

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu bagian yang penting dalam kehidupan manusia. Transportasi dapat diartikan sebagai proses perpindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain menggunakan alat transportasi baik melalui jalur darat, jalur laut, dan jalur udara. Keberadaan alat transportasi akan mempermudah dan mempercepat akses menuju suatu tempat. Seiring perkembangan zaman, alat transportasi berkembang dari alat transportasi tradisional seperti memanfaatkan tenaga hewan menjadi alat transportasi modern dengan menggunakan tenaga mesin.

Salah satu jalur transportasi adalah transportasi darat dengan melalui jalan lintas yang diperuntukkan untuk kendaraan bermotor. Semakin bertambahnya populasi penduduk di Indonesia tentu berdampak pada meningkatnya kepemilikan kendaraan bermotor. Perkembangan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 1.1**  
**Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor di Indonesia**  
**Tahun 2013-2016**

No	Tahun	Jenis Kendaraan Bermotor				Jumlah
		Mobil Penumpang	Mobil Bis	Mobil Barang	Sepeda Motor	
1	2013	11.484.514	2.286.309	5.615.494	84.732.652	99.019.971
2	2014	12.599.038	2.398.846	6.235.136	92.976.240	114.209.260
3	2015	13.480.973	2.420.817	6.611.028	98.881.267	121.394.085
4	2016	14.580.666	2.486.898	7.063.433	105.150.082	129.281.077

						9
--	--	--	--	--	--	---

Sumber: <https://www.bps.go.id/nasional/indonesia/linkTableDinamis/view/id/1133>

Dari tabel 1.1, dapat dilihat bahwa jumlah kendaraan bermotor di Indonesia selalu meningkat setiap tahun. Peningkatan tertinggi yaitu pada jenis sepeda motor sedangkan jumlah mobil bis hanya meningkat sedikit. Peningkatan jumlah kendaraan bermotor tentu harus sesuai dengan penambahan panjang jalan untuk dilewati. Panjang jalan di Indonesia dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 1.2**  
**Panjang Jalan di Indonesia Menurut Tingkat Kewenangan**  
**Tahun 2013-2016**

No	Tahun	Tingkat Kewenangan Jalan		
		Jalan Negara	Jalan Provinsi	Jalan Kabupaten
1	2013	38.570	53.642	415.788
2	2014	46.432	53.528	417.793
3	2015	47.017	55.416	426.640
4	2016	47.017	55.416	435.405

Sumber: <http://www.bps.go.id/nasional/indonesia/linkTableDinamis>.

Dari tabel 1.2 dapat dilihat bahwa panjang jalan nasional tidak bertambah dari tahun 2013 sampai tahun 2016, serta terdapat sedikit penambahan panjang jalan provinsi dan jalan kabupaten. Dengan tidak berimbangnya penambahan panjang jalan dan peningkatan kendaraan bermotor, tentu dapat menimbulkan masalah seperti kemacetan dan ketidakteraturan lalu lintas.

Transportasi kemudian menjadi salah satu potensi ekonomi dengan menyediakan jasa angkutan umum bagi pengguna dengan imbalan materi bagi penyedia jasa. Di Indonesia, salah satu alat transportasi yang banyak digunakan masyarakat untuk bepergiandengan jalur darat adalah angkutan umum yaitu

angkutan yang dapat dimanfaatkan penggunaannya dan dipungut sejumlah bayaran sewa serta memiliki izin operasional. Angkutan umum terdiri dari: 1) Angkutan antar kota dari satu kota ke kota lain, yaitu Angkutan Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP), 2) Angkutan kota yang merupakan pemindahan orang dalam wilayah kota, 3) Angkutan pedesaan yang merupakan pemindahan orang dalam dan/atau antar wilayah pedesaan, 4) Angkutan perbatasan yakni berhubungan dengan perbatasan negara lain.

Seiring meningkatnya jumlah angkutan umum, tentu menimbulkan berbagai permasalahan seperti kenyamanan dan keamanan bagi penggunaannya, ketepatan waktu, serta keteraturan dalam berlalu lintas. Sumatera Barat merupakan salah satu provinsi di Indonesia yang tidak terlepas dari masalah mengenai angkutan umum contohnya tentang pengaturan mengenai travel liar yang bersaing dengan Angkutan Kota Dalam Provinsi. Selanjutnya terkait Pro-kontra legalitas travel liar di Kota Padang dan di Sumatera Barat, Pemerintah Kota Padang menerbitkan Peraturan Gubernur Sumatera Barat Nomor 36 Tahun 2012, tentang Penyelenggaraan Angkutan Antar Jemput Dalam Provinsi oleh Gubernur Sumatera Barat Irwan Prayitno. Peraturan Gubernur ini secara tidak langsung akan melegalkan keberadaan travel liar namun syaratnya pemilik travel tersebut bersedia mengubah pelat mobilnya menjadi kuning.<sup>1</sup> Kondisi ini tentu merugikan bagi bus Angkutan Kota Dalam Provinsi karena kalah bersaing dengan travel yang pelayanannya lebih cepat dan lebih nyaman. Permasalahan angkutan umum

---

<sup>1</sup> Travel Liar di Sumbar, Akan Jadi Travel Berplat Kuning. Diakses di <http://www.classyfm.co.id/travel-liar-di-sumbar-akan-jadi-travel-berplat-kuning> pada tanggal 27 Januari 2017 pukul 16.00 WIB

yang juga penting adalah mengenai trayek. Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal.<sup>2</sup> Banyaknya jumlah angkutan umum menyebabkan trayek yang saling tumpang tindih atau angkutan umum yang beroperasi tidak sesuai dengan trayek yang sudah ditetapkan.

Permasalahan mengenai trayek angkutan umum juga terjadi di Kota Pariaman, Sumatera Barat. Kota Pariaman adalah kota yang dibentuk berdasarkan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2002 tentang Pembentukan Kota Pariaman Di Provinsi Sumatera Barat. Kota Pariaman merupakan daerah pemekaran yang berasal dari Kabupaten Padang Pariaman yang terdiri atas empat kecamatan yaitu Kecamatan Pariaman Utara, Kecamatan Pariaman Tengah, Kecamatan Pariaman Selatan, dan Kecamatan Pariaman Timur. Kota Pariaman berbatasan dengan Kabupaten Padang Pariaman di sebelah utara, selatan, dan timur, serta berbatasan dengan Samudera Hindia di sebelah barat.

Untuk melakukan pengaturan trayek angkutan umum, Pemerintah Kota Pariaman menetapkan Peraturan Walikota Pariaman Nomor 29 Tahun 2012 tentang Pengaturan Lalu Lintas Angkutan Penumpang dan Barang Dalam Daerah Kota Pariaman. Jaringan trayek yang terdapat dalam peraturan tersebut dapat dilihat pada tabel berikut<sup>3</sup>:

---

<sup>2</sup> Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum Pasal 1

<sup>3</sup> Peraturan Walikota Pariaman Nomor 29 Tahun 2012 tentang Pengaturan Lalu Lintas Angkutan Penumpang dan Barang Dalam Daerah Kota Pariaman

**Tabel 1.3**  
**Jaringan Angkutan Penumpang Umum Trayek AKDP/AKAP/Angdes**  
**yang Keluar atau masuk dalam Kota Pariaman**

No	Jaringan Trayek	Ruas Jalan yang Dilalui	Keterangan
I	bus AKDP/AKAP yang berasal atau bertujuan Kota Pariaman		
1	datang dari utara	masuk dari Simpang Apar-Simpang Jati-terus menuju terminal	pulang pergi (PP)
2	datang dari selatan	masuk dari Simpang Lapai terus menuju terminal	pulang pergi (PP)
II	bus AKDP/AKAP yang melintas Kota Pariaman		
1	dari utara	Simpang Apar- <i>by pass</i> -Simpang Jati-masuk terminal menuju Simpang Lapai ke arah selatan	
2	dari selatan	Simpang Lapai masuk terminal keluar Simpang Jati- <i>by pass</i> -Simpang Apar menuju utara	
III	angkutan pedesaan masuk/keluar terminal		
1	datang dari utara	dari Simpang Apar- <i>by pass</i> -Simpang Jati-masuk terminal Jati (PP)	pulang pergi (PP)
2	datang dari selatan	dari Simpang Lapai masuk terminal (PP)	pulang pergi (PP)

Sumber: lampiran Peraturan Walikota Pariaman Nomor 29 Tahun 2012 tentang Pengaturan Lalu Lintas Angkutan Penumpang dan Barang Dalam Daerah Kota Pariaman.

Instansi yang berwenang dalam pelaksanaan Peraturan Walikota tersebut adalah Dinas Perhubungan Kota Pariaman. Sesuai dengan dasar hukum Peraturan Daerah Nomor 7 Tahun 2016 tentang Susunan Organisasi Perangkat Daerah Kota Pariaman, dimana tugas pokok Dinas Perhubungan adalah “ Membantu Walikota melaksanakan urusan pemerintahan dan tugas pembantuan bidang perhubungan “ serta menyelenggarakan fungsi sebagai :

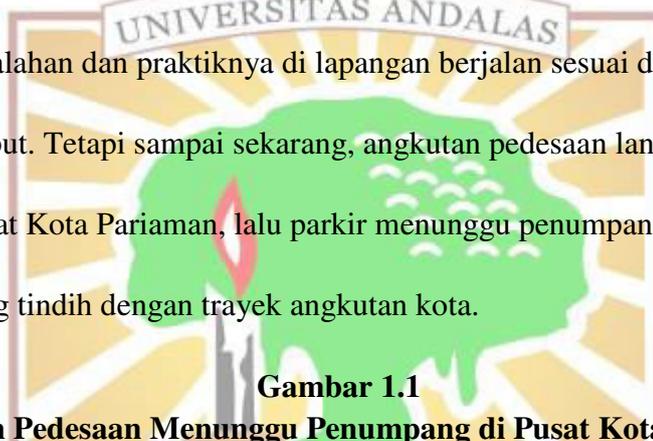
1. Perumusan kebijakan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, perkeretaapian dan pelayaran yang menjadi kewenangan Daerah dan Tugas Perbantuan yang ditugaskan kepada Daerah Kota;
2. Pelaksanaan kebijakan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, perkeretaapian dan pelayaran yang menjadi kewenangan Daerah dan Tugas Perbantuan yang ditugaskan kepada Daerah Kota;
3. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, perkeretaapian dan pelayaran yang menjadi kewenangan Daerah dan Tugas Perbantuan yang ditugaskan kepada Daerah Kota;
4. Pelaksanaan administrasi Dinas Perhubungan Kota ;
5. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Walikota terkait dengan tugas dan fungsinya

Sedangkan bagian dari Dinas Perhubungan yang berwenang adalah bidang angkutan, Seksi Angkutan Darat dan KA. Salah satu tugasnya adalah Melaksanakan penyiapan bahan pemberian ijin trayek dan Melaksanakan penyiapan bahan penyusunan jaringan trayek angkutan kota.

Berdasarkan Peraturan Walikota Pariaman Nomor 29 Tahun 2012 pasal 3 ayat (1), setiap angkutan penumpang umum AKAP, AKDP, angkutan perkotaan, angkutan pedesaan dan angkutan perbatasan wajib memasuki terminal Jati Pariaman sebagai wujud simpul angkutan penumpang umum, kecuali bus pariwisata dan bus umum yang memiliki izin insidental untuk membawa

rombongan wisata. Dalam peraturan walikota tersebut, pasal 13 ayat (1) juga dinyatakan bahwa, dilarang bagi angkutan penumpang umum dan mobil barang untuk beroperasi keluar atau masuk dalam Kota Pariaman diluar ketentuan yang telah ditetapkan. Dan pada pasal 14 ayat 1 juga disebutkan untuk melakukan pengawasan dan pengendalian arus lalu lintas dalam Kota Pariaman dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Pariaman dan Satuan Polisi Lalu Lintas.

Fenomena yang terjadi di lapangan, untuk bus AKDP dan bus AKAP tidak terjadi permasalahan dan praktiknya di lapangan berjalan sesuai dengan peraturan walikota tersebut. Tetapi sampai sekarang, angkutan pedesaan langsung masuk menuju ke pusat Kota Pariaman, lalu parkir menunggu penumpang sehingga terjadi tumpang tindih dengan trayek angkutan kota.



**Gambar 1.1**

**Angkutan Pedesaan Menunggu Penumpang di Pusat Kota Pariaman**



Angkutan pedesaan Kabupaten Padang Pariaman yang menunggu penumpang di depan BRI cabang Pariaman

Angkutan pedesaan yang menunggu penumpang di depan SMPN 1 gal 11

*Sumber: Dokumentasi peneliti 2018*

Dari gambar 1.1 diatas dapat dilihat bahwa angkutan pedesaan yang berasal dari Kabupaten Padang Pariaman sedang parkir menunggu penumpang di

sekitar kawasan lapangan merdeka Pariaman yang berada di pusat Kota Pariaman, sehingga dapat menyebabkan kemacetan.

Fenomena mengenai rambu-rambu larangan angkutan pedesaan yang memasuki kota Pariaman sudah di pasang di pintu masuk ke Kota Pariaman, namun masih belum merata.

**Gambar 1.2**  
**Rambu-rambu larangan angkutan pedesaan dari Kabupaten Padang Pariaman memasuki Kota Pariaman**



*Sumber: Dokumentasi peneliti 2018*

Dari gambar 1.1 di atas dapat dilihat telah adanya rambu-rambu larangan angkutan pedesaan dari Kabupaten Padang Pariaman yang akan memasuki Kota Pariaman. Rambu-rambu larangan pada gambar di atas terdapat pada daerah Nareh Pintu masuk ke Kota Pariaman. Namun masih banyak angkutan pedesaan dari Kabupaten Padang Pariaman yang menerobos masuk ke Kota Pariaman.

Untuk perbandingan jumlah angkutan kota dan angkutan pedesaan pada beberapa kota dan kabupaten di Provinsi Sumatera Barat, dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 1.4**  
**Perbandingan Jumlah Angkutan Kota terhadap Angkutan**  
**Pedesaan pada Kabupaten / Kota di Provinsi Sumatera Barat**  
**Tahun 2018**

No	Kota	Jumlah	Kabupaten	Jumlah	Persentase Perbandingan Jumlah Angkutan Kota terhadap Angkutan Pedesaan
1	Pariaman	42	Padang Pariaman	381	11,02%
2	Padang Panjang	46	Tanah Datar	214	21,49%
3	Solok	44	Solok	204	21,57%
4	Payakumbuh	121	Lima Puluh Kota	203	59,60%
5	Bukittinggi	344	Agam	734	46,87%

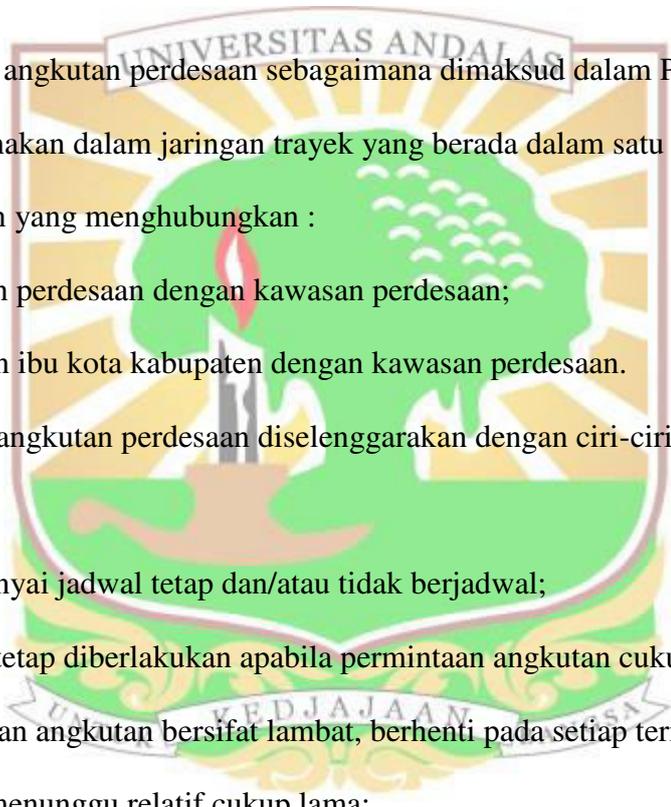
*Sumber: Data olahan peneliti 2018*

Dari tabel 1.4, dapat dilihat bahwa jumlah angkutan kota di Kota Pariaman hanya 11,02% jika dibandingkan dengan jumlah angkutan pedesaan yang berasal dari Kabupaten Padang Pariaman. Kondisi ini akan menyulitkan bagi angkutan kota untuk bersaing dengan angkutan pedesaan jika angkutan pedesaan juga melalui dan menaikkan penumpang di jalur trayek yang dilalui angkutan kota. Hal ini menjadi alasan peneliti untuk memilih Kota Pariaman sebagai lokasi penelitian.

Permasalahan trayek antara angkutan kota dan angkutan pedesaan ini berawal sejak pemekaran Kota Pariaman dari Kabupaten Padang Pariaman tahun 2002. Terminal yang ada di kawasan pusat kota sebelum tahun 2002 adalah terminal Kampung Cino. Kemudian setelah pemekaran Kota Pariaman, mulai tersedia angkutan kota yang khusus melayani penumpang dengan jalur trayek dalam Kota Pariaman. Angkutan pedesaan yang berasal dari Kabupaten Padang

Pariaman sempat mengalami beberapa kali tempat menunggu penumpang, mulai dari kawasan depan Plaza Pariaman, kemudian pindah ke terminal Muaro Pariaman. Sedangkan terminal untuk angkutan kota tetap di kawasan pasar Pariaman sejak tahun 2002.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum pasal 21 ayat:

- 
- (1) Pelayanan angkutan perdesaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 huruf e, dilaksanakan dalam jaringan trayek yang berada dalam satu daerah Kabupaten yang menghubungkan :
- kawasan perdesaan dengan kawasan perdesaan;
  - kawasan ibu kota kabupaten dengan kawasan perdesaan.
- (2) Pelayanan angkutan perdesaan diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut:
- mempunyai jadwal tetap dan/atau tidak berjadwal;
  - jadwal tetap diberlakukan apabila permintaan angkutan cukup tinggi;
  - pelayanan angkutan bersifat lambat, berhenti pada setiap terminal, dengan waktumenunggu relatif cukup lama;
  - terminal yang merupakan terminal asal pemberangkatan dan tujuan sekurang-kurangnya terminal tipe C;
  - dilayani dengan mobil bus kecil atau mobil penumpang umum.

Jika dibandingkan dengan Keputusan Menteri Perhubungan tersebut, dinyatakan bahwa angkutan perdesaan hanya diperbolehkan menghubungkan kawasan perdesaan dengan kawasan perdesaan dan kawasan ibukota kabupaten

dengan kawasan pedesaan, Peraturan Walikota Pariaman Nomor 29 Tahun 2012 tentang Pengaturan Lalu Lintas Angkutan Penumpang dan Barang Dalam Daerah Kota Pariaman sudah memberikan kemudahan kepada angkutan pedesaan untuk memasuki wilayah Kota Pariaman tetapi dibatasi sampai terminal Jati Pariaman.

Permasalahan jalur trayek antara angkutan pedesaan dan angkutan kota di Pariaman melibatkan beberapa aktor yang berkepentingan yaitu angkutan kota, angkutan pedesaan, pedagang pasar Pariaman, dan masyarakat Kabupaten Padang Pariaman. Sopir angkutan pedesaan dan pedagang pasar Pariaman berkepentingan agar angkutan pedesaan masuk langsung menuju kawasan pasar Pariaman, karena mengangkut penumpang dari Kabupaten Padang Pariaman yang berpotensi menjadi konsumen pasar Pariaman. Forum Koordinasi Musyawarah Pimpinan Daerah (Forkominda) Kabupaten Padang Pariaman, Sumatera Barat, dengan Forkominda Kota Pariaman akan membahas tuntutan para sopir angkutan pedesaan dari kabupaten agar bisa kembali memasuki kota. "Dalam pertemuan nanti Forkominda kedua daerah akan mencari solusi terbaik atas masalah yang dialami para sopir angkutan pedesaan Padang Pariaman," kata Ketua DPRD Padang Pariaman, Faisal Arifin. Ia mengatakan, Peraturan Walikota Pariaman Nomor 29/2012 merugikan para sopir angkutan pedesaan dari Padang Pariaman. Peraturan Walikota mengatur bahwa angkutan pedesaan Padang Pariaman hanya diperbolehkan masuk Kota Pariaman melalui jalur-jalur tertentu saja. Kondisi ini membuat para sopir angkutan pedesaan dan Asosiasi Pedagang Pasar Seluruh Indonesia (APPSI) Kota Pariaman kehilangan banyak pelanggan, sehingga mereka menggelar unjuk rasa pada Kamis (9/4/15), menuntut pembatalan Peraturan Walikota tersebut. Akibat perubahan jalur angkutan pedesaan itu, jumlah

penumpang baik dari kalangan pelajar maupun masyarakat yang ingin berbelanja ke Pasar Pariaman jadi turun.<sup>4</sup>

Sedangkan di pihak sebaliknya, sopir angkutan kota menuntut agar Peraturan Walikota Pariaman Nomor 29 Tahun 2012 dilaksanakan sepenuhnya, karena angkutan pedesaan menaikkan penumpang yang seharusnya menjadi pengguna angkutan kota. Pengusaha angkutan kota, para supir, Organda Kota Pariaman melakukan aksi demo simpatik di Balaikota Pariaman. Puluhan Angkutan kota memarkirkan kendaraannya tepat di halaman Balaikota, Jln Imam Bonjol, No 44, Selasa (28/4/15). Pada demo tersebut, para supir Angkutan kota mengeluhkan sepi penumpang, setorannya habis untuk membeli BBM, karena mereka menganggap penumpangnya diambil oleh angkutan pedesaan yang melintas dari Padang Pariaman langsung masuk pusat Kota Pariaman yang merupakan trayek mereka. Oleh sebab itu, para demonstran menuntut agar Pemerintah Kota Pariaman bersama Polres Pariaman dan Kodim untuk menertipkan angkutan pedesaan dari arah Kabupaten menuju Pasar Pariaman, karena sudah disediakan pangkalan akhir di Terminal Jati.<sup>5</sup>

Masalah ini bahkan sudah menyebabkan perselisihan antara sopir angkutan kota dan sopir angkutan pedesaan di Simpang Apar Pariaman pada tanggal 11 Maret 2015. Aksi protes angkutan pedesaan yang dilarang masuk Kota Pariaman berujung pada aksi pembacokan terhadap salah seorang sopir Angkutan pedesaan yang juga koordinator aksi bernama Rinaldi. Pelaku pembacokan berinisial JM

---

<sup>4</sup> Forkominda Padang Pariaman Segera Bahas Tuntutan Sopir Angdes Diakses di <https://www.selasar.com/politik/forkominda-padang-pariaman-segera-bahas-tuntutan-sopir-angdes> pada tanggal 7 Januari 2017 pukul 11.32

<sup>5</sup> Sepi Penumpang, Angkot Tuntut Pemko Pariaman Tertibkan Angdes Masuk Pasar Diakses di <http://www.pariamantoday.com/2015/04/sepi-penumpang-angkot-tuntut-pemko.html> pada tanggal 7 Januari 2017 pukul 11.43

saat ini telah ditahan di Polres Pariaman. Sementara Rinaldi dirawat di RSUD Pariaman karena menderita dua luka robek akibat senjata tajam serta satu benjolan di kepala. Kejadian sendiri berawal dari aksi protes dengan menggelar aksi mogok oleh para sopir angkutan pedesaan karena dilarang masuk kota oleh Dinas Perhubungan Kota Pariaman. Saat protes inilah kemudian terjadi adu mulut antara sopir angkutan pedesaan dengan oknum bernama JM. Setelah adu mulut ternyata JM kembali dengan membawa lima orang serta senjata tajam. Aksi pembacokan pun tak dapat terelakkan. Beruntung di lokasi kejadian masih ada polisi dan aparat TNI yang masih berjaga sehingga aksi tersebut bisa segera berakhir.<sup>6</sup>

Setelah terjadi permasalahan pengeroyokan dan penganiayaan antara sopir angkutan kota dan angkutan pedesaan di Pariaman, kemudian ditindaklanjuti dengan rapat yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Pariaman dan Pemerintah Kabupaten Padang Pariaman pada tanggal 13 Maret 2015 yang menghasilkan tujuh butir kesepakatan yaitu :

1. Peraturan Walikota Pariaman Nomor 29 Tahun 2012 didukung oleh Pemerintah Kabupaten Padang Pariaman dan Kota Pariaman.
2. Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Padang Pariaman menyelesaikan semua persoalan angkutan pedesaan dan Kepala Dinas Perhubungan Kota Pariaman menyelesaikan semua persoalan angkutan kota sesuai kewenangan masing-masing.
3. Angkutan pedesaan tidak lagi memasuki jalur angkutan dalam Kota Pariaman tetapi harus memasuki jalur yang sudah ditetapkan sesuai Peraturan Walikota Nomor 29 Tahun 2012.

---

<sup>6</sup> Aksi Protes Sopir Angdes di Pariaman Berujung Pembacokan  
<http://www.infosumbar.net/berita/berita-sumbar/aksi-protes-sopir-angdes-di-pariaman-berujung-pembacokan/> diakses tanggal 3 Februari 2017 pukul 20:40

4. Apabila angkutan pedesaan tidak mematuhi aturan yang telah disepakati ini maka diberikan sanksi hukuman sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
5. Organda Kabupaten Padang Pariaman dan Organda Kota Pariaman bertanggung jawab tentang angkutannya masing-masing.
6. Peristiwa penganiayaan, pengeroyokan dan membawa senjata tajam yang terjadi pada hari Rabu, 11 Maret 2015 jam 15.45 WIB di Simpang Apar harus diproses sesuai dengan hukum dan perundang-undangan.
7. Peristiwa perusakan rambu-rambu lalu lintas yang terjadi dalam wilayah Kota Pariaman di Simpang Apar pada hari Sabtu dini hari harus diproses sesuai hukum dan Perundang-undangan.

Meskipun sudah ditetapkan kesepakatan antara Pemerintah Kota Pariaman dan Pemerintah Kabupaten Padang Pariaman tersebut, tetapi Peraturan Walikota Pariaman Nomor 29 Tahun 2012 masih tetap belum dapat dijalankan dengan baik terutama butir ketiga dari kesepakatan yaitu Angkutan pedesaan tidak lagi memasuki jalur angkutan dalam Kota Pariaman tetapi harus memasuki jalur yang sudah ditetapkan sesuai Peraturan Walikota Nomor 29 Tahun 2012. Oleh karena itu diperlukan pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Pariaman agar Peraturan Walikota Pariaman Nomor 29 Tahun 2012 dapat terlaksana dengan baik dan masalah antara angkutan Kota Pariaman dengan angkutan desa dari Kabupaten Padang Pariaman tidak terjadi lagi. Berikut tabel 1.5 tentang penertiban angkutan pedesaan Kabupaten Padang Pariaman yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan di dalam Kota Pariaman

**Tabel 1.5**  
**Penertiban Angkutan Pedesaan Kabupaten Padang Pariaman Oleh**  
**Dinas Perhubungan di dalam Kota Pariaman**

<b>Tahun</b>	<b>Jumlah Penertiban</b>	<b>Jumlah Angkutan Pedesaan</b>	<b>Keterangan</b>
2014	21 Kali	245	Razia gabungan
2015	17 Kali	115	Razia gabungan
2016	14 Kali	108	Razia dan Patroli
2017	18 kali	252	Razia dan Patroli

*Sumber: Dinas Perhubungan Kota Pariaman*

Dari Tabel di atas dijelaskan bahwa masih banyak terjadinya pelanggaran yang dilakukan oleh angkutan pedesaan yang memasuki kawasan kota pariaman yang mana seharusnya trayek yang diizinkan untuk angkutan pedesaan Kabupaten Padang Pariaman adalah sebatas mengantarkan penumpang ke Terminal Jati Pariaman. Namun yang terjadi adalah banyak angkutan pedesaan yang memasuki trayek dalam Kota Pariaman sehingga harus dilakukan pengawasan dan penertiban oleh Dinas Perhubungan Kota Pariaman. Menurut Soewarno Handyaningrat tentang metode Pengawasan terdapat beberapa metode dalam proses pengawasan, yang terdiri dari: 1) Pengawasan langsung; 2) Pengawasan tidak langsung<sup>7</sup>.

Dinas Perhubungan Kota Pariaman dalam melakukan pengawasan langsung terhadap angkutan umum trayek angkutan pedesaan di Kota Pariaman yaitu Dinas Perhubungan melakukan pemeriksaan secara seksama

<sup>7</sup> Soerwarno Hadayanigrat . Pengantar ilmu administrasi dan manajemen . CV haji masanggung . Jakarta. 1992 Hal 147

terhadap pengawasan penumpangan barang. Hal ini juga disampaikan oleh Kasi Angkutan Darat dan KA Dinas Perhubungan Kota Pariaman sebagai berikut:<sup>8</sup>

“Kami melakukan inspeksi mendadak pada angkutan penumpang yang berasal dari Kabupaten Padang Pariaman yang beroperasi pada trayek Angkutan Kota Pariaman. Jika perlu kami akan memberi sanksi langsung dilapangan”

Dari wawancara tersebut dapat dilihat bahwa Dinas Perhubungan Kota Pariaman melakukan inspeksi mendadak terhadap angkutan umum trayek angkutan pedesaan yang melakukan pelanggaran. Supir angkutan umum pedesaan yang melakukan pelanggaran akan diberi sanksi berupa tilang ditempat. Hal ini merupakan salah satu langkah yang dilakukan untuk menjalankan Perwako Nomor 29 Tahun 2012 dalam menindak angkutan penumpang Kabupaten Padang Pariaman yang beroperasi di trayek angkutan Kota Pariaman.

Sedangkan pengawasan tidak langsung yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Pariaman dalam melakukan pengawasan terhadap angkutan umum trayek angkutan pedesaan yaitu dengan menerima laporan dari masyarakat. Hal tersebut sesuai wawancara peneliti dengan Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Pariaman yaitu<sup>9</sup> ;

“Dalam melakukan pengawasan terhadap angkutan pedesaan yang nakal terkadang kami bergerak berdasarkan laporan dari masyarakat baik langsung ataupun media sosial seperti WhatsApp...”

Berdasarkan wawancara peneliti di atas dapat dilihat Dinas Perhubungan Kota Pariaman melakukan pengawasan pada angkutan penumpang yang berasal

---

<sup>8</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Adman, SE, Kasi Angkutan Darat dan KA Dinas Perhubungan Kota Pariaman 20 Februari 2018 pukul 10.00 WIB.

<sup>9</sup> Hasil wawancara dengan bapak Nasril, Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Pariaman 15 Februari 2018 pukul 14.00 WIB.

dari Kabupaten Padang Pariaman berdasarkan laporan yang diterima oleh masyarakat. Hal ini merupakan bentuk upaya yang dilakukan oleh Dishub Kota Pariaman agar pengawasan dapat berjalan dengan optimal terhadap angkutan penumpang pedesaan Kabupaten Padang Pariaman.

Dengan alasan inilah peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Pengawasan Dinas Perhubungan Kota Pariaman Terhadap Angkutan Penumpang Umum Pedesaan dari Kabupaten Padang Pariaman”**.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Dilihat dari latar belakang yang telah dipaparkan sebelumnya maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah *Bagaimana Pengawasan Dinas Perhubungan Kota Pariaman Terhadap Angkutan Penumpang Umum Pedesaan dari Kabupaten Padang Pariaman?*

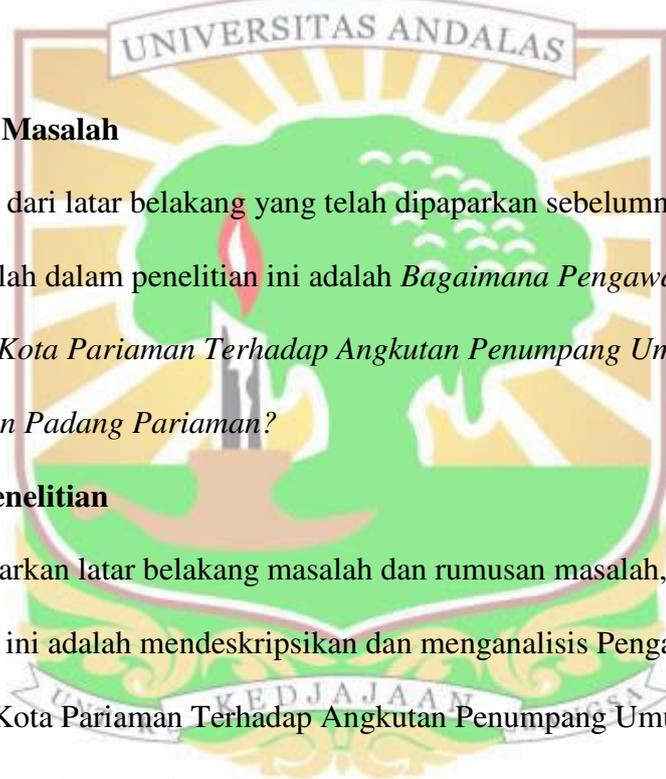
## **1.3 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan latar belakang masalah dan rumusan masalah, maka tujuan dari penelitian ini adalah mendeskripsikan dan menganalisis Pengawasan Dinas Perhubungan Kota Pariaman Terhadap Angkutan Penumpang Umum Pedesaan dari Kabupaten Padang Pariaman.

## **1.4 Manfaat Penelitian**

### **1.4.1 Manfaat Teoritis**

Secara teoritis penelitian ini berguna untuk pengembangan serta sebagai kontribusi dalam Administrasi Publik terutama dalam pengawasan publik dan juga sebagai rujukan penelitian yang akan datang.



#### 1.4.2 Manfaat Praktis

Secara praktisnya penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan, acuan dan sumbangan pikiran pada instansi yan bersangkutan, yaitu Dinas Perhubungan Kota Pariaman dalam melakukan pengawasan terhadap angkutan umum pedesaan dari Kabupaten Padang Pariaman.

