

SKRIPSI

**PENGARUH FRAMING MEDIA ONLINE TERHADAP OPINI PUBLIK
TENTANG KEBIJAKAN TRANS KOETARADJA**

Diajukan Oleh:

AHMAD REZA
210801061



**PROGRAM STUDI ILMU POLITIK
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU PEMERINTAHAN
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR - RANIRY
BANDA ACEH
TAHUN 2026 M/1448 H**

**PENGARUH FRAMING MEDIA ONLINE TERHADAP OPINI PUBLIK
TENTANG KEBIJAKAN TRANS KOETARADJA**

Di ajukan Kepada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan Universitas Islam
Negeri (UIN) Ar-Raniry Banda Aceh Sebagai Salah Satu Syarat Untuk
Memperoleh Gelar Sarjana (S1) Terhadap Prodi Ilmu Politik

Diajukan oleh:

AHMAD REZA
NIM. 210801061

Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan
Program Studi Ilmu politik

Disetujui Untuk Siap Di Sidang Munaqasyah Oleh:

Banda Aceh, 30 April 2026

Pembimbing I,


Dr. Muhammad Thalal, Lc., M.Si., M.Ed
NIP. 197810162008011011

LEMBAR PENGESAHAN SIDANG MUNAQASYAH
PENGARUH FRAMING MEDIA ONLINE TERHADAP OPINI PUBLIK
TENTANG KEBIJAKAN TRANS KOETARADJA
SKRIPSI

AHMAD REZA
NIM. 210801061

Telah Diuji Oleh Panitia Sidang Munaqasyah Skripsi
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry Banda Aceh
Dan
Dinyatakan Lulus Serta Diserahkan Sebagai Tugas Akhir Untuk
Memperoleh Gelar Sarjana S-1 Dalam Ilmu Politik

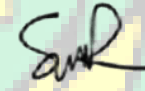
Pada Hari/Tanggal : Kamis, 06 Agustus 2026

Banda Aceh,
Panitia Sidang Munaqasyah Skripsi

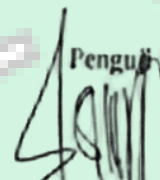
Ketua


Dr. Muhammad Thalal, Lc., M.Si., M.Ed
NIP. 197810162008011011

Sekretaris


Syafiyur Rahman, S.A.P

Penguji I.


Ramzi Murzikin, M.A
NIP. 198605132019031006

Penguji II.


Danil Akbar Tagwadi, B.IAM, M.Sc., Ph.D
NIP. 198904082023211022

Mengetahui
Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan
UIN Ar-raniry Banda Aceh




Prof. Dr. Muji Mulfa, S.Ag., M.Ag.
NIP. 197403271999031005

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama Lengkap : Ahmad Reza
NIM : 210801061
Tempat/Tanggal Lahir : Sukon, 01 Desember 2001
Program Studi : Ilmu Politik
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan
Judul Skripsi : Pengaruh Framing Media Online Terhadap Opini Publik
Tentang Kebijakan Trans Koetaradja

Dengan ini menyatakan bahwa dalam penulisan skripsi ini, saya :

1. Tidak menggunakan ide orang lain tanpa mampu mengembangkan dan mempertanggungjawabkan.
2. Tidak melakukan plagiasi terhadap naskah orang lain.
3. Tidak menggunakan karya orang lain tanpa menyebutkan sumber asli atau tanpa izin pemilik karya.
4. Tidak melakukan manipulasi dan pemalsuan data.
5. Mengerjakan sendiri karya ini dan mampu bertanggung jawab atas karya ini.

Bila dikemudian hari ada tuntutan dari pihak lain atas karya saya, dan telah melalui pembuktian yang dapat dipertanggungjawabkan dan ternyata memang ditemukan bukti bahwa saya telah melanggar pernyataan ini, maka saya siap dikenai sanksi berdasarkan aturan yang berlaku di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan Universitas Islam Negeri Ar Raniry Banda Aceh.

Demikian pernyataan ini, saya buat dengan sebenar-benarnya.

Banda Aceh, 02 Juli 2026

Yang menyatakan,



Ahmad Reza

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Alhamdulillah Rabbil' alamin

Segala puji dan syukur Alhamdulillah kita panjatkan kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat serta karunia-Nya sehingga penulis mampu menyelesaikan penyusunan skripsi yang berjudul "**Pengaruh Framing Media Online Terhadap Opini Publik Tentang Kebijakan Trans Koetaradja**". Shalawat beriring salam tidak lupa yang telah mendidik seluruh umanya untuk menjadi generasi terbaik di muka bumi ini.

Dalam penulisan skripsi ini, penulis menyadari bahwa ada beberapa kesilapan dan kesulitan, namun berkat bantuan dari berbagai pihak Alhamdulillah penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini. Oleh karena itu penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tidak terhingga terutama kepada:

1. Dr. Muji Mulia, M.Ag. selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry.
2. Bapak Ramzi Murziqin, S.H.I., M.A. dan Bapak Arif Akbar, M.A. selaku ketua dan sekretaris Program Studi Ilmu Politik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan, UIN Ar- Raniry Banda Aceh.
3. Delfi Suganda, S.H.I., LL.M. selaku Ketua Laboratorium Fakultas Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry Banda Aceh.
4. Muhammad Thalal, Lc., M.Si., M.Ed. selaku pembimbing yang telah banyak meluangkan waktu serta pikiran dalam memberikan dari masukan maupun saran bagi penulis.
5. Siti Nur Zalikha, M.Si. selaku pakar kuantitatif Fakultas Ilmu Sosial dan Pemerintahan UIN Ar-Raniry Banda Aceh yang telah menguji pertanyaan untuk konsioner penelitian ini.

6. Seluruh dosen dan semua karyawan staff akademika Fakultas Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh.
7. Yang teristimewa penulis ingin mengucapkan terima kasih untuk Ibunda tercinta Suryati dan Ayahanda Mahdi M. Diah serta 8 bersaudara adik-adik saya yang telah memberikan dukungan dan kasih sayang yang begitu banyak berjasa dan berkorban, penulis juga ingin mengucapkan juga kepada yang selalu juga mengharap penulis bisa melalui semua proses ini serta selalu memberikan nasihat bagi penulis.
8. Kepada teman terbaik Al Munadia, T. Haris Fathin, Subhan, Sofyan, Surajul Munir, Rahmadi Aulia, Ahmiratul Rifadh, Sahudin, Fahril Hendrawan, Najmul Akhir, Agil Taqiyuddin, Hayyul Amna, yang telah menemani, membantu, mendukung serta memberikan masukan berupa ide dan juga wawasan yang berbeda pandangannya dalam penulisan hingga menyelesaikan penulisan ini.
9. Kepada semua Kawan-kawan Angkatan 2021 pada prodi Ilmu Politik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry Banda Aceh yang selalu tidak lupa memberikan semangat dan dukungan doa kepada penulis dalam menyelesaikan penulisan ini.
10. Kepada Seluruh Perangkat Gampong Lampuja dan juga Masyarakat Gampong Lampuja yang telah mendukung dan juga memberikan saran serta masukan sehingga penulisan ini selesai.

Sangat besar harapan penulis agar semua dukungan moril serta materiil dapat dibalas kebaikannya oleh Allah SWT dengan keberkahan dan pahala yang berlipat ganda. Penulis berharap terhadap kritik dan saran yang membangun demi perbaikan skripsi ini agar nantinya dapat berguna dan memberikan banyak manfaat terutama kepada penulis, pembaca dan pihak-pihak lainnya yang membutuhkan serta menjadi positif bagi banyak orang.

Pada akhir kata pengantar ini, penulis memiliki keinginan yang besar agar penelitian pada skripsi ini tidak hanya dilakukan sebagai syarat kelulusan agar memperoleh gelar sarjana semata, namun juga memberikan edukasi dan

pemahaman yang tidak didapatkan dari bahan bacaan lainnya dan memberikan dampak positif yang berguna untuk membangun perkembangan ilmu pengetahuan. Aamiin Ya Rabbal ‘Aalamiin.

Banda Aceh, 20 April 2026

Penulis,

Ahmad Reza



ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh framing media online terhadap opini publik tentang kebijakan Trans Koetaradja. Media online saat ini menjadi salah satu sumber informasi utama masyarakat, sehingga cara media menyajikan berita dapat mempengaruhi bagaimana masyarakat menilai suatu kebijakan. Penelitian ini menggunakan teori agenda setting, yang menjelaskan bahwa media memiliki kemampuan untuk mengarahkan perhatian publik terhadap isu-isu tertentu melalui cara pemberitaan yang dilakukan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kuantitatif dengan menyebarkan kuesioner kepada responden yang mengikuti pemberitaan Trans Koetaradja di media online. Hasil penelitian menunjukkan bahwa framing media online berpengaruh sangat besar terhadap pembentukan opini publik tentang kebijakan Trans Koetaradja, dengan kontribusi sebesar 49,5%. Artinya, hampir separuh dari opini yang terbentuk di masyarakat dipengaruhi oleh bagaimana media online memberitakan kebijakan tersebut. Penelitian ini menegaskan bahwa media online memiliki peran yang sangat penting dalam membentuk pandangan masyarakat terhadap kebijakan publik, khususnya kebijakan Transportasi Trans Koetaradja di Banda Aceh.

Kata Kunci: *Framing Media Online, Opini Publik, Trans Koetaradja, Agenda Setting*

DAFTAR ISI

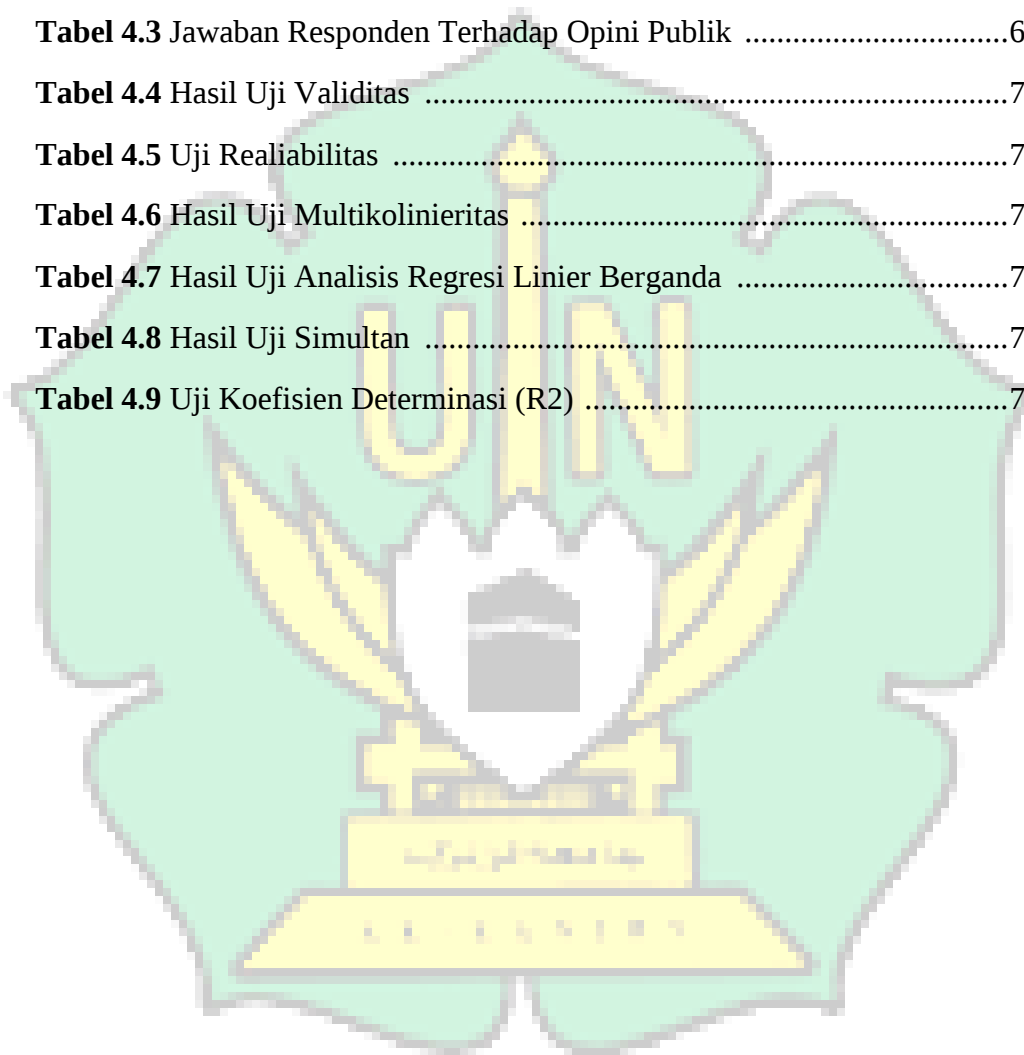
COVER	i
LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN SIDANG	iii
LEMBAR PENYATAAN KEASLIAN KARYA	iv
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR RUMUS.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN	15
1.1 Latar Belakang Masalah.....	15
1.2 Rumusan Masalah	25
1.3 Tujuan Penelitian	25
1.4 Hipotesis Penelitian.....	25
1.5 Manfaat Penelitian	26
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	27
2.1 Penelitian Terdahulu	27
2.2 Kerangka Teori.....	30
2.3 Definisi Operasional.....	32
2.4 Keterkaitan Antar Variabel	51
2.5 Kerangka Berpikir.....	55
BAB III METODE PENELITIAN.....	56
3.1 Tempat Dan Waktu Penelitian.....	56
3.2 Pendekatan Penelitian.....	56
3.3 Populasi Dan Sampel.....	57
3.4 Teknik Pengumpulan Data	58
3.5 Definisi dan Operasionalisasi Variabel.....	59

3.6 Teknik Analisis Data	60
3.7 Uji Asumsi Klasik	61
3.8 Analisis Regresi Linier Berganda.....	62
3.9 Pengujian Hipotesis	63
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	65
4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian	65
4.2 Karakteristik Responden	66
4.3 Hasil Analisis dan Pembahasan	70
4.4 Uji Asumsi Klasik.....	72
4.5 Hasil Uji Analisis Regresi Linier Berganda.....	76
4.6 Hasil Uji Hipotesis	77
4.7 Pembahasan Hasil Penelitian	79
BAB V PENUTUP	81
5.1 Kesimpulan	81
5.2 Saran.....	81
DAFTAR PUSTAKA	82



DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Instrumen Skala Likert	58
Tabel 3.2 Operasionalisasi Variabel	59
Tabel 4.1 Karakteristik Responden Penelitian	66
Tabel 4.2 Jawaban Responden Terhadap Framing Media Online	67
Tabel 4.3 Jawaban Responden Terhadap Opini Publik	69
Tabel 4.4 Hasil Uji Validitas	71
Tabel 4.5 Uji Realibilitas	72
Tabel 4.6 Hasil Uji Multikolinieritas	75
Tabel 4.7 Hasil Uji Analisis Regresi Linier Berganda	76
Tabel 4.8 Hasil Uji Simultan	77
Tabel 4.9 Uji Koefisien Determinasi (R^2)	78



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Berpikir	55
Gambar 4.1 Hasil Uji Normalitas (Histogram)	73
Gambar 4.2 Hasil Uji Normalitas (P-Plot)	73
Gambar 4.3 Hasil Uji Heteroskedastisitas (ScatterPlot)	75



DAFTAR RUMUS

Rumus 3.1 Rumus Slovin	57
Rumus 3.2 Perhitungan Rumus Slovin	57



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Kongsioner Penelitian	86
Lampiran 2 Tabulasi Data Variabel X dan Y	92
Lampiran 3 Uji Validitas	94
Lampiran 4 Uji Realibilitas	98
Lampiran 5 Uji Asumsi Klasik	99
Lampiran 6 Hasil Uji Regresi Linier Berganda	100
Lampiran 7 Hasil Uji Hipotesis	100
Lampiran 8 Distribusi Nilai R Tabel	100
Lampiran 9 Distribusi Nilai T Tabel	102



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Transportasi publik memegang peranan yang sangat penting dalam pembangunan sebuah kota modern, dan keberadaannya tidak dapat dipisahkan dari kebijakan pemerintah serta dinamika politik yang melingkupinya. Berangkat dari kebutuhan tersebut, Pemerintah Aceh melalui Dinas Perhubungan menghadirkan sistem transportasi massal berbasis Bus Rapid Transit (BRT) yang diberi nama Trans Koetaradja. Sistem ini resmi dioperasikan pada 4 Mei 2016 dan diresmikan oleh Gubernur Aceh dr. H. Zaini Abdullah sebagai armada bus angkutan umum perkotaan pertama milik Pemerintah Aceh¹. Nama "*Koetaradja*" dipilih dari nama lama Kota Banda Aceh, yakni Kutaraja, sebagai penanda identitas dan kebanggaan lokal bagi layanan tersebut. Berbeda dari sistem BRT di kota-kota lain di Indonesia, Trans Koetaradja memiliki ciri khas tersendiri, yaitu pemisahan tempat duduk antara penumpang laki-laki dan perempuan yang mencerminkan nilai-nilai syariat Islam yang berlaku di Aceh. Selain itu, seluruh layanan bus dan feeder Trans Koetaradja dapat dimanfaatkan oleh masyarakat secara gratis tanpa dipungut biaya apa pun. Sebagai ibu kota Provinsi Aceh yang memiliki status otonomi khusus dalam bingkai Negara Kesatuan Republik Indonesia, Banda Aceh memiliki karakteristik sosial dan politik yang khas, sehingga kebijakan Trans Koetaradja tidak hanya dipandang sebagai program teknis semata, melainkan juga sebagai simbol keberhasilan pemerintahan daerah yang memiliki dampak langsung terhadap kepercayaan dan dukungan politik masyarakat².

Sejak pertama kali dioperasikan, Trans Koetaradja terus mengalami perkembangan yang signifikan, baik dari sisi jumlah armada maupun cakupan rute yang dilayani. Pada peluncuran perdananya tanggal 4 Mei 2016, layanan ini dioperasikan dengan 22 unit bus yang melayani tiga koridor, yaitu Koridor 1 (Masjid Raya Baiturrahman-Darussalam), Koridor 2A (Masjid Raya Baiturrahman-Batoh-Blang Bintang), dan Koridor 2B (Masjid Raya Baiturrahman-Ulee Lheue)³. Armada

¹ Dinas Perhubungan Aceh. (2019). *Peluncuran Bus Transkoetaradja*. dishub.acehprov.go.id.

² Dinas Perhubungan Aceh. (2025). *Penerapan Kebijakan Bus Transkoetaradja*. dishub.acehprov.go.id.

³ Dinas Perhubungan Aceh. (2019). *Perkembangan armada dan rute Bus Transkoetaradja*. dishub.acehprov.go.id.

dan cakupan layanan tersebut terus bertambah pada tahun-tahun berikutnya, hingga pada periode 2023-2024 telah mencakup 11 rute yang terdiri atas 6 koridor utama dan 6 feeder dengan armada 25 bus besar dan 34 bus sedang. Pada tahun 2025, layanan kembali diperluas menjadi 15 rute yang terdiri atas 6 koridor utama dan 9 rute feeder dengan total 59 unit bus⁴.

Keenam koridor utama yang beroperasi saat ini menghubungkan berbagai kawasan strategis di Banda Aceh dan Aceh Besar, yaitu Koridor 1 (Pusat Kota-Darussalam), Koridor 2 (Pusat Kota-Blang Bintang via Lambaro), Koridor 2B (Pusat Kota-Ulee Lheue), Koridor 3A (Pusat Kota-Mata Ie via Setul), Koridor 3B (Pusat Kota-Mata Ie via Lampaeuneurut), dan Koridor 5 (Pusat Kota-Blang Bintang via Ulee Kareng). Di samping koridor utama tersebut, jaringan feeder hadir untuk menjangkau kawasan-kawasan yang belum terlayani secara langsung, meliputi Feeder 1 (Trans Campus/Darussalam), Feeder 2 (Pusat Kota-Lambaro), Feeder 3 (Pusat Kota-Lampuuk), Feeder 4 (Simpang Rima-Lambung), Feeder 5 (BKKBN-Serambi Indonesia), Feeder 6 (Keudah-Pasar Al Mahirah), Feeder 7 (Darussalam-Pasar Lam Ateuk), Feeder 8 (Pusat Kota-Lampaseh), dan Feeder 9 (Sp. Mesra-Kajhu). Penambahan rute-rute feeder baru ini bertujuan agar semakin banyak kawasan strategis yang terjangkau sehingga masyarakat di berbagai penjuru kota dapat menikmati kemudahan akses transportasi publik secara lebih merata⁵. Secara khusus, setiap hari Minggu juga dioperasikan layanan Trans Meudiwana, yakni feeder wisata yang dirancang untuk melayani perjalanan masyarakat ke berbagai destinasi wisata di Banda Aceh dan Aceh Besar seperti museum, situs sejarah, situs tsunami, dan pantai. Keseluruhan pengembangan rute dan armada ini mempertegas bahwa Trans Koetaradja telah bertransformasi dari sebuah angkutan umum alternatif menjadi tulang punggung sistem transportasi perkotaan yang terintegrasi dan semakin dibutuhkan masyarakat.

Tingkat kepercayaan masyarakat terhadap Trans Koetaradja dapat diamati secara jelas melalui data jumlah penumpang dari tahun ke tahun yang secara umum menunjukkan tren pertumbuhan, meskipun sempat mengalami penurunan tajam akibat

⁴ Dinas Perhubungan Aceh. (2025). *Penambahan Layanan Bus Transkoetaradja*. dishub.acehprov.go.id.

⁵ Dinas Perhubungan Aceh. (2019). *Enam Jalur Utama Bus Transkoetaradja*. dishub.acehprov.go.id.

situasi pandemi. Pada tahun 2017, jumlah pengguna layanan ini tercatat lebih dari 1,2 juta penumpang. Angka tersebut meningkat signifikan menjadi 4 juta penumpang pada 2018, dan kembali bertambah menjadi lebih dari 4,25 juta penumpang pada 2019. Pandemi COVID-19 yang melanda pada tahun 2020 memberikan dampak negatif yang signifikan terhadap penggunaan layanan ini, dengan penurunan jumlah penumpang hingga 84 persen sehingga hanya tersisa sekitar 660 ribu penumpang sepanjang tahun tersebut⁶. Memasuki masa pemulihan pascapandemi, kepercayaan masyarakat berangsur pulih. Pada tahun 2021, Koridor 1 yang menghubungkan Pusat Kota dengan kawasan Darussalam menjadi rute dengan jumlah peminat tertinggi, yakni 435.141 penumpang. Tingginya angka pengguna pada koridor tersebut sejalan dengan karakteristik kawasan Darussalam sebagai pusat pendidikan tinggi di Aceh yang dihuni oleh ribuan mahasiswa aktif setiap harinya⁷. Proses pemulihan ini terus berlanjut dan semakin menguat pada tahun-tahun berikutnya, sehingga sepanjang periode Februari hingga September 2025 total penumpang yang menggunakan layanan Trans Koetaradja mencapai 604.954 orang, dengan Koridor 1 kembali mencatatkan angka tertinggi sebesar 246.743 penumpang, sementara bulan September 2025 tercatat sebagai bulan dengan jumlah penumpang terbanyak sepanjang sejarah layanan ini, yaitu 125.390 orang dalam satu bulan⁸. Untuk memberikan gambaran yang lebih ringkas dan sistematis, data tersebut dirangkum pada tabel berikut.

Tahun	Jumlah Penumpang	Penumpang Keterangan
2017	> 1.200.000	Total tahunan seluruh layanan
2018	4.000.000	Total tahunan seluruh layanan
2019	> 4.250.000	Total tahunan seluruh layanan
2020	± 660.000	Turun 84% akibat pandemi COVID-19
2021	435.141	Khusus Koridor 1 (Pusat Kota-Darussalam), rute terpadat
Feb-Sep	604.954	Total tahunan seluruh layanan
2025	246.743	Khusus Koridor 1, tertinggi di antara koridor lain
Sep 2025	125.390	Bulan dengan penumpang terbanyak sepanjang sejarah layanan

Sumber: Diolah dari Dinas Perhubungan Aceh (2021, 2022, 2025).

⁶ Dinas Perhubungan Aceh. (2021). *Peningkatan Penumpang Bus Transkoetaradja*. dishub.acehprov.go.id.

⁷ Dinas Perhubungan Aceh. (2025). *Rute Darussalam Pengguna Terpadat Bus Transkoetaradja*. dishub.acehprov.go.id.

⁸ Dinas Perhubungan Aceh. (2025). *Peningkatannya Para Pengguna Bus Transkoetaradja*. dishub.acehprov.go.id.

Data pada tabel tersebut memperlihatkan tiga fase perjalanan Trans Koetaradja, yaitu fase pertumbuhan pesat pada masa pra-pandemi (2017-2019), fase penurunan akibat pandemi COVID-19 (2020), dan fase pemulihan yang terus menguat hingga mencatatkan rekor bulanan tertinggi pada September 2025. Konsistensi Koridor 1 sebagai rute dengan jumlah penumpang tertinggi dari tahun ke tahun berkaitan erat dengan posisinya yang menghubungkan pusat kota dengan Darussalam, kawasan pusat pendidikan tinggi dengan populasi mahasiswa aktif yang besar setiap harinya. Data tersebut bukan sekadar angka statistik, melainkan juga menjadi dasar argumentasi yang kuat bagi pemerintah daerah dalam mempertahankan dan mengembangkan kebijakan Trans Koetaradja di tengah berbagai kepentingan politik dan pertimbangan anggaran.

Seiring berkembangnya era digital, Pemerintah Aceh melalui Dinas Perhubungan juga aktif memanfaatkan berbagai platform media online berupa media sosial sebagai sarana komunikasi publik yang efektif terkait Bus Trans Koetaradja. Kehadiran di ruang digital ini tidak hanya berfungsi sebagai papan informasi, tetapi juga sebagai jembatan komunikasi dua arah antara pemerintah dan masyarakat pengguna layanan. Akun Instagram resmi Trans Koetaradja dengan nama akun @trans.koetaradja saat ini memiliki 11.300 pengikut dengan lebih dari 520 unggahan, dan difungsikan sebagai saluran utama untuk menampung pengaduan dan pertanyaan seputar layanan penumpang⁹. Pada level yang lebih luas, akun Instagram Dinas Perhubungan Aceh di @dishub_aceh memiliki 69.400 pengikut dengan 4.143 unggahan dan berperan sebagai kanal informasi resmi yang mencakup seluruh urusan transportasi di Provinsi Aceh¹⁰. Selain itu, pembaruan jadwal operasional harian yang sewaktu-waktu dapat berubah juga dikomunikasikan melalui akun Instagram @transkoetaradja_aceh, sehingga masyarakat dianjurkan untuk memantau kanal tersebut secara rutin sebelum menggunakan layanan. Selain itu, kemudahan akses informasi juga diperkuat melalui kehadiran aplikasi ETA Trans Koetaradja dan Mitra Darat yang memungkinkan pengguna melacak posisi bus secara langsung serta mengakses informasi rute per koridor melalui perangkat gawai masing-masing.

⁹ Instagram @trans.koetaradja, Data Akun Resmi

¹⁰ Instagram @dishub_aceh, Data Akun Resmi

Keberadaan ekosistem digital yang terintegrasi ini menunjukkan bahwa pengelolaan Trans Koetaradja tidak lagi berfokus semata-mata pada aspek operasional fisik di lapangan, tetapi juga pada upaya membangun dan menjaga kepercayaan publik melalui penyediaan informasi yang cepat, akurat, dan mudah dijangkau oleh seluruh lapisan masyarakat.

Perkembangan teknologi informasi yang pesat telah mengubah cara masyarakat mengonsumsi dan memahami informasi, termasuk dalam menyikapi kebijakan publik seperti Trans Koetaradja. Media online kini menjadi sumber berita utama yang menggantikan peran media konvensional, dan dalam konteks ini pemberitaan berbagai portal media online di Aceh mengenai Trans Koetaradja menampilkan beragam sudut pandang yang mencerminkan perbedaan orientasi editorial, kedekatan kepentingan, dan pendekatan jurnalistik masing-masing media. Keragaman sudut pandang ini sangat relevan untuk dianalisis melalui konsep framing atau pembingkai berita.

Framing menurut model Robert Entman, sebagaimana masih terus dirujuk dan diterapkan secara konsisten dalam kajian-kajian komunikasi Indonesia satu dekade terakhir, adalah cara media memilih dan menonjolkan aspek-aspek tertentu dari suatu peristiwa dalam teks berita untuk mengarahkan pembaca pada pemahaman tertentu tentang definisi masalah (*problem definition*), penyebab (*causal interpretation*), penilaian moral (*moral evaluation*), dan rekomendasi solusi (*treatment recommendation*)¹¹. Keempat fungsi ini masih menjadi rujukan utama dalam kajian analisis framing media berbahasa Indonesia satu dekade terakhir, tidak hanya pada isu transportasi tetapi juga pada berbagai isu kebijakan publik lainnya, mulai dari isu politik, sosial, hingga kebijakan lingkungan. Sejumlah kajian termutakhir bahkan masih secara aktif memakai keempat tahapan tersebut *define problems, diagnose causes, make moral judgement, dan treatment recommendation* untuk membedah pemberitaan isu-isu aktual di media daring Indonesia, mulai dari editorial tentang judi online hingga pembentukan citra tokoh politik dalam pemberitaan media¹². Literatur tersebut menegaskan bahwa media massa, khususnya media daring, tidak sekadar menyampaikan fakta, tetapi juga menyeleksi, menonjolkan, dan mengemas isu melalui pola-pola framing seperti konflik, ekonomi, human interest, dan moralitas ketika

¹¹ Launa, L. (2020). *Robert Entman framing analysis of Prabowo Subianto's image in Republika.co.id* March-April 2019 edition. Diakom, 3(1), 50-64.

¹² *Ibid* Hlm. 18

meliput kebijakan pemerintah¹³. Objektivitas pemberitaan itu sendiri dipengaruhi oleh faktor kepemilikan media, afiliasi politik, dan kompetensi jurnalistik, sehingga literasi media dan akuntabilitas jurnalistik menjadi krusial untuk membangun ekosistem komunikasi publik yang sehat dan bertanggung jawab.¹⁴

Dalam ekosistem media online Aceh, terdapat beberapa portal utama yang secara konsisten meliput perkembangan Trans Koetaradja dan memiliki basis pembaca yang cukup luas. Serambi Indonesia Online yang diakses melalui serambinews.com merupakan media online terbesar dan tertua di Aceh dengan akun Instagram @serambinews yang memiliki 267.000 pengikut dan lebih dari 44.100 konten yang telah diterbitkan, menjadikannya media dengan jangkauan audiens digital paling luas di Aceh. Serambi Indonesia dikenal luas sebagai media dengan pembaca terbanyak di Aceh dan masih menjadi rujukan utama masyarakat dalam memperoleh berita daerah¹⁵. Dalam meliput Trans Koetaradja, media ini cenderung menampilkan framing yang positif dan mendukung kebijakan, membingkai layanan tersebut sebagai capaian nyata pemerintah dalam menyediakan transportasi modern yang terjangkau dan berpihak pada masyarakat; definisi masalah yang dibangun adalah kebutuhan mobilitas warga yang berhasil dijawab pemerintah, dengan penilaian moral yang positif terhadap kinerja Dinas Perhubungan.

Berbeda dengan pendekatan tersebut, Dialeksis.com sebagai portal berita berbasis analisis dan data di Banda Aceh menghadirkan pendekatan yang lebih kritis namun tetap konstruktif dalam meliput kebijakan transportasi, dengan kerap mengangkat persoalan substantif seperti beban subsidi pemerintah, efisiensi operasional, dan isu kontrak layanan, termasuk ketika layanan Trans Koetaradja sempat terhenti sementara akibat berakhirnya kontrak penyedia layanan pada 31 Desember 2024¹⁶. Sementara itu, AJNN.net atau Aceh Journal National Network sebagai media online lokal yang telah mendapatkan verifikasi dari Dewan Pers meliput Trans Koetaradja dengan pendekatan yang lebih berorientasi pada pengalaman nyata

¹³ Cahyono, R. D., & Fatmawati, V. (2021). Agenda setting dan framing media massa dalam pembentukan opini publik pada isu vaksin Covid-19. *Jurnal Komunikasi dan Digital*, 4(3), 105-121.

¹⁴ Choiriyati, S. (2019). Framing media dalam pembentukan opini publik atas kebijakan pemerintah. *Jurnal Komunikasi*.

¹⁵ Instagram @serambinews. (2026), Data Akun Resmi

¹⁶ Dialeksis.com. (2025). *Pemberitaan kontrak layanan Trans Koetaradja*. <https://dialeksis.com/aceh/dishub-aceh-pastikan-trans-koetaradja-tetap-beroperasi-dengan-pembaruan-kontrak/>

warga dan pengguna layanan, sehingga pemberitaannya lebih mencerminkan suara dan kebutuhan masyarakat dari lapangan¹⁷.

Secara umum, terdapat dua kecenderungan besar dalam framing pemberitaan Trans Koetaradja di media online. Pertama adalah framing positif yang membangun citra Trans Koetaradja sebagai inovasi transportasi gratis yang modern, inklusif, dan berperspektif gender, serta sebagai bukti nyata komitmen Pemerintah Aceh dalam melayani kebutuhan warganya. Narasi ini diperkuat dengan fakta bahwa Trans Koetaradja kini telah menjadi bagian dari keseharian banyak warga Banda Aceh, khususnya para pelajar dan mahasiswa, dan telah diakui sebagai salah satu sistem transportasi publik yang berhasil dan berkelanjutan di Indonesia¹⁸. Kedua adalah framing kritis yang justru menonjolkan sisi-sisi problematik dari kebijakan ini, mulai dari ketergantungan yang tinggi pada subsidi pemerintah, masalah ketepatan waktu dan keterlambatan bus, cakupan rute yang dinilai masih belum merata di seluruh wilayah perkotaan, hingga kerentanan keberlangsungan layanan akibat ketidakpastian kontrak operasional. Perbedaan framing semacam ini sejalan dengan temuan kajian-kajian framing media Indonesia dalam sepuluh tahun terakhir yang secara konsisten menunjukkan bahwa perbedaan orientasi redaksional, kepemilikan, dan kedekatan kepentingan menghasilkan bingkai pemberitaan yang berbeda terhadap isu kebijakan publik yang sama¹⁹. Pada isu transportasi secara lebih luas, kajian atas media daring nasional dan lokal juga menunjukkan pola serupa, yaitu media cenderung terbelah antara framing yang menonjolkan capaian teknis-simbolik suatu kebijakan transportasi dan framing yang menyoroti persoalan implementasi seperti keterlambatan layanan, keterbatasan anggaran, dan keberlanjutan kontrak²⁰. Temuan ini juga selaras dengan hasil riset lapangan terhadap Trans Koetaradja sendiri, yang menunjukkan bahwa meski penumpang secara umum merasa puas terhadap fasilitas yang disediakan, keluhan signifikan tetap muncul terkait keterlambatan bus dengan rata-rata

¹⁷ AJNN.net. (2025). *Pemberitaan Trans Koetaradja*. <https://www.ajnn.net/news/dishub-aceh-luncurkan-rute-baru-trans-koetaradja-pada-harhubnas-2025/index.html>

¹⁸ Dinas Perhubungan Aceh. (2025). *Pentingnya Bagi Pengguna Bus Transkoetaradja*. dishub.acehprov.go.id.

¹⁹ Adiningrum, N. (2018). Analisis framing pemberitaan media online pada isu penolakan reklamasi Teluk Jakarta. *Jurnal Komunikasi, Media dan Informatika*, 7(1), 55-67

²⁰ Satyadharma, M., & Soeparyanto, T. S. (2023). *Framing pemberitaan penyelenggaraan angkutan barang umum di Provinsi Sulawesi Tenggara dalam media online*. *Kinesik*, 10(3), 334-344.

keterlambatan berkisar 5 hingga 10 menit²¹. Persoalan implementasi semacam inilah yang cenderung menjadi materi utama pada framing kritis media, namun jarang muncul secara eksplisit dalam framing yang bersifat mendukung kebijakan.

Perbedaan dua arus framing ini memiliki dampak yang nyata terhadap pembentukan opini publik dan legitimasi politik kebijakan Trans Koetaradja. Dalam sistem demokrasi, opini publik berfungsi sebagai mekanisme kontrol terhadap kinerja pemerintah, dan media berperan sebagai perantara yang dapat memperkuat atau justru melemahkan dukungan masyarakat terhadap suatu kebijakan sebagaimana ditegaskan kembali dalam kajian framing pemberitaan tokoh dan kebijakan politik di media daring Indonesia yang masih memakai kerangka empat fungsi framing Entman hingga saat ini²². Temuan riset framing media di Indonesia menegaskan bahwa dampak jangka panjang dari pola framing meliputi perubahan sikap dan nilai masyarakat serta pembentukan agenda publik yang pada gilirannya turut memengaruhi arah kebijakan itu sendiri²³. Dalam konteks Aceh yang memiliki otonomi khusus dan dinamika politik lokal yang khas, framing media online bukan sekadar cerminan dari realitas yang terjadi, melainkan juga merupakan instrumen aktif yang turut membentuk arah dukungan atau penolakan publik terhadap jalannya tata kelola pemerintahan daerah, sekaligus menjadi arena pertarungan wacana antara kepentingan pemerintah, aspirasi masyarakat sipil, dan kelompok-kelompok politik lokal yang terus berdinamika seiring perjalanan kebijakan ini²⁴.

Terbelahnya arah framing pemberitaan Trans Koetaradja di kalangan media online Aceh sebagaimana diuraikan di atas bukan merupakan fenomena yang terjadi secara kebetulan, melainkan dapat dijelaskan melalui model hierarchy of influences yang dikemukakan oleh Shoemaker dan Reese. Model ini menegaskan bahwa isi pemberitaan sebuah media dipengaruhi oleh dua kelompok besar faktor, yakni faktor internal dan faktor eksternal, yang saling berkaitan dan membentuk bingkai akhir sebuah berita. Faktor internal mencakup level individu, rutinitas media, dan organisasi. Pada level individu, latar belakang personal, pengalaman, nilai yang dianut,

²¹ Nisa, K. (2025). *Evaluasi Transportasi Trans Koetaradja dalam Pelayanan Publik di Kota Banda Aceh (Skripsi)*. UIN Ar-Raniry Banda Aceh.

²² *Ibid* Hlm. 18

²³ Mustika, R. (2017). Analisis framing pemberitaan media online mengenai kasus pedofilia di akun facebook. *Jurnal Penelitian Komunikasi*, 20(2).

²⁴ *Ibid* Hlm. 18

keyakinan, dan latar belakang pendidikan jurnalis turut menentukan peristiwa mana yang ditonjolkan dan mana yang disamarkan dalam sebuah pemberitaan. Pada level rutinitas media, kebiasaan kerja redaksi seperti tenggat waktu, gaya penulisan, dan pola pengambilan sumber berita ikut membentuk cara sebuah isu disajikan. Sementara pada level organisasi, struktur kepemilikan media, orientasi bisnis, dan kebijakan redaksional turut menentukan sudut pandang yang diambil terhadap suatu kebijakan publik.

Di sisi lain, faktor eksternal beroperasi pada level ekstramedia dan ideologi. Level ekstramedia melibatkan kelompok kepentingan tertentu, kampanye hubungan masyarakat dari pemerintah maupun penyedia layanan, sumber pendapatan media seperti iklan dan pembaca, institusi sosial lain, lingkungan ekonomi dan teknologi, serta hubungan wartawan dengan narasumber, termasuk pejabat Dinas Perhubungan Aceh. Level ideologi, sebagai faktor eksternal yang pengaruhnya paling menyeluruh, membentuk cara pandang media terhadap peran negara dalam penyediaan layanan publik, termasuk sejauh mana sebuah media memandang kebijakan transportasi gratis sebagai keberhasilan pemerintahan daerah atau sebaliknya sebagai beban anggaran yang perlu dikritisi. Relevansi model ini juga telah dibuktikan pada konteks ruang redaksi Indonesia, sebagaimana ditunjukkan oleh kajian pendekatan hierarki pengaruh terhadap praktik pemberitaan di ruang redaksi lokal pascabencana, yang menegaskan bahwa interaksi antara tekanan internal redaksi dan tekanan eksternal dari otoritas maupun masyarakat turut menentukan bingkai berita yang dihasilkan²⁵. Dengan demikian, perbedaan framing antara Serambi Indonesia Online yang cenderung mendukung kebijakan dan Dialeksis.com maupun AJNN.net yang cenderung kritis, dapat dipahami sebagai hasil interaksi antara faktor internal redaksi masing-masing media dan faktor eksternal berupa relasi kelembagaan, kepentingan ekonomi, serta ideologi media terhadap peran pemerintah daerah.

Berdasarkan penelusuran terhadap kajian-kajian terdahulu, studi mengenai Trans Koetaradja di Banda Aceh selama ini masih didominasi oleh pendekatan teknis-operasional dan berorientasi pada kepuasan pengguna. Sejumlah penelitian sebelumnya, misalnya, berfokus pada evaluasi pelayanan dan keluhan keterlambatan

²⁵ Kwanda, F. A., & Lin, T. T. (2020). *Fake news practices in Indonesian newsrooms during and after the Palu earthquake: A hierarchy-of-influences approach*. *Information, Communication & Society*, 23(6), 849-866.

bus²⁶, preferensi masyarakat dalam menggunakan layanan yang dipengaruhi tingkat pendapatan²⁷, integrasi Trans Koetaradja dengan angkutan feeder labi-labi²⁸, tingkat kepentingan dan kepuasan penumpang dengan metode Importance Performance Analysis hingga persepsi masyarakat terhadap pelayanan bus di koridor tertentu²⁹. Seluruh kajian tersebut memberikan kontribusi penting dalam memahami aspek pelayanan dan permintaan transportasi publik di Banda Aceh, namun belum menyentuh dimensi komunikasi publik dan pembentukan opini melalui media massa.

Di sisi lain, kajian-kajian framing media di Indonesia dalam satu dekade terakhir tergolong cukup berkembang, tetapi umumnya berfokus pada isu-isu berskala nasional, seperti pemberitaan tokoh politik³⁰, isu sosial berupa kekerasan seksual³¹, isu lingkungan dan reklamasi³², serta isu transportasi pada sektor pengawasan angkutan barang di wilayah lain³³. Kajian framing yang secara khusus menyoroti kebijakan transportasi publik gratis berbasis BRT di daerah dengan status otonomi khusus dan nilai-nilai syariat seperti Aceh, sebagaimana karakteristik unik yang melekat pada Trans Koetaradja, relatif belum ditemukan. Karakteristik unik tersebut sesungguhnya membuka ruang bagi terbentuknya pola framing yang khas, baik dari aspek identitas lokal, nilai keagamaan, maupun dinamika politik otonomi daerah, yang tidak dapat sepenuhnya dijelaskan melalui kajian framing kebijakan transportasi di daerah lain.

Pada penelitian inilah yang berupaya diisi oleh kajian ini, yaitu dengan menganalisis secara spesifik bagaimana media online lokal di Aceh yang memiliki orientasi editorial, kedekatan kepentingan, dan pendekatan jurnalistik yang berbeda-beda membingkai kebijakan Trans Koetaradja, serta bagaimana faktor internal (individu, rutinitas, dan organisasi media) dan faktor eksternal (ekstramedia dan ideologi) berinteraksi dalam membentuk pola framing tersebut dan pada akhirnya

²⁶ Nisa, K. (2025). *Evaluasi Transportasi Trans Koetaradja dalam Pelayanan Publik di Kota Banda Aceh (Skripsi)*. UIN Ar-Raniry Banda Aceh.

²⁷ Sinurat, H. P., Salim, J. F., & Permatasari, C. (2023). Preferensi masyarakat terhadap transportasi publik di Kota Banda Aceh (Studi Kasus Bus Trans Koetaradja). *Jurnal Spasial*.

²⁸ Afriza, R., & Manullang, O. R. (2020). Integrasi layanan Trans Koetaradja dengan feeder angkutan labi-labi di Kota Banda Aceh. *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota*, 16(1), 40-50.

²⁹ Zul Akbar. (2018). *Analisis faktor tingkat pelayanan Bus Transkoetaradja terhadap persepsi penumpang (Tesis)*. Magister Teknik Sipil Unsyiah, Banda Aceh.

³⁰ *Ibid* Hlm. 18

³¹ *Ibid* Hlm. 21

³² *Ibid* Hlm. 20

³³ *Ibid* Hlm. 20

memengaruhi opini publik serta legitimasi politik kebijakan transportasi publik di Banda Aceh.

Dari uraian di atas mulai dari pertumbuhan armada dan rute, tren jumlah penumpang yang fluktuatif namun secara umum meningkat, penguatan ekosistem komunikasi digital, terbelahnya framing media online antara narasi keberhasilan dan narasi kritis, interaksi faktor internal dan eksternal yang membentuk framing tersebut, hingga celah penelitian yang belum banyak disentuh oleh kajian-kajian terdahulu maka penelitian ini penting dilakukan untuk mengkaji lebih mendalam bagaimana pola framing media online membentuk opini publik dan memengaruhi legitimasi kebijakan Trans Koetaradja di Kota Banda Aceh.

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana Framing yang diterapkan oleh Media Online dalam pemberitaan tentang Trans Koetaradja di Kota Banda Aceh?
2. Apakah terdapat pengaruh yang signifikan antara framing media online terhadap opini publik tentang kebijakan Trans Koetaradja?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mendeskripsikan framing yang diterapkan oleh media online dalam pemberitaan tentang kebijakan Trans Koetaradja di Kota Banda Aceh.
2. Untuk menganalisis opini publik tentang kebijakan Trans Koetaradja di kalangan masyarakat Kota Banda Aceh.
3. Untuk menguji dan menganalisis pengaruh framing media online terhadap opini publik tentang kebijakan Trans Koetaradja.
4. Untuk menganalisis dimensi politik dalam konstruksi framing media online dan pembentukan opini publik tentang kebijakan Trans Koetaradja.

1.4 Hipotesis Penelitian

Berdasarkan tinjauan awal, telah dirumuskan ada hipotesis yang akan diuji sebagai berikut:

H0: Terdapat perbedaan yang signifikan dalam framing tentang kebijakan Trans Koetaradja di antara berbagai media online.

H1: Tidak terdapat perbedaan yang signifikan dalam framing tentang kebijakan Trans Koetaradja di antara berbagai media online.

1.5 Manfaat Penelitian

Secara teoretis, penelitian ini bertujuan memberikan sumbangan berharga bagi perkembangan studi, terutama dalam hal teori framing dan proses pembentukan opini publik terkait kebijakan transportasi di tingkat lokal. Kajian ini juga diharapkan memperluas khazanah literatur akademik mengenai dinamika media online di Indonesia, serta perannya yang krusial dalam mendukung proses demokratisasi di tingkat daerah, dengan menekankan bagaimana framing dapat memengaruhi legitimasi kebijakan publik dan partisipasi warga.

Secara praktis, temuan penelitian ini dapat dijadikan panduan bagi Pemerintah Kota Banda Aceh dan operator Trans Koetaradja untuk merancang strategi komunikasi publik yang lebih efektif, guna memperoleh dukungan masyarakat yang lebih kuat terhadap inisiatif transportasi ini, serta mengatasi tantangan seperti polarisasi opini yang timbul dari framing media. Bagi para praktisi media, hasil kajian ini berfungsi sebagai bahan introspeksi mengenai etika dan tanggung jawab jurnalistik dalam menyajikan isu-isu kebijakan publik, mendorong pelaporan yang lebih seimbang dan akurat untuk menghindari bias yang dapat merusak kepercayaan publik. Terakhir, bagi masyarakat luas, penelitian ini diharapkan meningkatkan kemampuan literasi media dan kesadaran kritis terhadap konten pemberitaan, sehingga warga dapat lebih bijak dalam menginterpretasi informasi dan terlibat aktif dalam diskusi publik, yang pada akhirnya memperkuat tata kelola pemerintahan yang transparan dan akuntabel di Banda Aceh. Dengan demikian, penelitian ini tidak hanya memperkaya wawasan akademik, tetapi juga mendorong implementasi praktis yang berkelanjutan untuk kemajuan sosial dan politik lokal.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Penelitian Terdahulu

Penelitian mengenai framing media dan dampaknya terhadap opini publik telah menjadi fokus kajian intensif oleh para akademisi di tingkat internasional dan nasional, sehingga tinjauan terhadap studi-studi sebelumnya krusial untuk menempatkan penelitian saat ini dalam kerangka perkembangan ilmu pengetahuan yang lebih luas, serta untuk mengidentifikasi kesenjangan yang dapat diisi oleh kajian ini. Penelitian pertama yang relevan adalah Yusuf (2019) dalam "*Analisis Kepuasan Pengguna Layanan Trans Koetaradja di Kota Banda Aceh*", yang menggunakan metode survei kuantitatif dengan instrumen kuesioner terhadap pengguna layanan, berlandaskan teori kepuasan pelanggan (*customer satisfaction theory*). Fokus kajiannya adalah mengukur tingkat kepuasan pengguna terhadap dimensi layanan seperti ketepatan waktu, kenyamanan, dan keandalan armada, dengan temuan bahwa tingkat kepuasan tergolong cukup baik meski masih terdapat area perbaikan. Keterkaitan dengan skripsi ini: penelitian Yusuf memberikan data dasar mengenai persepsi publik terhadap kualitas layanan Trans Koetaradja dari sisi pengalaman langsung pengguna, yang dapat menjadi konteks pembandingan bagi opini publik yang terbentuk melalui pemberitaan media dalam skripsi ini sebab opini publik tidak hanya dibentuk oleh pengalaman langsung, tetapi juga oleh konstruksi media, yang justru menjadi inti persoalan skripsi ini namun belum disentuh oleh penelitian Yusuf³⁴.

Penelitian kedua, Pinontoan dan Wahid (2020) dalam "*Analisis Framing Pemberitaan Banjir Jakarta Januari 2020 di Harian Kompas.com dan Jawapos.com*", menggunakan metode analisis framing kualitatif dengan model Entman untuk membandingkan dua media online dalam membingkai isu bencana alam. Fokus kajiannya adalah mengidentifikasi perbedaan penekanan (*emphasis*) antara kedua media terhadap penyebab dan solusi bencana banjir. Keterkaitan dengan skripsi ini: penelitian ini relevan secara metodologis karena sama-sama menggunakan analisis framing pada media online, dan dapat menjadi rujukan teknis dalam mengidentifikasi elemen framing (*define problems, diagnose causes, moral judgement, treatment recommendation*) pada pemberitaan Trans Koetaradja, meskipun isu yang diangkat

³⁴ Yusuf, M. (2019). *Analisis kepuasan pengguna layanan Trans Koetaradja di Kota Banda Aceh*.

berbeda bencana alam versus kebijakan transportasi sehingga skripsi ini memperluas penerapan model framing ke ranah kebijakan publik lokal yang belum banyak dikaji³⁵.

Penelitian ketiga, Maulina (2020) dalam *"Evaluasi Kebijakan Bus Trans Koetaradja dalam Meningkatkan Pelayanan Transportasi Publik"*, menggunakan metode evaluasi kebijakan kualitatif melalui wawancara mendalam dan analisis dokumen kebijakan, dengan landasan teori evaluasi kebijakan publik. Fokus kajiannya adalah mengidentifikasi tantangan implementasi kebijakan Trans Koetaradja, seperti koordinasi antarlembaga pemerintah daerah dan keterbatasan pendanaan operasional. Keterkaitan dengan skripsi ini: penelitian Maulina memberikan pemahaman kontekstual mengenai kondisi riil tata kelola kebijakan Trans Koetaradja di lapangan, yang menjadi latar belakang situasional penting bagi skripsi ini sebab tantangan kebijakan yang diidentifikasi Maulina kemungkinan besar turut menjadi bahan pemberitaan media yang kemudian dibingkai dan memengaruhi opini publik, sehingga kedua penelitian ini saling melengkapi meski dari sudut pandang keilmuan yang berbeda (kebijakan publik versus komunikasi media)³⁶.

Penelitian keempat, Saputra (2021) dalam *"Analisis Framing Pemberitaan Trans Koetaradja di Media Online Serambi Indonesia"*, menggunakan metode analisis framing kualitatif deskriptif dengan model Entman, berfokus pada bagaimana media lokal Serambi Indonesia membingkai pemberitaan modernisasi transportasi Trans Koetaradja. Temuannya menunjukkan kecenderungan framing yang positif terhadap program modernisasi tersebut. Keterkaitan dengan skripsi ini: penelitian Saputra merupakan rujukan yang paling dekat secara objek dan metode dengan skripsi ini, karena sama-sama mengangkat framing pemberitaan Trans Koetaradja di media online. Namun, skripsi ini secara signifikan memperluas cakupan penelitian Saputra dalam dua hal utama: pertama, tidak terbatas pada satu media (Serambi Indonesia) melainkan mempertimbangkan konteks media online secara lebih luas; kedua, dan yang terpenting, skripsi ini tidak berhenti pada analisis framing semata, melainkan menguji secara empiris-kuantitatif bagaimana framing tersebut benar-benar memengaruhi opini

³⁵ Pinontoan, N. A., & Wahid, U. (2020). Analisis framing pemberitaan banjir Jakarta Januari 2020 di Harian Kompas.com dan Jawapos.com. *Jurnal Komunikasi dan Teknologi Informasi*, 12.

³⁶ Maulina, R. (2020). *Evaluasi kebijakan bus Trans Koetaradja dalam meningkatkan pelayanan transportasi public*.

public sesuatu yang belum dilakukan oleh Saputra maupun penelitian framing lainnya pada objek yang sama³⁷.

Penelitian kelima, Priyadi dan Malik (2022) dalam *"Konstruksi Pemberitaan Media Online tentang Kasus Penembakan Enam Anggota Laskar Front Pembela Islam"*, menggunakan pendekatan konstruksi realitas media secara kualitatif untuk mengkaji bagaimana media online membingkai peristiwa kekerasan politik-hukum yang kontroversial. Keterkaitan dengan skripsi ini: meskipun isu yang diangkat sangat berbeda kekerasan politik versus kebijakan transportasi penelitian ini relevan sebagai pembanding metodologis dalam memahami bagaimana media dapat mengonstruksi realitas suatu peristiwa berdasarkan kepentingan redaksional, sebuah prinsip dasar yang juga mendasari analisis framing pemberitaan Trans Koetaradja dalam skripsi ini³⁸.

Penelitian keenam, Insani dan Zamzamy (2023) dalam *"Analisis Framing Pemberitaan CNBC Indonesia.com dan Kompas.com Mengenai Dampak Lingkungan Pemindahan Ibu Kota Negara"*, menggunakan metode analisis framing kualitatif komparatif dengan model Entman untuk membandingkan dua media dalam membingkai kebijakan pemindahan IKN. Keterkaitan dengan skripsi ini: penelitian ini penting karena sama-sama mengkaji framing terhadap kebijakan pemerintah, sehingga memperkuat argumen bahwa media memiliki peran strategis dalam membentuk penerimaan atau penolakan publik terhadap kebijakan, sebuah prinsip yang menjadi landasan asumsi dasar skripsi ini terkait kebijakan Trans Koetaradja³⁹.

Penelitian ketujuh dan kedelapan, Satyadharma dan Soeparyanto (2023) dalam *"Framing Pemberitaan Penyelenggaraan Angkutan Barang Umum di Provinsi Sulawesi Tenggara dalam Media Online"* serta Laode, Satyadharma, Syaiful, dan Susanti (2025) dalam *"Framing Pemberitaan Pengawasan Angkutan Barang Umum di Provinsi Sulawesi Tenggara"*, keduanya menggunakan metode analisis framing kualitatif dengan model Entman pada isu transportasi publik, dengan penelitian Laode dkk. (2025) secara eksplisit turut mengaitkan temuannya dengan dampak terhadap

³⁷ Saputra, A. (2021). *Analisis framing pemberitaan Trans Koetaradja di media online Serambi Indonesia*.

³⁸ Priyadi, D., & Malik, A. (2022). Konstruksi pemberitaan media online tentang kasus penembakan enam anggota Laskar Front Pembela Islam. *Jurnal Inovasi dan Kreativitas*, 2.

³⁹ Insani, D. F., & Zamzamy, A. (2023). Analisis framing pemberitaan media online CNBC Indonesia.com dan Kompas.com mengenai dampak lingkungan pemindahan Ibu Kota Negara. *Innovative: Journal of Social Science Research*, 3(4), 2981-2993. <https://doi.org/10.31004/innovative.v3i4.3806>

opini publik. Keterkaitan dengan skripsi ini: kedua penelitian ini merupakan bukti bahwa kajian framing pada isu transportasi publik semakin berkembang di berbagai daerah di Indonesia, namun tetap konsisten menggunakan pendekatan kualitatif tanpa pengujian kuantitatif terhadap opini publik. Penelitian Laode dkk. (2025) menjadi penelitian paling mutakhir yang secara eksplisit menyebut opini publik sebagai dampak dari framing transportasi, sehingga memperkuat urgensi dan relevansi skripsi ini yang justru menguji hubungan tersebut secara empiris dan terukur, bukan sekadar interpretatif⁴⁰.

2.2 Kerangka Teori

2.1.1 Teori Agenda Setting

Teori agenda setting merupakan salah satu konsep sentral dalam studi komunikasi dan media yang menjelaskan bagaimana media massa dapat memengaruhi opini publik dan menentukan prioritas isu yang dianggap penting oleh masyarakat. Teori ini pertama kali diungkapkan oleh dua akademisi, yaitu Maxwell McCombs dan Donald Shaw, melalui penelitian mereka yang berfokus pada kampanye pemilihan presiden Amerika Serikat tahun 1968. Hasil penelitian tersebut dipublikasikan dalam artikel berjudul *"The Agenda-Setting Function of Mass Media"* pada tahun 1972⁴¹. Dalam kajian ini, McCombs dan Shaw menemukan adanya hubungan yang signifikan antara isu yang disorot oleh media dan isu yang dianggap penting oleh pemilih. Temuan ini menandai pengakuan bahwa media tidak hanya berfungsi sebagai penyampai informasi, tetapi juga sebagai penentu mana isu yang layak mendapat perhatian publik.

Pada dasarnya teori agenda setting ini mengedepankan konsep bahwa media massa tidak hanya melaporkan berita secara objektif, tetapi juga memiliki kemampuan untuk membentuk agenda publik dengan menonjolkan isu-isu tertentu. Proses ini, yang disebut "transfer arti penting," menunjukkan bahwa isu-isu yang mendapat dukungan dan sorotan dari media akan lebih cenderung dianggap penting oleh masyarakat. Bernard Cohen, seorang pakar media, juga mencatat bahwa meskipun media mungkin

⁴⁰ Laode, R. T., Satyadharma, M., Syaiful, & Susanti, N. (2025). Framing pemberitaan pengawasan angkutan barang umum di Provinsi Sulawesi Tenggara. *JIMU: Jurnal Ilmiah Multidisipliner*, 3(3). <https://doi.org/10.70294/jimu.v3i03.1324>

⁴¹ McCombs, M. E., & Shaw, D. L. (1972). *The agenda-setting function of mass media*. *Public Opinion Quarterly*, 36(2), 176-187.

tidak sepenuhnya berhasil dalam mengarahkan orang tentang apa yang harus dipikirkan, mereka sangat efektif dalam menentukan isu apa yang harus dibahas.

Selama perkembangan teori ini, variasi dan elaborasi dari agenda setting muncul. Terdapat dua tingkat penting dari agenda setting yang perlu diperhatikan. Pada tingkat pertama teori ini berfokus pada transfer arti penting dari objek atau isu yang disajikan oleh media ke agenda publik. Dalam hal ini, media berperan penting dalam memfokuskan perhatian masyarakat pada isu-isu tertentu melalui cara penyampaian, frekuensi pemberitaan, dan konteks informasi yang diberikan. Proses ini dapat menyebabkan perubahan dalam perhatian masyarakat terhadap isu, di mana isu yang lebih sering diberitakan dianggap lebih penting.

Sementara itu, pada tingkat yang kedua, dikenal sebagai attribute agenda setting, menekankan bagaimana atribut atau karakteristik tertentu dari isu yang disampaikan oleh media memengaruhi pemahaman dan evaluasi publik. Di sinilah interaksi antara teori agenda setting dan teori framing menjadi sangat relevan. Kedua teori ini sama-sama memperhatikan tidak hanya isu yang ditonjolkan, tetapi juga cara isu tersebut dikonstruksi dan disajikan. Misalnya, ketika media melaporkan kebijakan publik, mereka dapat memilih fokus pemberitaan pada keuntungan ekonomi yang diharapkan atau, sebaliknya, menyoroti risikonya. Pilihan naratif ini dapat memiliki dampak signifikan terhadap cara masyarakat membentuk opini mereka.

Dalam konteks penerapan teori agenda setting, kita dapat menganalisis bagaimana pengaruh pemberitaan media online terhadap kebijakan Trans Koetaradja. Intensitas dan cara pemberitaan mengenai isu ini di media akan sangat berpengaruh dalam membentuk persepsi masyarakat terhadap kebijakan tersebut. Ketika media memberi perhatian lebih pada aspek tertentu dari Trans Koetaradja, masyarakat akan cenderung menganggap atribut-atribut tersebut sebagai bagian dari isu yang lebih besar dan penting. Selain itu, melalui analisis attribute agenda setting, kita dapat mengeksplorasi bagaimana atribut-atribut tertentu yang diangkat media seperti manfaat, biaya, dampak sosial, dan lingkungan mempengaruhi pemahaman dan evaluasi masyarakat terhadap kebijakan.

Adapun dampak dari teori agenda setting juga termasuk kemampuannya untuk mendorong diskusi publik. Ketika media secara intensif mengangkat suatu isu, hal ini dapat memicu dialog dan debat di kalangan masyarakat, menciptakan interaksi yang

lebih dinamis antara pemangku kepentingan, masyarakat sipil, dan pemerintah. Pemberitaan media yang kritis dapat mendorong partisipasi publik dalam proses pengambilan keputusan, memperkuat aspek demokratis dan memberikan platform bagi suara-suara yang mungkin kurang terwakili.

Secara keseluruhan, teori agenda setting tidak hanya membantu kita memahami bagaimana media membentuk opini publik, tetapi juga memberikan wawasan mendalam mengenai kekuatan media dalam membangun narasi sosial dan politik. Penelitian lebih lanjut yang berfokus pada penerapan teori ini dalam konteks kebijakan publik akan mengungkap cara isu diprioritaskan serta strategi penyajian media yang dapat memengaruhi pandangan dan sikap publik terhadap isu-isu tertentu. Dalam era akses informasi yang semakin cepat dan mudah, pemahaman terhadap pengaruh media dalam agenda setting mengharuskan kita untuk lebih kritis dalam memilih informasi yang kita konsumsi, serta menyadari tanggung jawab media untuk mendidik dan membentuk opini masyarakat.

2.3 Definisi Operasional

2.3.1 Definisi Kebijakan Trans Koetaradja

Trans Koetaradja adalah sistem transportasi Bus Rapid Transit (BRT) yang beroperasi di Kota Banda Aceh dan Kabupaten Aceh Besar, Provinsi Aceh. Sistem ini mulai beroperasi pada tahun 2016 sebagai inisiatif pemerintah daerah untuk menyediakan moda transportasi publik yang modern, nyaman, aman, dan terjangkau bagi masyarakat. Nama "*Koetaradja*" diambil dari sebutan historis Kota Banda Aceh pada masa kolonial Belanda, mencerminkan identitas lokal dan kebanggaan terhadap sejarah daerah. Kehadiran Trans Koetaradja telah menjadi tonggak penting dalam transformasi sistem transportasi publik di Aceh, terutama mengingat ketergantungan sebelumnya pada kendaraan pribadi dan angkutan kota yang kurang terstruktur⁴².

Latar belakang peluncuran kebijakan Trans Koetaradja terkait erat dengan berbagai masalah transportasi di Banda Aceh dan sekitarnya. Pertumbuhan kendaraan bermotor yang pesat mengakibatkan kemacetan semakin parah, terutama saat jam sibuk di pusat kota dan kawasan komersial. Peningkatan polusi udara akibat emisi kendaraan menjadi perhatian serius bagi kesehatan masyarakat dan kelestarian

⁴² Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh. (2016). *Profil layanan Trans Koetaradja*. Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh.

lingkungan. Di samping itu, angkutan umum konvensional yang ada dianggap tidak memadai dalam kenyamanan, keamanan, dan ketepatan waktu, sehingga masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi. Kondisi ini mendorong Pemerintah Kota Banda Aceh untuk mencari solusi transportasi publik yang lebih baik dan terintegrasi. Dasar hukum bagi operasional Trans Koetaradja mencakup berbagai regulasi di tingkat nasional dan daerah. Secara nasional, kebijakan ini sejalan dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengamanatkan pengembangan transportasi umum massal. Selain itu, Peraturan Menteri Perhubungan memberikan panduan teknis dalam penyelenggaraan angkutan umum berbasis jalan. Di tingkat daerah, Pemerintah Kota Banda Aceh menerbitkan peraturan walikota dan keputusan kepala dinas terkait untuk mengatur operasional, tarif, rute, dan standar layanan Trans Koetaradja. Kerja sama antara Pemerintah Kota Banda Aceh dan Pemerintah Kabupaten Aceh Besar juga diperkuat melalui perjanjian kerjasama untuk memungkinkan layanan bus melintasi batas administratif kedua wilayah. Tujuan utama kebijakan Trans Koetaradja adalah menghadirkan layanan transportasi publik yang berkualitas tinggi guna meningkatkan mobilitas masyarakat. Diharapkan dengan adanya sistem BRT ini, masyarakat akan beralih dari kendaraan pribadi ke transportasi umum, sehingga mengurangi kemacetan dan polusi udara. Selain itu, kebijakan ini bertujuan untuk memberikan akses transportasi yang merata dan terjangkau bagi seluruh lapisan masyarakat, termasuk kelompok rentan seperti pelajar, mahasiswa, lansia, dan penyandang disabilitas. Trans Koetaradja juga diharapkan dapat mendukung pertumbuhan ekonomi daerah dengan memperlancar distribusi barang dan pergerakan tenaga kerja, serta meningkatkan konektivitas antar kawasan strategis seperti pusat pemerintahan, pendidikan, perbelanjaan, dan pariwisata.

Keunikan Trans Koetaradja terletak pada kebijakan tarif gratis untuk penumpang. Kebijakan tarif nol rupiah ini merupakan langkah strategis pemerintah daerah untuk mendorong masyarakat beralih menggunakan transportasi publik dan mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi. Subsidi penuh dari APBD Kota Banda Aceh dan APBD Kabupaten Aceh Besar memungkinkan operasional bus tetap berjalan tanpa biaya bagi penumpang. Kebijakan ini menjadikan Trans Koetaradja salah satu sistem BRT paling progresif di Indonesia dalam hal aksesibilitas finansial, meskipun di sisi

lain membawa tantangan terkait keberlanjutan fiskal dan kualitas layanan jangka panjang. Jaringan rute Trans Koetaradja dirancang untuk menghubungkan berbagai pusat kegiatan penting di Banda Aceh dan Aceh Besar. Koridor yang beroperasi melayani kawasan strategis seperti kampus, rumah sakit, pusat perbelanjaan, terminal, pelabuhan, bandara, dan pusat pemerintahan. Pengembangan rute dilakukan secara bertahap, mempertimbangkan kebutuhan masyarakat dan potensi jumlah penumpang di setiap koridor. Integrasi dengan moda transportasi lain, seperti angkutan kota, becak motor, dan transportasi daring, juga diupayakan melalui pengembangan titik-titik perpindahan moda yang memudahkan penumpang melanjutkan perjalanan.

Armada bus yang digunakan dalam sistem ini terdiri dari bus-bus berukuran sedang dengan kapasitas yang memadai. Bus dilengkapi dengan pendingin udara (AC) untuk kenyamanan penumpang dalam iklim tropis Aceh. Desain interior bus juga memperhatikan kebutuhan beragam kelompok penumpang, menyediakan kursi prioritas bagi lansia, ibu hamil, dan penyandang disabilitas. Beberapa bus juga dilengkapi rampa atau lift untuk memudahkan akses bagi pengguna kursi roda, meskipun perlu terus ditingkatkan. Pengelolaan operasional Trans Koetaradja melibatkan sejumlah pemangku kepentingan yang masing-masing memiliki peran dan tanggung jawab. Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh berperan sebagai regulator dan pengawas operasional layanan, sementara operator bus bertanggung jawab atas kegiatan harian, termasuk penyediaan pengemudi, perawatan armada, dan pelayanan penumpang. Koordinasi dengan Pemerintah Kabupaten Aceh Besar juga penting untuk menjamin kelancaran layanan di wilayah perbatasan.

Dampak positif kehadiran Trans Koetaradja terhadap masyarakat dan lingkungan cukup signifikan, meskipun masih perlu kajian lebih mendalam. Masyarakat, terutama pelajar dan mahasiswa, merasakan manfaat besar dari layanan transportasi gratis yang mengurangi pengeluaran. Akses ke fasilitas publik seperti sekolah, kampus, rumah sakit, dan pusat perbelanjaan menjadi lebih mudah bagi mereka yang tidak memiliki kendaraan. Dari sudut pandang lingkungan, pengalihan pengguna kendaraan pribadi ke bus umum dapat membantu mengurangi emisi gas rumah kaca, namun dampak ini memerlukan pengukuran yang sistematis. Secara sosial, Trans Koetaradja menambah pemerataan akses transportasi dan mengurangi kesenjangan mobilitas antar kelompok masyarakat.

Namun, tantangan dalam implementasi kebijakan ini beragam dan memerlukan perhatian serius. Ketergantungan pada subsidi pemerintah menimbulkan kekhawatiran tentang keberlanjutan layanan saat anggaran terbatas. Jumlah armada yang masih terbatas menyebabkan frekuensi kedatangan bus belum optimal, sehingga penumpang sering mengalami waktu tunggu lama. Infrastruktur pendukung, seperti halte yang representatif dan sistem informasi penumpang, masih memerlukan peningkatan. Perilaku pengguna jalan yang belum sepenuhnya mendukung prioritas bus juga menjadi kendala. Selain itu, cakupan rute yang belum mencakup seluruh wilayah pemukiman membuat sebagian masyarakat kesulitan mengakses layanan ini. Upaya pengembangan dan peningkatan layanan Trans Koetaradja terus dilakukan oleh pemerintah daerah. Penambahan armada dan pembukaan koridor baru menjadi prioritas untuk memperluas jangkauan dan meningkatkan frekuensi layanan. Pembangunan halte yang lebih representatif serta penerapan teknologi informasi untuk memberikan informasi real-time tentang posisi dan jadwal kedatangan bus melalui aplikasi mobile sedang dikembangkan. Pelatihan dan peningkatan kapasitas bagi pengemudi dan petugas operasional juga dilakukan guna memastikan layanan tetap berkualitas.

Perbandingan dengan sistem BRT di kota lain di Indonesia memberikan perspektif menarik tentang posisi Trans Koetaradja dalam lanskap transportasi publik nasional. Berbeda dengan TransJakarta yang mengenakan tarif dan memiliki infrastruktur jalur khusus yang lebih baik, Trans Koetaradja menawarkan layanan gratis dengan infrastruktur yang sedang dalam pengembangan. Jika dibandingkan dengan Trans Metro Bandung atau Trans Semarang, skala operasional Trans Koetaradja memang lebih kecil, sesuai dengan ukuran kota dan populasi yang dilayani. Meskipun demikian, keberanian untuk menerapkan kebijakan tarif gratis menunjukkan komitmen pemerintah Aceh dalam menyediakan layanan publik yang inklusif.

Kebijakan Trans Koetaradja juga relevan dengan agenda pembangunan berkelanjutan dan perubahan iklim. Pengembangan transportasi publik yang efisien merupakan strategi kunci dalam mengurangi emisi karbon dari sektor transportasi. Dengan mendorong masyarakat beralih dari kendaraan pribadi ke bus umum, Trans Koetaradja berkontribusi terhadap upaya mitigasi perubahan iklim di tingkat lokal. Kebijakan ini sejalan dengan Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDGs), khususnya

Tujuan 11 yang menekankan pentingnya akses terhadap sistem transportasi yang aman, terjangkau, dan berkelanjutan, serta perlunya integrasi pertimbangan lingkungan dalam perencanaan transportasi publik ke depan.

Pandangan masyarakat terhadap layanan Trans Koetaradja umumnya positif, meskipun penambahannya diharapkan. Survei kepuasan pengguna menunjukkan masyarakat menghargai kebijakan tarif gratis dan kondisi bus yang nyaman, tetapi keluhan mengenai waktu tunggu yang lama, ketidakpastian jadwal, dan cakupan rute yang terbatas sering muncul. Partisipasi masyarakat dalam memberikan masukan sangat penting bagi perbaikan layanan. Forum dialog antara pengelola dan pengguna perlu difasilitasi untuk memastikan aspirasi masyarakat terakomodasi dalam pengambilan kebijakan transportasi publik.

Dengan kebijakan tarif gratis yang unik, sistem BRT ini membawa manfaat signifikan bagi aksesibilitas transportasi, terutama bagi masyarakat berpendapatan rendah. Meskipun menghadapi berbagai tantangan, seperti kapasitas armada dan keberlanjutan finansial, komitmen pemerintah daerah dalam mengembangkan dan meningkatkan layanan harus diapresiasi. Ke depan, penguatan kelembagaan, peningkatan investasi infrastruktur, penerapan teknologi informasi, dan partisipasi aktif masyarakat akan menjadi kunci keberhasilan Trans Koetaradja dalam mewujudkan visi transportasi publik yang berkelanjutan dan berkualitas di Bumi Serambi Mekkah.

2.3.2 Faktor Yang Mempengaruhi Kebijakan Trans Koetaradja

Berdasarkan pembahasan mengenai Kebijakan Trans Koetaradja, sistem Bus Rapid Transit (BRT) yang beroperasi di Banda Aceh dan Aceh Besar, beberapa faktor utama turut membentuk, menjalankan, dan mengembangkan kebijakan ini. Faktor pendorong yang menjadi dasar inisiatif ini mencakup masalah transportasi setempat, seperti lonjakan drastis jumlah kendaraan bermotor yang memicu kemacetan berat dan tingginya polusi udara akibat emisi gas buang, serta ketidakpuasan masyarakat terhadap angkutan umum tradisional yang sering kali tidak nyaman, tidak aman, dan tidak tepat waktu. Hal ini mendorong masyarakat untuk lebih memilih kendaraan pribadi, sehingga memerlukan alternatif transportasi massal yang lebih terstruktur. Di samping itu, landasan hukum nasional seperti Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bersama dengan regulasi daerah yang

memungkinkan kolaborasi lintas wilayah antara Kota Banda Aceh dan Kabupaten Aceh Besar, memberikan kerangka legal yang kuat. Kebijakan ini juga selaras dengan agenda pembangunan global, terutama Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDGs) nomor 11, yang menekankan pentingnya sistem transportasi yang aman, ekonomis, mudah dijangkau, dan ramah lingkungan sebagai upaya mengurangi dampak perubahan iklim.

Faktor pendukung yang membantu kelancaran implementasi meliputi inovasi tarif nol rupiah yang sepenuhnya dibiayai melalui subsidi dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) kedua daerah, sehingga membuat layanan ini sangat aksesibel bagi semua lapisan masyarakat, termasuk kelompok rentan seperti siswa, mahasiswa, orang lanjut usia, dan penyandang disabilitas. Desain armada bus yang ergonomis, dengan fitur seperti sistem pendingin udara, kursi khusus, dan aksesibilitas untuk pengguna kursi roda, serta rute yang dirancang untuk menghubungkan titik-titik vital seperti kampus, rumah sakit, bandara, dan pusat perbelanjaan, meningkatkan efisiensi dan kenyamanan. Integrasi dengan moda transportasi lainnya melalui stasiun transit juga memfasilitasi perpindahan yang mulus. Pengelolaan operasional yang melibatkan peran Dinas Perhubungan sebagai pengawas, operator bus untuk kegiatan harian, dan koordinasi antar pemerintah daerah, ditambah dengan inisiatif peningkatan seperti ekspansi armada, halte yang lebih modern, serta aplikasi teknologi untuk informasi real-time, turut memperkuat daya saing sistem ini.

Meskipun demikian, faktor penghambat yang perlu diatasi meliputi kendala finansial akibat ketergantungan total pada subsidi daerah, yang berisiko mengancam kelangsungan jangka panjang jika terjadi defisit anggaran. Infrastruktur yang masih rendah dan waktu tunggu panjang, halte yang belum sepenuhnya representatif, serta absennya jalur bus prioritas, sering kali menimbulkan ketidakpastian jadwal dan kenyamanan. Selain itu, perilaku pengendara lain yang belum sepenuhnya menghormati prioritas bus di jalan raya, serta jangkauan rute yang belum mencakup seluruh area pemukiman, membuat sebagian warga kesulitan mengakses layanan ini secara optimal.

Faktor eksternal memberikan perspektif yang lebih luas, seperti perbandingan dengan sistem BRT serupa di kota-kota Indonesia lainnya contohnya TransJakarta yang menerapkan tarif berbayar dengan infrastruktur lebih maju, atau Trans Metro

Bandung dan Semarang yang memiliki skala operasi lebih besar yang menempatkan Trans Koetaradja sebagai model inovatif dengan kebijakan gratis, meskipun ukurannya disesuaikan dengan populasi dan luas wilayah yang dilayani. Pandangan pengguna, yang secara umum menghargai tarif gratis dan kondisi bus yang nyaman namun sering mengkritik lamanya waktu tunggu dan keterbatasan rute, mendorong keterlibatan masyarakat melalui forum dialog untuk memberikan masukan konstruktif yang dapat memperbaiki layanan.

Secara keseluruhan, interaksi antara faktor tersebut mulai dari pendorong seperti masalah lokal dan regulasi, pendukung seperti subsidi dan desain sistem, penghambat seperti keterbatasan sumber daya, hingga eksternal seperti konteks nasional dan partisipasi masyarakat menentukan efektivitas Trans Koetaradja dalam memajukan mobilitas, menekan polusi, dan berkontribusi pada pembangunan berkelanjutan. Tantangan yang ada, seperti aspek fiskal dan infrastruktur, dapat diatasi melalui investasi strategis dan inovasi teknologi, sementara komitmen pemerintah daerah untuk memperkuat koordinasi dan melibatkan masyarakat aktif menjadi fondasi utama bagi keberhasilan jangka panjang.

2.3.3 Indikator Yang Mempengaruhi Kebijakan Trans Koetaradja

Pengukuran keberhasilan kebijakan Trans Koetaradja tidak dapat dilakukan secara sederhana atau hanya mengandalkan satu jenis indikator, melainkan harus menggunakan seperangkat ukuran kinerja yang komprehensif, terintegrasi, dan dapat diukur secara sistematis. Menurut Eboli, Forciniti, dan Mazzulla (2018) dalam *Factors Influencing Accident Severity: An Analysis by Road Geometry and Road User Type* yang diterbitkan dalam *Transportation Research Procedia* menyatakan bahwa evaluasi sistem angkutan umum idealnya mencakup tiga dimensi utama, yaitu operasional, ekonomi, dan sosial⁴³. Ketiga dimensi tersebut memiliki keterkaitan yang erat dan perlu dianalisis secara bersamaan agar mampu memberikan gambaran menyeluruh tentang efektivitas kebijakan transportasi publik.

Pada dimensi operasional, indikator yang digunakan berfokus pada kinerja teknis layanan dalam memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat. Jumlah penumpang harian (*ridership*) menjadi indikator utama untuk menilai tingkat pemanfaatan layanan.

⁴³ Eboli, L., Forciniti, C., & Mazzulla, G. (2018). *Factors influencing accident severity: An analysis by road geometry and road user type*. *Transportation Research Procedia*, 27, 1055-1062.

Tingginya jumlah pengguna menunjukkan bahwa layanan tersebut relevan dan diminati. Selain itu, ketepatan waktu (*on-time performance*) menjadi aspek penting karena mencerminkan keandalan sistem. Layanan yang tidak konsisten dalam jadwal akan menurunkan kepercayaan masyarakat. Kecepatan rata-rata perjalanan juga menjadi indikator penting untuk menilai efisiensi layanan, terutama dalam menghadapi permasalahan kemacetan perkotaan. Indikator lain seperti frekuensi kedatangan, waktu tunggu penumpang, serta tingkat keterisian armada (*load factor*) turut melengkapi penilaian kinerja operasional secara lebih mendalam.

Pada dimensi ekonomi, evaluasi diarahkan pada efisiensi penggunaan sumber daya serta keberlanjutan finansial operasional Trans Koetaradja. Biaya operasional per penumpang menjadi ukuran penting dalam melihat tingkat efisiensi layanan. Namun, dalam konteks pelayanan publik, efisiensi tidak hanya diartikan sebagai pengurangan biaya, tetapi juga harus mempertimbangkan keterjangkauan bagi masyarakat. Oleh karena itu, rasio subsidi pemerintah terhadap total biaya operasional perlu dianalisis secara proporsional. Subsidi yang terlalu besar tanpa peningkatan kualitas layanan dapat membebani anggaran daerah, sementara subsidi yang terlalu kecil berpotensi menurunkan kualitas pelayanan. Selain itu, analisis manfaat-biaya (*cost-benefit analysis*) juga penting untuk mengidentifikasi dampak ekonomi yang lebih luas, seperti penghematan waktu perjalanan, pengurangan biaya kemacetan, serta efisiensi konsumsi bahan bakar.

Sementara itu, pada dimensi sosial, indikator difokuskan pada sejauh mana layanan Trans Koetaradja mampu mewujudkan prinsip keadilan dan inklusivitas. Aksesibilitas menjadi aspek utama, terutama bagi kelompok rentan seperti lansia, penyandang disabilitas, dan masyarakat berpenghasilan rendah. Hal ini mencakup kemudahan akses menuju halte, ketersediaan fasilitas yang ramah disabilitas, serta tarif yang terjangkau. Selain itu, pemerataan jangkauan layanan juga perlu diperhatikan, apakah rute yang tersedia telah mencakup wilayah pinggiran atau masih terpusat di area tertentu saja. Dampak sosial lainnya, seperti peningkatan kualitas hidup masyarakat, pengurangan kesenjangan mobilitas, serta kontribusi terhadap penurunan kemacetan dan polusi, juga menjadi bagian penting dalam evaluasi.

Di luar indikator kuantitatif, kepuasan pengguna merupakan aspek yang tidak kalah penting dalam menilai keberhasilan kebijakan. Survei kepuasan penumpang

yang dilakukan secara berkala dapat mengungkap berbagai aspek layanan yang tidak tercermin dalam data operasional, seperti tingkat keamanan di dalam bus dan halte, kenyamanan fasilitas, kebersihan armada, sikap dan profesionalisme pengemudi, serta kemudahan akses informasi terkait layanan. Menurut Hidayat dan Sulisty (2020) dalam Analisis Kepuasan Pengguna Transportasi Publik Berbasis Bus Rapid Transit di Indonesia yang diterbitkan dalam Jurnal Transportasi menegaskan bahwa persepsi pengguna terhadap kualitas layanan angkutan umum sering kali menjadi faktor paling determinan dalam menentukan keputusan seseorang untuk menggunakan transportasi publik secara rutin, di mana kualitas layanan yang dipersepsikan positif akan secara langsung mendorong peningkatan jumlah pengguna meskipun secara teknis operasional layanan tersebut telah berjalan secara optimal⁴⁴.

Adapun pada pemanfaatan teknologi informasi dapat memperkuat sistem evaluasi kinerja. Penerapan sistem tiket elektronik, pelacakan armada secara real-time, serta platform pengaduan digital memungkinkan pengumpulan data yang lebih akurat dan cepat. Data tersebut tidak hanya berguna untuk evaluasi, tetapi juga mendukung pengambilan keputusan yang lebih responsif dan berbasis bukti.

Pada akhirnya, efektivitas kebijakan Trans Koetaradja hanya dapat dinilai secara menyeluruh dengan mengintegrasikan seluruh indikator tersebut ke dalam kerangka evaluasi kebijakan publik yang sistematis dan berkelanjutan. Evaluasi harus dilakukan secara rutin dengan metode yang jelas dan terukur. Menurut Munawar (2011) merekomendasikan agar evaluasi dilaksanakan minimal satu kali dalam setahun dengan melibatkan berbagai pemangku kepentingan, seperti pengguna, operator, akademisi, dan pemerintah. Keterlibatan berbagai pihak ini penting untuk memastikan bahwa evaluasi bersifat objektif, partisipatif, dan sesuai dengan kebutuhan nyata di lapangan.

2.3.4 Framing Media Online

Framing media online dalam penelitian ini didefinisikan sebagai metode yang digunakan oleh media online untuk menyampaikan pemberitaan mengenai kebijakan Trans Koetaradja. Proses ini melibatkan seleksi, penekanan, dan pengabaian aspek-aspek tertentu yang secara keseluruhan membentuk interpretasi spesifik terhadap

⁴⁴ Hidayat, R., & Sulisty, B. (2020). Analisis kepuasan pengguna transportasi publik berbasis Bus Rapid Transit di Indonesia. *Jurnal Transportasi*, 20(2), 115-124.

kebijakan tersebut. Dalam analisis ini, framing dioperasionalisasikan melalui empat bagian yang dikemukakan oleh Robert Entman, yang meliputi pendefinisian masalah (*problem definition*), interpretasi kausal (*causal interpretation*), evaluasi moral (*moral evaluation*), dan rekomendasi penanganan (*treatment recommendation*).

Pada bagian pertama, pendefinisian masalah, memfokuskan perhatian pada bagaimana media mengartikulasikan Trans Koetaradja serta isu-isu yang terkait. Proses pendefinisian ini memainkan peran krusial karena menetapkan kerangka awal bagi pemahaman publik. Bagian kedua, interpretasi kausal, merujuk pada bagaimana media mengidentifikasi penyebab dari masalah atau situasi yang berkaitan dengan Trans Koetaradja. Ketika media melaporkan masalah dalam operasional kebijakan ini, penting untuk mengidentifikasi siapa atau apa yang diakui sebagai penyebabnya. Bagian ketiga, evaluasi moral, berkaitan dengan penilaian media atas aktor-aktor yang terlibat dalam kebijakan Trans Koetaradja. Penilaian ini dapat bervariasi dari pandangan positif terhadap pemerintah yang berhasil menyediakan layanan transportasi publik yang lebih baik hingga kritik terhadap kegagalan dalam pelaksanaan kebijakan tersebut. Evaluasi moral ini sangat berpengaruh terhadap legitimasi aktor-aktor tersebut di mata publik. Dengan kata lain, bagaimana media mengevaluasi kebijakan dapat memengaruhi cara masyarakat memandang dan mempercayai pemerintah serta lembaga terkait. Pada bagian terakhir, rekomendasi penanganan, berkaitan dengan solusi yang ditawarkan atau diimplikasikan oleh media untuk mengatasi masalah yang terkait dengan Trans Koetaradja. Rekomendasi ini dapat berupa dukungan terhadap kesinambungan dan pengembangan kebijakan yang ada, mendorong pembaca untuk menganggap kebijakan tersebut sebagai langkah positif yang patut dilanjutkan. Selain itu, rekomendasi ini juga bisa mencakup kritik yang mengarah pada perlunya evaluasi ulang terhadap kebijakan, menunjukkan bahwa pendekatan yang diambil saat ini mungkin tidak mencukupi atau bahkan merugikan masyarakat.

Serangkaian bagian tersebut tidak hanya menentukan cara isu-isu berkaitan dengan Trans Koetaradja disajikan, tetapi juga membentuk narasi yang akan diterima dan diinternalisasi oleh publik, memengaruhi persepsi mereka terhadap kebijakan itu secara keseluruhan. Melalui proses framing ini, media berperan sebagai agen pembentuk opini yang dapat mengarahkan perhatian dan interpretasi masyarakat, serta

mendorong respons terhadap kebijakan yang sedang diberitakan. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk menggali bagaimana framing media online dapat memengaruhi pandangan publik terhadap kebijakan Trans Koetaradja dan mencermati dampak sosial yang timbul dari cara-cara penyajian berita tersebut.

2.3.5 Faktor Yang Mempengaruhi Framing Media Online

Faktor kepemilikan media merupakan salah satu determinan utama dalam membentuk framing pemberitaan, khususnya pada media online. Struktur kepemilikan yang terkonsentrasi pada korporasi besar cenderung memengaruhi arah produksi berita melalui kepentingan ekonomi maupun ideologis pemiliknya. Dalam perspektif yang dikemukakan oleh Tapsell (2017) dalam *Media Power in Indonesia: Oligarchs, Citizens and the Digital Revolution* melalui konsep oligarki media, kepemilikan media berperan sebagai penyaring utama yang menentukan isu apa yang layak diberitakan, bagaimana isu tersebut dikonstruksi, serta sudut pandang mana yang ditonjolkan atau diabaikan⁴⁵. Kondisi ini berpotensi menghasilkan homogenisasi framing serta mempersempit keberagaman perspektif yang diterima publik. Di Indonesia, fenomena konsentrasi kepemilikan media pada kelompok usaha besar yang memiliki afiliasi politik tertentu semakin memperkuat kecenderungan tersebut. Temuan penelitian yang dilakukan oleh Lim (2012) dalam *The League of Thirteen: Media Concentration in Indonesia* yang diterbitkan dalam *Journalism* menunjukkan bahwa dominasi grup media besar secara struktural mendorong framing yang sejalan dengan kepentingan bisnis dan politik pemiliknya, baik pada media konvensional maupun media online⁴⁶. Lebih jauh, pengaruh kepemilikan tidak selalu bersifat langsung, melainkan bekerja secara halus melalui internalisasi nilai dan kepentingan pemilik oleh jurnalis dan redaksi, sebagaimana dijelaskan oleh Hardy (2014) dalam *Critical Political Economy of the Media: An Introduction* melalui konsep dominasi struktural yang bekerja melalui mekanisme persetujuan yang tidak disadari oleh para pelaku media⁴⁷. Akibatnya, framing yang dihasilkan sering kali mereproduksi kepentingan kekuasaan tanpa disadari oleh para pelaku media itu sendiri.

⁴⁵ Tapsell, R. (2017). *Media power in Indonesia: Oligarchs, citizens and the digital revolution*. Rowman & Littlefield International.

⁴⁶ Lim, M. (2012). *The league of thirteen: Media concentration in Indonesia*. *Journalism*, 13(4), 477-496.

⁴⁷ Hardy, J. (2014). *Critical political economy of the media: An introduction*. Routledge.

Selain kepemilikan, ideologi dan orientasi politik redaksi juga menjadi faktor penting yang membentuk framing media. Ideologi redaksi mencerminkan seperangkat nilai dan keyakinan yang secara implisit maupun eksplisit memandu proses produksi berita. Menurut Fuchs (2021) dalam *Social Media: A Critical Introduction* edisi ketiga menegaskan bahwa teks media tidak pernah netral, melainkan selalu mengandung muatan ideologis yang mencerminkan posisi dominan dalam struktur sosial⁴⁸. Dalam praktiknya, ideologi ini menentukan bagaimana suatu isu diklasifikasikan, dimaknai, dan dihubungkan dengan narasi yang lebih luas. Dalam Perspektif yang dilakukan oleh Wahl-Jorgensen dan Hanitzsch (2020) dalam *The Handbook of Journalism Studies* edisi kedua memperkuat pemahaman ini, di mana framing media sering kali merepresentasikan kepentingan kelompok dominan yang disajikan seolah-olah sebagai kepentingan umum⁴⁹. Dalam konteks politik, media yang memiliki kedekatan ideologis dengan aktor tertentu cenderung menampilkan framing positif terhadap pihak yang didukung dan sebaliknya terhadap pihak oposisi. Orientasi ini kemudian dilembagakan dalam kebijakan editorial yang menjadi pedoman dalam menentukan prioritas pemberitaan. Menurut Deuze dan Witschge (2018) dalam *Beyond Journalism yang diterbitkan dalam Journalism: Theory, Practice & Criticism* menempatkan kebijakan editorial sebagai salah satu faktor paling kuat dalam memengaruhi konten media, karena ia berada pada tingkat struktural yang mengarahkan praktik jurnalistik secara keseluruhan⁵⁰.

Di sisi lain, rutinitas kerja jurnalis dalam ruang redaksi juga memainkan peran signifikan dalam membentuk framing berita. Proses produksi berita pada dasarnya tidak sepenuhnya merefleksikan realitas objektif, melainkan merupakan hasil dari prosedur, kebiasaan, dan konvensi profesional yang berlangsung dalam kondisi keterbatasan waktu dan sumber daya. Dalam konteks media online yang menuntut kecepatan tinggi, tekanan deadline mendorong jurnalis untuk mengandalkan sumber yang sudah tersedia dan frame yang sudah mapan. Kondisi ini memunculkan praktik yang dikenal sebagai churnalism, yaitu kecenderungan jurnalis mengolah ulang siaran pers atau materi dari sumber lain tanpa verifikasi mendalam, sebagaimana dijelaskan

⁴⁸ Fuchs, C. (2021). *Social media: A critical introduction (Edisi ke-3)*. Sage Publications.

⁴⁹ Wahl-Jorgensen, K., & Hanitzsch, T. (2020). *The handbook of journalism studies (Edisi ke-2)*. Routledge.

⁵⁰ Deuze, M., & Witschge, T. (2018). *Beyond journalism. Journalism: Theory, Practice & Criticism*, 19(2), 165-181.

oleh Witschge, Anderson, Domingo, dan Hermida (2016) dalam *The Sage Handbook of Digital Journalism* yang menegaskan bahwa tekanan ekonomi industri media digital secara struktural memaksa jurnalis memproduksi konten dalam jumlah besar dengan sumber daya yang semakin terbatas⁵¹. Akibatnya, framing berita sering kali mengikuti perspektif aktor-aktor kuat seperti pemerintah atau korporasi besar. Selain itu, proses gatekeeping dalam struktur redaksi juga menentukan informasi mana yang dipublikasikan. Menurut Bro dan Wallberg (2015) dalam *Digital Gatekeeping: News Media Versus Users* yang diterbitkan dalam *Digital Journalism* menunjukkan bahwa setiap tahapan produksi berita melibatkan seleksi informasi yang semakin kompleks⁵². Dalam media online, proses ini menjadi lebih kompleks karena turut dipengaruhi oleh algoritma platform digital yang menentukan visibilitas konten secara otomatis di luar kendali redaksi secara langsung.

Terakhir, perkembangan teknologi platform digital turut membawa perubahan signifikan dalam pembentukan framing media online. Algoritma yang digunakan oleh platform seperti mesin pencari dan media sosial tidak bersifat netral, melainkan bekerja berdasarkan logika tertentu yang berorientasi pada kepentingan bisnis dan peningkatan keterlibatan pengguna. Menurut Bucher (2018) dalam *If Then: Algorithmic Power and Politics* menekankan bahwa algoritma platform digital memiliki kekuatan politik yang nyata dalam menentukan distribusi dan visibilitas konten, sehingga secara tidak langsung memengaruhi framing yang dominan di ruang publik digital⁵³. Selain itu, tekanan untuk memperoleh klik dan interaksi (*engagement*) mendorong media online mengadopsi gaya framing yang lebih sensasional, emosional, dan konfliktual. Menurut Wardle dan Derakhshan (2017) dalam *Information Disorder: Toward an Interdisciplinary Framework for Research and Policy Making* yang diterbitkan oleh Dewan Eropa menjelaskan bahwa ekosistem informasi digital saat ini mendorong produksi dan penyebaran konten yang memicu respons emosional kuat, sehingga framing yang provokatif sering kali lebih diutamakan dibandingkan

⁵¹ Witschge, T., Anderson, C. W., Domingo, D., & Hermida, A. (2016). *The Sage handbook of digital journalism*. Sage Publications.

⁵² Bro, P., & Wallberg, F. (2015). *Digital gatekeeping: News media versus users*. *Digital Journalism*, 3(2), 198-212.

⁵³ Bucher, T. (2018). *If then: Algorithmic power and politics*. Oxford University Press.

pendekatan yang mendalam dan analitis⁵⁴. Fenomena ini melahirkan apa yang dikenal sebagai “*outrage economy*”, di mana konten yang memicu emosi kuat menjadi lebih menguntungkan secara ekonomi.

2.3.6 Indikator Yang Mempengaruhi Framing Media Online

Untuk mengetahui framing dalam berita media online, diperlukan cara analisis yang jelas dan terstruktur agar hasilnya tidak subjektif. Menurut Entman, Matthes, dan Pellicano (2019) dalam *Nature, Sources, and Effects of News Framing* yang diterbitkan dalam *The Handbook of Journalism Studies* edisi kedua menjelaskan bahwa framing bisa dilihat dari empat bagian utama dalam teks berita⁵⁵. Pertama, struktur sintaksis, yaitu bagaimana berita disusun, seperti judul, pembuka (*lead*), urutan informasi, dan kutipan yang digunakan. Kedua, struktur skrip, yaitu apakah unsur berita seperti 5W+1H (apa, siapa, kapan, di mana, mengapa, dan bagaimana) disampaikan secara lengkap atau ada bagian yang ditonjolkan dan ada yang dihilangkan. Ketiga, struktur tematik, yaitu bagaimana isi berita disusun menjadi satu kesatuan yang runtut, termasuk hubungan antar kalimat dan penggunaan data pendukung. Keempat, struktur retorik, yaitu cara media menggunakan bahasa, seperti pilihan kata, metafora, serta penggunaan gambar atau visual untuk memperkuat pesan. Keempat bagian ini saling berkaitan dan bersama-sama membentuk cara suatu berita dipahami oleh pembaca.

Selain itu, ada juga indikator yang lebih sederhana yaitu melihat pilihan kata yang digunakan dalam berita. Menurut Richardson (2017) dalam *Analysing Newspapers: An Approach from Critical Discourse Analysis* edisi terbaru menegaskan bahwa kata-kata yang dipilih media tidak pernah netral, tetapi mengandung makna dan sudut pandang tertentu⁵⁶. Misalnya, penggunaan kata “*teroris*” berbeda makna dengan “*pejuang*”, atau “*demonstran*” berbeda dengan “*perusuh*”. Dari pilihan kata ini, kita bisa melihat bagaimana media membingkai suatu peristiwa. Karena itu, dengan

⁵⁴ Wardle, C., & Derakhshan, H. (2017). *Information disorder: Toward an interdisciplinary framework for research and policy making*. Council of Europe.

⁵⁵ Entman, R. M., Matthes, J., & Pellicano, L. (2019). Nature, sources, and effects of news framing. Dalam K. Wahl-Jorgensen & T. Hanitzsch (Eds.), *The handbook of journalism studies* (Edisi ke-2, hlm. 257-273). Routledge.

⁵⁶ Richardson, J. E. (2017). *Analysing newspapers: An approach from critical discourse analysis* (Edisi ke-2). Red Globe Press.

mengumpulkan dan membandingkan kata-kata yang sering muncul dalam berita, kita bisa mengetahui kecenderungan sikap atau sudut pandang media tersebut.

Selain pendekatan kualitatif, ada juga cara kuantitatif yang bisa digunakan untuk melihat framing secara lebih objektif. Menurut Matthes (2014) dalam *Framing Politics: An Integrative Approach* yang diterbitkan dalam *American Behavioral Scientist* menjelaskan bahwa kita bisa melihat seberapa sering suatu isu diberitakan, seberapa banyak perhatian media terhadap tokoh atau peristiwa tertentu, serta posisi berita tersebut (apakah menjadi berita utama atau tidak)⁵⁷. Di era media online, hal ini bisa ditambah dengan melihat respons pembaca, seperti jumlah share, komentar, dan reaksi lainnya. Data ini membantu kita memahami tidak hanya bagaimana berita dibingkai, tetapi juga seberapa besar pengaruhnya terhadap pembaca. Dengan menggabungkan cara kualitatif dan kuantitatif, analisis framing bisa menjadi lebih lengkap, mudah dipahami, dan akurat.

2.3.7 Opini Publik Terhadap Kebijakan Trans Koetaradja

Opini publik dalam penelitian ini didefinisikan sebagai kumpulan pendapat, sikap, dan penilaian masyarakat Kota Banda Aceh terhadap kebijakan Trans Koetaradja. Konsep ini mencerminkan lebih dari sekadar tanggapan terhadap kebijakan, melainkan juga persepsi yang lebih luas mengenai dampak kebijakan tersebut pada kehidupan sehari-hari. Dalam konteks ini, opini publik dioperasionalkan melalui tiga dimensi utama yang saling terkait, yaitu dimensi kognitif, dimensi afektif, dan dimensi konatif.

Pada dimensi kognitif mencakup pengetahuan dan pemahaman masyarakat tentang berbagai aspek dari kebijakan Trans Koetaradja. Ini termasuk informasi penting seperti tujuan kebijakan, rute layanan, tarif, jam operasional, serta sumber pendanaan yang mendukung inisiatif ini. Selain itu, dimensi kognitif juga mencakup pemahaman masyarakat tentang manfaat dan dampak kebijakan terhadap berbagai aspek kehidupan perkotaan, misalnya dalam hal peningkatan aksesibilitas, pengurangan kemacetan, dan perbaikan dalam kualitas lingkungan. Memiliki pengetahuan yang memadai mengenai kebijakan tersebut memungkinkan masyarakat untuk lebih memahami konteks dan alasan di balik implementasinya, yang pada

⁵⁷ Matthes, J. (2014). *Framing politics: An integrative approach*. *American Behavioral Scientist*, 56(3), 247-259.

gilirannya dapat memengaruhi sikap mereka terhadap seberapa efektif dan berhasil kebijakan itu.

Dimensi afektif berkaitan dengan sikap emosional dan evaluatif masyarakat terhadap kebijakan Trans Koetaradja. Ini mencerminkan bagaimana masyarakat merasakan kebijakan tersebut apakah mereka mendukung, menolak, merasa puas, atau tidak puas. Sikap ini dapat sangat bervariasi; misalnya, masyarakat mungkin merasa sangat positif jika mereka melihat kebijakan tersebut membawa manfaat signifikan, atau sebaliknya, merasa negatif jika kebijakan tersebut tidak memenuhi harapan mereka atau berdampak buruk. Dimensi afektif ini sangat terkait dengan evaluasi moral yang dibentuk melalui framing media. Cara media menyajikan informasi tentang kebijakan misalnya, dengan menyoroti keberhasilan atau kegagalan akan memengaruhi perasaan dan opini masyarakat terhadap kebijakan ini.

Adapun dimensi konatif mencerminkan kecenderungan perilaku masyarakat yang berkaitan dengan kebijakan Trans Koetaradja. Ini mencakup seberapa besar kesediaan masyarakat untuk menggunakan layanan yang ditawarkan, serta kebiasaan mereka dalam mengakses transportasi umum. Dimensi ini juga mencakup hasrat untuk merekomendasikan layanan tersebut kepada orang lain dan mendukung keberlanjutan serta pengembangan kebijakan. Sikap proaktif ini, baik dalam bentuk penggunaan layanan maupun dukungan publik, merupakan indikator seberapa terlibat masyarakat dalam kebijakan yang ada. Ini menunjukkan bahwa dimensi konatif tidak hanya mencerminkan sikap, tetapi juga peran aktif masyarakat dalam mendukung kebijakan yang diterapkan.

Secara keseluruhan, ketiga dimensi ini bekerja sama untuk membentuk opini publik yang komprehensif mengenai kebijakan Trans Koetaradja. Dimensi kognitif memberikan dasar pengetahuan yang memungkinkan masyarakat untuk memahami kebijakan dengan lebih baik, mendorong peningkatan keterlibatan. Dimensi afektif menciptakan suasana emosional yang mempengaruhi bagaimana masyarakat menilai dan bersikap terhadap kebijakan tersebut. Sementara itu, dimensi konatif mewujudkan opini masyarakat dalam bentuk tindakan nyata, mencerminkan partisipasi aktif dalam kebijakan yang ada.

Dengan memahami interaksi ketiga dimensi ini, kita dapat lebih mendalami bagaimana masyarakat di Kota Banda Aceh memandang dan berinteraksi dengan

kebijakan Trans Koetaradja, serta menggali faktor-faktor yang dapat meningkatkan dukungan dan keberhasilan kebijakan tersebut di masa mendatang. Penelitian ini tidak hanya menyajikan wawasan mengenai opini publik saat ini, tetapi juga memberikan rekomendasi untuk meningkatkan komunikasi dan implementasi kebijakan guna mencapai kesejahteraan masyarakat yang lebih baik.

2.3.8 Faktor Yang Mempengaruhi Opini Publik Terhadap Kebijakan Trans Koetaradja

Pengalaman langsung masyarakat dalam menggunakan layanan Trans Koetaradja merupakan faktor yang sangat kuat dalam membentuk opini publik. Dibandingkan informasi yang diperoleh dari media atau orang lain, pengalaman pribadi cenderung lebih berpengaruh karena dirasakan secara nyata. Ketika seseorang rutin menggunakan layanan ini dan mendapatkan pengalaman yang baik seperti bus datang tepat waktu, kondisi bersih dan nyaman, serta pelayanan yang ramah maka akan terbentuk penilaian yang positif dan cenderung stabil. Sebaliknya, pengalaman buruk yang terjadi berulang, seperti keterlambatan, kondisi bus yang penuh, atau rasa tidak aman di halte, dapat dengan cepat merusak persepsi tersebut. Hal ini disebabkan oleh kecenderungan psikologis manusia yang lebih mudah mengingat dan terpengaruh oleh pengalaman negatif dibandingkan pengalaman positif. Selain itu, akses terhadap layanan juga memengaruhi opini masyarakat. Warga yang tinggal di area yang dilalui rute Trans Koetaradja cenderung memiliki penilaian berdasarkan pengalaman langsung, sementara masyarakat di wilayah yang tidak terjangkau lebih banyak membentuk opini dari informasi tidak langsung, seperti media atau cerita orang lain. Perbedaan ini dapat menimbulkan kesenjangan atau bahkan perbedaan pandangan antarwilayah.

Selain pengalaman langsung, peran media massa juga sangat penting dalam membentuk opini publik, terutama bagi masyarakat yang belum pernah menggunakan layanan tersebut. Media, khususnya media online, tidak hanya menyampaikan informasi, tetapi juga menentukan isu mana yang dianggap penting oleh masyarakat. Jika media lebih sering menyoroti masalah seperti keterlambatan atau kerusakan armada, maka hal tersebut akan menjadi fokus perhatian publik. Cara media membingkai berita juga sangat berpengaruh. Pemberitaan yang menekankan manfaat seperti pengurangan kemacetan dan kemudahan akses akan menghasilkan opini yang berbeda dibandingkan berita yang menyoroti kelemahan atau pemborosan anggaran.

Selain media arus utama, media sosial juga memiliki pengaruh besar dalam membentuk opini publik saat ini. Melalui media sosial, masyarakat dapat dengan mudah membagikan pengalaman mereka, baik positif maupun negatif. Informasi seperti foto antrean panjang, keluhan pengguna, atau video kondisi bus dapat menyebar dengan cepat dan memengaruhi persepsi banyak orang dalam waktu singkat.

Faktor sosial ekonomi masyarakat juga turut menentukan bagaimana opini terhadap Trans Koetaradja terbentuk. Masyarakat dengan kondisi ekonomi menengah ke bawah umumnya lebih bergantung pada transportasi publik, sehingga cenderung memiliki pandangan yang lebih positif karena layanan ini membantu memenuhi kebutuhan mobilitas mereka. Sebaliknya, masyarakat dengan ekonomi lebih tinggi yang sudah memiliki kendaraan pribadi biasanya lebih kritis dalam menilai layanan ini, karena mereka memiliki standar kenyamanan dan efisiensi yang lebih tinggi. Selain itu, tingkat pendidikan juga memengaruhi cara pandang masyarakat. Individu dengan pendidikan lebih tinggi cenderung mampu melihat manfaat jangka panjang, seperti pengurangan kemacetan dan dampak positif terhadap lingkungan, sedangkan masyarakat dengan pendidikan lebih rendah lebih mudah dipengaruhi oleh informasi yang mereka terima sehari-hari, baik dari media maupun lingkungan sosial.

Kepercayaan masyarakat terhadap pemerintah juga menjadi faktor penting dalam membentuk opini publik. Jika masyarakat memiliki tingkat kepercayaan yang tinggi terhadap pemerintah, maka mereka cenderung memberikan penilaian yang lebih positif terhadap kebijakan, meskipun masih terdapat kekurangan dalam pelaksanaannya. Sebaliknya, jika kepercayaan masyarakat rendah akibat pengalaman buruk di masa lalu, maka kebijakan seperti Trans Koetaradja akan lebih mudah mendapat kritik, bahkan sebelum dinilai secara langsung. Oleh karena itu, transparansi dan akuntabilitas pemerintah sangat diperlukan. Ketika masyarakat mendapatkan informasi yang jelas tentang pengelolaan layanan, penggunaan anggaran, serta respons terhadap keluhan, maka kepercayaan publik dapat meningkat dan berdampak pada opini yang lebih positif.

Selanjutnya, cara pemerintah dalam mengkomunikasikan kebijakan juga sangat memengaruhi penerimaan masyarakat. Komunikasi yang efektif tidak hanya menyampaikan informasi, tetapi juga melibatkan masyarakat dalam dialog dua arah. Pemerintah perlu menjelaskan manfaat kebijakan secara jelas, merespons keluhan

dengan cepat, serta menunjukkan adanya perbaikan nyata. Ketika masyarakat melihat bahwa masukan mereka diperhatikan dan ditindaklanjuti, maka akan muncul rasa memiliki terhadap kebijakan tersebut. Selain itu, penggunaan saluran komunikasi yang tepat juga penting, termasuk melibatkan tokoh masyarakat yang memiliki pengaruh dalam menyampaikan informasi kepada warga yang lebih luas.

Terakhir, faktor budaya lokal dan nilai-nilai masyarakat Aceh juga berperan besar dalam membentuk opini publik terhadap Trans Koetaradja. Nilai-nilai yang kuat, terutama yang berkaitan dengan agama dan adat, memengaruhi cara masyarakat menilai suatu layanan. Masyarakat tidak hanya mempertimbangkan aspek teknis seperti kenyamanan dan efisiensi, tetapi juga kesesuaian dengan norma sosial dan agama. Misalnya, aspek keamanan dan kenyamanan bagi perempuan menjadi perhatian penting. Selain itu, pengalaman masa lalu, termasuk peristiwa besar seperti bencana tsunami, juga memengaruhi cara masyarakat memandang kebijakan pemerintah. Semua faktor ini menunjukkan bahwa pembentukan opini publik terhadap Trans Koetaradja tidak hanya dipengaruhi oleh satu aspek saja, melainkan merupakan hasil dari berbagai faktor yang saling berkaitan dan membentuk persepsi masyarakat secara keseluruhan.

2.3.9 Indikator Yang Mempengaruhi Opini Publik Terhadap Kebijakan Trans Koetaradja

Pengukuran opini publik terhadap kebijakan Trans Koetaradja perlu menggunakan indikator yang mampu menggambarkan sikap masyarakat secara menyeluruh. Salah satu cara yang umum digunakan adalah skala sikap, di mana responden diminta menilai pernyataan tertentu berdasarkan tingkat setuju atau tidak setuju. Dalam konteks ini, beberapa indikator utama yang bisa digunakan antara lain tingkat kepuasan masyarakat terhadap layanan secara keseluruhan, kesediaan mereka untuk merekomendasikan layanan kepada orang lain, serta penilaian apakah layanan tersebut sesuai dengan kebutuhan transportasi mereka sehari-hari. Indikator-indikator ini penting karena dapat menunjukkan sejauh mana layanan Trans Koetaradja benar-benar dirasakan manfaatnya oleh masyarakat.

Selain itu, aspek aksesibilitas dan keterjangkauan juga menjadi faktor penting dalam menilai opini publik, terutama di kota seperti Banda Aceh. Masyarakat akan cenderung memberikan penilaian positif jika layanan mudah dijangkau, tersedia di

lokasi yang dekat dengan tempat tinggal, memiliki jadwal yang sesuai dengan aktivitas harian, serta tarif yang terjangkau bagi berbagai kalangan. Oleh karena itu, survei opini publik sebaiknya juga mengukur hal-hal seperti jarak halte dari rumah, kesesuaian jadwal dengan kebutuhan pengguna, serta ketersediaan bus pada jam-jam sibuk. Dengan begitu, pemerintah bisa mendapatkan gambaran yang lebih nyata tentang bagaimana masyarakat menilai kemudahan penggunaan layanan tersebut.

Di sisi lain, kepercayaan masyarakat terhadap pemerintah dan kepuasan terhadap proses pelayanan juga tidak kalah penting untuk diukur. Penilaian masyarakat tidak hanya didasarkan pada hasil layanan yang mereka terima, tetapi juga pada bagaimana proses pelayanan tersebut dijalankan. Misalnya, apakah pemerintah terbuka terhadap masukan masyarakat, apakah keluhan pengguna ditangani dengan baik, dan apakah pengelolaan anggaran dilakukan secara transparan. Jika masyarakat merasa dilibatkan dan diperlakukan secara adil, maka kepercayaan mereka terhadap kebijakan akan meningkat. Dengan mengukur semua indikator ini secara rutin dan menggunakan hasilnya untuk memperbaiki layanan, pemerintah dapat membangun hubungan yang lebih baik dengan masyarakat sekaligus meningkatkan dukungan terhadap Trans Koetaradja secara berkelanjutan.

2.4 Keterkaitan Antar Variabel

2.4.1 Keterkaitan Variabel Framing Media Online (X) Terhadap Kebijakan Trans Koetaradja

Framing media online sebagai variabel independen memiliki hubungan yang sangat kuat dalam membentuk bagaimana kebijakan Trans Koetaradja dipahami, dinilai, dan diterima oleh masyarakat Banda Aceh. Dalam konteks ini, media online lokal seperti Serambi Indonesia Online, Aceh Journal National, dan portal berita daerah lainnya berperan penting dalam membangun persepsi Masyarakat apakah kebijakan Trans Koetaradja dipandang sebagai inovasi yang positif atau sebagai program yang bermasalah.

Keterkaitan tersebut bekerja melalui beberapa mekanisme. Pertama, Ketika media secara konsisten memberitakan perkembangan kebijakan ini seperti penambahan rute, armada, atau keluhan pengguna maka isu tersebut menjadi prioritas dalam benak

masyarakat. Sebaliknya, jika pemberitaan minim, maka kebijakan ini cenderung kurang dikenal dan dipahami, sehingga memperlambat penerimaan publik.

Kedua, framing media terlihat dari bagaimana media mendefinisikan masalah transportasi di Banda Aceh dan menempatkan Trans Koetaradja sebagai solusi. Jika media menyoroti kemacetan sebagai masalah utama dan menghadirkan Trans Koetaradja sebagai solusi, maka legitimasi kebijakan akan meningkat. Sebaliknya, jika media lebih banyak menonjolkan kelemahan tanpa konteks yang seimbang, maka persepsi masyarakat dapat menjadi negatif.

Ketiga, dalam era media digital, framing tidak lagi hanya berasal dari media arus utama, tetapi juga dibentuk oleh masyarakat. Dalam konteks Trans Koetaradja, pengalaman pengguna yang dibagikan melalui media sosial ikut membentuk opini publik dan sering kali diperkuat kembali oleh media online, sehingga menciptakan framing yang lebih dinamis dan kompleks.

Oleh karena itu, cara media membingkai informasi bukan hanya persoalan penyajian berita, tetapi juga menjadi faktor penting yang menentukan keberhasilan implementasi kebijakan di lapangan.

2.4.2 Keterkaitan Variabel Opini Publik (Y) Terhadap Kebijakan Trans Koetaradja

Opini publik sebagai variabel dependen memiliki hubungan timbal balik dengan kebijakan Trans Koetaradja. Di satu sisi, kualitas dan efektivitas pelaksanaan kebijakan akan membentuk opini masyarakat. Di sisi lain, opini publik yang berkembang juga memberi tekanan yang dapat memengaruhi arah, perbaikan, bahkan keberlanjutan kebijakan tersebut. Dalam konteks Trans Koetaradja, opini masyarakat Banda Aceh tidak hanya mencerminkan tingkat kepuasan, tetapi juga menunjukkan sejauh mana kebijakan ini mampu menjawab kebutuhan nyata masyarakat.

Keterkaitan pertama terlihat pada aspek legitimasi kebijakan. Kebijakan yang tidak didukung oleh opini publik yang kuat akan menghadapi berbagai hambatan, seperti rendahnya penggunaan layanan, munculnya penolakan dari kelompok tertentu, hingga tekanan politik untuk menghentikan atau mengubah kebijakan. Dalam hal ini, dukungan opini publik terhadap Trans Koetaradja menjadi sumber legitimasi utama yang tidak bisa digantikan hanya dengan data teknis atau pertimbangan administratif.

Selanjutnya, hubungan ini juga terlihat dari aspek partisipasi dan penggunaan layanan. Opini publik yang positif tidak hanya berhenti pada penilaian, tetapi juga mendorong tindakan nyata, seperti menggunakan layanan Trans Koetaradja dan merekomendasikannya kepada orang lain.

Selain itu, opini publik juga berperan sebagai alat evaluasi terhadap kinerja kebijakan. Ketika masyarakat menyampaikan kritik terkait layanan Trans Koetaradja seperti rute yang terbatas, kualitas armada, atau transparansi anggaran maka hal tersebut menjadi masukan penting bagi pemerintah untuk melakukan perbaikan. Dengan demikian, opini publik berfungsi sebagai umpan balik yang sangat penting dalam penyempurnaan kebijakan.

Opini publik juga berkaitan dengan tingkat kepercayaan masyarakat terhadap pemerintah. Dalam konteks Trans Koetaradja, jika layanan berjalan dengan baik dan membentuk opini publik yang positif, maka kepercayaan masyarakat terhadap pemerintah daerah juga akan meningkat. Sebaliknya, jika kebijakan ini dinilai gagal, maka dapat menurunkan kepercayaan publik dan berdampak pada penerimaan kebijakan lain di masa depan. Dengan demikian, opini publik tidak hanya menjadi hasil dari kebijakan Trans Koetaradja, tetapi juga menjadi faktor penting yang memengaruhi keberhasilan, evaluasi, dan keberlanjutan kebijakan tersebut secara keseluruhan.

2.4.3 Keterkaitan Variabel Framing Media Online Dan Opini Publik Terhadap Kebijakan Trans Koetaradja

Keterkaitan antara framing media online (X) dan opini publik (Y) dalam konteks kebijakan Trans Koetaradja bersifat saling memengaruhi dan berkelanjutan. Di satu sisi, framing media online membentuk opini publik, tetapi di sisi lain opini publik yang berkembang juga dapat memengaruhi cara media membingkai isu berikutnya. Hubungan ini membentuk suatu siklus yang terus berulang. Menurut Matthes (2014) dalam *Framing Politics: An Integrative Approach* yang diterbitkan dalam *American Behavioral Scientist* menunjukkan bahwa cara media membingkai isu kebijakan publik memiliki pengaruh yang nyata dan terukur terhadap opini masyarakat, di mana bingkai yang dihadirkan media secara konsisten membentuk cara pandang publik

dalam mengevaluasi kebijakan pemerintah⁵⁸. Temuan ini menjadi dasar penting dalam memahami bagaimana media dapat memengaruhi cara pandang publik terhadap kebijakan seperti Trans Koetaradja.

Secara teoretis, hubungan ini dapat dijelaskan melalui model “*cascade activation*” yang dikembangkan oleh Entman (2018) dalam *Media Framing: A Comparative Perspective* yang diterbitkan dalam *The International Encyclopedia of Political Communication* menjelaskan bahwa informasi atau bingkai kebijakan mengalir dari elit pemerintah ke media, lalu ke masyarakat dalam pola yang bertingkat dan tidak selalu simetris⁵⁹. Namun, proses ini tidak satu arah. Opini publik yang terbentuk juga dapat kembali memengaruhi media dan bahkan pemerintah. Dalam konteks Trans Koetaradja, misalnya, keluhan masyarakat tentang layanan yang viral di media sosial dapat diangkat oleh media online, lalu mendorong pemerintah memberikan respons. Respons tersebut kemudian menjadi bahan framing baru di media, sehingga siklus terus berlanjut.

Selain itu, hubungan framing media dan opini publik juga dapat dipahami melalui konsep priming, yang masih berkaitan dengan teori agenda setting. Menurut Scheufele dan Iyengar (2014) dalam *The State of Framing Research: A Call for New Directions* yang diterbitkan dalam *The Oxford Handbook of Political Communication* menjelaskan bahwa media tidak hanya menentukan isu apa yang dianggap penting oleh publik, tetapi juga memengaruhi standar yang digunakan masyarakat untuk menilai suatu kebijakan⁶⁰. Misalnya, jika media sering menyoroti efisiensi anggaran dalam pemberitaan Trans Koetaradja, maka masyarakat akan menilai kebijakan tersebut berdasarkan aspek efisiensi. Sebaliknya, jika media lebih menekankan manfaat sosial, maka penilaian publik akan lebih berfokus pada aspek keadilan dan manfaat bagi masyarakat.

Namun, pengaruh framing media terhadap opini publik tidak selalu sama pada setiap individu. Menurut Aalberg, Strömbäck, dan de Vreese (2017) dalam *The*

⁵⁸ Matthes, J. (2014). *Framing politics: An integrative approach*. *American Behavioral Scientist*, 56(3), 247-259.

⁵⁹ Entman, R. M. (2018). *Media framing: A comparative perspective*. Dalam B. Mazzoleni (Ed.), *The international encyclopedia of political communication* (hlm. 1-7). Wiley-Blackwell.

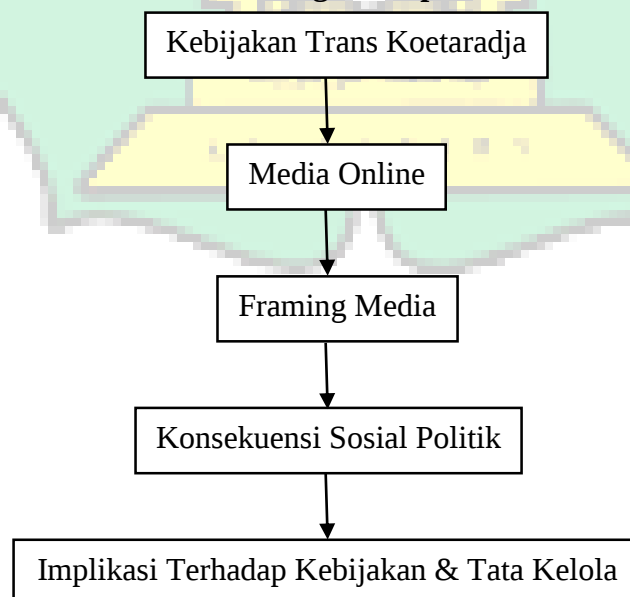
⁶⁰ Scheufele, D. A., & Iyengar, S. (2014). *The state of framing research: A call for new directions*. Dalam K. Kenski & K. H. Jamieson (Eds.), *The Oxford handbook of political communication* (hlm. 619-632). Oxford University Press.

Framing of Politics as Strategy and Game: A Review of Concepts, Operationalizations and Key Findings yang diterbitkan dalam *Journalism* menjelaskan bahwa efek framing media dipengaruhi oleh karakteristik audiens, seperti tingkat pengetahuan, nilai yang dianut, tingkat kepercayaan terhadap media, dan kebiasaan dalam mengakses informasi dari berbagai sumber. Dalam konteks ini, masyarakat Banda Aceh yang memiliki literasi media tinggi cenderung lebih kritis dalam menerima informasi, sehingga tidak mudah terpengaruh oleh framing media dibandingkan dengan masyarakat yang memiliki sumber informasi terbatas dan bergantung pada satu saluran media saja⁶¹.

Adapun hubungan antara framing media online, opini publik, dan kebijakan Trans Koetaradja merupakan proses yang terus berulang. Proses ini berlangsung secara terus-menerus selama kebijakan masih berjalan. Dengan demikian, hubungan antara framing media online dan opini publik dalam kebijakan Trans Koetaradja tidak bisa dipahami secara sederhana atau statis. Keduanya saling memengaruhi dalam suatu proses yang dinamis, sehingga analisisnya perlu mempertimbangkan perubahan dari waktu ke waktu serta interaksi yang terus berkembang antara media, masyarakat, dan pemerintah.

2.5 Kerangka Berpikir

Gambar 2.1
Kerangka Berpikir



⁶¹ Aalberg, T., Strömbäck, J., & de Vreese, C. H. (2017). *The framing of politics as strategy and game: A review of concepts, operationalizations and key findings*. *Journalism*, 13(2), 162-178.

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Tempat Dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Kota Banda Aceh, yang merupakan Banda Aceh sebagai ibu kota Provinsi Aceh. Pemilihan lokasi ini didasarkan pada beberapa pertimbangan, antara lain karena Kota Banda Aceh memiliki populasi yang besar dan beragam. Selain itu, terdapat juga banyak masyarakat di Kota Banda Aceh yang menggunakan Transportasi Publik terutama Transportasi Berjenis Bus Trans Koetaradja. Kota Banda Aceh juga merupakan pusat kegiatan ekonomi dan pendidikan di Aceh, sehingga kajian mengenai efektivitas transportasi publik di kalangan masyarakat setempat menjadi sangat relevan.

3.2 Pendekatan Penelitian

Jenis penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif. Menurut Karimuddin Abdullah (2022), penelitian kuantitatif merupakan pendekatan ilmiah yang sistematis untuk menganalisis berbagai bagian dan fenomena, serta hubungan kausalitas di antara keduanya⁶². Penelitian kuantitatif didefinisikan sebagai investigasi sistematis terhadap fenomena dengan mengumpulkan data yang dapat diukur, menggunakan teknik tertentu. Dalam pendekatan ini, peneliti dan ahli statistik memanfaatkan kerangka kerja matematika serta teori-teori relevan yang berkaitan dengan kuantitas yang diteliti. Oleh karena itu, penelitian kuantitatif berfokus pada pengukuran dan analisis data numerik untuk memahami fenomena yang sedang diteliti.

Dalam penelitian kuantitatif, untuk mendapatkan data yang valid dan reliabel, diuji reliabilitas sebagai instrumen penelitian. Jenis penelitian kuantitatif ini berlandaskan pada respon tertulis dari responden yang dijadikan sampel penelitian dan diolah angka-angka tersebut menggunakan analisis statistik. Analisis ini memanfaatkan aplikasi statistik, yakni *Statistical Package for Social Sciences (SPSS)*. Penelitian ini bersifat deskriptif dan kausal, di mana deskriptif bertujuan untuk menggambarkan karakteristik responden, sedangkan kausal bertujuan untuk menganalisis pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen.

⁶² Abdullah, K. (2022). *Metodologi penelitian kuantitatif*. Pustaka Pelajar.

3.3 Populasi Dan Sampel

Populasi dalam penelitian ini terdiri dari masyarakat yang tinggal di Kota Banda Aceh dan masyarakat yang menggunakan transportasi publik. Berdasarkan data dari Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil tahun 2024, jumlah populasi di Banda Aceh mencapai 259.538 jiwa, dengan rincian 129.400 pria dan 130.138 wanita. Populasi adalah keseluruhan kelompok yang akan diteliti dalam batasan wilayah dan waktu tertentu, berdasarkan karakteristik yang telah ditetapkan. Populasi ini berfungsi sebagai sumber data untuk penelitian. Oleh karena itu, peneliti memilih target populasi yang sesuai dengan tujuan penelitian yang ingin dicapai.

Sampel merupakan bagian dari populasi yang mencerminkan jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Dalam penelitian ini, sampel diambil menggunakan teknik Random Sampling, yaitu dengan memilih responden yang memenuhi kriteria tertentu, seperti:

1. Berdomisili atau Beraktifitas di Kota Banda Aceh dan sekitarnya.
2. Berusia minimal 18 tahun.
3. Sering/pernah menggunakan Transportasi publik berupa Bus Trans Koetaradja.
4. Memiliki sedikit pengetahuan mengenai transportasi publik berupa Bus Trans Koetaradja.

Untuk menentukan jumlah sampel dari populasi yang diambil, penulis menggunakan rumus Slovin untuk memastikan representativitas data sebagai berikut:

Rumus 3.1
Rumus Slovin
$$n = \frac{N}{1 + N \cdot e^2}$$

Di mana:

n = Jumlah Sampel

N= Jumlah Populasi

e = nilai kritis yang ditoleransi (10%)

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan tingkat kesalahan sebesar 10%. Skema sampel akan diambil dari populasi yang telah ditentukan, dengan perhitungan sebagai berikut:

Diketahui:

Rumus 3.2
Perhitungan Rumus Slovin

$$n = 259.538, e = 10\%$$

$$n = \frac{259.538}{1 + 259.538 \cdot (0,1)^2}$$

$$n = \frac{259.538}{1 + 2595.38}$$

$$n = \frac{259538}{2596.38}$$

$$n = 99.96$$

Berdasarkan penjelasan mengenai perhitungan di atas, jumlah sampel yang digunakan dalam penelitian ini mencapai 100 responden setelah dilakukan pembulatan. Dari total 100 sampel tersebut, peneliti akan membaginya menjadi dua kelompok, yaitu kelompok masyarakat yang menggunakan transportasi publik teratur dan kelompok masyarakat yang menggunakan transportasi publik tidak teratur. Dengan pembagian ini, diharapkan penelitian dapat memberikan wawasan yang lebih mendalam mengenai kedua kelompok tersebut.

3.4 Teknik Pengumpulan Data

Data dalam penelitian ini dikumpulkan melalui kuesioner yang disebarakan kepada responden. Tujuan pengumpulan data ini adalah untuk menganalisis informasi dengan mengajukan beberapa pertanyaan tertulis dalam bentuk isian, simbol, atau tanda. Kuesioner yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari beberapa bagian, termasuk data demografi, pengukuran pengetahuan responden terkait transportasi publik, serta pemahaman responden terkait transportasi publik di kota banda aceh.

Selain itu, kuesioner ini juga mengukur efektivitas transportasi publik terhadap responden yang menggunakan transportasi tersebut dengan menggunakan skala likert. Pengukuran skala Likert dalam penelitian ini disajikan sebagai berikut:

Tabel 3.1
Instrumen Skala Likert

No	Keterangan		Skor
1	Sangat Tidak Setuju	STS	1
2	Tidak Setuju	TS	2
3	Kurang Setuju	KS	3
4	Setuju	S	4
5	Sangat Setuju	SS	5

3.5 Definisi dan Operasionalisasi Variabel

3.5.1 Definisi Variabel

1. Variabel Bebas (Variabel Independen) yang dilambangkan dengan X adalah variabel yang memiliki kemampuan untuk mempengaruhi variabel lain, yang disebut sebagai variabel Terikat (Variabel Dependen). Dalam konteks penelitian ini, variabel bebas yang dimaksud yaitu Framing Media Online.
2. Variabel Terikat (Variabel Dependen) yang dilambangkan dengan Y adalah variabel yang dipengaruhi oleh variabel lain, yaitu variabel Bebas (Variabel Independen). Dalam konteks penelitian ini, variabel terikat yang dimaksud adalah Opini Publik terhadap Kebijakan Trans Koetaradja.

3.5.2 Operasionalisasi Variabel

Tabel 3.2
Operasionalisasi Variabel

Variabel	Item Pernyataan	Indikator	Ukuran Likert	Skala
Framing Media Online (X)	1. Informasi di Instagram Dinas Perhubungan Aceh membuat saya memahami tujuan Trans Koetaradja dengan jelas. 2. Informasi di Instagram membantu saya mengetahui rute dan halte Trans Koetaradja. 3. Penjelasan melalui Instagram membuat saya memahami sistem pembelian tiket. 4. Informasi di website membuat saya mengetahui biaya pembangunan Trans Koetaradja. 5. Pemberitaan media online mempengaruhi opini saya tentang Trans Koetaradja.	1. Kejelasan informasi. 2. Kelengkapan informasi layanan. 3. Pemahaman sistem layanan. 4. Transparansi informasi. 5. Pengaruh framing media.	1 – 5	Interval
Opini Publik (Y)	1. Trans Koetaradja sangat dibutuhkan oleh Masyarakat. 2. Trans Koetaradja dapat mengurangi kemacetan. 3. Proyek Trans Koetaradja berpotensi membebani APBA. 4. Saya merasa bangga memiliki transportasi	1. Persepsi kebutuhan. 2. Persepsi dampak positif. 3. Persepsi dampak negative. 4. Sikap afektif.	1 – 5	Interval

Variabel	Item Pernyataan	Indikator	Ukuran Likert	Skala
	publik seperti Trans Koetaradja. 5. Perencanaan proyek masih memiliki banyak kekurangan. 6. Saya berminat menggunakan layanan Trans Koetaradja. 7. Proyek ini menarik untuk didiskusikan dengan Masyarakat. 8. Saya bersedia menyampaikan aspirasi jika terjadi masalah. 9. Saya mendukung pembangunan dan pengembangan Trans Koetaradja. 10. Saya pernah menyampaikan kritik/saran melalui media social. 11. Tarif Rp 0 meringankan beban pengguna.	5. Evaluasi kebijakan. 6. Minat penggunaan. 7. Intensitas diskusi. 8. Partisipasi public. 9. Dukungan kebijakan. 10. Partisipasi aktif. 11. Persepsi manfaat ekonomi.		

3.6 Teknik Analisis Data

3.6.1 Uji Validitas

Uji validitas adalah proses untuk mengukur seberapa akurat kuesioner yang diberikan kepada responden. Sebuah instrumen dapat dianggap valid jika mampu mengukur dan mengungkapkan informasi mengenai variabel yang diteliti. Dalam penelitian ini, uji validitas dilakukan dengan menggunakan nilai korelasi item total (r) *corrected item total correlation* dengan membandingkan nilai r hitung dengan r tabel, di mana derajat kebebasan (dk) dihitung sebagai $n-2$, dengan n adalah jumlah sampel dan α ditetapkan pada 0,05. Jika nilai r hitung lebih besar dari r tabel dan bernilai positif, maka pertanyaan atau indikator tersebut dinyatakan valid; sebaliknya, jika tidak memenuhi kriteria tersebut, maka pertanyaan dianggap tidak valid (Ghozali, 2018). Proses pengujian ini dilakukan menggunakan program IBM (SPSS) *Statistics for Windows*.

3.6.2 Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas adalah alat yang digunakan untuk mengukur konsistensi atau stabilitas jawaban responden terhadap pernyataan dalam kuesioner dari waktu ke waktu. Uji reliabilitas merupakan indeks yang menunjukkan sejauh mana suatu alat ukur dapat dipercaya. SPSS menyediakan dukungan untuk mengukur reliabilitas dengan menggunakan uji statistik Cronbach Alpha. Sebuah variabel dianggap reliabel jika memberikan nilai *Cronbach Alpha* lebih besar dari 0,6 dan dianggap tidak reliabel jika nilai *Cronbach Alpha* kurang dari 0,6.

3.7 Uji Asumsi Klasik

3.7.1 Uji Normalitas

Uji normalitas digunakan untuk menguji apakah regresi, variabel dependen atau independen, dalam model berdistribusi mempunyai normal atau tidak. Dalam penelitian ini, uji Kolmogorov-Smirnov satu sampel. Tidak bisa mengatakan normalitas dengan melihat penyebaran pada (titik) pada sumbu diagonal pada grafik. Adapun menurut Ghozali (2018), dasar pengambilan keputusan yaitu sebagai berikut;

1. Jika data terdistribusi di sekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal, model regresi sesuai dengan normalitas.
2. Jika data menyebar menjauhi garis diagonal dan tidak mengikuti arah garis diagonal, maka model regresi tidak sesuai dengan normal.

Selain itu, normalitas juga dapat diidentifikasi melalui analisis visual grafik Histogram dan P-Plot. Pada grafik histogram, distribusi data yang simetris dan menyerupai lonceng menunjukkan data berdistribusi normal. Pada grafik P-Plot, jika titik-titik data tersebar di sekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal, maka model regresi memenuhi normalitas.

3.7.2 Uji Heteroskedastisitas

Menurut Ghozali (2018), berpendapat bahwa tujuan uji heteroskedastisitas adalah untuk mengetahui ada tidaknya ketidaksamaan varians dalam model regresi dari satu pengamatan residual ke pengamatan yang lain. Salah satu cara untuk menguji heteroskedastisitas adalah dengan melihat dispersi dengan ketentuan tersebut. Uji heteroskedastisitas yaitu suatu kondisi dimana variance dari eror model regresi tidak konstan. Pengujian ini dilakukan dengan menganalisis grafik Scatterplot. Dasar pengambilan keputusan untuk uji heteroskedastisitas jika titik-titik pada Scatterplot

menyebar secara acak di atas dan di bawah angka 0 pada sumbu Y, serta tidak membentuk pola tertentu, maka tidak terjadi heteroskedastisitas. Model regresi yang baik adalah tidak adanya heteroskedastisitas. Jika signifikannya $< 0,05$ berarti tidak terjadi heteroskedastisitas. Namun jika signifikannya $< 0,05$ berarti terjadi heteroskedastisitas.

3.7.3 Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas bertujuan untuk melihat apakah terdapat korelasi yang tinggi antar variabel independen dalam model regresi linear berganda. Jika terdapat korelasi yang tinggi antara variabel independen, maka hubungan antara variabel independen terhadap variabel dependen menjadi terganggu. Pengujian ini dapat dilihat dari segi tolerance dan varian factor (VIF). Kriteria yang digunakan untuk menentukan uji multikolinearitas didasarkan pada kriteria yang telah dijelaskan yaitu sebagai berikut (Duli, 2019):

1. Pada nilai tolerance apabila nilai tolerance $< 0,1$ atau nilai VIF > 10 maka artinya terjadi multikolinearitas pada data yang diuji dan sebaliknya.
2. Pada nilai VIF apabila nilai tolerance $> 0,1$ atau VIF < 10 maka artinya tidak akan terjadi multikolinearitas pada data yang di uji.

3.8 Analisis Regresi Linier Berganda

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode *dependency*, yaitu menggunakan teknik analisis regresi linear berganda. Analisis ini bertujuan untuk mengetahui hubungan dan pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen. Persamaan regresi yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

$$Y = a + b_1X + e$$

Keterangan:

Y = Opini Publik

a = Konstanta

b_1 = Koefisien regresi masing-masing variabel independen

X = Framing Media Online

e = Error (kesalahan)

3.9 Pengujian Hipotesis

3.9.1 Uji Parsial (T)

Menurut Imam Ghozali (2018), uji parsial (uji t) bertujuan untuk mengetahui apakah masing-masing variabel independen dalam model regresi secara individu memiliki pengaruh terhadap variabel dependen. Uji ini pada dasarnya menunjukkan sejauh mana setiap variabel independen mampu menjelaskan variasi yang terjadi pada variabel dependen. Adapun kriteria pengujian dalam uji parsial adalah sebagai berikut:

1. Jika nilai probabilitas (signifikansi) $< 0,05$ atau nilai t hitung $> t$ tabel, maka H_0 ditolak dan H_a diterima.
2. Jika nilai probabilitas (signifikansi) $> 0,05$ atau nilai t hitung $< t$ tabel, maka H_0 diterima dan H_a ditolak.

3.9.2 Uji Simultan (F)

Uji F pada dasarnya digunakan untuk mengetahui apakah seluruh variabel independen yang dimasukkan dalam model regresi secara bersama-sama memiliki pengaruh terhadap variabel dependen. Uji ini dilakukan untuk melihat pengaruh simultan variabel independen dengan tingkat signifikansi 5%. Adapun ketentuan dalam uji F adalah sebagai berikut:

1. Jika nilai F hitung $> F$ tabel, maka dapat disimpulkan bahwa secara bersama-sama variabel independen berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen.
2. Jika nilai F hitung $< F$ tabel, maka dapat disimpulkan bahwa secara bersama-sama variabel independen tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen.

Kriteria pengambilan keputusan hipotesis adalah:

1. Jika F hitung $\geq F$ tabel, maka H_0 ditolak dan H_a diterima pada tingkat signifikansi 5%.
2. Jika F hitung $\leq F$ tabel, maka H_a ditolak dan H_0 diterima pada tingkat signifikansi 5%.

3.9.3 Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien Determinasi (R^2) pada dasarnya digunakan untuk mengukur seberapa besar kemampuan model dalam menjelaskan variasi pada variabel dependen. Nilai R^2 berada pada rentang antara 0 hingga 1. Nilai R^2 yang kecil menunjukkan bahwa kemampuan variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen masih sangat terbatas. Sebaliknya, nilai R^2 yang mendekati 1 menunjukkan bahwa variabel

independen mampu memberikan hampir seluruh informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen. Menurut Imam Ghozali (2018), semakin tinggi nilai R^2 , maka semakin baik model regresi dalam menjelaskan hubungan antar variabel dalam penelitian.



BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian

4.1.1 Profil Kota Banda Aceh

Banda Aceh sebagai ibu kota Provinsi Aceh memiliki mayoritas penduduk beragama Islam dan menunjukkan karakteristik demografi yang cukup khas dalam kebutuhan transportasi publik. Berdasarkan data Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil, jumlah penduduk mencapai 259.538 jiwa, terdiri dari 129.400 laki-laki dan 130.138 perempuan dengan beragam kelompok usia. Kebutuhan mobilitas tertinggi berada pada usia produktif, yaitu sekitar 18 hingga 51 tahun. Kelompok ini menjadi pengguna potensial terbesar Bus Trans Koetaradja karena memiliki aktivitas harian yang tinggi, seperti bekerja, kuliah, dan mengakses berbagai layanan publik di dalam kota.

Faktor pendidikan juga memengaruhi pola penggunaan transportasi. Masyarakat dengan tingkat pendidikan lebih tinggi umumnya memiliki pemahaman yang lebih baik tentang manfaat transportasi publik, seperti mengurangi kemacetan, lebih hemat energi, dan ramah lingkungan. Sementara itu, masyarakat dengan tingkat pendidikan lebih rendah cenderung memilih moda transportasi berdasarkan pertimbangan praktis dan biaya jangka pendek. Dari sisi ekonomi, Banda Aceh mengalami peningkatan aktivitas yang berdampak pada tingginya kebutuhan mobilitas masyarakat. Kebijakan pemerintah seperti penerapan tarif gratis pada Bus Trans Koetaradja telah membantu meningkatkan akses transportasi bagi semua kalangan. Meskipun tingkat kesadaran masyarakat terhadap layanan ini cukup tinggi, penggunaan secara aktif masih belum optimal. Hal ini menunjukkan bahwa masih diperlukan upaya untuk mendorong perubahan kebiasaan masyarakat dari penggunaan kendaraan pribadi ke transportasi publik.

Pemerintah kota juga terus mengembangkan sistem transportasi yang terintegrasi dan berkelanjutan, terutama untuk melayani kawasan penting seperti pusat perdagangan, area pendidikan, fasilitas kesehatan, serta jalur menuju Bandar Udara Internasional Sultan Iskandar Muda. Selain itu, nilai-nilai budaya dan keagamaan masyarakat Banda Aceh turut memengaruhi bentuk layanan Trans Koetaradja. Pemerintah menyesuaikan kebijakan transportasi dengan norma-norma Islami, seperti

menyediakan armada khusus perempuan dan menjaga standar perilaku awak bus sesuai nilai kesopanan. Berbagai kegiatan sosialisasi juga dilakukan, baik melalui media sosial, sekolah, kampus, maupun melibatkan tokoh masyarakat dan ulama, untuk meningkatkan kepercayaan dan minat masyarakat terhadap layanan ini.

4.1.2 Visi dan Misi Kota Banda Aceh

a. Visi

“Terwujudnya Kota Banda Aceh Yang Gemilang Dalam Bingkai Syariah”

b. Misi

1. Meningkatkan pelaksanaan syariat islam dalam bidang penguatan Aqidah, akhlak, ibadah muammalah dan syiar islam.
2. Meningkatkan kualitas Pendidikan, kebudayaan, kepemudaan dan olahraga.
3. Meningkatkan pertumbuhan ekonomi, parawisata dan kesejahteraan Masyarakat.
4. Meningkatkan kualitas Kesehatan Masyarakat.
5. Meningkatkan tata Kelola pemerintahan yang baik.
6. Membangun infrastruktur kota yang ramah lingkungan dan berkelanjutan.
7. Memperkuat Upaya pemberdayaan Perempuan dan perlindungan anak.

4.2 Karakteristik Responden

4.2.1 Deskripsi Karakteristik Responden

Dalam penelitian ini, responden yang dipilih merupakan masyarakat yang berdomisili di Kota Banda Aceh dan sekitarnya, dengan fokus utama pada generasi Z dan milenial yang memiliki pengalaman serta pemahaman mengenai Bus Trans Koetaradja. Adapun rincian karakteristik responden dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 4.1
Karateristik Responden Penelitian

No	Jenis Karakteristik di ukur	Jumlah	Presentase
1	Jenis Kelamin		
	a. Laki-laki	67	67%
	b. Perempuan	33	33%
	Jumlah	100	100%
2	Usia		
	a. 18-25 tahun	71	71%

	b. 26-35 tahun	22	22%
	c. 36-45 tahun	7	7%
	d. 46- 55 tahun	1	1%
	Jumlah	100	100%
3	Pendidikan Terakhir		
	a. SMP/Sederajat	15	15%
	b. SMA/Sederajat	54	54%
	c. Diploma	2	2%
	d. Sarjana (S1)	30	30%
	e. Pascasarjana (S2/S3)	2	2%
	Jumlah	100	100%
4	Status Pekerjaan		
	a. Pelajar/Mahasiswa	75	75%
	b. PNS/TNI/Polri	4	4%
	c. Swasta/Karyawan	13	13%
	d. Wiraswasta	5	5%
	e. Karyawan Honorer	2	2%
	f. Wirausaha	1	1%
	g. PPPK	1	1%
	Jumlah	100	100%

Sumber: Data Primer diolah SPSS (2026)

4.2.2 Deskripsi Jawaban Responden Terhadap Variabel Framing Media Online (X)

Tabel 4.2
Jawaban Responden Terhadap Framing Media Online

No	Daftar Item Pernyataan	STS	TS	KS	S	SS	Mean
1	Informasi di Instagram Dinas Perhubungan Aceh membuat saya memahami tujuan Trans Koetaradja dengan jelas.	8	6	11	50	25	3,78
2	Informasi di Instagram membantu saya mengetahui rute dan halte Trans Koetaradja.	2	5	13	60	20	3,91
3	Penjelasan melalui Instagram membuat saya memahami sistem pembelian tiket.	6	9	12	51	22	3,74
4	Informasi di website membuat saya mengetahui biaya pembangunan Trans Koetaradja.	4	9	20	51	16	3,66

5	Pemberitaan media online mempengaruhi opini saya tentang Trans Koetaradja.	4	5	15	46	30	3,93
Rata-rata Mean							3,80

Tabel tersebut menunjukkan tanggapan responden terhadap peran media online, khususnya Instagram dan website, dalam memberikan informasi mengenai Trans Koetaradja. Secara umum, hasilnya menunjukkan bahwa sebagian besar responden memberikan penilaian yang positif.

Pada pernyataan pertama, mayoritas responden setuju bahwa informasi dari Instagram Dinas Perhubungan Aceh membantu mereka memahami tujuan Trans Koetaradja dengan jelas, dengan nilai rata-rata (mean) sebesar 3,78. Hal ini menandakan bahwa media sosial cukup efektif dalam menyampaikan tujuan program kepada masyarakat. Pada pernyataan kedua, diperoleh nilai mean tertinggi yaitu 3,91. Ini menunjukkan bahwa informasi di Instagram sangat membantu responden dalam mengetahui rute dan halte Trans Koetaradja. Artinya, media sosial memiliki peran penting dalam memberikan informasi yang bersifat praktis. Pernyataan ketiga memiliki nilai mean sebesar 3,74, yang berarti responden cukup memahami sistem pembelian tiket melalui informasi di Instagram. Namun, masih ada sebagian kecil responden yang belum sepenuhnya memahami, sehingga perlu peningkatan dalam penyampaian informasi. Pada pernyataan keempat, nilai mean sebesar 3,66 menunjukkan bahwa informasi melalui website juga cukup membantu responden dalam mengetahui biaya pembangunan Trans Koetaradja, meskipun tidak sekuat informasi yang disampaikan melalui Instagram. Sementara itu, pernyataan kelima memiliki nilai mean sebesar 3,93, yang menunjukkan bahwa pemberitaan media online cukup berpengaruh dalam membentuk opini responden tentang Trans Koetaradja.

Secara keseluruhan, nilai rata-rata mean sebesar 3,80 menunjukkan bahwa responden cenderung setuju bahwa media online berperan penting dalam memberikan informasi sekaligus membentuk pemahaman dan opini mereka terhadap Trans Koetaradja. Dengan demikian, media online dapat dikatakan cukup efektif sebagai sarana penyampaian informasi kepada masyarakat.

4.2.3 Deskripsi Jawaban Responden Terhadap Variabel Opini Publik (Y)

Tabel 4.3
Jawaban Responden Terhadap Opini Publik

No	Daftar Item Pernyataan	STS	TS	KS	S	SS	Mean
1	Trans Koetaradja sangat dibutuhkan oleh Masyarakat.	7	6	7	43	37	3,97
2	Trans Koetaradja dapat mengurangi kemacetan.	3	11	22	41	23	3,7
3	Proyek Trans Koetaradja berpotensi membebani APBA.	10	19	31	25	15	3,16
4	Saya merasa bangga memiliki transportasi publik seperti Trans Koetaradja.	3	3	12	50	32	4,05
5	Perencanaan proyek masih memiliki banyak kekurangan.	6	7	10	48	29	3,87
6	Saya berminat menggunakan layanan Trans Koetaradja.	3	6	16	56	19	3,82
7	Proyek ini menarik untuk didiskusikan dengan Masyarakat.	7	9	18	44	22	3,65
8	Saya bersedia menyampaikan aspirasi jika terjadi masalah.	3	11	16	48	22	3,75
9	Saya mendukung pembangunan dan pengembangan Trans Koetaradja.	6	9	17	46	22	3,69
10	Saya pernah menyampaikan kritik/saran melalui media social.	6	18	18	45	13	3,41
11	Tarif Rp 0 meringankan beban pengguna.	7	5	7	36	45	4,07
Rata-rata Mean							3,74

Tabel tersebut menunjukkan tanggapan responden mengenai opini publik terhadap Trans Koetaradja. Secara umum, hasilnya memperlihatkan bahwa sebagian besar responden memiliki pandangan yang positif terhadap layanan ini, dengan nilai rata-rata (mean) sebesar 3,74 yang menunjukkan kecenderungan setuju.

Pada pernyataan pertama, nilai mean sebesar 3,97 menunjukkan bahwa mayoritas responden menganggap Trans Koetaradja sangat dibutuhkan oleh masyarakat. Hal ini menandakan bahwa layanan ini dinilai penting dalam mendukung aktivitas sehari-hari warga. Pernyataan kedua dengan mean 3,70 menunjukkan bahwa responden cukup setuju bahwa Trans Koetaradja dapat membantu mengurangi kemacetan. Artinya, transportasi ini dipandang sebagai salah satu solusi untuk masalah lalu lintas di kota.

Pada pernyataan ketiga, nilai mean sebesar 3,16 menunjukkan bahwa responden masih agak ragu terkait kemungkinan proyek ini membebani anggaran daerah. Hal ini menunjukkan adanya perbedaan pandangan di kalangan masyarakat. Pernyataan keempat memperoleh nilai mean 4,05, yang berarti responden merasa bangga dengan adanya transportasi publik seperti Trans Koetaradja. Ini menunjukkan tingkat penerimaan yang baik dari masyarakat. Pernyataan kelima dengan mean 3,87 menunjukkan bahwa responden cukup setuju bahwa perencanaan proyek masih memiliki beberapa kekurangan, sehingga masih perlu perbaikan. Pada pernyataan keenam, nilai mean 3,82 menunjukkan bahwa responden memiliki minat untuk menggunakan layanan Trans Koetaradja, yang berarti peluang penggunaan masih cukup tinggi. Pernyataan ketujuh memiliki mean 3,65, yang menunjukkan bahwa responden cukup tertarik untuk membahas atau mendiskusikan proyek ini di lingkungan masyarakat. Pernyataan kedelapan dengan mean 3,75 menunjukkan bahwa responden bersedia menyampaikan pendapat atau aspirasi jika terjadi masalah, yang mencerminkan adanya partisipasi masyarakat. Pernyataan kesembilan memiliki mean 3,69, yang berarti responden cenderung mendukung pembangunan dan pengembangan Trans Koetaradja. Pernyataan kesepuluh dengan mean 3,41 menunjukkan bahwa sebagian responden pernah memberikan kritik atau saran, meskipun belum terlalu banyak. Terakhir, pernyataan kesebelas memiliki nilai mean tertinggi yaitu 4,07, yang menunjukkan bahwa responden sangat setuju bahwa tarif gratis sangat membantu dan meringankan beban pengguna.

Secara keseluruhan, dapat disimpulkan bahwa opini masyarakat terhadap Trans Koetaradja cukup baik. Masyarakat tidak hanya mendukung keberadaannya, tetapi juga menunjukkan minat untuk menggunakan serta berpartisipasi dalam pengembangan layanan tersebut.

4.3 Hasil Analisis dan Pembahasan

4.3.1 Hasil Uji Validitas

Data yang telah dikumpulkan dalam penelitian ini selanjutnya dianalisis untuk menguji kualitasnya melalui uji validitas dan reliabilitas. Hasil uji validitas dilakukan menggunakan program SPSS untuk Windows, dengan melihat nilai *koefisien korelasi Bivariate Pearson* antara setiap item pernyataan dengan total skor pada masing-masing variabel, yaitu preferensi Opini Publik (Y) dan Framing Media Online (X). Analisis

ini dilakukan dengan cara mengorelasikan skor setiap item dengan total skor variabelnya.

Dasar pengambilan keputusan dalam uji validitas adalah sebagai berikut: jika nilai r hitung lebih besar dari r tabel, maka item tersebut dinyatakan valid; sebaliknya, jika nilai r hitung lebih kecil dari r tabel, maka item tersebut dinyatakan tidak valid. Berdasarkan hasil uji yang ditampilkan pada Tabel 4.6, seluruh nilai r hitung lebih besar dari r tabel sebesar 0,196 pada tingkat signifikansi 5%. Hal ini menunjukkan bahwa seluruh item pernyataan dalam kuesioner dinyatakan valid dan layak digunakan sebagai instrumen penelitian. Dengan demikian, kuesioner tersebut dapat digunakan untuk tahap analisis selanjutnya.

Tabel 4.4
Hasil Uji Validitas

Variabel	Item Variabel	R-Hitung	R-Tabel	Sig	Keterangan
X	X1	0,609	0,196	0,000	Valid
	X2	0,434	0,196	0,000	Valid
	X3	0,662	0,196	0,000	Valid
	X4	0,401	0,196	0,000	Valid
	X5	0,812	0,196	0,000	Valid
Y	Y1	0,429	0,196	0,000	Valid
	Y2	0,469	0,196	0,000	Valid
	Y3	0,574	0,196	0,000	Valid
	Y4	0,511	0,196	0,000	Valid
	Y5	0,705	0,196	0,000	Valid
	Y6	0,782	0,196	0,000	Valid
	Y7	0,598	0,196	0,000	Valid
	Y8	0,750	0,196	0,000	Valid
	Y9	0,564	0,196	0,000	Valid
	Y10	0,639	0,196	0,000	Valid
	Y11	0,589	0,196	0,000	Valid

Sumber: Data Primer diolah SPSS (2026)

4.3.2 Hasil Uji Realiabilitas

Uji realiabilitas digunakan untuk mengukur konsistensi instrumen penelitian serta menilai apakah kuesioner mampu memberikan hasil yang stabil. Realiabilitas

menunjukkan sejauh mana responden memberikan jawaban yang konsisten terhadap pertanyaan yang sama. Dalam penelitian ini, uji reliabilitas dilakukan dengan menggunakan nilai Cronbach's Alpha untuk mengetahui tingkat keandalan setiap variabel. Adapun kriteria penilaiannya adalah: jika nilai Cronbach's Alpha $\geq 0,60$, maka instrumen dinyatakan reliabel; sedangkan jika nilai Cronbach's Alpha $< 0,60$, maka instrumen dinyatakan tidak reliabel. Pengolahan data untuk uji reliabilitas ini dilakukan dengan bantuan perangkat lunak SPSS, sehingga hasil analisis dapat diperoleh secara lebih akurat dan sistematis.

Tabel 4.5
Uji Realiabilitas

Variabel	Item Variabel	Cronbach's Alpha	Batas Realibilitas	Keterangan
X	X1	0,848	0,60	Realiablel
	X2	0,851	0,60	Realiablel
	X3	0,844	0,60	Realiablel
	X4	0,858	0,60	Realiablel
	X5	0,831	0,60	Realiablel
Y	Y1	0,851	0,60	Realiablel
	Y2	0,852	0,60	Realiablel
	Y3	0,845	0,60	Realiablel
	Y4	0,843	0,60	Realiablel
	Y5	0,840	0,60	Realiablel
	Y6	0,827	0,60	Realiablel
	Y7	0,846	0,60	Realiablel
	Y8	0,829	0,60	Realiablel
	Y9	0,849	0,60	Realiablel
	Y10	0,838	0,60	Realiablel
	Y11	0,844	0,60	Realiablel

Sumber: Data Primer diolah SPSS (2026)

4.4 Uji Asumsi Klasik

4.4.1 Hasil Uji Normalitas

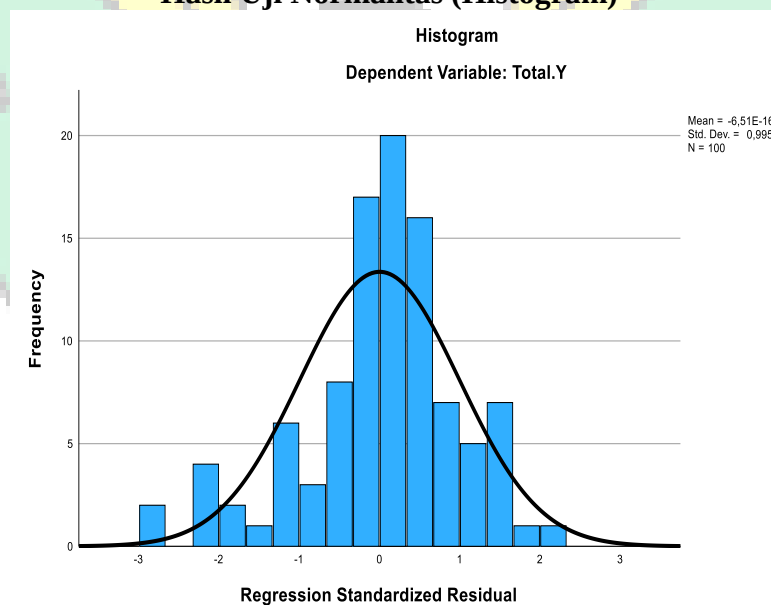
Uji normalitas dilakukan untuk memastikan bahwa data pada variabel independen (X) dan variabel dependen (Y) dalam model regresi berdistribusi normal. Uji normalitas sangat penting untuk memastikan bahwa asumsi dasar dalam analisis

statistik, seperti regresi linear, dapat terpenuhi. Selain menggunakan uji statistik, penilaian normalitas data juga dapat dilakukan melalui analisis grafik, yaitu histogram dan P-Plot.

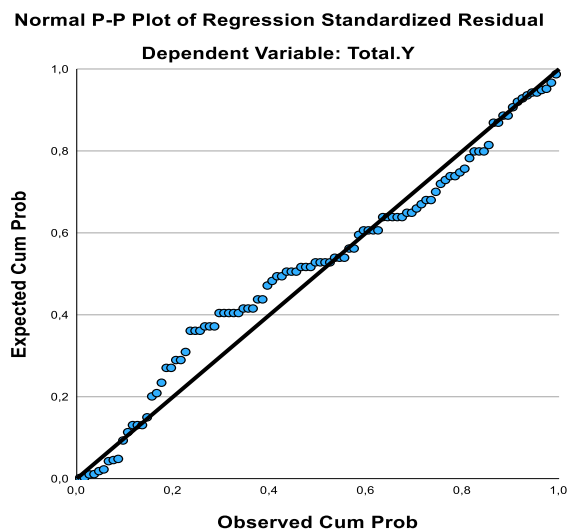
Histogram digunakan untuk melihat bentuk distribusi data secara visual. Jika bentuknya simetris dan menyerupai lonceng, maka data dapat dikatakan berdistribusi normal. Sementara itu, pada grafik P-Plot, data dikatakan normal apabila titik-titiknya menyebar di sekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis tersebut. Sebaliknya, jika titik-titik pada P-Plot menyimpang jauh dari garis diagonal dan bentuk histogram tidak menunjukkan pola yang simetris, maka data dianggap tidak berdistribusi normal. Ketidaknormalan ini dapat memengaruhi hasil analisis statistik, seperti ketepatan estimasi parameter dan pengujian hipotesis.

Oleh karena itu, jika data tidak memenuhi asumsi normalitas, perlu dilakukan penyesuaian seperti transformasi data atau menggunakan metode statistik non-parametrik. Dengan demikian, apabila hasil uji normalitas menunjukkan data berdistribusi normal, maka analisis lanjutan dapat dilakukan dengan lebih tepat dan hasilnya dapat dipercaya.

Gambar 4.1
Hasil Uji Normalitas (Histogram)



Gambar 4.2
Hasil Uji Normalitas (P-Plot)



Pada Grafik histogram menunjukkan distribusi data yang hampir seimbang antara kiri dan kanan yang berbentuk lonceng tersebut dengan mengikuti pola distribusi normal. Selain itu, berdasarkan analisis pada gambar grafik P-Plot, terlihat bahwa titik-titik data menyebar dan berada di sekitar garis diagonal. Hal ini menunjukkan bahwa model regresi telah memenuhi asumsi normalitas. Pada Gambar P-Plot, titik-titik data yang mendekati dan mengikuti garis diagonal semakin memperkuat bahwa data dalam penelitian ini berdistribusi normal.

4.4.2 Hasil Uji Multikolinieritas

Uji multikolinearitas dilakukan untuk mengetahui apakah terdapat hubungan atau keterkaitan yang kuat antar variabel independen dalam model regresi. Pengujian ini biasanya menggunakan nilai koefisien korelasi (r) serta didukung oleh nilai tolerance dan VIF (*Variance Inflation Factor*) yang diolah melalui SPSS. Adapun dasar pengambilan keputusan dalam uji multikolinearitas adalah sebagai berikut:

- a. Berdasarkan nilai tolerance:
 1. Jika nilai tolerance $> 0,10$, maka tidak terjadi multikolinearitas dalam model regresi.
 2. Jika nilai tolerance $< 0,10$, maka terdapat multikolinearitas dalam model regresi.
- b. Berdasarkan nilai VIF:
 1. Jika nilai VIF $< 10,00$, maka tidak terjadi multikolinearitas dalam model regresi.

2. Jika nilai VIF > 10,00, maka menunjukkan adanya multikolinearitas dalam model regresi.

Tabel 4.6
Hasil Uji Multikolinieritas

Variabel	Kolinieritas	
	Tolerance	VIF
Framing Media Online (X)	1,000	1,000

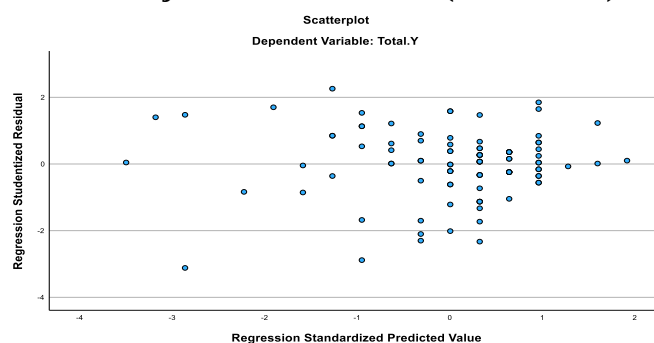
Berdasarkan Tabel Hasil Uji Multikolinieritas nilai VIF yakni 1,000 yang berada di atas 10,00 menunjukkan adanya terjadi multikolinearitas dalam model regresi. Selain itu, hasil uji juga menunjukkan bahwa nilai tolerance pada setiap variabel lebih besar yakni 1,000 dari 0,10. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa model regresi yang digunakan tidak mengalami masalah multikolinearitas, sehingga layak untuk digunakan dalam analisis lebih lanjut.

4.4.3 Hasil Uji Heterokedasitas

Dalam analisis regresi berganda, penting untuk memastikan bahwa varians residual bersifat konstan. Kondisi ini disebut homoskedastisitas. Sebaliknya, jika varians residual tidak sama atau berubah-ubah, maka kondisi tersebut disebut heteroskedastisitas. Model regresi yang baik seharusnya tidak mengalami masalah heteroskedastisitas.

Pengujian homoskedastisitas dapat dilakukan menggunakan bantuan SPSS melalui grafik scatterplot. Pada grafik tersebut, nilai ZPRED (nilai prediksi) ditempatkan pada sumbu X sebagai variabel independen, sedangkan SRESID (nilai residual atau selisih antara nilai aktual dan prediksi) ditempatkan pada sumbu Y. Jika titik-titik pada scatterplot menyebar secara acak, baik di atas maupun di bawah garis nol pada sumbu Y, serta tidak membentuk pola tertentu, maka dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi heteroskedastisitas atau dengan kata lain model memenuhi asumsi homoskedastisitas. Hasil pengujian ini dapat dilihat pada gambar berikut.

Gambar 4.3
Hasil Uji Heteroskesdasitas (ScatterPlot)



Uji heteroskedastisitas dilakukan untuk mengetahui apakah terdapat penyimpangan dalam model regresi yang disebabkan oleh ketidaksamaan varians residual. Pengujian ini dilakukan dengan melihat grafik scatterplot yang dihasilkan dari output SPSS. Menurut Imam Ghazali (2018:137), kriteria pengujiannya adalah sebagai berikut:

1. Jika titik-titik membentuk pola tertentu atau teratur, maka menunjukkan adanya masalah heteroskedastisitas.
2. Jika titik-titik menyebar secara acak dan tidak membentuk pola yang jelas, serta tersebar di sekitar garis nol pada sumbu Y, maka tidak terjadi heteroskedastisitas.

Berdasarkan hasil gambar scatterplot yang di atas, terlihat bahwa titik-titik menyebar secara acak, baik di atas maupun di bawah sumbu Y, tanpa membentuk pola tertentu. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa model regresi tidak mengalami masalah heteroskedastisitas, sehingga memenuhi asumsi yang diperlukan dalam analisis.

4.5 Hasil Uji Analisis Regresi Linier Berganda

Analisis regresi linear berganda digunakan untuk menguji pengaruh Framing Media Online (X) dan Opini Publik Terhadap Kebijakan Trans Koetaradja. Hasil pengujian regresi tersebut dapat dilihat pada Tabel dibawah yang menunjukkan seberapa besar kontribusi masing-masing variabel independen dalam memengaruhi variabel dependen.

Tabel 4.7
Hasil Uji Analisis Regresi Linier Berganda

Coefficients ^a								
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	Collinearity Statistics
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	11,220	3,099		3,620	<,001		
	Total.X	1,571	,161	,702	9,757	<,001	1,000	1,000

Berdasarkan Tabel di atas, hasil output data yang diolah menggunakan program SPSS menunjukkan persamaan regresi berganda sebagai berikut:

$$Y = a + b_1X + e$$

Dari persamaan tersebut diperoleh model regresi linear berganda:

$$Y = 11,220 + 1,571 + e$$

Model persamaan pada Tabel 4.10 dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Nilai konstanta sebesar 11,220 menunjukkan bahwa jika variabel Framing Media Online (X) dianggap tetap, maka nilai Opini Publik Terhadap Kebijakan Trans Koetaradja adalah sebesar 2,668.
2. Koefisien regresi b_1 sebesar 1,571 (bernilai positif) menunjukkan bahwa setiap peningkatan pada variabel Framing Media Online akan meningkatkan Opini Publik Terhadap Kebijakan Trans Koetaradja.

4.6 Hasil Uji Hipotesis

4.6.1 Hasil Uji Parsial (T)

Variabel independen dalam penelitian ini diuji pengaruhnya terhadap variabel dependen secara individual (parsial) menggunakan uji t. Nilai t tabel yang digunakan adalah sebesar 1,984, yang diperoleh dari derajat kebebasan (df) dengan rumus $df = n - k$. Dengan jumlah sampel (n) = 100 dan jumlah variabel (k) = 2, maka diperoleh $df = 98$. Kriteria pengambilan keputusan dalam uji t adalah sebagai berikut:

1. Jika nilai t hitung $< t$ tabel atau nilai signifikansi $> 0,05$, maka H_0 diterima dan H_1 ditolak, artinya variabel independen tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen.
2. Jika nilai t hitung $> t$ tabel atau nilai signifikansi $< 0,05$, maka H_0 ditolak dan H_1 diterima, artinya variabel independen berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen.

Berdasarkan Tabel uji analisis regresi linier berganda, variabel Framing Media Online (X) Berpengaruh signifikan pada Opini Publik Terhadap Kebijakan Trans Koetaradja. Hal ini terlihat dari nilai t hitung sebesar 9,757 yang lebih besar dari t tabel 1,984, serta nilai signifikansi sebesar $< 0,001$ yang lebih kecil dari 0,05. Dengan demikian, H_0 ditolak dan H_1 diterima.

4.6.2 Hasil Uji Simultan (F)

Uji F dilakukan untuk mengetahui apakah variabel independen secara bersama-sama berpengaruh terhadap variabel dependen. Hasil pengujian ini dapat dilihat pada Tabel dibawah ini.

Tabel 4.8
Hasil Uji Simultan

ANOVA ^a					
Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.

1	Regression	2407,417	1	2407,417	95,200	<,001 ^b
	Residual	2478,223	98	25,288		
	Total	4885,640	99			

Secara umum, uji F digunakan untuk menilai pengaruh simultan dari seluruh variabel independen terhadap variabel dependen. Berdasarkan hasil analisis pada Tabel di atas, terlihat bahwa variasi yang dapat dijelaskan oleh model regresi sebesar 2407,417 lebih besar dibandingkan dengan variasi residual sebesar 2478,223. Selain itu, diperoleh nilai F hitung sebesar 95,200 dengan nilai signifikansi sebesar < 0,001. Nilai signifikansi yang lebih kecil dari 0,05 menunjukkan bahwa variabel independen Framing Media Online (X) secara bersama-sama memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen Opini Publik (Y) Terhadap Kebijakan Trans Koetaradja.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa model regresi yang digunakan dalam penelitian ini layak dan mampu menjelaskan hubungan antara variabel independen dan variabel dependen secara keseluruhan.

4.6.3 Hasil Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Hasil pengujian koefisien determinasi (R^2) yang ditampilkan pada Tabel dibawah ini menunjukkan kekuatan hubungan antara variabel independen dan variabel dependen, serta seberapa besar pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen. Koefisien determinasi digunakan untuk mengukur kemampuan variabel independen dalam menjelaskan variasi yang terjadi pada variabel dependen, sekaligus memberikan gambaran mengenai kontribusi masing-masing variabel dalam model regresi.

Tabel 4.9
Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,702 ^a	,493	,488	5,02872
a. Predictors: (Constant), X				

Nilai koefisien determinasi yang diperoleh adalah sebesar 0,468, yang berasal dari kuadrat nilai korelasi (R) sebesar 0,702. Hal ini menunjukkan bahwa sebesar 49,5% variasi pada variabel dependen, yaitu Opini Publik Terhadap Kebijakan Trans Koetaradja dan dipengaruhi oleh variabel Framing Media Online. Sementara itu,

sisanya sebesar 51,5% dipengaruhi oleh faktor lain di luar variabel yang diteliti dalam penelitian ini.

4.7 Pembahasan Hasil Penelitian

4.7.1 Pengaruh Framing Media Online Terhadap Opini Publik Tentang Kebijakan Trans Koetaradja

Berdasarkan hasil uji parsial pada model regresi linear berganda, variabel Framing Media Online (X) menunjukkan nilai t hitung sebesar 9,757, yang lebih besar dibandingkan t tabel sebesar 1,984. Selain itu, nilai signifikansi sebesar $< 0,001$ juga lebih kecil dari 0,05. Hal ini menunjukkan bahwa variabel Framing Media Online memiliki pengaruh yang signifikan terhadap Opini Publik Tentang Kebijakan Trans Koetaradja. Hasil pengujian hipotesis pertama ini menegaskan bahwa Framing Media Online berpengaruh terhadap Opini Publik Tentang Kebijakan Trans Koetaradja. Nilai t hitung sebesar 9,757 yang sangat jauh melampaui nilai t tabel sebesar 1,984 merupakan bukti statistik yang sangat kuat tentang besarnya pengaruh framing media online, mengindikasikan bahwa pengaruh tersebut bersifat substansial dan konsisten di seluruh sampel penelitian, bukan merupakan hasil kebetulan atau artefak statistik semata. Nilai signifikansi kurang dari 0,001 yang jauh lebih kecil dari ambang batas konvensional 0,05 semakin memperkuat keyakinan bahwa hubungan antara framing media online dan opini publik yang ditemukan dalam penelitian ini mencerminkan pola hubungan yang nyata dan dapat digeneralisasikan pada populasi warga Banda Aceh yang menjadi sasaran kebijakan Trans Koetaradja secara lebih luas.

Salah satu alasan mengapa pengaruh framing media online terhadap opini publik tentang kebijakan Trans Koetaradja tidak terlepas dari perubahan fundamental dalam ekosistem informasi masyarakat Banda Aceh yang semakin terdigitalisasi, di mana penetrasi internet dan penggunaan media sosial yang terus meningkat menjadikan media online sebagai sumber informasi utama yang dikonsumsi masyarakat setiap harinya. Dalam kondisi ini, framing yang dihadirkan oleh Media Online baik melalui Instagram Dinas Perhubungan Aceh, portal berita daerah, maupun konten yang beredar di Media Sosial menjadi lensa interpretatif yang dominan dalam membentuk cara masyarakat memahami dan mengambil sikap terhadap kebijakan Trans Koetaradja. Menurut McCombs dan Shaw (1972) dalam teori agenda setting-nya menjelaskan bahwa media tidak hanya memberitahu masyarakat tentang apa yang

terjadi, tetapi juga menentukan isu mana yang dianggap penting dan layak mendapat perhatian publik. Selain itu, karakteristik unik media digital yang menawarkan kecepatan, jangkauan, dan interaktivitas tinggi menciptakan intensitas paparan yang sangat besar terhadap konten tentang Trans Koetaradja secara terus-menerus dan real-time, sehingga menghasilkan efek kumulatif yang sangat kuat pada pembentukan opini publik sebagaimana dijelaskan oleh Noelle-Neumann (1984) dalam teori spiral of silence-nya. Dimensi kepercayaan terhadap sumber informasi turut memperkuat pengaruh ini, di mana akun resmi Instagram Dinas Perhubungan Aceh sebagai sumber informasi otoritatif membawa bobot legitimasi yang semakin memperbesar efek framing terhadap persepsi masyarakat, terutama dalam budaya Banda Aceh yang secara kultural menghormati otoritas pemerintah dan nilai-nilai keislaman yang menjadi landasan kehidupan sosialnya.



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai Pengaruh Framing Media Online Terhadap Opini Publik Tentang Kebijakan Trans Koetaradja, dapat disimpulkan bahwa; Variabel (X) Framing Media Online Memiliki Pengaruh sangat besar dengan presentase 49,5% Terhadap Pembentukan Opini Publik Tentang Kebijakan Trans Koetaradja. Yang terakhir Opini Publik tidak bisa mempengaruhi Framing Media Online dikarenakan Mayoritas Masyarakat saat ini telah aktif Bermedia Online.

5.2 Saran

Penelitian ini, sebagaimana studi ilmiah pada umumnya, memiliki keterbatasan serta peluang untuk pengembangan lebih lanjut. Penulis menyadari masih terdapat berbagai kekurangan dan potensi kekeliruan yang dapat diperbaiki dari berbagai sudut pandang. Oleh karena itu, berikut beberapa saran yang diharapkan dapat menjadi acuan bagi penelitian selanjutnya:

1. Pengembangan Model Teoritis, penelitian selanjutnya diharapkan dapat mengembangkan model teoritis yang lebih komprehensif dan mendalam dalam menjelaskan hubungan antarvariabel yang diteliti, serta memasukkan faktor-faktor lain yang belum tercakup dalam penelitian ini. Selain itu, diperlukan kajian lanjutan untuk memahami variabel-variabel yang belum menunjukkan pengaruh signifikan agar diperoleh gambaran yang lebih utuh.
2. Peningkatan Sosialisasi dan Edukasi, pihak terkait diharapkan dapat meningkatkan upaya sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat mengenai kebijakan atau program yang diteliti. Informasi yang disampaikan perlu dikemas secara jelas, menarik, dan mudah dipahami agar dapat meningkatkan pemahaman serta membentuk persepsi yang lebih baik. Di sisi lain, masyarakat juga diharapkan lebih aktif dalam mencari dan memahami informasi yang tersedia.
3. Penguatan Kebijakan dan Implementasi, diharapkan adanya pengembangan kebijakan yang lebih adaptif, responsif, dan berkelanjutan sesuai dengan kebutuhan di lapangan. Hal ini mencakup peningkatan kualitas pelaksanaan, perbaikan sistem yang ada, serta penguatan koordinasi antar pihak terkait agar tujuan kebijakan dapat tercapai secara optimal.

DAFTAR PUSTAKA

- Aalberg, T., Strömbäck, J., & de Vreese, C. H. (2017). The framing of politics as strategy and game: A review of concepts, operationalizations and key findings. *Journalism*, 13(2), 162-178.
- Abdullah, K. (2022). *Metodologi penelitian kuantitatif*. Pustaka Pelajar.
- Adiningrum, N. (2018). Analisis framing pemberitaan media online pada isu penolakan reklamasi Teluk Jakarta. *Jurnal Komunikasi, Media dan Informatika*, 7(1), 55-67.
- Afriza, R., & Manullang, O. R. (2020). Integrasi layanan Trans Koetaradja dengan feeder angkutan labi-labi di Kota Banda Aceh. *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota*, 16(1), 40-50.
- AJNN.net. (2025). *Pemberitaan Trans Koetaradja*. AJNN.net
- Bucher, T. (2018). *If then: Algorithmic power and politics*. Oxford University Press.
- Bro, P., & Wallberg, F. (2015). Digital gatekeeping: News media versus users. *Digital Journalism*, 3(2), 198-212.
- Cahyono, R. D., & Fatmawati, V. (2021). Agenda setting dan framing media massa dalam pembentukan opini publik pada isu vaksin Covid-19. *Jurnal Komunikasi dan Digital*, 4(3), 105-121.
- Choiriyati, S. (2019). Framing media dalam pembentukan opini publik atas kebijakan pemerintah. *Jurnal Komunikasi*.
- Deuze, M., & Witschge, T. (2018). Beyond journalism. *Journalism: Theory, Practice & Criticism*, 19(2), 165-181.
- Dinas Perhubungan Aceh. (2019). *Enam jalur utama Bus Transkoetaradja*. Dinas Perhubungan Aceh.
- Dinas Perhubungan Aceh. (2019). *Peluncuran Bus Transkoetaradja*. Dinas Perhubungan Aceh.
- Dinas Perhubungan Aceh. (2019). *Perkembangan armada dan rute Bus Transkoetaradja*. Dinas Perhubungan Aceh.
- Dinas Perhubungan Aceh. (2021). *Peningkatan penumpang Bus Transkoetaradja*. Dinas Perhubungan Aceh.

Dinas Perhubungan Aceh. (2025). *Penerapan kebijakan Bus Transkoetaradja*. Dinas Perhubungan Aceh.

Dinas Perhubungan Aceh. (2025). *Penambahan layanan Bus Transkoetaradja*. Dinas Perhubungan Aceh.

Dinas Perhubungan Aceh. (2025). *Pentingnya bagi pengguna Bus Transkoetaradja*. Dinas Perhubungan Aceh.

Dinas Perhubungan Aceh. (2025). *Peningkatannya para pengguna Bus Transkoetaradja*. Dinas Perhubungan Aceh.

Dinas Perhubungan Aceh. (2025). *Rute Darussalam pengguna terpadat Bus Transkoetaradja*. Dinas Perhubungan Aceh.

Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh. (2016). *Profil layanan Trans Koetaradja*. Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh.

Dialeksis.com. (2025). *Pemberitaan kontrak layanan Trans Koetaradja*. [Dialeksis.com](https://dialeksis.com)

Eboli, L., Forciniti, C., & Mazzulla, G. (2018). Factors influencing accident severity: An analysis by road geometry and road user type. *Transportation Research Procedia*, 27, 1055-1062.

Entman, R. M. (2018). Media framing: A comparative perspective. Dalam B. Mazzoleni (Ed.), *The international encyclopedia of political communication* (Hlm . 1-7). Wiley-Blackwell.

Entman, R. M., Matthes, J., & Pellicano, L. (2019). Nature, sources, and effects of news framing. Dalam K. Wahl-Jorgensen & T. Hanitzsch (Eds.), *The handbook of journalism studies* (2nd ed., pp. 257-273). Routledge.

Fuchs, C. (2021). *Social media: A critical introduction* (3rd ed.). SAGE Publications.

Hardy, J. (2014). *Critical political economy of the media: An introduction*. Routledge.

Hidayat, R., & Sulisty, B. (2020). Analisis kepuasan pengguna transportasi publik berbasis Bus Rapid Transit di Indonesia. *Jurnal Transportasi*, 20(2), 115-124.

Insani, D. F., & Zamzamy, A. (2023). Analisis framing pemberitaan media online CNBC Indonesia.com dan Kompas.com mengenai dampak lingkungan pemindahan

Ibu Kota Negara. *Innovative: Journal of Social Science Research*, 3(4), 2981-2993.
<https://doi.org/10.31004/innovative.v3i4.3806>

Kwanda, F. A., & Lin, T. T. (2020). Fake news practices in Indonesian newsrooms during and after the Palu earthquake: A hierarchy-of-influences approach. *Information, Communication & Society*, 23(6), 849-866.

Laode, R. T., Satyadharma, M., Syaiful, & Susanti, N. (2025). Framing pemberitaan pengawasan angkutan barang umum di Provinsi Sulawesi Tenggara. *JIMU: Jurnal Ilmiah Multidisipliner*, 3(3). <https://doi.org/10.70294/jimu.v3i03.1324>

Launa, L. (2020). Robert Entman framing analysis of Prabowo Subianto's image in Republika.co.id March-April 2019 edition. *Diakom*, 3(1), 50-64.

Lim, M. (2012). The league of thirteen: Media concentration in Indonesia. *Journalism*, 13(4), 477-496.

Maulina, R. (2020). *Evaluasi kebijakan bus Trans Koetaradja dalam meningkatkan pelayanan transportasi publik*.

Matthes, J. (2014). Framing politics: An integrative approach. *American Behavioral Scientist*, 56(3), 247-259.

McCombs, M. E., & Shaw, D. L. (1972). The agenda-setting function of mass media. *Public Opinion Quarterly*, 36(2), 176-187.

Mustika, R. (2017). Analisis framing pemberitaan media online mengenai kasus pedofilia di akun Facebook. *Jurnal Penelitian Komunikasi*, 20(2).

Nisa, K. (2025). *Evaluasi transportasi Trans Koetaradja dalam pelayanan publik di Kota Banda Aceh* (Skripsi, UIN Ar-Raniry Banda Aceh).

Pinontoan, N. A., & Wahid, U. (2020). Analisis framing pemberitaan banjir Jakarta Januari 2020 di Harian Kompas.com dan Jawapos.com. *Jurnal Komunikasi dan Teknologi Informasi*, 12.

Priyadi, D., & Malik, A. (2022). Konstruksi pemberitaan media online tentang kasus penembakan enam anggota Laskar Front Pembela Islam. *Jurnal Inovasi dan Kreativitas*, 2.

Richardson, J. E. (2017). *Analysing newspapers: An approach from critical discourse analysis*. Red Globe Press.

Saputra, A. (2021). *Analisis framing pemberitaan Trans Koetaradja di media online Serambi Indonesia*.

Satyadharma, M., & Soeparyanto, T. S. (2023). Framing pemberitaan penyelenggaraan angkutan barang umum di Provinsi Sulawesi Tenggara dalam media online. *Kinesik*, 10(3), 334-344.

Scheufele, D. A., & Iyengar, S. (2014). The state of framing research: A call for new directions. Dalam K. Kenski & K. H. Jamieson, *The Oxford handbook of political communication* (Hlm. 619-632). Oxford University Press.

Sinurat, H. P., Salim, J. F., & Permatasari, C. (2023). Preferensi masyarakat terhadap transportasi publik di Kota Banda Aceh (Studi kasus Bus Trans Koetaradja). *Jurnal Spasial*.

Tapsell, R. (2017). *Media power in Indonesia: Oligarchs, citizens and the digital revolution*. Rowman & Littlefield International.

Wahl-Jorgensen, K., & Hanitzsch, T. (2020). *The handbook of journalism studies*. Routledge.

Wardle, C., & Derakhshan, H. (2017). *Information disorder: Toward an interdisciplinary framework for research and policy making*. Council of Europe.

Witschge, T., Anderson, C. W., Domingo, D., & Hermida, A. (2016). *The SAGE handbook of digital journalism*. SAGE Publications.

Yusuf, M. (2019). *Analisis kepuasan pengguna layanan Trans Koetaradja di Kota Banda Aceh*.

Zul Akbar. (2018). *Analisis faktor tingkat pelayanan Bus Transkoetaradja terhadap persepsi penumpang* (Tesis, Magister Teknik Sipil, Universitas Syiah Kuala).

Lampiran 1 Kونسونير Penelitian

PENGARUH FRAMING MEDIA ONLINE TERHADAP OPINI PUBLIK TENTANG KEBIJAKAN TRANS KOETARADJA

Kepada Yth,

Saudara/i

Assalamualaikum Wr. Wb.

Salam sejahtera untuk kita semua, perkenalkan nama saya Ahmad Reza saya mahasiswa S1 Prodi Ilmu Politik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan di UIN Ar-Raniry Banda Aceh. Dalam rangka penyelesaian skripsi di Prodi Ilmu Politik, FISIP UIN Ar-Raniry, saya bermaksud melakukan penelitian tentang “Pengaruh Framing Media Online Terhadap Opini Publik Tentang Kebijakan Trans Koetaradja” untuk memperoleh gelar Sarjana satu (S1). Saya mohon kepada Saudara/I untuk berpartisipasi dalam pengisian kuesioner ini dengan jujur dan terbuka.

Segala bentuk informasi pribadi anda akan dijaga dengan baik dan dijaga kerahasiaannya serta tidak akan digunakan diluar kegiatan penelitian ini. Atas kesediaan saudara/i. Saya mengucapkan terima kasih kepada seluruh responden yang telah berpartisipasi dalam penelitian ini

Wassalamualaikum, Wr. Wb.

Hormat Saya,

Ahmad Reza

A. Identitas Responden

Isilah identitas diri saudara dengan keadaan yang sebenarnya:

1. No.Responden :
2. Jenis Kelamin
 - a. Laki-laki :
 - b. Perempuan :
3. Usia

- 
- a. 18-25 tahun :
 - b. 26-35 tahun :
 - c. 36-45 tahun :
 - d. 46-55 tahun :
 - e. 55 tahun :
4. Pendidikan Terakhir
- a. SD/Sederajat :
 - b. SMP/Sederajat :
 - c. SMA/Sederajat :
 - d. Diploma :
 - e. Sarjana (S1) :
 - f. Pascasarjana (S2/S3) :
5. Pekerjaan
- a. Pelajar/Mahasiswa :
 - b. PNS/TNI/Polri :
 - c. Swasta/Karyawan :
 - d. Wiraswasta :
 - e. Lainnya :
6. Domisili (Kecamatan) :

B. Petunjuk Pengisian

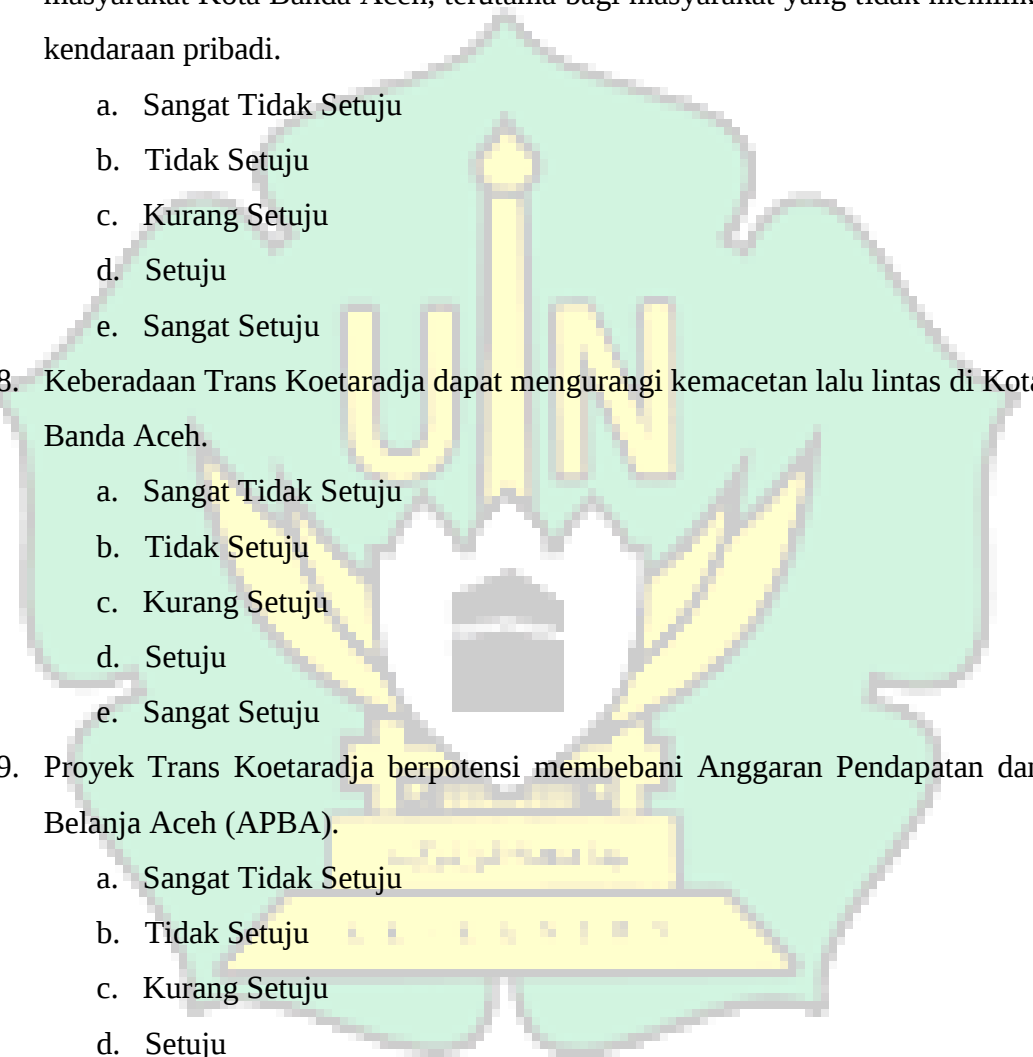
Pilihlah salah satu jawaban yang paling tepat menurut keyakinan saudara, dengan tanda (✓) pada jawaban yang dipilih dengan kriteria jawabannya sebagai berikut:

- 1. Sangat Tidak Setuju
- 2. Tidak Setuju
- 3. Kurang Setuju
- 4. Setuju
- 5. Sangat Setuju

Isilah Pertanyaan dan Pernyataan berikut ini berkaitan dengan Framing Media Online (X) & Opini Publik (Y)

- 1. Media online mana yang sering memuat berita tentang bus Trans Koetaradja?
 - a. Media Nasional (Kompas, Detik, dll)

- b. Media Lokal Aceh (Serambi,AJNN,dll)
 - c. Media Sosial (Facebook, Twitter, Instagram,Tiktok,dll)
 - d. Blog/Website
2. Kearah mana kecenderungan pemberitaan media online terkait Trans Koetaradja?
- a. Mendukung pemerintah
 - b. Mengkritik pemerintah
 - c. Netral/berimbang
 - d. Sensasional
3. Informasi di media sosial instagram Dinas Perhubungan Aceh, membuat saya memahami tujuan Trans Koetaradja dengan jelas.
- a. Sangat Tidak Setuju
 - b. Tidak Setuju
 - c. Kurang Setuju
 - d. Setuju
 - e. Sangat Setuju
4. Informasi yang tersedia pada media sosial instagram Dinas Perhubungan Aceh membantu saya mengetahui rute dan halte Trans Koetaradja.
- a. Sangat Tidak Setuju
 - b. Tidak Setuju
 - c. Kurang Setuju
 - d. Setuju
 - e. Sangat Setuju
5. Penjelasan melalui instagram Dinas Perhubungan Aceh membuat saya memahami sistem pembelian tiket Trans Koetaradja.
- a. Sangat Tidak Setuju
 - b. Tidak Setuju
 - c. Kurang Setuju
 - d. Setuju
 - e. Sangat Setuju
6. Informasi di website Trans Koetaradja dan Dinas Perhubungan Aceh membuat saya mengetahui biaya pembangunan proyek Trans Koetaradja.

- 
- a. Sangat Tidak Setuju
 - b. Tidak Setuju
 - c. Kurang Setuju
 - d. Setuju
 - e. Sangat Setuju
7. Trans Koetaradja merupakan Transportasi yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat Kota Banda Aceh, terutama bagi masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi.
- a. Sangat Tidak Setuju
 - b. Tidak Setuju
 - c. Kurang Setuju
 - d. Setuju
 - e. Sangat Setuju
8. Keberadaan Trans Koetaradja dapat mengurangi kemacetan lalu lintas di Kota Banda Aceh.
- a. Sangat Tidak Setuju
 - b. Tidak Setuju
 - c. Kurang Setuju
 - d. Setuju
 - e. Sangat Setuju
9. Proyek Trans Koetaradja berpotensi membebani Anggaran Pendapatan dan Belanja Aceh (APBA).
- a. Sangat Tidak Setuju
 - b. Tidak Setuju
 - c. Kurang Setuju
 - d. Setuju
 - e. Sangat Setuju
10. Saya merasa bangga di Kota Banda Aceh memiliki sistem transportasi publik modern seperti Trans Koetaradja.
- a. Sangat Tidak Setuju
 - b. Tidak Setuju
 - c. Kurang Setuju

- d. Setuju
 - e. Sangat Setuju
11. Perencanaan proyek Trans Koetaradja masih banyak kekurangannya, terutama terkait jumlah armada, ukuran halte, dan ketersediaan jalur alternatif.
- a. Sangat Tidak Setuju
 - b. Tidak Setuju
 - c. Kurang Setuju
 - d. Setuju
 - e. Sangat Setuju
12. Saya berminat untuk menggunakan layanan Bus Trans Koetaradja dalam waktu dekat.
- a. Sangat Tidak Setuju
 - b. Tidak Setuju
 - c. Kurang Setuju
 - d. Setuju
 - e. Sangat Setuju
13. Proyek Trans Koetaradja merupakan hal yang menarik untuk didiskusikan dengan teman dan masyarakat yang pernah menggunakannya.
- a. Sangat Tidak Setuju
 - b. Tidak Setuju
 - c. Kurang Setuju
 - d. Setuju
 - e. Sangat Setuju
14. Saya bersedia menyampaikan aspirasi jika proyek Trans Koetaradja bermasalah akibat lemahnya pengawasan dan perawatan.
- a. Sangat Tidak Setuju
 - b. Tidak Setuju
 - c. Kurang Setuju
 - d. Setuju
 - e. Sangat Setuju
15. Saya mendukung pembangunan dan pengembangan proyek Trans Koetaradja di Kota Banda Aceh.

- 
- a. Sangat Tidak Setuju
- b. Tidak Setuju
- c. Kurang Setuju
- d. Setuju
- e. Sangat Setuju
16. Saya pernah menyampaikan saran atau kritikan terhadap proyek Trans Koetaradja pada media sosial instagram Dinas Perhubungan Aceh.
- a. Sangat Tidak Setuju
- b. Tidak Setuju
- c. Kurang Setuju
- d. Setuju
- e. Sangat Setuju
17. Kebijakan layanan khusus berupa tarif Rp.0 Rupiah telah meringankan beban bagi pengguna Trans Koetaradja.
- a. Sangat Tidak Setuju
- b. Tidak Setuju
- c. Kurang Setuju
- d. Setuju
- e. Sangat Setuju
18. Pemberitaan media online memiliki pengaruh yang besar terhadap opini anda mengenai Trans Koetaradja.
- a. Sangat Tidak Setuju
- b. Tidak Setuju
- c. Kurang Setuju
- d. Setuju
- e. Sangat Setuju
19. Apa harapan/kekhawatiran utama anda terhadap trans koetaradja ini?
-
20. Kritik atau saran untuk perbaikan kebijakan trans koetaradja?
-

Lampiran 2 Tabulasi Data Variabel X dan Y

No	X						Y											
	X1	X2	X3	X4	X5	Total X	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	Y11	Total Y
1	1	2	3	4	3	13	3	3	5	3	4	3	4	4	4	4	3	40
2	1	4	5	4	1	15	3	5	4	1	4	3	4	5	5	4	1	39
3	4	4	4	2	5	19	5	2	4	5	5	5	5	5	4	5	4	49
4	4	4	4	4	4	20	3	3	5	3	4	4	4	4	4	3	4	41
5	4	4	4	4	4	20	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	43
6	4	4	4	5	5	22	4	3	4	5	4	4	5	4	5	5	4	47
7	5	5	5	2	5	22	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	55
8	4	4	2	5	4	19	5	4	1	4	4	4	5	4	4	4	5	44
9	4	4	4	4	4	20	4	2	4	4	4	4	4	4	4	5	2	41
10	5	4	5	3	5	22	5	3	5	4	5	4	5	4	4	5	5	49
11	4	4	4	4	5	21	5	3	4	4	4	4	4	4	2	5	4	43
12	4	4	4	4	4	20	4	3	4	5	4	4	5	4	4	4	4	45
13	5	4	4	4	5	22	3	3	5	5	5	5	5	5	4	5	5	50
14	5	5	5	3	4	22	5	2	5	3	5	5	4	5	2	4	5	45
15	4	5	3	5	5	22	4	3	5	4	4	4	5	4	4	5	4	46
16	5	4	4	4	5	22	4	5	5	5	5	5	2	5	5	5	3	49
17	4	5	4	4	5	22	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	45
18	4	4	4	4	4	20	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	43
19	4	4	4	4	4	20	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	44
20	5	4	4	4	5	22	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	54
21	5	5	4	4	5	23	5	3	5	4	4	4	4	5	4	5	4	47
22	4	4	4	4	5	21	4	4	4	4	4	4	5	4	4	5	4	46
23	4	4	4	4	4	20	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	44
24	4	4	4	4	4	20	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	43
25	4	4	4	4	5	21	3	3	5	5	4	4	4	4	4	5	4	45
26	4	4	5	4	4	21	5	4	4	5	3	3	4	4	3	4	4	43
27	5	4	5	4	4	22	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	5	44
28	5	4	4	4	5	22	4	2	5	4	4	5	5	5	2	5	5	46
29	4	5	5	4	4	22	5	2	4	4	4	4	4	4	2	5	5	43
30	5	4	5	5	5	24	4	3	5	4	5	5	4	5	4	5	5	49
31	5	5	5	5	5	25	5	3	5	4	5	5	5	5	4	5	5	51
32	5	5	4	5	5	24	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	55
33	4	5	1	1	4	15	5	3	4	4	4	4	5	4	4	5	4	46
34	1	4	1	1	1	8	4	5	1	5	1	1	3	1	1	1	1	24
35	1	1	4	3	1	10	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	12
36	4	1	4	3	5	17	1	4	5	4	4	4	4	5	4	5	4	44
37	4	5	4	4	4	21	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	45
38	4	4	4	3	5	20	3	4	4	5	4	4	5	4	4	5	4	46
39	4	4	4	4	5	21	5	3	4	4	4	4	4	4	5	5	4	46
40	4	5	4	4	4	21	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	43
41	4	4	4	4	4	20	4	3	4	4	4	4	4	4	4	5	4	44
42	4	4	4	4	4	20	3	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	41
43	3	4	4	4	4	19	2	4	4	4	3	4	5	4	4	5	4	43

44	4	4	4	3	4	19	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	43
45	4	4	3	4	4	19	4	3	4	4	3	3	4	3	3	4	3	38
46	2	3	5	4	5	19	3	3	4	4	4	4	4	4	1	5	4	40
47	5	5	4	2	4	20	4	3	4	4	2	3	4	4	2	4	3	37
48	4	4	2	4	2	16	2	2	3	2	2	2	2	2	2	1	2	22
49	4	2	4	4	4	18	2	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	40
50	4	4	4	3	4	19	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	45
51	4	4	4	4	5	21	4	2	5	4	5	5	4	5	2	5	5	46
52	4	4	4	4	4	20	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	45
53	5	4	4	4	4	21	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	43
54	5	4	4	5	4	22	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	44
55	3	4	5	5	5	22	4	2	5	4	5	5	4	5	4	5	5	48
56	3	5	5	3	5	21	5	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	46
57	5	5	4	1	5	20	4	3	5	4	1	2	3	3	2	5	5	37
58	4	4	2	4	4	18	2	1	3	5	3	2	3	3	2	4	3	31
59	4	4	3	2	4	17	2	3	5	4	4	3	4	4	2	5	5	41
60	4	4	4	2	4	18	4	1	4	2	3	1	4	2	1	5	1	28
61	4	3	3	4	4	18	1	1	4	5	2	1	2	3	2	4	4	29
62	4	3	4	4	4	19	4	2	5	5	4	3	2	4	2	5	5	41
63	4	4	4	3	4	19	4	2	4	4	4	4	2	3	3	4	4	38
64	4	4	3	1	4	16	4	5	5	5	4	3	1	3	2	5	5	42
65	5	4	2	3	5	19	2	1	5	5	4	3	2	2	1	5	5	35
66	4	4	4	4	4	20	2	1	4	5	4	3	1	2	2	5	5	34
67	4	4	4	4	5	21	2	3	5	5	5	4	4	4	4	5	5	46
68	4	5	4	4	4	21	4	2	4	4	4	4	3	3	3	4	4	39
69	4	4	4	4	4	20	4	2	4	4	4	3	2	3	3	4	4	37
70	3	4	4	5	4	20	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	44
71	3	4	4	4	4	19	4	4	5	4	5	4	5	4	5	4	5	49
72	3	5	3	5	3	19	5	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	40
73	2	4	3	4	3	16	4	3	5	3	5	3	5	3	5	3	5	44
74	1	5	3	3	3	15	5	3	4	3	4	3	4	3	4	2	4	39
75	1	4	2	5	2	14	5	2	3	2	3	2	3	2	3	1	3	29
76	5	3	1	4	1	14	3	1	5	1	5	1	5	1	5	1	5	33
77	1	5	1	2	1	10	5	1	4	1	4	1	4	1	4	5	4	34
78	1	4	5	5	5	20	4	5	2	5	2	1	2	5	2	1	2	31
79	2	2	1	3	1	9	2	1	5	1	5	1	5	1	5	1	5	32
80	2	5	1	3	1	12	5	1	3	1	3	1	3	1	3	2	3	26
81	5	3	2	4	2	16	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	28
82	3	3	2	5	2	15	3	2	4	2	4	2	4	2	4	2	4	33
83	5	4	2	3	2	16	4	2	5	2	5	2	5	2	5	5	5	42
84	2	5	5	4	5	21	5	5	3	5	3	5	3	5	3	3	3	43
85	5	3	3	3	3	17	3	3	4	3	4	3	4	3	4	5	4	40
86	5	4	2	3	5	19	4	5	3	5	3	5	3	5	3	2	3	41
87	4	5	5	3	2	19	3	2	3	2	3	2	3	2	3	5	3	31
88	5	3	5	2	5	20	3	5	3	5	3	5	3	5	3	5	3	43
89	3	3	4	3	5	18	3	5	2	5	2	5	2	5	2	4	2	37

90	4	2	5	2	4	17	2	4	3	4	3	4	3	4	3	5	3	38
91	5	3	3	4	5	20	3	5	2	5	2	5	2	5	2	3	2	36
92	3	2	4	5	3	17	2	3	4	3	4	3	4	3	4	4	4	38
93	4	4	5	3	4	20	4	4	5	4	5	4	5	4	5	5	5	50
94	5	5	3	4	5	22	5	5	3	5	3	5	3	5	3	3	3	43
95	4	2	4	3	3	16	3	3	4	3	4	3	4	3	4	4	4	39
96	3	4	5	4	4	20	4	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	39
97	3	3	3	4	5	18	3	5	4	5	4	5	3	3	2	4	5	43
98	1	4	5	4	4	18	4	4	4	3	4	4	4	4	4	5	4	44
99	3	4	4	2	5	18	4	2	5	4	3	3	3	3	3	5	5	40
100	1	4	5	4	5	19	3	2	5	4	4	4	4	3	1	5	5	40

Lampiran 3 Uji Validitas

Correlations

		X1	X2	X3	X4	X5	Total.X	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6
X1	Pearson Correlation	1	,148	,113	-,024	,430*	,609**	,058	,059	,292**	,364*	,234*	,379*
	Sig. (2-tailed)		,141	,261	,814	<,001	<,001	,565	,559	,003	<,001	,019	<,001
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X2	Pearson Correlation	,148	1	,076	-,006	,211*	,434**	,689*	,089	,145	,159	,124	,174
	Sig. (2-tailed)	,141		,454	,951	,036	<,001	<,001	,379	,151	,114	,219	,083
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X3	Pearson Correlation	,113	,076	1	,172	,545*	,662**	,097	,308**	,188	,347*	,153	,542*
	Sig. (2-tailed)	,261	,454		,086	<,001	<,001	,338	,002	,062	<,001	,130	<,001
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X4	Pearson Correlation	-,024	-,006	,172	1	,117	,401**	,035	,015	,032	,021	,268*	,198*
	Sig. (2-tailed)	,814	,951	,086		,246	<,001	,726	,880	,753	,832	,007	,048
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X5	Pearson Correlation	,430**	,211*	,545**	,117	1	,812**	,177	,378**	,280**	,811**	,187	,730*
	Sig. (2-tailed)	<,001	,036	<,001	,246		<,001	,078	<,001	,005	<,001	,063	<,001
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Total.X	Pearson Correlation	,609**	,434**	,662**	,401*	,812*	1	,322*	,297**	,328**	,605*	,327*	,707*
	Sig. (2-tailed)	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001		,001	,003	<,001	<,001	<,001	<,001
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Y1	Pearson Correlation	,058	,689**	,097	,035	,177	,322**	1	,207*	,057	,083	,230*	,257*
	Sig. (2-tailed)	,565	<,001	,338	,726	,078	,001		,039	,570	,412	,021	,010
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Y2	Pearson Correlation	,059	,089	,308**	,015	,378*	,297**	,207*	1	-,174	,478*	-,038	,522*
	Sig. (2-tailed)	,559	,379	,002	,880	<,001	,003	,039		,084	<,001	,707	<,001
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Y3	Pearson Correlation	,292**	,145	,188	,032	,280*	,328**	,057	-,174	1	,049	,700*	,210*
	Sig. (2-tailed)	,003	,151	,062	,753	,005	<,001	,570	,084		,630	<,001	,036
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Y4	Pearson Correlation	,364**	,159	,347**	,021	,811**	,605**	,083	,478**	,049	1	,011	,577*
	Sig. (2-tailed)	<,001	,114	<,001	,832	<,001	<,001	,412	<,001	,630		,911	<,001
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Y5	Pearson Correlation	,234*	,124	,153	,268*	,187	,327**	,230*	-,038	,700**	,011	1	,412*
	Sig. (2-tailed)	,019	,219	,130	,007	,063	<,001	,021	,707	<,001	,911		<,001
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Y6	Pearson Correlation	,379**	,174	,542**	,198*	,730*	,707**	,257*	,522**	,210*	,577*	,412*	1
	Sig. (2-tailed)	<,001	,083	<,001	,048	<,001	<,001	,010	<,001	,036	<,001	<,001	
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Y7	Pearson Correlation	,134	,190	,061	,153	,090	,205*	,291*	,082	,420**	-,089	,582*	,253*
	Sig. (2-tailed)	,185	,058	,547	,129	,372	,041	,003	,420	<,001	,376	<,001	,011

	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Y8	Pearson Correlation	,338**	,168	,614**	,226*	,752*	,732**	,246*	,600**	,197*	,608*	,276*	,820*
	Sig. (2-tailed)	<,001	,095	<,001	,024	<,001	<,001	,014	<,001	,050	<,001	,005	<,001
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Y9	Pearson Correlation	,131	,103	,029	,260*	-,054	,149	,242*	,254*	,358**	-,129	,610*	,228*
	Sig. (2-tailed)	,195	,306	,773	,009	,597	,139	,015	,011	<,001	,201	<,001	,022
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Y10	Pearson Correlation	,389**	,176	,484**	-,109	,592*	,547**	,086	,063	,510**	,418*	,404*	,476*
	Sig. (2-tailed)	<,001	,080	<,001	,281	<,001	<,001	,396	,530	<,001	<,001	<,001	<,001
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Y11	Pearson Correlation	,326**	,166	,099	,104	,319*	,353**	,140	-,140	,692**	,199*	,672*	,284*
	Sig. (2-tailed)	<,001	,098	,326	,302	,001	<,001	,165	,166	<,001	,047	<,001	,004
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Total.Y	Pearson Correlation	,410**	,329**	,458**	,178	,663*	,702**	,429*	,469**	,574**	,511**	,705*	,782*
	Sig. (2-tailed)	<,001	<,001	<,001	,076	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Sambungan table di atas

Correlations							
		Y7	Y8	Y9	Y10	Y11	Total.Y
X1	Pearson Correlation	,134	,338**	,131	,389**	,326**	,410**
	Sig. (2-tailed)	,185	<,001	,195	<,001	<,001	<,001
	N	100	100	100	100	100	100
X2	Pearson Correlation	,190	,168	,103	,176	,166	,329**
	Sig. (2-tailed)	,058	,095	,306	,080	,098	<,001
	N	100	100	100	100	100	100
X3	Pearson Correlation	,061	,614**	,029	,484**	,099	,458**
	Sig. (2-tailed)	,547	<,001	,773	<,001	,326	<,001

	N	100	100	100	100	100	100
X4	Pearson Correlation	,153	,226*	,260**	-,109	,104	,178
	Sig. (2-tailed)	,129	,024	,009	,281	,302	,076
	N	100	100	100	100	100	100
X5	Pearson Correlation	,090	,752**	-,054	,592**	,319**	,663**
	Sig. (2-tailed)	,372	<,001	,597	<,001	,001	<,001
	N	100	100	100	100	100	100
Total.X	Pearson Correlation	,205*	,732**	,149	,547**	,353**	,702**
	Sig. (2-tailed)	,041	<,001	,139	<,001	<,001	<,001
	N	100	100	100	100	100	100
Y1	Pearson Correlation	,291**	,246*	,242*	,086	,140	,429**
	Sig. (2-tailed)	,003	,014	,015	,396	,165	<,001
	N	100	100	100	100	100	100
Y2	Pearson Correlation	,082	,600**	,254*	,063	-,140	,469**
	Sig. (2-tailed)	,420	<,001	,011	,530	,166	<,001
	N	100	100	100	100	100	100
Y3	Pearson Correlation	,420**	,197*	,358**	,510**	,692**	,574**
	Sig. (2-tailed)	<,001	,050	<,001	<,001	<,001	<,001
	N	100	100	100	100	100	100
Y4	Pearson Correlation	-,089	,608**	-,129	,418**	,199*	,511**
	Sig. (2-tailed)	,376	<,001	,201	<,001	,047	<,001
	N	100	100	100	100	100	100
Y5	Pearson Correlation	,582**	,276**	,610**	,404**	,672**	,705**
	Sig. (2-tailed)	<,001	,005	<,001	<,001	<,001	<,001
	N	100	100	100	100	100	100
Y6	Pearson Correlation	,253*	,820**	,228*	,476**	,284**	,782**
	Sig. (2-tailed)	,011	<,001	,022	<,001	,004	<,001
	N	100	100	100	100	100	100
Y7	Pearson Correlation	1	,255*	,620**	,267**	,399**	,598**
	Sig. (2-tailed)		,010	<,001	,007	<,001	<,001
	N	100	100	100	100	100	100
Y8	Pearson Correlation	,255*	1	,221*	,448**	,132	,750**
	Sig. (2-tailed)	,010		,027	<,001	,191	<,001
	N	100	100	100	100	100	100
Y9	Pearson Correlation	,620**	,221*	1	,115	,281**	,564**

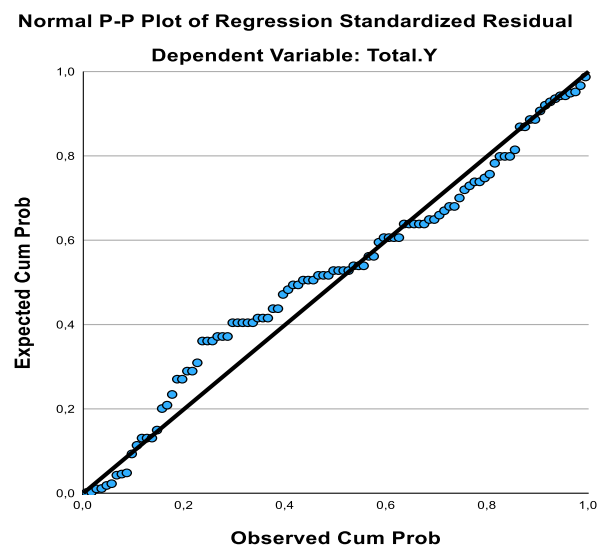
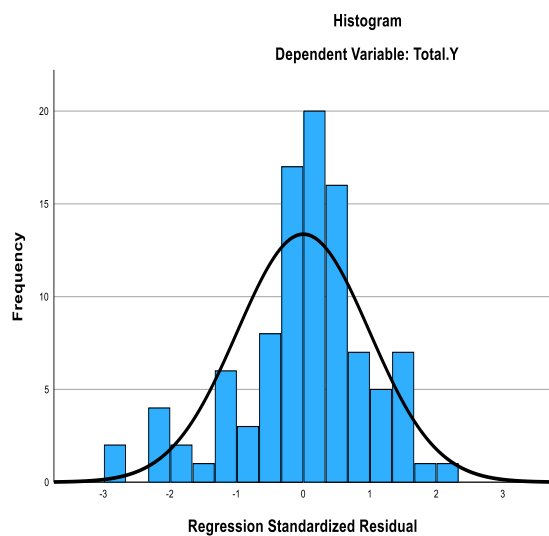
	Sig. (2-tailed)	<,001	,027		,253	,005	<,001
	N	100	100	100	100	100	100
	Pearson Correlation	,267**	,448**	,115	1	,427**	,639**
Y10	Sig. (2-tailed)	,007	<,001	,253		<,001	<,001
	N	100	100	100	100	100	100
	Pearson Correlation	,399**	,132	,281**	,427**	1	,589**
Y11	Sig. (2-tailed)	<,001	,191	,005	<,001		<,001
	N	100	100	100	100	100	100
	Pearson Correlation	,598**	,750**	,564**	,639**	,589**	1
Total.Y	Sig. (2-tailed)	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	
	N	100	100	100	100	100	100
	Pearson Correlation	,598**	,750**	,564**	,639**	,589**	1

Lampiran 4 Uji Realibilitas

Item-Total Statistics				
	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X1	56,3200	80,179	,402	,848
X2	56,1200	84,531	,305	,851
X3	56,3300	79,860	,471	,844
X4	56,4100	86,224	,166	,858
X5	56,0800	74,903	,700	,831
Y1	56,3400	82,813	,327	,851
Y2	56,8900	81,473	,336	,852
Y3	56,0000	81,737	,458	,845
Y4	56,2100	79,380	,494	,843
Y5	56,2300	80,058	,566	,840
Y6	56,4400	73,683	,764	,827
Y7	56,2800	81,436	,425	,846
Y8	56,3600	74,738	,748	,829
Y9	56,6400	81,546	,367	,849
Y10	55,9700	77,100	,574	,838
Y11	56,1300	80,559	,472	,844

Lampiran 5 Uji Asumsi Klasik

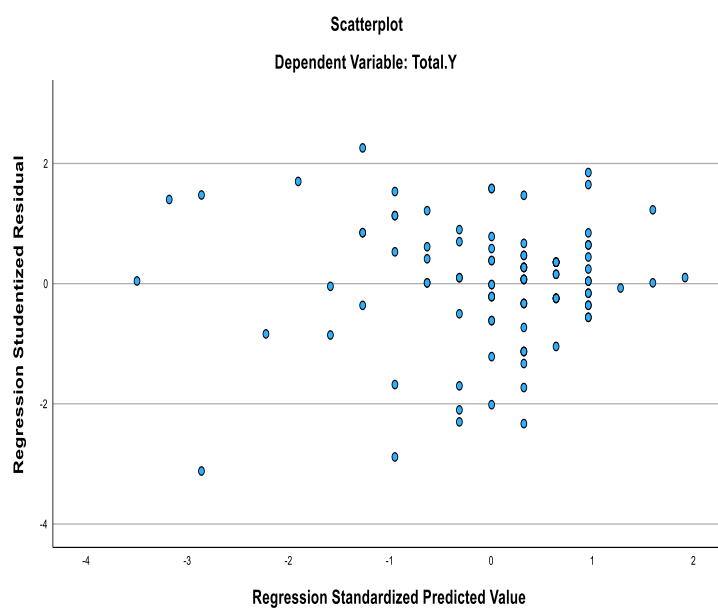
Uji Normalitas (Histogram dan P-Plot)



Uji Multikolineritas

Coefficients ^a								
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	Collinearity Statistics
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	11,220	3,099		3,620	<,001		
	Total.X	1,571	,161	,702	9,757	<,001	1,000	1,000

Uji Heterokedasititas (Scatterplot)



Lampiran 6 Hasil Uji Regresi Linier Berganda

Coefficients ^a								
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	Collinearity Statistics
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	11,220	3,099		3,620	<,001		
	Total.X	1,571	,161	,702	9,757	<,001	1,000	1,000

Lampiran 7 Hasil Uji Hipotesis

Uji Simultan (F)

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	2407,417	1	2407,417	95,200	<,001 ^b
	Residual	2478,223	98	25,288		
	Total	4885,640	99			
a. Dependent Variable: Total.Y						
b. Predictors: (Constant), Total.X						

Uji Koefisien Determinasi (R²)

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,702 ^a	,493	,488	5,02872
a. Predictors: (Constant), X				

Lampiran 8 Distribusi Nilai R Tabel

Df= n-k = 100-2 = 98, R Tabel = 0,1966

Tabel r untuk df = 51 - 100

df = (N-2)	Tingkat signifikansi untuk uji satu arah				
	0.05	0.025	0.01	0.005	0.0005
	Tingkat signifikansi untuk uji dua arah				
	0.1	0.05	0.02	0.01	0.001

51	0.2284	0.2706	0.3188	0.3509	0.4393
52	0.2262	0.2681	0.3158	0.3477	0.4354
53	0.2241	0.2656	0.3129	0.3445	0.4317
54	0.2221	0.2632	0.3102	0.3415	0.4280
55	0.2201	0.2609	0.3074	0.3385	0.4244
56	0.2181	0.2586	0.3048	0.3357	0.4210
57	0.2162	0.2564	0.3022	0.3328	0.4176
58	0.2144	0.2542	0.2997	0.3301	0.4143
59	0.2126	0.2521	0.2972	0.3274	0.4110
60	0.2108	0.2500	0.2948	0.3248	0.4079
61	0.2091	0.2480	0.2925	0.3223	0.4048
62	0.2075	0.2461	0.2902	0.3198	0.4018
63	0.2058	0.2441	0.2880	0.3173	0.3988
64	0.2042	0.2423	0.2858	0.3150	0.3959
65	0.2027	0.2404	0.2837	0.3126	0.3931
66	0.2012	0.2387	0.2816	0.3104	0.3903
67	0.1997	0.2369	0.2796	0.3081	0.3876
68	0.1982	0.2352	0.2776	0.3060	0.3850
69	0.1968	0.2335	0.2756	0.3038	0.3823
70	0.1954	0.2319	0.2737	0.3017	0.3798
71	0.1940	0.2303	0.2718	0.2997	0.3773
72	0.1927	0.2287	0.2700	0.2977	0.3748
73	0.1914	0.2272	0.2682	0.2957	0.3724
74	0.1901	0.2257	0.2664	0.2938	0.3701
75	0.1888	0.2242	0.2647	0.2919	0.3678
76	0.1876	0.2227	0.2630	0.2900	0.3655
77	0.1864	0.2213	0.2613	0.2882	0.3633
78	0.1852	0.2199	0.2597	0.2864	0.3611
79	0.1841	0.2185	0.2581	0.2847	0.3589

80	0.1829	0.2172	0.2565	0.2830	0.3568
81	0.1818	0.2159	0.2550	0.2813	0.3547
82	0.1807	0.2146	0.2535	0.2796	0.3527
83	0.1796	0.2133	0.2520	0.2780	0.3507
84	0.1786	0.2120	0.2505	0.2764	0.3487
85	0.1775	0.2108	0.2491	0.2748	0.3468
86	0.1765	0.2096	0.2477	0.2732	0.3449
87	0.1755	0.2084	0.2463	0.2717	0.3430
88	0.1745	0.2072	0.2449	0.2702	0.3412
89	0.1735	0.2061	0.2435	0.2687	0.3393
90	0.1726	0.2050	0.2422	0.2673	0.3375
91	0.1716	0.2039	0.2409	0.2659	0.3358
92	0.1707	0.2028	0.2396	0.2645	0.3341
93	0.1698	0.2017	0.2384	0.2631	0.3323
94	0.1689	0.2006	0.2371	0.2617	0.3307
95	0.1680	0.1996	0.2359	0.2604	0.3290
96	0.1671	0.1986	0.2347	0.2591	0.3274
97	0.1663	0.1975	0.2335	0.2578	0.3258
98	0.1654	0.1966	0.2324	0.2565	0.3242
99	0.1646	0.1956	0.2312	0.2552	0.3226
100	0.1638	0.1946	0.2301	0.2540	0.3211

Lampiran 9 Distribusi Nilai T Tabel

Df = n-k = 100-2 = 98, T Tabel = 1.984

Titik Persentase Distribusi t (df = 81 –120)

Pr	0.25	0.10	0.05	0.025	0.01	0.005	0.001
df	0.50	0.20	0.10	0.050	0.02	0.010	0.002
81	0.67753	1.29209	1.66388	1.98969	2.37327	2.63790	3.19392
82	0.67749	1.29196	1.66365	1.98932	2.37269	2.63712	3.19262
83	0.67746	1.29183	1.66342	1.98896	2.37212	2.63637	3.19135

84	0.67742	1.29171	1.66320	1.98861	2.37156	2.63563	3.19011
85	0.67739	1.29159	1.66298	1.98827	2.37102	2.63491	3.18890
86	0.67735	1.29147	1.66277	1.98793	2.37049	2.63421	3.18772
87	0.67732	1.29136	1.66256	1.98761	2.36998	2.63353	3.18657
88	0.67729	1.29125	1.66235	1.98729	2.36947	2.63286	3.18544
89	0.67726	1.29114	1.66216	1.98698	2.36898	2.63220	3.18434
90	0.67723	1.29103	1.66196	1.98667	2.36850	2.63157	3.18327
91	0.67720	1.29092	1.66177	1.98638	2.36803	2.63094	3.18222
92	0.67717	1.29082	1.66159	1.98609	2.36757	2.63033	3.18119
93	0.67714	1.29072	1.66140	1.98580	2.36712	2.62973	3.18019
94	0.67711	1.29062	1.66123	1.98552	2.36667	2.62915	3.17921
95	0.67708	1.29053	1.66105	1.98525	2.36624	2.62858	3.17825
96	0.67705	1.29043	1.66088	1.98498	2.36582	2.62802	3.17731
97	0.67703	1.29034	1.66071	1.98472	2.36541	2.62747	3.17639
98	0.67700	1.29025	1.66055	1.98447	2.36500	2.62693	3.17549
99	0.67698	1.29016	1.66039	1.98422	2.36461	2.62641	3.17460
100	0.67695	1.29007	1.66023	1.98397	2.36422	2.62589	3.17374
101	0.67693	1.28999	1.66008	1.98373	2.36384	2.62539	3.17289
102	0.67690	1.28991	1.65993	1.98350	2.36346	2.62489	3.17206
103	0.67688	1.28982	1.65978	1.98326	2.36310	2.62441	3.17125
104	0.67686	1.28974	1.65964	1.98304	2.36274	2.62393	3.17045
105	0.67683	1.28967	1.65950	1.98282	2.36239	2.62347	3.16967
106	0.67681	1.28959	1.65936	1.98260	2.36204	2.62301	3.16890
107	0.67679	1.28951	1.65922	1.98238	2.36170	2.62256	3.16815
108	0.67677	1.28944	1.65909	1.98217	2.36137	2.62212	3.16741
109	0.67675	1.28937	1.65895	1.98197	2.36105	2.62169	3.16669
110	0.67673	1.28930	1.65882	1.98177	2.36073	2.62126	3.16598
111	0.67671	1.28922	1.65870	1.98157	2.36041	2.62085	3.16528
112	0.67669	1.28916	1.65857	1.98137	2.36010	2.62044	3.16460
113	0.67667	1.28909	1.65845	1.98118	2.35980	2.62004	3.16392
114	0.67665	1.28902	1.65833	1.98099	2.35950	2.61964	3.16326
115	0.67663	1.28896	1.65821	1.98081	2.35921	2.61926	3.16262
116	0.67661	1.28889	1.65810	1.98063	2.35892	2.61888	3.16198
117	0.67659	1.28883	1.65798	1.98045	2.35864	2.61850	3.16135
118	0.67657	1.28877	1.65787	1.98027	2.35837	2.61814	3.16074
119	0.67656	1.28871	1.65776	1.98010	2.35809	2.61778	3.16013
120	0.67654	1.28865	1.65765	1.97993	2.35782	2.61742	3.15954