

## BAB VI

### PENUTUP

#### 6.1 Kesimpulan

Penelitian ini menyimpulkan bahwa konflik antara pengusaha angkot Lubuk Buaya–Pasar Raya dengan Trans Padang Koridor 1 berakar pada ketidaksesuaian antara kebijakan formal Perwako No.104/2020 dan realisasi di lapangan secara khususnya pada aspek kuota dan peremajaan armada sehingga meskipun pengusaha angkot telah melakukan peremajaan dan mengajukan diri, mereka tidak mampu memenuhi mekanisme seleksi untuk bergabung; kondisi ini memicu aksi kolektif sebagai bentuk protes atas ketidakpastian tersebut. Temuan penelitian menunjukkan pola manajemen konflik yang tidak tuntas. Pada awalnya terjadi penghindaran (*avoidance*), yaitu ketika pihak terkait saling menunjuk kewenangan sehingga keluhan tidak ditangani secara langsung; selanjutnya muncul akomodasi bersifat sementara dari Dinas Perhubungan (penyesuaian jadwal, janji revisi perwako) yang lebih bersifat administratif dan jangka pendek; akhirnya konflik memasuki fase kompetisi (*competition*) di mana kedua pihak mempertahankan kepentingannya sehingga belum tercapai kompromi atau solusi jangka panjang.

Dampak nyata dari proses tersebut meliputi ketidakpastian usaha dan potensi penurunan pendapatan bagi pengusaha angkot serta ketegangan sosial lokal, sementara kebutuhan layanan publik tetap menuntut regulasi yang lebih adil dan terencana. Adanya gap realisasi armada yang menjelaskan keterbatasan kuota sehingga penelitian

ini mengonfirmasi bahwa solusi yang diberikan pemerintah belum maksimal bagi pengusaha angkot Koridor 1.

## 6.2 Saran

Berdasarkan Kesimpulan yang telah diperoleh peneliti. Peneliti memberikan beberapa saran baik secara akademis maupun praktis sebagai berikut:

a. Secara akademis, penelitian ini merekomendasikan bagi peneliti selanjutnya untuk memperluas objek kajian dengan melibatkan lebih banyak koridor Trans Padang, sehingga dapat dilakukan perbandingan dinamika konflik dan efektivitas kebijakan di setiap wilayah operasional. Penelitian ke depan juga dapat mengembangkan pendekatan metodologis yang lebih komprehensif, seperti metode analisis kebijakan partisipatif, stakeholder mapping, atau analisis ekonomi transportasi, agar dapat menilai tidak hanya proses konflik tetapi juga dampak finansial dan sosial secara lebih mendalam. Selain itu, eksplorasi mengenai strategi komunikasi kebijakan pemerintah dan penerimaan publik atas modernisasi transportasi dapat menjadi ruang penelitian lanjutan yang penting, mengingat transformasi transportasi perkotaan membutuhkan dukungan sosial yang kuat. Dengan demikian, penelitian berikutnya diharapkan mampu memberikan kontribusi teoritis dan praktis yang lebih luas terhadap pengembangan konsep manajemen konflik dalam sektor transportasi publik di Indonesia.

b. Secara praktis, perlunya pemerintah melalui Dinas Perhubungan Kota Padang mengambil peran yang lebih aktif dalam memediasi dan memfasilitasi dialog formal yang melibatkan seluruh pemangku kepentingan secara berkelanjutan, bukan

sekadar pertemuan insidental untuk meredam aksi. Pemerintah juga perlu mempercepat revisi kebijakan terkait Perwako No.104/2020 dengan mempertimbangkan kepentingan kelompok transportasi konvensional melalui penyusunan mekanisme transisi yang adil, transparan, dan terukur, seperti penetapan kuota bagi pengusaha angkot yang ingin bergabung, bantuan pembiayaan peremajaan unit, serta model kerja sama operasional yang jelas. Selain itu, peningkatan kapasitas pengusaha angkot melalui pelatihan manajemen usaha, pelayanan kepada penumpang, serta penyesuaian teknologi dan sistem pembayaran transportasi menjadi langkah pendukung untuk memastikan kesetaraan daya saing. Dengan demikian, saran praktis ini diharapkan mampu mendorong terciptanya integrasi transportasi yang harmonis dan mengurangi potensi eskalasi konflik berulang di kemudian hari.

