

Pelaksanaan Fungsi Koordinasi Dalam Mengatasi Transportasi Ilegal di Kota Padang

Reviolla Monicca

(0910843042)

Rozidateno P. Hanida, S. IP, M. PA, Desna Aromatica, S. AP, M. AP

e-mail : reviolamonicca@ymail.com

Abstrak. Tujuan dalam penelitian ini yaitu mengetahui pelaksanaan fungsi koordinasi dalam mengatasi permasalahan transportasi ilegal di Kota Padang serta mengetahui hambatan-hambatan pelaksanaan koordinasi dalam mengatasi permasalahan transportasi ilegal di Kota Padang. Teori yang digunakan adalah pendekatan untuk koordinasi yang efektif dari James A.F. Stoner. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan pendekatan kualitatif dengan tipe penelitian deskriptif. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan wawancara, observasi dan dokumentasi. Sementara teknik uji keabsahan data yang digunakan peneliti yaitu triangulasi sumber data. Pemilihan informan dengan *teknik purposive sampling*. Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, peneliti menarik kesimpulan dari penelitian ini yaitu koordinasi dalam mengatasi travel ilegal yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika, Satlantas dan organda tidak berjalan secara efektif. Adapun saran dari peneliti adalah sebaiknya Instansi yang terlibat dalam koordinasi diminta agar lebih proaktif sehingga terjadi kesinkronan dalam koordinasi, dilakukan razia berkepanjangan minimal selama satu (1) bulan agar sopir dan pemilik travel ilegal jera. Razia tidak hanya dilakukan di perbatasan kota tetapi juga dilakukan razia warung-warung yang sering dijadikan tempat menaikkan penumpang oleh sopir travel ilegal tersebut. Instansi yang terlibat dalam masalah ini juga dapat membahas kembali dan mencarikan solusi yang terbaik agar kendaraan yang digunakan segera bisa ditentukan sesuai dengan situasi dan kondisi yang ada. Hal ini dilatarbelakangi banyaknya keluhan dari sopir travel ilegal terhadap syarat-syarat untuk menjadikan AJDP yang menyulitkan baginya.

Kata Kunci : Koordinasi, Transportasi Ilegal.

Abstrak. The purposes of theoretic are know the implementation coordination function in addressing the issue of illegal transportation in the city of Padang and to know the constraints of coordination in addressing the issue of illegal travel in the city of Padang. The theory is used an approach to effective coordination of James AF Stoner. In this study, researchers used a qualitative approach with descriptive type. Data was collected by interview, observation and documentation. While the validity of test techniques that researchers used data triangulation of data sources. Selection of informants by purposive sampling technique. Based on the research that has been done, The conclusion of this study is to address the illegal transportation coordination undertaken by the Communication and Information Technology Department of Transportation, Traffic Unit and Organda not run effectively. As for the suggestion of the researcher is involved in the agency should be asked to be more proactive coordination so there is similarity in the coordination, conducted raids prolonged minimum of one (1) month to have a driver and owner of illegal travel deterrent. Raids are not only made border city but also made raids stalls are often used as place to raise the illegal travel of passangers by the driver. Agencies involved in this issue also can discuss back and find the best solution so that the vehicle used to travel soon be determined accordance with

the existing circumstances and conditions. This is motivated many complaints from drivers of illegal transportation terms that make it difficult for him to make AJDP.

Pendahuluan

Transportasi merupakan unsur yang penting dan berfungsi sebagai urat nadi kehidupan masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi pada saat sekarang ini. Secara konsep, menurut Salim (1993:6) transportasi diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain. Kota Padang memiliki luas 694,96 km² dengan jumlah penduduk tahun 2011 sebanyak 844.316 orang dan merupakan jumlah penduduk terbanyak di Sumatera Barat. (Data BPS Provinsi Sumatera Barat). Dengan kepadatan penduduk yang demikian tentunya Kota Padang memerlukan jumlah angkutan yang sebanding dengan jumlah penduduknya. Sebelumnya angkutan umum dalam bepergian baik antar provinsi maupun dalam provinsi dikenal dengan Angkutan Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP). Dalam hal ini peneliti lebih melakukan penelitian di AKDP dikarenakan pengguna AKDP tahun 2013 lebih banyak dibandingkan AKAP. Jumlah AKDP Tahun 2013 sebanyak 1893 (Data

Dishubkominfo Padang). Dengan jumlah tersebut tidak mampu untuk menampung penumpang yang akan bepergian ke luar kota padang, karena jumlah penduduk tidak sebanding dengan akses transportasi yang akan digunakan oleh masyarakat.

Pada saat sekarang ini masyarakat menginginkan pelayanan lebih dalam aktivitas bepergiannya yaitu jasa pelayanan antar jemput rumah dan jasa pelayanan tersebut tidak disediakan oleh AKDP. Hal tersebut dimanfaatkan oleh kendaraan-kendaraan pribadi yang dikenal masyarakat dengan travel ilegal. Travel ilegal ini menurut Yudi Indra termasuk moda transportasi darat yang digunakan masyarakat untuk melakukan perjalanannya dari suatu tempat ke tempat lain, tetapi moda ini bersifat ilegal karena tidak mampu memenuhi syarat keamanan kendaraan, tidak memiliki izin operasional sehingga bisa mengancam keselamatan penumpangnya. Travel ilegal banyak mencari penumpang di perempatan jalan raya seperti simpang Bypass Lubukbegalung, simpang Gaung, Teluk Bayur, dan kawasan Air tawar, sekitar Masjid Taqwa Muhammadiyah atau bundaran Air Mancur, Jalan Pemuda tepatnya di sekitar Andalas Plaza terlihat

ramai kendaraan roda empat berbagai merek parkir di kawasan tersebut. Berdasarkan observasi awal peneliti, dapat disimpulkan penggunaan travel ilegal Padang - Bukittinggi mencapai tingkat mobilisasi tertinggi yaitu pengguna travel ilegalnya mencapai 840 orang/hari. Padang - Painan pengguna travel ilegalnya mencapai 770 orang/hari. Padang - Payakumbuh pengguna travel ilegalnya mencapai 525 orang/hari. Padang - Batusangkar pengguna travel ilegalnya 420 orang/hari. Padang - Solok pengguna travel ilegalnya 546 orang/hari. Padang - Sawahlunto/ Sijunjung mencapai 294 orang/hari. Padang - Pulau Punjung pengguna travel ilegalnya 420 orang/hari, dan Padang - Sungai Rumbai pengguna travel ilegalnya mencapai 490 orang/hari. (Data Primer peneliti). Peneliti lebih berfokus melakukan penelitian terhadap trayek Padang - bukittinggi, karena dari data diatas pengguna travel ilegalnya tertinggi dari daerah lainnya.

Untuk mengatasi permasalahan travel ilegal ini diperlukan keterlibatan dari Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Padang, Satlantas Polresta Padang, Organda Kota Padang sebagai instansi dalam mengatur permasalahan ini. Dalam hal ini kewenangan Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika terkait

permasalahan ini adalah yaitu Dishubkominfo mengajak travel ilegal untuk menyegerakan perizinin operasional dengan sosialisasi, mengeluarkan izin trayek bagi pemilik travel ilegal yang telah memenuhi syarat menjadi travel resmi, dan berkoordinasi apabila travel tidak mengindahkan akan ditindaklanjuti oleh Satlantas berupa pemberian sanksi yaitu memberikan tilang terhadap surat-surat kendaraannya. Organda juga ikut mensosialisasikan kepada pemilik travel ilegal untuk menjadikannya travelnya menjadi travel yang resmi sesuai dengan kriteria yang telah ditentukan.

Menurut Stoner (1994 : 321) untuk melaksanakan koordinasi yang efektif oleh Dishubkominfo, Satlantas, dan Organda dapat dilakukan dengan teknik manajemen dasar, terdiri dari hierarki manajerial untuk mengetahui apakah terjadi hierarki manajerial dalam melaksanakan koordinasi. Membuat aturan dan prosedur untuk menangani kejadian-kejadian rutin terkait permasalahan ini, serta menyusun rencana-rencana koordinasi yang dilakukan untuk memberantas travel ilegal yang semakin banyak seperti pemberian sanksi yang tegas kepada sopir atau pemilik travel ilegal. Meningkatkan koordinasi potensial terdiri dari sistem informasi vertikal, melihat bagaimana sistem informasi dalam melakukan

koordinasi, apakah terjadi secara vertikal. Hubungan-hubungan lateral melihat bagaimana hubungan koordinasi Dishubkominfo dan Satlantas dalam melakukan razia baik membicarakan kapan dan dimana akan melakukan razia tersebut, serta hubungan koordinasi antara Dishubkominfo dan Organda dalam memberikan sosialisasi kepada pengusaha AKDP atau agen travel ilegal agar segera menjadikan kendaraanya menjadi AJDP Dengan alasan inilah peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul Pelaksanaan Fungsi Koordinasi Dalam Mengatasi Travel ilegal di Kota Padang.

Dengan demikian yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini adalah Bagaimana Pelaksanaan Fungsi Koordinasi Dalam mengatasi Transportasi Ilegal di Kota Padang.

Sementara itu, tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pelaksanaan fungsi koordinasi dalam mengatasi transportasi ilegal di Kota Padang dan mengetahui hambatan-hambatan pelaksanaan fungsi koordinasi dalam mengatasi travel ilegal di Kota Padang.

Penelitian mengenai koordinasi pernah diteliti oleh Brasta Prahara (2009) yang judulnya “Koordinasi Pengelolaan Kepegawaian Daerah“, dan penelitian koordinasi selanjutnya oleh Kosyalia Devi (2011) dengan judul “Pengaruh Koordinasi

dan Pendelegasian Wewenang terhadap Prestasi Kerja Karyawan pada Bagian Sumber Daya Manusia (SDM) PT.Perkebunan Nusantara (IV) Persero, Medan.

Koordinasi menurut Keban (2008 : 95) adalah suatu proses peintegrasian kegiatan-kegiatan / target tujuan dari berbagai unit kerja dari suatu organisasi agar dapat mencapai tujuan secara efisien. Tanpa koordinasi, individu-individu dan bagian-bagian yang ada akan bekerja menuju arah yang berlainan dengan irama / kecepatan yang berbeda-beda. Demikian pula tanpa koordinasi, masing-masing dengan mengorbankan kepentingan organisasi secara keseluruhan.

Koordinasi menurut Stoner (1994 : 318) adalah proses pepaduan tujuan dan kegiatan unit-unit yang terpisah (departemen atau bidang- bidang fungsional) dalam suatu perusahaan untuk mencapai tujuan perusahaan secara efisien. Tanpa koordinasi, orang – orang atau departemen akan kehilangan pandangan tentang peranan mereka dalam perusahaan. Dan jika demikian halnya, maka mereka mungkin akan mulai mengejar kepentingan mereka sendiri, yang akan mengorbankan tujuan perusahaan secara keseluruhan.

Mooney dan Reily mendefinisikan koordinasi adalah sebagai pencapaian usaha kelompok secara teratur dan

kesatuan tindakan di dalam mencapai tujuan bersama. Sedangkan menurut Mc.Ferland, koordinasi adalah suatu proses di mana pimpinan mengembangkan pola usaha kelompok secara teratur di antara bawahannya dan menjamin kesatuan tindakan di dalam mencapai tujuan bersama. (Handayaniingrat, 1980 : 89)

Aktivitas unit organisasi berbeda dalam hal sejauh mana aktivitas itu perlu dipadukan dengan aktivitas unit lainnya. Kebutuhan akan koordinasi tergantung pada persyaratan bentuk dan komunikasi tugas-tugas yang dilakukan dan tingkat ketergantungan berbagai sub unit yang melaksanakan tugas tersebut. Apabila tugas-tugas tersebut memerlukan atau dapat memperoleh manfaat dari arus informasi antar unit, maka yang terbaik adalah tingkat koordinasi yang tinggi. Akan tetapi, apabila persyaratan atau manfaat sedemikian itu tidak ada, maka pekerjaan tersebut mungkin lebih baik diselesaikan interaksi dengan anggota unit-unit lainnya apabila tidak banyak memerlukan waktu.

Koordinasi yang tinggi kemungkinan besar juga akan bermanfaat bagi pekerjaan yang tidak rutin dan tidak dapat diperkirakan sebelumnya, pekerjaan dengan faktor-faktor lingkungan yang cepat berubah, dan pekerjaan yang

mempunyai tingkat ketergantungan yang tinggi (sebagai contoh, apabila sebuah unit tidak dapat berfungsi tanpa memperoleh informasi atau komponen produk dari unit lain). Suatu tingkat koordinasi yang tinggi juga diperlukan oleh perusahaan yang menetapkan sasaran prestasi.

Adapun unsur-unsur koordinasi menurut Syafiie (1999 : 89), meliputi

1. Pengaturan
2. Sinkronisasi
3. Kepentingan bersama
4. Tujuan bersama

Pelaksanaan koordinasi oleh Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika, Satlantas dan Organda harus berjalan efektif sehingga mendapati hasil yang maksimal. Berdasarkan atas definisi Mc. Ferland, maka koordinasi mempunyai ciri-ciri sebagai berikut (Handayaniingrat, 1980 : 89)

- a. Bahwa tanggung jawab daripada koordinasi adalah terletak pada pimpinan.

Oleh karena itu koordinasi adalah merupakan tugas dari pimpinan. Koordinasi sering dicampuradukkan dengan kata koperasi yang sebenarnya mempunyai arti yang berbeda. Sekalipun demikian pimpinan tidak mungkin mengadakan

koordinasi apabila mereka tidak melakukan kerja sama. Oleh karena itu maka kerja sama merupakan suatu syarat yang sangat penting dalam membantu pelaksanaan daripada koordinasi. Jelasnya bahwa koordinasi berbeda dengan koperasi.

b. Adanya proses

Sebab koordinasi adalah pekerjaan daripada pimpinan yang bersifat kesinambungan dan harus dikembangkan sehingga tujuan dapat tercapai dengan baik.

c. Pengaturan secara teratur daripada usaha kelompok.

Koordinasi adalah konsep yang ditetapkan di dalam kelompok, bukan terhadap usaha individu, maka sejumlah daripada individu yang bekerja sama, di mana dengan koordinasi menghasilkan suatu usaha kelompok yang sangat penting untuk mencapai efisiensi dalam melaksanakan kegiatan organisasi.

d. Konsep kesatuan tindakan

Kesatuan dari usaha berarti bahwa pemimpin harus

mengatur sedemikian rupa usaha-usaha daripada tiap kegiatan individu sehingga terdapat adanya keserasian si dalam mencapai hasil. Kesatuan tindakan ini adalah merupakan suatu kewajiban daripada pemimpin untuk memperoleh suatu koordinasi yang baik. Dengan mengatur jadwal waktu dimaksudkan bahwa kesatuan usaha itu dapat berjalan sesuai dengan waktu yang telah direncanakan.

e. Tujuan koordinasi adalah tujuan bersama. Kesatuan dari pada usaha meminta suatu pengertian kepada semua individu, agar ikut serta melaksanakan tujuan sebagai kelompok, dimana mereka bekerja.

Dalam melaksanakan koordinasi antar instansi, ada beberapa bentuk koordinasi yang dilaksanakan menurut Handyaningrat (1980 : 90), antara lain :

1. Koordinasi Intern;
2. Koordinasi Fungsional.

Adapun perbedaan antara kedua bentuk koordinasi tersebut adalah :

1. Koordinasi Intern, yaitu koordinasi yang dilakukan oleh atasannya langsung. Dalam koordinasi ini Kepala/Manager wajib mengkoordinasikan kegiatan-kegiatan daripada bawahannya, apakah bawahannya telah melakukan tugas pekerjaannya sesuai dengan kebijaksanaan atau tugas pokoknya. Untuk mengetahui kemampuan seorang Kepala/Manager dalam mengkoordinasikan bawahannya, tergantung daripada beberapa jumlah bawahan yang dapat dikoordinasikan secara efektif.
2. Koordinasi Fungsional, yaitu koordinasi yang dilakukan secara horizontal. Hal ini disebabkan karena sebuah unit organisasi tidak mungkin dapat melakukan sendiri tanpa bantuan unit organisasi lainnya. Dengan kata lain bahwa koordinasi fungsional wajib dilakukan karena unit-unit/ organisasi lainnya mempunyai hubungan secara fungsional dalam pelaksanaan tugas pokoknya. Pada penelitian ini diperlukan koordinasi secara

horizontal oleh Dinas Perhubungan, Satlantas Polresta dan Organda karena tanpa memerlukan koordinasi secara horizontal ini tugas yang akan dilakukan tidak akan berjalan secara efektif. Dalam koordinasi fungsional ini dapat pula dibedakan antara koordinasi fungsional yang bersifat intern dan ekstern.

1. Koordinasi Fungsional yang bersifat intern, yaitu bahwa unit dalam organisasi diperlukan koordinasi secara horizontal. Koordinasi fungsional ini diperlukan, karena antara unit satu dengan unit lainnya mempunyai hubungan kerja secara fungsional.
2. Koordinasi Fungsional yang bersifat ekstern, ialah koordinasi antara organisasi satu dengan organisasi lainnya. Hal ini mungkin menyangkut satu atau beberapa organisasi. Koordinasi fungsional ini dilakukan, karena sebuah organisasi tidak mungkin menyelenggarakan tugasnya tanpa bantuan dari organisasi lainnya.
 2. Pendekatan antar disiplin
Sesuai dengan tugas pokok Pemerintah RI, bahwa departemen-departemen dan lembaga-lembaga Pemerintah

non departemen, adalah melaksanakan sebagian tugas pokok pemerintah dibidangnya masing-masing. Untuk mencapainya diperlukan pendekatan antar disiplin (ilmu pengetahuan) yang diperlukan oleh tiap-tiap departemen atau lembaga non departemen. Untuk itu diperlukanlah KIS (Koordinasi, Integrasi, Sinkronisasi) agar tugas-tugas pemerintah itu dapat dilakukan secara simultan, seirama, dan serasi.

3. Pendekatan lintas sektoral atau serba fungsi

Dalam sebuah proyek pembangunan menyangkut berbagai sektor/sub sektor. Oleh karena itu, agar proyek ini dapat dimanfaatkan sebesar-besarnya oleh masyarakat, diperlukan pendekatan terhadap berbagai sektor/sub sektor.

Menurut Salim (1993 : 6) dalam transportasi kita melihat dua kategori, yaitu :

1. Pemindahan bahan-bahan dan hasil-hasil produksi dengan menggunakan alat angkut.

2. Mengangkut penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.

Dengan ini dapat disimpulkan bahwa definisi transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi terlihat ada dua unsur yang terpenting yaitu :

- a. Pemindahan atau pergerakan (movement)

- b. Secara fisik mengubah tempat dari barang (komoditi) dan penumpang ke tempat lain

Untuk melihat apakah dalam suatu negara memiliki sistem transportasi yang baik, maka menurut Sadyohutomo (2008 : 53) untuk melihat standar kualitas dan kuantitas dari alat pendukung transportasi tersebut antara lain :

1. Aman

Apakah objek yang diangkat aman selama proses perpindahan dan mencapai tujuan dalam keadaan utuh. Dalam hal ini tidak rusak atau hancur.

2. Cepat

Apakah objek yang diangkat dapat mencapai tujuan sesuai dengan batasan waktu yang telah ditentukan.

3. Lancar

Apakah selama proses perpindahan, objek yang diangkat terjaga keutuhannya

dan situasi bagi sang pengangkut menyenangkan

4. Nyaman

Apakah selama proses perpindahan objek yang diangkut terjaga keutuhannya dan situasi bagi sang pengangkut menyenangkan.

5. Ekonomis

Apakah proses perpindahan tidak memakan biaya yang tinggi dan merugikan objek yang diangkut.

6. Ramah lingkungan

Tidak berdampak negatif yang dapat merusak lingkungan (misalnya kebisingan, getaran, dan gas buang).

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan kualitatif. Peneliti menggunakan metode penelitian kualitatif adalah karena pendekatan ini paling tepat digunakan untuk menganalisis data yang didapatkan dari informan. Sementara tipe penelitian deskriptif digunakan dalam penelitian ini karena peneliti ingin menjelaskan dan mendeskripsikan pelaksanaan fungsi koordinasi dalam mengatasi permasalahan travel ilegal di Kota Padang serta mengetahui hambatan-hambatan pelaksanaannya.

Lokasi penelitian sendiri berlokasi di Kota Padang. Teknik pengumpulan data yang dilakukan peneliti adalah dengan wawancara, dokumentasi dan observasi. Berdasarkan teknik pemilihan informan

purposive sampling. Unit analisis dalam penelitian ini adalah Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Padang, Satlantas Padang dan Organda Padang. Triangulasi dilakukan pada Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Bukittinggi, Satlantas Bukittinggi, Organda Bukittinggi, Organda Bukittinggi, Agen Travel liar dan Sopir Travel ilegal.

Pelaksanaan Fungsi Koordinasi Dalam Mengatasi Travel Ilegal di Kota Padang

Moda transportasi darat yang diperuntukkan buat bersama (orang banyak), kepentingan bersama, menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan yang sama, serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan dan para pelaku perjalanan harus wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan tersebut apabila angkutan umum ini sudah mereka pilih yang dikenal dengan kendaraan umum (public transportation). (Miro, 2005:116).
Kendaraan umum terbagi atas :

a. Bus

Bus adalah Kendaraan Bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari 8 (delapan) orang, termasuk untuk Pengemudi atau yang

beratnya lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram. Istilah bus ini berasal dari bahasa Latin, omnibus, yang berarti "(kendaraan yang berhenti) di semua (perhentian)". Ukurannya bermacam-macam. Bus besar untuk beroperasi di jalan-jalan raya yang lebar dan transportasi jarak jauh. Bus kecil beroperasi di kampung atau jalan kecil antar kota kabupaten.

Adapun alur prosedur perizinan bus adalah pemohon mengisi formulir permohonan izin usaha angkutan jalan dengan syarat sebagai berikut :

- Surat Permohonan
- Fotocopy Akte Pendirian, bagi Badan Usaha dan Koperasi
- Fotocopy jati diri bagi perorangan
- Fotocopy Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK)
- Fotocopy Buku Uji Kendaraan Bermotor
- Surat Pernyataan kesanggupan untuk menyediakan fasilitas penyimpanan kendaraan.

Setelah melengkapi persyaratan diatas Dishubkominfo menerbitkan surat keputusan izin usaha angkutan jalan jika berkas permohonannya telah disetujui. Setelah disetujui dishub menerbitkan Surat Keputusan

Pelaksanaan Izin Usaha Angkutan Jalan dan Kartu Izin usaha angkutan Jalan.

b. Angkutan kota

Angkutan kota adalah sebuah moda transportasi perkotaan yang merujuk kepadakendaraan umum dengan rute yang sudah ditentukan. Tidak seperti bus yang mempunyai halte sebagai tempat perhentian yang sudah ditentukan, angkutan kota dapat berhenti untuk menaikkan atau menurunkan penumpang di mana saja.

Adapun prosedur perizinan angkutan kota adalah Pemohon mengisi formulir permohonan pengajuan izin trayek menyertakan foto kopy STNK, foto kopy STUK, dan foto kopy KTP, lalu petugas melakukan pemeriksaan administrasi. Untuk administrasi yang belum lengkap, tidak dapat dilanjutkan prosesnya. Untuk administrasi yang lengkap, dilanjutkan pemeriksaan perlengkapan kendaraan serta pemeriksaan papan lintasan dan nomor lintasan. Setelah proses pemeriksaan administrasi selesai, dilanjutkan dengan pembayaran

retribusi izin trayek dan proses penerbitan. Setelah semua tahapan proses selesai, maka surat izin permohonan trayek dapat diterbitkan.

c. AKDP (Angkutan Kota Dalam Provinsi)

Angkutan Kota Dalam

Provinsi adalah pelayanan jasa angkutan antar kota dalam satu wilayah administrasi provinsi.

Adapun prosedur perizinan angkutan kota dalam provinsi adalah mengisi formulir permohonan izin trayek dengan syarat sebagai berikut.

1. Memiliki surat izin usaha angkutan;
2. Menandatangani Surat Pernyataan Kesanggupan untuk memenuhi seluruh kewajiban sebagai pemegang izin trayek;
3. Memiliki atau menguasai kendaraan bermotor yang laik jalan yang dibuktikan dengan foto copy Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang sesuai domisili perusahaan dan foto copy Buku Uji;
4. Menguasai fasilitas penyimpanan/pool kendaraan

bermotor yang dibuktikan dengan gambar lokasi dan bangunan serta surat keterangan mengenai kepemilikan atau penguasaan;

5. Memiliki atau bekerjasama dengan pihak lain yang mampu menyediakan fasilitas pemeliharaan kendaraan bermotor sehingga dapat merawat kendaraannya untuk tetap dalam kondisi laik jalan;
6. Surat keterangan kondisi usaha, seperti permodalan dan sumber daya manusia;
7. Surat keterangan komitmen usaha, seperti jenis pelayanan yang akan dilaksanakan dan standar pelayanan yang diterapkan;
8. Surat pertimbangan dari Gubernur atau Bupati/Walikota, dalam hal ini Dishubkomininfo. Provinsi atau Kabupaten/Kota. asal dan tujuan trayek.

Setelah melengkapi persyaratan administratif diperlukan pengkajian persyaratan selama 14 hari kerja. Jika persyaratan lengkap akan disetujui dan diberikan Surat Persetujuan (Ijin Prinsip). Jika persyaratan tidak lengkap maka perizinannya akan ditolak. Setelah

mendapatkan surat persetujuan (ijin prinsip) jika persyaratannya lengkap maka akan di proses selama 6 bulan untuk mendapatkan SK.Izin trayek.

Dalam pembuatan izin usaha transportasi memerlukan rekomendasi dan izin dari pihak yang terkait. Pihak-pihak yang terkait dalam bidang transportasi umum tersebut adalah Organda, Dinas Perhubungan dan Kepolisian. Terlebih dahulu mengajukan rekomendasi izin usaha kepada organda dan organda sebelumnya juga telah melakukan sosialisasi kepada pengusaha agen dalam bidang usaha transportasinya ini. Organda memberikan rekomendasi, lalu mengajukan permohonan izin trayek dilakukan di Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika. Permohonan izin trayek tersebut harus memenuhi syarat-syarat yang telah ditentukan. Jika syarat – syarat tersebut telah lengkap dan disetujui oleh Kepala Dishubkominfo maka akan diberikan surat pengesahan izin trayek. Setelah menerima izin trayek tersebut agen izin usaha tersebut dapat beraktivitas mengangkut penumpang karena telah memiliki izin yang resmi. Jika di lapangan ditemui bahwa pengguna kendaraan atau angkutan tidak memenuhi aturan lalu lintas atau aturan berkendara sesuai dengan aturan yang

telah ditetapkan akan dikenakan sanksi oleh pihak Satlantas.

Namun kendaraan – kendaraan pribadi banyak digunakan oleh pemiliknya untuk mengangkut penumpang secara ilegal yang dikenal masyarakat dengan travel ilegal. Dikatakan travel ilegal karena tidak memenuhi syarat keamanan kendaraan. Dalam wawancara peneliti kepada sopir travel ilegal yang bernama Zainal mengatakan:

“Travel ilegal ini sudah ada semenjak tahun 2005”

. Latar belakang terbentuknya travel ilegal dikarenakan masyarakat yang memilih jasa pelayanan yang lebih dalam angkutan baik dalam maupun luar provinsi. Travel ilegal ini memberikan kenyamanan dan kecepatan sesuai dengan keinginan masyarakat dan memberikan pelayanan antar jemput rumah yang tidak disediakan oleh angkutan kota dalam provinsi (AKDP) maupun angkutan kota antar provinsi (AKAP). Travel ilegal ini disediakan untuk memudahkan masyarakat dalam berpergian dan menjalankan aktivitasnya.

Keberadaan travel ilegal juga muncul karena pihak AKDP tidak mampu untuk menjadikan kendaraanya seperti yang masyarakat inginkan yaitu pelayanan antar jemput rumah yang dikenal juga dengan AJDP. AKDP tidak mampu

menjadikan kendaraanya menjadi AJDP karena perosedur izin operasional yang menyulitkan baginya. Prosedur perizinan untuk menjadikan AJDP adalah

1. Mengajukan permohonan
Syaratnya berbadan hukum, memiliki izin usaha angkutan umum mempunyai kesanggupan menyediakan atau memiliki tempat penyimpanan kendaraan.
2. Mempunyai kesanggupan menyediakan armada minimal 5 unit
3. Memiliki atau bekerja sama dengan bengkel untuk perawatan dalam bentuk surat pernyataan.
4. Surat permohonan atau berkas ditujukan kepada kepala BKPM (Badan Koordinasi Penanaman Modal)
5. Badan Koordinasi Penanaman Modal meminta pengembangan teknis, apabila terkait dengan Dishubkominfo
6. Dishubkominfo menyampaikan pertimbangan teknis kepada BKPM
7. BKPM menerbitkan persetujuan izin AJDP
8. Pemohon menyediakan kendaraan

9. Mengajukan rekomendasi STNK dengan plat kuning.
10. Diajukan untuk melakukan trayek antar provinsi kepada BKPM
11. BKPM meneruskan ke Dishubkominfo
12. Dishubkominfo menerbitkan izin trayek AJDP dan meneruskan kepada BKPM untuk ditandatangani.
13. Setelah di tandatangani diserahkan kepada pemohon.

Dengan peraturan tersebut AKDP tidak sanggup untuk melaksanakannya dan prosedurnya menyulitkan bagi pihak AKDP sehingga permasalahan tersebut dimanfaatkan oleh orang-orang yang mencari kesempatan dengan menggunakan kendaraan pribadi yang mengangkut penumpang baik dalam maupun luar provinsi yang dinamakan travel ilegal. Travel ilegal tersebut bersifat ilegal juga karena tidak mempunyai asuransi keselamatan bagi penumpangnya dan tidak memberikan retribusi kepada pemerintahan daerah kecuali membayar pajak kendaraanya sendiri.

Permasalahan travel ilegal di Kota Padang diperlukan adanya koordinasi antara Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Padang, Satlantas Polresta Padang dan Organda Padang.

Instansi tersebut harus berkoordinasi dengan baik jika salah satu instansi tidak berkoordinasi dengan baik, maka tujuan mereka untuk mengatasi transportasi ilegal akan berjalan secara tidak efektif.

Untuk lebih jelasnya bahasan mengenai koordinasi dalam mengatasi travel ilegal menurut pendekatan koordinasi yang efektif akan dijelaskan secara detail pada bahasan berikut.

1. Hierarki Manajerial

Koordinasi dalam mengatasi travel ilegal tidak ada hierarki manajerial, karena tidak terjadi rantai komando yang menyatakan hubungan diantara para anggota dan unit yang mereka awasi. Koordinasi antara Satlantas, Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika, dan Organda terjadi koordinasi horizontal yang dimana kedudukan Dishubkominfo, Satlantas dan Organda sejajar sebagai mitra kerja permasalahan travel ilegal. Kedudukan yang sejajar antara Dishubkominfo, Satlantas, dan Organda itupun menimbulkan terjadinya keegoisan antara ketiga instansi tersebut. Menurut mereka adanya ketidakaktifan Satlantas, yang terlihat acuh dalam mengatasi travel ilegal. Walaupun sebelumnya sudah ada konfirmasi untuk melakukan razia, tetapi Satlantas sering tidak menghadiri razia tersebut. Dishubkominfo, ia sudah

melakukan kerja semaksimal mungkin dalam permasalahan ini. Dishubkominfo pun juga sudah memberikan sosialisasi kepada pemilik travel ilegal agar menjadikan angkutan ilegal tersebut menjadi resmi. Jika hanya Dishubkominfo saja yang bekerja atau melakukan razia terhadap travel ilegal ini, tidak akan berjalan kondusif tanpa koordinasi dari pihak Satlantas. Satlantas mempunyai kewenangan dalam menaungi permasalahan travel ilegal melakukan kerja sama dengan Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika memberikan sosialisasi kepada pengusaha dan pemilik travel ilegal agar menjadikan kendaraannya menjadi angkutan resmi dengan pelayanan antar jemput rumah yang dikenal dengan AJDP (Angkutan Jemput Dalam Provinsi). Organda melihat peluang, kondisi situasional transportasi angkutan yang diperlukan oleh masyarakat. Antara Organda dan Dishubkominfo saling mengisi dan bekerja sama, membantu sama sama lain.

2. Aturan dan Prosedur

Aturan-aturan ketiga instansi dalam mengatasi travel ilegal tersebut sesuai dengan kewenangannya masing-masing. Dishubkominfo terkait permasalahan ini berwenang menetapkan jaringan trayek, kebutuhan dan komposisi untuk penyelenggaraan angkutan, memberikan

rekomendasi izin trayek angkutan antar jemput dalam provinsi (AJDP) yang asal/tujuan Kota Padang sebagai persyaratan dalam penerbitan dan perpanjangan izin trayek angkutan antar kota dalam provinsi dan angkutan jemput dalam provinsi, memberikan rekomendasi izin usaha angkutan orang dan barang sebagai persyaratan dalam penerbitan izin usaha dan angkutan orang dan barang. Organda berwenang memperjuangkan iklim yang baik dan sehat dibidang usaha angkutan jalan, serta mencegah terjadinya persaingan yang tidak sehat diantara para anggota, dalam rangka memanfaatkan modal dan keahlian secara optimal dan efisien. Satlantas sendiri menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat, penegakan hukum serta memberikan perlindungan, pengayoman kepada masyarakat. Tetapi di lapangan ditemukan adanya kejanggalan-kejanggalan yang dilakukan oleh Satlantas yang tidak sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan. Seharusnya penindakan yang dilakukan dengan melakukan razia terhadap sopir-sopir travel ilegal, agar menimbulkan efek jera bagi sopir dan juga bagi pemilik atau agen travel ilegal tersebut. Tetapi tidak, adanya beberapa Satlantas disaat melakukan razia, menemukan angkutan ilegal yang dikenal

dengan travel ilegal seharusnya memberikan sanksi yaitu berupa penilangan terhadap surat-surat kendaraanya, tetapi pada kenyatannya tidak. Satlantas meminta uang kepada sopir travel ilegal dan jika sopir travel ilegal tersebut memberikan uang kepada polisi tersebut tidak akan mendapat proses yang panjang atau penilangan, travel ilegal tersebut akan dilepaskan saja. Selain itu, ada kewenangan yang menyimpang dari Satlantas, yang dimana pemilik travel ilegal tersebut adalah kepunyaan anggota kepolisian. Untuk mengantisipasi razia, sopir travel ilegal mengaku main mata dengan oknum polisi. Jika terjadi penyimpangan terhadap aturan dan prosedur yang telah ditetapkan tersebut, menyebabkan permasalahan ini akan sulit untuk diatasi.

3. Rencana dan Tujuan

Diskusi yang dilakukan oleh instansi yang berwenang dalam forum lalu lintas terkait permasalahan transportasi tersebut juga membicarakan dan membuat rencana-rencana yang tujuannya agar dapat membantu dalam mengatasi travel ilegal yang berkepanjangan ini. Satlantas memberikan hukuman bagi pengendara travel ilegal dan pemiliknya yang sesuai dengan ketentuan pidana UU NO.22 Tahun 2009, terdapat dalam pasal 308 (a) yaitu mengemudikan kendaraan bermotor

umum tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang dan pasal 308 (b) yaitu tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang tidak dalam trayek dengan hukum penjara dua bulan (2 bulan) dan denda sebesar Rp.500.000,00. (Dokumen sanksi-sanksi Hukuman dari Satlantas Polresta Padang). Sementara itu Dishubkominfo sudah membuat rencana-rencana untuk menyaingi travel ilegal dengan menyelenggarakan angkutan jemput dalam provinsi Sumatera Barat. Rencana-rencana ini sesuai dengan Peraturan Gubernur No.18 Tahun 2013. Dishubkominfo membuat rencana ini agar travel ilegal berkurang bahkan dihapuskan dengan memberikan dan menyediakan jumlah kebutuhan kendaraan angkutan jemput dalam provinsi. Dari Organda Padang, Hasrianto mengatakan rencana-rencana yang dibuat dalam mengatasi travel ilegal ini adalah dengan memberikan peluang kepada pengusaha AKDP menjadi AJDP dan membina pengusaha dan pengemudi dalam setahun serta mengadakan reward awak pengemudi terkendali.

4. Sistem Informasi Vertikal

Dalam mengatasi masalah ini tidak terjadi sistem informasi secara vertikal tetapi secara horizontal, karena ketiga instansi yang berwenang mempunyai kedudukan yang sejajar. Komunikasi

untuk melakukan koordinasi hanya dilakukan pada forum lalu lintas. Komunikasi dalam forum lalu lintas oleh Dinas perhubungan Komunikasi dan Informatika, Satlantas dan Organda Kota Padang terkait permasalahan ini, yang dimana pertemuannya hanya dilakukan satu kali dalam jangka waktu 3 bulan. Rapat tersebut dilaksanakan hanya jika terjadi permasalahan transportasi saja tidak secara periodik. Forum Lalu Lintas yang digunakan untuk membicarakan dan memberikan masukan terkait permasalahan transportasi ilegal ini masih berjalan belum optimal karena keterbatasan waktu dan tempat rapat sidang wajib dilaksanakan apabila terdapat masalah-masalah yang menyangkut transportasi. Tidak hanya itu adapun kendala-kendala yang menyebabkan diskusi yang dilakukan di forum lalu lintas menjadi tidak optimal adalah : a. Frekuensi rapat yang tidak terselenggara secara periodik. Tetapi rapat yang dilakukan di Forum Lalu Lintas hanya dilaksanakan jika terjadi permasalahan transportasi saja. b. Salah satu instansi tidak aktif untuk hadir dalam rapat di forum lalu lintas. c. Anggaran dipergunakan untuk hal-hal yang tidak perlu, seperti untuk biaya-biaya yang dipakai oleh anggota dalam kepentingan individual saja dan tidak digunakan untuk

kepentingan kelompok. Kendala tersebut menyebabkan komunikasi koordinasi antar instansi tersebut menjadi tidak optimal. (Yudi Indra)

5. Hubungan Lateral

Hubungan lateral adalah kontak langsung di antara perorangan yang harus berurusan dengan situasi atau masalah yang sama. (Stoner, 1994 : 322) Pertukaran informasi tersebut hanya terjadi pada diskusi dalam forum lalu lintas. Diskusi dalam forum lalu lintas tersebut berisi tugas yang akan dilakukan ketiga instansi tersebut terkait permasalahan transportasi dan khususnya masalah mengatasi travel ilegal sesuai dengan wewenangnya masing-masing. Dishubkominfo dan Organda saling memberikan informasi terkait pemberian sosialisasi kepada pemilik dan agen travel ilegal agar menyegerakan menjadikan angkutannya sebagai angkutan jemput dalam provinsi. Satlantas dan Dishubkominfo berdiskusi dan bekerjasama mengambil keputusan kapan dan dimana akan dilakukan razia tersebut. Menangkap travel ilegal yang berplat hitam tersebut kewenangannya ada pada Satlantas, sedangkan Dishubkominfo hanya memeriksa surat kendaraan-kendaraan bermotor serta memberikan sosialisasi kepada sopir travel ilegal jika tertangkap mengangkut penumpang secara

ilegal. informasi-informasi yang telah mereka diskusikan sebelumnya dan melakukan razia sudah banyak diketahui informasi tersebut oleh sopir-sopir travel ilegal. Hal tersebut menyulitkan bagi Satlantas dan Dishubkominfo dalam menangkap angkutan ilegal tersebut karena sopir travel ilegal sering beralasan bahwasanya ia hanya membawa jalan-jalan keluarganya.

Hambatan-hambatan Pelaksanaan Fungsi Koordinasi Dalam Mengatasi Permasalahan Travel Ilegal di Kota Padang

- a. Hambatan-hambatan internalnya adalah adanya keegoisan hubungan antara ketiga instansi, rapat koordinasi bersifat insidentil, disharmoni hubungan antar SKPD
- b. Hambatan-hambatan eksternalnya adalah tingginya minat masyarakat dalam menggunakan travel ilegal, terdapatnya indikasi kepemilikan travel ilegal banyak dari oknum kepolisian, sulit melakukan deteksi travel ilegal.

Kesimpulan

Berdasarkan penemuan dan analisis peneliti, maka penelitian ini menghasilkan kesimpulan bahwa koordinasi dalam mengatasi travel ilegal yang dilakukan

oleh Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika, Satlantas dan Organda dapat dikatakan tidak efektif. Hal ini dapat dilihat dari pendekatan untuk koordinasi yang efektif dan terdapat penyimpangan-penyimpangan yang dilakukan oleh salah satu instansi sehingga koordinasi berjalan tidak optimal.

Saran

1. Instansi yang terlibat dalam koordinasi diminta agar lebih proaktif sehingga terjadi kesinkronan dalam koordinasi;
2. Dilakukan razia berkepanjangan minimal selama satu bulan agar sopir dan pemilik travel ilegal jera;
3. Instansi yang terlibat dalam masalah ini juga dapat membahas kembali dan mencari solusi yang terbaik agar kendaraan yang digunakan untuk travel segera bisa ditentukan sesuai dengan situasi dan kondisi yang ada.

Daftar Pustaka

- A.F. Stoner, James. 1994. *Manajemen edisi kedua (Revisi)*. Jakarta: Erlangga.
- Ahmad Saebani, Beni. 2012. *Metode Penelitian*. Bandung: CV Pustaka Setia.
- Daft, L. Richard. 2006. *Management*. Jakarta: Salemba empat.
- Fidel Miro. 2005. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi*. Jakarta: Erlangga.
- Handyaningrat, Soewarno. 1980. *Pengantar Studi Ilmu Administrasi dan Manajemen*. Jakarta: CV. Haji Masagung.
- Handoko, Hani. 1989. *Manajemen Edisi Kedua*. Yogyakarta : PT.BPFE Yogyakarta.
- Kencana Syafiie, Inu. 1999. *Ilmu Administrasi Publik*. Jakarta : PT. Rineka Cipta
- Moleong, J. Lexy. 2005. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung : PT.Remaja Rosdakarya.
- Sadyohutomo, Mulyono, 2008. *Manajemen Kota dan Wilayah Realita dan Tantangan*. Jakarta : Bumi Aksara.
- Salim, Abbas. 1993. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT.Raja Grafindo.
- Subagyo, Joko.2004. *Metode penelitian dalam Teori dan Praktek*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Sugiyono. 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- T. Keban, Yeremias. 2008. *Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik*. Yogyakarta: Gava Media.
- Widjaja Tunggal, Amin. 2002. *Manajemen Suatu Pengantar*. Jakarta : Rineka Cipta.

Skripsi

Brasta Prahara. 2009. Koordinasi Pengelolaan Kepegawaian Daerah di Kabupaten Kediri. Jurusan Administrasi Publik. Universitas Brawijaya.

Kosyalia Devi. 2011. Pengaruh koordinasi dan pendelegasian wewenang terhadap prestasi kerja karyawan pada bagian sumber daya manusia (SDM) PT. Perkebunan Nusantara (IV) Persero, Medan. Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. Universitas Sumatera Utara

Internet

Aminah, Siti. 2007. Transportasi Publik dan Aksesibilitas

Masyarakat Perkotaan. Jurnal Ilmu Politik (Online).
(<http://www.journal.unair.ac.id>).
Diakses 9 September 2013.

<http://haluanmedia.com>

<http://padangekspres.co.id>

Peraturan

Peraturan Gubernur Nomor 18 Tahun 2013 tentang tentang Penyelenggaraan Angkutan Jemput Dalam Provinsi Sumatera Barat

Peraturan Daerah Kota Padang Nomor 14 Tahun 2012 tentang Perubahan Atas Peraturan daerah Kota Padang Nomor 16 Tahun 2008 Tentang Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Dinas Daerah

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

A. IDENTITAS PRIBADI

Nama Lengkap : Reviolla Monicca
Jenis Kelamin : Perempuan
Tempat/Tanggal Lahir : Padang, 9 September 1991
Agama : Islam
Pendidikan : Jurusan Ilmu Administrasi Negara
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Andalas
Email : reviollamonicca@gmail.com / 085274842991
Alamat : Jalan Mustika Raya B 11 Pegambiran, Padang

B. RIWAYAT PENDIDIKAN

Tahun 1997-2003 : SD 01 Sawahan Padang
Tahun 2003-2006 : SMP Negeri 8 Padang
Tahun 2006-2009 : SMA Negeri 4 Padang
Tahun 2009-2013 : Jurusan Ilmu Administrasi Negara
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Andalas.

