengetahuan dan kebutuhan sekitar, intensitas, ukuran, keberlawanan, pengulangan gerak, hal-hal baru dan familiar atau ketidak asingan suatu objek.

Apabila dikaitkan dengan penelitian ini yang membahas mengenai persepsi masyarakat tentang kebijakan transportasi online di sekitar Terminal Purabaya Sidoarjo, dapat dimaknai bahwa dengan pandangan atau tanggapan masyarakat dalam menanggapi kebijakan transporatsi online. Dimana kebijakan tentang transportasi online di sekitar Terminal Purabaya Sidoarjo ini merupakan kawasan dilarang transportasi online.

[5] Soerjono Soekamto, *Sosiologi: Suatu Pengantar*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2009), 56.
[6] Miftah Thoha, *Prilaku Organisasi Konsep Dasar Dan Aplikasinya*, 154.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Persepsi tersebut, dibangun atas tiga indikator, yakni penyerapan, pengertian, dan evaluasi terdapap kebijakan transportasi online di sekitar Terminal Purabaya Sidoarjo.

B. Kebijakan Publik

1. Pengertian Kebijakan Publik

Penggunaan istilah kebijakan *(policy)* seringkali dipertukarkan dengan istilah-istilah lain, seperti tujuan *(goals)*, program, keputusan, undang-undang, ketentuan-ketentuan, usulan-usulan dan rancangan besar. Bagi para pembuat kebijakan (policy makers) istilah-istilah tersebut tidak akan menimbulkan masalah apapun karena mereka menggunakan referensi yang sama. Namun, bagi orang-orang yang berada di luar struktur pengambilan kebijakan, istilah-istilah tersebut mungkin akan membingungkan.

Kebijakan adalah rangkaian konsep dan asas yang menjadi pedoman dan dasar rencana dalam pelaksanaan suatu pekerjaan, kepemimpinan, dan cara bertindak.[7] Pengertian mengenai Kebijakan atau *policy* berkaitan dengan perencanaan, pengambilan dan perumusan keputusan, pelaksanaan keputusan, dan evaluasi terhadap dampak dari pelaksanaan keputusan tersebut terhadap orang-orang banyak yang menjadi sasaran kebijakan (kelompok target). Kebijakan

[7]http://kbbi.web.id/bijak (Jumat, 15 September 2017, 22.24)

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

merupakan sebuah alat atau instrumen untuk mengatur penduduk dari atas ke bawah.[8]

Kebijakan sengaja disusun dan dirancang untuk membuat perilaku orang banyak yang dituju (kelompok target) menjadi terpola sesuai dengan bunyi dan rumusan kebijakan tersebut. Siapa yang menyimpang dari aturan kebijakan akan dikenai sanksi atau hukuman. Singkatnya, kebijakan merupakan *"model for behavior"* dalam rangka untuk menciptakan *"model for behavior".* Dilihat dengan cara seperti ini, maka berarti kebijakan merupakan suatu produk kultural. Sementara itu, perancangan dan implementasinya adalah suatu proses kultural, tepatnya lagi, proses perubahan kultural yang dilakukan secara terencana dengan tujuan yang disadari *(planned sociocultural change).*[9]

Syafie[10], mengemukakan bahwa kebijakan *(policy)* hendaknya dibedakan dengan kebijaksanaan *(wisdom)* karena kebijaksanaan merupakan pengejawantahan aturan yang sudah ditetapkan sesuai situasi dan kondisi setempat oleh person pejabat yang berwenang. Oleh karena itu, syafie mendefinisikan kebijakan publik sebagai semacam jawaban terhadap suatu masalah karena akan merupakan upaya pemecahan, mengurangi dan mencegah suatu keburukan serta

[8]Amri Marzali, *Antropologi dan Kebijakan Publik*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group,2012), 20.
[9] Ibid,..
[10] Inu Kencana Syafie, *Ilmu Administrasi Publik* (Jakarta: PT. Rineka Cipta), 104.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

sebaliknya yaitu menjadi penganjur, inovasi dan terjadinya kebaikan dengan cara terbaik dan tindakan terarah.

Dari penjelasan diatas, maka dapat disimpulkan bahwa sebuah kebijakan lahir karena ada suatu masalah yang hendak dipecahkan. Oleh karena itu, kebijakan merupakan alat atau cara untuk memecahkan masalah yang sudah ada sehingga dalam hal ini yang menjadi dasar pembuatan kebijakan adalah masalah. Jika tidak ada masalah tidak perlu ada suatu kebijakan baru.

Terbitnya kebijakan tentang kawasan larangan transportasi online menegaskan pentingnya peran pemerintah daerah dalam memperhatian ketertiban moda transportasi baik online maupun konvensional sebagai wujud dari kesejahteraan masyarakat khususnya dalam sistem transportasi. Kesejahteraan dapat terwujud apabila penyelenggaraan tersebut dapat diatur, diurus dan dikelola sendiri sebebas-bebasnya dan seluas-luasnya. Oleh karena itu penyelenggaraan pemerintahan harus mengejawantahkan konsep otonomi dengan baik dan serius sehingga tujuan ideal kesejahteraan dapat terwujud dan dirasakan oleh masyarakat.[11] Sehingga Transportasi online hanya diperbolehkan menurunkan penumpang di sekitar terminal Purabaya Sidoarjo, tetapi tidak untuk mengambil penumpang dari sekitar terminal. Kebijakan ini berlaku untuk seluruh angkutan online R2 maupun R4. Kebijakan atas larangan transportasi online mengambil penumpang di kawasan sekitar

[11] Abdul Chalik, Muttaqin Habibullah. *Pelayanan Publik Tingkat Desa*, (Yogyakarta: Interpena, 2015),17.

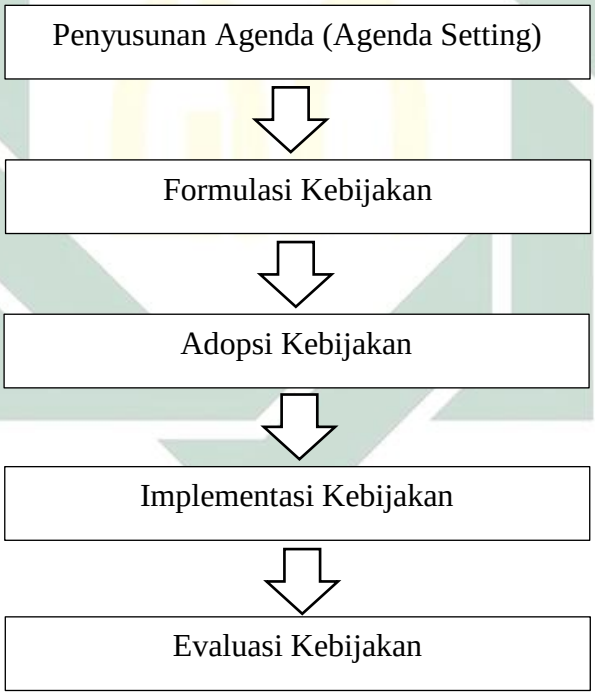
digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Terminal Puraba Sidoarjo dianggap sebagai benang merah agar transportasi konvensional tidak mati.

2. Tahap-Tahap Kebijakan Publik

Dalam proses pembuatan kebijakan publik, dibagi dalam beberapa tahapan yang dikelompokkan untuk memudahkan dalam menganalisis suatu kebijakan publik. Tahapan-tahapan tersebut terhadap kebijakan publik dapat dikelompokkan oleh menurut Willian Dunn, sebagai berikut:[12]

Gambar 2.1 alur proses kebijakan publik



Proses pembuatan kebijakan publik merupakan proses yang kompleks karena melibatkan banyak proses maupun variabel yang

[12] Willian Dunn, *Analisis Kebijakan Publik,* (Yogyakarta: Gajah Mada University Press, 1999) 24.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

harus dikaji. Oleh karena itu beberapa ahli yang mengkaji kebijakan publik membagi proses-proses penyusunan kebijakan publik ke dalam beberapa tahap. Tujuan pembagian ini adalah untuk memudahkan dalam mengkaji kebijakan publik. Winarno dalam bukunya yang berjudul kebijakan publik teori, proses dan studi kasus , membagi tahapan kebijakan sebagai berikut:[13]

a. Tahap Penyusunan Agenda

Pada tahap ini para pejabat yang dipilih dan diangkat menempatkan masalah pada agenda publik. Sebelumnya masalah-masalah ini berkompetesi terlebih dahulu untuk dapat masuk ke dalam agenda kebijakan. Pada akhirnya, beberapa masalah masuk kedalam agenda kebijakan para perumus kebijakan. Pada tahap ini suatu masalah mungkin tidak disentuh sama sekali, sementara masalah yang lain ditetapkan menjadi fokus pembahasan, atau ada pula masalah karena alasan-alasan tertentu ditunda untuk waktu yang lama.

b. Tahap formulasi kebijakan

Pada tahap ini, masalah yang telah masuk ke agenda kebijakan akan dibahas oleh para pembuat kebijakan. Masalah tadi didefinisikan kemudian dicarikan pemecahan masalah terbaik. Pemecahan masalah berasal dari dari

[13]Budi Winarn, *Kebijakan Publik Teori, Proses, dan Studi Kasus*, (Yogyakarta: CAPS, 2014), 35-37.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

berbagai alternatif atau pilihan kebijakan yang ada. Pada tahap ini masing-masing alternatif bersaing untuk dapat dipilih sebagai kebijakan yang diambil guna memecahkan masalah. Pada tahap ini pula, para aktor akan "bermain" untuk mengusulkan pemecahan masalah terbaik.

c. Tahap adopsi kebijakan

Dari sekian banyak alternatif kebijakan yang ditawarkan oleh para perumus kebijakan, pada akhirnya salah satu dari alternatif kebijakan tersebut diadopsi dengan dukungan dari mayoritas legislatif, konsensus antara direktur lembaga atau keputusan peradilan.

d. Tahap Implementasi kabijakan

Suatu program akan hanya menjadi catatan-catatan elite, jika program tersebut tidak diimplementasikan/dijalankan. Oleh karena itu,keputusan program kebijakan yang telah diambil sebagai alternatif pemecahan masalah harus diimplementasikan, yakni dilaksanakan oleh badan-badan administrasi maupun agen-agen pemerintah di tingkat bawah. Kebijakan yang telah diambil dilaksanakan oleh unit-unit administrasi yang memobilisasikan sumber daya finansial dan manusia. Pada tahap implementasi ini berbagai kepentingan akan saling bersaing. Beberapa implementasi kebijakan mendapat dukungan para pelaksana , namun

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

beberapa yang lain mungkin akan ditentang oleh para pelaksana.

e. Tahap evaluasi kebijakan

Pada tahap ini kebijakan yang telah telah dijalankan akan dinilai atau dievaluasi, untuk melihat sejauh mana kebijakan yang dibuat telah mampu memecahkan masalah. Kebijakan publik pada dasarnya dibuat untuk meraih dampak yang diinginkan. Dalam hal ini, memecahkan masalah yang dihadapi masyarakat. Oleh karena itu, ditentukan lah ukuran-ukuran atau kriteria-kriteria yang menjadi dasar untuk menilai apakah kebijakan publik telah meraih dampak yang diinginkan.

Dari uraian diatas dapat dikatakan bahwa dalam sebuah kebijakan harus memulai dengan beberapa tahapan yang harus dilalui. Hingga nantinya dapat diketahui apa dan bagaimanakah sebuah kebijakan dihasilkan serta sejauhmana dampaknya berpengaruh kepada sasaran kebijakan.

3. Ciri-ciri Kebijakan Publik

David Easton dalam Wahab, mengemukakan bahwa ciri-ciri khusus kebijakan pemerintah bersumber pada kenyataan bahwa kebijakan itu dirumuskan oleh apa yang beliau sebut sebagai orang-orang yang memiliki wewenang dalam sistem politik. Dari penjelasan

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Easton di atas membawa implikasi tertentu terhadap konsep kebijakan, yakni:[14]

a. Kebijakan lebih merupakan tindakan yang mengarah pada tujuan daripada sebagai prilaku atau tindakan yang serba acak dan kebetulan.
b. Kebijakan pada hakikatnya terdiri atas, tindakan-tindakan yang saling terkait dan yang mengarah pada tujuan tertentu yang dilakukan oleh pejabat-pejabat.
c. Kebijakan bersangkut paut dengan apa yang senyatanya dilakukan pemerintah dalam bidang-bidang tertentu.
d. Kebijakan pemerintah mungkin berbentuk positif, mungkin pula negatif. Dalam bentuk yang positif, kebijakan mungkin akan mencakup beberapa bentuk tindakan yang dimaksudkan untuk mempengaruhi masalah tertentu. Sementara dalam bentuk yang negatif, kemungkinan meliputi keputusan pejabat pemerintah untuk tidak bertindak atau tidak melakukan tindakan apapun dalam masalah-masalah dimana campur tangan pemerintah justru diperlukan.

Selanjutnya isi/konten kebijakan terdiri dari Pihak yang kepentingannya dipengaruhi, Jenis manfaat yang bisa dipengaruhi, Jangkauan perubahan yang ditetapkan, Letak pengambilan keputusan

[14]http://www.artikelsiana.com/2015/11/kebijakan-publik-pengertian-contoh-ciri.html, diakses pada Rabu, 15 November 2017, pukul 08.51 WIB.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

pelaksana-pelaksana program , Sumber-sumber yang dapat disediakan. Berdasarkan poin-poin tersebut maka ciri dari kebijakan adalah kebijakan dihadirkan dalam rangka mewujudkan sebuah tujuan baik yang berbentuk positif maupun negatif yang hakikatnya terdiri atas beberapa tindakan yang sating berkaitan satu sama lain dan dilaksanakan oleh pemerintah dalam bidang-bidang tertentu.

4. Efektivitas Kebijakan Publik

Efektivitas berasal dari kata efektif yang mengandung pengertian dicapainya keberhasilan dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Efektivitas disebut juga hasil guna. Efektivitas selalu terkait dengan hubungan antara hasil yang diharapkan dengan hasil yang sesungguhnya dicapai. Menurut Gedeian, mendefinisikan efektivitas adalah *That is, the greater the extent it which an organization`s goals are met or surpassed, the greater its effectiveness* (Semakin besar pencapaian tujuan-tujuan organisasi semakin besar efektivitas).[15]

Berdasarkan pendapat di atas, bahwa apabila pencapaian tujuan-tujuan daripada organisasi semakin besar, maka semakin besar pula efektivitasnya. Pengertian tersebut dapat disimpulkan adanya pencapaian tujuan yang besar dari pada organisasi, maka makin besar pula hasil yang akan dicapai dari tujuan-tujuan tersebut. Menurut Dunn, menyatakan bahwa: Efektivitas (*effectiveness*) berkenaan

[15]http://www.psychologymania.com/2012/12/definisi-efektivitas.html, diakses pada Rabu, 15 November 2017 pukul 08.54 WIB.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

dengan apakah suatu alternative mencapai hasil (akibat) yang diharapkan, atau mencapai tujuan dari diadakannya tindakan. Yang secara dekat berhubungan dengan rasionalitas teknis, selalu diukur dari unit produk atau layanan atau nilai moneternya.

Apabila setelah pelaksanaan kegiatan kebijakan publik ternyata dampaknya tidak mampu memecahkan permasalahan yang tengah dihadapi masyarakat, maka dapat dikatakan bahwa suatu kegiatan kebijakan tersebut telah gagal, tetapi adakalanya suatu kebijakan publik hasilnya tidak langsung efektif dalam jangka pendek, akan tetapi setelah melalui proses tertentu. Menurut Mahmudi, mendefinisikan efektivitas merupakan hubungan antara *output* dengan tujuan, semakin besar kontribusi (sumbangan) *output* terhadap pencapaian tujuan, maka semakin efektif organisasi, program atau kegiatan.[16]

Berdasarkan uraian di atas, penulis menyimpulkan bahwa dalam melihat efektivitas diharuskan adanya suatu perbandingan antara masukan dan keluaran. Untuk melihat efektivitas mesti adanya tingkat kepuasan dan adanya penciptaan hubungan kerja yang kondusif serta intensitas yang tinggi. Artinya dalam melihat efektivitas adalah adanya keadaan rasa saling memiliki dengan tingkatan yang tinggi.

[16]Mahmudi, *Manajemen Kinerja Sektor Publik*, (Yogyakarta: UPP AMP YKPN, 2005), 92.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

William N. Dunn, menyebutkan beberapa variabel-variabel yang dapat dijadikan alat untuk melihat efektivitas kebijakan dengan menggabungkan macam-macam model tersebut, yaitu:[17]

a. Efisiensi

Efektivitas dan efisiensi sangatlah berhubungan. Apabila kita berbicara tentang efisiensi bilamana kita membayangkan hal penggunaan sumber daya (*resources*) kita secara optimum untuk mencapai suatu tujuan tertentu. Maksudnya adalah efisiensi akan terjadi jika penggunaan sumber daya diberdayakan secara optimum sehingga suatu tujuan akan tercapai.

Dunn, berpendapat bahwa Efisiensi (*efficiency*) berkenaan dengan jumlah usaha yang diperlukan untuk menghasilkan tingkat efektivitas tertentu. Efisiensi yang merupakan sinonim dari rasionalitas ekonomi, adalah merupakan hubungan antara efektivitas dan usaha, yang terakhir umumnya diukur dari ongkos moneter. Efisiensi biasanya ditentukan melalui perhitungan biaya per unit produk atau layanan. Kebijakan yang mencapai efektivitas tertinggi dengan biaya terkecil dinamakan efisien.

Apabila sasaran yang ingin dicapai oleh suatu kebijakan publik ternyata sangat sederhana sedangkan biaya yang

[17]William N Dunn, *Analisis Kebijakan Publik*, (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2003), 430.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

dikeluarkan melalui proses kebijakan terlampau besar dibandingkan dengan hasil yang dicapai. Ini berarti kegiatan kebijakan telah melakukan pemborosan dan tidak layak untuk dilaksanakan.

b. Kecukupan

Kecukupan dalam kebijakan publik dapat dikatakan tujuan yang telah dicapai sudah dirasakan mencukupi dalam berbagai hal. Dunn mengemukakan bahwa kecukupan (*adequacy*) berkenaan dengan seberapa jauh suatu tingkat efektivitas memuaskan kebutuhan, nilai, atau kesempatan yang menumbuhkan adanya masalah. Dari pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa kecukupan masih berhubungan dengan efektivitas dengan melihat atau memprediksi seberapa jauh alternatif yang ada dapat memuaskan kebutuhan, nilai atau kesempatan dalam menyelesaikan masalah yang terjadi.

Hal ini, dalam kriteria kecukupan menekankan pada kuatnya hubungan antara alternatif kebijakan dan hasil yang diharapkan. Kriteria tersebut berkenaan dengan empat tipe masalah, yaitu:

1) Masalah Tipe I. Masalah dalam tipe ini meliputi biaya tetap dan efektivitas yang berubah dari

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

kebijakan. Jadi, tujuannya adalah memaksimalkan efektivitas pada batas risorsis yang tersedia.

2) Masalah Tipe II. Masalah pada tipe ini menyangkut efektivitas yang sama dan biaya yang berubah dari kebijakan. Jadi, tujuannya adalah untuk meminimalkan biaya.
3) Masalah Tipe III. Masalah pada tipe ini menyangkut biaya dan efektivitas yang berubah dari kebijakan.
4) Masalah Tipe IV. Masalah pada tipe ini mengandung biaya sama dan juga efektivitas tetap dari kebijakan. Masalah ini dapat dikatakan sulit dipecahkan karena satu-satunya alternatif kebijakan yang tersedia barangkali adalah tidak melakukan sesuatu pun.

Tipe-tipe masalah di atas merupakan suatu masalah yang terjadi dari suatu kebijakan sehingga dapat disimpulkan masalah tersebut termasuk pada salah satu tipe masalah tersebut. Hal ini berarti bahwa sebelum suatu produk kebijakan disahkan dan dilaksanakan harus ada analisis kesesuaian metode yang akan dilaksanakan dengan sasaran yang akan dicapai, apakah caranya sudah benar atau menyalahi aturan atau teknis pelaksanaannya yang benar.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

c. Perataan

Perataan dalam kebijakan publik dapat dikatakan mempunyai arti dengan keadilan yang diberikan dan diperoleh sasaran kebijakan publik. Dunn menyatakan bahwa kriteria kesamaan (*equity*) erat berhubungan dengan rasionalitas legal dan sosial dan menunjuk pada distribusi akibat dan usaha antara kelompok-kelompok yang berbeda dalam masyarakat. Kebijakan yang berorientasi pada perataan adalah kebijakan yang akibatnya atau usaha secara adil didistribusikan. Suatu program tertentu mungkin dapat efektif, efisien dan mencukupi biaya-manfaat merata. Kunci dari perataan yaitu keadilan atau kewajaran. Seberapa jauh suatu kebijakan dapat memaksimalkan kesejahteraan sosial dapat dicari melalui beberapa cara, yaitu:

1) Memaksimalkan kesejahteraan individu. Analis dapat berusaha untuk memaksimalkan kesejahteraan individu secara simultan. Hal ini menuntut agar peringkat preferensi transitif tunggal dikonstruksikan berdasarkan nilai semua individu.
2) Melindungi kesejahteraan minimum. Di sini analis mengupayakan peningkatan kesejahteraan sebagian orang dan pada saat yang sama melindungi posisi orang-orang yang dirugikan (*worst off*). Pendekatan

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

ini didasarkan pada *kriteria Pareto* yang menyatakan bahwa suatu keadaan sosial dikatakan lebih baik dari yang lainnya jika paling tidak ada satu orang yang diuntungkan dan tidak ada satu orangpun yang dirugikan. Pareto ortimum adalah suatu keadaan sosial dimana tidak mungkin membuat satu orang diuntungkan (*better off*) tanpa membuat yang lain dirugikan (*worse off*).

3) Memaksimalkan kesejahteraan bersih. Di sini analisis berusaha meningkatkan kesejahteraan bersih tetapi mengasumsikan bahwa perolehan yang dihasilkan dapat digunakan untuk mengganti bagian yang hilang. Pendekatan ini didasarkan pada kriteria *Kaldor-Hicks*: Suatu keadaan sosial lebih baik dari yang lainnya jika terdapat perolehan bersih dalam efisiensi dan jika mereka yang memperoleh dapat menggantikan mereka yang kehilangan. Untuk tujuan praktis kriteria yang tidak mensyaratkan bahwa yang kehilangan secara nyata memperoleh kompensasi ini, mengabaikan isu perataan.

4) Memaksimalkan kesejahteraan redistributif. Di sini analis berusaha memaksimalkan manfaat redistributif untuk kelompok-kelompok yang terpilih, misalnya

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

mereka yang secara rasial tertekan, miskin atau sakit. Salah satu kriteria redistributif dirumuskan oleh filosof John Rawls: Suatu situasi sosial dikatakan lebih baik dari lainnya jika menghasilkan pencapaian kesejahteraan anggota-anggota masyarakat yang dirugikan (*worst off*).

Rawls, berupaya menyediakan landasan terhadap konsep keadilan, tapi kelemahannya adalah pengabaian pada konflik. Pertanyaan menyangkut perataan, kewajaran, dan keadilan bersifat politis.[18] Cara-cara tersebut tidak dapat menggantikan proses politik, berarti cara-cara di atas tidak dapat dijadikan patokan untuk penilaian dalam kriteria perataan. Menurut Dunn, Pertanyaan menyangkut perataan, kewajaran, dan keadilan bersifat politis; dimana pilihan tersebut dipengaruhi oleh proses distribusi dan legitimasi kekuasaan dalam masyarakat.

d. Responsivitas

Responsivitas dalam kebijakan publik dapat diartikan sebagai respon dari suatu aktivitas. Yang berarti tanggapan sasaran kebijakan publik atas penerapan suatu kebijakan. Menurut Dunn menyatakan bahwa responsivitas (*responsiveness*) berkenaan dengan seberapa jauh suatu

[18]https://suarakebebasan.org/id/opini/item/399-john-rawls-dan-konsep-keadilan, diakses pada Rabu, 15 November 2017, pukul 09.04 WIB.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

kebijakan dapat memuaskan kebutuhan, preferensi, atau nilai kelompok-kelompok masyarakat tertentu. Suatu keberhasilan kebijakan dapat dilihat melalui tanggapan masyarakat yang menanggapi pelaksanaan setelah terlebih dahulu memprediksi pengaruh yang akan terjadi jika suatu kebijakan akan dilaksanakan, juga tanggapan masyarakat setelah dampak kebijakan sudah mulai dapat dirasakan dalam bentuk yang positif berupa dukungan ataupun wujud yang negatif berupa penolakan.

Dunn (2003:437) mengemukakan bahwa kriteria responsivitas adalah penting karena analisis yang dapat memuaskan semua kriteria lainnya (efektivitas, efisiensi, kecukupan, kesamaan) masih gagal jika belum menanggapi kebutuhan aktual dari kelompok yang semestinya diuntungkan dari adanya suatu kebijakan.

Oleh karena itu, kriteria responsivitas cerminan nyata kebutuhan, preferensi, dan nilai dari kelompok-kelompok tertentu terhadap kriteria efektivitas, efisiensi, kecukupan, dan kesamaan.

e. Ketepatan

Ketepatan merujuk pada nilai atau harga dari tujuan program dan pada kuatnya asumsi yang melandasi tujuan-tujuan tersebut. Dunn, menyatakan bahwa kelayakan

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

(*Appropriateness*) adalah: "Kriteria yang dipakai untuk menseleksi sejumlah alternatif untuk dijadikan rekomendasi dengan menilai apakah hasil dari alternatif yang direkomendasikan tersebut merupakan pilihan tujuan yang layak. Kriteria kelayakan dihubungkan dengan rasionalitas substantif, karena kriteria ini menyangkut substansi tujuan bukan cara atau instrumen untuk merealisasikan tujuan tersebut".

Artinya ketepatan dapat diisi oleh indikator keberhasilan kebijakan lainnya (bila ada). Misalnya dampak lain yang tidak mampu diprediksi sebelumnya baik dampak tak terduga secara positif maupun negatif atau dimungkinkan alternatif lain yang dirasakan lebih baik dari suatu pelaksanaan kebijakan sehingga kebijakan lebih dapat bergerak secara dinamis.

Variabel-variabel demikian ini telah diidentifikasi dengan berbagai alternatif yaitu sebagai alat untuk melihat efektivitas itu sendiri dan sebagai variabel yang memperlancar atau membantu memperbesar kemungkinan tercapainya efektivitas.

Berkaitan dengan pengertian efektivitas yang penulis uraikan di atas, maka penulis ingin mengetahui bagaimana tingkat efektivitas yang telah ditentukan dan direncanakan

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

dapat berjalan dengan baik atau bahkan sebaliknya. Penulis akan melihat seberapa besar efektivitas kebijakan transportasi online tentang kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo.

C. Transportasi

1. Pengertian Transportasi

Pengertian transportasi berasal dari kata latin yaitu transportare, dimana trans berarti seberang atau sebelah lain dan portare berarti mengangkut atau membawa. Jadi, transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Ini berarti transportasi merupakan jasa yang diberikan, guna menolong orang dan barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dengan demikian, transportasi adalah sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Menurut Nasution, transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai, ke tempat tujuan, kemana kegiatan pengangkutan diakhiri.[19]

[19]Nasution, H.M.N, *Manajemen Transportasi*, (Penerbit Ghalia Indonesia, 2004), 15.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Pada dasarnya, pengangkutan atau pemindahan penumpang dan barang dengan transportasi ini adalah dengan maksud untuk dapat mencapai ke tempat tujuan dan menciptakan/menaikkan utilitas (kegunaan) dari barang yang diangkut. Utilitas yang dapat diciptakan oleh transportasi khususnya untuk barang yang diangkut, yaitu :[20]

1. Utilitas tempat (place utility) : yaitu kenaikan atau tambahan nilai ekonomi atau nilai kegunaan dari suatu komoditi yang diciptakan dengan mengangkutnya dari suatu tempat/daerah dimana komoditi tersebut mempunyai kegunaan yang lebih kecil ke tempat/daerah dimana komoditi tersebut mempunyai kegunaan yang lebih besar.
2. Utilitas waktu (time utility) : yang berarti dengan adanya transportasi akan menyebabkan terciptanya kesanggupan barang untuk memenuhi kebutuhan dengan menyediakan barang tersebut tepat pada waktunya.

Masing-masing moda transportasi menurut Masing-masing moda transportasi menurut (Setijowarno dan Frazila, 2001), memiliki ciri-ciri yang berlainan, yakni dalam hal:

a. Kecepatan, menunjukan berapa lama waktu yang dibutuhkan untuk bergerak antara dua lokasi.

[20]Kamaluddin Rustian, *Ekonomi Transportasi*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003), 5.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

b. Tersedianya pelayanan *(availability of service)*, menyangkut kemampuan untuk menyelenggarakan hubungan antara dua lokasi.

c. Pengoperasiaan yang diandalkan *(dependability of operation)*, menunjukan perbedaan-perbedaan yang terjadi antara kenyataan dan jadwal yang ditentukan.

d. Kemampuan *(capability)*, merupakan kemampuan untuk dapat menangani segala bentuk dan keperluan akan pengangkutan.

e. Frekuensi adalah banyaknya gerakan atau hubungan yang dijadwalkan.

Adapun (Kamaluddin, 2003:15) memaparkan bahwa angkutan dapat diklasifikasikan menurut macam atau jenisnya, untuk rincian klasifikasi yang dimaksud dapat dilihat tabel 2.1 yang menjelaskan tentang Klasifikasi dan Jenis angkutan:

Tabel 2.1
Klasifikasi Jenis Angkutan

Kategori angkutan	Klasifikasi
I	**Dari segi barang yang diangkut :** a. Angkutan penumpang (passenger) b. Angkutan barang (goods) c. Angkutan pos (mall)

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

II	**Dari sudut geografis :** a. Angkutan antar benua b. Angkutan antar pulau c. Angkutan antar kota d. Angkutan antar daerah e. Angkutan di dalam kota
III	**Dari sudut teknis dan alat pengangkutannya :** a. Angkutan jalan raya b. Angkutan rel c. Angkutan melalui air d. Angkutan pipa e. Angkutan laut f. Angkutan udara

Berdasarkan berbagai jenis transportasi di atas, dalam penelitian ini secara lebih spesifik akan menggunakan konsep kerja berdasarkan sudut geografis, yaitu tentang angkutan di dalam kota yang berpusat di Terminal Purabaya Sidoarjo.

2. Kriteria Jasa Transportasi Efektif Dan Efisien

Berikut merupakan kriteria jasa transportasi yang efektif dan efisien :[21]

a) Lancar atau cepat (speed)

Kriteria jasa transportasi yang pertama adalah lancar atau cepat. Lancar berarti pelayanan transportasi dilaksanakan tanpa (banyak) hambatan, perjalanan dilaksanakan secara cepat, atau memerlukan waktu perjalanan yang singkat sampai di tempat tujuan. Transportasi yang lancar dan cepat, akan sampai di tempat

[21]Fidel Miro, *Pengantar Sistem Transportasi* (Penerbit Erlangga, 2012), 22

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

tujuan (tempat pekerjaan) lebih awal, dapat mengerjakan pekerjaan lebih banyak.

b) Selamat atau aman (safety)

Selamat berarti pelayanan transportasi dilaksanakan tanpa mengalami kecelakaan selama dalam perjalanan. Kecelakaan menimbulkan kerugian keuangan, badaniah dan bahkan jiwa baik pihak pengemudi dan penumpang. Untuk menjamin keamanan lalu lintas kendaraan bermotor, setiap pengendara atau pengemudi kendaraan bermotor diwajibkan memiliki surat izin mengemudi (SIM) sesuai jenis kendaraan bermotor, dan terhadap kendaraan bermotor harus dilakukan kir (keur) atas kelayakannya setiap waktu yang telah ditentukan.

c) Berkapasitas (capacity)

Pelayanan transportasi yang berkapasitas dimaksudkan bahwa jumlah dan kapasitas moda transportasi yang disediakan adalah cukup untuk memenuhi kebutuhan masyarakat akan jasa transportasi, dalam arti tidak berlebihan dan tidsk kekurangan. Penyediaan kapasitas transportasi dari berbagai jenis moda transportasi umum perkotaan harus dilakukan secara terkoordinasi,terkonsolidasi dan terintegrasi untuk menciptakan pelayanan transportasi yang berkapasitas dan berkualitas.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

d) Frekuensi (frequency)

Dalam pelayanan transportasi diartikan sebagai banyak kalinya pelayanan transportasi dalam suatu waktu tertentu, misalnya dua atau tiga kali dalam setiap minggu atau dalam satu bulan. Semaki banyak (sering) pelayanan transportasi dilakukan dalam suatu waktu tertentu, berarti kapasitas angkut yang tersedia semakin besar, maka muatan (manusia dan barang) yang membutuhkan pengangkutan, seluruhnya dapat diangkut, dapat dipenuhi atau dilayani, tidak ada muatan yang tertinggal atau tersisa, artinya bagi si pemilik barang (shipper) merasa tidak mengalami kerugian karena semua barangnya dapat diangkut.

e) Keteraturan (regularity)

Keteraturan dalam pelayanan transportasi dimaksudkan bahwa kegiatan pelayanan transportasi dilaksanakan secara teratur (reguler) yaitu dilaksanakan setiap hari, atau setiap hari senin dan kamis dalam setiap minggu. Penyelenggaraan pelayanan transportasi secara teratur akan memudahkan bagi penumpang dalam mengatur jadwal perjalanan yang akan dilakukan. Serta sebagai penunjang terlaksananya berbagai kegiatan ekonomi, sosial, administrasi pemerintahan, politik secara menerus, lancar dan berkesinambungan.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

f) Komprehensif (comprehensive)

Karakteristik yang keenam adalah pelayanan transportasi secara komprehensif berarti pelayanan transportasi yang melayani dari tempat asal ke tempat tujuan akhir dilaksanakan secara utuh ataupun harus transit melalui terminal perantara, hanya menggunakan satu macam moda transportasi.

g) Bertanggungjawab (responsibility)

Karakteristik pelayanan transportasi bertanggung jawab adalah terkait dan menjamin terlaksananya karakteristik pelayanan transportasi yang selamat. Pelayanan transportasi yang mengalami kecelakaan lalu lintas, harus diberikan ganti rugi yang sesuai dengan kerugian yang diderita penumpang, dengan demikan pihak perusahaan yang menyelenggarakan pelayanan transportasi harus berhati-hati, menjaga keselamatan dan kemanan penumpang dan barang yang diangkutnya.

h) Biaya rendah (acceptable cost) atau harga terjangkau (affordable price)

Pada dasarnya karakteristik biaya rendah dan harga tejangkau hampir sama, yaitu biaya rendah dilihat dari pihak perusahaan transportasi yang menyelenggarakan pelayanan transportasi, sedangkan harga terjangkau dilihat dari kepentingan pengguna jasa transportasi.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

i) Nyaman (comfort)

Penumpang bukan barang, penumpang berbeda dengan barang, suasana yang dibutuhkan selama perjalanan adalah berbeda. Penumpang yang melakukan perjalanan membutuhkan suasana yang nyaman (comfort), nikmat (convenience), terhindar dari suasana berdesakan, sesak dan pengab. Sehingga perlru disediakan fasilitas yang baik, agar dapat memberikan suasana kenyamanan dan kenikmatan para penumpang.

3. Transportasi Online

Transportasi online adalah suatu penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang berjalan dengan mengikuti serta memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan (teknologi) berbasis aplikasi dan online baik untuk pemesanan maupun pembayaran.[22] Inovasi baru yang muncul pada sektor transportasi ini merupakan dampak dari kemajuan teknologi yang dimanfaatkan pada sistem transportasi. Perusahaan penyedia jasa trasnportasi online di Indonesia adalah :

a. Go-jek

Bermula di tahun 2010 sebagai perusahaan transportasi roda dua melalui panggilan telepon, Go-jek kini telah tumbuh menjadi *on-demand mobile platform* dan aplikasi terdepan yang menyediakan berbagai layanan lengkap mulai dari transportasi,

[22]http://belajarpsikologi.com/pengertian-transportasi-online/ (Jumat, 4 Agustus 2017, 15.54)

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

logistik, pembayaran, layanan-antar makanan, dan berbagai layanan *on-demand* lainnya.[23]

Go-jek adalah sebuah perusahaan teknologi berjiwa sosial yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan pekerja di berbagai sektor informal di Indonesia. Kegiatan Go-jek bertumpu pada 3 nilai pokok: kecepatan, inovasi, dan dampak sosial.

Go-jek telah beroperasi di 50 kota di Indonesia, seperti Jakarta, Bandung, Surabaya, Bali, Makassar, Medan, Palembang, Semarang, Yogyakarta, Balikpapan, Malang, Solo, Manado, Samarinda, Batam, Sidoarjo, Gresik, Pekanbaru, Jambi, Sukabumi, Bandar Lampung, Padang, Pontianak, Banjarmasin, Mataram, Kediri, Proboloinggo, Pekalongan, Karawang, Madiun, Purwokerto, Cirebon, Serang, Jember, Magelang, Tasikmalaya, Belitung, Banyuwangi, Salatiga, Garut, Bukittinggi, Pasuruan, Tegal, Sumedang, Banda Aceh, Mojokerto, Cilacap, Purwakarta, Pematang Siantar, dan Madura serta pengembangan di kota-kota lainnya pada tahun mendatang. Visi dan misi Go-jek adalah :

a) Kecepatan

   Melayani dengan cepat, dan terus belajar dan berkembang dari pengalaman.

[23]https://www.go-jek.com/about/, diakses pada Kamis, 14 Desember 2017 pukul 07.12 WIB

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

b) Inovasi

Terus menawarkan teknologi baru untuk mempermudah hidup anda.

c) Dampak sosial

Memberikan dampak positif sosial sebesar-besarnya untuk masyarakat Indonesia.

Go-Jek saat ini memiliki beberapa layanan. Berdasarkan informasi yang tersedia pada aplikasi mobile Go-Jek, jenis layanan yang tersedia adalah Go-Send, Go-Ride, Go-Food, Go-Mart, Go-Busway, Go-Tix, Go-Box, Go-Clean, Go-Glam, dan Go-Massage. Salah satu layanan terpopuler yang dimiliki Go-Jek adalah layanan Go-Ride. Go-Jek menjadi pionir layanan ojek berbasis aplikasi *mobile* melalui layanan Go-Ride-nya. Dengan ini, pengguna aplikasi Go-Jek cukup memesan ojek melalui aplikasi *mobile* secara *online* dan nantinya akan dijemput oleh supir ojek yang merespon pesanan pengguna atau calon penumpang. Transaksi pembayaran dilakukan saat pengguna sampai ke tujuan kepada supir ojek. Tarif yang dikenakan bervariasi berdasarkan jarak yang ditempuh atau berdasarkan *flat rate* yang diberlakukan. Sering kali Go-Jek menawarkan harga promo kepada penggunanya dalam periode waktu tertentu. Selain untuk meningkatkan jumlah peminat, promo dilakukan juga untuk bersaing dengan penyedia layanan serupa.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

b. Uber

Uber adalah angkutan komersial yang memakai aplikasi modern dengan menggunakan mobil yang berplat warna hitam. Sejak pertengahan tahun 2014, Uber telah beroperasi di Indonesia. Uber sendiri merupakan aplikasi interaktif di Amerika Serikat, yang dapat digunakan dengan mudah via komputer atau *smart phone* yang menjadi media untuk mempertemukan kebutuhan penumpang sebagai pengguna jasa dengan supir dan mobil sebagai penyedia jasa transportasi.

Uber sendiri menawarkan kenyamanan dengan harga rendah dan cukup bersaing dibandingkan dengan taksi konvensional lainnya sehingga wajar mengalami perkembangan dan pertumbuhan yang sangat cepat di tanah air maupun manca negara.

Saat ini Uber telah beroperasi di 250 kota dari 20 negara termasuk kota-kota besar di Indonesia seperti Jakarta, Bandung,dan lain lain. Uber merupakan aplikasi penyedia jasa transportasi yang mempertemukan penumpang dan pengemudi untuk dapat bekerja sama dengan perusahaan rental mobil juga pemilik mobil pribadi. Sebanyak 6000 unit mobil yang telah beroperasi menggunakan aplikasi Uberdi Jakarta Uber mempunyai keunggulan yang lebih baik dari pada taksi konvensional lainnya. Keunggulan yang dimiliki Uber yaitu dengan layanan berbasis

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

aplikasi, calon penumpang dapat langsung memilih rute, mengetahui posisi kendaraan yang terpantau melalui GPS,mengetahui estimasi harga yang akan dibayarkan, dan langsungdapat memberikan *rating* kepada pengemudi uber. Harga yang ditawarkan oleh Uber berkisar 30-50 % lebih murah dari pada taksi-taksi konvensional lain.[24]

c. Grab

Grab (sebelumnya dikenal sebagai GrabTaxi) adalah sebuah perusahaan asal Singapura yang melayani aplikasi penyedia transportasi dan tersedia di enam negara di Asia Tenggara, yakni Malaysia, Singapura, Thailand, Vietnam, Indonesia,dan Filipina. Grab memiliki visi untuk merevolusi industri pertaksian di Asia Tenggara, sehingga dapat memberikan keamanan dan kenyamanan bagi pengguna kendaraan seantero Asia Tenggara. Hingga bulan Maret 2015, jumlah pengguna Grab mencapai 3,8 juta pengguna. Grab tersedia untuk sistem operasi Android, iOS, dan BlackBerry. Di Indonesia, Grab melayani pemesanan kendaraan seperti ojek, mobil, dan taksi. Saat ini Grab tersedia di seluruh Jakarta dan sekitarnya.

Grab menawarkan 5 pilihan layanan transportasi mulai dari taksi, mobil pribadi, sepeda motor hingga pengiriman paket untuk

[24]Lukman, Enriko, 2014, Sejarah pendirian Uber, startup teknologi dengan ronde pendanaan terbesar di dunia, https://id.techinasia.com/uber-sejarah-pendirian-startup-taksi/, diakses pada Kamis, 14 Desember 2017 pukul 09.11 WIB.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

memenuhi kebutuhan penumpang di Singapura, Malaysia, Thailand, Filipina, Vietnam, dan Indonesia. Layanan yang ditawarkan antara Lain:[25]

1. GrabTaxi

   Layanan taksi premium yang menghubungkan antara pengemudi taksi dan calon penumpang taksi.

2. GrabCar

   Layanan transportasi untuk mereka yang memilih kenyamanan berkendara layaknya menggunakan mobil pribadi, menghubungkan antara pemilik/pengemudi mobil pribadi dan calon peumpang/penyewa

3. GrabBike

   Sebuah alternatif layanan transportasi untuk mereka yang ingin lebih cepat dan aman sampai ke tujuan dengan menggunakan sepeda motor. Menghubungkan antara pemilik/pengemudi sepeda motor dengan calon penumpang.

4. GrabExpress

   Layanan pengiriman paket yang cepat, aman dan terpercaya.

Sejak diluncurkan pada 2012, aplikasi Grab telah diunduh di lebih dari 13 juta perangkat di seluruh Asia Tenggara. Lebih dari 250.000 pengemudi di jaringan Grab, termasuk seluruh layanan di bawah aplikasi Grab, telah menggunakan aplikasi ini

[25]https://www.grab.com/id/about/, diakses pada Kamis, 14 Desember 2017 pukul 09.22 WIB.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

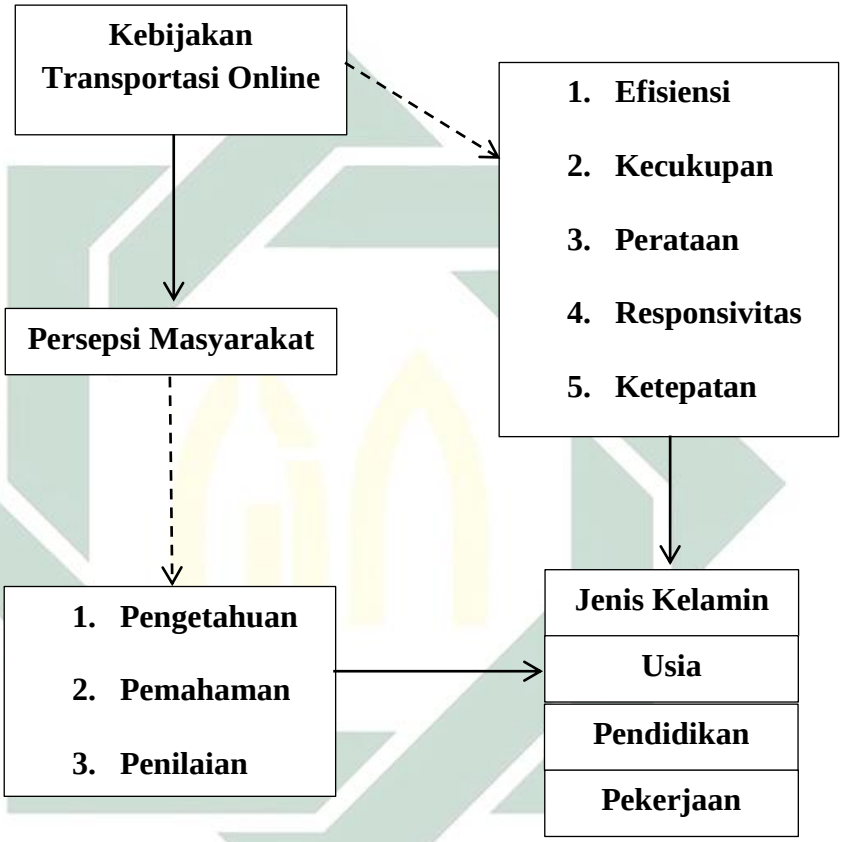
untuk menerima pemesanan layanan transportasi di Singapura, Indonesia, Filipina, Malaysia, Thailand dan Vietnam. Aplikasi Grab dan seluruh layanannya saat ini tersedia di 30 kota di enam negara di Asia Tenggara.[26]

[26] http://www.sukmainspirasi.com/article/956/grabcar-tawarkan-tarif-datar-perjalanan-rp-10-000-dari-atau-kearea- scbd-jakarta, diakses pada Kamis, 14 Desember 2017 pukul 08.59 WIB.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

D. Kerangka Berpikir

Gambar 2.2
Kerangka Berpikir



Penjelasan:

Kebijakan Transportasi Online tentang kawasan larangan transportasi berbasis online di Terminal Purabaya Sidoarjo memiliki 5 indikator untuk diukur seberapa tinggi tingkat efektivitas kebijakan tersebut, yaitu efisiensi, kecukupan, perataan, responsivitas dan ketetapan. Efisiensi yang dimaksud disini adalah penggunaan sumber daya secara optimal untuk mencapai tujuan. Kecukupan yang dimaksud disini adalah

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

masih berhubungan dengan efektivitas dengan melihat atau memprediksi seberapa jauh alternatif yang ada dapat memuaskan kebutuhan, nilai atau kesempatan dalam menyelesaikan masalah yang terjadi. Perataan yang dimaksud disini adalah Kebijakan yang berorientasi pada perataan adalah kebijakan yang akibatnya atau usaha secara adil didistribusikan. Kemudian responsivitas yang dimaksud disini adalah respon atau tanggapan sasaran kebijakan publik atas penerapan suatu kebijakan. Ketepatan artinya nilai atau harga dari tujuan program dan pada kuatnya asumsi yang melandasi tujuan-tujuan tersebut, dalam penelitian ini ketepatan sama dengan kelayakan.

Selanjutnya, Persepsi masyarakat tentang kebijakan transportasi online. Persepsi masyarakat juga memiliki tiga indikator yaitu pengetahuan, pemahaman, dan penilaian. Pengetahuan yang dimaksud adalah pengetahuan tentang kebijakan transportasi online , sedangkan pemahaman yang dimaksud adalah pemahaman tentang kebijakan transportasi online. Selanjutnya penilaian yang dimaksud adalah penilaian tentang kebijakan transportasi online apakah baik atau tidak baik. Dan semua indikator dilihat berdasarkan karakteristik responden yaitu jenis kelamin, usia, pendidikan dan pekerjaan.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Pendekatan Dan Jenis Penelitian

1. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan adalah penelitian kuantitatif. Pendekatan penelitian kuantitatif merupakan suatu penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme yang digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu dan bersifat statistik dengan tujuan untuk menguji hipotesis yangtelah ditetapkan.[1]

2. Jenis Penelitian

Adapun jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif yang bersifat deskriptif. Penelitian deskriptif adalah metode penelitian yang berusaha menggambarkan objek atau subjek yang diteliti sesuai dengan fakta diperoleh.[2]

B. Obyek Penelitian

1. Populasi

Populasi berasal dari kata bahasa Inggris *"population"*, yang berarti jumlah penduduk. Oleh karena itu apabila disebutkan kata

[1]Sugiyono, *Metode Penelitian Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D* (Bandung: Alfabeta, 2008), 14.
[2]Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek* (Jakarta: Rineka Cipta, Edisi Revisi, IV, 1993), 215.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

populasi, orang kebanyakan menghubungkannya dengan masalah-masalah kependudukan. Hal tersebuat ada benarnya juga, karena itulah makna kata populasi yang sesungguhnya. Kemudian pada perkembangan selanjutnya, kata populasi menjadi amat populer dan digunakan di berbagai disiplin ilmu.

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas: objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Sedangkan menurut Burhan Bungin, populasi penelitian merupakan keseluruhan (universum) dari objek penelitian yang dapat berupa manusia, hewan, tumbuh-tumbuhan, udara. Segala nilai, peristiwa, sikap hidup, dan sebagainya, sehingga objek-objek ini dapat menjadi sumber data penelitian.[3] Jadi populasi bukan hanya orang, tetapi juga objek dan benda-benda yang ada di sekitar kita.[4]

Karena pengertian populasi yang demikian di atas, maka populasi menjadi amat beragam. Kalau populasi dilihat dari penentuan sumber data, maka populasi dapat dibedakan; populasi terbatas dan populasi tak terhingga :[5]

1. Populasi terbatas, yaitu populasi yang memiliki sumber data yang jelas batas-batasnya secara

[3]Burhan Bungin, *Metodologi Penelitian Kuantitatif: Komunikasi, Ekonomi, Dan Kebijakan Publik Serta Ilmu-Ilmu Sosial Lainnya* (Jakarta: Kencana, 2006), 100.
[4]Sugiyono, *Metode Penelitihan Kombinasi (Mixed Methodes)* (Bandung: Alfabeta, 2011), 80.
[5]H. Hadari Nawawi, *Metode Penelitian Bidang Sosial*, (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1983), 141.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

kuantitatif.misalnya, pada tahun 1980 penduduk Indonesia yang berada pada kelompok umur 0-4 tahun adalah 21.049.945 jiwa. Sedangkan yang berada pada kelompok umur 5-9 tahun adalah 21.049.945 jiwa.

2. Populasi tak terhingga, yaitu populasi yang memiliki sumber data yang tidak dapat ditentukan batas-batasnya secara kuantitatif. Oleh karenanya luas populasi bersifat tak terhingga dan hanya dapat dijelaskan secara kualitatif. Misalnya, jumlah gelandangan di Indonesia. Ini berarti harus dihitung jumlah gelandangan di Indonesia dari tahun ke tahun dan tiap kota.tidak saja perhitungan terhadap jumlah gelandangan yang ada sekarang, tetapi juga dilakukan penafsiran jumlah gelandangan di waktu yang akan datang.

Dalam penelitian ini yang menjadi populasi adalah masyarakat pengguna layanan jasa transportasi online (Go-jek, Uber dan Grab) yang berada di Terminal Purabaya Sidoarjo dan masyarakat pengguna transportasi online (Go-jek, Uber dan Grab) yang bertempat tinggal di sekitar Terminal Purabaya Sidoarjo (pada kawasan larangan transportasi online). Karena jumlah populasi tidak dapat dihitung batas-batasnya secara kuantitatif, maka jumlah populasi dalam penelitian ini dapat digolongkan menjadi populasi tak terhingga.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

2. Sampel

Sampel mempunyai pengertian sebagai bagian atau wakil dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh sebuah populasi. Sampel sendiri digunakan untuk menggeneralisasikan atau membuat kesimpulan penelitian yang berlaku bagi populasi.[6] Di sisi lain, alasan peneliti menggunakan sampel dikarenakan adanya keterbatasan dana, tenaga, maupun waktu yang digunakan untuk penelitian.[7]

Penelitian ini dilakukan dengan pengambilan data dari para responden. Data yang diambil adalah dari sampel yang mewakili seluruh populasi. Maka sampel yang diambil dari populasi harus betul-betul representatif (mewakili). Dalam penelitian ini jumlah populasi tidak diketahui, maka untuk memudahkan penentuan jumlah sampel yang diambil ditentukan dengan rumus:[8]

$$n = (0,25)\left(\frac{Z\alpha/_2}{e}\right)^2$$

Dimana :

n = jumlah sampel

$Z\alpha/_2$ = nilai yang didapat dari tabel normal atas tingkat keyakinan

e = kesalahan penarikan sampel

[6]Suharsini Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*,175.
[7]Sugiyono, *Metode Penelitian Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, 81.
[8]Riduwan, *Metode dan Teknik Menyusun Tesis*, (Bandung: Alfabeta, 2004), 66.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Tingkat keyakinan dalam penelitian ini ditentukan sebesar 95% maka nilai $Z\alpha/_2$ adalah 1,96. Tingkat kesalahan penarikan sampel ditentukan sebesar 10%. Maka dari perhitungan rumus tersebut dapat diperoleh sampel yang dibutuhkan, yaitu :

$$n = (0,25)\left(\frac{1,96}{0,1}\right)^2$$

n = 96,04 dibulatkan menjadi 100 sampel

Teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *purposive sampling*. *Purposive sampling* adalah teknik sampling yang digunakan peneliti jika peneliti mempunyai pertimbangan-pertimbangan tertentu dalam pengambilan sampel atau pengambilan sampel didasarkan pada tujuan tertentu. Calon responden harus memiliki karakteristik tertentu, yaitu responden yang dipilih menggunakan layanan jasa transportasi online (Gojek, Uber dan Grab) yang berada di Terminal Purabaya Sidoarjo dan masyarakat pengguna transportasi online (Go-jek, Uber dan Grab) yang bertempat tinggal di sekitar Terminal Purabaya Sidoarjo (pada kawasan larangan transportasi online). Pengambilan sampel sebanyak 100 responden dilakukan pada Kamis, 30 November 2017 – Sabtu, 16 Desember 2017 mulai pukul 10.00 - 12.00 WIB, dan dilanjutkan pukul 15.00 – 18.00 WIB.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

C. Jenis Data Dan Sumber Data

Data adalah segala keterangan (informasi) mengenai segala hal yang berkaitan dengan tujuan penelitian.[9] Berangkat dari judul penelitian ini, maka dalam penelitian ini data yang digunakan adalah sebagai berikut:

1. Data Kualitatif adalah data yang tidak bisa diukur atau dinilai dengan angka secara langsung. Adapun yang termasuk dalam data kualitatif dalam penelitian ini, seperti teori persepsi dan teori kebijakan publik.
2. Data kuantitif adalah data yang bisa dilambangkan dengan angka. Adapun yang termasuk dalam data kuantitatif dalam penelitian ini, seperti nilai hasil angket yang telah diisi oleh responden.

Sedangkan sumber data yang digunakan adalah data lapangan berupa data primer dan data sekunder, seperti dibawah ini:

1. Data primer adalah data yang diperoleh atau dikumpulkan langsung dari responden penelitian dengan menggunakan alat pengukuran atau alat pengambilan data secara langsung sebagai sumber informasi yang dicari. Adapun yang termasuk dalam data primer ini adalah hasil angket yang diperoleh dari responden.
2. Data sekunder adalah data penunjang yang sifatnya untuk melengkapi data primer. Adapun data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini, seperti literatur atau buku, dan data-data yang berkaitan dengan kebijakan transportasi online yang berasal dari jurnal dan internet.

[9]M. Amin Tatang, *Menyusun Rencana Penelitian* (Jakarta: Raja Grafindo, 1990), 130.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

D. Teknik Pengumpulan Data

Metode atau teknik pengumpulan data yang dipakai dalam penelitian ini adalah metode observasi, angket, dan dokumentasi. Adapun pengertian dari ketiga metode tersebut adalah:

1. Observasi

Observasi adalah teknik pengumpulan data yang mempunyai ciri spesifik bila dibandingkan dengan teknik lain, seperti wawancara dan kuesioner. Hal ini dikarenakan dalam observasi dilakukan proses-proses pengamatan guna penelitian yang khususnya berkaitan dengan prilaku manusia.[10]

Alasan penulis melakukan observasi adalah untuk menyajikan gambaran realistik masyarakat pengguna layanan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo mengenai persepsi masyarakat tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo.

2. Angket

Angket adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawab.[11] Penyebaran angket tersebut bertujuan untuk mengetahui bagaimana kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo, serta sejauh

---

[10]Suharsini Arikunto, Suharsini Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, 145.
[11]Ibid., 142.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

mana persepsi masyarakat tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo, dengan cara memberikan daftar pernyataan tertulis kepada responden lalu diisi oleh responden dan pada akhirnya hasil angket tersebut dikuantitatifkan berupa angka. Hasil angket didapatkan dari masyarakat pengguna layanan jasa transportasi online (Go-jek, Uber dan Grab) yang berada di Terminal Purabaya Sidoarjo dan masyarakat pengguna transportasi online (Go-jek, Uber dan Grab) yang bertempat tinggal di sekitar Terminal Purabaya Sidoarjo (pada kawasan larangan transportasi online).

3. Dokumentasi

Dokumentasi adalah metode pengumpulan data yang digunakan untuk menelusuri data historis. Penggunaan dokumentasi pada penelitian ini untuk memperoleh kevalidan data dan mengukur kelayakan data untuk mengetahui persepsi masyarakat tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo. Hal-hal yang berkaitan dengan dokumentasi adalah seperti, profil Terminal Purabaya Sidoarjo, Kawasan Larangan transportasi online, maupun literature yang semuanya didapatkan dari berbagai sumber mulai dari internet, jurnal, skripsi, maupun berbagai literatur yang menunjang.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

E. Analisis Data

Dalam penelitian ini teknik analisis data yang dipakai adalah statistik deskriptif dengan menggunakan rumus persentase. Statistik deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi.[12] Sedangkan rumus persentase ini diolah dengan cara frekuensi dibagi dengan jumlah responden dikali 100 persen, seperti dibawah ini:[13]

$$P = \frac{F}{N} X\ 100\%$$

Keterangan:

P : Persentase

F : Frekuensi

N : Jumlah responden

100% : Bilangan tetap

Penghitungan menggunakan rumus persentase ini mempunyai langkah-langkah sebagai berikut:

1. Mengkoreksi jawaban kuesioner dari responden.
2. Menghitung frekuensi jawaban responden.
3. Jumlah responden keseluruhan adalah 100 orang.

[12]Sugiyono, *Metode Penelitian Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, 147.
[13]Sudjana, *Metode Statistika* (Bandung: CV.Tarsito, 2001), 129.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

4. Masukkan ke dalam rumus.

Selanjutnya, data yang diperoleh dari angket/ kuesioner dianalisis melalui beberapa tahapan, yakni mengelompokkan data sesuai variabelnya, membuat tabulasi data, dan selanjutnya diolah dengan menggunakan komputerisasi SPSS versi 16,0.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

BAB IV

HASIL PENELITIAN

A. Diskripsi Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Terminal Purabaya Sidoarjo. Berikut gambaran umum Terminal Purabaya:

Terminal Purabaya atau sering disebut Terminal Bungurasih terletak di Jl. Letjen Soetoyo KM Sby 13 (Komplek Terminal Bungurasih) Waru, Sidoarjo. Terminal Purabaya merupakan pengembangan dari Terminal Joyoboyo yang kapasitasnya sudah tidak memadai serta berada dipusat kota yang tidak memungkinkan dilakukan pengembangan.[1] Pembangunan terminal Type A Purabaya sudah direncanakan sejak tahun 1982 berdasarkan surat Persetujuan Gubernur Jawa Timur namun baru dapat dilaksanakan pembangunan pada 1989 serta diresmikan pengoperasiannya oleh Menteri Perhubungan RI pada tahun 1991.

Lokasi pembangunan terminal Purabaya berada di desa Bungurasih Kecamatan Waru Kabupaten Sidoarjo dengan luas ± 12 Ha. Dipilihnya lokasi tersebut karena mempunyai akses yang sangat baik dan strategis sebagai pintu masuk ke kota Surabaya serta berada pada jalur keluar kota Surabaya arah timur selatan dan barat. Walaupun lokasi terminal Purabaya berada di Kabupaten Sidoarjo namun pengelolaan terminal dilakukan oleh

[1]https://purabayabusterminal.wordpress.com/profil/, diakses pada Selasa, 26 Desember 2017 pukul 08.25 WIB.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Pemerintah Kota Surabaya. Hal tersebut berdasarkan perjanjian kerjasama (MOU) antara Pemerintah Kabupaten Sidoarjo dengan Pemerintah Kota Surabaya. Berikut gambaran lokasi dan siklus keluar masuk Terminal Purabaya:[2]

Gambar 4.1
Lokasi dan siklus keluar masuk Terminal Purabaya

Selain terminal bus terpadat di Indonesia dengan lalu lintas penumpang hingga ratusan ribu per hari, Terminal Purabaya juga merupakan terminal bus terbesar di Asia Tenggara. Berikut jumlah angkutan umum (Bus antarkota dan antarprovinsi serta angkutan kota) yang berada di Terminal Purabaya beserta jalur trayeknya:[3]

[2]Ibid,.
[3]http://dishub.surabaya.go.id/, diakses Kamis, 4 Januari 2018, pukul 02.44 WIB.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Tabel 4.1
Bus antarkota dan antarprovinsi beserta trayeknya

Trayek	Jalur	PO
Surabaya - Tulungagung	Jalur 1 Patas	Harapan Jaya, Setiawan
Surabaya - Semarang		Jaya Utama, Indonesia, Trigaya Putra, Widji Lestari, Sinar Mandiri Mulia, Nusantara, Jawa Indah
Surabaya - Madiun		Cendana, Indrapura, Restu
Surabaya - Solo - Jogja - Magelang		Eka Cepat
Surabaya - Bangkalan - Sampang - Pamekasan - Sumenep		Akas
Surabaya - Malang	Jalur 2 Patas	Kalisari, Menggala, Haz, Hafana, Dana Dhasih, Laksana Anda, Pangeran, Medali Mas
Surabaya - Jember		Akas Asri, Ladju, Tjipto, Mila Sejahtera, Jember Indah
Surabaya - Banyuwangi		Akas IV
Surabaya - Madiun - Solo - Jogja	Jalur 3 Ekono mi	Sumber Kencono, Mira
Surabaya - Madiun - Solo - Jogja - Purwokerto - Tasikmalaya - Bandung		Mandala
Surabaya - Madiun - Ponorogo		Jaya, Restu
Surabaya - Pacitan		Aneka Jaya

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Surabaya - Trenggalek	Jalur 4 Ekonomi	Pelita Indah, Surya Indah, Jaya Baru, Seruni
Surabaya - Tulungagung		Harapan Jaya
Surabaya - Pare - Kediri		Hasti
Surabaya - Malang	Jalur 5 Ekonomi	Kalisari, Laksana Anda, Restu, Tentrem, Pertiwi, Haz, Medali Mas
Surabaya - Malang - Blitar		Restu, Zena, Sumber Lumayan, Wijaya
Surabaya - Jember	Jalur 6 Ekonomi	Akas Asri, Akas Green, Ladju, Mila Sejahtera, Akas NNR, Akas IV, Kurnia Jaya, Restu
Surabaya - Situbondo - Banyuwangi		Anggun Krida Kurnia Jaya, Scala, Akas IV
Surabaya - Bangkalan - Sampang - Pamekasan - Sumenep	Jalur 7	Akas IV
Surabaya - Semarang	Jalur 8 Ekonomi	Jaya Utama, Indonesia, Sinar Mandiri Mulia, Widji Lestari, Restu
Surabaya - Purwokerto - Cilacap	Jalur 9	Rosalia Indah
Surabaya - Bandung	Jalur 10 - 12	Kramat Djati, Pahala Kencana, Bandung Express
Surabaya - Mataram - Bima		Tiara Mas, Dunia Mas, Titian Mas, Rasa Sayang, Langsung Jaya
Surabaya - Jakarta	Jalur 13 - 16	Pahala Kencana, Lorena, Karina, Kramat Djati, Malino Putra, Setia Bhakti, Rasa Sayang, Tiara Mas,

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

		Langsung Jaya
Surabaya - Denpasar		Gunung Harta, Wisata Komodo, Puspa Sari, Bali Perdana, Bali Buana Artha, Mawar, Lovina, Al-Mubarok, Zena, Setiawan, Santoso, DAMRI, Medali Mas, AKAS
Surabaya - Cirebon	belakang Jalur 10 - 12	Harapan Kita, Coyo, EZRI
Surabaya - Bandar Lampung		Handoyo

Tabel 4.2
Angkutan Kota beserta trayeknya

Trayek	Angkutan
Purabaya – Ngagel – Semut PP	Lyn A2
Purabaya – Darmo – Perak PP	Lyn C
Purabaya – Bratang PP	Lyn C
Purabaya – Joyoboyo PP	Lyn E1
Purabaya – Darmo – Jembatan Merah PP	Lyn E2
Purabaya – Diponegoro – Tambak Osowilangun PP	Lyn F
Purabaya – Diponegoro – Jembatan Merah PP	Lyn F1
Purabaya – Sepanjang – Darmo Permai PP	Lyn G1
Purabaya – Darmo – Perak PP	Patas, Lyn P1
Purabaya – Darmo – Tambak Osowilangun PP	Patas, Lyn P2

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

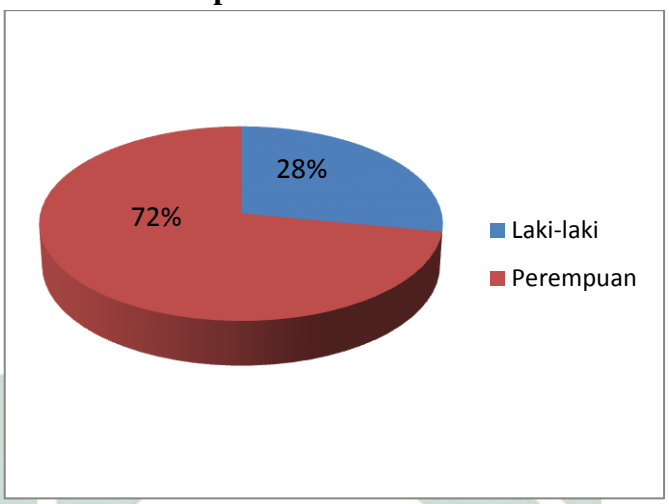
Purabaya – Tol Waru – Perak PP	Patas, Lyn P4
Purabaya – Tol Waru – Demak Jembatan Merah PP	Patas, Lyn P5
Purabaya – Diponegoro – Tambak Osowilangun PP	Patas, Lyn P6
Purabaya – Tol Mayjen Sungkono – Tol Tandes – Tambak Osowilangun PP	Patas, Lyn P7
Purabaya – Tol Waru – Tol Tandes – Tambak Osowilangun PP	Patas, Lyn P8
Purabaya – Darmo – Perak PP	Patas AC, Lyn PAC1
Purabaya – Darmo – Tambak Osowilangun PP	Patas AC, Lyn PAC2
Purabaya – Tol Waru – Perak PP	Patas AC, Lyn PAC4
Purabaya – Tol Waru – Demak - Jembatan Merah PP	Patas AC, Lyn PAC5
Purabaya – Diponegoro – Tambak Osowilangun PP	Patas AC, Lyn PAC6
Purabaya – Tol – Tambak Osowilangun	Patas AC, PAC8

B. Karakteristik Responden

Responden yang menjadi fokus pada penelitian ini diklasifikasikan berdasarkan berbagai macam karakteristik, seperti jenis kelamin, usia, tingkat pendidikan, dan pekerjaan responden. Lebih jelasnya dari berbagai karakteristik responden tersebut akan disajikan dalam beberapa diagram lingkaran dibawah ini:

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

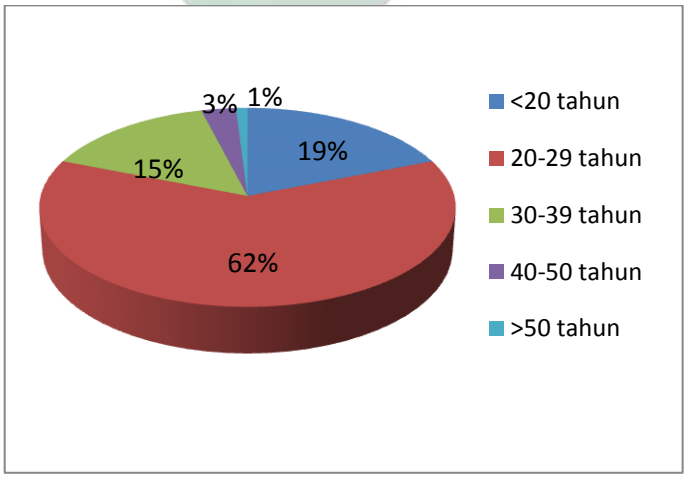
Gambar 4.2
Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin



Sumber: Hasil Kuesioner

Berdasarkan diagram lingkaran di atas, dapat diketahui bahwa jumlah responden yang menjadi dalam penelitian ini bila diklasifikasikan berdasarkan jenis kelamin sangat didominasi oleh responden berjenis kelamin perempuan dengan 72 (72%) responden. Sedangkan responden berjenis kelamin perempuan terdiri dari 28 (28%).

Gambar 4.3
Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

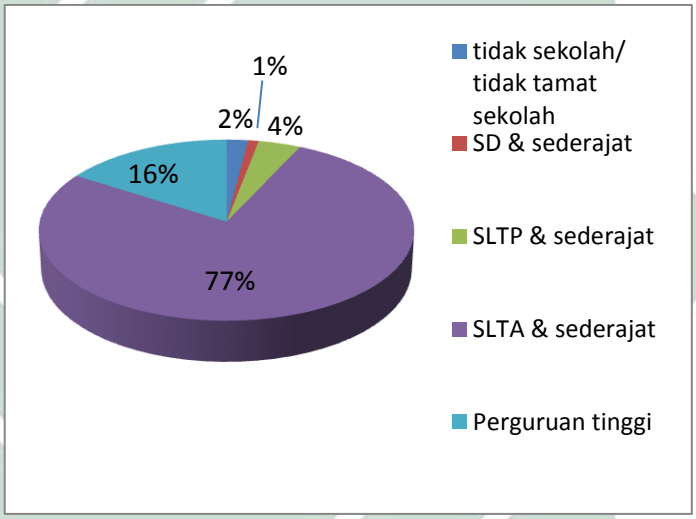


Sumber: Hasil Kuesioner

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Pada diagram lingkaran persentase di atas, dapat diketahui bahwa usia responden yang menjadi fokus pada penelitian ini terdiri dari usia antara 20-29 tahun dengan jumlah 62 (62%). Selanjutnyam diikuti oleh rentang usia kurang dari 20 tahun sebanyak 19 (19%), 30-39 tahun sebesar 15 (15%), 40-50 tahun sebanyak 3 (3%), dan usia lebih dari 50 tahun sebanyak 1 (1%) responden.

Gambar 4.4
Karakteristik Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan

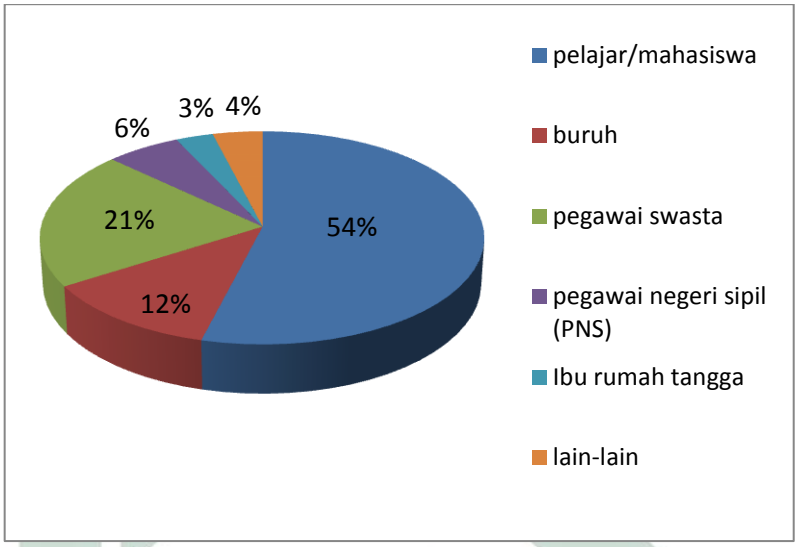


Sumber: Hasil Kuesioner

Pada diagram lingkaran di atas, dapat dilihat bahwa tingkat pendidikan responden didominasi oleh lulusan SLTA & sederajat dengan jumlah 77 (77%) responden. Kemudian sisanya dibagi menjadi lulusan Perguruan tinggi 16 (16%) responden, tamatan SLTP & sederajat sebanyak 4 (4%) responden, responden yang tidak sekolah/ tidak tamat sekolah sebanyak 2 (2%), dan lulusan SD & sederajat sebanyak 1 (1%) responden.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Gambar 4.5
Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan



Sumber: Hasil Kuesioner

Diagram lingkaran di atas, dapat dilihat bahwa masyarakat yang menjadi responden pada penelitian ini apabila diklasifikasikan menurut pekerjaan terdiri dari 54 (54%) sebagai pelajar/mahasiswa. Kemudian, pegawai swasta sebanyak 21 (21%), Buruh 12 (12%), Pegawai Negeri Sipil (PNS) 6 (6%), Ibu Rumah Tangga 3 (3%), dan yang terakhir pekerjaan lain-lain yang tidak disebutkan pada kuesioner sebanyak 4 (4%) responden.

C. Penyajian Data Penelitian

1. Penyajian Data Tentang Efektivitas Kebijakan Transportasi Online di Terminal Purabaya Sidoarjo

Penyajian data yang pertama peneliti sajikan adalah mengenai kebijakan publik mengenai transportasi online di terminal purabaya

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

sidoarjo. Dalam penyajian ini, nantinya akan diketahui efektvitas kebijakan publik mengenai peraturan kawasan larangan transportasi online tersebut, efektif atau tidak efektif menurut pengguna transportasi online untuk diterapkan di Terminal Purabaya Sidoarjo. Untuk mengukur tingkat efektivitas kebijakan publik, harus mencakup 5 indikator yaitu efisien, kecukupan, perataan, responsivitas dan ketepatan.[4] Lebih lanjut, peneliti menggunakan indikator atau pertanyaan pada kuesioner nomor 5 tentang "Pemilihan moda transportasi online memang sangat efektif, tapi tidak untuk penjemputan di Bandara dan Terminal Purabaya Sidoarjo" yang berada pada tabel kuesioner kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo. Pada pertanyaan tersebut, disediakan 4 kotak pilihan jawaban, di dalam kotak pilihan 1 dan 2 yakni "Sangat Setuju dan Setuju" diartikan bahwa menurut responden, kebijakan tersebut "efektif" diterapkan di Terminal Purabaya Sidoarjo. Sedangkan di kotak pilihan 3 dan 4 yakni "Tidak Setuju dan Sangat Tidak Setuju" diartikan bahwa menurut responden, kebijakan tentang kawasan larangan transportasi online "tidak efektif" diterapkan di Terminal Purabaya Sidoarjo. Adapun hasil dari efektivitas kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

[4]William N Dunn, *Analisis Kebijakan Publik*, (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2003), 430.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Tabel 4.3
Efektivitas Kebijakan Transportasi Online
di Terminal Purabaya Sidoarjo

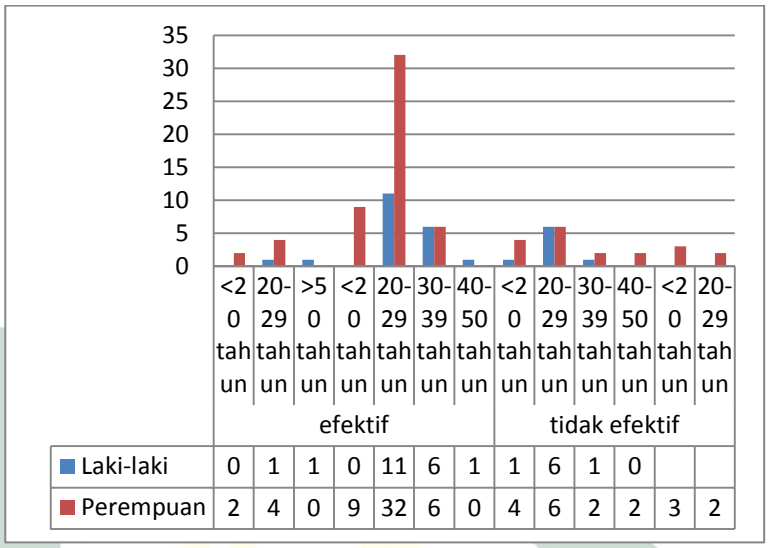
NO	EFEKTIVITAS KEBIJAKAN	RESPONDEN	PROSENTASE
1.	EFEKTIF	73	73%
2.	TIDAK EFEKTIF	27	27%
JUMLAH		100	100%

Sumber: Hasil Kuesioner

Pada tabel di atas, dapat diketahui bahwa kebijakan publik mengenai peraturan kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo sudah efektif. Hal ini dapat dilihat dengan persentase responden yang menyatakan "Efektif" pada kebijakan publik mengenai peraturan kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo sebesar 73 (73%) responden, sedangkan yang menyatakan "Tidak Efektif" sebesar 27 (27%) responden saja. Selanjutnya, kebijakan publik mengenai peraturan kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo tersebut akan diklasifikasikan berdasarkan karakteristik responden, yakni berdasarkan jenis kelamin dan usia responden. Adapun hasil kebijakan transportasi di Terminal Purabaya Sidoarjo berdasarkan karakteristik tersebut dapat dilihat dibawah ini:

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Gambar 4.6
Efektivitas Kebijakan Transportasi Online di Terminal Purabaya Berdasarkan Jenis Kelamin Dan Usia Responden



Sumber: Hasil Kuesioner

Pada diagram batang di atas, dapat dilihat bahwa hasil kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo yang menyatakan "Efektif" apabila diklasifikasikan berdasarkan jenis kelamin, sebanyak 20 (20%) responden berjenis kelamin pria dan 53 (53%) responden berjenis kelamin wanita. Disisi lain, sebesar 8 (8%) pria dan 14 (14%) responden wanita menyatakan bahwa kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo "Tidak Efektif".

Selain itu, pada diagram batang di atas juga digambarkan mengenai kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo yang menyatakan "Efektif" apabila diklasifikasikan berdasarkan usia responden didominasi pada usia 20-29 tahun sebesar 48 (48%) yang kemudian diikuti oleh usia 30-39 tahun sebanyak 12 (12%), lalu usia dibawah 20 tahun sebanyak 11 (11%), usia 40-50 tahun sebanyak 1

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

(1%), dan usia lebih dari 50 tahun sebanyak 1 (1%) responden. Namun, responden yang menyatakan "Tidak efektif" tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo juga lebih cenderung pada usia 20-29 tahun sebanyak 14 (14%) yang kemudian diikuti oleh usia dibawah 20 tahun sebanyak 8 (8%), usia 30-39 tahun 3 (3%), dan usia 40-50 tahun hanya 2 (2%) responden saja.

Disisi lain, efektivitas kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo juga dapat diklasifikasikan berdasarkan kriteria responden seperti tingkat pendidikan, pekerjaan responden. Adapun efektivitas kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo berdasarkan karakteristik tersebut dapat dilihat pada beberapa tabel dibawah ini:

Tabel 4.4
Efektivitas Kebijakan Transportasi Online di Terminal Purabaya Berdasarkan Pendidikan Terakhir Responden

NO.	EFEKTIVITAS KEBIJAKAN	TINGKAT PENDIDIKAN TERAKHIR				
		Tidak sekolah/ tidak tamat sekolah	SD & Sederajat	SLTP & Sederajat	SLTA & Sederajat	Perguruan Tinggi
1.	EFEKTIF	1	0	2	56	14
2.	TIDAK EFEKTIF	1	1	2	21	2
	JUMLAH	2	1	4	77	16

Sumber: Hasil Kuesioner

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui bahwa kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo yang menyatakan

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

"Efektif" apabila diklasifikasikan berdasarkan tingkat pendidikan lebih didominasi oleh responden dengan tingkat pendidikan SLTA & sederajat sebanyak 56 (56%) responden yang kemudian diikuti oleh perguruan tinggi sebanyak 14 (14%) responden, sebanyak 2 (2%) responden dari tingkat pendidikan SLTP & sederajat, dan tidak sekolah/ tidak tamat sekolah sebanyak 1 (1%). Selanjutnya, responden yang menyatakan "Tidak Efektif" terhadap kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo cenderung didominasi oleh responden dengan lulusan SLTA & sederajat sebanyak 21 (21%) yang kemudian diikuti oleh lulusan SLTP & sederajat sebanyak 2 (2%), dan Perguruan tinggi sebanyak 2 (2%), SD & sederajat sebanyak 1 (1%) dan yang terakhir sekolah/ tidak tamat sekolah sebanyak 1 (1%) responden saja.

Tabel 4.5
Efektivitas Kebijakan Transportasi Online di Terminal Purabaya Berdasarkan Pekerjaan Responden

Pekerjaan	Efektivitas kebijakan			
	Sangat setuju	Setuju	Tidak setuju	Sangat tidak setuju
Pelajar/Mahasiswa	6	35	8	5
Buruh	1	6	5	0
Pegawai Swasta	0	16	5	0
Pegawai Negeri Sipil (PNS)	0	4	2	0
Ibu Rumah Tangga	0	2	1	0
Lain-Lain	1	2	1	0
jumlah	8	65	22	5

Sumber: Hasil Kuesioner

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Pada tabel di atas, dapat diketahui bahwa kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo yang menyatakan "efektif" apabila diklasifikasikan berdasarkan jenis pekerjaan didominasi oleh pelajar/mahasiswa sebanyak 41 (41%) yang kemudian diikuti Pegawai swasta sebanyak 16 (16%), Buruh sebanyak 7 (7%), Pegawai negeri sipil (PNS) sebanyak 4 (4%), Lain-lain sebanyak 3 (3%), dan Ibu Rumah Tangga 2 (2%) responden. Selanjutnya, responden yang menyatakan "Tidak efektif" terhadap kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo cenderung didominasi oleh responden dengan jenis pekerjaan pelajar/mahasiswa sebanyak 13 (13%) yang kemudian diikuti Buruh sebanyak 5 (5%), Pegawai swasta sebanyak 5 (5%), Pegawai negeri sipil (PNS) sebanyak 2 (2%), Lain-lain sebanyak 1 (1%), dan Ibu Rumah Tangga 1 (1%) responden saja.

2. Penyajian Data Mengenai Persepsi Masyarakat Pada Kebijakan Transportasi Online di Terminal Purabaya Sidoarjo

Penyajian data yang kedua peneliti sajikan adalah mengenai Persepsi Masyarakat Pada kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo. Dalam penyajian ini, nantinya akan diketahui jumlah responden yang mempunyai persepsi yang baik atau tidak. Terdapat 3 tahapan yang mempengaruhi persepsi masyarakat

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

yaitu pengertian, pemahaman dan penilaian atau evaluasi.[5] Lebih lanjut, dalam mengetahui persepsi masyarakat, peneliti menggunakan indikator atau pernyatan pada angket nomor 2 tentang "saya mendukung peraturan tentang kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo untuk menjaga ketertiban transportasi konvensional maupun online". Pada pernyatan tersebut, disediakan 4 kotak pilihan jawaban, di dalam kotak pilihan 1 dan 2 yakni "Sangat Setuju dan Setuju" diartikan bahwa responden mempunyai persepsi "baik" pada kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo. Sedangkan di kotak pilihan 3 dan 4 yakni "Tidak Setuju dan Sangat Tidak Setuju" diartikan bahwa responden mempunyai persepsi "tidak baik" tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo. Adapun hasilnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 4.6
Persespsi Masyarakat Pada Kebijakan Transportasi Online Di Terminal Purabaya Sidoarjo

NO.	PERSEPSI MASYARAKAT	RESPONDEN	PROSENTASE
1.	BAIK	79	79%
2.	TIDAK BAIK	21	21%
JUMLAH		100	100%

Sumber: Hasil Kuesioner

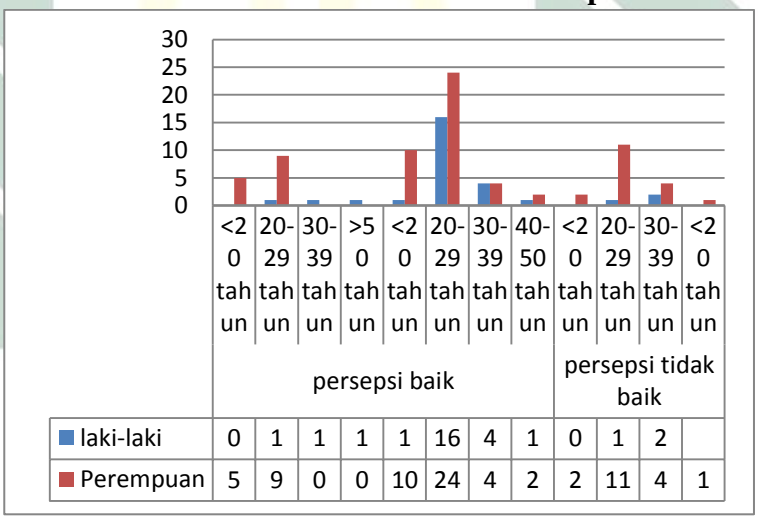
Pada tabel di atas, dapat diketahui bahwa persepsi masyarakat pada kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo lebih cenderung ke arah persepsi yang "Baik". Hal ini bisa dilihat dengan

[5]Bimo Walgito, *Pengantar Psikologi Umum* (Yogyakarta: Andi Offset, 2003), 55.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

persentase responden yang menyatakan “Sangat setuju” dan Setuju” pada kebijakan sebesar 79 (79%) responden, sedangkan yang menyatakan “Sangat tidak setuju” dan “Tidak setuju” hanya sebesar 21 (21%) responden saja. Selanjutnya, persepsi masyarakat tersebut akan diklasifikasikan berdasarkan karakteristik responden, yakni berdasarkan jenis kelamin dan usia responden. Adapun hasil persepsi masyarakat berdasarkan karakteristik tersebut dapat dilihat dibawah ini:

Gambar 4.7
Persepsi Masyarakat Tentang Kebijakan Transportasi Online Di Terminal Purabaya Sidoarjo Berdasarkan Jenis Kelamin Dan Usia Responden



	<20 tahun	20-29 tahun	30-39 tahun	>50 tahun	<20 tahun	20-29 tahun	30-39 tahun	40-50 tahun	<20 tahun	20-29 tahun	30-39 tahun	<20 tahun
	persepsi baik								persepsi tidak baik			
laki-laki	0	1	1	1	1	16	4	1	0	1	2	
Perempuan	5	9	0	0	10	24	4	2	2	11	4	1

Sumber: Hasil Kuesioner

Pada diagram batang di atas, dapat dilihat bahwa persepsi masyarakat tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo yang menyatakan “Baik” apabila diklasifikasikan berdasarkan jenis kelamin, sebanyak 54 (54%) responden berjenis kelamin perempuan dan 25 (25%) responden berjenis kelamin laki-laki

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

mempunyai persepsi yang baik. Disisi lain, sebesar 18 (18%) perempuan dan 3 (3%) responden laki-laki mempunyai persepsi yang "Tidak Baik".

Selain itu, pada diagram batang di atas juga digambarkan mengenai persepsi masyarakat pada kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo berdasarkan usia responden. Dalam hal ini, persepsi masyarakat yang "Baik" pada kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo yang lebih didominasi pada usia 20-29 tahun sebesar 50 (50%), kemudian usia kurang dari 20 tahun sebanyak 16 (16%), yang kemudian diikuti oleh usia 30-39 tahun sebanyak 9 (9%), 40-5 tahun 3 (3%), dan lebih dari 50 tahun 1 (1%) responden. Selanjutnya, pada persepsi masyarakat yang "Tidak Baik" lebih cenderung pada usia 20-29 tahun sebanyak 12 (12%) yang kemudian diikuti oleh usia 30-39 tahun 6 (6%), dan usia kurang dari 20 tahun hanya 3 (3%) responden saja.

Disisi lain, persepsi masyarakat tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo juga dapat diklasifikasikan berdasarkan tingkat pendidikan, dan pekerjaan responden. Adapun persepsi masyarakat tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo berdasarkan karakteristik tersebut dapat dilihat pada beberapa tabel dibawah ini:

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Tabel 4.7
Persepsi Masyarakat Tentang Kebijakan Transportasi Online Di Terminal Purabaya Sidoarjo Berdasarkan Pendidikan Terakhir Responden

Persepsi masyarakat	Pendidikan Terakhir					Jumlah
	Tidak sekolah/ tidak tamat sekolah	SD & Sederajat	SLTP & sederajat	SLTA & sederajat	Perguruan tinggi	
Baik	2	1	3	61	12	79
Tidak Baik	0	0	1	16	4	21

Sumber: Hasil Kuesioner

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui bahwa persepsi masyarakat yang "Baik" tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo apabila diklasifikasikan berdasarkan tingkat pendidikan lebih didominasi oleh responden dengan tingkat pendidikan SLTA & sederajat sebanyak 61 (61%) responden, dan Perguruan tinggi sebanyak 12 (12%), kemudian tingkat SLTP & sederajat sebanyak 3 (3%), tidak sekolah/ tidak tamat sekolah sebanyak 2 (2%), dan SD & sederajat sebanyak 1 (1%) responden. Selanjutnya, persepsi masyarakat yang "Tidak Baik" pada kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo didominasi oleh responden dengan SLTA & sederajat sebanyak 16 (16%), lulusan Perguruan Tinggi sebanyak 4 (4%), dan SLTP & sederajat sebanyak 1 (1%) responden.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Tabel 4.8
Persepsi Masayarakat Tentang Kebijakan Transportasi Online
Di Terminal Purabaya Sidoarjo
Berdasarkan Pekerjaan Responden

No	Persepsi masyarakat	Pekerjaan					
		Pelajar/ mahasiswa	Buruh	Pegawai swasta	Pegawai negeri sipil (PNS)	Ibu rumah tangga	Lain-lain
1	Baik	45	9	16	4	2	3
2	Tidak Baik	9	3	5	2	1	1
jumlah		54	12	21	6	3	4

Sumber: Hasil Kuesioner

Pada tabel di atas, dapat dilihat bahwa persepsi masyarakat yang "Baik" tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo di dominasi pelajar/ mahasiswa sebanyak 45 (45%) yang kemudian diikuti Pegawai swasta sebanyak 16 (16%), buruh 9 (9%), PNS 4 (4%), Lain-lain 3 (3%), dan Ibu Rumah Tangga 2 (2%) responden. Selanjutnya, persepsi masyarakat yang "Tidak Baik" di dominasi oleh responden dari kalangan pelajar/ mahasiswa dengan sebesar 9 (9%) yang kemudian diikuti oleh Pegawai swasta sebanyak 5 (5%), Buruh 3 (3%), PNS 2(2%), dan Ibu rumah tangga 1 (1%) serta lain-lain 1 (1%) responden.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

BAB V

PEMBAHASAN DAN DISKUSI HASIL PENELITIAN

A. Kebijakan Transportasi Online tentang Kawasan Larangan Transportasi berbasis Online di Terminal Purabaya Sidoarjo

Persoalan yang baru-baru ini menggemparkan beberapa daerah di Indonesia adalah masalah transportasi. Munculnya perusahaan penyedia layanan jasa transportasi online berbasis aplikasi ini ingin menawarkan berbagai kemudahan akses baik bagi pengusaha angkutan maupun masyarakat sebagai pengguna, mulai dari sistem pemesanan hingga sistem pembayarannya dalam bertransportasi. Kehadiran transortasi berbasis online ini juga didasarkan pada transportasi umum yang dirasa kurang efektif dan efisien dalam pelaksanaanya. Seiring dengan tututan pengguna jasa layanan dan keinginan masyarakat akan penyelenggaraan transportasi yang aman, nyaman, cepat dan tepat waktu, yang didukung perkembangan teknologi, maka kehadiran transportasi berbasis online ini dengan cepat mampu diterima oleh masyarakat. Seperti yang dikatakan Rahardjo Adisasmita, khususnya mengenai pemindahan barang-barang, kualitas jasa transportasi barang harus dilaksanakan secara efektif dan efisien dengan cara lancar/cepat, aman, teratur, bertanggung jawab, dan murah.[1] Namun, pada kenyataannya tidak semua pihak dapat merasakan dampak positif dari munculnya jasa transportasi

[1]Rahardjo Adisasmita, *Analisis Kebutuhan Transportasi* (Yogyakarta : Penerbit Graha Ilmu, 2015), 35.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

online tersebut, misalnya pihak transportasi umum yang keberadaannya sudah ada sebelum transportasi online. Oleh karena itu, diperlukannya benang merah agar konflik ini tidak berkepanjangan dan akan merugikan semua pihak termasuk pengguna jasa transportasi. Pihak-pihak yang bersangkutan dalam Kebijakan Transportasi Online di Terminal Purabaya Sidoarjo ini adalah : perwakilan lyn H, perwakilan taksi konvensional, perwakilan angkutan online (R2 dan R4), perwakilan dishub kabupaten Sidoarjo, perwakilan UPTD Terminal Purabaya, perwakilan DPC SPTI Sidoarjo, Koramil 0816/16 Waru, serta Kepala Kepolisian Sektor Waru. Dan telah disepakati :

a. R2 dan R4 online tidak boleh mangkal di sekitar Terminal Purabaya, tidak boleh mengambil penumpang di dalam Terminal Purabaya dan harus mempunyai aplikasi (HP/Android) serta R2 dan R4 online diperbolehkan mengantar penumpang sampai ke dalam Terminal Purabaya.
b. Dishub akan memasang rambu-rambu lalu lintas di depan PT. Gudang Garam dan pertigaan Medaeng serta akan membuat spanduk himbauan di sekitar Terminal Purabaya.
c. Akan dibentuk Satgas gabungan (Polri, TNI, Dishub, Perwakilan Koordinator Angkot dan Perwakilan Koordinator Angkutan Online) untuk saling mengawasi.
d. Taksi Online harus memakai tanda sticker
e. Titik penjemputan baik R2 dan R4 online boleh di Halte depan PT. Gudang Garam

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

f. Angkutan online tidak boleh mangkal di sepanjang jalan Letjend Sutoyo.

Dalam konteks kebijakan publik, apabila setelah pelaksanaan kegiatan kebijakan publik ternyata dampaknya tidak mampu memecahkan permasalahan yang tengah dihadapi masyarakat, maka dapat dikatakan bahwa suatu kegiatan kebijakan tersebut telah gagal, tetapi adakalanya suatu kebijakan publik hasilnya tidak langsung efektif dalam jangka pendek, akan tetapi setelah melalui proses tertentu. Menurut Mahmudi, mendefinisikan efektivitas merupakan hubungan antara *output* dengan tujuan, semakin besar kontribusi (sumbangan) *output* terhadap pencapaian tujuan, maka semakin efektif organisasi, program atau kegiatan.[2] Kebijakan publik yang dibuat harus sesuai dengan yang dibutuhkan oleh pihak-pihak yang bersangkutan. Artinya, dibuatnya suatu kebijakan publik itu berawal dari suatu persoalan yang nantinya mampu mengatasi persoalan tersebut secara adil. Untuk mengukur tingkat efektivitas kebijakan publik, harus mencakup 5 indikator yaitu efisien, kecukupan, perataan, responsivitas dan ketepatan.[3]

Dalam penelitian ini, nantinya akan diketahui tingkat efektivitas kebijakan tentang kebijakan kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo. Adapun hasilnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

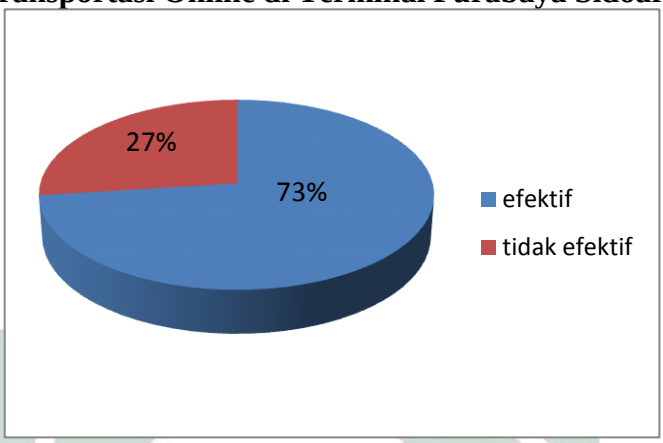
[2]Mahmudi, *Manajemen Kinerja Sektor Publik*, (Yogyakarta: UPP AMP YKPN, 2005), 92.

[3]William N Dunn, *Analisis Kebijakan Publik*, (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2003), 430.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Gambar 5.1

Hasil Kuesioner Mengenai Efektivitas Penyelenggaran Kebijakan Transportasi Online di Terminal Purabaya Sidoarjo



Sumber: Hasil Kuesioner

Pada diagram lingkaran di atas, dapat diketahui bahwa kebijakan kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo dalam pelaksanaannya sudah efektif. Hal ini bisa dilihat dengan persentase responden yang menyatakan "Efektif" pada pelayanan tingkat desa sebesar 73 (73%) responden, sedangkan yang menyatakan "Tidak Efektif" hanya sebesar 27 (27%) responden saja.

Penilaian tersebut didapatkan dari pertanyaan pada kuesioner nomor 5 tentang "Pemilihan moda transportasi online memang sangat efektif, tapi tidak untuk penjemputan di Bandara dan Terminal Purabaya Sidoarjo" yang berada pada tabel kuesioner kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo. Pada pertanyaan tersebut, disediakan 4 kotak pilihan jawaban, di dalam kotak pilihan 1 dan 2 yakni "Sangat Setuju dan Setuju" diartikan bahwa menurut responden, kebijakan tersebut "efektif" diterapkan di Terminal Purabaya Sidoarjo. Sedangkan di kotak pilihan 3 dan 4 yakni "Tidak Setuju

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

dan Sangat Tidak Setuju" diartikan bahwa menurut responden, kebijakan tentang kawasan larangan transportasi online "tidak efektif" diterapkan di Terminal Purabaya Sidoarjo.

Lebih lanjut, efektivitas kebijakan kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo juga bisa dilihat berdasarkan beberapa karakteristik responden, seperti jenis kelamin, usia, pendidikan terakhir, pekerjaan, dan jenis jasa transportasi online yang digunakan. Adapun hasilnya adalah sebagai berikut:

Gambar 5.2
Hasil Kuesioner Mengenai Efektivitas Penyelenggaran Kebijakan Transportasi Online di Terminal Purabaya Sidoarjo Berdasarkan Jenis Kelamin dan Usia Responden

	efektif							tidak efektif					
	<20 tahun	20-29 tahun	>50 tahun	<20 tahun	20-29 tahun	30-39 tahun	40-50 tahun	<20 tahun	20-29 tahun	30-39 tahun	40-50 tahun	<20 tahun	20-29 tahun
Laki-laki	0	1	1	0	11	6	1	1	6	1	0		
Perempuan	2	4	0	9	32	6	0	4	6	2	2	3	2

Sumber: Hasil Kuesioner

Pada diagram batang di atas, dapat dilihat bahwa hasil kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo yang menyatakan "Efektif" terdiri dari apabila diklasifikasikan berdasarkan jenis kelamin, yang menyatakan kebijakan tersebut efektif terdiri dari sebanyak 53 (53%)

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

responden berjenis kelamin wanita 20 (20%) responden berjenis kelamin laki-laki. Disisi lain, sebesar 19 (19%) wanita dan 8 (8%) responden laki-laki menyatakan bahwa kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo "Tidak Efektif".

Pada diagram batang di atas juga digambarkan mengenai kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo yang menyatakan "Efektif" apabila diklasifikasikan berdasarkan usia responden didominasi pada usia 20-29 tahun sebesar 48 (48%) yang kemudian diikuti oleh usia 30-39 tahun sebanyak 12 (12%), lalu usia dibawah 20 tahun sebanyak 11 (11%), usia 40-50 tahun sebanyak 1 (1%), dan usia lebih dari 50 tahun sebanyak 1 (1%) responden. Namun, responden yang menyatakan "Tidak efektif" tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo juga lebih cenderung pada usia 20-29 tahun sebanyak 14 (14%) yang kemudian diikuti oleh usia dibawah 20 tahun sebanyak 8 (8%), usia 30-39 tahun 3 (3%), dan usia 40-50 tahun hanya 2 (2%) responden saja.

Disisi lain, efektivitas kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo juga dapat diklasifikasikan berdasarkan kriteria responden seperti tingkat pendidikan, dan pekerjaan responden. Adapun efektivitas kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo berdasarkan karakteristik tersebut dapat dilihat pada beberapa tabel dibawah ini:

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Tabel 5.1
Hasil Kuesioner Mengenai Efektivitas Penyelenggaran Kebijakan Transportasi Online di Terminal Purabaya Sidoarjo Berdasarkan Tingkat Pendidikan Responden

NO.	EFEKTIVITAS KEBIJAKAN	TINGKAT PENDIDIKAN TERAKHIR				
		Tidak sekolah/ tidak tamat sekolah	SD & Sederajat	SLTP & Sederajat	SLTA & Sederajat	Perguruan Tinggi
1.	EFEKTIF	1	0	2	56	14
2.	TIDAK EFEKTIF	1	1	2	21	2
	JUMLAH	2	1	4	77	16

Sumber: Hasil Kuesioner

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui bahwa kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo yang menyatakan "Efektif" apabila diklasifikasikan berdasarkan tingkat pendidikan lebih didominasi oleh responden dengan tingkat pendidikan SLTA & sederajat sebanyak 56 (56%) responden yang kemudian diikuti oleh perguruan tinggi sebanyak 14 (14%) responden, sebanyak 2 (2%) responden dari tingkat pendidikan SLTP & sederajat, dan tidak sekolah/ tidak tamat sekolah sebanyak 1 (1%). Selanjutnya, responden yang menyatakan "Tidak Efektif" terhadap kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo cenderung didominasi oleh responden dengan lulusan SLTA & sederajat sebanyak 21 (21%) yang kemudian diikuti oleh lulusan SLTP & sederajat sebanyak 2 (2%), dan Perguruan tinggi sebanyak 2 (2%), SD & sederajat sebanyak 1 (1%) dan yang terakhir sekolah/ tidak tamat sekolah sebanyak 1 (1%) responden saja.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Tabel 5.2
Hasil Kuesioner Mengenai Efektivitas Penyelenggaran Kebijakan Transportasi Online di Terminal Purabaya Sidoarjo Berdasarkan Pekerjaan Responden

Pekerjaan	Efektivitas kebijakan	
	Efektif	Setuju
Pelajar/Mahasiswa	41	13
Buruh	7	5
Pegawai Swasta	16	5
Pegawai Negeri Sipil (PNS)	4	2
Ibu Rumah Tangga	2	1
Lain-Lain	3	1
jumlah	73	27

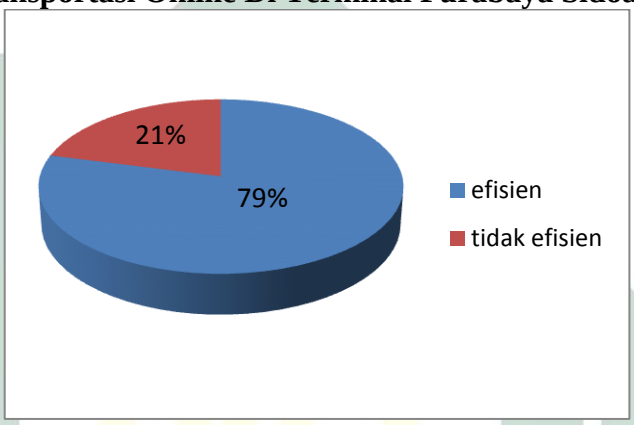
Sumber: Hasil Kuesioner

Pada tabel di atas, dapat diketahui bahwa kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo yang menyatakan "efektif" apabila diklasifikasikan berdasarkan jenis pekerjaan didominasi oleh pelajar/mahasiswa sebanyak 41 (41%) yang kemudian diikuti Pegawai swasta sebanyak 16 (16%), Buruh sebanyak 7 (7%), Pegawai negeri sipil (PNS) sebanyak 4 (4%), Lain-lain sebanyak 3 (3%), dan Ibu Rumah Tangga 2 (2%) responden. Selanjutnya, responden yang menyatakan "Tidak efektif" terhadap kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo cenderung didominasi oleh responden dengan jenis pekerjaan pelajar/mahasiswa sebanyak 13 (13%) yang kemudian diikuti Buruh sebanyak 5 (5%), Pegawai swasta sebanyak 5 (5%), Pegawai negeri sipil (PNS) sebanyak 2 (2%), Lain-lain sebanyak 1 (1%), dan Ibu Rumah Tangga 1 (1%) responden saja.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Selanjutnya, efektivitas kebijakan kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo dikatakan "efektif" tersebut, juga didukung oleh data yang didapatkan dari beberapa item pernyataan kuesioner, seperti dibawah ini:

Gambar 5.3
Hasil Kuesioner Mengenai Tingkat Efisiensi Kebijakan Transportasi Online Di Terminal Purabaya Sidoarjo



Sumber: Hasil Kuesioner

Pada diagram lingkaran di atas yang didapatkan dari pertanyaan angket nomer 1 tentang "Menurut saya, peraturan tentang kawasan larangan transportasi online sudah efisien diterapkan di Terminal Purabaya Sidoarjo" yang berada pada tabel kuesioner kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo. Dari pernyataan tersebut dapat diketahui bahwa sebagian besar responden menyatakan kebijakan tentang kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo dalam pelaksanaannya sudah efisien. Hal ini bisa dilihat dengan persentase responden yang menyatakan "sangat setuju" dan "setuju" sebesar 79 (79%) responden, sedangkan yang menyatakan " tidak setuju" dan "sangat tidak setuju"sebesar 21 (21%) responden saja.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Selanjutnya, apabila diklasifikasikan berdasarkan jenis kelamin, yang menyatakan kebijakan tersebut efektif terdiri dari sebanyak 53 (53%) responden berjenis kelamin wanita 26 (26%) responden berjenis kelamin pria dan. Disisi lain, sebesar 2 (2%) pria dan 19 (19%) responden wanita menyatakan bahwa kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo "Tidak Efisien".

Dan juga digambarkan mengenai kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo yang menyatakan "Efisien" apabila diklasifikasikan berdasarkan usia responden didominasi pada usia 20-29 tahun sebesar 50 (50%) yang kemudian diikuti oleh usia 30-39 tahun sebanyak 13 (13%), lalu usia dibawah 20 tahun sebanyak 12 (12%), usia 40-50 tahun sebanyak 3 (3%), dan usia lebih dari 50 tahun sebanyak 1 (1%) responden. Namun, responden yang menyatakan "Tidak efektif" tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo juga lebih cenderung pada usia 20-29 tahun sebanyak 12 (12%) yang kemudian diikuti oleh usia dibawah 20 tahun sebanyak 7 (7%), dan usia 30-39 tahun 2 (2%) responden saja.

Kemudian apabila diklasifikasikan berdasarkan tingkat pendidikan lebih didominasi oleh responden dengan tingkat pendidikan SLTA & sederajat sebanyak 61 (61%) responden yang kemudian diikuti oleh perguruan tinggi sebanyak 13 (13%) responden, sebanyak 3 (3%) responden dari tingkat pendidikan SLTP & sederajat, serta lulusan SD & sederajat dan tidak sekolah/ tidak tamat sekolah masing-masing sebanyak 1 (1%) responden. Selanjutnya, responden yang menyatakan "Tidak Efisien" terhadap kebijakan transportasi

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

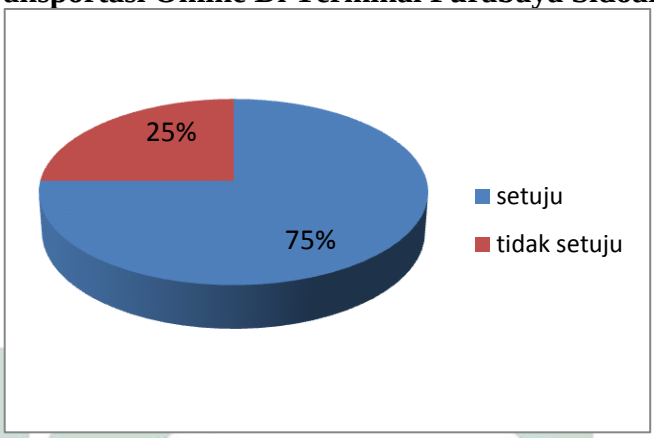
online di Terminal Purabaya Sidoarjo cenderung didominasi oleh responden dengan lulusan SLTA & sederajat sebanyak 16 (16%) yang kemudian diikuti oleh 3 (3%) perguruan tinggi, lulusan SLTP & sederajat sebanyak 1 (1%) dan tidak sekolah/ tidak tamat sekolah sebanyak 1 (1%) responden saja.

Terakhir, apabila diklasifikasikan berdasarkan jenis pekerjaan didominasi oleh pelajar/mahasiswa sebanyak 42 (42%) yang kemudian diikuti Pegawai swasta sebanyak 16 (16%), Buruh sebanyak 11 (11%), Pegawai negeri sipil (PNS) sebanyak 4 (4%), Ibu Rumah Tangga 3 (3%), dan Lain-lain sebanyak 3 (3%) responden. Selanjutnya, responden yang menyatakan "Tidak efektif" terhadap kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo cenderung didominasi oleh responden dengan jenis pekerjaan pelajar/mahasiswa sebanyak 12 (12%), Pegawai swasta sebanyak 5 (5%), Pegawai negeri sipil (PNS) sebanyak 2 (2%), yang kemudian diikuti Buruh sebanyak 1 (1%), dan Lain-lain sebanyak 1 (1%) responden saja.

Selanjutnya, efektivitas kebijakan kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo dikatakan "efektif" tersebut, juga didukung oleh data yang didapatkan dari beberapa item pernyataan kuesioner, seperti dibawah ini:

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Gambar 5.4
Hasil Kuesioner Mengenai Tingkat Kecukupan Kebijakan Transportasi Online Di Terminal Purabaya Sidoarjo



Sumber: Hasil Kuesioner

Pada diagram lingkaran di atas yang didapatkan dari pertanyaan angket nomer 2 tentang "Sebagai pengguna transportasi online, saya tetap mematuhi peraturan yang ada di Terminal Purabaya Sidoarjo tentang larangan melakukan penjemputan di dalam Terminal" yang berada pada tabel kuesioner kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo. Dari pernyataan tersebut dapat diketahui bahwa sebagian besar responden menyatakan kebijakan tentang kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo dalam pelaksanaannya sudah mencukupi. Hal ini bisa dilihat dengan persentase responden yang menyatakan "setuju" sebesar 75 (75%) responden, sedangkan yang menyatakan " tidak setuju" sebesar 25 (25%) responden saja.

Apabila diklasifikasikan berdasarkan jenis kelamin terdiri dari 54 (54%) responden berjenis kelamin perempuan 21 (21%) responden berjenis kelamin laki-laki. Disisi lain, sebesar 18 (18%) perempuan dan 7 (7%) responden laki-laki menyatakan "tidak setuju" terhadap kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Dan juga digambarkan mengenai kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo yang menyatakan "setuju" apabila diklasifikasikan berdasarkan usia responden didominasi pada usia 20-29 tahun sebesar 49 (49%) yang kemudian diikuti oleh usia dibawah 20 tahun sebanyak 13 (13%), 30-39 tahun sebanyak 9 (9%), lalu usia 40-50 tahun sebanyak 3 (3%), dan usia lebih dari 50 tahun sebanyak 1 (1%) responden. Namun, responden yang menyatakan "Tidak setuju" tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo juga lebih cenderung pada usia 20-29 tahun sebanyak 13 (13%), dan usia dibawah 20 tahun sebanyak 6 (6%), dan usia 30-39 tahun 6 (6%) responden saja.

Sedangkan apabila diklasifikasikan berdasarkan tingkat pendidikan lebih didominasi oleh responden dengan tingkat pendidikan SLTA & sederajat sebanyak 58 (58%) responden yang kemudian diikuti oleh perguruan tinggi sebanyak 12 (12%) responden, sebanyak masing-masing 2 (2%) responden dari tingkat pendidikan SLTP & sederajat dan tidak sekolah/ tidak tamat sekolah, serta SD & sederajat sebanyak 1 (1%) responden saja. Selanjutnya, responden yang menyatakan "Tidak setuju" terhadap kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo cenderung didominasi oleh responden dengan lulusan SLTA & sederajat sebanyak 19 (19%) yang kemudian diikuti oleh 4 (4%) lulusan perguruan tinggi, dan SLTP & sederajat sebanyak 2 (2%) responden saja.

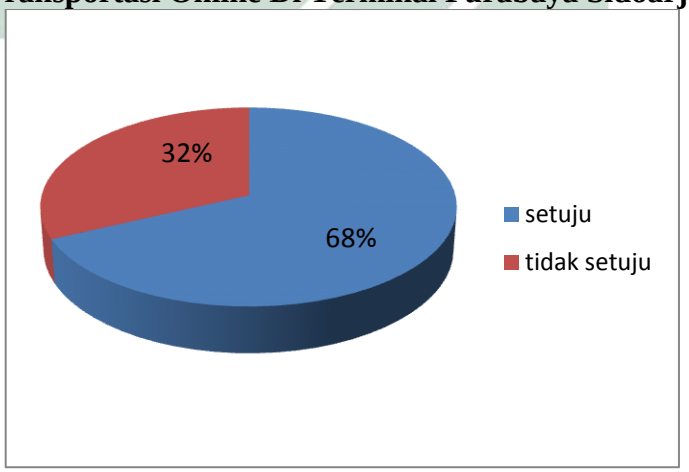
Terakhir apabila diklasifikasikan berdasarkan jenis pekerjaan didominasi oleh pelajar/mahasiswa sebanyak 43 (43%) yang kemudian diikuti

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Pegawai swasta sebanyak 16 (16%), Buruh sebanyak 7 (7%), Pegawai negeri sipil (PNS) sebanyak 4 (4%), Lain-lain sebanyak 3 (3%) dan Ibu Rumah Tangga 2 (2%) responden. Selanjutnya, responden yang menyatakan "Tidak setuju" terhadap kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo cenderung didominasi oleh responden dengan jenis pekerjaan pelajar/mahasiswa sebanyak 11 (11%), buruh sebanyak 5 (5%), Pegawai swasta sebanyak 5 (5%), Pegawai negeri sipil (PNS) sebanyak 2 (2%), dan ibu rumah tangga sebanyak 1 (1%), serta lain-lain pekerjaan sebanyak 1 (1%) responden saja.

Selanjutnya, efektivitas kebijakan kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo dikatakan "efektif" tersebut, juga didukung oleh data yang didapatkan dari beberapa item pernyataan kuesioner, seperti dibawah ini:

Gambar 5.5
Hasil Kuesioner Mengenai Tingkat Perataan Kebijakan Transportasi Online Di Terminal Purabaya Sidoarjo



Sumber: Hasil Kuesioner

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Pada diagram lingkaran di atas yang didapatkan dari pertanyaan angket nomer 3 tentang "Terminal Purabaya Sidoarjo Diperuntukkan hanya untuk seluruh moda angkutan umum konvensional saja" yang berada pada tabel kuesioner kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo. Dari pernyataan tersebut dapat diketahui bahwa sebagian besar responden menyatakan kebijakan tentang kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo dalam pelaksanaannya sudah merata. Hal ini bisa dilihat dengan persentase responden yang menyatakan "setuju" sebesar 68 (68%) responden, sedangkan yang menyatakan " tidak setuju" sebesar 32 (32%) responden saja.

Apabila diklasifikasikan berdasarkan jenis kelamin terdiri dari 50 (50%) responden berjenis kelamin perempuan 18 (18%) responden berjenis kelamin laki-laki. Disisi lain, sebesar 22 (22%) perempuan dan 10 (10%) responden laki-laki menyatakan "tidak setuju" terhadap kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo.

Dan juga digambarkan mengenai kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo yang menyatakan "setuju" apabila diklasifikasikan berdasarkan usia responden didominasi pada usia 20-29 tahun sebesar 43 (43%) yang kemudian diikuti oleh usia 30-39 tahun sebanyak 13 (13%), dibawah 20 tahun sebanyak 9 (9%), lalu usia 40-50 tahun sebanyak 2 (2%), dan usia lebih dari 50 tahun sebanyak 1 (1%) responden. Namun, responden yang menyatakan "Tidak setuju" tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo juga lebih cenderung pada usia 20-29

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

tahun sebanyak 19 (1%), dan usia dibawah 20 tahun sebanyak 10 (10%), dan usia 30-39 tahun 2 (2%), dan usia 40-50 tahun sebanyak 1 (1%) responden saja.

Sedangkan apabila diklasifikasikan berdasarkan tingkat pendidikan lebih didominasi oleh responden dengan tingkat pendidikan SLTA & sederajat sebanyak 52 (52%) responden yang kemudian diikuti oleh perguruan tinggi sebanyak 12 (12%) responden, dan sebanyak 2 (2%) responden dari tingkat pendidikan SLTP & sederajat serta tidak sekolah/ tidak tamat sekolah sebanyak 2 (2%) responden. Sedangkan, responden yang mengatakan "tidak setuju" terdiri dari responden SLTA & sederajat sebanyak 25 (25%), perguruan tinggi 4 (4%), SMP & sederajat 2 (2%), dan 1 (1%) SD & sederajat.

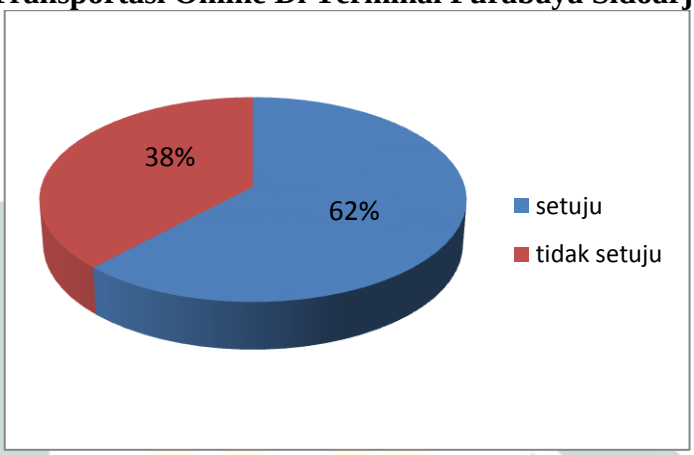
Terakhir apabila diklasifikasikan berdasarkan jenis pekerjaan didominasi oleh pelajar/mahasiswa sebanyak 37 (37%) yang kemudian diikuti Pegawai swasta sebanyak 15 (15%), Buruh sebanyak 6 (6%), Pegawai negeri sipil (PNS) sebanyak 4 (4%), Lain-lain sebanyak 3 (3%) dan Ibu Rumah Tangga 3 (3%) responden. Selanjutnya, responden yang menyatakan "Tidak setuju" terhadap kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo cenderung didominasi oleh responden dengan jenis pekerjaan pelajar/mahasiswa sebanyak 17 (17%), buruh sebanyak 6 (6%), Pegawai swasta sebanyak 6 (6%), Pegawai negeri sipil (PNS) sebanyak 2 (2%), dan lain-lain sebanyak 1 (1%) responden saja.

Selanjutnya, efektivitas kebijakan kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo dikatakan "efektif" tersebut, juga

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

didukung oleh data yang didapatkan dari beberapa item pernyataan kuesioner, seperti dibawah ini:

Gambar 5.6
Hasil Kuesioner Mengenai Tingkat Responsivitas Kebijakan Transportasi Online Di Terminal Purabaya Sidoarjo



Sumber: Hasil Kuesioner

Pada diagram lingkaran di atas yang didapatkan dari pertanyaan angket nomer 4 tentang "Setujukah anda terhadap peraturan kawasan larangan transportasi online yang diterapkan di Terminal Purabaya Sidoarjo?" yang berada pada tabel kuesioner kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo. Dari pernyataan tersebut dapat diketahui bahwa sebagian besar responden menyatakan kebijakan tentang kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo dalam pelaksanaannya sudah responsif. Hal ini bisa dilihat dengan persentase responden yang menyatakan "sangat setuju" dan "setuju" sebesar 62 (62%) responden, sedangkan yang menyatakan " tidak setuju" dan "sangat tidak setuju"sebesar 38 (38%) responden saja.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Apabila diklasifikasikan berdasarkan jenis kelamin, yang menyatakan kebijakan tersebut sudah responsif terdiri dari sebanyak 43 (43%) responden berjenis kelamin perempuan 19 (19%) responden berjenis kelamin laki-laki. Disisi lain, sebesar 29 (29%) perempuan dan 9 (9%) responden laki-laki menyatakan tidak responsif tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo.

Dan juga digambarkan mengenai kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo yang menyatakan "setuju" apabila diklasifikasikan berdasarkan usia responden didominasi pada usia 20-29 tahun sebesar 39 (39%) lalu usia dibawah 20 tahun sebanyak 11 (11%) yang kemudian diikuti oleh usia 30-39 tahun sebanyak 8 (8%), usia 40-50 tahun sebanyak 3 (3%), dan usia lebih dari 50 tahun sebanyak 1 (1%) responden. Namun, responden yang menyatakan tidak responsif tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo juga lebih cenderung pada usia 20-29 tahun sebanyak 23 (23%) yang kemudian diikuti oleh usia dibawah 20 tahun sebanyak 8 (8%), dan usia 30-39 tahun 7 (7%) responden.

Sedangkan apabila diklasifikasikan berdasarkan tingkat pendidikan lebih didominasi oleh responden dengan tingkat pendidikan SLTA & sederajat sebanyak 45 (45%) responden yang kemudian diikuti oleh perguruan tinggi sebanyak 11 (11%) responden, sebanyak 3 (3%) responden dari tingkat pendidikan SLTP & sederajat, tidak sekolah/ tidak tamat sekolah masing-masing sebanyak 2 (2%), serta lulusan SD & sederajat 1 (1%) responden. Selanjutnya, responden yang menyatakan "Tidak responsif" terhadap

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo cenderung didominasi oleh responden dengan lulusan SLTA & sederajat sebanyak 32 (32%) yang kemudian diikuti oleh 5 (5%) perguruan tinggi, lulusan SLTP & sederajat sebanyak 1 (1%) responden saja.

Terakhir apabila diklasifikasikan berdasarkan jenis pekerjaan didominasi oleh pelajar/mahasiswa sebanyak 34 (34%) yang kemudian diikuti Pegawai swasta sebanyak 12 (12%), Buruh sebanyak 7 (7%), Pegawai negeri sipil (PNS) sebanyak 4 (4%), Lain-lain sebanyak 3 (3%) dan Ibu Rumah Tangga 2 (2%) responden. Selanjutnya, responden yang menyatakan "Tidak responsif" terhadap kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo cenderung didominasi oleh responden dengan jenis pekerjaan pelajar/mahasiswa sebanyak 20 (20%), Pegawai swasta sebanyak 9 (9%), buruh sebanyak 5 (5%), Pegawai negeri sipil (PNS) sebanyak 2 (2%), yang kemudian diikuti Ibu rumah tangga sebanyak 1 (1%), dan Lain-lain sebanyak 1 (1%) responden saja.

B. Persepsi Masyarakat Tentang Kebijakan Kawasan Larangan Transportasi berbasis Online di Terminal Purabaya Sidoarjo

Pada pembahasan sebelumnya bahwa persepsi mempunyai pengertian sebagai pengalaman tentang objek, peristiwa, atau hubungan-hubungan yang diperoleh dengan menyimpulkan informasi dan menafsirkan pesan. Pada saat

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

menafsirkan pesan informasi, inderawi tidak hanya melibatkan sensasi, tetapi juga atensi, ekspetasi, motivasi, dan memori.[4]

Selanjutnya, persepsi masyarakat diartikan sebagai proses dimana individu-individu yang saling berinteraksi untuk menafsirkan kesan indra mereka terhadap hal-hal yang menarik dari lingkungannya. Berdasarkan pengertian tersebut, dapat disimpulkan bahwa setiap individu tentunya mempunyai persepsi berbeda-beda dikarenakan mereka menafsirkan melalui kesan indera dirinya sendiri dan tak terkecuali mengenai persepsi tentang Kebijakan Kawasan Larangan Transportasi Online di Terminal Purabaya Sidoarjo.

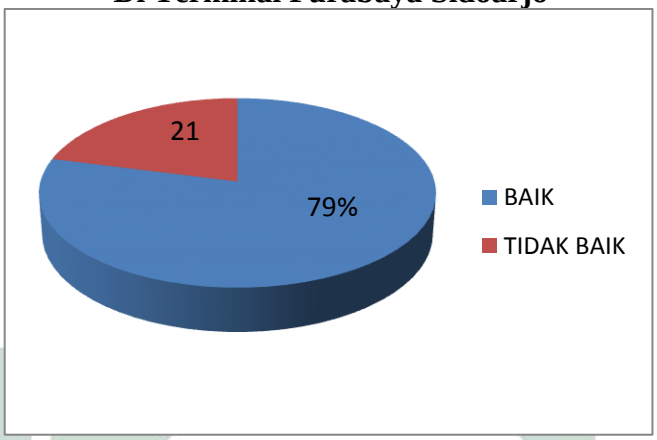
Apabila dikaitkan dengan penelitian ini yang membahas mengenai persepsi masyarakat tentang Kebijakan Kawasan Larangan Transportasi Online di Terminal Purabaya Sidoarjo dapat dimaknai bahwa dengan pandangan atau tanggapan masyarakat khususnya para pengguna jasa transportasi online dalam menanggapi kebijakan kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo yang nantinya akan membentuk persepsi dari setiap individu. Persepsi tersebut kemudian akan mempengaruhi kebijakan tersebut. Oleh karena itu, nantinya akan diketahui mengenai persepsi masyarakat tentang Kebijakan Kawasan Larangan Transportasi Online di Terminal Purabaya Sidoarjo. Adapun hasilnya adalah sebagai berikut:

---

[4]Jalaluddin Rachmat, *Psikologi Komunikasi (*Bandung: PT. Remaja Rosdakarya, 2011), 50.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Gambar 5.7
Persepsi Masyarakat Pada Kebijakan Transportasi Online Di Terminal Purabaya Sidoarjo



Sumber: Hasil Kuesioner

Pada diagram lingkaran di atas, dapat diketahui bahwa persepsi masyarakat pada kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo lebih cenderung ke arah persepsi yang baik. Hal ini bisa dilihat dengan persentase responden yang menyatakan "Setuju" pada kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo sebesar 79 (79%) responden, sedangkan yang menyatakan "Tidak Setuju" hanya sebesar 21 (21%) responden saja.

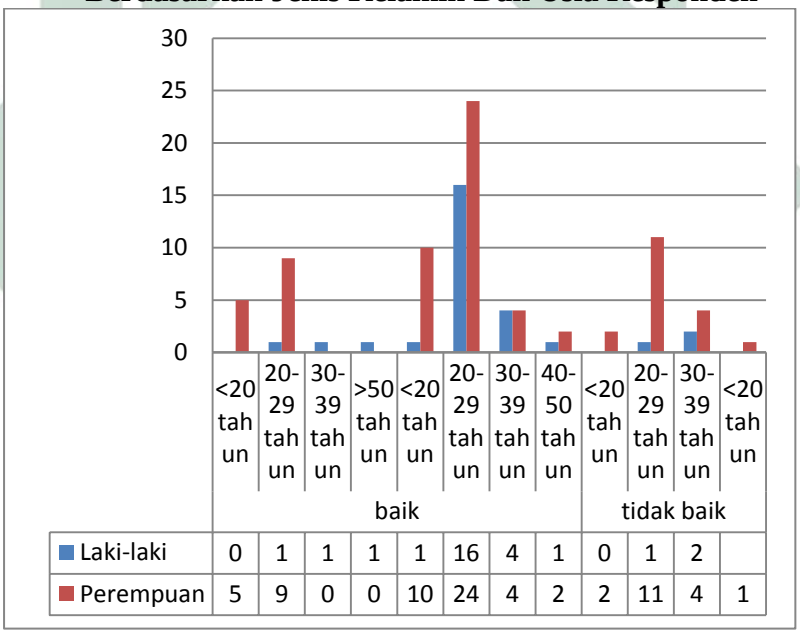
Penilaian persepsi tersebut didapatkan dari pernyatan pada angket nomor 2 tentang "Saya mendukung peraturan tentang kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo untuk menjaga ketertiban transportasi konvensional maupun online". Pada pernyataan tersebut, disediakan 4 kotak pilihan jawaban, di dalam kotak pilihan 1 dan 2 yakni "Sangat Setuju dan Setuju" diartikan bahwa responden mempunyai persepsi yang baik pada kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo. Sedangkan di kotak pilihan 3 dan 4 yakni "Tidak Setuju dan Sangat Tidak

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Setuju" diartikan bahwa responden mempunyai persepsi yang tidak baik pada kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo.

Lebih lanjut, persepsi masyarakat pada kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo juga bisa dilihat berdasarkan beberapa karakteristik responden, seperti jenis kelamin, usia, pendidikan terakhir, dan pekerjaan. Adapun hasilnya adalah sebagai berikut:

Gambar 5.12
Persepsi Masyarakat Pada Kebijakan Transportasi Online Di Terminal Purabaya Sidoarjo Berdasarkan Jenis Kelamin Dan Usia Responden



	<20 tahun	20-29 tahun	30-39 tahun	>50 tahun	<20 tahun	20-29 tahun	30-39 tahun	40-50 tahun	<20 tahun	20-29 tahun	30-39 tahun	<20 tahun
Laki-laki	0	1	1	1	1	16	4	1	0	1	2	
Perempuan	5	9	0	0	10	24	4	2	2	11	4	1

Sumber: Hasil Kuesioner

Pada diagram batang di atas, dapat dilihat bahwa persepsi masyarakat tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo yang menyatakan "Baik" apabila diklasifikasikan berdasarkan jenis kelamin, sebanyak 54 (54%) responden berjenis kelamin perempuan dan 25 (25%) responden berjenis kelamin laki-laki mempunyai persepsi yang baik. Disisi

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

lain, sebesar 18 (18%) perempuan dan 3 (3%) responden laki-laki mempunyai persepsi yang “Tidak Baik”.

Selain itu, pada diagram batang di atas juga digambarkan mengenai persepsi masyarakat pada kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo berdasarkan usia responden. Dalam hal ini, persepsi masyarakat yang “Baik” lebih didominasi pada usia 20-29 tahun sebesar 50 (50%) yang kemudian diikuti oleh usia dibawah 20 tahun sebanyak 16 (16%), 30-39 tahun 9 (9%), 40-50 tahun sebanyak 3 (3%) dan lebih dari 50 tahun 1 (1%). Selanjutnya, pada persepsi masyarakat yang “Tidak Baik” lebih cenderung juga pada usia 20-29 tahun sebanyak 12 (12%) yang kemudian diikuti oleh usian 30-39 tahun 6 (6%) dan usia kurang dari 20 tahun sebanyak 3 (3%) responden saja.

Disisi lain, persepsi masyarakat tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo juga dapat diklasifikasikan berdasarkan tingkat pendidikan, dan pekerjaan responden. Hal tersebut dapat dilihat pada beberapa tabel dibawah ini:

Tabel 5.3
Persepsi Masyarakat Tentang Kebijakan Transportasi Online
Di Terminal Purabaya Sidoarjo
Berdasarkan Pendidikan Terakhir

Persepsi masyarakat	Pendidikan Terakhir					Jumlah
	Tidak sekolah/ tidak tamat sekolah	SD & Sederajat	SLTP & sederajat	SLTA & sederajat	Perguruan tinggi	
Baik	2	1	3	61	12	79
Tidak Baik	0	0	1	16	4	21

Sumber: Hasil Kuesioner

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui bahwa persepsi masyarakat yang "Baik" tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo apabila diklasifikasikan berdasarkan tingkat pendidikan lebih didominasi oleh responden dengan tingkat pendidikan SLTA & sederajat sebanyak 61 (61%) responden, dan Perguruan tinggi sebanyak 12 (12%), kemudian tingkat SLTP & sederajat sebanyak 3 (3%), tidak sekolah/ tidak tamat sekolah sebanyak 2 (2%), dan SD & sederajat sebanyak 1 (1%) responden. Selanjutnya, persepsi masyarakat yang "Tidak Baik" pada kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo didominasi oleh responden dengan SLTA & sederajat sebanyak 16 (16%), lulusan Perguruan Tinggi sebanyak 4 (4%), dan SLTP & sederajat sebanyak 1 (1%) responden.

Tabel 5.4
Persepsi Masayarakat Tentang Kebijakan Transportasi Online Di Terminal Purabaya Sidoarjo Berdasarkan Pekerjaan Responden

No	Persepsi masyarakat	Pekerjaan					
		Pelajar/ mahasiswa	Buruh	Pegawai swasta	Pegawai negeri sipil (PNS)	Ibu rumah tangga	Lain-lain
1	Baik	45	9	16	4	2	3
2	Tidak Baik	9	3	5	2	1	1
jumlah		54	12	21	6	3	4

Sumber: Hasil Kuesioner

Pada tabel di atas, dapat dilihat bahwa persepsi masyarakat yang "Baik" tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo di dominasi pelajar/ mahasiswa sebanyak 45 (45%) yang kemudian diikuti Pegawai swasta sebanyak 16 (16%), buruh 9 (9%), PNS 4 (4%), Lain-lain 3 (3%), dan Ibu Rumah Tangga 2 (2%) responden. Selanjutnya, persepsi

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

masyarakat yang “Tidak Baik” di dominasi oleh responden dari kalangan pelajar/ mahasiswa dengan sebesar 9 (9%) yang kemudian diikuti oleh Pegawai swasta sebanyak 5 (5%), Buruh 3 (3%), PNS 2(2%), dan Ibu rumah tangga 1 (1%) serta lain-lain 1 (1%) responden.

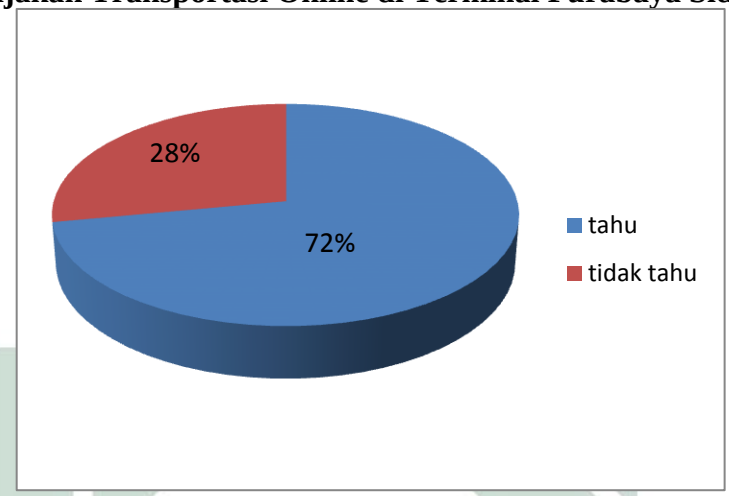
Selanjutnya, kecenderungan masyarakat pengguna transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo yang mempunyai persepsi baik ataupun tidak baik tentang kebijakan tersebut tentunya diperoleh melalui beberapa tahapan seperti yang ada pada tahapan dalam pembentukan persepsi. Sebagaimana diketahui, didalam persepsi terdapat tiga tahapan yang bersifat kontinu dan saling mempengaruhinya, yakni: Penyerapan terhadap rangsang atau objek dari luar individu, Pengertian atau pemahaman, serta Penilaian atau evaluasi.[5]

Pada tahap pertama, persepsi seseorang diawali dari penyerapan terhadap rangsang atau objek dari luar individu. Dalam hal ini, nantinya akan diketahui apakah orang tersebut mengetahui atau tidak objek yang akan dipersepsikannya. Tahapan pertama ini, apabila dikaitkan dengan penelitian ini akan dibahas seberapa besar masyarakat pengguna transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo dalam mengetahui kebijakan mengenai kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo. Adapun hasilnya adalah sebagai berikut:

[5] Walgito Bimo, *Pengantar Psikologi Umum* (Yogyakarta: Andi Offset, 2003), 54-55.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Gambar 5.9
Hasil Angket Mengenai Tingkat Pengetahuan Responden Tentang Kebijakan Transportasi Online di Terminal Purabaya Sidoarjo



Sumber: Hasil Kuesioner

Pada diagram lingkaran di atas, yang diperoleh dari pernyataan angket nomer 1 pada kolom persepsi masyarakat yang membahas mengenai pengetahuan responden tentang "Saya mengetahui peraturan transportasi online tentang kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo". Dapat diketahui bahwa responden yang mengetahui tentang kebijakan tersebut lebih banyak dibandingkan dengan responden yang tidak mengetahui. Hal ini bisa dibuktikan dengan 72 (72%) respoonden menyatakan "Tahu" tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo. Disisi lain, yang menyatakan "Tidak Tahu" sebanyak 28 (28%) responden. Jadi, dapat disimpulkan bahwa sebagian besar masyarakat pengguna jasa transportasi online di sekitar Terminal Purabaya Sidoarjo sudah mengetahui mengenai kebijakan kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Lebih lanjut, pengetahuan masyarakat pengguna jasa transportasi online pada kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo juga bisa dilihat berdasarkan beberapa karakteristik responden, seperti jenis kelamin, usia, pendidikan terakhir, dan pekerjaan. Adapun hasilnya adalah sebagai berikut:

Apabila di klasifikasikan berdasarkan jenis kelamin, responden yang menyatakan "Tahu" tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo sebanyak 54 (54%) responden berjenis kelamin perempuan dan 18 (18%) responden berjenis kelamin laki-laki. Disisi lain, sebesar 18 (18%) perempuan dan 10 (10%) responden laki-laki menyatakan "Tidak Tahu" mengenai kebijakan tersebut.

Selain itu apabila di klasifikasikan berdasarkan usia, responden yang menyatakan "Tahu" di dominasi pada usia 20-29 tahun sebesar 46 (46%) yang kemudian diikuti oleh usia dibawah 20 tahun sebanyak 17 (17%), dan usia 30-39 tahun sebanyak 9 (9%) responden. Disisi lain yang menyatakan "Tahu" tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo terdiri dari usia 20-29 tahun sebesar 16 (16%) yang kemudian diikuti oleh 30-39 tahun sebanyak 6 (6%), 40-50 tahun 3 (3%), dibawah 20 tahun 2 (2%), dan lebih dari 50 tahun 1 (1%).

Apabila di klasifikasikan berdasarkan pendidikan, responden yang menyatakan "Tahu" tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya di dominasi oleh responden dengan tingkat pendidikan SLTA &sederajat sebanyak 59 (59%) responden, perguruan tinggi sebanyak 12

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

(12%), dan SLTP & sederajat sebanyak 1 (1%) responden. Disisi lain yang menyatakan “Tidak Tahu” tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya terdiri dari responden dengan tingkat pendidikan SLTA &sederajat sebanyak 18 (18%) responden, perguruan tinggi sebanyak 4 (4%), dan SLTP & sederajat sebanyak 3 (3%) responden, tidak sekolah/ tidak tamat sekolah 2 (2%), serta 1 (1%) tingkat pendidikan SD & sederajat.

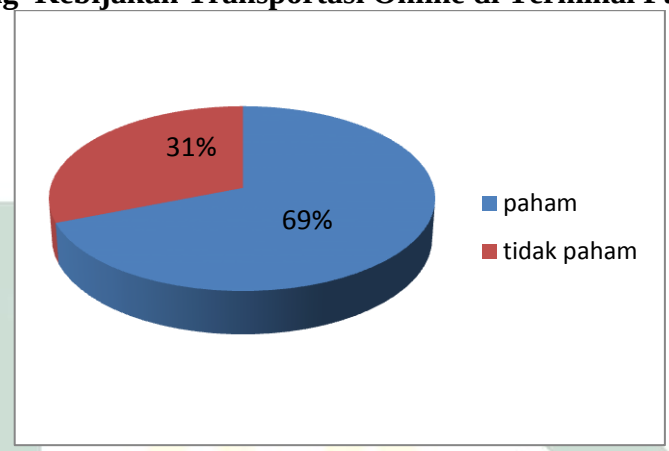
Terakhir, apabila di klasifikasikan berdasarkan pekerjaan responden yang menyatakan “Tahu” tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo di dominasi pelajar/ mahasiswa sebanyak 47 (47%) yang kemudian diikuti Pegawai swasta sebanyak 13 (13%), buruh 5 (5%), PNS 4 (4%), Lain-lain 2 (2%), dan Ibu Rumah Tangga 1 (1%) responden. Disisi lain, responden yang menyatakan “Tidak Tahu” di dominasi oleh responden dari kalangan Pegawai swasta sebanyak 8 (8%), pelajar/ mahasiswa dengan sebesar 7 (7%), Buruh 7 (7%), PNS 2(2%), dan Ibu rumah tangga 2 (2%) serta lain-lain 2 (2%) responden.

Besarnya tingkat pengetahuan masyarakat pengguna jasa transportasi online mengenai kebijakan kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo tentunya akan mempengaruhi tahapan persepsi selanjutnya. Pada tahapan kedua, nantinya akan menyinggung mengenai pengertian atau pemahaman yang dimiliki oleh setiap individu. Pada tahapan kedua ini, apabila dikaitkan dengan penelitian ini akan dibahas mengenai seberapa jauh masyarakat pengguna jasa transportasi online mengerti atau memahami

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

mengenai tujuan kebijakan kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo. Adapun hasilnya adalah sebagai berikut:

Gambar 5.10
Hasil Angket Mengenai Tingkat Pemahaman Responden Tentang Kebijakan Transportasi Online di Terminal Purabaya



Sumber: Hasil Kuesioner

Berdasarkan pada diagram lingkaran di atas yang diperoleh dari pertanyaan angket nomer 8 pada bagian persepsi masyarakat yang membahas mengenai "Peraturan tentang kawsan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo dibuat akibat banyaknya angkutan konvensional yang mati". Dapat diketahui bahwa sebagian besar responden menyatakan sudah paham dengan tujuan tentang kebijakan tersebut. Hal ini bisa dibuktikan dengan 69 (69%) responden menyatakan "Paham". Disisi lain, sisanya sebanyak 31 (31%) responden menyatakan "Tidak Paham".

Lebih lanjut, pengetahuan masyarakat pengguna jasa transportasi online pada kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo juga bisa dilihat berdasarkan beberapa karakteristik responden, seperti jenis

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

kelamin, usia, pendidikan terakhir, dan pekerjaan. Adapun hasilnya adalah sebagai berikut:

Apabila di klasifikasikan berdasarkan jenis kelamin, responden yang menyatakan “Paham” tentang tujuan kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo sebanyak 52 (52%) responden berjenis kelamin perempuan dan 17 (17%) responden berjenis kelamin laki-laki. Disisi lain, sebesar 20 (20%) perempuan dan 11 (11%) responden laki-laki menyatakan “Tidak Paham” mengenai tujuan kebijakan tersebut.

Selain itu apabila di klasifikasikan berdasarkan usia, responden yang menyatakan “Paham” di dominasi pada usia 20-29 tahun sebesar 41 (41%) yang kemudian diikuti oleh usia dibawah 20 tahun sebanyak 14 (14%), dan usia 30-39 tahun sebanyak 12 (12%) dan usia 40-50 sebanyak 2 (2%) responden. Disisi lain yang menyatakan “Tidak Paham” tentang tujuan kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo terdiri dari usia 20-29 tahun sebesar 21 (21%) yang kemudian diikuti oleh usia dibawah 20 tahun sebanyak 5 (5%), 30-39 tahun sebanyak 3 (3%), 40-50 tahun 1 (1%), dan lebih dari 50 tahun 1 (1%) responden saja.

Apabila di klasifikasikan berdasarkan pendidikan, responden yang menyatakan “Paham” tentang tujuan kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya di dominasi oleh responden dengan tingkat pendidikan SLTA &sederajat sebanyak 56 (56%) responden, perguruan tinggi sebanyak 12 (12%), dan tidak sekolah/ tidak tamat sekolah sebanyak 1 (1%) responden. Disisi lain yang menyatakan “Tidak Paham” tentang tujuan kebijakan

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

transportasi online di Terminal Purabaya terdiri dari responden dengan tingkat pendidikan SLTA &sederajat sebanyak 21 (21%) responden, perguruan tinggi sebanyak 4 (4%), dan SLTP & sederajat sebanyak 4 (4%) responden, tidak sekolah/ tidak tamat sekolah 1 (1%), serta 1 (1%) tingkat pendidikan SD & sederajat.

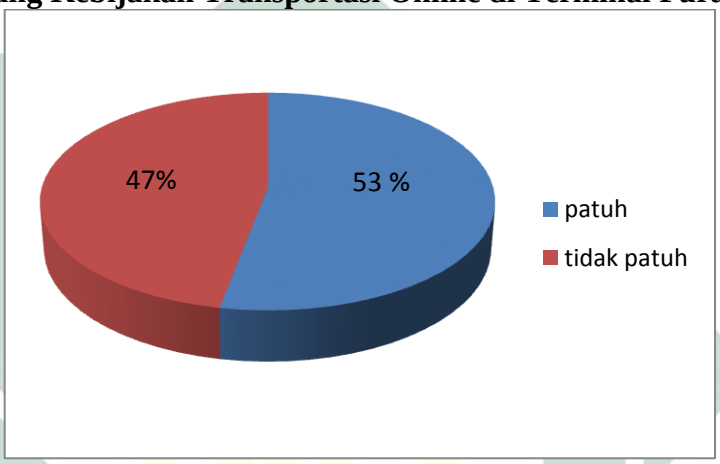
Terakhir, apabila di klasifikasikan berdasarkan pekerjaan responden yang menyatakan "Paham" tentang tujuan kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo di dominasi pelajar/ mahasiswa sebanyak 39 (39%) yang kemudian diikuti Pegawai swasta sebanyak 16 (16%), buruh 5 (5%), PNS 4 (4%), Lain-lain 3 (3%), dan Ibu Rumah Tangga 2 (2%) responden. Disisi lain, responden yang menyatakan "Tidak Paham" di dominasi oleh responden dari kalangan Pelajar/ mahasiswa sebanyak 15 (15), Buruh 7 (7%), Pegawai swasta sebanyak 5 (5%), PNS 2(2%), dan Ibu rumah tangga 1 (1%) serta lain-lain 1 (1%) responden.

Tingginya tingkat pemahaman masyarakat pengguna jasa transportasi online mengenai kebijakan kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo tentunya juga akan mempengaruhi tahapan persepsi selanjutnya, yakni tahapan ketiga yang berupa penilaian dan evaluasi. Pada tahapan ketiga, nantinya akan menyinggung mengenai penilaian dan evaluasi yang dimiliki oleh setiap individu. Pada tahapan ketiga ini, apabila dikaitkan dengan penelitian ini akan dibahas mengenai seberapa jauh masyarakat pengguna jasa transportasi online mengenai kebijakan kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo memberikan penilaian

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

maupun melakukan evaluasi pada kebijakan tersebut. Dalam hal ini akan digeneralisasikan dalam bentuk tingkat kepatuhan masyarakat pengguna jasa transportasi online untuk tidak melanggar kebijakan yang telah dibuat. Adapun hasilnya adalah sebagai berikut:

Gambar 5.11
Hasil Angket Mengenai Penilaian Responden
Tentang Kebijakan Transportasi Online di Terminal Purabaya



Sumber: Hasil Kuesioner

Berdasarkan pada diagram lingkaran di atas yang diperoleh dari pertanyaan angket nomer 13 pada bagian persepsi masyarakat yang membahas mengenai "Setelah diberlakukannya peraturan tentang larangan melakukan penjemputan di dalam Terminal Purabaya Sidoarjo, sekarang anda sering bertransportasi menggunakan transportasi umum konvensional". Dapat diketahui bahwa sebagian besar responden patuh terhadap kebijakan tersebut. Hal ini bisa dibuktikan dengan 53 (53%) responden dinyatakan "Sangat setuju dan setuju" menggunakan transportasi konvensional . Disisi lain, sisanya sebanyak 47 (47%) responden dinyatakan "Tidak Patuh" terhadap kebijakan tersebut.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Lebih lanjut, penilaian masyarakat pengguna jasa transportasi online tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo juga bisa dilihat berdasarkan beberapa karakteristik responden, seperti jenis kelamin, usia, pendidikan terakhir, dan pekerjaan. Adapun hasilnya adalah sebagai berikut:

Apabila di klasifikasikan berdasarkan jenis kelamin, responden yang "Patuh" terhadap tujuan kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo sebanyak 36 (36%) responden berjenis kelamin perempuan dan 17 (17%) responden berjenis kelamin laki-laki. Disisi lain, sebesar 36 (36%) perempuan dan 11 (11%) responden laki-laki dinyatakan "Tidak Patuh" terhadap kebijakan tersebut.

Selain itu apabila di klasifikasikan berdasarkan usia, responden yang dinyatakan "Patuh" di dominasi pada usia 20-29 tahun sebesar 34 (34%) yang kemudian diikuti oleh usia dibawah 20 tahun sebanyak 9 (9%), dan usia 30-39 tahun sebanyak 9 (9%) dan usia 40-50 sebanyak 1 (1%) responden. Disisi lain responden yang dinyatakan "Tidak Patuh" terhadap kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo terdiri dari usia 20-29 tahun sebesar 28 (28%) yang kemudian diikuti oleh usia dibawah 20 tahun sebanyak 10 (10%), 30-39 tahun sebanyak 6 (6%), 40-50 tahun 2 (2%), dan lebih dari 50 tahun 1 (1%) responden saja.

Apabila di klasifikasikan berdasarkan pendidikan, responden yang dinyatakan "Patuh" terhadap kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya di dominasi oleh responden dengan tingkat pendidikan SLTA

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

&sederajat sebanyak 41 (41%) responden, perguruan tinggi sebanyak 8 (8%), SLTP & sederajat sebanyak 2 (2%), SD & sederajat sebanyak 1 (1%), dan tidak sekolah/ tidak tamat sekolah sebanyak 1 (1%) responden. Disisi lain yang dinyatakan "Tidak Patuh" terhadap kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya terdiri dari responden dengan tingkat pendidikan SLTA &sederajat sebanyak 36 (36%) responden, perguruan tinggi sebanyak 8 (8%), dan SLTP & sederajat sebanyak 2 (2%) responden, tidak sekolah/ tidak tamat sekolah 1 (1%) responden.

Terakhir, apabila di klasifikasikan berdasarkan pekerjaan responden yang dinyatakan "Patuh" terhadap kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo di dominasi pelajar/ mahasiswa sebanyak 26 (26%) yang kemudian diikuti Pegawai swasta sebanyak 11 (11%), buruh 8 (8%), PNS 4 (4%), Ibu Rumah Tangga 2 (2%), dan lain-lain 2 (2%) responden. Disisi lain, responden yang dinyatakan "Tidak Patuh" di dominasi oleh responden dari kalangan Pelajar/ mahasiswa sebanyak 28 (28%), Pegawai swasta sebanyak 10 (10%), Buruh 4 (4%), PNS 2(2%), lain-lain 2 (2%), dan Ibu rumah tangga 1 (1%) responden.

Jadi, apabila melihat ketiga tahapan indikator pembentukan persepsi tersebut dan kecenderungan persepsi masyarakat yang baik pada kebijakan kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo nampaknya terdapat keselarasan. Hal ini dikarenakan, sebagian besar masyarakat pengguna jasa transportasi online sudah mengetahui tentang kebijakan kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

yang sekaligus juga sudah memahami tentang kebijakan tersebut. Oleh karena itu, masyarakat juga cenderung memberikan penilaian yang baik. Terbukti dari sikap atau tindakan masyarakat pengguna transportasi online yang "Patuh" terhadap kebijakan tersebut. Setelah diberlakukannya kebijakan tersebut, sekarang mereka sering menggunakan transportasi konvensional terlebih dahulu untuk sampai ke Halte PT. Gudang Garam dimana tempat untuk mangkal transportasi online. Pada akhirnya, rentetan tahapan pembentukan persepsi yang positif tersebut melahirkan persepsi yang baik pula pada kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

BAB VI

PENUTUP

A. Kesimpulan

Pemaparan yang telah disajikan mulai pembahasan pertama hingga akhir, bertujuan untuk menjawab ketiga rumusan masalah yang telah dikemukakan pada awal pembahasan. Adapun jawaban dari rumusan masalah serta sebagai kesimpulan adalah sebagai berikut:

1. **Kebijakan tentang Kawasan Larangan Transportasi Online di Terminal Purabaya Sidoarjo**

   Kebijakan mengenai kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo berdasarkan hasil penelitian sudah dilaksanakan secara efektif. Hal ini bisa dilihat dengan persentase responden yang menyatakan "Efektif" pada tingkat efektivitas kebijakan publik sebesar 73 (73%) responden, sedangkan yang menyatakan "Tidak Efektif" hanya sebesar 27 (27%) responden saja.

   Selanjutnya, kecenderungan kebijakan mengenai kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo sudah dilaksanakan secara efektif tersebut, juga didukung oleh data yang didapatkan dari beberapa item pertanyaan angket, seperti dibawah ini:

   a. Responden yang menyatakan bahwa penyelenggaran kebijakan mengenai kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo "Efisien" dalam

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

pelaksanaannya sebesar 79 (79%) responden, sedangkan yang menyatakan “Tidak Efisien” hanya sebanyak 21 (21%) responden saja.

b. Responden yang menyatakan bahwa penyelenggaran kebijakan tentang kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo dalam pelaksanaannya sudah mencukupi sebesar 75 (75%) responden. Hal ini bisa dilihat dengan persentase responden yang menyatakan “setuju”, sedangkan yang menyatakan “ tidak setuju” sebesar 25 (25%) responden saja.

c. Responden yang menyatakan bahwa kebijakan tentang kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo dalam pelaksanaannya sudah merata terdiri dari 68 (68%) responden. Hal ini bisa dilihat dengan persentase responden yang menyatakan “setuju” sebesar, sedangkan yang menyatakan tidak merata “tidak setuju” sebesar 32 (32%) responden saja.

d. Responden yang menyatakan bahwa penyelenggaran kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo responsif sebesar 62 (62%) responden, sedangkan yang menyatakan penyelenggaran kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo tidak responsif hanya sebesar 28 (28%) responden saja.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

2. Persepsi Masyarakat Tentang Kebijakan Kawasan Larangan Transportasi Online di Terminal Purabaya Surabaya

Terdapat 3 tahapan yang mempengaruhi persepsi masyarakat, yaitu pengertian, pemahaman dan penilaian atau evaluasi. Yang dimaksud persepsi masyarakat dalam penelitian ini adalah persepsi masyarakat pengguna layanan jasa transportasi online (Go-jek, Uber dan Grab) yang berada di Terminal Purabaya Sidoarjo dan masyarakat yang bertempat tinggal di sekitar Terminal Purabaya Sidoarjo (pada kawasan larangan transportasi online) yang melahirkan persepsi baik dan tidak baik. Hal ini bisa dibuktikan dengan hasil angket yang menunjukkan 79 (79%) responden menyatakan baik pada kebijakan kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo, sedangkan yang menyatakan tidak baik hanya 21 (21%) responden. Berikut hasil kuesioner responden tentang persepsi masyarakat:

a. Responden yang menyatakan "Tahu" tentang kebijakan kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo sebanyak 72 (72%) respoonden. Disisi lain, yang menyatakan "Tidak Tahu" sebanyak 28 (28%) responden.

b. Selanjutnya persepsi diukur berdasarkan tingkat pemahaman resonden. Hasilnya 69 (69%) responden menyatakan "Paham" tentang kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo. Disisi lain, sisanya sebanyak 31 (31%) responden menyatakan "Tidak Paham"

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

terhadap kebijakan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo.

c. Tingginya tingkat pemahaman masyarakat pengguna layanan jasa transportasi online mengenai kebijakan kawasan larangan transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo tentunya juga akan mempengaruhi tahapan ketiga yang berupa penilaian dan evaluasi. Sehingga diperoleh hasil bahwa sebagian besar responden menyatakan puas terhadap kebijakan transportasi online tersebut. Hal ini bisa dibuktikan dengan 53 (53%) responden dinyatakan "Sangat setuju dan setuju" menggunakan transportasi konvensional. Disisi lain, sisanya sebanyak 47 (47%) responden dinyatakan "Tidak Patuh" terhadap kebijakan tersebut.

B. Saran

Peneliti menyadari bahwa penelitian berjudul "Persepsi Masyarakat Tentang Kebijakan Transportasi Online di Terminal Purabaya Sidoarjo" masih membutuhkan penelitian yang lebih mendalam dari peneliti berikutnya. Selain itu peneliti berharap dengan adanya skripsi ini dapat menjadi bahan bacaan bagi:

1. Bagi penyelenggara kebijakan publik khususnya bagi penyelenggara kebijakan di Terminal Purabaya Sidoarjo agar mengetahui bagaimana persepsi masyarakat pengguna transportasi online di Terminal Purabaya Sidoarjo.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

2. Bagi Dinas Perhubungan Surabaya agar dapat memasang rambu-rambu lalu lintas / spanduk himbauan untuk kawasan larangan melakukan penjemputan oleh transportasi online di sekitar Terminal Purabaya Sidoarjo.
3. Bagi masyarakat khususnya pengguna transportasi online agar dapat mematuhi peraturan yang telah berlaku di Terminal Purabaya Sidoarjo.

Selain itu pada penyusunan hasil penelitian ini, penulis menyadari bahwa banyak kekurangan-kekurangannya, baik cara penyusunan maupun pemaparannya. Untuk itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang sifatnya membangun agar dapat menyempurnakan penyusunan hasil penelitian ini.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

DAFTAR PUSTAKA

Adisasmita, Rahardjo. 2015. *Analisis Kebutuhan Transportasi*, Yogyakarta: Penerbit Graha Ilmu.

Arikunto, Suharsimi. 1993. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, Jakarta: Rineka Cipta, Edisi Revisi IV.

Bungin, Burhan. 2006. *Metodologi Penelitian Kuantitatif: Komunikasi, Ekonomi, Dan Kebijakan Publik Serta Ilmu-Ilmu Sosial Lainnya*, Jakarta: Kencana.

Chalik, Abdul. Habibullah, Muttaqin. 2015. *Pelayanan Publik Tingkat Desa*, Yogyakarta: Interpena.

Dunn, William N. 2003. *Analisis Kebijakan Publik*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

H.M.N, Nasution. 2004. *Manajemen Transportasi*, Penerbit Ghalia Indonesia.

Mahmudi. 2005. *Manajemen Kinerja Sektor Publik*, Yogyakarta: UPP AMP YKPN.

Marzali, Amri. 2012. *Antropologi dan Kebijakan Publik*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group.

Miro, Fidel. 2012. *Pengantar Sistem Transportasi*, Penerbit Erlangga.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 26 Tahun 2017.

Rachmat, Jalaluddin. 201. *Psikologi Komunikasi*, Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.

Riduwan. 2004. *Metode dan Teknik Menyusun Tesis*, Bandung: Alfabeta.

Rustian, Kamaluddin. 2003. *Ekonomi Transportasi*, Jakarta: Ghalia Indonesia.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Slameto. 2010. *Persepsi Masyarakat*, Jakarta: PT. Rineka Cipta.

Soekamto, Soerjono. 2009. *Sosiologi: Suatu Pengantar*, Jakarta: Rajawali Pers.

Sudjana. 2001. *Metode Statistika*, Bandung: CV.Tarsito.

Sugihartono. 2007. *Psikologi Pendidikan*, Yogyakarta: UNY Press.

Sugiyono. 2008. *Metode Penelitian Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Bandung: Alfabeta.

Syafie, Inu Kencana. *Ilmu Administrasi Publik*, Jakarta: PT. Rineka Cipta.

Tatang, M. Amin. 1990. *Menyusun Rencana Penelitian*, Jakarta: Raja Grafindo.

Thoha, Miftah. *Prilaku Organisasi Konsep Dasar Dan Aplikasinya*.

Walgito, Bimo. 2003. *Psikologi Sosial: Persepsi Sosial*, Yogyakarta: CV. Andi Offset.

Winarn, Budi. 2014. *Kebijakan Publik Teori, Proses, dan Studi Kasus*, Yogyakarta: CAPS.

Z, Tamin Ofyar. 1997. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Bandung: Penerbit ITB.

http://kbbi.web.id/bijak (Jumat, 15 September 2017, 22.24)

https://purabayabusterminal.wordpress.com/profil/, (26 Desember 2017).

http://dishub.surabaya.go.id/, (4 Januari 2018).

http://belajarpsikologi.com/pengertian-transportasi-online/, (Jumat, 4 Agustus 2017, 15.54)

https://www.go-jek.com/about/, (14 Desember 2017).

https://www.grab.com/id/about/, (14 Desember 2017).

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

https://suarakebebasan.org/id/opini/item/399-john-rawls-dan-konsep-keadilan, (15 November 2017).

http://www.artikelsiana.com/2015/11/kebijakan-publik-pengertian-contoh-ciri.html,(15 November 2017)

http://www.psychologymania.com/2012/12/definisi-efektivitas.html,(15 November 2017).

https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20151218111258-185-99074/menhub-larang-gojek-jokowi-aturan-jangan-bikin-rakyat-susah/, (22 Oktober 2017)

https://www.kominfo.go.id/content/detail/6095/indonesia-raksasa-teknologi-digitalasia/0/sorotan_media, (21 Oktober 2017)

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id