

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi publik adalah transportasi yang mengangkut barang atau penumpang dengan menggunakan kendaraan umum dan dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Biaya akomodasi transportasi umum di tanggung bersama penumpang sehingga penggunaan transportasi umum menjadi lebih efisien karena biaya transportasi umum menjadi terjangkau.¹ Pelayanan transportasi publik bertujuan untuk memfasilitasi mobilitas penduduk di suatu wilayah, mengurangi kemacetan lalu lintas, mengurangi polusi udara, dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat dengan menawarkan alternatif transportasi yang lebih efisien.² Pelayanan transportasi publik yang dirasakan oleh masyarakat tentu bervariasi, bisa berupa pelayanan yang baik maupun yang kurang memuaskan.

Dalam pelayanan transportasi publik perlu didasarkan pada nilai-nilai tata kelola seperti akuntabilitas, transparansi, keterbukaan dan kerangka hukum.³ Jika tidak didasarkan pada tata kelola yang baik pelayanan transportasi publik dapat berpotensi menimbulkan berbagai konflik. Konflik dalam sektor transportasi mengacu pada ketegangan atau perselisihan antara individu maupun kelompok yang berkaitan dengan penggunaan, pengelolaan, atau operasional sistem transportasi. Ketidaksepakatan ini dapat timbul akibat perbedaan kepentingan,

¹Rizqi, L. N., Novaria, R., & Murti, I. 2024. Kualitas pelayanan Bus Trans Jatim terhadap kepuasan masyarakat. *Eksekusi: Jurnal Ilmu Hukum dan Administrasi Negara*, 2(1) hlm 291

²Halimatu, Dede, Masliatul, Hanifan, Afmi. 2024. Kualitas Pelayanan Transportasi Publik. *Karimah Tauhid*, 3(2).

³Lula Aulia Nabilah, Antik Bintari, Ivan Dharmawan. 2022. Tata Kelola Pemerintahan Dalam Mengatasi Kemacetan Melalui Penyediaan Transportasi Publik (Studi Pada Pengelolaan Trans Metro Bandung Oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung Tahun 2020). *Jurnal Administrasi Pemerintahan (Janitra)*, 2(1) hlm 53.

dinamika sosial, atau distribusi sumber daya yang tidak merata.⁴ Ronald J. Fisher berpendapat bahwa terjadinya konflik antar kelompok terletak pada tiga elemen: perbedaan, perilaku, dan perasaan. Konflik yang merusak adalah dianggap sebagai situasi sosial di mana persepsi ketidakcocokan antara dua pihak atau lebih, upaya oleh satu sisi untuk mengendalikan satu sama lain, dan perasaan permusuhan terhadap satu sama lain.⁵

Melihat pentingnya peran transportasi dalam suatu perkotaan, maka diperlukan manajemen pengelolaan transportasi kota yang baik agar dapat mempermudah mobilitas masyarakat perkotaan dalam melakukan aktivitas. Kota Padang menjadi salah satu kota yang menerapkan sistem transportasi dengan populasi yang pesat di bidang industri dan transportasi.⁶ Maka dari itu kelengkapan sarana dan prasarana transportasi perkotaan yang baik bisa memberikan pelayanan kepada masyarakat dalam melakukan mobilitas. Akses mudah terhadap transportasi merupakan salah satu hak dasar masyarakat.

Transportasi publik seperti angkot (angkutan Kota) biasanya menyebabkan permasalahan seperti kemacetan yang ditimbulkan akibat ngetem dan menurunkan penumpang sembarangan, sehingga muncul kurangnya kenyamanan dari masyarakat dalam berkendara. Karena adanya masalah ini kemudian pemerintah menyediakan alat transportasi massal lain yaitu Trans Padang pada tahun 2014 guna kenyamanan dan kebutuhan masyarakat pada koridor pusat kota-pusat

⁴Khoerotun Nisa, Camelia Sabata, Mu'alimin Mu'alimin, 2024, Literatur Review Tentang manajemen konflik: Sumber, Gejala, Dan Penyebab konflik, *Jurnal Ekonomi, Bisnis dan Manajemen*, 3(4), 65.

⁵Simon Fisher, 2001, *Mengelola Konflik: Keterampilan & Strategi Untuk Bertindak*, The british Council, Jakarta.

⁶ Husna, N. L., & Asri, Z., 2022, Trans Padang: Studi Tentang Perkembangan Transportasi Kota Padang (2014-2020), *Jurnal Kronologi*, 4(3), 136-146.

pemerintahan. Peraturan yang mengatur transportasi tersebut telah tertuang pada Peraturan Walikota Nomor 104 Tahun 2020 Tentang Pengadaan Jasa Layanan Angkutan Trans Padang.⁷ Peraturan tersebut memberikan pedoman dan standar dalam penyelenggaraan jasa layanan angkutan umum Trans Padang yang aman, nyaman, efisien dan terjangkau bagi masyarakat di Kota Padang tanpa mengandalkan kendaraan pribadi.

Setiap kota dituntut untuk menyediakan sistem transportasi yang mampu memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat melalui layanan angkutan umum. Namun, kondisi saat ini menunjukkan tingginya tingkat kemacetan, terutama di kota-kota besar, yang disebabkan oleh dominannya penggunaan kendaraan pribadi. Data mencatat bahwa pada tahun 2022 terdapat 2.421.822 unit kendaraan pribadi, dan jumlah ini meningkat menjadi 2.536.335 unit pada tahun 2023. Dalam konteks ini, Peraturan Wali Kota Padang Nomor 127 Tahun 2021 dijadikan dasar untuk mengatur pengelolaan, pelaksanaan, serta standar minimum layanan angkutan umum Trans Padang yang mencakup keselamatan, kenyamanan, ketepatan waktu, tarif yang terjangkau, serta kepatuhan terhadap lalu lintas.

Operator juga wajib menyediakan armada yang layak jalan, terawat, dan ramah lingkungan. Pemerintah juga melakukan evaluasi dan pengawasan secara berkala terhadap kinerja operator angkutan umum Trans Padang. Jika terdapat pelanggaran atau tidak memenuhi standar pelayanan, pemerintah memberikan sanksi kepada operator Trans Padang. Peraturan ini berfungsi untuk mengatur layanan transportasi umum di Kota Padang agar lebih modern dan responsif terhadap

⁷ Peraturan Wali Kota Padang Nomor 104 Tahun 2020 Tentang Pengadaan Jasa Layanan Angkutan Trans Padang.

kebutuhan masyarakat. Mekanisme pengadaan jasa layanan angkutan umum Trans Padang juga dilaksanakan melalui proses lelang atau penunjukan langsung sesuai dengan peraturan undang-undang yang berlaku.

Kebijakan pengadaan jasa layanan angkutan umum diatur dalam Peraturan Wali Kota Nomor 104 Tahun 2020 tetapi hal tersebut tidak luput dari timbulnya konflik. Adanya konflik struktural dan kepentingan terjadi karena ketidakseimbangan dalam kebijakan transportasi yang dirasa lebih menguntungkan satu pihak dibandingkan pihak lain khususnya pada koridor 1 Trans Padang. Misalnya, pengusaha angkot merasa kebijakan ini meminggirkan peran mereka dalam sistem transportasi umum serta adanya perbedaan kepentingan antara operator Trans Padang yang ingin memperluas layanan dengan pengusaha angkot yang merasa terancam kehilangan pendapatan akibat berkurangnya jumlah penumpang mereka.

Konflik yang berkaitan dengan transportasi publik dapat terjadi ketika kebijakan transportasi tidak dirancang atau diterapkan secara optimal. Ketidakseimbangan dalam regulasi dapat memicu konflik ekonomi dan sosial, seperti persaingan yang tidak sehat antar moda transportasi, ketidakadilan dalam distribusi sumber daya, serta resistensi dari kelompok yang merasa dirugikan oleh kebijakan yang ada. Konflik ekonomi yang terjadi misalnya pengemudi angkutan kota mengalami penurunan pendapatan signifikan akibat meningkatnya popularitas transportasi online.⁸ Hal ini disebabkan oleh perbedaan tarif dan kenyamanan yang ditawarkan oleh layanan transportasi online yang membuat penumpang beralih dari

⁸Istianto, B., & Maulamin, T. (2017). Kebijakan Transportasi Online dan Konflik Sosial. *Jurnal Ilmu Administrasi Negara ASIAN (Asosiasi Ilmuwan Administrasi Negara)*, 5(2), 99-136.

angkutan konvensional ke angkutan transportasi online.⁹ Selain itu, konflik sosial yang muncul dapat berupa ketegangan antara komunitas pengemudi transportasi dan pengemudi transportasi online. Hal ini disebabkan karena kurangnya regulasi yang jelas dan komunikasi yang efektif antara kedua kelompok menyebabkan meningkatnya insiden kekerasan dan perselisihan di lapangan. Adapun perbedaan persepsi mengenai keadilan dan hak untuk beroperasi di area tertentu juga memperburuk konflik sosial ini.¹⁰ Konflik yang timbul karena adanya persaingan pada tarif yang ditetapkan Trans Padang dan Angkot juga merupakan konflik ekonomi. Trans Padang memiliki tarif yang telah disesuaikan pemerintah dengan tarif sebesar Rp. 1.500 untuk pelajar dan Rp. 3.500 untuk umum tarif tersebut diukur satu kali perjalanan jauh atau dekat,¹¹ sedangkan pada Angkutan Umum atau angkot menetapkan tarif berdasarkan seberapa jauh tujuan penumpang.

Kenyamanan yang ditawarkan juga berbeda antara Trans Padang dan angkot, Trans Padang memiliki halte untuk para penumpang dan Trans Padang juga memakai ac (*air conditioner*) untuk penumpang di dalam bus tersebut. Sedangkan, angkot tidak memiliki halte untuk turun naiknya penumpang dan tidak ada fasilitas yang ada pada angkot. Hal tersebut memunculkan konflik sosial antara pengusaha angkot dengan pihak Trans Padang, para sopir angkot mengeluh karena terjadi penurunan penumpang dan beralih menggunakan Trans Padang. Oleh karena itu, para pengusaha angkot lubuk buaya- pasar raya ingin bergabung dengan Trans Padang karena adanya peraturan Walikota tentang pengadaan jasa layanan

⁹ Sari, D. A. C., Kumalasari, D., & Kh, A. S. B, 2023, Dinamika Transportasi Modern serta Tantangan Terhadap Angkutan Kota (Angkot) di Jember. *Mandub: Jurnal Politik, Sosial, Hukum dan Humaniora*, 1(4), 122-135.

¹⁰ Rahayu, D. N., 2019, Konflik Sosial Antara Ojek Pangkalan Dan Gojek Di Kota Surakarta.

¹¹ Yanela, V. M., Suryanef, S, 2022, Kualitas Pelayanan Trans Padang sebagai Sarana Transportasi Publik di Kota Padang. *Journal of Civic Education*, 5(3), 339.

angkutan umum Trans Padang pada peraturan tersebut dikecualikan pada koridor I untuk mengikuti seleksi melakukan eksisting menjadi bus Trans Padang.

Konflik antara pengusaha angkutan kota (angkot) dan operator Trans Padang, khususnya di Koridor 1, telah berlangsung sejak 2020 dan berlanjut hingga 2024. Konflik ini berakar dari ketidakseimbangan kebijakan transportasi yang dirasa merugikan pengusaha angkot.¹² Kebijakan ini memicu protes dari pengusaha angkot yang merasa pendapatan mereka menurun akibat berkurangnya jumlah penumpang. Pengusaha angkot merasa dirugikan akibat berkurangnya jumlah penumpang sejak beroperasinya Trans Padang.¹³ Operator Trans Padang berusaha memperluas layanan untuk meningkatkan kualitas transportasi umum di Kota Padang. Disamping itu, Pemerintah Kota Padang berperan sebagai mediator antara pengusaha angkota dan operator Trans Padang, serta sebagai pembuat kebijakan transportasi. Konflik ini mencerminkan adanya ketidakseimbangan dalam kebijakan transportasi yang mengabaikan keberlanjutan usaha pengusaha angkot. Kurangnya komunikasi dan transparansi antara pemerintah, operator Trans Padang, dan pengusaha angkot memperburuk situasi. Untuk menyelesaikan konflik ini, diperlukan dialog konstruktif dan kebijakan yang inklusif yang mempertimbangkan kepentingan semua pihak.¹⁴

Peneliti mengasumsikan bahwa konflik antara pengusaha angkot dan operator Trans Padang, khususnya di Koridor 1, dipicu oleh ketimpangan dalam implementasi kebijakan transportasi publik yang belum mempertimbangkan secara

¹² Chandra Iswinarno, 2024, Puluhan Sopir Angkot di Padang Gelar Aksi Protes Pertanyakan Kebijakan Wali Kota, <https://sumbar.suara.com/read/2024/10/07/131758/puluhan-sopir-angkot-di-padang-gelar-aksi-protes-pertanyakan-kebijakan-wali-kota?page=1>, Diakses pada (14 Mei 2025)

¹³ Palzi, P., & Yuliarti, Y., 2024, Manajemen Konflik dalam Pengoperasian Koridor VI Trans Padang, *Jurnal Administrasi Pemerintahan Desa*, 5(1), 15-15.

¹⁴ Palzi, P & Yuliarti, Y, Oppcit, hlm.12.

menyeluruh dampak sosial-ekonomi terhadap pelaku transportasi konvensional. Kebijakan pemerintah yang berorientasi pada modernisasi dan efisiensi layanan angkutan umum, melalui pengembangan Trans Padang, dipersepsikan oleh pengusaha angkot sebagai bentuk dominasi struktural negara yang mengancam keberlangsungan usaha mereka.

Dalam perspektif manajemen konflik, situasi ini dapat dikategorikan sebagai konflik struktural dan konflik kepentingan, di mana dua pihak memiliki posisi dan tujuan yang saling bertentangan. Operator Trans Padang dan pemerintah kota berupaya meningkatkan kualitas layanan publik, sementara pengusaha angkot berjuang mempertahankan eksistensi ekonominya di tengah perubahan sistem. Kurangnya komunikasi partisipatif antara pemerintah dan pemangku kepentingan angkot mencerminkan lemahnya penerapan prinsip-prinsip manajemen konflik yang efektif, seperti dialog terbuka, kolaborasi, dan penciptaan solusi bersama (win-win solution). Menurut teori manajemen konflik yang dikemukakan oleh Robbins (1996)¹⁵, konflik dapat dikelola melalui lima pendekatan: penghindaran, akomodasi, kompetisi, kompromi, dan kolaborasi. Dalam kasus ini, pendekatan kolaboratif dan dialogis idealnya menjadi pilihan, namun tidak diimplementasikan secara maksimal, sehingga resistensi terus berkembang. Selain itu, ketidaksiapan pengusaha angkot dalam menyesuaikan diri dengan sistem transportasi yang lebih modern memperburuk dinamika konflik. Hal ini menunjukkan perlunya strategi manajemen konflik yang juga mencakup penguatan kapasitas aktor lokal, pelatihan adaptasi usaha, dan mekanisme transisi yang adil (just transition), agar transformasi

¹⁵ Robbins, S. P. (1996). *Organizational Behavior*. Prentice Hall.

transportasi tidak menciptakan eksklusi ekonomi terhadap pelaku usaha kecil seperti pengemudi dan pemilik angkot.¹⁶

Salah satu terminologi yang digunakan untuk menjelaskan konflik dan penyelesaiannya adalah manajemen konflik. Manajemen konflik tidak berbicara bagaimana konflik itu ditangani, namun juga ditunjukkan bagaimana tata kelola atau strategi dalam pelaksanaannya.¹⁷ Manajemen konflik merupakan upaya antisipasi yang diambil para pelaku yang berkonflik atau pihak lain dalam usaha untuk menanggulangi konflik tersebut ke dalam hasil yang diinginkan, sehingga proses penanggulangan konflik itu bisa atau tidak bisa berakhir dengan baik, damai, dan dapat menghasilkan penyelesaian permasalahan atau konflik dengan melalui musyawarah antara pelaku yang berkonflik.¹⁸ Dari manajemen konflik tersebutlah kemudian dapat menghasilkan resolusi konflik. Resolusi konflik dapat didefinisikan sebagai proses informal atau formal yang digunakan dua belah pihak atau lebih untuk menentukan solusi damai atas perselisihan mereka.¹⁹ Manajemen konflik maupun resolusi konflik saling melengkapi satu sama lain. hal ini terjadi karena pendekatan manajemen konflik yang dilakukan dapat menjadi langkah awal dimulainya proses resolusi konflik.²⁰ Menurut Stephen P. Robbins (2003), konflik adalah suatu proses yang dimulai ketika satu pihak merasakan bahwa pihak lain telah mempengaruhi secara negatif sesuatu yang menjadi perhatian atau

¹⁶ Roza, A., Misriani, M., Arradhiy, S., & Rusli, A. M. (2023). Analisis Kompetisi Moda Trans Padang pada Koridor V (Studi Kasus: Indarung-Pasar Raya Padang). *Jurnal Ilmiah Rekayasa Sipil*, 20(1), 91–100.

¹⁷ Bintari, A., & Muara, T., 2018, Manajemen konflik penyelesaian kasus reklamasi pulau g pantai utara jakarta, *Cosmogov: Jurnal Ilmu Pemerintahan*, 4(1), 119-144.

¹⁸ Dhulhijjahyani, F., Sjamsuddin, S., & Nuh, M., 2020, Manajemen Konflik dalam Penyelesaian Permasalahan Hubungan Industrial, *Jurnal Profit*, 14(1).

¹⁹ Susanty, A., Nugroho, S., & Khantari, K. A. (2014). Penyusunan Skenario Kebijakan Untuk Pengembangan Brt Trans Semarang Dengan Pendekatan Sistem Dinamik. *Teknik*, 35(1), 17–26.

²⁰ Putri, P. K., 2022, Manajemen konflik dan resolusi Konflik: sebuah pendekatan terhadap perdamaian. *Papua Journal of Diplomacy and International Relations*, 2(1), 17.

kepentingan mereka. Konflik dapat bersifat fungsional (konstruktif) atau disfungsional (destruktif), tergantung bagaimana ia dikelola.²¹

Manajemen konflik menurut Schermerhorn manajemen konflik terdiri dari *avoidance* (penghindaran), *accomodation* (akomodasi), *competition* atau *authoritativecommand* (kompetisi atau perintah berwenang), *compromise* (kompromi) dan *collaboration* atau *problem saving* (kolaborasi atau pemecahan masalah).²² Konflik peran adalah suatu keadaan di mana individu menghadapi berbagai ekspektasi yang berlawanan dari bermacam-macam peranan yang dimilikinya di masyarakat. Konflik antara kelompok-kelompok sosial. Konflik antara kelompok-kelompok yang terorganisir dan tidak terorganisir. Konflik antara satuan nasional, seperti antarpantai politik, antarnegara, atau organisasi internasional.²³ Dalam kasus konflik antara pengusaha angkot dan operator Trans Padang: Konflik bersifat struktural dan kepentingan, karena melibatkan ketimpangan kebijakan dan perebutan sumber ekonomi (penumpang). Strategi kolaboratif seharusnya digunakan, dengan mengajak pengusaha angkot berperan dalam sistem transportasi baru, misalnya melalui skema kemitraan atau integrasi trayek. Pemerintah sebagai pihak ketiga netral perlu memfasilitasi dialog dan memberikan skema transisi yang adil agar tidak ada pihak yang tereliminasi.²⁴

²¹ Robbins, S. P. (2003). *Organizational Behavior*. Prentice Hall.

²² Fathurrohman, M. F., & Kartini, D. S., 2023, Manajemen Konflik Oleh Pemerintah Desa dalam Kasus Penambangan Tanah di Gunung Geulis Tahun 2019, *Journal of Governance Innovation*, 5(2), 231.

²³Rahmaniah, A. (2019). Teori Konflik: Ralf Dahrendorf. *Diakses melalui [http://repository.uinmalang.ac.id/729/1/Metateorizing teori Konflik](http://repository.uinmalang.ac.id/729/1/Metateorizing%20teori%20Konflik), 20.*

²⁴ Rahim, M., 2023, *Management Konflik pada Organisasi*, 5th Edition, hlm 235.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Anggraeni tentang konflik transportasi Ojek Pangkalan dan Ojek Online di Bandung²⁵ Berdasarkan penelitian menyatakan bahwa konflik sudah mulai sejak tahun 2010, kelompok ojek *online* hingga saat ini masih di tolak kehadirannya oleh kelompok ojek pangkalan yang menganggap bahwa kehadirannya merubah struktur sosial yang terbangun sebelumnya. Alasan lainnya adanya persepsi dan prasangka bahwa ojek *online* telah mengambil lahan penghasilan ojek pangkalan, sehingga pendapatannya menurun drastis. Faktor komunikasi juga memegang peran yang sangat kuat untuk menyelesaikan konflik antar kelompok yang berbeda budaya.

Penelitian selanjutnya yang menunjukkan konflik akibat tata kelola transportasi dilakukan Muhammad Firly dan Nasrullah Tahun 2022,²⁶ yang berjudul “Penyelesaian Konflik Transportasi Antara Angkutan Umum Dengan Damri Oleh Dinas Perhubungan”. Hasil dari penelitian ini menunjukkan peran Dinas Perhubungan Kabupaten Bantul untuk menyelesaikan konflik antara angkutan umum daerah Kabupaten Bantul dengan damri adalah sebagai mediator. Mediasi ini menghasilkan suatu prinsip dimana pihak organisasi angkutan umum daerah Kabupaten Bantul tidak mempersalahkan adanya Damri beroperasi di wilayah parangtritis Kabupaten Bantul dengan ada beberapa ketentuan. Selanjutnya, penelitian yang dilakukan oleh Palzi dan Yulianti menyoroiti konflik yang terjadi pada pengoperasian Koridor VI Trans Padang, di mana terjadi demonstrasi oleh sopir angkot yang merasa pendapatannya menurun akibat beroperasinya Trans

²⁵ Anggraeni, D., 2017, Konflik Transportasi Ojek Pangkalan dan Ojek Online di Bandung (Studi Analisis Tentang Identitas Budaya, Manajemen Konflik, dan Teknologi), *Communicare: Journal of Communication Studies*, 4(2), 41-56.

²⁶ Fahreza, M. F. R., & Nasrullah, N., 2022, Penyelesaian Konflik Transportasi Angkutan Umum Dengan DAMRI oleh Dinas Perhubungan, *Media of Law and Sharia*, 3(4), 301–312.

Padang.²⁷ Penelitian ini menekankan pentingnya komunikasi dan koordinasi antara pemerintah dan pemangku kepentingan untuk mengatasi konflik tersebut.

Berdasarkan penelitian terdahulu ditemukan konflik antar transportasi yang ada pada perkotaan. Mulai dari adanya persaingan karena adanya transportasi online yang lebih mudah diakses sehingga menimbulkan persepsi dan prasangka transportasi online merugikan transportasi yang tidak berbasis online, larangan akan adanya pesaing transportasi lain di suatu daerah, hingga dalam pengelolaan transportasi tersebut berjalan. Dari fenomena di atas penelitian ini dilatarbelakangi oleh penelitian mengenai Transportasi perkotaan Trans Padang masih sangat sedikit. Penelitian mengenai manajemen konflik di Trans Padang telah dilakukan sebelumnya, tetapi hanya pada konflik di koridor VI. Maka dari itu, penelitian ini berfokus kepada manajemen konflik dikarenakan berdasarkan penelitian sebelumnya belum optimalnya manajemen konflik di koridor VI dan diperlukan penelitian lebih lanjut untuk mengidentifikasi solusi yang lebih baik dan memastikan bahwa konflik dapat dikelola dengan baik, adanya potensi konflik di koridor lain antara sopir angkot dan Trans Padang yakni pada koridor I, yang mana penting untuk memahami dinamika konflik dan mengembangkan strategi manajemen konflik yang sesuai.²⁸ Sehingga perlunya resolusi konflik yang konstruktif terhadap konflik yang tidak terselesaikan yang dapat menyebabkan masalah yang lebih besar dan diperlukan strategi untuk mengembangkan resolusi konflik konstruktif dan efektif.

²⁷Palzi, P., & Yuliarti, Y., 2024, Manajemen Konflik dalam Pengoperasian Koridor VI Trans Padang, *Jurnal Administrasi Pemerintahan Desa*, 5(1), 15-15.

²⁸Derita, Hamdi.,Halim, Husni.,dkk, Konflik Antara Sopir Trans Padang dan Sopir Angkot, *madika: Jurnal Politik dan Governance*, Vol.3. No.2, (107-124).

Penelitian ini akan memiliki keterbaruan dengan membahas konflik Trans Padang di Koridor I serta manajemen konflik dari pihak pemerintah dalam Peraturan Wali Kota Nomor 104 Tahun 2020 Tentang Pengadaan Jasa Layanan Angkutan Umum Trans Padang. Studi ini juga bertujuan untuk memberikan wawasan mengenai manajemen konflik dalam pengelolaan transportasi publik di tingkat daerah dengan menggunakan indikator *avoidance*, *accomodation*, *competition* atau *authoritativecommand*, *compromise*, dan *collaboration* atau *problem saving* oleh Schermerhon.

1.2 Rumusan Masalah

Konflik yang terjadi pada aliansi Pengusaha Angkot Kota Padang (APAK) dengan Trans Padang mengenai peraturan walikota Padang Nomor 104 Tahun 2020 tentang pengadaan jasa layanan angkutan umum Trans Padang. Pada pasal 8 menjelaskan untuk melakukan kerjasama antara pengusaha angkot dengan Trans Padang harus mengikuti seleksi angkutan eksisting untuk memperoleh persetujuan peremajaan menjadi bus Trans Padang. Kemudian diikuti oleh pasal 9 yang menyebutkan pengecualian untuk pengusaha angkot yang berada pada koridor 1 untuk mengikuti seleksi kerjasama antara pengusaha angkot dengan Trans Padang. Hal tersebut dikarenakan pada tahun 2014 angkot-angkot di koridor 1 belum melakukan peremajaan. Berikut daftar nama perusahaan angkot di Lubuk Buaya-Pasar Raya:

Tabel 1.1

Nama Perusahaan Angkot Lubuk Buaya-Pasar Raya

Nomor	Nama Perusahaan	Jumlah Unit
1	Dusek	60
2	Poster	40
3	Joker	20
4	Labor	35

Sumber: Diolah oleh Peneliti Tahun 2025.

Dalam perspektif manajemen konflik, situasi ini menunjukkan ketidakseimbangan akses terhadap peluang kerjasama serta potensi diskriminasi kebijakan yang memicu resistensi. Konflik ini juga memperlihatkan lemahnya komunikasi horizontal antara pemerintah daerah, operator Trans Padang, dan pengusaha angkot, serta kurangnya mekanisme partisipatif dalam penyusunan regulasi yang berdampak langsung terhadap para pemangku kepentingan. Bila dilihat dari pendekatan Thomas-Kilmann Conflict Model, penanganan konflik ini tampaknya lebih bersifat kompetitif (*competing*) dari pihak pemerintah-di mana aturan ditegakkan tanpa mempertimbangkan keberatan dari pelaku usaha terdampak. Sebaliknya, penanganan yang lebih tepat dalam konteks manajemen konflik adalah kolaboratif, yaitu melibatkan pengusaha angkot dalam diskusi, memberi ruang dialog, dan merancang skema peremajaan yang adil dan merata untuk semua koridor.²⁹

²⁹ Redaksi, 2024, Fadly Amran Bahas Permasalahan Perhubungan Kota Padang dengan Sorot Trans Padang dan Kesejahteraan Pengusaha Angkot, <https://www.harianhaluan.com/news/1012982743/fadly-amran-bahas-permasalahan-perhubungan-kota-padang-dengan-organda-sorot-transpadang-dan-kesejahteraan-pengusaha-angkot?utm> diakses pada (14 Mei 2025).

Peraturan tersebut menjelaskan persyaratan untuk melakukan pengadaan jasa layanan Trans Padang. Persyaratan tersebut dijelaskan pada pasal 5 perusahaan angkutan perkotaan eksisting untuk memperoleh persetujuan peremajaan menjadi bus Trans Padang wajib mengikuti seleksi dengan persyaratan yaitu memiliki izin trayek angkutan umum yang masih berlaku, lintasan trayek berhimpitan dengan koridor Trans Padang, memiliki kartu pengawasan angkutan yang masih berlaku dan surat pernyataan untuk melakukan peremajaan kendaraan. Persyaratan tersebut harus dilakukan oleh pengusaha angkot untuk mendapatkan kerjasama dengan pihak Trans Padang.



Sumber: Dokumentasi Peneliti

Gambar 1.1
Bus Trans Padang

Pada pasal 6 Pengusaha angkutan perkotaan eksisting sebagaimana dalam pasal 5 mewajibkan peremajaan armadanya dengan rasio yaitu, tiga bus kecil banding satu dari bus kecil ke bus sedang, enam bus kecil banding satu dari bus kecil ke bus besar dan dua banding satu dari bus sedang ke bus besar. Pemberian kuota atau jumlah peremajaan menjadi bus Trans Padang dari dinas perhubungan dengan mempertimbangkan persentase trayek angkutan perkotaan eksisting berhimpitan

dengan koridor layanan Trans Padang, usia kendaraan angkutan perkotaan eksisting.

Para pengusaha angkot pada satu koridor pun berusaha untuk melakukan peremajaan unit-unit angkot mereka untuk bisa mengikuti seleksi kerjasama layanan umum Trans Padang dengan mengikuti persyaratan peraturan yang telah diatur oleh pemerintah Kota Padang untuk bisa melakukan pengantian unit menjadi unit bus Trans Padang. Berikut enam Koridor dan rute dalam pelaksanaan pelayanan Trans Padang dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1.2
Koridor Trans Padang

No	Koridor	Trayek
1	Koridor I	Lubuk Buaya – Pasar Raya Padang
2	Koridor II	Pusat Kota – Bungus Teluk Kabung
3	Koridor III	Pusat Kota – Pusat Pemerintah
4	Koridor IV	Teluk Bayur – Anak Air
5	Koridor V	Indarung – Pasar Raya Padang
6	Koridor VI	Universitas Andalas – Pasar Raya Padang

Sumber: Data sekunder (<https://otodriver.com>)³⁰

Konflik pertama kali terjadi pada tanggal 7 Oktober 2024. Permasalahan ditemukan pada koridor 1 dimana para pengusaha angkot atau pihak pengusaha angkot tidak bisa mengikuti seleksi meskipun telah melakukan peremajaan pada angkot mereka dari tahun 2021. Oleh sebab itu para aliansi pengusaha angkot kota Padang (APAK) melakukan aksi unjuk rasa di depan pool Trans Padang di koridor I para pengusaha angkot menyuarakan soal peraturan Wali Kota Padang Nomor 104 Tahun 2020 tentang Pengadaan Jasa Layanan Angkutan Umum Trans Padang. Aksi unjuk rasa dilakukan dengan membentangkan sejumlah spanduk tuntutan mereka.

³⁰Otodriver, 2024, Trans Padang Kini Punya Enam Koridor Rute, (<https://otodriver.com/berita/2024/trans-padang-kini-punya-enam-koridor-rute-traeadgbute> diakses tanggal 5 Januari 2025).

Menurut salah sopir angkot bernama Dedi, peraturan tersebut sangat merugikan pengusaha angkot, dimana koridor II dan VI pengusaha angkot bisa bergabung dengan Trans Padang, sedangkan khusus koridor I tidak.

Puluhan Sopir Angkot di Padang Gelar Aksi Unjuk Rasa, Protes Soal Peraturan Wali Kota

Oleh : **Herru Iriawan** — Senin, 07 Oktober 2024 | 09:37 in Zona Sumbar



Puluhan sopir angkot orange rute Pasar Raya-Lubuk Buaya gelar demo, Senin (7/10) pagi.

Sumber: Data Sekunder (<https://sumbarkita.id/>)³¹

Gambar 1.2

Aksi Demo oleh Aliansi Pengusaha Angkot Kota Padang

Pada aksi unjuk rasa tersebut Dinas Perhubungan mengirimkan Polisi dan Camat Koto Tengah sebagai perwakilan untuk mengadakan pertemuan dengan pengusaha-pengusaha angkot tersebut. Dari pertemuan tersebut kemudian keinginan bergabung para pengusaha angkot dengan Transpadang akan disampaikan kepada walikota padang untuk ditindaklanjuti.³² Namun, hingga hari ini para pengusaha angkot belum dapat bergabung dengan Trans Padang meskipun para pengusaha angkot tersebut sudah melakukan persyaratan sesuai dengan prosedur kerjasama dengan perusahaan Trans Padang. persyaratan tersebut

³¹ Sumbarkita, 2024. *Puluhan Sopir Angkot di Padang Gelar Aksi Unjuk Rasa, Protes Soal Peraturan Wali Kota* (online). Diakses dari <https://sumbarkita.id/puluhan-sopir-angkot-di-padang-gelar-aksi-unjuk-rasa-protos-soal-peraturan-wali-kota/>, Pada 5 Januari 2025.

³² Liputan 6 Padang, 9 Oktober 2024 <https://youtu.be/TIVXQYAwNms?si=Y95oZ0jQvoafY4IX>, Pada 5 Januari 2025

dijelaskan pada pasal 5 ayat 2 dimana harus memenuhi kewajiban perpajakan tahun pajak terakhir, memiliki surat izin usaha angkutan umum atau surat izin penyelenggaraan angkutan orang dan memiliki surat dukungan dari bengkel resmi untuk perawatan dan perbaikan kendaraan.



Sumber: Youtube

Gambar 1.3 Supir Angkot berdiskusi dengan pihak terkait

Gambar tersebut menunjukkan bahwa manajemen konflik yang terjadi antara pengusaha angkot dengan Transpadang Koridor 1 pada tahapan *Competition*. Menurut Schemerhorn, *Competition* terjadi ketika pihak yang berkonflik tidak melakukan kerjasama dan menolak bekerja sama. Dalam konteks konflik tersebut, pihak pengusaha angkot menolak untuk bekerja sama karena telah melakukan prosedur sesuai dengan Perwako Nomor 104 Tahun 2020.

Berdasarkan permasalahan yang telah dipaparkan belum terlihat penanganan yang serius oleh pemerintah dalam menangani permasalahan tersebut. Maka dari itu, peneliti berasumsi bahwa penyebab konflik adalah

solusi yang diberikan pemerintah belum maksimal kepada pengusaha angkot pada koridor I dan diperlukan manajemen konflik untuk mengatasi permasalahan tersebut. Manajemen konflik merupakan proses menangani ketidaksepakatan atau benturan kepentingan antara dua pihak atau lebih dengan tujuan mencapai solusi yang dapat diterima bersama, meminimalkan dampak negatif, dan memaksimalkan hasil yang konstruktif. Konflik muncul karena tidak adanya solusi dari pemerintah, sehingga kepentingan para sopir atau pengusaha angkot tidak terakomodasi. Manajemen konflik diperlukan untuk mengidentifikasi akar masalah, memediasi kepentingan kedua pihak, dan mencari solusi bersama. Oleh sebab itu peneliti merumuskan pertanyaan dalam penelitian ini yaitu bagaimana Manajemen Konflik Pada Konflik Pengusaha Angkot Lubuk Buaya-Pasar Raya Dengan Trans Padang Koridor 1 Tahun 2024?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun penelitian ini untuk menjelaskan dan menganalisis Manajemen Konflik. Pada Konflik Pengusaha Angkot Lubuk Buaya-Pasar Raya Dengan Trans Padang Koridor 1 Tahun 2024.

1.4 Manfaat Penelitian

1. Manfaat Akademis

Penelitian ini diharapkan memberikan kontribusi pemikiran dan menambah pustaka di Ilmu Politik. Penelitian ini diharapkan mampu menjadi referensi penelitian lanjutan khususnya mengenai manajemen konflik.

2. Manfaat Praktis

Hasil Penelitian ini dapat menjadi bahan rujukan untuk melihat sejauh mana upaya pemerintah dalam menyelesaikan berbagai permasalahan yang ada di masyarakat serta menambah wawasan baru bagi masyarakat dan peneliti selanjutnya.

