

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Transportasi memiliki peran yang sangat penting dalam kehidupan manusia, dengan adanya transportasi perpindahan seseorang dari tempat satu ke tempat yang lain menjadi lebih mudah dan lebih cepat. Transportasi memiliki berbagai macam jenis yaitu transportasi darat, udara dan transportasi laut dimana semua jenis ini memiliki peran nya masing-masing sesuai kebutuhan manusia. Menurut Nasution, transportasi merupakan pemindahan barang, dan manusia dari tempat awal ke tempat tujuan<sup>1</sup>. Transportasi juga berperan aktif didalam menstabilkan ekonomi, baik itu ekonomi perorangan, kelompok, maupun ekonomi suatu negara. Dengan adanya transportasi dapat memperkokoh kestabilan di semua lini roda kehidupan.

Transportasi memiliki peranan vital yang mencakup bidang yang sangat luas, sehingga transportasi termasuk kedalam sektor yang mendapat perhatian lebih bagi pemerintah terutama transportasi umum, karena dengan adanya transportasi umum dapat memberikan dampak bagi kelancaran lalu lintas secara fisik khususnya angkutan orang. Akan tetapi angkutan barang pun tetap menjadi perhatian bagi pemerintah karena angkutan barang memiliki dampak yang tidak kalah pentingnya seperti angkutan bahan pokok dimana manusia sangat membutuhkan bahan pokok untuk kelangsungan hidupnya.

---

<sup>1</sup> Nur Nasution, Manajemen Transportasi (Edisi kedua), Ghalia Indonesia, Jakarta, 2003, hlm 15

Menurut Undang-undang No. 14 tahun 1992 tentang Angkutan Jalan adalah pemindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan.<sup>2</sup> Disana dapat dilihat bahwa salah satu cara untuk memindahkan orang dan barang dapat dilakukan dengan suatu alat yang dinamakan kendaraan, apalagi pemindahahan tersebut memiliki jarak yang cukup jauh dari tempat awal ke tempat yang dituju.

Diantara beberapa jenis angkutan yang beroperasi, angkutan massal tidak kalah jauh pentingnya untuk menjadi perhatian, karena angkutan massal bisa menjadi penyumbang pengurai kepadatan kendaraan di jalan raya. Angkutan massal juga mempunyai nama lain yaitu angkutan umum dimana angkutan umum sendiri sering digunakan oleh masyarakat untuk berpergian dengan berbagai macam alasan, diantaranya yaitu untuk alternatif bagi masyarakat yang tidak mempunyai kendaraan atau kadang karena kendaraan yang tersedia di rumah tidak mencukupi dengan jumlah orang yang berada di rumah. Bagi masyarakat yang memiliki pemikiran yang lebih mementingkan kemaslahatan bersama mereka lebih memilih kendaraan umum untuk mengurangi kepadatan kendaran bermotor terutama di perkotaan. Angkutan umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air dan angkutan udara.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Undang-undang No. 14 tahun 1992 tentang Angkutan Jalan

<sup>3</sup> Warpani, Suwardjoko, Merencanakan Sistem Perangkutan, Penerbit ITB, Bandung, 1990, hlm 17

Jika dilihat dari sejarah transportasi dunia terutama transportasi darat lahir dari dampak revolusi industri yang melanda Eropa, kemudian semangat industrialisasi ini kemudian dibawa oleh para insinyur-insinyur eropa ke tanah jajahan, salah satunya ke Hindia Belanda, imbas dari transfer dan pengetahuan teknologi tersebut banyak aspek kehidupan di Hindia Belanda yang menggunakan mesin, tak terkecuali sistem transportasi<sup>4</sup>. Di Indonesia transportasi massal atau kendaraan umum cukup memiliki peranan penting untuk keberlangsungan kehidupan masyarakat, mulai dari angkutan orang sampai kepada angkutan barang. Transportasi massal di Indonesia memiliki berbagai macam jenis, berdasarkan Undang- Undang No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menyebutkan bahwa pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum terdiri dari:

- a. Angkutan antar kota yang merupakan pemindahan orang dari suatu kota ke kota lain.
- b. Angkutan kota yang merupakan pemindahan orang dari suatu kota ke kota lain.
- c. Angkutan pedesaan yang merupakan pemindahan orang dalam dan atau antar wilayah pedesaan.
- d. Angkutan lintas batas negara yang merupakan angkutan orang yang melalui lintas batas negara lain.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Hastri Firmandani, Perkembangan Transportasi Darat (Bus) di Probolinggo tahun 1933-1956, *Avatara E-journal* volume 11 nomor 31, Surabaya, 2021, hlm 2.

<sup>5</sup> Undang-undang No. 14 tahun 1992, Op.Cit.

Kota Padang adalah kota terbesar di Provinsi Sumatera Barat, selain itu kota Padang juga menjadi pintu gerbang barat Indonesia dari Samudera Hindia sehingga kota Padang menjadi sentral masyarakat yang ada di provinsi Sumatera Barat bahkan oleh provinsi-provinsi tetangga. Kondisi kota Padang sebagai pusat pemerintahan menjadikan Kota Padang termasuk kota yang padat penduduk dan padat kendaraan baik itu kendaraan pribadi maupun kendaraan umum.<sup>6</sup> Kota Padang memiliki berbagai macam kendaraan umum yang disediakan oleh pemerintah serta swasta yang dapat digunakan oleh masyarakat untuk berpergian mulai dari angkutan kota atau angkot sampai kepada angkutan massal lainnya yang lebih modern dan memiliki fasilitas yang cukup seperti Trans Padang.

Trans Padang merupakan layanan angkutan massal *bus rapid transit* di Kota Padang, bus ini mulai beroperasi pada tahun 2014 dengan jumlah armada sebanyak 10 unit, setelah itu bus ini ditambah armadanya sebanyak lima unit sehingga armadanya berubah menjadi 15 unit armada<sup>7</sup>. Pada tahun 2016 armada Trans Padang ditambah lagi sepuluh unit sehingga total armadanya berjumlah 25 unit, untuk kapasitas bus ini memiliki penumpang sebanyak 40 orang penumpang dengan pembagian 20 orang duduk dan 20 orang sisanya berdiri.<sup>8</sup>

Trans Padang awalnya merupakan pemberian dari Kementerian Perhubungan yang berfungsi sebagai stimulus, beroperasinya Trans Padang juga

---

<sup>6</sup> PU-net, Pusat Pengembangan Kawasan Perkotaan, 2022. <http://perkotaan.bpiw.pu.go.id/v2/kota-besar/81> diakses pada tanggal 25 juni 2022 pada pukul 18:12 wib.

<sup>7</sup><http://nasional.kompas.com/read/2011/01/05/07375315/Busway.untuk.Makassar..Padang..Surabaya> diakses pada tanggal 30 desember 2021 pada pukul 13.30 wib.

<sup>8</sup> <http://padangekspres.co.id/?news=nberita&id=2844>. diakses pada tanggal 30 desember 2021 pada pukul 14.00

berawal dari upaya pemerintah untuk memenuhi hak masyarakat terhadap kebutuhan transportasi yang cepat, berkualitas, mudah, aman, dan terjangkau, adapun untuk tahap pengelolaan selanjutnya ditahun 2014 tersebut akan diusahakan sendiri oleh Pemerintah Kota Padang. Akan tetapi pada awal tahun 2021 pengelolaan berpindah kepada Perusahaan Umum daerah Padang Sejahtera Mandiri (PSM)<sup>9</sup>. Pemandahan pengelolaan Trans Padang juga didasari oleh aturan bahwa dinas dilarang memiliki usaha atau bisnis, hal ini senada dengan hasil wawancara peneliti dengan staff umum Trans Padang yang mengatakan bahwa:

“....Dinas tidak boleh melakukan usaha, oleh karena itu pengelolaan Trans Padang ini dipindahkan dari Dinas Perhubungan kepada PSM, akan tetapi kami dari PSM tetap melakukan laporan-laporan tiap bulan ke Dinas Perhubungan (wawancara dengan Fredriyan Grace Esa Putra sebagai staff umum Trans Padang, 23 juni 2022 pada pukul 14.00 wib ”

Pada tanggal 1 Januari 2021 Trans Padang beralih dikelola oleh perumda Padang Sejahtera Mandiri, hal ini dituangkan dalam surat wali kota Padang yang mulai berlaku pada Januari 2021.<sup>10</sup> Dengan disahkannya pemindahan pengelolaan Trans Padang yang awalnya dikelola oleh Dinas Perhubungan kota Padang melalui UPT Trans Padang kepada perumda PSM membuat semua tanggung jawab terkait pengelolaan Trans Padang pindah kepada PSM.

Pemindahan wewenang pengelolaan Trans Padang yang sudah tercantum di Perwako Nomor 13 Tahun 2020 yang kemudian diperbarui melalui Perwako Nomor 9 Tahun 2021 yang bertujuan untuk mengoptimalkan pelayanan angkutan

<sup>9</sup> <http://dephub.go.id/post/read/dirjen-darat-puji-pengoperasian-trans-padang-61517> diakses pada tanggal 30 mei 2022 pada pukul 12:40 wib

<sup>10</sup> <http://infopublik.id/kategori/nusantara/496234/pengelolaan-trans-padang-beralih-ke-perumdapsm?video=> diakses pada tanggal 10 januari 2022 pada pukul 05.00

massal di Kota Padang, serta juga dituliskan di dalam Bab 1 Pasal 2 bagian dua bahwa tujuan peraturan pemindahan pengelolaan trans Padang juga bertujuan untuk menyediakan transportasi massal yang layak, aman, nyaman, mudah, dan terjangkau oleh masyarakat dengan pengelolaan yang profesional. Selama transisi pengelolaan dari pemerintah Kota Padang kepada perumda PSM Kota Padang, Dinas Perhubungan tetap bertanggungjawab untuk mengelola Trans Padang mulai dikeluarkannya Perwako sampai pada tanggal 31 Desember 2020 dan kemudian pada tanggal 1 Januari 2021 pengelolaan resmi berpindah seluruhnya kepada perumda PSM<sup>11</sup>.

Didalam pengelolaan Trans Padang oleh Perumda PSM dilakukan oleh organ Perumda PSM, yaitu terdiri dari KPM (Kuasa Pemilik Modal) yang dalam hal ini adalah Wali Kota Padang sebagai pihak yang mewakili pemerintah daerah yang dipisahkan dari Perumda PSM, organ selanjutnya yaitu Dinas Perhubungan sebagai pihak yang mengawasi jalannya pengelolaan Trans Padang oleh PSM, dan organ terakhir adalah direksi dari PSM itu sendiri. Didalam pengelolaan Trans Padang ini yang menjadi aktor utamanya adalah PSM, sehingga semua urusan pengelolaan Trans Padang diserahkan sepenuhnya kepada PSM melalui Perwako Nomor 13 Tahun 2020 yang kemudian direvisi melalui Perwako Nomor 9 Tahun 2021 diserahkan sepenuhnya.

Subsidi dan pendanaan pengelolaan Trans Padang di berikan oleh pemerintah Kota Padang kepada PSM, sehingga PSM hanya bertugas untuk

---

<sup>11</sup> Peraturan wali kota padang nomor 13 tahun 2020 tentang penugasan pengelolaan Trans Padang kepada Perusahaan Umum Daerah Padang Sejahtera Mandiri

pengelolaan saja dengan Dinas Perhubungan sebagai pengawas jalannya pengelolaan serta menjadi penghubung antara PSM dengan pemerintah Kota Padang yang bertindak sebagai KPM atau kuasa pemilik modal

Dewasa ini kenyamanan, keamanan, dan ketertiban sudah menjadi suatu kebutuhan bagi manusia, semakin lama semakin meningkat pula keinginan masyarakat untuk mendapatkan fasilitas yang aman dan nyaman salah satunya pada transportasi. Kenyamanan dan keamanan ini dinilai penumpang dari kendaraan itu sendiri, tingkat kriminalitas di dalam transportasi, kecepatan penjemputan sampai pengantaran, hingga harga yang ekonomis. Hal tersebut menurut masyarakat bisa didapatkan dari Trans Padang seperti pendapat dari salah satu penumpang Trans Padang dari hasil wawancara peneliti. Peneliti mencoba melakukan wawancara kepada salah satu penumpang Trans Padang mengenai kenyamanan dan keamanan transportasi:

“...kami sangat membutuhkan tumpangan yang aman dan nyaman, apalagi mobil Trans Padang ini memiliki fasilitas seperti AC dan ekonomis juga ditambah disini kami merasa aman dari tindak kejahatan. (wawancara dengan Maryati sebagai salah satu penumpang Trans Padang pada tanggal 20 Juni 2022 pada pukul 11.00 Wib)”

Jika dilihat dari jumlah penumpang Trans Padang pada tahun 2021 mengalami lonjakan dan penurunan jumlah penumpang, sehingga hal ini dinilai *animo* penumpang tergolong tidak meningkat secara signifikan, hal tersebut bisa dilihat dari data penumpang tahun 2021 sebagai berikut:

**Tabel 1. 1**  
**Data Jumlah Penumpang Trans Padang Tahun 2021**

Bulan	Jumlah Penumpang				Total
	Koridor 1		Koridor 4		
	Umum	Pelajar	Umum	Pelajar	
Januari	63.477	19.506	10.138	964	<b>1.360.267</b>
Februari	74.432	29.432	12.359	1.208	
Maret	83.360	39.905	13.645	1.566	
April	75.330	25.146	12.204	1.378	
Mei	71.050	15.809	10.390	1.037	
Juni	83.085	25.273	13.541	1.505	
Juli	64.539	7.380	12.173	697	
Agustus	63.232	6.685	11.716	780	
September	71.926	18.895	13.365	1.288	
Oktober	80.881	32.927	13.181	1.656	
November	83.803	48.933	13.701	2.627	
<b>Desember</b>	<b>76.197</b>	<b>32.542</b>	<b>13.002</b>	<b>2.128</b>	
<b>Total</b>	<b>891.312</b>	<b>302.433</b>	<b>149.415</b>	<b>16.834</b>	
	<b>1.193.433</b>		<b>166.834</b>		

Sumber: Dokumen data penumpang Trans Padang tahun 2021 dari PSM

Dari table 1.1 di atas, dapat kita lihat bahwa jumlah penumpang Trans Padang pada tahun 2021 mengalami naik dan turun pada setiap bulannya, sehingga bisa dikatakan jumlah peminat Trans Padang belum naik secara signifikan dari bulan ke bulan. Hal ini harus menjadi perhatian oleh PSM dan kemudian harus dilakukan beberapa perbaikan layanan, sehingga penumpang merasa nyaman dan puas dengan layanan yang diberikan oleh Trans Padang dibawah pengelolaan Perumda PSM. Didalam Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) Divisi Trans Padang, Perumda PSM memiliki estimasi jumlah penumpang sebanyak 2.045.780 orang dengan harapan jumlah pendapatan dari Trans Padang akan meningkat<sup>12</sup>. Jika dibandingkan dengan jumlah penumpang Trans Padang tahun 2021 yang hanya

<sup>12</sup> Rencana Kerja Dan Anggaran (RKA) Tahun 2022 Divisi Trans Padang Perumda PSM

berjumlah 1.360.267 tentunya akan menjadi tantangan besar bagi Perumda PSM untuk meningkatkan jumlah penumpang Trans Padang tahun 2022.

Pengelolaan Trans Padang yang dijalankan oleh PSM dikepalai oleh seorang direktur utama yang berfungsi sebagai pimpinan untuk mempertanggung jawabkan semua pengelolaan Trans Padang yang akan diawasi oleh Dewan Pengawas melalui Dinas Perhubungan Kota Padang, akan tetapi sesuai dengan Perwako Nomor 9 Tahun 2021 yang dicantumkan pada Bab 1 Pasal 1 bagian nomor 3 dijelaskan bahwa kekuasaan tertinggi dalam perusahaan umum daerah sekaligus memegang segala kewenangan yang tidak diserahkan kepada direksi dan dewan pengawas adalah KPM (Kuasa Pemilik Modal) yang dalam hal ini dipegang oleh Wali Kota Padang. PSM memiliki empat bidang usaha yaitu pengelolaan Pantai Air Manis, semen curah dan beton, perparkiran, dan terakhir adalah pengelolaan Trans Padang yang dikepalai oleh seorang direktur usaha dan kemudian khusus untuk Trans Padang dikepalai oleh seorang Kepala Divisi Trans Padang.

Secara garis besar Perumda PSM sepenuhnya menjadi pihak pengelola Trans Padang dengan diawasi oleh Dinas Perhubungan sekaligus menjadi jembatan bagi pemerintah dan Perumda PSM didalam pengawasan, pembaharuan peraturan dari pemerintah, dan laporan pengelolaan oleh Perumda PSM kepada pemerintah, sementara pemerintah bertindak menjadi KPM (Kuasa Pemilik Modal) dalam artian pemerintah Kota Padang lah yang memiliki keseluruhan modal dan aset Trans Padang yang dikelola oleh Perumda PSM.

Dalam pengelolaan Trans Padang PSM bertugas dan bertanggung jawab dalam perencanaan, pengelolaan, pengoperasian dan pemeliharaan. Perencanaan

PSM dalam pengelolaan trans Padang adalah membuat rencana biaya operasional dan penugasan, penyusunan rencana anggaran perusahaan, dan penyusunan rencana tata kelola operasional Trans Padang. Perencanaan diselesaikan pada bulan Maret setiap tahun. Untuk pengelolaan PSM bekerjasama dengan pihak ketiga atau operator dan swakelola, pengelolaan dan pengoperasian secara swakelola dapat dilakukan apabila tidak terdapat pihak ketiga atau operator yang sanggup dan memenuhi syarat. Selanjutnya pemeliharaan Trans Padang adalah dalam bentuk pemeliharaan sarana dan prasarana pendukung operasional.<sup>13</sup> PSM diberikan mandat untuk mengelola Trans Padang selama 10 tahun, jika didalam hasil evaluasi PSM mampu mengelola Trans Padang dengan baik maka penugasan akan diperpanjang<sup>14</sup>.

Berdasarkan peraturan Wali Kota Padang Nomor 9 Tahun 2021 Trans Padang memiliki enam koridor, namun sampai pada tahun 2021 dan awal tahun 2022 atau sampai tulisan ini ditulis koridor yang baru beroperasi masih dua koridor yaitu koridor satu dan koridor empat, dengan mulai beroperasinya koridor empat pada 1 Januari 2020 secara otomatis jumlah bus bertambah 10 bus sehingga sampai tahun 2021 jumlah bus Trans Padang berjumlah 35 armada. Koridor satu memiliki rute dari halte Imam bonjol yang berada dekat pasar raya dan berakhir di Terminal Anak Air Kota Padang, untuk koridor empat berawal dari halte Teluk Bayur dan berakhir di Terminal Anak Air begitu juga sebaliknya.

---

<sup>13</sup> Ibid

<sup>14</sup> Ibid

**Tabel 1. 2**  
**Daftar Tabel Jumlah Halte Trans Padang**

<b>Nama Koridor</b>	<b>Halte Permanen</b>	<b>Halte Non Permanen</b>	<b>Jumlah</b>
Koridor 1	42 halte	32 halte	74 halte
Koridor 2	-	-	-
Koridor 3	-	-	-
Koridor 4	15 halte	66 halte	81 halte
Koridor 5	-	-	-
Koridor 6	-	-	-

*Sumber: Data olahan peneliti*

Berdasarkan tabel 1.1 dapat dilihat hasil observasi peneliti menunjukkan bahwa dari enam koridor yang direncanakan oleh pemerintah kota Padang yang baru beroperasi dua koridor yaitu koridor satu dan koridor empat dimana koridor satu memiliki jumlah halte sebanyak 74 halte dengan 42 halte permanen dan 32 halte non permanen yang terbentang dari pasar raya hingga batas kota atau terminal Anak air. Sedangkan untuk koridor empat terdapat 15 halte permanen dan 69 halte non permanen sehingga jika dijumlah total halte koridor empat berjumlah 84 halte yang terbentang dari terminal Anak air via by pass dan berakhir di teluk bayur. Koridor dan rute Trans Padang direncanakan dan ditentukan oleh Dinas Perhubungan, hal ini senada dengan hasil wawancara peneliti dengan salah satu staff umum Trans Padang yang menyatakan bahwa:

“.....untuk koridor, rute, dan daerah mana yang akan dijadikan koridor untuk Trans Padang ditentukan dan merencanakan oleh Dinas Perhubungan” (hasil wawancara dengan Fredryan Grace

Esa Putra, sebagai staff umum Trans Padang, pada tanggal 23 juni pada pukul 14.00 Wib.)

Antara koridor satu dengan koridor empat terlihat bahwa koridor 1 memiliki jumlah halte permanen lebih banyak jika dibandingkan dengan koridor 4 bahkan di koridor 4 masih ada halte yang kosong akan tetapi baik di peta jalur Trans Padang maupun di *google map* halte tersebut masih terdaftar sehingga penumpang masih tetap bisa menunggu dan menaiki bus di titik tersebut.

Berdasarkan Rencana Strategis (Renstra) Dinas Perhubungan Kota Padang Tahun 2019-2024 dijelaskan bahwa Dinas Pehubungan Kota Padang dan pemerintah Kota Padang akan melakukan peningkatan layanan Trans Padang dengan melakukan pengoperasian seluruh koridor yang telah direncanakan sebelumnya, melakukan pembangunan halte, dan merehabilitasi sarana dan prasarana untuk Trans Padang sehingga diharapkan PSM selaku pengelola Trans Padang dapat melaksanakan tugasnya dengan baik.<sup>15</sup> Untuk masalah pembukaan jalur atau trayek baru Trans Padang, diatur oleh pemerintah Kota Padang dan Dinas Perhubungan Kota Padang, sehingga Perumda PSM hanya fokus kepada pengelolaan Trans Padang saja.

---

<sup>15</sup> Renstra 2019-2024 Dinas Perhubungan Kota Padang

**Gambar 1. 1**  
**Perbedaan halte permanen dan non permanen**



*Sumber: Dokumentasi peneliti pada 20 Juni 2022*

Dari gambar 1.1 diatas dapat terlihat perbedaan antara halte permanen dan halte non permanen Trans Padang. Halte permanen adalah halte yang bangunannya sudah berbentuk permanen dengan kelengkapan bangunan sudah ditembok dengan baik dan juga dilengkapi dengan tempat duduk, atap, papan nama halte, lampu untuk penerangan di malam hari, dan berbagai kelengkapan lainnya. Sedangkan halte non permanen hanya berbentuk *box* besi yang diberi tangga dan kapasitasnya juga sedikit yang hanya bisa menampung dua atau tiga orang saja.

Jumlah bus didalam pengoperasian Trans Padang berperan penting bagi pelayanan yang akan diberikan kepada penumpang. Dengan jumlah bus yang

memadai akan dapat memberikan keuntungan seperti tidak adanya tumpukan penumpang di setiap halte, karena jarak antara satu bus dengan bus berikutnya tidak akan terlalu jauh. Bus yang beroperasi juga dibagi antara bus yang akan beroperasi setiap harinya dan bus yang akan menjadi bus cadangan jika suatu waktu bus utama mengalami kerusakan dan kendala lainnya.

**Tabel 1. 3**  
**Daftar Jumlah Bus Trans Padang Tahun 2021**

<b>Nama Koridor</b>	<b>Bus aktif</b>	<b>Bus cadangan</b>	<b>Jumlah bus</b>
Koridor 1	20 bus	5 bus	25 bus
Koridor 2	-	-	-
Koridor 3	-	-	-
Koridor 4	10 bus	-	10 bus
Koridor 5	-	-	-
Koridor 6	-	-	-

*Sumber: Dokumen Trans Padang tahun 2022, perumda PSM kota Padang*

Dilihat dari tabel 1.2 berdasarkan observasi peneliti terlihat bahwa jumlah bus Trans Padang pada koridor satu berjumlah sebanyak 25 armada dengan 20 armada beroperasi setiap harinya dan 5 armada lagi digunakan untuk cadangan. Fungsinya bus cadangan tersebut digunakan jika satu atau lebih bus yang sedang aktif atau beroperasi bermasalah atau dalam keadaan perbaikan maka bus cadangan ini akan dipakai untuk menutupi bus yang sedang bermasalah tersebut. Sehingga pengoperasian armada tetap stabil seperti biasanya, lalu dilihat dari koridor empat jumlah bus berjumlah sebanyak 10 bus dan tidak memiliki bus cadangan. Jika

terjadi hal-hal yang mengganggu pengoperasian armada dengan resikonya jika ada armada yang tidak bisa beroperasi otomatis jumlah bus yang beroperasi pada hari itu berkurang jumlahnya.

Pengelolaan Trans Padang dibawah PSM tidak terlepas dari berbagai permasalahan. Permasalahan yang sering terjadi pada bus Trans Padang adalah masalah gaji yang sering terlambat dibayarkan oleh koperasi yang bekerja sama dengan Trans Padang kepada para supir serta keterlambatan gaji para pramugara oleh PSM itu sendiri sehingga terjadilah beberapa kali demo atau aksi mogok kerja yang dilakukan oleh supir dan pramugara, mulai dari sebelum pengelolaan diserahkan ke PSM maupun pengelolaan sudah dipegang oleh PSM, kejadian ini terus berulang sampai Agustus 2021, hal ini dapat dilihat dari beberapa portal media yang masih memberitakan tentang permasalahan keterlambatan gaji supir maupun pramugara bus Trans Padang.



**Gambar 1. 2**

**Pemberitaan Portal Media Online Tentang Keterlambatan Gaji Supir Dan Pramugara**



*Sumber: Dokumentasi peneliti, 09 februari 2022*

Pada gambar 1.2 diatas terlihat bahwa pada tahun 2015 Info Sumbar memberitakan bahwa pembayaran gaji sopir terlambat sehingga sopir melakukan mogok kerja.<sup>16</sup> Pada tahun 2015 Trans Padang masih dikelola oleh Dinas Perhubungan di bawah Divisi UPT Trans Padang, akan tetapi setelah pengelolaan dialihkan kepada Perumda PSM melalui Perwako Nomor 9 Tahun 2021 permasalahan yang sama masih terjadi yaitu masalah keterlambatan gaji.<sup>17</sup>

Akibat dari keterlambatan gaji untuk supir dan pramugara maka timbul lah aksi mogok kerja, hal ini juga berdampak kepada keterlambatan jam operasional. Pada saat hari aksi mogok tersebut Trans Padang tidak beroperasi sama sekali

<sup>16</sup> <https://infosumbar.net/berita/berita-sumbar/pembayaran-gaji-telat-supir-trans-padang-mogok/> diakses pada tanggal 15 maret 2022 pada pukul 15:30 wib.

<sup>17</sup> <https://pekatnews.com/sopir-bus-trans-padang-mogok-akibat-pengelolaan-yang-tidak-maksimal> diakses pada tanggal 15 maret 2022 pada pukul 16:00 wib.

sehingga timbul lah kekecewaan dari para penumpang yang sudah bersiap menunggu Trans Padang. Hal ini akan berdampak menurunnya kualitas pengelolaan Trans Padang. Gaji pramugara sepenuhnya dikelola dan dibayarkan oleh PSM sehingga PSM bertanggung jawab sepenuhnya untuk permasalahan gaji pramugara. Sedangkan untuk gaji sopir dipegang oleh operator, dalam artian PSM berkerjasama dengan koperasi yang ikut serta di dalam permasalahan gaji sopir. Koperasi yang mengurus gaji sopir terbagi dua yaitu koperasi yang khusus mengelola gaji sopir untuk koridor satu dan untuk koridor empat juga ada pihak yang mengelola. Untuk pengelolaan gaji koridor satu dipegang oleh PT. Jasa Sumbar Trans sedangkan untuk koridor empat dikelola oleh PT. Bypass Mandiri Sejahtera.

Pengelolaan Trans Padang di lapangan masih banyak terjadi pelanggaran seperti aturan pembagian tempat duduk yang sudah dibagi untuk tempat duduk laki-laki dan perempuan, di dalam bus sudah jelas tertulis dimana seharusnya penumpang laki-laki dan dimana penumpang perempuan boleh duduk, akan tetapi penumpang tidak mentaati peraturan tersebut dengan duduk tidak sesuai dengan tempat yang sudah disiapkan di dalam bus Trans Padang. Hal ini masih sering terjadi tanpa adanya teguran dari pihak pramugara yang berfungsi sebagai pelayan dan penertipan didalam bus Trans Padang. Masalah ketertiban dan kesadaran masyarakat dalam hal ini adalah penumpang tidak hanya terjadi di bus Trans Padang akan tetapi juga terjadi di beberapa transportasi umum yang ada di Kota Padang, akan tetapi mengingat bus Trans Padang merupakan salah satu transportasi umum yang bisa memberikan kenyamanan lebih jika dibandingkan dengan

transportasi umum lainnya di Kota Padang seharusnya hal ini juga menjadi sorotan oleh pemerintah serta pihak pengelola yang dalam hal ini dipegang oleh Perumda PSM.

**Gambar 1.3**  
**Pelanggaran Peraturan Penumpang Trans Padang**



*Sumber: Dokumentasi peneliti 10 Februari 2022*

Pada gambar 1.3 di atas dapat dilihat bahwasanya disana sudah terlihat panah penunjuk untuk tempat duduk laki-laki dan perempuan, akan tetapi yang terjadi tanda panah tersebut tidak dihiraukan oleh para penumpang dan pramugara pun tidak mengingatkan penumpang sehingga hal ini membuat terganggunya kenyamanan bagi penumpang lain yang taat dengan peraturan. Menjamin keselamatan penumpang diiringi dengan menjaga keamanan dan ketertiban didalam bus Trans Padang, namun yang terjadi saat ini pramugara tergolong tidak tegas dan tidak menegur penumpang yang sembarangan duduk pada tempat duduk yang sudah dibagi seperti tempat duduk khusus laki-laki dan perempuan ataupun tempat duduk prioritas untuk penumpang yang menyusui ataupun penumpang lansia.

Pembahasan dan pengkajian Trans Padang sudah dilakukan oleh beberapa peneliti melalui jurnal dan skripsi, akan tetapi pembahasan tersebut belum ada yang

memfokuskan tentang Manajemen pengelolaan Trans Padang, salah satunya skripsi dari Ahmad Ravil yang memfokuskan pembahasannya kepada pengawasan pengoperasian Trans Padang pada koridor satu, penelitian tersebut menghasilkan kesimpulan bahwa pelaksanaan pengawasan tersebut yang kurang maksimal karena menghadapi masalah yaitu kekurangan personil untuk mengawasi jalannya Trans Padang<sup>18</sup>. Penelitian yang senada juga sudah dilakukan oleh Rozamiah, di penelitian tersebut peneliti membahas kualitas pelayanan sopir dan pramugara Trans Padang terhadap penumpang yang menghasilkan kesimpulan bahwa kualitas pelayanan yang diberikan oleh sopir dan pramugara sudah cukup baik.<sup>19</sup> Dari beberapa penelitian tersebut belum ada yang membahas pengelolaan Trans Padang secara spesifik sehingga peneliti tertarik untuk meneliti bagaimana manajemen pengelolaan Trans Padang tersebut.

Di dalam pengelolaan Trans Padang dibutuhkan suatu perencanaan yang baik oleh pihak pengelolaan seperti perencanaan area gedung administrasi dan pengoperasian, dimana area gedung administrasi dan pengoperasian ini harus memiliki letak yang strategis, berada di pusat kota, dan lokasinya bisa menampung beberapa kendaraan baik itu kendaraan staf maupun bus itu sendiri, sedangkan hasil temuan peneliti di lapangan antara gedung administrasi, tempat parkir bus atau *pool*, dan bengkel letaknya berjauhan antara masing-masing tempat tersebut sehingga proses pengelolaan menjadi tidak efektif dan efisien. Hal ini senada

---

<sup>18</sup> Ahmad Ravil, Pengawasan Pengoperasian Trans Padang Koridor 1, Universitas Andalas, Padang, 2019.

<sup>19</sup> Rozamiah, Kualitas Pelayanan Sopir dan Pramugara Trans Padang Terhadap Penumpang, Universitas Andalas, Padang, 2020

dengan wawancara peneliti dengan staff umum Trans Padang yang menjelaskan tempat atau lokasi gedung administrasi, pool, dan bengkel:

“.....Untuk gedung administrasi dan pelayanan PSM berada di lantai empat *mall* pelayanan pasar raya, untuk pool bus Trans Padang koridor satu berada simpang Kalumpang Kampung Jambak yang sekaligus juga menjadi tempat bengkel bus akan tetapi kantor administrasi koridor satu berada di Air Tawar, sedangkan untuk pool koridor empat berada jl. Bypass Kayu Gadang Km 8. (Hasil wawancara dengan Fredryan Grace Esa Putra sebagai staff umum Trans Padang, pada tanggal 23 Juni 2022, pada pukul 14.00 Wib)”

Dari hasil wawancara di atas, pihak PSM menjelaskan bahwa letak antara gedung administrasi dan pelayanan PSM berada di *Mall* pelayanan Pasar Raya sementara itu *pool* Trans Padang untuk koridor satu berada di simpang Kalumpang, akan tetapi kantor administrasinya berada di Air Tawar Kota Padang sedangkan *pool* koridor empat berada di kilo meter delapan Kuranji. Dari beberapa temuan awal peneliti diatas menunjukkan bahwa area gedung dan pengoperasian Trans Padang tidak strategis dikarenakan beberapa gedung pengoperasian dan administrasi serta *pool* tidak berada pada satu tempat sehingga hal ini akan mempersulit pengelolaan Trans Padang.

Jadwal pengoperasian Trans Padang sangat penting untuk disusun dan dijalankan dengan cara yang professional dan tepat waktu, sehingga penumpang dapat tahu pasti kapan Trans Padang mulai beroperasi setiap harinya, hal ini akan berdampak kepada kenyamanan penumpang dalam mengakses Trans Padang. Akan tetapi di koridor empat yang memiliki rute Teluk Bayur- Terminal Anak Air sering terjadi penjadwalan yang tidak pasti setiap harinya, hal ini sering terjadi pada hari Jumat terutama setelah pukul 12 siang, hal ini sering dikeluhkan oleh penumpang

“.....Kami sering menunggu bus lewat sudah lama, bahkan sudah sampai berjam-jam ternyata bus tak kunjung lewat, kami sering merasakan ini pada setiap Jumat sehabis sholat Jumat sampai sore hari. (wawancara peneliti kepada Amalia Hasanah sebagai penumpang yang meakses Trans Padang, pada Jumat, 27 Mei 2022, pada pukul 15.00 Wib)”

Dari wawancara di atas dapat kita lihat bahwa pihak pengelola Trans Padang tidak memberikann penjadwalan pengoperasian yang jelas, sehingga penumpang tidak dapat mengakses Trans Padang dengan jadwal yang teratur setiap harinya, sehingga hal ini dapat memberikan kerugian kepada calon penumpang yang sudah memiliki tujuan dan jadwal yang jelas untuk kegiatan sehari-harinya.

Bagi penumpang yang mengakses Trans Padang melakukan pembayaran ongkos melalui pembayaran berbasis eletronik seperti *brizzi*, *gopay*, *dana*, *link aja*, dan pembayaran elektronik sejenis lainnya. Sosialisasi harus dilakukan oleh PSM kepada masyarakat dan calon penumpang bahwasanya pembayaran dilakukan melalui sistem elektronik agar penumpang yang sudah terlanjur naik dan mengakses Trans Padang tidak merasa kesusahan saat akan melakukan pembayaran. Penumpang mengira bahwa pembayaran ongkos bisa melalui tunai tapi yang terjadi saat pramugara meminta ongkos kepada penumpang ternyata pembayarannya melalui elektronik, sehingga penumpang tersebut terpaksa meminta bantuan penumpang yang lain untuk membayarkan ongkos mereka, sehingga hal ini akan mengganggu kenyamanan penumpang tersebut. Seperti hasil temuan peneliti di lapangan bahwa ada salah satu penumpang yang peneliti dapati merasakan kejadian tersebut:

“....Saya tidak tahu kalau ternyata pembayaran ongkos Trans Padang melalui pembayaran elektronik, karena sebelum saya naik tidak ada pemberitahuan sebelumnya oleh pramugara. (Hasil wawancara dengan ibuk Sumiati sebagai salah satu penumpang Trans Padang, pada tanggal 1 Juni 2022, pada pukul 12.00 Wib.)”

Dari temuan peneliti di atas dapat dilihat bahwa sosialisasi yang dilakukan oleh PSM kepada masyarakat sebagai calon penumpang atau sebagai pihak yang akan mengakses Bus Trans Padang tergolong kurang karena masih ada penumpang yang masih tidak mengetahui cara pembayaran untuk ongkos Trans Padang. Sosialisasi bisa dilakukan dengan berbagai cara seperti, pemasangan stiker di bus dan halte, pembuatan informasi di papan informasi, atau sosialisasi juga bisa dilakukan melalui pemberitahuan kepada penumpang melalui lisan oleh korlap, pramugara, maupun sopir dari Trans Padang.

Sarana dan prasarana untuk menunjang pengoperasian Trans Padang harus selalu dijaga kualitas dan kelengkapannya agar pelayanan yang diberikan kepada penumpang dapat berjalan dengan maksimal. Salah satu sarana yang cukup vital fungsinya di dalam pengoperasian Trans Padang adalah halte, dimana halte dibutuhkan oleh penumpang untuk menunggu kedatangan bus. Di dalam dokumen Standar Pelayanan Minimal (SPM) Trans Padang yang diterbitkan oleh pemerintah Kota Padang melalui Perwako Nomor 160 Tahun 2020<sup>20</sup> hanya menetapkan standar tentang beberapa hal seperti informasi gangguan keamanan, *cctv*, lampu penerangan, kebersihan halte, serta kemudahan naik dan turun penumpang,

---

<sup>20</sup> Perwako Nomor 160 Tahun 2020, Tentang Standar Pelayanan Minimum Trans Padang

sedangkan jika dibandingkan dengan halte *Bus Rapid Transit* (BRT) lainnya seperti Trans Jakarta yang sudah menetapkan standart kelengkapan halte yang tinggi.

**Gambar 1. 4**  
**Kondisi Halte Trans Padang**



*Sumber: Dokumentasi peneliti pada tanggal 03 Juni 2022*

Dari gambar 1.4 terlihat bahwa Halte Trans Padang masih ada yang tidak melengkapi kelengkapan halte seperti bangku untuk menunggu kedatangan bus, lampu penerangan saat malam hari, nama plang halte, pagar, dan bahkan juga masih banyak halte yang masih digolongkan halte non permanen, sehingga hal ini akan berdampak kepada calon penumpang yang akan merasakan ketidaknyamanan dalam mengakses Trans Padang. Jika dibandingkan dengan halte *Bus Rapid Transit* (BRT) lainnya seperti Trans Jakarta maka akan terlihat perbedaan yang menonjol antara kedua BRT ini

**Gambar 1.5**  
**Halte Trans Jakarta**



*Sumber: Dokumentasi ekonomi bisnis.com.<sup>21</sup>*

Pada gambar 1.5 terlihat bahwa Halte Trans Jakarta memiliki fasilitas yang cukup baik dengan dilengkapi tempat duduk yang nyaman, lampu untuk malam hari, layar informasi, nama halte, dan dilindungi oleh dinding jika terjadi hujan ataupun pelindung dari terik matahari. Jika dilihat kepada Trans Jakarta yang sudah lebih dulu beroperasi dan sudah memiliki beberapa proses perbaikan dan pengembangan bisa menjadi tolak ukur bagi PSM untuk menciptakan halte yang aman dan nyaman bagi penumpang. Dari perbandingan antara Trans Padang dengan bus sejenis lainnya seperti yang ada di Kota Jakarta terlihat bahwa Trans Padang perlu dilakukan beberapa perbaikan fasilitas penunjang terutama pada bagian halte sehingga pelayanan yang diberikan kepada konsumen dapat berjalan dengan baik dan penumpang pun merasakan kenyamanan saat mengakases Trans Padang

Pengawasan di dalam jalannya suatu organisasi memiliki peran yang cukup vital, karena dengan adanya pengawasan sistem dapat berjalan dengan baik sesuai dengan yang telah direncanakan sebelumnya. Untuk pengawasan internal Perumda

<sup>21</sup> <https://ekonomi.bisnis.com/read/20190528/98/928237/halte-transjakarta-sepanjang-thamrin-dan-medan-merdeka-barat-sudah-dibuka>. diakses pada tanggal 20 juni 2020 pada pukul 22.25 Wib

PSM dilakukan dengan cara pelaporan yang dilakukan setiap bulan berdasarkan tingkatan jabatan yaitu mulai dari *lower management* sampai kepada *top management*. PSM diawasi oleh Dinas Perhubungan Kota Padang. Untuk memudahkan pengawasan, PSM melakukan pelaporan setiap bulan kepada Dinas Perhubungan Kota Padang, hal ini senada dengan hasil wawancara peneliti dengan pihak PSM:

“.....untuk pengawasan internal dilakukan melalui pelaporan dari bawahan kepada atasan Perumda PSM, kemudian untuk pengawasan eksternal dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Padang yang kami realisasikan dengan laporan yang dilakukan setiap bulan dan di penghujung tahun. (Hasil wawancara dengan Fredryan Grace Esa Putra sebagai salah satu staff umum Trans Padang, pada tanggal 23 Juni 2022, pada pukul 12.00 wib)”

Dari hasil wawancara diatas didapatkan informasi bahwa pengawasan internal Perumda PSM sudah berjalan dengan cara pelaporan yang dilakukan oleh tingkatan jabatan pegawai paling bawah kepada tingkatan jabatan yang paling tinggi yang dilaporkan setiap bulan dan di akhir tahun, kemudian untuk pengawasan eksternal dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Padang yang direalisasikan dengan pelaporan yang dilakukan oleh Perumda PSM disetiap bulan dan di akhir tahun.

Evaluasi dari setiap pengelolaan merupakan komponen yang penting mengingat bahwa dengan adanya evaluasi akan memberikan pengetahuan tentang kesalahan- kesalahan di dalam pengelolaan, sehingga hal tersebut bisa diperbaiki dan akan berdampak kepada peningkatan kualitas pengelolaan suatu organisasi. PSM selaku pihak yang mengelola Trans Padang wajib melakukan evaluasi melalui

rapat-rapat yang diadakan setiap minggu, bulan, dan rapat tahunan untuk mengetahui apa saja kendala-kendala yang dihadapi selama proses pengelolaan Trans Padang setiap satu minggu terakhir, satu bulan terakhir, dan satu tahun terakhir. Akan tetapi hasil temuan peneliti di lapangan mengatakan bahwa PSM tidak melakukan rapat yang bersifat rutin atau terjadwal, hal ini peneliti temukan melalui wawancara yang dilakukan terhadap salah satu staff umum Trans Padang:

“..... Kami tidak ada melakukan rapat yang bersifat rutin atau terjadwal, hanya saja kami melakukan rapat jika ada kondisi tertentu yang mengharuskan adanya rapat. (Hasil wawancara dengan Fredryan Grace Esa Putra sebagai salah satu staff umum Trans Padang, pada tanggal 23 Juni 2022, pada pukul 12.00 wib)”

Dari wawancara peneliti terhadap salah satu staf PSM kota Padang menghasilkan beberapa temuan awal yaitu PSM tidak melakukan rapat rutin baik itu rapat harian, mingguan, bulanan, maupun rapat tahunan. Sementara itu untuk mengetahui apa saja hambatan masalah di dalam pengelolaan sangat dibutuhkan oleh suatu organisasi untuk dapat dijadikan bahan pertimbangan saat evaluasi, sehingga kesalahan dan hambatan yang sudah terjadi tidak terulang lagi dan dapat diperbaiki di kemudian hari.

Agar pengelolaan Trans Padang tidak menemui kendala-kendala yang menghambat kelancaran proses pencapaian tujuan maka dalam proses pengelolaan tersebut harus memiliki fungsi-fungsi manajemen yang perlu diterapkan dengan baik. Akan tetapi kondisi Trans Padang saat ini masih tergolong kedalam pengelolaan yang kurang baik di beberapa sektor pengelolaan. Pengelolaan yang kurang baik tersebut mulai dari sektor birokrasinya yang masih bermasalah

terhadap gaji pegawai seperti supir dan pramugara dan kondisi di lapangan yang masih belum menerapkan bagaimana peraturan yang mestinya harus diterapkan oleh pramugara.

Berdasarkan beberapa temuan awal dari pengelolaan Trans Padang mulai dari pihak pengelola masih dipegang oleh UPT Trans Padang dibawah naungan Dinas Perhubungan dan Pemerintah Kota Padang sampai akhirnya di pindah alihkan pihak pengelolanya kepada Perumda PSM kota Padang beberapa kendala dan permasalahan yang masih belum bisa diselesaikan dengan baik. Sehingga peneliti memiliki ketertarikan untuk mengkaji dan meneliti permasalahan tersebut melalui penelitian dengan judul “Manajemen operasional transportasi Trans Padang oleh Perumda PSM (Padang Sejahtera Mandiri).

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang diatas, maka permasalahan yang akan peneliti teliti dirumuskan dengan pertanyaan sebagai berikut: “Bagaimana manajemen operasional transportasi Trans Padang yang dilakukan oleh Perumda PSM Kota Padang? “

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui manajemen operasional transportasi Trans Padang oleh Perumda PSM Kota Padang

## **1.4 Manfaat Penelitian**

### **1.4.1 Manfaat Teoritis**

Diharapkan penelitian ini dapat memperkaya bahan kepustakaan dan mampu memberikan kontribusi pada pengembangan Ilmu Administrasi Publik

khususnya tentang Manajemen operasional Transportasi Trans Padang oleh pemerintah daerah dan Perumda PSM.

#### 1.4.2 Manfaat praktis

Penelitian ini diharapkan kemudian hari dapat memberikan manfaat bagi instansi terkait, yaitu Perumda PSM Kota Padang sebagai bahan pertimbangan dalam meningkatkan manajemen terutama dalam manajemen operasional transportasi.

