

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

Kota Semarang merupakan Kota yang cukup padat yang letaknya berada di tengah. Kota Semarang merupakan Ibu Kota Jawa Tengah, sehingga banyak aktivitas atau kegiatan di Jawa Tengah yang dipusatkan di Kota Semarang. Kota Semarang memiliki jalur perhubungan melalui darat dari jalur selatan, timur, dan barat. Untuk perhubungan udara Kota Semarang memiliki bandara yaitu Bandar udara Ahmad Yani. Pada perhubungan laut Kota Semarang memiliki pelabuhan bernama pelabuhan Tanjung Mas.

Kota Semarang sendiri memiliki luas wilayah menurut Badan Pusat Statistik luas wilayah Kota Semarang adalah 373,3 km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk Kota Semarang tahun 2016 mencapai 1.602.717 jiwa. Jumlah penduduk yang lebih besar dibandingkan dengan jumlah penduduk pada tahun 2015 sebesar 1.595.187 jiwa.

Meningkatnya jumlah penduduk akan berpengaruh pada aktivitas yang terjadi di Kota Semarang. Sehingga juga berpengaruh pada bertambahnya mobilitas transportasi umum yang berada di Kota Semarang. Transportasi umum darat khususnya bagi masyarakat yang tinggal di Jawa Tengah dan hendak melakukan bepergian Kota Semarang akan memiliki transportasi darat berupa bus atau travel. Selain harga, kemudahan dalam mendapatkan armada dan waktu yang fleksibel setiap armada maka masyarakat memilih untuk menggunakan bus. Pemerintah Kota Semarang dan Jawa Tengah saat ini telah mengadakan *Bus Rapid Transit* (BRT),

sehingga akses jalan dari Kota Semarang maupun dari luar Kota Semarang akan lebih mudah dan murah.

Aktivitas kota Semarang juga bertambah disebabkan meningkatnya peluang bisnis di Kota Semarang. Kemudian adanya pelajar yang meneruskan jenjang pendidikan di Semarang. Sehingga Kota Semarang didatangi oleh para perantau yang pada umumnya berasal dari sekitar Jawa Tengah. Hal ini perlu diantisipasi dengan menunjang sarana yang baik dari segi transportasi umum seperti terminal.

Berdasarkan pada perda Kota Semarang Nomor 6 Tahun 2010 tentang rencana pembangunan jangka panjang daerah tahun 2005-2025, Terminal Tipe A merupakan terminal yang melayani angkutan penumpang Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan Angkutan Kota/Angkutan Pedesaan (AKAP). Terminal Kota Semarang yang masuk ke dalam kelas ini adalah Terminal Terboyo, dan Terminal Mangkang yang masih dalam proses pengembangan. Terminal bus Terboyo merupakan terminal utama Kota Semarang yang untuk Bus AKDP pada tahun 2005 yang masuk ke terminal ini rata-rata setiap bulannya adalah sebanyak 12,813 bus, untuk Bus AKAP sebanyak 2,408 bus tiap bulannya. Terminal tipe B merupakan terminal yang melayani angkutan penumpang antar kota dalam Provinsi dan angkutan kota atau angkutan pedesaan (AK/AP) terminal yang masuk dalam kelas ini adalah terminal Penggaron. Terminal tipe C merupakan terminal yang melayani angkutan kota pedesaan (AK/AP), terminal tipe C berada di Gunungpati dan Cangkiran. Selain terminal, fasilitas transportasi yang digunakan sebagai tempat pemberhentian akhir (stop station) namun tidak disediakan bangunan terminal antara lain: Pasar Johar,

Perumnas Banyumanik, Perumnas Pucang Gading, Ngaliyan, PRPP, Sub Terminal Banyumanik, Pudukpayung, Rejomulyo, Pelabuhan Tanjung Mas, Rowosari, Kokrosono, Perumahan Bukit Kencana Jaya, RS. Elizabeth, Perumahan Pasadena, Puri Maerokoco, Perumahan Gedawang, Perumahan Plamongan Indah, Tinjomoyo, Komplek Industri Candi, Perumahan Payung Mas, Perumahan Kuasen Rejo.

Angkutan yang ada di Terminal tipe B berfungsi menghubungkan beberapa kota dalam satu Provinsi. Kota Semarang memiliki trayek angkutan yang mampu menjangkau 13 (tiga belas) kabupaten, yaitu Purwodadi, Surakarta, Karanganyar, Tegal, Purworjo, Pati, Rembang, Kudus, Jepara, Blora, Banyumas, Cilacap dan Wonogiri. Trayek terbanyak yang dilayani dari Kota Semarang adalah trayek yang menuju Banyumas sebanyak 4 trayek, sedangkan jumlah kendaraan terbanyak adalah yang melayani trayek Semarang-Solo sebanyak 248 armada.

Jumlah armada yang banyak di Kota Semarang akan memberikan kepadatan jalur-jalur yang dilewati oleh bus-bus/travel tersebut. Lebih lagi jika para sopir bus dan angkutan lainnya berhenti untuk mencari penumpang bukan di halte maupun terminal. Jika bus dan angkutan lainnya tidak dapat diatur, maka hasilnya akan muncul terminal bayangan yang akan memadati lalu lintas jalan di Kota Semarang.

karakteristik dan fungsi terminal (Salim, 2002; 91) :

1. Terminal adalah titik awal atau akhir dari operasional pengangkutan.

Fungsi lain terminal ialah untuk pergudangan, penumpukan bongkar muat barang-barang (muatan).

2. Adapun fungsi terminal tergantung pada jenis angkutan (moda system) hal nama berbeda yang satu dengan yang lain termasuk fasilitas yang tersedia, terminal bis, pelabuhan udara dan pelabuhan laut
3. Di samping itu terminal mempunyai fungsi untuk B/M, barang, transit pengangkutan, melaksanakan pengisian bahan bakar, oli, dan mengadakan perbaikan alat-alat angkutan dan yang terpenting ialah selaku penghubung (*link*) intermodal transportasi (*roadway, railway port) harbor and ship/vessel*).
4. Dari segi karakteristik konstruksi desain dan fasilitas tersedia berbeda bergantung pada moda transport, kapasitas operasional jenis angkutan dan demand terhadap jasa transportasi.
5. Untuk koordinasi di lapangan pada umumnya ada kerja sama antara pihak pemerintah dengan unit-unit usaha yang bersangkutan.

Untuk memperlancar arus transportasi, maka diperlukan sarana dan prasarana yang menunjang, salah satunya adalah terminal. Menurut Undang - Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Terminal merupakan salah satu sarana dan prasarana umum yang sangat diperlukan sebagai pelayanan umum, antara lain adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.

Keberadaan terminal juga akan menunjang pendapatan daerah yang didapat melalui biaya-biaya retribusi aktivitas yang berada di terminal. Seperti adanya kios-kios yang berjualan dan bus-bus yang masuk ke dalam terminal akan memberikan

tambahan pendapatan yang mana dapat untuk pembangunan pada terminal itu sendiri.

Bertumbuhnya terminal-terminal yang mengganggu aktivitas di jalan raya atau terminal bayangan banyak disebabkan oleh fasilitas terminal sendiri dan kemudahan akses naik/turun penumpang. Terminal Terboyo yang sebelumnya merupakan terminal utama Kota Semarang saat ini mengalami banyak kerusakan akses jalan seperti jalan yang berlubang dan adanya rob pada terminal. Hal ini memberikan dampak pada para sopir bus/travel enggan untuk masuk ke dalam terminal, dan penumpang pun akan sulit untuk mendapatkan bus/travel didalam terminal. Aktivitas di terminal Terboyo juga sudah berkurang karena perubahan fungsi yang sebelumnya merupakan terminal tipe A diubah menjadi terminal tipe B dan hanya menampung beberapa bus saja.

Kemudian terjadi pergeseran fungsi, yang sebelumnya sebagai pedestarian dirubah menjadi kawasan pertokoan dan ruko agen bus layaknya terminal. Fungsi jalan telah diatur didalam UU nomor 38 tahun 2004 tentang jalan. Pada pasal 12 sudah jelas bahwa setiap orang dilarang mengganggu aktivitas jalan. Terminal bayangan pada kenyataannya mengambil atau mengganggu hak jalan karena berdampak pada terganggunya aktivitas jalan.

Sebelum tahun 2011 aktivitas terminal bayangan Kota Semarang terjadi di perempatan kawasan Milo. Kawasan tersebut menjadi lokasi oknum para agen bus dan ruko penjualan tiket bus yang mendirikan bangunan menjadi layaknya sebuah terminal bayangan. Perkembangan terminal bayangan di kawasan Milo terus

bertahan dan berkembang. Efek yang terjadi akibat terminal bayangan adalah dengan tumbuhnya kios-kios kecil dan banyak penjual tiket bus yang juga mendirikan bangunan untuk lokasi penjualan tiket serta ruang tunggu yang disediakan untuk penumpang, selain itu juga banyak angkutan umum, Taksi, dan Ojek yang mangkal disekitaran terminal bayangan Milo. Dampaknya sudah pasti, karena Milo termasuk dalam jalan perkotaan maka pada saat jam berangkat dan pulang kerja kemacetan pun tidak dapat dihindari.

Pada tahun 2011, Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Semarang bersama kepolisian memberi aturan bus antar kota antar provinsi (AKAP) dan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dari dan menuju Semarang diharuskan masuk tol. Hal ini diharapkan agar tidak munculnya terminal-terminal bayangan yang mengganggu lalu lintas. Tindakan tegas sanksi tilang bagi bus yang masuk kota dikenakan juga oleh bus patas karena termasuk bus AKDP. Dengan peraturan yang tegas tersebut mampu menghilangkan kemacetan panjang pada jam sibuk.

Akibat dari diberlakukannya peraturan tersebut, muncul terminal bayangan yang baru yang terdapat pada kawasan Sukun Banyumanik. Sebagai titik pada jalur keluar pintu tol Banyumanik para sopir bus menjadikan titik untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Bahkan terus berkembang dengan bermunculannya ruko-ruko penjualan tiket yang disediakan juga ruang tunggu bagi penumpang. Seiring dengan bermunculannya penjualan tiket maka muncul juga tempat penitipan sepeda motor dan kios-kios yang menjual aneka oleh-oleh dan makanan. Selain itu juga muncul pangkalan-pangkalan taksi, ojek dan transportasi umum dalam kota lainnya

seperti angkot. Maka muncul banyak kepentingan-kepentingan yang menggeser aturan dari pemerintah dan mengedepankan kepentingan umum.

Keberadaan terminal yang bertahan dan terus berkembang sampai dengan saat ini, menimbulkan titik-titik kemacetan baru yang semakin parah pada jam-jam sibuk. Lebih lagi keberadaan terminal bayang dekat dengan pusat-pusat perbelanjaan seperti *took swalayan*, gedung UMKM Provisis Jawa Tengah dan pertokoan lainnya. Meskipun telah dipasang rambu-rambu dilarang *stop* tampaknya sopir bus tidak memperdulikannya. Dishub dan pemerintah tidak dapat secara langsung untuk mengatur terminal bayangan tersebut karena sesuai dengan UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa kewenangan dishub hanya berada dalam terminal. Perlu adanya koordinasi oleh pihak kepolisian untuk mengatur keberadaan terminal bayangan. Sampai dengan saat ini belum ada tindakan pemerintah secara tegas dan memberikan solusi lain untuk keberadaan terminal bayangan Sukun Banyumanik tersebut.

Keberadaan terminal tidak lain menggeser dari kepentingan pemerintah dan mengubah seakan-akan adanya keberadaan terminal bayangan berfungsi untuk kepentingan masyarakat karena membantu masyarakat dengan jarak tempuh dan mudahnya menggunakan transportasi umum yang akan keluar kota. Hal ini juga terlepas dari pengawasan dan pengendalian operasional terhadap penggunaan jalan. Pemanfaatan lahan di pintu keluar tol banyumanik sebagai terminal bayangan adalah sebuah pelanggaran dan menjadi wewenang pemerintah untuk mampu menanggulangi permasalahan yang terjadi.

Seharusnya terminal bayangan menjadi konsentrasi pemerintah, karena transportasi sangat berpengaruh dalam pembangunan kota. PAUL Mees (1995) berpendapat (Kompas, 2006:85) kebijakan transportasi bukan sekedar masalah pemindahan barang dan manusia. Hak masyarakat termasuk penumpang kendaraan umum dan pejalan kaki, harus menjadi perhatian pemerintah

Terminal bayangan adalah fenomena penempatan tanah secara liar (Squatter). Faktor yang timbul akibat adanya terminal bayangan diantaranya adalah sebagai berikut (Mansyur, 2003:116) :

1. Adanya kehidupan gelandangan di tempat-tempat umum.
2. Adanya kemungkinan lebih besar kerusuhan-kerusuhan yang timbul oleh sekelompok penjahat.
3. Adanya kemungkinan yang lebih besar timbulnya masyarakat tuna susila dan tuna wisma di tempat-tempat umum yang tidak ada koordinasi yang teratur.

Pemerintah seakan-akan tidak melakukan tindakan yang serius terhadap keberadaan terminal bayangan. Lebih lagi dengan adanya angkutan umum ke kota serta pangkalan ojek dan taksi akan mengakibatkan ketergantungan masyarakat untuk naik dan turun di terminal bayangan tersebut. Tingkat kesadaran masyarakat tentang dampak negative yang terjadi pada kondisi sekitar dianggap acuh oleh masyarakat atau penumpang.

Hasil yang menikmati dari terminal bayangan adalah para oknum yang tidak tau kemana akhirnya. Polisi yang seharusnya mengatur lalu lintas pun seperti

bungkam. Para calo dan preman bebas dalam bekeliaran di area terminal bayangan tersebut karena memang tidak ada pengawasan dari pihak resmi jika terjadi sesuatu yang tidak diinginkan.

Terminal bayangan tidak semata-mata berdiri tanpa adanya koordinasi dengan beberapa organisasi kelompok. Berdasarkan kondisi di lapangan terbentuk sebuah organisasi yang di bentuk oleh agen-agen bus yang berada pada terminal tersebut. Para agen membentuk sebuah paguyuban agar mampu bertahan dan mengatur terminal bayangan secara tidak langsung. Untuk keamanan sendiri ada beberapa lembaga/kelompok yang masuk dan adanya penarikan biaya keamanan pada sebuah sekumpulan oknum dan pihak berwenang yang bekerjasama.

Terminal bayangan adalah kegiatan illegal yang dilakukan oleh oknum-oknum yang tidak bertanggung jawab yang bisa terlihat dari keseman-mena oknum tersebut seperti dalam mengalokasikan lahan terminal bayang yang tidak pada tempatnya, pungutan yang tidak tahu kemana arah hasil dari pungutan tersebut. Selain itu masih banyak penumpang yang naik dan turun melalui terminal bayangan sukun karena akses yang mudah dan dekat dengan kota meskipun sistem pemberhentian terminal bayangan tersebut menimbulkan sisi negatif bagi pengguna yang lain.

Ketidak mampuan pemerintah untuk mempertahankan kewenangan secara resmi dan digantikan oleh seseorang atau sekelompok orang yang mampu menduduki/menempati tanah tanpa membayar sewa atau memiliki kewenangan. Hasilnya segala bentuk transaksi yang terjadi, pemerintah tidak mampu mengawasi

dan mengelola dan menjadi keuntungan pada individu-individu oleh penguasa yang berada di terminal bayangan kawasan Sukun Banyumanik tersebut.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan fenomena/masalah yang terjadi, maka perumusan masalahnya dapat ditetapkan sebagai berikut :

1. Bagaimana jaringan sosial di sekitar terminal bayangan kawasan Sukun Banyumanik ?
2. Mengapa praktik terminal bayangan yang berada di kawasan Sukun Banyumanik dapat terus bertahan?
3. Bagaimana kebijakan Pemerintah Kota Semarang terhadap keberadaan terminal bayangan di kawasan Sukun Banyumanik Kota Semarang?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

### **1.3.1 Tujuan Teoritis**

Untuk mengetahui dan menjelaskan kondisi terminal bayangan yang berada di pertigaan Sukun berkaitan dengan praktik pengoperasian terminal yang terus berjalan. Selain itu, juga memberikan penyempurnaan dari pengetahuan yang sudah ada sehingga membantu memecahkan permasalahan yang ada dalam hal terminal bayangan.

### **1.3.2 Tujuan Praktis**

1. Untuk mengkontruksikan jaringan sosial yang terjadi di terminal bayangan Sukun Banyumanik.

2. Untuk dapat mendeskripsikan dan menganalisis bagaimana problematik terminal bayangan Sukun Banyumanik yang terus bertahan sampai saat ini.
3. Untuk mengetahui dan menjelaskan apakah ada peran dari orang-orang lokal yang memiliki kekuatan (*Local Strongmen*) di dalam terminal bayangan Sukun Banyumanik sehingga menyebabkan peraturan yang ada menjadi lemah dan menciptakan apa yang dinamakan dengan *Shadow State*.

#### **1.4 Kegunaan Penelitian**

1. Bagi Pemerintah, khususnya Pemerintah Kota Semarang, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan kontribusi dan pemikiran-pemikiran mengenai pemecahan masalah yang harus dilakukan terkait dengan problematik terminal bayangan Sukun Banyumanik yang semakin tidak terkendali oleh pemerintah Kota Semarang dan Dinas Perhubungan. Pemikiran tersebut bisa berupa solusi yang akan diberikan kepada lembaga formal di Kota Semarang dalam menangani keberadaan terminal bayangan di Semarang.
2. Bagi peneliti sendiri, penelitian dan hasil penelitian ini akan berguna sebagai ajang untuk memperbanyak karya bagi peneliti.

## 1.5 Kerangka Pemikiran Teoritis

### 1.5.1 Teori *Shadow State*

Teori *Shadow State* ini dicetuskan oleh William Reno (1995). William Reno (Hidayat, 2006: 8) menyatakan bahwa kondisi Negara Bayangan akan hadir, tumbuh dan berkembang tatkala terjadi pelapukan fungsi pada institusi pemerintah formal. Penyebab utama terjadinya pelapukan fungsi tersebut antara lain, karena para elit penyelenggara pemerintah formal mengalami ketidakberdayaan dalam berhadapan dengan kekuatan-kekuatan social, ekonomi, dan politik dominan yang berada di luar struktur pemerintah. Jadi kewenangan lembaga informal akan lebih besar dibandingkan dengan kewenangan dari lembaga formal.

Barbara Harris-White (2003:89) menjelaskan *Shadow state* (Baswedan, 2009:35) sebagai berikut :

[Negara bayangan adalah] bagian itu dari perekonomian informal dan ‘riil’ yang tidak dapat berjalan tanpa sebuah negara dengan bentuk tertentu. Walaupun secara analitis ia dapat dipisahkan dari pengertian negara sebagai sebuah kumpulan lembaga dan penguasa politik dan eksekutif yang berpusat pada pemerintah, ‘Negara bayangan ‘ justru merupakan bagian dari negara yang benar-benar ada [...] Dengan demikian negara yang sesungguhnya, termasuk bayangannya, lebih besar dari negara formal, dan berkepentingan dalam mengekalkan sebuah negara formal yang sakit dan keropos.

Contoh fenomena shadow state yang terjadi di Indonesia adalah yang terjadi di lokalisasi Gang Dolly. Lokalisasi Gang Dolly di Kota Surabaya merupakan unit

“bisnis“ yang sebenarnya melanggar Perda no. 7 tahun 1999 tentang pelarangan hubungan suami-istri di luar nikah dengan kata lain prostitusi adalah bisnis informal. Akan tetapi, masyarakat sekitar merasa diuntungkan secara ekonomi dengan keberadaan “bisnis“ tersebut itu pun belum termasuk oknum – oknum baik dari polisi, militer, maupun preman yang menjadi “aparatur keamanan informal.” Sementara itu Pemkot Surabaya juga menikmati hasil “pajak hiburan“ dari para pelaku bisnis tersebut. Maka ketika muncul wacana relokasi lokalisasi tersebut, muncul konflik bisnis dan politik yang berlangsung di DPRD antara eksekutif dan legislatif. Di satu sisi lokalisasi tersebut merupakan bisnis ilegal serta melanggar norma agama dan asusila, di sisi lain Walikota membela dengan alasan terdapat rantai ekonomi yang kait mengkait serta belum adanya contoh kota lain yang berhasil menutup prostitusi. Oleh karena itu Gang Dolly masih eksis menjadi arena bisnis informal.

Kekuatan informal yang jauh lebih besar ini menjadi salah satu indikasi mengapa keberadaan terminal bayangan yang semakin bertumbuh khususnya terminal bayangan yang berada di Sukun.

Fenomena terminal bayangan di pertigaan Sukun Kota Semarang merupakan masalah yang belum terselesaikan dan terlihat ada sikap pemerintah untuk dibiarkan dan berkembang dengan adanya ruko-ruko dan bangunan untuk parkir bus. Terminal bayangan yang berada di pertigaan Sukun dapat menyebabkan ketidaknyamanan bagi pengguna jalan lain. Meskipun sudah ada rambu-rambu dilarang berhenti, tetapi tetap saja para sopir melanggar aturan dengan menaikkan dan menurunkan penumpang di terminal bayangan Sukun Banyumanik.

Keberadaan terminal bayangan yang berdiri secara liar, dalam kenyataannya sangat sulit untuk dikendalikan dan dibenahi. Institusi formal dalam hal ini Dishub Kota Semarang maupun provinsi sudah beberapa kali melakukan kesepakatan terhadap pengusaha transportasi. Namun, tetap saja terminal bayangan tetap berjalan dan beroperasi seperti biasa. Para sopir bus dan para agen bus PO sendiri tidak mendapat sanksi yang tegas dan hanya mendapatkan himbauan dan peringatan saja.

Indikasi adanya permainan yang kuat dari institusi informal jelas akan menimbulkan penguatan pada system non-formal yang artinya kekuatan system formal dalam mengikat masyarakat akan semakin berkurang karena semakin kuatnya system non-formal tersebut. Institusi non-formal membuat peraturan yang bisa diterima sedikit lebih baik dibandingkan dengan peraturan yang dikeluarkan oleh institusi formal dari Pemerintah Kota Semarang.

Adanya fenomena dimana kekuatan lembaga informal jauh lebih besar dibandingkan dengan kekuatan dari lembaga formal dan dikhawatirkan akan mampu menggantikan kedudukan dari lembaga formal dikenal dengan sebutan Negara Bayangan atau "*Shadow State*". *Shadow State* jika dikaitkan dengan fenomena di Kota Semarang mengenai terminal bayangan yang semakin tidak dapat dikendalikan, sangatlah padu.

### 1.5.2 Teori *Local Strongmen*

*Local Strongmen* menjadi indikasi dan teori selanjutnya mengapa terminal bayangan yang berada di Sukun semakin bertumbuh. *Local Strongmen* adalah orang kuat local yang sebelumnya beridentitaskan sebagai kaum informal namun bisa berubah seakan menjadi kaum formal sehingga mempunyai kekuatan sosial di masyarakat.

Dikutip dari internet tentang *Local Bossism : Indonesia dan Thailand dalam perspektif komparatif*, ada sebuah konsep dari *Local Strongmen* yang dicetuskan oleh Joel Migdal (1988). Joel Migdal melihat ada tiga proporsi yang diajukan dalam meninjau *local strongmen* ini. Pertama, *Local Strongmen* hanya dapat berdiri jika tidak terdapat control social yang kuat. Fragmentasi atas control memungkinkan actor ini dapat bergerak bebas dalam memperluas wilayah kekuasaan, termasuk ‘bekerjasama’ dengan elit negara maupun birokrat local. Kedua, *Local Strongmen* umumnya memiliki strategi bertahan dengan menguasai hajat hidup penduduk local, yang berdasarkan kondisi ini ia memperoleh basis legitimasi yang kuat di kalangan *rassroot*. Ketiga, pembangunan nasional seringkali terhambat dengan eksistensi *local strongmen*, kasus yang bagi migdal banyak terjadi di negara dunia ketiga.

## **1.6 Definisi Konsep**

### **1.6.1 Konsep Mengenai Terminal**

Terdapat beberapa terminologi tentang terminal. Berdasarkan Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terminal merupakan prasarana transportasi jalan untuk barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan satu wujud simpul jaringan transportasi. senada dengan UU No 14 Tahun 1992, dalam Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 Tentang angkutan jalan umum, terminal adalah sarana transportasi untuk keperluan memuat dan menurunkan orang atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan satu simpul jaringan transportasi.

Berdasarkan kedua terminology diatas, terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi. Terminal juga dapat disebut sebagai fasilitas pelayanan untuk angkutan umum.

### **1.6.2 Konsep Mengenai Terminal Bayangan**

Terminal bayangan dapat muncul oleh faktor-faktor tertentu. Beberapa diantaranya adalah adanya pungutan liar oleh petugas terminal, jumlah penumpang sedikit yang naik dan turun di terminal resmi, terminal tidak berada pada simpul yang tepat sehingga penumpang, sopir dan agen akan memilih lokasi lain untuk menjadi lokasi penjemputan.

Keberadaan terminal bayangan dapat menggantikan fungsi terminal . Terminal bayangan jelas sangat mengganggu segala sistem yang ada dan yang saling berinteraksi di dalamnya. Ini akan mengganggu kelancaran dalam berlalu lintas. Keberadaan terminal bayangan ini akan menghambat aktivitas jalan karena pada umumnya terminal bayangan mengambil sebagian hak pengguna jalan lain.

Fenomena terminal bayangan yang terjadi di Kota Semarang dapat di fokuskan pada terminal bayangan yang hadir di terminal bayangan Sukun. Penumpang lebih memilih naik dan turun di terminal bayangan Sukun daripada harus di terminal Terboyo. Selain lebih mudah dijangkau terminal bayangan Sukun dipilih sebagai alternatifnya karena lebih aman ketimbang terminal Terboyo yang resmi. Namun, terminal bayangan Sukun juga diresahkan oleh pengguna jalan lain karena mengganggu kelancaran lalu lintas.

### **1.6.3 Konsep Mengenai Shadow State**

Teori *Shadow State* ini dicetuskan oleh William Reno (Hidayat, S, 2006: 8). William Reno menyatakan bahwa kondisi Negara Bayangan akan hadir, tumbuh dan berkembang tatkala terjadi pelapukan fungsi pada institusi pemerintah formal. Penyebab utama terjadinya pelapukan fungsi tersebut antara lain, karena para elit penyelenggara pemerintah formal mengalami ketidakberdayaan dalam berhadapan dengan kekuatan-kekuatan social, ekonomi, dan politik dominan yang berada di luar struktur pemerintah. Jadi kewenangan lembaga informal akan lebih besar dibandingkan dengan kewenangan dari lembaga formal.

*Shadow State ini akan mengakibatkan keburukan tersendiri bagi lembaga formal karena akan mengikis konsep-konsep yang ada dan yang sudah dibuat oleh lembaga formal. Begitu pula kasus yang terjadi saat ini di terminal bayangan Sukun. Setiap hari selalu saja bus berhenti untuk *ngetem* bahkan tak sedikit yang memarkirkan busnya berada di lokasi. Meskipun sudah ada anjuran dari Dishubkominfo Kota Semarang namun pada kejadian di lapangan fenomena terminal bayangan terus berjalan.*

#### **1.6.4 Konsep Mengenai Local Strongmen**

*Local Strongmen* dinarasikan oleh Joel Migdal (1988) (Karim, Abdul, 2013) adalah mereka yang menempatkan diri atau anggota keluarganya pada sejumlah jabatan penting demi menjamin alokasi sumber daya berjalan sesuai dengan aturan mereka sendiri, disbanding mentaati aturan resmi seperti kebijakan dan peraturan perundang-undangan lainnya.

*Local Strongmen* disini menjadi salah satu indikasi kuat mengapa praktik terminal bayangan di pertigaan Sukun terus saja ada dan bertahan sampai saat ini. Ada oknum-oknum kuat yang diduga bermain di area terminal bayangan di Sukun sehingga praktik terminal bayangan di lokasi terus masih saja berlangsung dan bertahan.

## 1.7 Metode Penelitian

Menurut Sugiyono (Sugiyono, 2008:2) metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Cara ilmiah berarti kegiatan penelitian itu didasarkan pada ciri-ciri keilmuan, yaitu rasional, empiris, dan sistematis. Rasional berarti kegiatan penelitian itu dilakukan dengan cara-cara yang masuk akal, sehingga terjangkau oleh penalaran manusia. Empiris berarti cara-cara yang dilakukan itu dapat diamati oleh indera manusia sehingga orang lain dapat mengamati dan mengetahui cara-cara yang digunakan. Sistematis artinya proses yang digunakan dalam penelitian itu menggunakan langkah-langkah tertentu yang bersifat logis.

### 1.7.1 Desain Penelitian

Penelitian mengenai permasalahan terminal bayangan di kawasan Sukun Banyumanik Kota Semarang terutama pada masalah terminal bayangan ini akan menggunakan tipe penelitian deskriptif dengan metode pendekatan *mix method*. Pendekatan *mix methods*, yaitu suatu langkah penelitian dengan menggabungkan dua bentuk pendekatan dalam penelitian yaitu kualitatif dan kuantitatif. *Mix method* adalah metode penelitian dengan mengkombinasikan Antara dua metode penelitian sekaligus, kualitatif dan kuantitatif dalam suatu kegiatan penelitian, sehingga akan diperoleh data yang lebih komprehensif, valid, reliabel dan objektif. Metode *mix methods* dalam penelitian ini menggunakan model *Sequential exploratory*. Metode penelitian kombinasi model *sequential exploratory*, dicirikan dengan pengumpulan dan analisis data kualitatif pada tahap pertama, dan diikuti dengan pengumpulan

data dan analisis data kuantitatif pada tahap kedua, guna memperkuat hasil penelitian kualitatif yang dilakukan pada tahap pertama (Sugiyono, 2011).

Peneliti akan melihat fenomena dari terminal bayangan di kawasan Sukun Banyumanik Semarang, serta melihat kondisi terminal bayangan di kawasan Sukun Banyumanik yang saat ini terus terjadi dan bertahan.

### **1.7.2 Situs Penelitian**

Situs peneliti yang akan diteliti oleh peneliti berada di Kota Semarang. Peneliti akan meneliti tempat yang spesifik dalam hal ini berlokasi di terminal bayangan yang berada di Sukun atau pintu keluar tol Banyumanik. Pemilihan situs penelitian di terminal bayang Sukun dilakukan atas dasar fenomena terminal bayangan di lokasi yang dapat bertahan meskipun tidak melanggar aturan pemerintah.

Karena terminal bayangan merupakan terminal yang berdiri tanpa adanya dukungan pemerintah dan mampu terus bertahan.

### **1.7.3 Populasi dan Sampel Penelitian**

Populasi adalah individu atau unit – unit yang menjadi target penelitian yang harus memiliki batasan dan karakteristik yang sama sesuai tujuan penelitian (Basuki, 2006:112). Dengan demikian yang dimaksud dengan populasi dalam penelitian ini adalah masyarakat yang mengurus perizinan di Dinas Perhubungan Kota Semarang.

Sedangkan sampel adalah bagian tertentu dari keseluruhan objek yang akan diteliti (Basuki, 2006:182). Sampel dari penelitian ini adalah masyarakat yang menjadi pengguna atau penumpang yang naik dan turun di terminal bayangan Sukun Banyumanik Kota Semarang.

#### **1.7.4 Penentuan Sampel**

##### **1. Pejabat dari Dinas Perhubungan Kota Semarang.**

Penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling*, dimana teknik ini untuk menentukan sampel penelitian dengan beberapa pertimbangan tertentu yang bertujuan agar data yang diperoleh nantinya bisa lebih representatif, disamping itu penulis menentukan responden untuk berwawancara dengan pejabat di Dinas Perhubungan Kota Semarang yaitu, Kabid Angkutan dan Lalu Lintas Jalan agar hasil yang diperoleh lebih tepat.

##### **2. Masyarakat sebagai pengguna atau penumpang di Terminal bayangan Sukun Banyumanik Kota Semarang**

Dalam hal ini teknik yang digunakan peneliti untuk pengambilan sampel adalah menggunakan teknik *probability sampling* dengan tipe simpel *random sampling*. *Probability sampling* adalah teknik pengambilan sampel yang memberikan peluang yang sama bagi setiap unsur anggota populasi untuk dipilih menjadi anggota sampel.

Penentuan jumlah sampel atau responden pada kuisioner penelitian ini menggunakan pendekatan *Isac Michel* dikarenakan ukuran populasi yang ada tidak

dapat diketahui dengan pasti (Siregar, 2013:4). Adapun rumus tersebut sebagai berikut :

$$n = \frac{(Z_{\alpha/2})^2 p \times q}{e^2}$$

Dimana :

n = jumlah sampel

Z = tingkat kepercayaan / signifikansi

p = probabilitas populasi yang tidak dapat diambil sampel

q = probabilitas populasi yang diambil sebagai sampel ( 1-p )

$\alpha$  = tingkat ketelitian

e = tingkat kesalahan

Dalam penelitian ini digunakan tingkat ketelitian (  $\alpha$  ) ditentukan sebesar 5% dan tingkat kepercayaan sebesar 95 % sehingga diperoleh nilai Z= 1,96, sedangkan nilai (e) tingkat kesalahan sebesar 10 %. Probabilitas populasi yang tidak diambil sebagai sampel dan sampel masing – masing sebesar 0,5. Apabila dilakukan perhitungan menggunakan rumus diatas maka diperoleh jumlah sampel minimum sebagai berikut :

$$n = \frac{(Z_{\alpha/2})^2 p \times q}{e^2}$$

$$n = \frac{(1,96)^2 \times 0,5 \times 0,5}{0,1^2}$$

$$0,1^{\wedge}$$
$$n = 96,04$$

Dari perhitungan diatas, maka diperoleh jumlah sampel minimum sebanyak 96 responden. Untuk mempermudah perhitungan peneliti membulatkan jumlah responden menjadi 100 responden.

### 1.7.5 Informan Penelitian

Informan penelitiannya dalam peneliti ini dilakukan dengan sistem *purposive sample* (pengambilan dengan sengaja) untuk memperoleh *key informan* (orang-orang yang mengetahui dengan benar dan terpercaya)

Informan yang akan dijadikan subjek penelitian adalah :

1. Bidang Angkutan Jalan Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Semarang.
2. Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Jawa Tengah.
3. Jajaran Pemerintahan Banyumanik Kota Semarang.
4. Jaringan yang berada di Terminal Bayangan Sukun.
5. Petugas yang ikut dalam kegiatan yang berhubungan dengan terminal bayangan kawasan Sukun Banyumanik.
6. Masyarakat yang menjadi pengguna jasa melalui terminal bayangan Sukun Banyumanik.

Peneliti juga akan mengambil teknik pengambilan informan dengan *accidental sampling* (pengambilan dengan tidak sengaja saat bertemu di lokasi penelitian) pada beberapa responden dalam hal ini masyarakat untuk mengambil

data yang akurat. Peneliti datang menentukan sampel dengan cara menunggu ditempat keberadaan terminal bayangan Sukun Banyumanik Kota Semarang.

#### **1.7.6 Objek Penelitian**

Objek penelitiannya adalah Dinas Perhubungan dan Transportasi Kota Semarang.

#### **1.7.7 Jenis Data**

Dalam penelitian dengan metode *mix method* jenis data yang disajikan dalam penelitian ini adalah berbentuk numerik maupun diskripsi berupa teks, kata – kata tertulis, frasa – frasa atau simbol – simbol dan wawancara tertutup yang menggambarkan serta mempresentasikan studi tentang keberadaan terminal bayangan Sukun, Banyumanik, Kota Semarang.

#### **1.7.8 Sumber Data**

Sumber data yang akan diperoleh peneliti terkait permasalahan ini berasal dari dua sumber yaitu :

1. Data primer merupakan data yang dikumpulkan sendiri oleh peneliti langsung dari sumber pertama atau tempat objek penelitian. Oleh karena itu sumber data primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah wawancara kepada yang memiliki wewenang dan juga kuisioner yang disebar kepada responden. Adapun yang menjadi responden adalah masyarakat yang menggunakan terminal bayangan Sukun Banyumanik untuk naik dan turun kendaraan umum.

2. Data sekunder, yaitu data-data yang diperoleh secara tidak langsung dari sumbernya. Data sekunder ini berasal dari informasi-informasi dari berbagai media, serta berasal dari internet, dan buku-buku. Untuk kemudian menjadi data tambahan dan penguat bagi data primer itu sendiri.

### **1.7.9 Teknik Pengumpulan Data**

Adapun proses pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan beberapa teknik yaitu sebagai berikut :

1. Observasi

Observasi merupakan teknik pengumpulan data yang diperlukan guna mendapatkan data. Adapun cara yang digunakan dalam teknik ini adalah dengan melakukan interaksi sosial antara pencari informasi dengan pemberi informasi. Menurut Sanifiah fasial dalam bukunya Sugiyono (2011:310) teknik observasi diklasifikasikan ke dalam tiga jenis observasi, yaitu observasi partisipatif, observasi terus terang atau tersamar, dan observasi tak berstruktur.

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan teknik observasi partisipasi. Jenis observasi partisipasi yang peneliti pilih merupakan observasi partisipasi pasif. Jadi dalam observasi ini peneliti datang di tempat kegiatan orang yang diamati, tetapi tidak ikut dalam kegiatan tersebut. Peneliti akan mengamati permasalahan dari fenomena terminal bayangan yang berada di pertigaan Sukun, Kota Semarang.

## 2. Wawancara

Wawancara adalah suatu proses percakapan antara dua individu atau lebih yang terarah, dimana salah satu pihak menjadi pencari informasi, dan di pihak lain sebagai pemberi informasi tentang suatu hal yang akan diungkapkan.

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan teknik wawancara mendalam adapun Deddy Mulyana (2004: 183) menjelaskan bahwa *in depth interview* (wawancara mendalam) adalah metode wawancara yang memungkinkan pihak yang diwawancarai untuk mendefinisikan dirinya sendiri dan lingkungannya, untuk menggunakan istilah – istilah mereka sendiri mengenai fenomena yang diteliti, tidak sekedar menjawab pertanyaan.

Dalam penelitian ini wawancara digunakan untuk mengetahui proses pelaksanaan pengoperasian terminal bayangan. Adapun peneliti melakukan wawancara mendalam dengan subjek penelitian.

## 3. Kuisisioner

Kuisisioner adalah teknik pengumpulan data yang di mana memberikan pertanyaan-pertanyaan berupa kertas kuisisioner yang digunakan penulis dalam mengukur seberapa besar kebutuhan masyarakat dengan keberadaan terminal bayangan Sukun Banyumanik Kota Semarang.

## 4. Dokumentasi

Suharsini Arikunto (Arikunto, 2010: 202) menjelaskan pengertian dari teknik pengumpulan data dengan dokumen yaitu dokumentasi. dilihat dari asal katanya yaitu dokumen, artinya adalah barang – barang tertulis. Dalam melaksanakan metode dokumentasi, peneliti menyelidiki benda – benda tertulis seperti buku – buku, majalah, dokumen, peraturan – peraturan, notulen rapat, catatan harian, dan sebagainya. Jadi dokumentasi adalah suatu data yang berbentuk benda tertulis seperti buku – buku, majalah, dokumen, dan sebagainya untuk mendapatkan informasi sesuai dengan informasi yang diperlukan peneliti. Dalam penelitian ini dokumentasi yang peneliti gunakan adalah berupa dokumen foto kegiatan-kegiatan yang terjadi di terminal bayangan Sukun.

#### **1.7.10 Analisis Data Kualitatif**

Menurut Creswell (2009:274), proses analisis data pada penelitian kualitatif secara keseluruhan melibatkan usaha memaknai data yang berupa teks atau gambar. Sedangkan tahap-tahap analisis data kualitatif menurut Creswell (2009:276-284), adalah sebagai berikut:

##### *a. Raw data*

Merupakan data yang didapatkan selama penelitian. *Raw data* berisi fakta berupa informasi. *Raw data* dalam penelitian ini berupa hasil wawancara dengan subyek-subyek penelitian, catatan lapangan selama penelitian berlangsung, foto-foto baik diambil sendiri oleh peneliti maupun dari pihak lain seperti masyarakat

dan Dinas Perhubungan Kota Semarang, serta dokumen-dokumen yang didapat dari Dinas Perhubungan Kota Semarang.

b. Mengolah dan mempersiapkan data untuk dianalisis

Tahap ini meliputi persiapan data dengan cara mengolah data-data mentah tersebut dan memilah-milah dan menyusunnya ke dalam jenis-jenis yang berbeda tergantung pada sumber informasi.

c. Membaca keseluruhan data

Tahap ini meliputi membaca semua data yang ada untuk memperoleh makna data tersebut secara umum yang dapat merefleksikan makna secara keseluruhan.

d. Men-*coding* data

Tahap ini meliputi pemeriksaan teks hasil wawancara, kemudian mengelompokkan kalimat ke dalam kategori dan memberikan label terhadap kategori tersebut dengan menggunakan istilah yang berasal dari bahasa asli para partisipan. Dalam penelitian ini *coding* dilakukan untuk menandai hasil wawancara yang berkaitan dengan dampak terminal bayangan.

e. *Coding* deskripsi

Melakukan *coding* untuk mendeskripsikan *setting*, orang-orang, kategori-kategori yang akan dianalisis. Deskripsi ini melibatkan usaha penyampaian informasi secara detail mengenai orang-orang, lokasi-lokasi, atau peristiwa-peristiwa dalam penelitian ini. Deskripsi dalam penelitian ini meliputi deskripsi

mengenai dampak terminal bayangan Sukun, Banyumanik Kota Semarang, pedagang yang berada pada terminal bayangan sukun baik permanen maupun non permanen, dan pengguna serta masyarakat yang setiap hari merasakan dampak dari terminal bayangan.

f. *Coding* tema

Menerapkan *coding* untuk membuat sejumlah kecil tema atau kategori. Dalam penelitian ini *coding* didasarkan pada tema tentang pengelolaan sampah, keterlibatan masyarakat dalam pengelolaan sampah dan pengelolaan sampah berbasis masyarakat.

g. Menghubungkan tema-tema/deskripsi-deskripsi

Menghubungkan tema-tema dan deskripsi-deskripsi tersebut dan disajikan dalam bentuk narasi kualitatif untuk menampilkan temuan riset. Bentuknya berupa pembahasan tentang kronologi peristiwa atau fenomena yang diteliti, detail dari tema-tema yang telah ditentukan dalam penelitian ini dan juga pembahasan mengenai keterkaitan antartema-tema tersebut.

h. Interpretasi data

Setelah melakukan tahap-tahap di atas, selanjutnya melakukan interpretasi mengenai makna data-data tersebut. Interpretasi ini merupakan interpretasi secara personal oleh pemahaman peneliti sendiri dan juga interpretasi berdasarkan teori yang sudah ada sebelumnya.

### 1.7.11 Analisis Data Kuantitatif

Skala pengukuran yang digunakan yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala ordinal. Skala ordinal adalah data yang berasal dari kategori yang disusun secara berjenjang mulai dari tingkat rendah sampai tertinggi ataupun sebaliknya dengan jarak / rentang yang tidak harus sama (Siregar, 2013:23). Sedangkan skala pengukuran instrumen penelitian menggunakan *skala likert*. *Skala likert* adalah skala yang dapat digunakan untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang tentang suatu objek atau fenomena tertentu (Siregar, 2013:25).

Dengan menggunakan *skala likert*, maka variabel yang diukur dijabarkan dari variabel menjadi dimensi, dari dimensi dijabarkan menjadi indikator, dan dari indikator dapat dijabarkan menjadi sub – indikator yang dapat diukur. Akibatnya sub-indikator dapat dijadikan tolak ukur unruk membuat suatu pertanyaan yang perlu dijawab oleh responden.

Adapun alternatif jawaban dan skor yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

**Tabel 1.1 Kategori alternatif jawaban dan skor**

No.	Kategori atau alternatif Jawaban	Skor
1.	Sangat ( Setuju, Baik, Suka )	4
2.	Setuju, Baik, Suka	3
3.	Tidak Setuju, Kurang Baik	2
4.	Sangat ( Tidak Setuju, Buruk dan Kurang sekali )	1

Metode yang digunakan untuk menganalisis informasi kuantitatif (data yang dapat diukur, diuji dan diformulasikan dalam bentuk seperti perumusan, tabel, grafik dan lain-lain):

1. Editing, yaitu tindakan mengoreksi atau melakukan pekerjaan pengecekan. Langkah ini berguna untuk memeriksa apakah terdapat kekeliruan dalam pengisian, tidak lengkap, palsu, tidak sesuai dengan petunjuk dan sebagainya.
2. Koding, yaitu memberikan kode jawaban yang diberikan responden atau mengidentifikasi jawaban responden dalam kategori tertentu.
3. Tabulating, yaitu pengelompokan jawaban-jawaban yang serupa dengan cara yang teliti dan teratur, dihitung dan dijumlahkan beberapa banyak gejala/peristiwa yang termasuk dalam satu kategori.

#### **1.7.12 Kualitas Data**

Dalam penelitian kualitatif instrumen utamanya adalah manusia, karena itu yang diperiksa adalah keabsahan datanya. Untuk menguji kualitas data penelitian peneliti menggunakan teknik Triangulasi. Triangulasi adalah teknik pemeriksaan data untuk keperluan pengecekan atau sebagai pembandingan terhadap data yang telah diperoleh agar data yang didapatkan lebih lengkap dan sesuai dengan yang diharapkan. Menurut Patton ada 4 macam triangulasi sebagai teknik pemeriksaan untuk mencapai keabsahan, yaitu:

a) Triangulasi sumber data

Menggunakan berbagai sumber data seperti dokumen, arsip, hasil wawancara, hasil observasi, atau juga dengan mewawancarai lebih dari satu subyek yang dianggap memiliki sudut pandang yang berbeda.

b) Triangulasi Pengamat

Adanya pengamat diluarpeneliti yang turut memeriksa hasil pengumpulan data. Dalam penelitian ini, dosen pembimbing bertindak sebagai pengamat (expert judgement) yang memeberikan masukan terhadap hasil pengumpulan data.

c) Triangulasi teori

Penggunaan berbagai teori yang berlainan untuk memastikan bahwa data yang dikumpulkan sudah memasuki syarat. Pada penelitian ini berbagai teori yang telah dijelaskan bertujuan untuk dipergunakan dan menguji terkumpulnya data. triangulasi teori dapat meningkatkan kedalaman pemahaman asalkan peneliti mampu menggali pengetahuan teoretik secara mendalam atas hasil analisis data yang telah diperoleh.

d) Triangulasi metode

Penggunaan berbagai meode untuk meneliti suatu masalah. Untuk memperoleh kebenaran informasi yang handal dan gambaran yang utuh mengenai informasi tertentu,peneliti bisa menggunakan metode wawancara dan obervasi atau pengamatan untuk mengecek kebenarannya.

Dalam penelitian ini variasi triangulasi yang digunakan adalah triangulasi sumber data metode dan teori. Hal ini dikarenakan pengambilan data dalam

penelitian ini menggunakan wawancara dan observasi. Dengan triangulasi data maka akan diperoleh data yang mendalam karena diperoleh dari sudut pandang yang berbeda antara satu sumber dengan sumber yang lain sehingga data yang dihasilkan tidak hanya memandang dari satu sudut pandang saja melainkan berbagai sudut pandang dan hal ini akan berpengaruh pada analisis dalam penelitian ini, keberadaan data yang bervariasi akan membuat peneliti melakukan analisa yang lebih mendalam pada penelitian ini. Sementara itu dengan triangulasi teori, peneliti akan memperoleh teori yang berbeda antara satu teori dengan teori yang lain yang digunakan dalam pemecahan masalah atau analisis hasil penelitian. Hal ini akan mampu memperdalam pemahaman peneliti mengenai pengetahuan teoritik atas hasil analisis, karena data yang terkumpul akan diuji dengan berbagai teori yang dihasilkan oleh triangulasi teori. Selain triangulasi data dan teori, penelitian ini juga menggunakan triangulasi metode. Dengan triangulasi metode akan diperoleh jawaban yang bervariasi dari berbagai metode yang digunakan dalam rangka memperoleh informasi dari informan dan dari jawaban yang bervariasi tersebut dapat diuji kebenarannya untuk memperoleh kebenaran informasi yang handal dan gambaran yang utuh mengenai informasi tertentu.