

BAB IV

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, bahwa bentuk dan eskalasi konflik yang terjadi antara sopir angkutan kota dengan sopir travel/bus dalam menarik penumpang di Kecamatan Bungus Teluk Kabung Kota Padang sesuai dengan tujuan penelitian dibenarkan oleh 9 orang sopir yang berkonflik yang peneliti temui di lapangan dan didukung oleh 7 informan pengamat, bahwa bentuk konflik yang terjadi yaitu konflik bersifat horizontal/setara dengan teori yang digunakan teori konflik dari Max Weber. Weber melihat konflik dari sudut perilaku/tindakan yang disadari oleh aktor. Bentuk dan eskalasi konflik yaitu sebagai berikut:

Bentuk konflik yang terjadi antara sopir angkot dengan sopir travel/bus dalam menarik penumpang yaitu terbagi ke dalam dua bentuk tipologi konflik yaitu konflik dengan cara-cara damai dan konflik dengan cara-cara kekerasan. Dari bentuk konflik dengan cara damai di dalamnya terdapat cekcok, mencegat travel/bus di jalan, dan memepet mobil travel/bus.

Sedangkan bentuk dari konflik dengan cara kekerasan yaitu kejar-kejaran di jalan dan sudah adanya penanganan dari pihak organda. Eskalasi konflik terjadi jika sopir travel/bus yang telah diberi peringatan dan teguran tapi kenyataannya masih tetap berani mengambil penumpang di Bungus Teluk Kabung. Puncak dari eskalasi konflik yaitu saat terjadi aksi kejar-kejaran yang dilakukan oleh sopir angkot untuk mengejar sopir travel/bus. Konflik dengan cara-cara damai ini terjadi

apabila sopir travel/bus didapati mengambil penumpang untuk yang pertama, sopir angkot akan memberi teguran untuk selanjutnya tidak diperbolehkan lagi mengambil penumpang di Bungus Teluk Kabung, karena wilayah ini merupakan wilayah jalur angkot beroperasi.

Jika penumpang diambil oleh angkutan lain (travel/bus) maka sopir angkot akan kehilangan penumpang dan berdampak pada pengoperasian angkot yang berjalan tidak lancar. Kenyataannya, jika sopir travel/bus masih didapati mengambil penumpang setelah diberi teguran, karena penumpang yang ingin cepat sampai ke tempat tujuan mereka, jika naik angkot akan menghabiskan waktu yang lama, sebab jalan angkot yang lambat dan berhenti untuk menunggu penumpang penuh, oleh sebab itu mereka sembunyi-sembunyi naik travel/bus dan hal ini dilihat oleh sopir angkot, maka eskalasi konflik akan terjadi antara sesama sopir tersebut.

Eskalasi konflik (keparahan konflik) berawal saat sopir travel/bus yang telah diberi peringatan tadi masih berani juga mengambil penumpang secara diam-diam dengan strategi tidak dilihat oleh sopir angkot Bungus, namun saat dilihat oleh sopir angkot, maka sopir angkot akan langsung menghadang dan memberhentikan mobil tersebut dengan paksa, sopir angkot juga menelpon teman-temannya sopir yang lain bahwa ada travel/bus yang sudah diberi peringatan kedatangan lagi mengambil penumpang. Mereka sopir angkot akan menghajar sopir travel/bus dengan bentuk konflik kekerasan. Sebagai ganjaran baginya, dan sopir angkot juga memaksa turun penumpang yang naik travel/bus tadi untuk pindah ke angkotnya.

4.2 Saran

Dari kesimpulan di atas, penulis menyarankan bahwa sopir angkot tidak membuat konsensus tersebut untuk melarang angkutan lain mengambil penumpang di Bungus teluk Kabung, karena angkutan seperti bus HPS dan MIA memiliki izin trayek yang resmi. Bagaimana bisa ada peraturan tidak tertulis yang melarang untuk tidak mengambil penumpang di suatu wilayah. Sedangkan untuk travel yang ilegal beroperasi mereka diizinkan oleh aparat tetapi tidak izin permanen, ada mereka yang melakukan praktik kolusi dengan aparat supaya diizinkan beroperasi ini dibuktikan melalui penelitian yang dilakukan oleh Detri Sualastri (2011) dengan judul penelitian *Pola Hubungan Travel Liar dengan Aparat di Kec Batang Kapas, Kab Pesisir Selatan*.

Peran organda dalam masalah penelitian ini seharusnya berperan secara independen dan berlaku adil terhadap semua trayek yang melewati kecamatan Bungus Teluk Kabung, bukannya hanya berpihak terhadap trayek angkot Bungus saja, melainkan juga berpihak kepada trayek bus MIA dan HPS tersebut. Karena peran organda yang sebenarnya adalah mengurus semua masalah kepentingan administrasi angkutan darat. Jika dari sisi sopir travel/bus, yang mengambil penumpang dan menjadi korban terhadap tindakan konflik dari sopir angkot, mereka tidak mau melaporkan masalah ini ke pihak yang berwenang karena mereka sudah jelas bersalah dalam konflik ini.

Sedangkan dari sisi penumpang, peneliti menyarankan untuk tetap naik angkutan kota yang berada di Bungus, untuk mempertahankan keberadaan angkot dan jika memang sudah tidak ada angkot lagi untuk berpergian baru naik travel/bus

untuk pergi. Peneliti melihat keadaan angkot sudah berkurang dari awalnya 30 unit berkurang sampai saat ini bertahan hanya 15 unit, itu pula tidak beroperasi dengan lancar, di loket angkot di Pasar Raya peneliti menemui sopir angkot yang beroperasi hanya itu-itu saja. Banyak sopir tidak mengoperasikan angkotnya karena sedikitnya penumpang yang bepergian dan untuk memenuhi uang bensin saja masih kurang. Oleh karena itu, jika penumpang Bungus Teluk Kabung bepergian sebaiknya menggunakan jasa angkot yang telah disediakan.

