

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG MASALAH

Indonesia saat ini sedang gencar-gencarnya mengenai pembangunan infrastruktur. Tujuan utama dari adanya pembangunan tentu untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat Indonesia sendiri. Ada banyak sekali jenis infrastruktur, salah satunya adalah infrastruktur transportasi seperti jalan, rel, pelabuhan dan bandara. Seluruh fasilitas-fasilitas yang mendukung infrastruktur selalu dilakukan pembenahan-pembenahan untuk mendukung pembangunan infrastruktur tersebut, tidak terkecuali adalah terminal.

Terminal adalah sarana dan prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang atau barang, serta berfungsi sebagai pangkalan kendaraan bermotor umum untuk mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud dari simpul jaringan transportasi (Undang - Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 tahun 2009,).

Terminal sebagai salah satu sarana prasarana transportasi angkutan darat dalam menjalankan tugas dan fungsinya sebagai tempat naik dan turunnya penumpang atau barang, serta sebagai tempat beristirahat kru bus dan unit kendaraan sebelum melakukan perjalanan untuk mengantarkan penumpang atau barang, dan juga untuk mengatur jam keberangkatan dan kedatangan kendaraan umum demi keseimbangan antar perusahaan penyedia angkutan umum. Mengacu

dalam Undang - Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 tahun 2009, terminal adalah sarana dan prasarana transportasi jalan yang bertujuan untuk memuat serta menurunkan orang atau barang dan untuk mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan transportasi umum, yang merupakan salah satu dari wujud simpul jaringan transportasi (Undang-Undang No 2 Tahun 2009).

Jenis Terminal berdasarkan dari karakteristik serta fungsinya, menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995, yaitu terminal dapat dibagi menjadi 3 tipe sebagai berikut : *Pertama*, yaitu Terminal Tipe A berfungsi sebagai untuk melayani kendaraan umum yang melayani angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) atau angkutan Antar Lintas Batas Negara, angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), angkutan Kota (ANGKOT), dan angkutan Pedesaan (ANGDES). *Kedua*, Terminal Tipe B yang mempunyai fungsi untuk melayani kendaraan transportasi umum yang melayani angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), angkutan Kota (ANGKOT), dan angkutan Pedesaan (ANGDES). *Ketiga*, Terminal Tipe C yang berfungsi untuk melayani kendaraan transportasi umum angkutan Pedesaan (ANGDES). Penyelenggaraan terminal tipe A dilaksanakan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah X. Berdasarkan Permenhub Nomor PM 154 Tahun 2016 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Balai Pengelolaan Transportasi Darat, pelaksanaan terminal penumpang memiliki tujuan untuk menopang kelancaran pengantaran orang dan barang serta keterpaduan antar moda selain itu juga dapat menjalankan fungsi pengawasan terhadap proses angkutan darat. Supaya sebuah terminal dapat memberi kontribusi dan manfaat yang maksimal pada masyarakat.

Terminal juga dapat memberi pemasukan pada pendapatan bagi daerah sehingga terminal memerlukan pengelolaan yang baik, transparan, dan akuntabel, agar tidak ada pihak yang dirugikan. Salah satu unsur yang berperan sangat penting dan krusial dalam sebuah Terminal penumpang adalah penumpang dan angkutan transportasi umum itu sendiri, tanpa peran keduanya sebuah Terminal penumpang akan tidak dapat berjalan dengan baik, dan hanya akan menjadi sebuah bangunan yang tidak berguna. Angkutan umum merupakan faktor yang sangat mempengaruhi dalam mobilitas sehari-hari masyarakat sehingga masyarakat dapat menggunakan transportasi yang beroperasi di dalam terminal yaitu : BUS AKAP, BUS AKDP, Angkot, Ojek, dan Taksi.

Kota Surakarta merupakan salah satu Kota di Provinsi Jawa Tengah yang memiliki terminal penumpang, salah satunya adalah Terminal Tirtonadi yang termasuk dalam klasifikasi terminal Tipe A. Berdasarkan Kepmenhub No 31 Tahun 1995, terminal penumpang tipe A berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar provinsi dan/atau angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan. Dengan tipe A yang dimiliki terminal Tirtonadi maka setiap kendaraan penumpang terutama armada bus yang melewati Kota Surakarta wajib untuk masuk terminal.

Terminal Tirtonadi merupakan terminal tipe A di Surakarta yang telah mengalami proses perbaikan dan peningkatan pelayanan dalam berbagai hal, dari yang awalnya kumuh dan kurang nyaman menjadi terminal yang ramah dan nyaman bagi siapapun yang berkunjung. Sebelum 2009, kondisi Terminal

Tirtonadi tidak jauh beda dengan kondisi umum terminal lainnya di Indonesia. Kesan kumuh dan banyaknya tindak kriminal belum lepas dari prasarana transportasi yang satu ini. Para penumpang dituntut harus ekstra waspada ketika berada di terminal. Namun, saat ini Terminal Tipe A Tirtonadi Kota Surakarta menjamin para penumpang aman dari gangguan ketidaknyamanan. (www.clapeyronmedia.com 21 Mei 2017)

Dengan adanya penataan ulang Terminal Tirtonadi, diharapkan dapat menarik minat masyarakat untuk menggunakan moda transportasi umum khususnya bus, dan dapat meninggalkan kendaraan pribadi sehingga dapat mengurangi kemacetan dan lebih ramah lingkungan

Setelah dirsemikannya Terminal Tipe A Tirtonadi pada 27 Desember 2016 lalu, bangunan serta fasilitas di dalam dan di luar Terminal menjadi jauh lebih baik. Banyak fasilitas pendukungnya mengadopsi dari system standar operasional yang diterapkan di bandara. Beberapa fasilitas-fasilitas yang tersedia saat ini meliputi ruang tunggu yang nyaman dilengkapi penyejuk udara *air conditioner* (AC) dan layar monitor untuk memberikan informasi. Selain dari itu, di dalam Terminal juga dilengkapi dengan fasilitas ruang merokok, ruang untuk Ibu menyusui (Laktasi), Klinik Kesehatan, dan Kios untuk berjualan. ([www. news.detik.com](http://www.news.detik.com) 19 Desember 2017).

Dengan adanya terminal tentu memberikan dampak kehidupan sosial ekonomi bagi masyarakat sekitar Terminal Tirtonadi sebagai pusat pertumbuhan selain dapat meningkatkan konektivitas antar daerah, menambah penghasilan daerah. terminal dapat juga menciptakan aktivitas ekonomi baru yang beragam

disekitar terminal. Seperti halnya banyak pedagang yang berjualan disekitar terminal, baik di dalam terminal, di luar terminal, maupun pedagang asongan. Secara umum pedagang dapat diartikan sebagai orang yang memperjual belikan barang untuk memperoleh suatu keuntungan. Begitu pula dengan terminal tirtonadi, banyak pedagang yang berjualan di area sekitar terminal, Berdasarkan data dari unit pelaksanaan teknis terminal tirtonadi, Di dalam terminal tirtonadi terdapat 155 kios yang terdiri dari kios kios pedagang mulai dari menjual makanan untuk sehari-hari, toko kelontong,warung makan, toko obat herbal, depot jamu. toko pakaian, konter handphone, dan banyak aneka oleh-oleh mulai dari makanan kering, aksesoris, hingga pakaian tersedia didalam kios Terminal untuk memenuhi kebutuhan yang diperlukan oleh penumpang dalam melakukan perjalanan. Sedangkan diluar sekitar Terminal banyak masyarkat yang membuka warung makan dan lainnya.

Selain hal tersebut juga menimbulkan beragam dampak kehidupan sosial ekonomi baik dalam hal positif maupun negatif, salah satunya dampak kehidupan sosial ekonomi positif yang muncul adalah terdapat paguyuban-paguyuban ojek, becak, taksi, dan lain sebagainya. Sedangkan dampak negatif yang muncul diantaranya disekitar terminal terdapat kriminalitas, pengamen, copet, calo ,dan lain sebagainya.

Sehubungan dengan hal tersebut maka penulis akan meneneliti tentang dampak dari penataan kembali terminal tirtonadi di Surakarta yang berjudul “ANALISIS IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PENATAAN TERMINAL

TERHADAP DAMPAK SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT DI SEKITAR
TERMINAL TIPE A TIRTONADI DI KOTA SURAKARTA TAHUN 2018 “.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian di atas maka penulis merumuskan permasalahan sebagai berikut:

Bagaimana implementasi kebijakan penataan terminal terhadap dampak sosial ekonomi masyarakat di Terminal Tipe A Tirtonadi Kota Surakarta tahun 2018?

1.3 Tujuan Penelitian

Untuk mengetahui dari implementasi kebijakan penataan Terminal terhadap dampak sosial ekonomi masyarakat di Terminal Tipe A Tirtonadi Kota Surakarta.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Secara teoritis penelitian ini diharapkan mampu berkontribusi bagi ilmu pengetahuan pada umumnya, serta dapat memperkaya kajian terkait kebijakan penataan Terminal terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat disekitarnya.

1.4.2 Manfaat Praktis

Secara praktis penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai bahan masukan terhadap instansi terkait di Balai Pengelolaan Transportasi Darat (BPTD) Wilayah X, khususnya, Terminal Tipe A Tirtonadi dalam memperhatikan

dari kebijakan penataan Terminal terhadap dampak sosial ekonomi masyarakat disekitarnya.

1.5 Studi Terdahulu

Tabel 1.1
Studi Terdahulu

No	Penulis dan Judul	Ringkasan
1	NOVI SETYOWATI (2011) DAMPAK PERPINDAHAN TERMINAL GADANG KE TERMINAL HAMID RUSDI TERHADAP KEHIDUPAN SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT SEKITAR TERMINAL GADANG.	Tujuan penelitian ini adalah menjelaskan dari kondisi social ekonomi dari masyarakat sebelum dan sesudah dipindahkannya Terminal Gadang ke Terminal Hamid Rusdi. Jenis metode penelitian yang digunakan dalam penelitian Kualitatif. Hasil dari penelitian ini adalah perpindahan Terminal berdampak pada interaksi social masyarakat yaitu setelah dipindahkannya Terminal, masyarakat yang sesama profesi menjadi lebih mudah terprofokasi sehingga terjadi cekcok karena perpindahan dari Terminal menjadi lebih sepi penumpang dan pembeli, selain itu akses menuju ke tempat sekolah masyarakat menjadi lebih sulit mendapatkan angkutan umum. Dampak dari dipindahkannya Terminal suasana tempat tinggal masyarakat menjadi lebih tenang dan nyaman dengan dipindahkannya Terminal.
2	RISKA AMALIA (2018) ANALISIS DAMPAK REVITALISASI TERMINAL	Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis perbedaan pendapatan pedagang sebelum dan sesudah terjadi revitalisasi terminal Tirtonadi dan menganalisis pengaruh modal, tenaga kerja, jam kerja, pengalaman, dan lokasi kios terhadap

	TIRTONADI TERHADAP PENDAPATAN PEDAGANG KIOS TERMINAL TIRTONADI.	pendapatan pedagang kios di terminal Tirtonadi. Jenis metode penelitian yang digunakan dalam penelitian Kuantitatif. Hasil dari penelitian ini adalah pendapatan pedagang kios setelah adanya revitalisasi mengalami penurunan yang signifikan disebabkan karena sedikitnya penumpang yang masuk ke dalam terminal dan memilih untuk turun di jalan. Faktor lain yang mempengaruhi penurunan pendapatan pedagang yaitu kondisi terminal yang terlalu luas sehingga penumpang enggan untuk melewati kios-kios yang lokasinya jauh dari ruang tunggu penumpang.
3	ANANDHA PRAMUDHITA (2015) KAJIAN KONDISI SOSIAL EKONOMI PEDAGANG PARTISI DI TERMINAL BUS PURWOKERTO KABUPATEN BANYUMAS.	Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui kondisi sosial ekonomi pedagang partisi di terminal bus Purwokerto Kabupaten Banyumas. Jenis metode penelitian yang digunakan dalam penelitian Kualitatif. Hasil dari penelitian ini adalah menunjukkan bahwa kondisi sosial ekonomi pedagang partisi di terminal bus Purwokerto Kabupaten Banyumas sebagian besar dalam kriteria kondisi sosial ekonomi tinggi yakni sebanyak 43 pedagang atau 58,90%, sedangkan yang dalam kriteria kondisi sosial ekonomi rendah sebanyak 7 pedagang atau 9,59%, dan pedagang partisi dalam kriteria kondisi sosial ekonomi sedang yaitu sebanyak 23 pedagang atau 31,51%.
4	CAHAYANA DEWI (2016) PERUBAHAN KONDISI SOSIAL	Tujuan dari penelitian tersebut adalah untuk mengetahui perubahan kondisi social pedagang dari sebelum dan sesudah dilakukannya relokasi Terminal Giri Adipura Wonogiri, dan perubahan

	<p>EKONOMI PEDAGANG SEBELUM DAN SESUDAH RELOKASI TERMINAL GIRI ADIPURA DI DESA SINGODUTAN KECAMATAN SELOGIRI KABUPATEN WONOGIRI.</p>	<p>kondisi ekonomi pedagang sebelum dan sesudah relokasi Terminal Giri Adipura Wonogiri. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah Kualitatif. Hasil dari penelitian ini adalah bentuk dari interaksi social dari sebelum dilakukannya relokasi yaitu berupa tukar menukar uang 44,44% dan peminjaman barang dagangan 27,78%. Berubah menjadi bertegur sapa 58,33% setelah dilakukannya relokasi. Waktu interaksi menjadi lebih dari 15 menit setelah direlokasi. Perubahan kondisi ekonomi pedagang sebelum dan sesudah direlokasi dilihat dari modal mengalami penurunan sebelum direlokasi 47,22% \geq Rp. 2.000.000. sesudah direlokasi 38,89% $<$ Rp.499.999. Pendapatan bersih mengalami penurunan sebelum direlokasi 47,23% $>$ Rp. 1.500.000. sesudah relokasi 72,22% \leq Rp.499.999.</p>
<p>5</p>	<p>DINA ANININGSIH (2013) DAMPAK KEBERADAAN TERMINAL MOJOSARI TERHADAP KONDISI SOSIAL EKONOMI PARA PENGEMUDI ANGKUTAN UMUM DI KECAMATAN MOJOSARI.</p>	<p>Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dampak dari keberadaan Terminal Mojosari terhadap kondisi sosial pengemudi angkutan umum di Kecamatan Mojosari Kabupaten Mojokerto. Selain itu juga untuk mengetahui dampak dari keberadaan Terminal Mojosari terhadap kondisi ekonomi. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Hasil dari penelitian ini adalah diketahui bahwa keberadaan Terminal Mojosari membawa dampak pada kehidupan sosial pengemudi angkutan umum yaitu sikap dari pengemudi yang tidak menyukai keberadaan Terminal Mojosari, terjadinya</p>

		perubahan maupun perbedaan normal pada lintasan Krian-Mojosari dan Pacet-Mojosari, semakin berkurangnya dari interaksi antar pengemudi terjadi sejak keberadaan Terminal Mojosari yang baru, serta berbagai konflik sosial yang terjadi di sekitarnya. Dampak dalam ekonomi pengemudi angkutan umum yaitu menurunnya pendapatan dikalangan pengemudi angkutan umum.
6	HENDRI APRIADY (2010) ANALISIS DAMPAK KEBERADAAN PEMBANGUNAN TERMINAL BANDAR RAYA PAYUNG SEKAKI PEKANBARU TERHADAP SOSIAL DAN EKONOMI MASYARAKAT SEKITARNYA	Penelitian dari ini beretujuan untuk mengetahui bagaimana dampak dalam sosial dan ekonomi dari pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki terhadap masyarakat yang berada di Kecamatan Payung Sekaki, Kelurahan Labuh Baru. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Hasil dari peletian ini yaitu dampak dari pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki terhadap sosial dan ekonomi masyarakat disekitarnya dapat dikategorikan cukup berpengaruh, yaitu dapat dilihat dari jawaban responden yaitu mengatakan cukup setuju berjumlah 707 responden dengan persentase 35,35 persen, untuk kategori sangat setuju berjumlah 332 responden atau 16,6 persen, dan untuk kategori setuju berjumlah 353 responden atau 17,6 persen, dan tidak setuju berjumlah 428 responden atau dengan persentase 21,4 persen, dan yang mengatakan sangat tidak setuju berjumlah 180 responden atau dengan persentase 9 persen.

7	<p>FADHIL ZUL FAUZI (2017) KONFLIK EKONOMI DALAM TATA KELOLA KEWENANGAN TERMINAL TIPE B DI KOTA SURABAYA</p>	<p>Tujuan penelitian ini adalah menengetahui konflik ekonomi dalam tata kelola kewenangan terminal tipe B di Kota Surabaya. Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif deskriptif. Hasil dari penelitian ini yaitu konflik yang terjadikarena Pemerintah Kota Surabaya yang awalnya sudah memberikan surat penyerahan wewenang pengelolaan dari Terminal Tipe B kepada Pemerintah Provinsi Jawa Timur, tetapi kemudian menyangkal dengan argumen tidak pernah memberikan rekomendasi apapun ke Pemerintah Provinsi Jawa Timur. Pemerintah Kota Surabaya sebelum adanya Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 memang sudah memiliki rencana dan kepentingan untuk mengembangkan ketiga Terminal Tipe B di Kota Surabaya.</p>
8	<p>NOOR AFIYAH (2006) ANALISIS KARAKTERRISTIK SOSIAL EKONOMI PENDUDUK DI SEKITAR PASAR DAN TERMINAL PACANGAN KECAMATAN PACANGAN KABUPATEN JEPARA TAHUN 2005 (Studi Kasus di Desa Pecangaan</p>	<p>Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui tingkat sosial ekonomi penduduk di permukiman sekitar Pasar dan Terminal Pecangaan, mengetahui sikap dan perilaku masyarakat sekitar Pasar dan Terminal Pecangaan terhadap lingkungan, dan untuk mengetahui masalah sosial yang timbul pada permukiman sekitar Pasar dan Terminal Pecangaan. Dalam penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Hasil dari penelitian ini adalah karakteristik sosial ekonomi dari masyarakat di sekitar Pasar dan Terminal Pecangaan adalah tingkat sosial yang meliputi, tingkat pendidikan kepala keluarga yang rata-rata rendah, sedangkan tingkat ekonomi meliputi</p>

	<p>Kulon, Desa Pecangaan Wetan dan Desa Pulodarat Kecamatan Pecangaan Kabupaten Jepara Tahun 2005)</p>	<p>pekerjaan yang rata-rata sebagai wiraswasta, tingkat pendapatan yang sedang yaitu berkisar dari Rp 450.000. sampai Rp 900.000. perbulan. Masalah sosial yang timbul pada pemukiman sekitar Pasar dan Terminal Pecangaan adalah masalah kriminalitas dimana terjadi banyak pencurian, perampokan, bahkan pembunuhan.</p>
9	<p>M. ZULKIFLI (2017) DAMPAK KEBERADAAN TERMINAL BARU TRANSIT POSSO KOTA AMBON TERHADAP AKTIVITAS EKONOMI MASYARAKAT DI SEKITARNYA</p>	<p>Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dampak Terminal Transit Passo Kota Ambon terhadap perkembangan ekonomi masyarakat di sekitar Terminal. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif. Hasil dari penelitian ini adalah ekonomi masyarakat dalam pekerjaan masyarakat yang bekerja disekitar Terminal Transit Passo, jenis pekerjaan masyarakat memberi peluang pekerjaan bagi masyarakat, masyarakat bermukim disekitaran teluk baguala yang hanya mengandalkan hasil dari laut sehingga saat berdirinya Terminal Transit Posso mereka mendapatkan jenis pekerjaan yang baru sebagai pekerjaan sampingan, pekerjaan yang dulunya petani sekarang bisa bergadang untuk mendapatkan penghasilan.</p>
10	<p>NUGRAHA BRAMANTYA ADI (2018) STUDI TENTANG KEBERADAAN</p>	<p>Penelitian ini bertujuan untuk mencari tahu mengapa Terminal Bayangan dapat bertahan hingga sekarang. Terminal Bayangan Sukun dapat terus menerus bertahan juga harus didasarkan pada interkoneksi antar jaringan moda transportasi yang</p>

<p>“TERMINAL BAYANGAN” SUKUN BANYUMANIK KOTA SEMARANG.</p>	<p>memiliki latar belakang sama. Jenis metode penelitian yang digunakan yaitu deskriptif dengan metode pendekatan metode campuran. Hasil dari penelitian ini adalah aktivitas di Terminal bayangan Banyumanik Kota Semarang adalah sebagian masalah yang sudah ada sejak dulu di daerah tersebut. Terminal cabang bayangan terjadi karena kebijakan dari Pemerintah Kota Semarang pada akhir tahun 2010 untuk menutup Terminal bayangan di Kota Semarang. Terminal cabang bayangan terjadi di kawasan yang telah dilarang untuk berhenti dan parkir. mengabaikan aturan dari Pemerintah Kota Semarang kegiatan ini tentu saja membawa dampak buruk bagi wajah Kota Semarang sebagai ibu kota Jawa Tengah.</p>
--	---

1.6 Kerangka Teori

Kerangka teori adalah tinjauan pustaka terkait dengan teori yang akan dibahas dalam penelitiannya. Peneliti dapat mendiskusikan secara rasional permasalahan penelitian yang telah ditetapkan dengan menggunakan konsep, model dan teori yang diperoleh dan literatur-literatur ilmiah. Berikut kajian teori yang akan dibahas dalam penelitian ini yaitu :

1.6.1 Penataan Terminal Tirtonadi

Terminal merupakan tempat kegiatan penumpang dan barang untuk keluar atau masuk sistem transportasi. Keberadaan sarana terminal dapat membantu lancarnya kegiatan pemindahan barang atau orang demi terpadunya

moda transportasi di tempat tertentu (Morlok,1995:269). Sedangkan menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995, terminal bus penumpang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum. Dari definisi tersebut, maka kawasan terminal pada saat ini digunakan oleh penumpang sebagai tempat keberangkatan dan kedatangan, selain itu digunakan sebagai tempat transit sementara untuk pindah moda transportasi untuk melanjutkan keberangkatan perjalanan berikutnya ke tujuan masing-masing.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No.132 Tahun 2015, pasal 8 terminal berdasarkan peran pelayanannya terbagi menjadi tiga tipe yaitu :

- a. Tipe A melayani angkutan antar batas Negara / antar Kota antar Provinsi
- b. Tipe B melayani angkutan antar Kota dalam Provinsi
- c. Tipe C melayani angkutan perkotaan/pedesaan

Menurut pendapat Morlok (1995) terdapat empat fungsi dari Terminal transportasi yaitu:

- a. Sebagai tempat bongkar dan muat penumpang atau barang dari atas kendaraan lain ke kendaraan lain.
- b. Sebagai tempat penampungan penumpang atau barang dari waktu datang hingga waktu keberangkatan untuk melakukan proses pengaturan barang atau penumpang.

- c. Menyediakan informasi perjalanan, penimbangan muatan, pemilihan rute, penjualan tiket untuk penumpang, memeriksa pesanan penumpang.
- d. Mengarahkan muatan penumpang dan barang di dalam kelompoknya agar barang dapat diangkut secara efektif saat penurunan setelah tiba di tempat tujuan.

Selain itu Abubakar (1995) juga berpendapat fungsi terminal terbagi menjadi tiga unsur :

- a. Bagi Pengunjung adalah untuk kenyamanan menunggu, perpindahan dari satu moda ke moda kendaraan lain, tempat fasilitas informasi dan fasilitas parkir kendaraan pribadi
- b. Bagi Pemerintah adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas agar mengurangi kemacetan, sumber pemungutan retribusi dan pengendali kendaraan umum
- c. Bagi operator atau pengusaha adalah untuk mengatur operasi bus, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak bus dan sebagai fasilitas pangkalan.

Sehubungan dengan fungsi-fungsi terminal diatas maka pentingnya penataan fasilitas-fasilitas yang ada di dalam terminal harus di perhatikan agar memudahkan dan membuat nyaman pengguna terminal. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia KBBI mendefinisikan bahwa penataan adalah sebuah proses atau cara, dan perbuatan untuk menata dan pengaturan dengan penyusunan. Dengan arti lain penataan adalah suatu proses perencanaan dalam upaya meningkatkan keteraturan, ketertiban, dan keamanan. Penataan menjadi bagian

dari suatu proses penyelenggaraan pemerintah dimana dalam proses penataan tersebut dapat menjamin terwujudnya tujuan pembangunan.

Mengacu pada Pasal 11 Ayat 3 Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang, dalam melaksanakan penataan ruang dan kawasan strategis kabupaten atau kota, pemerintah daerah kabupaten atau kota melaksanakan:

- a. Penetapan kawasan strategis kabupaten/kota.
- b. Perencanaan tata ruang kawasan strategis kabupaten/kota.
- c. Pemanfaatan ruang kawasan strategis kabupaten/kota.
- d. Pengendalian pemanfaatan ruang kawasan strategis kabupaten/kota

Mengacu pada Pasal 26 Ayat 2 Undang-Undang No 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang, dalam rencana tata ruang wilayah kabupaten menjadi pedoman untuk:

- a. Pemanfaatan ruang dan pengendalian pemanfaatan ruang di wilayah kabupaten
- b. Penyusunan rencana pembangunan jangka menengah daerah.
- c. Penyusunan rencana pembangunan jangka panjang daerah.
- d. Penataan ruang kawasan strategis kabupaten.
- e. Penetapan lokasi dan fungsi ruang untuk investasi.
- f. Mewujudkan keterpaduan, keterkaitan, dan keseimbangan antarsektor.

Faktor-faktor yang mempengaruhi lokasi bagi penataan Terminal berdasarkan standar penyelenggaraan Terminal Tipe A :

- a. Aksesibilitas, adalah tingkat pencapaian kemudahan yang dapat dinyatakan dengan jarak, waktu atau biaya angkutan.
- b. Struktur wilayah, dimaksudkan untuk mencapai efisiensi maupun efektifitas pelayanan terminal terhadap elemen-elemen perkotaan yang mempunyai fungsi pelayanan primer dan sekunder. Lalu lintas terminal merupakan pembangkit lalu lintas, oleh karena itu penentuan lokasi terminal harus tidak menimbulkan dampak lalu lintas tetapi justru harus dapat mengurangi dampak lalu lintas.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan PM No 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan Pasal 3 ayat 1 standar pelayanan terminal penumpang di terminal penumpang angkutan jalan sebagaimana dalam pasal 2, wajib disediakan dan dilaksanakan oleh penyelenggara terminal penumpang angkutan jalan yang mencakup :

- a. Pelayanan
- b. Keselamatan
- c. Pelayanan Keamanan
- d. Pelayanan Keandalan / Keteraturan
- e. Pelayanan Kenyamanan
- f. Pelayanan Kemudahan / Keterjangkauan

- g. Pelayanan Kesetaraan

1.6.2 Dampak Sosial Ekonomi

Dampak merupakan perubahan yang terjadi dilingkungan karena adanya aktifitas manusia (Suratmo, 2004: 24). Dampak dalam suatu proyek pembangunan di Negara berkembang utamanya pada aspek sosial memiliki komponen-komponen sebagai indikator sosial ekonomi diantaranya :

- a. Peningkatan *income* masyarakat
- b. Kesehatan masyarakat
- c. Pertambahan penduduk
- d. Penyerapan tenaga kerja
- e. Perkembangan struktur ekonomi yang ditandai adanya aktifitas perekonomian akibat proyek yang dilakukan seperti warung, restoran, transportasi, toko dan lain sebagainya.

Teori perubahan sosial sebagai awal mula munculnya teori tentang dampak sosial dan ekonomi. Menurut Selo Soemardjan (dalam Wulansari, 2009:126) perubahan sosial sebagai segala perubahan pada lembaga-lembaga kemasyarakatan dalam suatu masyarakat yang mempengaruhi sistem sosialnya termasuk didalamnya nilai-nilai, sikap-sikap, dan pola-pola perilaku diantara kelompok dalam masyarakat.

Berdasarkan penjelasan perubahan sosial tersebut, menurut Surto Haryono (dalam Dwi, 2015:21), dampak dibagi menjadi dua yaitu dampak primer dan dampak sekunder. Dampak primer adalah dampak yang langsung dirasakan oleh

suatu kegiatan. Sedangkan lebih jelasnya Douglas dkk (dalam Disbudpar Banten, 2013:28) menjelaskan tentang analisis kebijakan dengan beberapa indikator seperti :

- a. Perubahan sistem sosial.
- b. Nilai-nilai individu dan kolektif.
- c. Perilaku hubungan sosial.
- d. Gaya hidup dan ekspresi mode serta.
- e. Struktur masyarakat.

Perubahan yang terjadi pada masyarakat yang diakibatkan karena adanya aktifitas pembangunan disebut sebagai dampak sosial (Sudharto,1995). Adapun dampak sosial yang muncul disebabkan oleh adanya aktifitas seperti: program, proyek ataupun kebijaksanaan yang di terapkan pada masyarakat. Hal ini tentu dapat memberikan pengaruh pada keseimbangan sistem masyarakat baik pengaruh positif maupun pengaruh negatif.

Sebelum membahas dampak sosial, perubahan social merupakan sesuatu yang melanggar, membentur, mengenai, benturan, pengaruh kuat yang mendatangkan akibat baik secara negatif atau positif. Dampak itu sendiri dapat diartikan konsekensi sebelum dan sesudah ada “sesuatu”. Sosial yaitu adalah suatu gejala yang mengenai masyarakat, suka memperhatikan kepentingan umum, suka menolong, dan sebagainya (Anwar 2003). Selain itu Fardani (2012:6) juga berpendapat bahwa dampak sosial merupakan sebuah bentuk akibat atau pengaruh yang terjadi karena adanya sesuatu hal. Pengaruh yang dimaksud adalah akibat

yang terjadi pada masyarakat, baik karena suatu kejadian itu mempengaruhi masyarakat atau hal lainnya didalam masyarakat.

Perubahan sosial yang terjadi di masyarakat juga menimbulkan dampak secara ekonomi, dampak ekonomi dijelaskan oleh Stynes (dalam Disbudpar Banten, 2013 : 20) dikelompokkan dalam tiga indikator,

- a. *Direct effect* meliputi penjualan, kesempatan kerja, pendapatan pajak, dan tingkat pendapatan,
- b. *Indirect effect*, meliputi perubahan tingkat harga, perubahan mutu dan jumlah barang dan jasa, perubahan dalam penyediaan properti dan variasi pajak, serta perubahan sosial dan lingkungan,
- c. *Induced effects*, yaitu pengeluaran rumah tangga, dan peningkatan pendapatan.

Selain itu dampak ekonomi juga dijelaskan oleh Cohen (dalam Dwi, 2015:21) terdiri dari :

- a. Dampak terhadap pendapatan.
- b. Dampak terhadap aktivitas ekonomi.
- c. Dampak terhadap pengeluaran.

Dari sini lebih diperjelas bahwa dampak ekonomi dijelaskan sebagai akibat dari suatu perubahan yang terjadi dilingkungan.

Berdasarkan penjelasan di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa dampak sosial ekonomi adalah segala sesuatu yang timbul dalam masyarakat baik bersifat negatif maupun positif.

Dalam KBBI arti kata kebijakan adalah sebuah rangkaian konsep serta asas yang menjadi sebuah garis besar dan dasar dari sebuah rencana dalam pelaksanaan suatu pekerjaan yang akan dilakukan oleh pimpinan, serta cara bertindak tentang pemerintahan, dan organisasi.

Menurut Anderson, konsep dari kebijakan merupakan arah atau tindakan yang mempunyai maksud dan tujuan yang ditetapkan oleh pengambil keputusan atau sejumlah aktor dalam mencari solusi dari suatu masalah atau suatu persoalan. (Winarno, 2007 : 18).

1.6.3 Implementasi Kebijakan

Definisi kebijakan menurut pendapat Thomas R. Dye yang dikutip dalam Riant Nugroho D (2004:3) yaitu segala sesuatu yang dikerjakan oleh pemerintah, mengapa mereka melakukannya, dan serta hasil yang membuat suatu kehidupan bersama menjadi tampil beda. Carl Freidrich memandang sebuah kebijakan sebagai salah satu arah tindakan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok, atau pemerintah di dalam suatu lingkungan tertentu yang memberikan suatu hambatan, kesempatan terhadap suatu kebijakan yang sudah diusulkan untuk menggunakan dan mengatasi dalam rangka merealisasikan dari suatu tujuan yang akan dicapai oleh pemerintah. (Winarno, 2004 : 16).

Maka dari itu, sebuah kebijakan yang diusulkan dengan *out put* yang dihasilkan haruslah ada konsekuensi-konsekuensi moral. Konsekuensi moral tersebut adalah melalui pertimbangan dengan normatif dalam interaksi antar penguasa, dalam penyelenggara dengan masyarakat, serta sebagaimana harusnya

kebijakan public itu dilaksanakan (Nugroho, 2003 : 110). Kebijakan dalam arti peraturan perundangan mengandung sejumlah bentuk, untuk Indonesia dapat dilihat dari tiga jenis kebijakan public, yaitu dibuat oleh legeslatif, eksekutif, dan legeslatif bersama dengan eksekutif dan sebaliknya. (Riant Nugroho, 2009 : 135).

Kebijakan memiliki beberapa arti implikasi yaitu sebagai berikut:

- a. Titik dari perhatian kita dalam membicarakan kebijakan selalu berorientasi dengan maksud dan tujuannya.
- b. Kebijakan adalah arah atau pola dari suatu tindakan yang dilakukan oleh pejabat dari pemerintah dan bukan merupakan keputusan yang berdiri sendiri.
- c. Kebijakan yaitu adalah apa yang dilakukan oleh pemerintah dalam mengatur roda pemerintahan.
- d. Kebijakan mungkin dalam bentuknya memiliki sifat positif atau negatif.
(Budi Winarno, 2007 : 20).

Terdapat empat kegiatan pokok yang berhubungan dengan kebijakan public, yaitu adalah:

- a. Perumusan sebuah kebijakan.
- b. Implementasi sebuah kebijakan.
- c. Evaluasi sebuah kebijakan
- d. Revisi sebuah kebijakan, yang merupakan perumusan kembali dari kebijakan.
(Nugroho, 2009 : 145).

Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Kebijakan

Salah satu yang menjadi hal yang sangat penting untuk menentukan implementasi kebijakan yang dipengaruhi oleh empat unsur yaitu sebagai berikut: (AG Subarsono, 2005: 90 - 92) :

a. Komunikasi

Keberhasilan dari implementasi kebijakan mensyaratkan agar implementor untuk mengetahui yang harus dilakukan, apa yang menjadi tujuan dari kebijakan, serta sasaran kebijakan harus ditransmisikan kepada kelompok sasaran dan target kelompok sehingga akan dapat mengurangi distorsi dari implementasi kebijakan. Jika suatu tujuan dan sasaran dari sebuah kebijakan tidak jelas atau bahkan tidak diketahui sama sekali oleh kelompok sasaran maka ini yang akan mengakibatkan terjadinya kesimpangsiuran informasi tersebut. (Sugiyono. 2005 : 49).

b. Sumber Daya

Jika isi kebijakan sudah dikomunikasikan dengan baik serta secara jelas dan konsisten, tetapi jika implementator kekurangan sumber daya maka untuk melaksanakan serta mengimplementasikan suatu tindakan akan berjalan secara efektif. (Hassel Nogi S, 2003). Sumber daya yang dimaksud dapat berupa sumber daya manusia yaitu kompetensi implementor, dan sumber daya finansial termasuk berbagai fasilitas sarana prasarana, didalamnya hal tersebut harus memberikan pelayanan yang baik. Sumber daya yaitu merupakan salah satu faktor yang penting agar implementasi kebijakan dapat berjalan secara efektif, tanpa adanya

sumber daya kebijakan hanya tinggal tulisan dikertas hanya menjadi sebatas dokumen saja dan sering tidak mencapai tujuan dan target yang telah dibuat.

c. Struktur Birokrasi

Struktur organisasi dari sebuah birokrasi yang dalam mengimplementasikan sebuah kebijakan memiliki pengaruh yang signifikan penting terhadap implementasi sebuah kebijakan. Salah satunya dari aspek struktur birokrasi yang penting dari setiap organisasi yaitu adanya prosedur operasi yang standar (Standar Operating/SOP), ini yang menjadi pedoman bagi setiap implementor dalam bertindak serta membuat berkembang sebagai tanggapan internal terhadap waktu yang terbatas dari sumber para pelaksana dan keinginan untuk keseragaman dalam sebuah pekerjaan organisasi yang sangat beragam dan tersebar luas, hal ini tetap berlaku karena ketidak aktifan birokrasi.

Proses dari sebuah kebijakan adalah serangkaian aktifitas intelektual yang harus dilakukan dalam proses kegiatan yang bersifat politis, aktifitas politis ini nampak dalam serangkaian kegiatan yang mencakup dalam penyusunan agenda, formulasi dari kebijakan, adopsi dari kebijakan, implementasi dari kebijakan dan penilaian dari kebijakan. (AG Subarsono, 2005 : 8).

1.6.3 Definisi Konseptual

Definisi konseptual adalah definisi dan pengertian yang akan digunakan sebagai penggambaran sebagai tepat dan akurat untuk suatu fenomena yang akan dilakukan penelitian. Definisi konseptual merupakan suatu pemikiran umum yang dapat menggambarkan hubungan antar konsep khusus yang nanti akan

menentukan variabel-variabel yang akan saling berhubungan dan menjadi pokok perhatian. Definisi konseptual juga wajib digunakan sebagai penggambaran secara abstrak tentang peristiwa, keadaan sekelompok dan individu akan menjadi pusat dari perhatian dalam ilmu social (Singarimbun, 1995: 34). Definisi konseptual juga bisa memberikan penggambaran yang lebih jelas, maka sangat perlu diberikan definisi-definisi konsep sebagai berikut :

a. Penataan Terminal Tirtonadi

Penataan adalah suatu proses perencanaan dalam upaya untuk meningkatkan keteraturan, ketertiban, dan keamanan dalam sebuah lokasi, atau bisa diartikan sebuah proses atau cara, dan perbuatan untuk menata dan pengaturan dengan penyusunan dari sebuah lokasi. Penataan dapat dilihat melalui Kemudahan informasi, fasilitas, dan pelayanan

b. Dampak Sosial Ekonomi

Sosial ekonomi merupakan semua sesuatu yang berkaitan dengan masyarakat didalam konsep sosiologis, makhluk manusia merupakan makhluk social yang berarti manusia tidak bisa hidup sendiri tanpa adanya orang lain di sekitar orang, dampak sosial ekonomi masyarakat disekitar dapat dilihat melalui peluang usaha, tingkat pendidikan, dan tingkat kesejahteraan.

c. Implementasi Kebijakan

Kebijakan adalah rangkaian konsep serta asas yang menjadi sebuah garis besar dan dasar dari sebuah rencana dalam pelaksanaan suatu pekerjaan yang akan dilakukan oleh pimpinan, serta cara bertindak tentang pemerintahan, dan

organisasi. Implementasi mplementasi kebijakan tersebut dapat dilihat melalui Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 40 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 132 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, dan Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK. 5923 / AJ.005 I DJRD/ 2016 Tentang Standar Operasional Prosedur Pengoperasian Terminal Penumpang Tipe A.

1.7 Definisi Operasional

Definisi operasional digunakan untuk mengetahui indikator-indikator yang merupakan dasar pengukuran variabel-variabel penelitian yang akan dilakukan dalam penelitian ini. Berikut yang menjadi indikator untuk mengukur :

Tabel 1.2
Definisi Operasional

Variabel	Dimensi	Indikator	Pertanyaan
Implementasi Kebijakan Penataan Terminal	Sarana dan Prasarana	1. Fasilitas Utama	1. Bagaimana fasilitas utama yang tersedia?
		2. Fasilitas Penunjang	3. Bagaimana fasilitas penunjang yang tersedia?
	Pelayanan	3. Pelayanan Kehandalan / Keteraturan	3. Bagaimana pelayanan kehandalan / keteraturan yang dilakukan?
		4. Pelayanan Kenyamanan	4. Bagaimana pelayanan kenyamanan yang dilakukan?
		5. Pelayanan Kemudahan / Keterjangkauan	5. Bagaimana kemudahan / keterjangkauan yang dilakukan?
		6. Pelayanan Kesetaraan	6. Bagaimana pelayanan kesetaraan yang dilakukan?
Dampak Sosial Ekonomi	Bagi Masyarakat	1. Keananan dan Keselamatan	1. Bagaimana keamanan dan keselamatan yang tersedia?
		2. Peluang Usaha Masyarakat	2. Bagaimana peluang usaha bagi masyarakat?
		3. Tingkat Kesejahteraan	3. Bagaimana tingkat kesejahteraan masyarakat?
Kebijakan	Pemerintah	1. Komunikasi	1. Bagaimana komunikasi yang dilakukan oleh pemerintah agar semua kebijakan pemerintah tepat sasaran?
		2. Sumber Daya	2. Bagaimana sumber daya yang dimiliki pemerintah untuk mengimplementasikan kebijakan?
		3. Struktur Birokrasi	4. Bagaimana PM 40 Tahun 2015, PM 132 Tahun 2015, dan Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK. 5923 / AJ.005 I DJRD/ 2016 tentang Standar Operating (SOP) yang dilakukan pemerintah dalam mengimplementasikan kebijakan?

1.8 Metode Penelitian

1.8.2 Jenis Penelitian

Penelitian ini adalah menggunakan jenis penelitian penelitian kualitatif yang bersifat deskriptif. Penelitian ini dilakukan untuk memberikan gambaran secara tepat mengenai sifat-sifat dari keadaan ataupun hubungan antara objek penelitian dengan gejala kemasyarakatan lainnya. Oleh karena itu, penelitian ini adalah penelitian yang berbentuk studi kasus dengan menggunakan analisa deskriptif kualitatif.

1.8.3 Jenis Data

1.8.3.1 Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh langsung dari objek penelitian dilapangan. Data primer dihasilkan dari sumber aslinya yang berupa wawancara atau observasi kepada berbagai pihak yang mengetahui dan memahami mengenai pengelolaan terminal tirtonadidi kota surakarta. Adapun respondennya adalah para pengunjung dan masyarakat di sekitar Terminal Tipe A Tirtonadi di Kota Surakarta.

1.8.3.2 Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh secara tidak langsung dengan media perantara. Data sekunder berupa dokumen-dokumen, buku-buku, laporan-laporan, maupun arsip-arsip resmi yang mendukung kelengkapan data mengenai pengaruh kehidupan sosial ekonomi bagi masyarakat di sekitar terminal tirtonadi.

1.8.3.3 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1.8.3.4 Wawancara

Wawancara merupakan cara mendapatkan informasi dengan bertanya langsung kepada responden (Agus Salim 2006:16). Wawancara yang digunakan merupakan jenis wawancara semi terstruktur. Wawancara dalam hal ini dilakukan dengan mengajukan pertanyaan-pertanyaan kepada pihak-pihak yang terkait tentang “ANALISIS IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PENATAAN TERMINAL TERHADAP DAMPAK SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT DI SEKITAR TERMINAL TIPE A TIRTONADI DI KOTA SURAKARTA TAHUN 2018.”

1.8.3.5 Dokumentasi

Dokumen adalah merupakan catatan yang terdahulu bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seseorang (Sugiono, 2010). Dokumentasi berupa laporan perencanaan dan program Terminal, perundangan pengelolaan , data sarana prasaranana, foto-foto struktur penataan Terminal dan dokumen lainya yang berkaitan dengan implementasi kebijakan penataan Terminal Tirtonadi bagi dampak social ekonomi masyarakat.

1.8.4 Teknik Analisis Data

Analisa data kualitatif adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisaikan atau pengelompokan data, memilah-milahnya,

dan memisahkan menjadi suatu data yang dapat dikelola, mencari dan menemukan pola, mensintesiskannya, menemukan apa yang penting dan apa yang harus dipelajari, dan memutuskan apa yang dapat diceritakan kepada orang lain (Moleong, 2012: 248).

Proses-proses penganalisisan data tersebut dapat dijelaskan dan diterangkan sebagai berikut:

- a. Pengumpulan data, pada tahapan ini kegiatan penganalisisan data selama dalam pengumpulan data dapat dimulai setelah peneliti memahami fenomena sosial yang sedang diteliti, dan setelah pengumpulan data yang dapat di analisis. Hal ini dapat dilakukan dengan menggunakan multi sumber bukti, membangun rangkaian bukti dan klarifikasi dengan informan tentang draft kasar dari laporan penelitian.
- b. Reduksi data, setelah data dikumpulkan dari lapangan, maka data langsung diolah untuk mengatasi keterbatasan ingatan dari peneliti. Setelah semua data dibutuhkan selesai dikumpulkan dan diketik, maka langkah selanjutnya adalah melakukan reduksi atau pemilahan terhadap data yang ada. Reduksi berguna untuk memilah dan memisahkan data-data penelitian yang bermakna ganda dan tidak sesuai dengan kebutuhan penelitian. Sehingga melalui proses reduksi ini diharapkan akan mampu memilah atau menseleksi data yang menjelaskan tentang pengaruh kebijakan penataan Terminal Tirtonadi bagi kehidupan social ekonomi bagi masyarakat di sekitar Terminal Tipe A Tirtonadi. Dengan demikian data yang sudah direduksi akan memberikan gambar yang lebih jelas, dan mempermudah peneliti untuk melakukan

pengumpulan data selanjutnya. Reduksi data dapat dibantu dengan peralatan elektronik seperti komputer, dengan memberikan kode pada aspek-aspek tertentu.

- c. Penyajian data, yaitu deskripsi kumpulan informasi tersusun yang memungkinkan untuk melakukan penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan.

Penarikan kesimpulan, dari proses pengumpulan data, peneliti mencari makna dari setiap gejala yang diperoleh di lapangan, mencatat keteraturan atau pola penjelasan dan konfigurasi yang mungkin ada, alur kausalitas, dan proposisi. Jika penelitian masih berlangsung, maka setiap kesimpulan yang ditetapkan akan terus-menerus di verifikasi hingga benar-benar diperoleh kesimpulan yang valid.