

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Transportasi merupakan unsur yang penting dan berfungsi sebagai urat nadi kehidupan masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi pada saat sekarang ini. Secara konsep, transportasi diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain.¹ Ditinjau dari aspek pergerakan penduduk, kecenderungan bertambahnya penduduk perkotaan yang tinggi sehingga menyebabkan makin banyaknya jumlah pergerakan baik di dalam maupun ke luar kota. Hal ini memberi konsekuensi logis yaitu perlu adanya keseimbangan antara sarana dan prasarana khususnya di bidang angkutan dan dimaksudkan untuk menunjang mobilitas penduduk dalam melaksanakan aktivitasnya.

Sebagaimana juga terjadi di Kota Padang yang memiliki luas 694,96 km² dengan jumlah penduduk tahun 2011 sebanyak 844.316 orang dan merupakan jumlah penduduk terbanyak di Sumatera Barat.² 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

¹Abbas Salim, Manajemen Transportasi, PT.Raja Grafindo, Jakarta, 1993, hlm. 6

²Data BPS Provinsi Sumatera Barat, Proyeksi Penduduk 2011, 26 Maret 2013

Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP). Dalam hal ini peneliti lebih melakukan penelitian di AKDP dikarenakan pengguna AKDP tahun 2013 lebih banyak dibandingkan AKAP.³ Jumlah AKDP Tahun 2013 sebanyak 1893.⁴ 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 yang lebih dalam aktivitas bepergiannya yaitu jasa pelayanan antar jemput rumah dan jasa pelayanan tersebut tidak disediakan oleh AKDP. Melihat fenomena ini, pemerintah berusaha merealisasikan keinginan masyarakat tersebut dengan mengeluarkan Peraturan Gubernur Nomor 36 Tahun 2012 kemudian di revisi sehingga menghasilkan Peraturan Gubernur Nomor 18 Tahun 2013 tentang Angkutan Jemput yang telah dilegalisi. Dengan adanya peraturan ini AKDP akan berganti nama menjadi Angkutan Jemput Dalam Provinsi (AJDP), dimana kriteria dan persyaratan untuk angkutan jemput dalam provinsi ini adalah :⁵

1. Tidak berjadwal dan wajib singgah di terminal daerah asal;
2. Menggunakan mobil bus kecil dan/atau mobil penumpang umum;
3. Menggunakan plat tanda nomor warna dasar kuning dengan tulisan hitam;

³ Wawancara dengan Bapak Yudi Indra selaku Kepala Bidang Angkutan, Dinas Perhubungan Kota Padang, 22 Januari 2013

⁴ Data Dishubkominfo Tahun 2013, 28 November 2013.

⁵ Peraturan Gubernur Sumatera Barat Nomor 18 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Angkutan Jemput Dalam Provinsi Sumatera Barat , Pasal 6

4. Pelayanan dari pintu ke pintu dengan jarak maksimum 500 km;
5. Tidak menaikkan penumpang di perjalanan;
6. Tidak mengenakan dan memungut tarif yang berpotensi / dapat mengganggu pelayanan angkutan dalam trayek tetap dan teratur pada lintasan yang sama;
7. Jumlah kendaraan yang dioperasikan sesuai dengan jumlah kuota kendaraan.

Tetapi, pada kenyataannya di Kota Padang, perusahaan AKDP tidak mampu melaksanakan peraturan tersebut karena belum sanggup untuk armada yang dimiliki perusahaan bukan milik sendiri melainkan milik orang lain yang bergabung untuk dioperasikan sehingga mereka tidak siap sebagai operatornya.⁶ Kesempatan ini dimanfaatkan oleh kendaraan pribadi yang lagi banyak digunakan untuk mengangkut penumpang pada saat ini dan biasa disebut dengan travel. Travel disini termasuk moda transportasi darat yang digunakan masyarakat untuk melakukan perjalanannya dari suatu tempat ke tempat lain, tetapi moda ini bersifat ilegal. Travel tersebut tidak mampu memenuhi syarat keamanan kendaraan.⁷ Masyarakat pun mengenalnya dengan dengan sebutan travel ilegal. Dalam hal ini travel menyediakan jasa pelayanan yang diinginkan oleh masyarakat yakni jasa antar jemput rumah. Penumpang lebih memilih travel ilegal dikarenakan bisa memberikan kenyamanan

⁶ Wawancara dengan Bapak Yudi Indra selaku Kepala Bidang Angkutan, Dishubkominfo Kota Padang, 22 Januari 2013.

⁷ Wawancara dengan Bapak Yudi Indra selaku Kepala Bidang Angkutan, Dishubkominfo Kota Padang, 22 Januari 2013.

dan kecepatan sesuai dengan keinginan mereka. Seperti yang diungkapkan oleh salah satu calon penumpang travel ilegal di depan basko , Fitrianis menyebutkan :⁸

“..Saya lebih memilih naik travel ilegal karena fasilitas antar jemput alamat. Kalau sudah naik travel, jam berapa pun sampai tidak jadi masalah, karena diantar sampai depan rumah...”

Namun kenyataannya pada saat ini banyak ditemui travel ilegal, dimana travel ini tidak memiliki izin operasional sehingga mengancam keselamatan penumpangnya. Alasan pemilik travel ilegal belum mengurus izin menjadi travel resmi adalah pemilik travel ilegal berasumsi bahwa kepengurusan izin operasional travel menyulitkan. Adapun prosedur perizinan sehingga menjadi travel resmi atau bisa disebut dengan angkutan jemput adalah :⁹

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) Provinsi Sumatera Barat.

⁸ Wawancara dengan Fitrianis, calon penumpang travel ilegal di depan basko, 24 Februari 2013

⁹ Wawancara bersama Bapak Yudi Indra selaku Kepala Bidang Angkutan, Dishubkominfo Kota Padang, 22 Januari 2013

5. Badan Koordinasi Penanaman Modal Provinsi Sumatera Barat meminta pengembangan teknis, apabila terkait dengan Dinas Perhubungan
6. Dinas Perhubungan 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 Dishub
12. Dishub menerbitkan izin trayek AJDP dan meneruskan kepada BKPM untuk ditandatangani.
13. Setelah di tandatangi diserahkan kepada pemohon.

Jadi dengan adanya peraturan tersebut pemilik travel ilegal tidak sanggup untuk mematuhi peraturan tersebut dan menjadikannya sebagai travel resmi. Selain itu, travel ilegal juga sering menaikkan penumpang di tengah perjalanan. Akan tetapi, keilegalan travel ilegal ini tidak diindahkan oleh masyarakat. Menurut Satlantas dan Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika diperkirakan mencapai puluhan unit dan keberadaan travel ilegal tersebut tidak memberikan kontribusi ke pemerintahan daerah kecuali membayar pajak kendaraannya, tidak menyediakan asuransi

keselamatan bagi penumpang. Selain itu, kendaraan tersebut juga menjadi salah satu penyebab terjadinya kemacetan arus lalu lintas.¹⁰

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. Berikut adalah data mobilisasi pengguna travel ilegal di Kota Padang.

Tabel 1.1. Data Mobilisasi Pengguna Travel Ilegal Kawasan Kota Padang

No	Trayek	Banyaknya Travel Ilegal (unit / hari)	Jumlah Pengguna travel Ilegal (1 unit = 7 orang/hari)
1	Padang – Painan	110* unit / hari	770 orang / hari
2	Padang – Bukittinggi	120* unit / hari	840 orang / hari
3	Padang – Payakumbuh	75* unit / hari	525 orang / hari
4	Padang – Batusangkar	60* unit / hari	420 orang / hari
5	Padang – Solok	78* unit / hari	546 orang / hari
6	Padang – Sawahlunto / Sijunjung	42* unit / hari	294 orang / hari
7	Padang – Pulau Punjung	60* unit / hari	420 orang / hari
8	Padang – Sungai Rumbai	70* unit per / hari	490 orang / hari
			Total : 4305 orang/hari

Ket * : jumlah ini bisa berubah, karena sewaktu-waktu travel ilegal mengalami peningkatan. Ini peneliti dapat dari wawancara agen travel ilegal.

Sumber : Data Primer oleh peneliti dari berbagai sumber tahun 2013

¹⁰ Padang Ekspres, 5 September 2012. Tertibkan Travel Ilegal, Polresta Dirikan Posko. Diakses dari <http://padangekspres.co.id>. Tanggal 10 Desember 2012 Senin 19.30 WIB.

Berdasarkan observasi awal peneliti, dari tabel 1.1 diatas 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.¹¹ Peneliti lebih berfokus melakukan penelitian terhadap trayek Padang – bukittinggi, karena dari data diatas pengguna travel ilegalnya tertinggi dari daerah lainnya.

Sementara itu tempat pemberhentian travel untuk mencari penumpang dapat dilihat di tabel berikut :

¹¹ Data Primer oleh peneliti dari berbagai sumber tahun 2013, 20 Februari 2013

Tabel 1.2. Tempat Pemberhentian Travel Ilegal

No	Trayek	Kawasan pemberhentian travel ilegal
1	Padang- painan	Lampu merah simpang Lubeg, Depan bundaran air mancur Masjid Taqwa Muhammadiyah, Simpang Teluk Bayur
2	Padang – bukittinggi Padang - payakumbuh	Depan basko Grand Mall, Simpang Haluan, Ulak Karang
3	Padang – Solok Padang – Sawahlunto/ Sijunjung Padang – Pulau Punjuang Padang – Sungai Rumbai	Sekitaran Jalan Lubuk Begalung

Sumber : Data Primer oleh peneliti dari berbagai sumber tahun 2013

Travel Ilegal trayek Padang menuju Painan mencari penumpang di sekitaran Lampu Merah Simpang Lubeg, Depan bundaran air mancur Masjid Taqwa Muhammadiyah yang berlokasi di Pasar Raya, Simpang Teluk Bayur . Trayek dari Padang menuju Bukittinggi, Payakumbuh mencari penumpangnya di depan Basko Grand Mall, dan Simpang Haluan. Sedangkan trayek dari Padang menuju Solok, Sawahlunto/ Sijunjung, Pulau Punjung, Sungai Rumbai, banyak ditemui di sekitaran jalan Lubuk Begalung.¹²

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. Dishubkominfo , Satlantas, Organda, harus berkoordinasi dengan baik untuk

¹² Data Primer oleh peneliti dari berbagai sumber tahun 2013, 20 Februari 2013.

mengatasi travel ilegal ini. Koordinasi mengacu pada kualitas dari kolaborasi lintas departemen.¹³ Koordinasi yang baik adalah apabila kerjasama yang terjalin antar instansi benar-benar berjalan secara optimal dan kerjasama tersebut menghasilkan suatu bentuk tindakan atau kebijakan yang berfungsi untuk memberikan pelayanan yang baik kepada masyarakat.

Untuk berkoordinasi diperlukan komunikasi antara pihak-pihak yang terlibat yang tujuannya mendapatkan informasi-informasi agar terjadinya kesinkronan, agar komunikasi dan hubungan timbal balik terjalin dengan baik. Setiap satuan unit organisasi memiliki perbedaan dan pelaksanaan kerjanya. Oleh karena itu, diperlukan komunikasi dengan dinas atau instansi yang terkait agar pelaksanaan tugas dapat berjalan secara optimal, karena koordinasi berkaitan erat dengan sumberdaya manusia yang dapat saling mengisi, saling membantu dan saling melengkapi dalam kinerjanya masing – masing.

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. Penertiban travel ilegal ini adalah kewenangan Satlantas , karena travel ilegal

¹³ Richard L.Daft, Management, Salemba empat, Jakarta, 2006, hlm. 49

memakai plat hitam. Dishubkominfo kewenangannya menangkap plat kuning. Sosialisasi penyegeraan pembuatan izin operasional oleh Dishubkominfo dan pemberian sanksi ketika travel tidak mempunyai izin operasional oleh Satlantas sudah dilakukan. Hal ini dapat dibuktikan dari kutipan pernyataan kutipan berikut.¹⁴

“ Kita harapkan, para pemilik atau sopir travel ilegal tidak lagi mangkal dan menaikkan penumpang di situ. Karena mengganggu arus lalu lintas di kawasan tersebut. Bahkan tak jarang bisa mengundang kecelakaan. Bila ke depan, masih juga membandel dan mangkal di depan Masjid Muhammadiyah menaikkan penumpang, maka akan diambil tindakan tegas, baik dengan menetapkan tilang oleh pihak kepolisian “

Selain itu Dishubkominfo, Satlantas juga berkoordinasi dengan Organda Kota Padang. Kewenangan Organda Kota Padang adalah Organda juga ikut mensosialisasikan kepada pemilik travel ilegal untuk menjadikannya travelnya menjadi travel yang resmi sesuai dengan kriteria yang telah ditentukan. Namun nampaknya hal ini tidak membuat travel ilegal menjadi jera. Ditandai dengan semakin maraknya travel ilegal di Kota Padang.¹⁵ Permasalahan lain terkait travel ilegal ini adalah travel ilegal juga banyak dibeking oleh aparat kepolisian. Dan ini dapat dibuktikan berdasarkan wawancara berikut.¹⁶

“Jika ada oknum polisi membekingi travel ilegal, dia meminta Propam bertindak tegas. Karena itu telah melanggar kode etik kepolisian “

¹⁴ Haluan, tanggal 18/02/2013. Dinas Perhubungan tertibkan PKL dan Travel Ilegal. Diakses dari <http://haluanmedia.com>. Tanggal 20/02/2013, Rabu 12.50 WIB

¹⁵ Wawancara bersama Bapak Yudi Indra selaku Kepala Bidang Angkutan, Dinas Perhubungan Kota Padang, 22 Januari 2013

¹⁶ Wawancara bersama Bapak Yudi Indra selaku Kepala Bidang Angkutan, Dinas Perhubungan Kota Padang, 22 Januari 2013

Walaupun sudah melakukan penertiban travel ilegal , tentunya memerlukan koordinasi yang aktif oleh tiap-tiap dinas dan instansi yang berwenang mengatur permasalahan ini. Tetapi tidak demikian, hanya satu dinas saja yang proaktif terhadap masalah ini. Hal ini dapat dibuktikan oleh pernyataan berikut .¹⁷

“Kalau hanya aparat Dishubkominfo yang turun, tentu hasilnya tidak maksimal. Begitu pula aparat kepolisian, mestinya juga lebih proaktif menertibkan travel ilegal yang sering mangkal di situ. Karena kewenangan itu ada di Satlantas sesuai dengan UU Lalu Lintas, seperti menerapkan tilang terhadap surat-surat kendaraannya”

Menurut James A.F Stoner¹⁸ 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

¹⁷ Haluan,op.cit.,

¹⁸ James A.F. Stoner, Manajemen edisi kedua (Revisi), Erlangga, Jakarta, 1994, Hlm. 321

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 Transportasi ilegal di Kota Padang”**.

1.2.Rumusan Masalah

Berdasarkan Latar belakang yang telah dikemukakan di atas, maka rumusan masalahnya adalah Bagaimana pelaksanaan fungsi koordinasi dalam mengatasi permasalahan Transportasi ilegal ilegal di Kota Padang ?

1.3.Tujuan Penelitian

Adapun yang ingin dicapai dalam pembahasan ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui pelaksanaan fungsi koordinasi dalam mengatasi permasalahan travel ilegal di Kota Padang.
2. Untuk mengetahui hambatan – hambatan pelaksanaan fungsi koordinasi dalam mengatasi permasalahan travel ilegal di Kota Padang.

1.4. Manfaat Penelitian

1.4.1. Manfaat Akademis

Penelitian ini diharapkan dapat digunakan untuk mengembangkan ilmu pengetahuan peneliti khususnya mengenai instansi daerah, pengelolaan organisasi, serta fungsi koordinasi dalam manajemen dan memberikan kontribusi terhadap pengembangan Ilmu Administrasi Negara.

1.4.2. Manfaat Praktis

Secara praktisnya penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan sebagai pertimbangan dalam melakukan koordinasi yang lebih baik.

1.5. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan pada penelitian ini adalah terdiri dari enam bagian, yang terdiri dari :

1. BAB I. Pendahuluan

Berisikan tentang mengenai latar belakang, rumusan permasalahan, tujuan penelitian, dan manfaat penelitian.

2. BAB II. Tinjauan Kepustakaan

Berisikan tentang kerangka teori yang merupakan pedoman dari peneliti terdahulu yang relevan, landasan teori yang digunakan, konsep, dan skema pemikiran peneliti.

3. BAB III. Metode Penelitian

Berisikan tentang pendekatan penelitian, desain penelitian, teknik pengumpulan data, teknik keabsahan, triangulasi data, teknik pemilihan informan, perana peneliti, unit analisis, lokasi penelitian, dan waktu penelitian.

4. BAB IV. Deskripsi Lokasi Penelitian

Bab ini memberikan gambaran mengenai instansi tempat akan dilakukannya penelitian tersebut mulai dari gambaran secara umum termasuk struktur organisasinya.

5. BAB V. Temuan dan Analisis Data

Berisikan tentang data yang menguraikan tentang proses analisis dan pembahasan yang merupakan hasil dari observasi peneliti ke lapangan.

6. BAB VI. Penutup

Berisikan VI kesimpulan dan saran yang menyimpulkan hasil penelitian dan memberikan saran yang bisa dipertimbangkan pihak terkait.