

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Transportasi dapat dikatakan sebagai kebutuhan dasar bagi semua lapisan masyarakat, baik perorangan, perusahaan, maupun pemerintah yang berguna untuk mobilitas sehari-hari. Secara umum, transportasi diartikan sebagai pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin.¹ Transportasi ada tidak hanya di zaman sekarang, perkembangannya sudah cukup signifikan yang dulunya seperti pedati yang ditarik oleh binatang. Namun dengan kebutuhan akan transportasi tersebut, maka tuntutan dalam penyediaan transportasi juga semakin bertambah baik dari segi kuantitas ataupun kualitas. Keberadaan transportasi juga bermanfaat terhadap kegiatan ekonomi, sosial, kewilayahan dan politis.²

Kegiatan sehari-hari masyarakat akan terganggu jika transportasi yang ada tidak berjalan dengan optimal. Untuk itu, transportasi juga membutuhkan pelayanan yang baik untuk meningkatkan efisiensi waktu, biaya, serta memperluas aksesibilitas khususnya transportasi umum. Hal tersebut seharusnya menjadi fokus pemerintah karena transportasi umum merupakan kendaraan publik yang mengutamakan kenyamanan penumpang. Namun kenyataannya, era penggunaan transportasi umum perlahan bergeser menjadi kepemilikan

¹ Nasution, M.Nur. 2004. *Manajemen Transportasi*. Bogor: Ghalia Indonesia.

² Andriansyah. 2015. *Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori*. Jakarta Pusat: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama.

kendaraan roda dua dan kendaraan roda empat. Perubahan gaya hidup tersebut justru menimbulkan permasalahan seperti parahnya kemacetan, polusi udara, lahan parkir yang semakin kecil, serta kecelakaan lalu lintas yang semakin marak terjadi. Jika hal tersebut terus terjadi lebih baik pemerintah memperbaiki sistem transportasi umum agar penggunaannya menjadi efektif.

Jenis transportasi secara umum adalah transportasi darat, air, dan udara.³ Transportasi darat merupakan jenis transportasi yang sering diakses oleh masyarakat khususnya angkutan umum. Angkutan umum merupakan kendaraan atau angkutan yang disediakan dan bisa digunakan oleh semua kalangan dengan tarif tertentu. Kendaraan atau angkutan umum dapat berupa mobil penumpang, bus kecil, bus sedang, dan bus besar.⁴ Hal yang dilihat masyarakat dengan adanya transportasi umum ini adalah kenyamanan, keamanan, efisiensi, dan ekonomis serta dapat beroperasi di jangkauan area yang luas.

Untuk mewujudkan hal demikian, pemerintah juga menjadi salah satu aktor dalam menciptakan pelayanan yang baik dalam kinerja sistem angkutan umum yang terpercaya dan terjangkau bagi semua kalangan. Dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 139 Ayat (3) juga dijelaskan bahwa “Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah kabupaten/kota”.⁵ Artinya pemerintah memiliki kewajiban untuk menyediakan angkutan umum baik angkutan orang maupun

³ Kamaluddin. 2003. *Ekonomi Transportasi*. Bogor: Ghalia Indonesia.

⁴ Munawar, Ahmad. 2005. *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*. Yogyakarta: Beta Offset

⁵ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

barang yang optimal bagi masyarakat khususnya dalam pelayanan yang diberikan. Mulai dari pemilihan moda transportasinya hingga trayek yang menjadi kebutuhan masyarakat, misalnya trayek yang melalui sekolah, pusat perbelanjaan, objek wisata yang menjadi tujuan perjalanan. Trayek angkutan umum yang optimal bisa dilihat dari efisiensi operasional, waktu tempuh, biaya yang terjangkau, serta kenyamanan penumpang.

Pelayanan angkutan umum yang diberikan apakah sudah sesuai dengan standar bisa dilihat dari standar pelayanan minimal yang sudah diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Pasal 141 Ayat (1). Dengan standar tersebut bisa menjadi dasar apakah pelayanan yang diberikan sudah sesuai dengan aturan yang berlaku atau masih perlunya peningkatan. Perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi:⁶

1. Keamanan;
2. Keselamatan;
3. Keterjangkauan;
4. Kesenyaman; dan
5. Keteraturan.

Di Indonesia, angkutan umum mencakup berbagai jenis kendaraan seperti mikrolet, angkutan kota, dan bus kota yang digunakan untuk perjalanan umum di suatu area tertentu. Angkutan umum biasanya dioperasikan oleh pemerintah ataupun perusahaan swasta dengan rute dan tarif yang sudah ditetapkan untuk

⁶ Ibid. Hlm. 74

memberikan aksesibilitas yang luas bagi masyarakat.⁷ Salah satu angkutan umum yang sering digunakan dalam berbagai kalangan masyarakat dan dalam kota-kota besar yaitu angkutan kota atau biasa disebut angkot. Angkutan kota biasa digunakan oleh masyarakat Indonesia dalam bentuk bus umum atau mobil penumpang yang diatur dan terikat dalam sebuah trayek.

Kini masyarakat Indonesia telah beralih dan mulai meninggalkan angkutan umum dan lebih memilih sesuatu yang ekonomis, murah, praktis, dan cepat diakses.⁸ Hal demikian terjadi karena di zaman sekarang hampir semua fasilitas yang ada menggunakan teknologi yang tentunya dipilih agar memudahkan masyarakat dalam bepergian. Pihak yang sangat dirugikan dalam hal ini adalah sopir angkutan kota, namun masyarakat juga tidak bisa disalahkan karena semua pihak juga menginginkan kenyamanan dan inovasi dalam menggunakan angkutan umum.

Upaya yang bisa dilakukan untuk menarik minat penumpang yaitu dengan menyesuaikan diri dengan perkembangan yang ada, agar mampu menciptakan keadaan nyaman dan praktis untuk penumpang. Hal demikian menjadi tugas sopir agar tingkat isian penumpang angkutan kota segera teratasi, namun hal demikian akan sulit terjadi karena biaya yang dikeluarkan angkutan kota merupakan biaya pribadi yang tidak diterima dari pemerintah. Dengan kondisi penumpang yang sedikit tentunya sangat sulit untuk menyesuaikan angkutan

⁷ dishub.tulungagung.go.id. 2024. Yuk Bersama Belajar Mengenal Jenis-Jenis Transportasi. <https://dishub.tulungagung.go.id/2024/07/11/yuk-bersama-belajar-mengenal-jenis-jenis-transportasi/>. Diakses pada tanggal 12 Februari 2025. Pukul 09.39 WIB.

⁸ kompasiana.com. 2023. Keluh Kesah Sopir Angkot di Era Modernisasi. <https://www.kompasiana.com/claudinerveronika3477/6579c81b12d50f76b84779a3/keluh-kesah-sopir-angkot-di-era-modernisasi>. Diakses pada tanggal 18 Februari 2025. Pukul 13.05 WIB.

kota dengan transportasi *online* atau publik yang sedang marak digunakan masyarakat. Hal yang sama juga terjadi di Kota Bukittinggi.

Kota Bukittinggi merupakan kota terkecil kedua di Provinsi Sumatera Barat, yang memiliki luas wilayah lebih kurang 25.239 km² (2.523,90 ha) atau sekitar 0,06% dari luas Provinsi Sumatera Barat. Kota ini merupakan kota wisata yang banyak dikunjungi oleh wisatawan domestik maupun mancanegara. Selain itu juga merupakan kota perekonomian terbesar kedua di Provinsi Sumatera Barat. Hal tersebut membuat kota ini banyak dikunjungi oleh masyarakat dalam bahkan luar negeri. Destinasi yang ada bisa dikunjungi dengan kendaraan pribadi ataupun angkutan perkotaan dengan trayek yang bermacam-macam. Dengan luas wilayah yang terbilang kecil, namun kondisi penduduk mengalami peningkatan di tiga tahun terakhir, seperti yang terlihat pada tabel:

Tabel 1. 1
Jumlah Penduduk Kota Bukittinggi

No.	Kecamatan	Jumlah Penduduk (Jiwa)		
		2021	2022	2023
1.	Guguk Panjang	41.226	41.294	41.350
2.	Mandiangan Koto Selayan	53.679	54.219	55.570
3.	Aur Birugo Tigo Baleh	26.683	26.798	27.130
Kota Bukittinggi		121.588	122.311	124.000

Sumber: Bukittinggi dalam Angka Tahun 2022, 2023, 2024

Berdasarkan tabel 1.1 diatas, bisa dilihat dalam 3 tahun terakhir jumlah penduduk Kota Bukittinggi terus meningkat baik secara keseluruhan maupun setiap kecamatan yang ada. Kepadatan di waktu-waktu tertentu ditambah dengan wisatawan dari luar kota, luar provinsi, bahkan luar pulau yang berdatangan saat

musim liburan untuk mengunjungi destinasi wisata yang ada di Kota Bukittinggi. Selama tahun 2023, Pemerintah Kota Bukittinggi mencatat sebanyak 1.041.476 pengunjung masuk ke tiga objek wisata berbayar yang ada di Bukittinggi.⁹

Sebagai kota wisata, Pemerintah Kota Bukittinggi menyediakan layanan mobilisasi dalam hal angkutan orang sehingga mempermudah bagi wisatawan yang akan berkunjung, disamping juga memenuhi kebutuhan akan layanan transportasi bagi masyarakat Kota Bukittinggi itu sendiri. Oleh karena itu, pariwisata di Bukittinggi juga perlu ditopang dengan pemenuhan kebutuhan transportasi yang optimal.

Transportasi yang ada di Kota Bukittinggi ikut berkembang seiring dengan perkembangan teknologi. Angkutan kota yang biasanya mendominasi mulai termarginalkan sejak hadirnya moda transportasi lain yang lebih *representative* untuk masyarakat seperti transportasi *online*. Angkutan umum lainnya juga beroperasi ke dalam wilayah Bukittinggi, seperti angkutan pedesaan dari Kabupaten Agam yang berada di sekitar Bukittinggi serta angkutan umum antar daerah yang ada di sekitar Bukittinggi.. Angkutan Pedesaan yang masuk ke wilayah Kota Bukittinggi yaitu berasal dari Sungai Pua, Lasi, Baso, Biaro, Gadut, Koto Tuo, Padang Lua, Cingkariang, hingga Aia Angek. Artinya, masyarakat sekitar Bukittinggi juga melakukan aktivitas sehari-hari ke dalam

⁹ sumbar.antaranews.com. 2023. Pemkot Bukittinggi: Satu Juta Lebih Kunjungan Wisatawan Selama 2023. <https://sumbar.antaranews.com/berita/596757/pemkot-bukittinggi-satu-juta-lebih-kunjungan-wisatawan-selama-2023>. Diakses pada tanggal 09 Februari 2025. Pukul 11.34.

kota sehingga mereka juga termasuk penumpang angkutan kota yang ada di Bukittinggi.

Dilihat dari kondisi yang ada di lapangan, tren angkutan kota di Kota Bukittinggi mulai menurun dalam beberapa tahun terakhir. Hal ini dimulai pada tahun 2018 dengan munculnya transportasi *online* seperti Gojek, Grab, dan Maxim, ditambah pandemi Covid-19 dan pasca pandemi. Sesuai dengan penelitian yang dilakukan di Bandar Lampung menjelaskan bahwa beredarnya angkutan berbasis *online* memicu pro dan kontra dengan angkutan umum lainnya dikarenakan munculnya layanan angkutan *online* ini banyak diminati masyarakat di Bandar Lampung dan menyebabkan penurunan penggunaan transportasi umum. Faktor demikian yang menghambat transportasi umum mendapatkan penumpang sehingga transportasi *online* menjadi saingan angkutan umum. Faktor yang menyebabkan masyarakat lebih memilih *online* adalah karena transportasi *online* lebih praktis dan memudahkan untuk mencapai lokasi yang dituju.¹⁰

Sama halnya dengan Kota Bukittinggi, namun transportasi *online* tidak dikelola oleh Pemerintah Kota Bukittinggi, hanya angkutan kota. Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi yaitu Bapak Eko Herdinandes Haswat, S.STP mengatakan bahwa:

“....Angkutan ini sekarang terdegradasi karena adanya angkutan alternatif, baik ojek *online*, taksi *online*, dan ilegal. Namun, untuk ojek *online* sudah tidak terlalu menjadi masalah bagi sopir angkutan umum karena pasarnya sudah jelas yaitu masyarakat ekonomi ke atas. Yang menjadi permasalahan bagi sopir saat sekarang yaitu ojek tunjuk dan taksi tunjuk. Mereka

¹⁰ Christiant, Chelvin Candra. 2021. Pengaruh Angkutan Online Terhadap Angkutan Umum di Bandar Lampung. *Skripsi*. Universitas Atma Jaya Yogyakarta.

menggunakan atribut ojek online tetapi sistem mencari penumpangnya seperti ojek pangkalan, contohnya di bawah Jembatan Gantung Pasar Bawah.....” (Wawancara dengan Bapak Eko Herdinandes Haswat, S.STP sebagai Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi, 29 November 2024)

Berdasarkan wawancara peneliti dengan Bapak Eko Herdinandes Haswat, S.STP, dapat disimpulkan bahwa salah satu faktor yang menjadikan angkutan perkotaan di Kota Bukittinggi tidak tren lagi yaitu munculnya transportasi *online* ditambah ojek dan taksi tunjuk yang beroperasi dengan cara menghampiri orang yang ada disekitarnya untuk ditawarkan naik kendaraan pribadi mereka baik motor ataupun mobil. Mereka menggunakan atribut dari transportasi *online*, namun tidak menggunakan aplikasi untuk mendapatkan penumpang. Hal ini terjadi juga karena kondisi ekonomi saat ini, jika tidak ada penumpang sesuai aplikasi mereka mencoba secara manual untuk mendapatkan pendapatan.

Fenomena tersebut telah disampaikan oleh sopir angkutan ke forum bersama Dinas Perhubungan, namun kewenangan Dinas Perhubungan hanya untuk pengaturan angkutan kota yaitu kendaraan yang menggunakan plat kuning. Sedangkan transportasi *online* tersebut menggunakan plat hitam yang merupakan kewenangan dari pihak kepolisian. Namun, dari kepolisian pun masih menunggu regulasi sebelum melakukan penindakan sehingga permasalahan ini belum menemukan solusi yang efektif.

Transportasi *online* bukan bagian dari angkutan umum, melainkan kendaraan sewa. Oleh karena itu, jika terjadi kecelakaan pertanggungjawaban penumpang ditanggung oleh pribadi. Adapun bantuan dari organisasinya membutuhkan waktu yang lama. Jika angkutan umum terjadi kecelakaan

penumpang diakomodir dengan asuransi karena saat pengurusan izin dan pengurusan SIM, sopir angkutan umum membayar asuransi jadi semua penumpang dilindungi dengan asuransi. Hal tersebut masih banyak belum diketahui oleh masyarakat dan juga belum diadakan sosialisasi.

Selain itu, trayek angkutan perkotaan juga menjadi bagian dalam perencanaan sistem transportasi untuk menjadikan angkutan yang optimal bagi penduduk yang berada di kawasan tersebut. Trayek adalah lintasan kendaraan bermotor umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil penumpang atau mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap, dan jenis kendaraan tetap serta berjadwal atau tidak berjadwal.¹¹ Menurut Kusumawati, trayek angkutan umum yang baik harus dapat memenuhi kepentingan beberapa pihak terkait seperti penumpang (*user*), pengelola (*operator*) dan pemerintah (*regulator*).¹² Namun, pada kenyatannya ketiga kepentingan ini cenderung saling bertolak belakang.

Di Kota Bukittinggi ditetapkan trayek angkutan kota sebanyak 24 trayek dengan 489 unit kendaraan yang melayani trayek dalam Kota Bukittinggi. Trayek angkutan umum dapat dilihat pada tabel berikut:

¹¹ Peraturan Daerah Kota Bukittinggi Nomor 11 Tahun 2021 tentang Transportasi Darat.

¹² Rencana Kerja Pemerintah Daerah Kota Bukittinggi Tahun 2023.

Tabel 1. 2
Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Kota pada Trayek Tetap dan Teratur dalam Kota Bukittinggi

No	Kode Trayek	Jarak (Km)	Trayek	Jaringan Trayek	Klasifikasi Trayek	Warna Cat
1	A. 001	7	Pasar Bawah - Terminal Simpang Aur	Jl. Sy. M. Jamil Jambek - Sy. Arrasuli - M. Syafei - Guru Hamzah - St. Syahril - Simpang Aur Kembali ke Jl. U. Sumoharjo - Sudirman - I. Bonjol - H. A. Salim - A. Karim - A. Yani - Pemuda - S. Hatta - Pasar Bawah.	Trayek ranting	Merah
2	A. 002	8	Pasar Bawah - Tigo Baleh	Jl. Sy. M. Jamil Jambek - Sy. Arrasuli - M. Syafei - Guru Hamzah - St. Syahril - Simpang Aur - Tigo Baleh Kembali ke Jl. U. Sumoharjo - Sudirman - I. Bonjol - H. A. Salim - A. Karim - A. Yani - Pemuda - S. Hatta - Pasar Bawah.	Trayek ranting	Merah
3	A. 003	6	Pasar Bawah - Aur Atas	Jl. Sy. M. Jamil Jambek - Sy. Arrasuli - M. Syafei - Guru Hamzah - St. Syahril - Simpang Aur - M. Yamin Kembali ke Jl. U. Sumoharjo - Sudirman - I. Bonjol - H. A. Salim - A. Karim - A. Yani - Pemuda - S. Hatta - Pasar Bawah.	Trayek ranting	Merah
4	A. 004	6	Pasar Bawah - Koto Selayan via Simpang Garegeh	Jl. M. Jamil Jambek - Dr. Hamka - S. Hatta - Sp. Garegeh - Koto Selayan (SMA 5)	Trayek ranting	Merah

				Keluar ke SP. Masjid Gunjo - Parit Antang - Parak Congkak - Pulai - Ganting - S. Hatta - M. Jamil Jambek - Pasar Bawah.		
5	A. 005	8	Pasar Bawah - Kubu Tanjung	Jl. M. Jamil Jambek - Arrasuli - M. Syafei - Guru Hamzah - St. Syahril - Sp. Aur - Diponegoro - Tigo Baleh - Kubu Tanjung. Kembali ke Jl. U. Sumoharjo - Sudirman - I. Bonjol - H. A. Salim - A. Karim - A. Yani - Pemuda - S. Hatta - Pasar Bawah.	Trayek ranting	Merah
6	A. 008	7	Pasar Bawah - Garegeh	Jl. Belakang Stasiun - SMKN 2 - By Pass - Sarajo - Inkorba - Talao - STAIN - Mahkota Mas - Garegeh - S. Hatta - Sp. Limau - Gajah Tongga - Pasar Bawah/Surau Gonjong	Trayek ranting	Kuning Kombinasi Putih
7	B. 001	6	Pasar Bawah - Sp. Kapau	Pasar Bawah (M. Jamil Jambek) - Dr. Hamka - Sp. Mandiangin - Soekarno Hatta - Sp. Limau - Mr Assaat - Sp. Kapau	Trayek ranting	Merah
8	B. 002	6	Pasar Bawah - Koto Selayan (SMA 5) via Simpang Ganting	Jl. M. Jamil Jambek - Dr. Hamka - S. Hatta - Sp. Ganting - Pulai Keluar ke Parak Congkak - Parit Antang - Sp. Gunjo - SMA 5 - Sp. Guguk - S. Hatta - Sp. Mandiangin - Bahder Johan - Veteran - Pemuda - S. Hatta - Dr. Hamka - M. Jamil Jambek - Pasar Bawah	Trayek ranting	Merah
9	B. 003	4	Pasar Bawah - Gulai Bancah/Balaikota	Pasar Bawah - M. Jamil Jambek - Dr. Hamka - Sp. Mandiangin - H. Miskin - Kusuma Bakti - Gulai Bancah - Balaikota - Jl. Veteran - Belok kiri Sp. Luak Anyia - H. Miskin - Sp. Mandiangin - Jl. Hamka - Pasar Bawah	Trayek ranting	Biru Kombinasi Kuning

10	C. 001	8	Pasar Bawah - Panorama Baru	Jl. Arrasuli - M. Syafei - I. Bonjol - H. A. Salim - A. Karim - A. Yani - Kesehatan - Kabun Pulasan - Panorama Baru - Taman Panorama Kembali ke Jl. Pemuda - S. Hatta - Ps. Bawah	Trayek ranting	Merah
11	C. 002	6	Pasar Bawah - Bukit Apit/Sp. Ranjau	Pasar Bawah (M. Jamil Jambek) - M. Syafei - Stasiun - Imam Bonjol - Panorama - RSAM - Bukit Apit Sp. Ranjau - Sp. Panganak - Kb. Pulasan Kembali ke RSAM - Panorama - Agus Salim - A. Karim - A. Yani - Pemuda - Ps. Bawah	Trayek ranting	Kuning Kombinasi Putih
12	C. 006	6	Sp. Taluak - Bukit Ambacang	Jl. Sp. Gulai Banchah - Sp. Palolok - Veteran - RSAM - Dr. Rivai - Panorama - Sudirman - Adinegoro - Sp. Taluak Kembali ke Tengah Jua - U. Sumoharjo - Sudirman - I. Bonjol - H. A. Salim - A. Karim - A. Yani - Veteran - Sp. Gulai Banchah	Trayek ranting	Merah
13	13	7	Pasar Bawah - Tabek Gadang	Jl. Arrasuli - M. Syafei - Bung Tomo - A. Hafid Jalil - Lintas Tanah Jua - Tabek Gadang - Sp. Tigo Baleh Kembali ke Jl. Pincuran Gaung - Darussalam - Dr. Hamka - S. Hatta - Surau Gonjong	Trayek ranting	Merah
14	14	7	Pasar Bawah - Jambu Air	Jl. Perintis Kemerdekaan - Sudirman - Jambu Air - (Batas Kota) Kembali ke Imam Bonjol - Panorama - Dr. Rivai - Pemuda - Pasar Bawah	Trayek ranting	Merah
15	15	6	Pasar Bawah - Belakang Balok	Jl. Perintis Kemerdekaan - Sudirman - Batang Agam - Batang Masang - Birugo Kembali ke Sudirman - I. Bonjol - Panorama - Dr. Rivai - Pemuda - Pasar Bawah	Trayek ranting	Merah

16	16	6	Pasar Bawah - Bukit Ambacang	Jl. Perintis Kemerdekaan - Panorama - Dr. Rivai - Veteran - Bukit Ambacang - Pintu Kabun - Veteran - Pemuda - Pasar Bawah	Trayek ranting	Merah
17	17	6,5	Pasar Bawah - Inkorba/STAIN	Jl. S. Hatta - Sp. Garegeh - Paninjauan - AK. Gani - Raflesia - A. Manan - By Pass - Gulai Bancah - Luak Anyia - Veteran - Pemuda - Pasar Bawah/Pasar Banto	Trayek ranting	Merah
18	18	6,5	Pasar Bawah - Parit Antang via SMKN 1	Jl. Arrasuli - Kp. Tarandam - KHA. Dahlan - Iskandar - Parak Kubang - Belakang Pasar Aur Kembali ke By Pass - Kurai - Syabuddin Jambek - Baharuddin - Bahar Kamil - S. Hatta - Hamka - Surau Gonjong/Pasar Bawah	Trayek ranting	Merah
19	19	7	Pasar Bawah - Sp. Aur via Tengah Jua	Jl. Prof M. Yamin, SH - Sp. Tanah Jua - Adinegoro - Sudirman - Perwira - Batang Ombilin - Batang Agam - Sudirman - I. Bonjol - Panorama - Dr. Rivai - Pemuda - Perintis Kemerdekaan - Pasar Bawah Kembali ke Sudirman - Lintas Tanah Jua - Prof. M. Yamin SH - Sp. Aur	Trayek ranting	Merah
20	D. 003	7	Pasar Bawah - Sp. Jambu Air	P. Kemerdekaan - Sudirman - Adinegoro - A. Hafid Jalil - Sp. Taluak Kembali ke Sudirman - I. Bonjol - H. A Salim - A. Karim - A. Yani - Pemuda - Surau Gonjong	Trayek ranting	Merah
21	D. 001	5	Gulai Bancah - Belakang Pasar Aur	Gulai Bancah - By Pass - Belok kanan BMW 2000 - S. Hatta - Sp. Mandiangin - Dr. Hamka - Belok kiri STMN - Belakang Pasar Aur Kuning Kembali Lurus By Pass menuju Gulai Bancah	Trayek ranting	Biru Kombinasi Kuning

22	D. 002	7	Pasar Bawah - Talao/Pasar Ternak	Pasar Bawah (M. Jamil Jambek) - Dr. Hamka - Sp. Mandiangin - belok kanan Jl. Soekarno Hatta - belok kiri By Pass BMW 2000 - belok kanan Saroyo - Sp. Guguk Bulek - belok kanan Sp. LDDI - Pasar Ternak Talao ke Sp. Sanjai - belok kanan ke Guguk Bulek - Saroyo - Palolok - Jl. Veteran - Pemuda - Jl. Soekarno Hatta - Dr. Hamka - Ps. Bawah.	Trayek ranting	Merah
23	D. 004	6	Pasar Bawah - Panganak/Pintu Kabun	Pasar Bawah - (M. Jamil Jambek) - Sp. Mandiangin - Bahder Johan - Jangkak - Veteran - Sp. Jirek - Pintu Kabun - Gurun Tuo - Angku Basa - RSAM - Panorama - A. Salim - A. Karim - A. Yani - Pemuda - Soekarno Hatta - Ps. Bawah.	Trayek ranting	Kuning Kombinasi Putih
24	D. 005	6	Pasar Bawah - Bukit Apit/Sp. Ranjau	Pasar Bawah - Mandiangin - Jangkak - Angku Basa - Guru Tuo - Pintu Kabun - Jl. Veteran - belok kanan Sp. Tembok - Jl. Kesehatan - Panorama - Jl. A. Karim - Jl. Pemuda - S. Hatta - Jl. Hamka - Pasar Bawah.	Trayek ranting	Kuning Kombinasi Putih

Sumber: Peraturan Walikota Bukittinggi Nomor 06 Tahun 2005



Berdasarkan tabel 1.2 tersebut, trayek angkutan kota dengan berbagai macam tujuan di Kota Bukittinggi dengan total 24 trayek. Dilengkapi dengan jalur yang dilalui hingga kembali lagi ke titik awal. Penetapan jaringan trayek ini bertujuan upaya untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib, dan teratur, nyaman efisien, mampu menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan Kota Bukittinggi untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan Kota Bukittinggi.¹³ Namun kondisi angkutan kota saat ini belum sesuai dengan yang diharapkan bahkan terjadi penurunan. Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi yaitu Bapak Eko Herdinandes Haswat, S.STP mengatakan bahwa:

“....Jumlah trayek angkutan kota di Bukittinggi 24 trayek berdasarkan Perwako No. 06 Tahun 2005. Tetapi trayek yang ada tidak menjadi primadona lagi di Bukittinggi dan dua diantaranya bisa dikatakan mati suri”. (Wawancara dengan Bapak Eko Herdinandes Haswat, S.STP sebagai Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi, 29 November 2024)

Berdasarkan wawancara peneliti dengan Bapak Eko Herdinandes Haswat, S.STP, dapat disimpulkan bahwa terdapat dua trayek yang hampir tidak aktif lagi serta trayek yang adapun tidak lagi berjalan dengan optimal di Kota Bukittinggi. Dua trayek yang bisa dikatakan tidak aktif tersebut yaitu trayek Pasar Bawah - Koto Selayan via Garegeh (A004) dan trayek Pasar Bawah - Koto Selayan via Simpang Ganting (B002). Hal tersebut terjadi karena banyak faktor, salah satunya adalah masyarakat wilayah trayek tersebut umumnya menggunakan

¹³ Peraturan Walikota Bukittinggi Nomor 06 Tahun 2005 Tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Kota pada Trayek Tetap dan Teratur dalam Kota Bukittinggi.

transportasi *online* dalam bepergian. Namun, angkutan tersebut masih bisa bertahan karena pengaturan waktu, sopir akan beroperasi ketika ada peluang yaitu di saat jam sibuk seperti jam masuk dan pulang sekolah, dan di hari pasar dengan target ibu-ibu.

Semua wilayah Bukittinggi juga sudah bisa diakses oleh transportasi *online*, tidak ada lagi wilayah yang di *blacklist* untuk transportasi *online* ini. Hal ini yang juga menyebabkan berkurangnya tingkat intensitas penumpang angkutan umum. Lebih banyak keuntungan bagi mereka dengan golongan ekonomi menengah ke atas untuk menggunakan transportasi *online* tersebut. Jika Pemerintah pun meniadakan dari Kota Bukittinggi, warga Bukittinggi juga yang akan mengalami dampaknya. Bahkan sopir angkutan kota yang beroperasi di siang hari juga bekerja sebagai ojek *online* di malam hari. Saat gencar-gencarnya ojek *online* bahkan banyak yang beralih pekerjaan karena hasilnya menjanjikan, namun saat ini ojek *online* juga sudah membludak di Bukittinggi. Bahkan kondisi penumpang antara ojek *online* dan angkutan kota berada di kondisi yang sama terkait masalah penumpang.

Faktor lain yang menyebabkan angkutan kota di Bukittinggi tidak lagi menjadi favorit yaitu trayek dengan waktu tempuh yang terlalu lama, sopir tentunya menginginkan penumpang penuh agar mendapatkan laba. Namun kenyataannya saat penumpang sedikit, sopir lama berhenti di persimpangan dengan harapan akan bertambahnya penumpang. Masyarakat saat ini membutuhkan transportasi dengan cepat, tidak ada kata menunggu, *Time Is*

Money.¹⁴ Seharusnya tingkat sirkulasi harus diefisienkan lagi sehingga masyarakat tidak lagi enggan naik angkutan kota. Oleh karena itu, kemudahan pergerakan dari satu tempat yang lain menjadi sangat penting, sehingga dituntut kemampuan untuk mengoptimalkan biaya dan waktu.¹⁵ Yang pada akhirnya masyarakat berpindah menggunakan transportasi *online*. Berdasarkan wawancara dengan Bapak Eko Herdinandes Haswat, S.STP selaku Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi, beliau mengatakan:

“...Contoh untuk angkot ke Bukit Apit mengubah trayeknya sendiri, tidak lagi melalui Tabek Tuo, alasannya karena ke arah sana jauh dan mereka berfikir ga akan ada penumpang, padahal kenyataannya masih ada penumpang disana sehingga penumpang disana memilih transportasi *online*...” (Wawancara dengan Bapak Eko Herdinandes Haswat, S.STP sebagai Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi, 07 Januari 2025).

Berdasarkan wawancara di atas, bisa dikatakan bahwa sopir angkutan sendiri yang membuat penumpang tidak lagi mau menaiki transportasi umum. Sopir hanya melihat dari keuntungan yang akan mereka dapat, tidak dengan mempertahankan penumpang. Artinya, belum maksimalnya pengawasan dan pembinaan pada angkutan kota yang diindikasikan dengan masih banyaknya angkutan kota yang melanggar jalur trayek.¹⁶ Dengan mengubah trayek secara *illegal* artinya melanggar Peraturan Walikota Bukittinggi No 06 Tahun 2005 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Kota Pada Trayek Tetap Dan

¹⁴ Yusyanti, Reni Fitri. 2022. Analisis Kualitas Pelayanan pada Sistem Angkutan Umum Massal (Saum) Trans Metro Pekanbaru. *Skripsi*. Pekanbaru: Universitas Islam Riau.

¹⁵ Sani, Zulfiar. 2010. Transportasi: Suatu Pengantar. Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia (U-I Press). Hal. 13

¹⁶ Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi Tahun 2023.

Teratur Dalam Kota Bukittinggi. Trayek tersebut yaitu Pasar Bawah - Bukit Apit/Sp. Ranjau.

Angkutan kota di Bukittinggi memiliki tiga koperasi yang mengelola secara langsung angkutan kota yang ada yaitu Koperasi Serba Usaha Ikatan Kekeluargaan Angkutan Bermotor (KSU IKABE), Koperasi Jam Gadang (KOPAJAG), dan Koperasi Merapi Singgalang (MERSI). Koperasi juga mengelola trayek yang ada di Kota Bukittinggi dengan rincian berikut:

Tabel 1. 3
Tabel Koperasi dengan Trayek Angkutan Umum di Kota Bukittinggi

No	Koperasi	Trayek	Kode Trayek	Jumlah Armada
1	IKABE	Pasar Bawah - Tabek Gadang	13	10
2		Pasar Bawah - Jambu Air	14	53
3		Pasar Bawah - Belakang Balok	15	19
4		Pasar Bawah - Bukit Ambacang	16	10
5		Pasar Bawah - Inkorba - STAIN	17	13
6		Pasar Bawah - Parit Antang Via SMKN 1	18	6
7		Pasar Bawah - Simpang Aur Via T. Jua	19	18
8		Pasar Bawah - Terminal Simpang Aur Kuning	A.001	10
9		Pasar Bawah - Tigo Baleh	A.002	21
10		Pasar Bawah - Koto Selayan Via Sp. Garegeh	A.004	5
11		Pasar Bawah – Garegeh	A.008	15
12		Pasar Bawah - Simpang Kapau	B.001	4
13		Pasar Bawah - Koto Selayan Via Sp. Gantiang	B.002	4
14		Pasar Bawah - Gulai Bancah	B.003	6
15		Pasar Bawah - Panorama Baru	C.001	1
16		Pasar Bawah - Bukit Apit - Sp. Ranjau	C.002	10
17		Simpang Taluak - Bukit Ambacang	C.006	16
18		Gulai Bancah - Belakang Pasar Aur	D.001	11
19		Pasar Bawah - Jambu Air Via Tengah Jua	D.003	16
20		Pasar Bawah - Panganak - Pintu Kabun	D.004	4

21		Pasar Bawah - Bukit Apit - P. Kabun Via Jangkak	D.005	3
				255
22	MERSI	Pasar Bawah - Terminal Simpang Aur Kuning	A.001	15
23		Pasar Bawah - Tigo Baleh	A.002	16
24		Pasar Bawah - Aur Atas	A.003	1
25		Pasar Bawah - Koto Selayan Via Sp. Garegeh	A.004	4
26		Pasar Bawah - Kubu Tanjung	A.005	12
27		Pasar Bawah - Simpang Kapau	B.001	11
28		Pasar Bawah - Koto Selayan Via Sp. Gantiang	B.002	1
29		Pasar Bawah - Gulai Bancah	B.003	3
30		Pasar Bawah - Panorama Baru	C.001	1
31		Pasar Bawah - Bukit Apit - Sp. Ranjau	C.002	8
32		Gulai Bancah - Belakang Pasar Aur	D.001	8
33		Pasar Bawah - Panganak - Pintu Kabun	D.004	3
				83
34	KOPAJAG	Pasar Bawah - Terminal Simpang Aur Kuning	A.001	36
35		Pasar Bawah - Tigo Baleh	A.002	76
36		Pasar Bawah - Aur Atas	A.003	9
37		Pasar Bawah - Koto Selayan Via Garegeh	A.004	3
38		Pasar Bawah - Simpang Kapau	B.001	4
39		Pasar Bawah - Koto Selayan Sp. Gantiang	B.002	1
40		Pasar Bawah - Panorama Baru	C.001	9
41		Pasar Bawah - Bukit Apit - Sp. Ranjau	C.002	9
42		Gulai Bancah - Belakang Pasar Aur	D.001	2
43		Pasar Bawah - Panganak - Pintu Kabun	D.004	2
				151
JUMLAH				489

Sumber: Dinas Perhubungan Tahun 2024

Berdasarkan Tabel 1.3 di atas, jumlah armada Koperasi IKABE yaitu 255 unit, Koperasi MERSI yaitu 83 unit, dan Koperasi KOPAJAG 151 unit. Sehingga jumlah armada angkutan kota yang ada di Bukittinggi yaitu 489 unit. Ada beberapa trayek yang tergabung tidak hanya di satu koperasi melainkan di masing-masing koperasi. Seperti trayek Pasar Bawah - Terminal Simpang Aur

Kuning (A.001) yang tergabung di dalam Koperasi IKABE, MERSI, dan juga KOPAJAG.

Trayek angkutan kota di Bukittinggi dikelola oleh Dinas Perhubungan yaitu Bidang Angkutan. Berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 39 Tahun 2022 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan. Dinas Perhubungan merupakan unsur pelaksana urusan pemerintah bidang perhubungan yang menjadi kewenangan daerah dan tugas pembantuan yang ditugaskan Walikota.

Dalam melaksanakan tugas, khususnya mengenai angkutan kota, Bidang Angkutan terdiri dari tiga seksi, yaitu seksi angkutan orang dan barang, seksi teknik sarana dan prasarana angkutan, serta analisis kebijakan ahli muda. Selain itu, Bidang Angkutan juga melakukan koordinasi dengan tiga koperasi angkutan kota yang ada di Bukittinggi mulai dari pengurusan perizinan, melakukan forum, serta pengaduan terhadap permasalahan yang terjadi dalam lingkup angkutan.

Permasalahan yang terjadi dalam pengoperasian angkutan kota merupakan fenomena dalam penelitian. Pada penelitian ini, untuk menangani trayek angkutan kota di Kota Bukittinggi dibutuhkan strategi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan. Peneliti menganalisa fenomena menggunakan konsep inti strategi menurut Richard P. Rumelt yakni diagnosis, kebijakan penuntun, dan tindakan koheren.¹⁷

Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi memiliki fungsi strategis yang tertuang di dalam RPJMD Kota Bukittinggi Tahun 2021-2026 yang berpedoman

¹⁷ P. Rumelt, Richard. 2014. *“Good Strategy Bad Strategy”*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.

pada visi “Mewujudkan Bukittinggi Hebat, Berlandaskan Adat Basandi Syara’, Syara’ Basandi Kitabullah” dengan misi “Hebat Dalam Sektor Peningkatan Ekonomi Kerakyatan” dan tujuan Dinas Perhubungan yaitu “Terbangunnya Infrastruktur Kota yang Efektif dan Efisien Berorientasi Hijau”. Dukungan Dinas Perhubungan terhadap visi dan misi tersebut tercermin dalam Renstra Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi Tahun 2021-2026. Tujuan, sasaran, strategi, dan arah kebijakan mengenai angkutan kota dilampirkan di dalam rencana strategi pada tabel 1.3 di bawah ini:

Tabel 1. 4
Tujuan, Sasaran, Strategi, dan Arah Kebijakan Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi

Tujuan	Sasaran	Strategi	Arah Kebijakan
Terbangunnya infrastruktur kota yang efektif dan efisien yang berorientasi hijau	Meningkatnya infrastruktur keselamatan dan kelancaran lalu lintas	Pengembangan pelayanan angkutan	Menyusun jaringan trayek dan rencana kebutuhan angkutan umum
			Melaksanakan komunikasi yang efektif dengan pelaku angkutan dan stake holder
			Menyusun regulasi tentang transportasi
			Menyediakan serta menata sarana dan prasarana

Sumber : Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi Tahun 2021-2026

Berdasarkan tabel 1.4 di atas, dapat disimpulkan bahwa Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi memiliki strategi yang diarahkan pada pengembangan pelayanan angkutan guna mewujudkan sistem transportasi yang aman, tertib, efektif, dan efisien. Strategi tersebut dilakukan melalui penyusunan jaringan trayek dan rencana kebutuhan angkutan umum, pelaksanaan komunikasi yang efektif dengan pelaku angkutan dan stakeholder, penyusunan

regulasi transportasi, serta penyediaan dan penataan sarana dan prasarana transportasi. Strategi ini menunjukkan bahwa Dinas Perhubungan tidak hanya berperan sebagai pelaksana administrasi, tetapi juga sebagai organisasi yang memiliki tanggung jawab dalam menjaga keberlangsungan pelayanan transportasi publik di Kota Bukittinggi.

Dalam pelaksanaan tugas pokok dan fungsinya, khususnya pada Bidang Angkutan, Dinas Perhubungan berupaya menyesuaikan strategi organisasi dengan kondisi nyata transportasi di lapangan. Hal tersebut dilakukan karena kondisi angkutan kota di Kota Bukittinggi saat ini mengalami berbagai permasalahan, seperti menurunnya jumlah penumpang, adanya trayek yang tidak lagi aktif, pelanggaran jalur trayek, serta meningkatnya penggunaan transportasi online oleh masyarakat. Situasi tersebut menuntut organisasi untuk mampu menyusun langkah strategis yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat dan perkembangan transportasi perkotaan.

Sebagai bentuk implementasi strategi organisasi, Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi melaksanakan beberapa kegiatan dalam penataan administrasi angkutan kota, yaitu pendampingan perizinan usaha berbasis risiko, pengawasan operasional angkutan umum, dan evaluasi efektivitas trayek. Pendampingan perizinan dilakukan untuk memastikan perusahaan angkutan umum memiliki legalitas operasional sesuai ketentuan yang berlaku. Pengawasan dilakukan melalui pemeriksaan kartu pengawasan, uji KIR, serta razia terhadap kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan administrasi maupun teknis. Sementara itu, evaluasi efektivitas trayek dilakukan sebagai upaya untuk

mengetahui kesesuaian jaringan trayek dengan kondisi dan kebutuhan masyarakat saat ini.

Melalui strategi tersebut, Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi berupaya mewujudkan pelayanan angkutan umum yang lebih tertib, aman, dan mampu menjangkau kebutuhan mobilitas masyarakat. Namun dalam pelaksanaannya masih ditemukan berbagai kendala, seperti keterbatasan anggaran, belum terlaksananya pengkajian ulang Rencana Umum Jaringan Trayek Perkotaan (RUJTP), serta rendahnya minat masyarakat menggunakan angkutan kota. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa strategi organisasi yang telah dirumuskan belum sepenuhnya berjalan optimal sehingga diperlukan penguatan kebijakan dan tindakan yang lebih adaptif terhadap perkembangan transportasi perkotaan.

Pertama, pendampingan perizinan usaha berbasis resiko. Perizinan dilakukan dengan sistem *Online Single Submission* (OSS), peran Dinas Perhubungan mendampingi jika ada kendala dalam pengurusan izin. Saat ini ketiga koperasi angkutan kota di Bukittinggi sudah memiliki izin berbasis usaha beresiko yang diurus di Dinas Penanaman Modal Pelayanan Terpadu Satu Pintu (DPMPTSP). Sesuai dengan yang disampaikan Bapak Eko Herdinandes Haswat, S.STP selaku Kepala Bidang Angkutan, beliau mengatakan:

“...Di tahun 2024, izin trayek (Izin Usaha Berbasis Resiko) ketiga koperasi baru aktif kembali, sejak 2019 izin trayek ini mati dan koperasi tidak ada melakukan perpanjangan izin trayek. Dari pihak koperasi mengatakan bahwa tidak ada informasi lanjutan setelah pengantaran berkas dari DPMPTSP, namun dari DPMPTSP mengatakan jika mereka sudah memberikan informasi kepada koperasi bahwa adanya kekurangan administrasi...” (Wawancara dengan Bapak Eko Herdinandes Haswat, S.STP sebagai Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi, 07 Januari 2025)

Berdasarkan hasil wawancara tersebut disimpulkan bahwa masih kurangnya koordinasi antara koperasi dengan Dinas Penanaman Modal Pelayanan Terpadu Satu Pintu, bahkan dengan izin usaha yang masih belum aktif dan mati selama lima tahun. Bisa dilihat bahwa peran Dinas Perhubungan sebagai pendamping nyata adanya walaupun dengan proses yang terbilang lama. Strategi yang dilakukan Dinas Perhubungan yaitu dengan menutup pengurusan kartu pengawasan sehingga angkutan kota cemas saat dilakukan razia sehingga mereka mendesak koperasi untuk menyelesaikan urusan izin usaha tersebut. Perizinan usaha berbasis resiko merupakan syarat agar perusahaan angkutan kota dapat beroperasi. Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2019 Pasal 65 Ayat 1 yang berbunyi “Perusahaan Angkutan umum wajib memiliki izin penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek”.¹⁸

Kegiatan kedua yaitu pengawasan. Pengawasan ini dalam bentuk adanya kartu pengawasan untuk mengawasi angkutan kota apakah sudah sesuai dengan ketentuan yang ada. Sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor 15 Tahun 2019 Pasal 72 Ayat 2 yaitu “Mengoperasikan kendaraan yang dilengkapi dokumen perjalanan yang sah terdiri atas kartu pengawasan, surat tanda nomor kendaraan, buku uji, dan tanda uji kendaraan bermotor”.¹⁹

Dalam melengkapi persyaratan angkutan umum, perlunya dilakukan Uji KIR (Kelayakan Kendaraan Bermotor) untuk jangka waktu 6 bulan. Pemilik

¹⁸ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.

¹⁹ Ibid. Hlm. 65.

angkutan umum banyak memiliki kendala dalam pengujian KIR ini, kendaraan mereka harus benar-benar layak sehingga lulus uji. Untuk menjadikan angkutan umum layak membutuhkan biaya yang besar, sehingga mereka memilih tidak melakukan Uji KIR karena saat dilakukan razia pun mereka masih tetap beroperasi. Uji tersebut dilakukan untuk memastikan keamanan penumpang, namun tidak dilakukan karena kondisi ekonomi para sopir. Sesuai dengan wawancara dengan Bapak Eko Herdinandes Haswat, S.STP selaku Kepala Bidang Angkutan, beliau mengatakan:

“...Ada saya tangkap waktu itu, kami sedikit melakukan *tracking* ke lapangan. Kami lihat KIR-nya dari 2019 ga di urus. Dia bilang untuk memperbaiki aja habis 20 juta pak, harga mobilnya aja ga lebih dari 20 juta...” (Wawancara dengan Bapak Eko Herdinandes Haswat, S.STP sebagai Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi, 29 November 2024)

Berdasarkan wawancara di atas bisa disimpulkan bahwa faktor ekonomi menjadi salah satu penghambat dalam mewujudkan kelengkapan administrasi. Hal tersebut yang menjadi masalah bagi Dinas Perhubungan, namun dengan Kota Bukittinggi yang wilayahnya kecil sopir angkutan umum tersebut sepertinya memiliki antisipasi sendiri walaupun angkutan mereka tidak layak pakai. Prinsip mereka selama masih bisa digunakan tetap akan beroperasi. Untuk itu Dinas Perhubungan terus mengingatkan saat razia ataupun kepada koperasi bahwa sebisa mungkin melakukan pengurusan KIR dan KP.

Bentuk kegiatan yang ketiga yaitu evaluasi efektivitas trayek. Evaluasi ini dinamakan Rencana Umum Jaringan Trayek Perkotaan (RUJTP) merupakan dokumen yang memuat rencana jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan

bermotor dalam satu kesatuan jaringan trayek perkotaan.²⁰ Dengan adanya RUJTP dibuat analisa yang menggunakan pihak ketiga yang akan menganalisa, mengevaluasi aktifitas trayek. Contoh : trayek di Bukittinggi yang penumpangnya sepi bahkan bisa dibilang tidak ada lagi sehingga adanya indikasi untuk dilakukan evaluasi. Kegiatan ini sudah diajukan dari 2019 namun sampai sekarang di *recofusing*/dianulir.

Untuk Kota Bukittinggi sendiri sebenarnya sudah harus diadakan Rencana Umum Jaringan Trayek Perkotaan (RUJTP) tersebut, sudah menjadi kewajiban bagi Pemerintah Kota Bukittinggi menyediakan regulasi pelindung terhadap angkutan umum khususnya perkotaan. Dalam Peraturan Daerah Kota Bukittinggi Nomor 11 Tahun 2021 Tentang Transportasi Darat Pasal 17 Ayat 2 “Pengkajian ulang Rencana Umum Jaringan Trayek Perkotaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan paling lama satu kali dalam (5) tahun.”²¹ Artinya peraturan yang ada belum dijalankan secara optimal oleh Kota Bukittinggi dalam hal angkutan kota. Dikuatkan dengan wawancara dengan Kepala Bidang Angkutan yaitu Bapak Eko Herdinandes Haswat, S.STP yaitu:

“...Kota Bukittinggi masih belum melaksanakan RUJTP karena kondisi ekonomi, kas daerah yang defisit karena krisis ekonomi, dan adanya dua *event* besar dalam satu tahun yaitu PEMILU dan PILKADA yang diprioritaskan terlebih dahulu...” (Wawancara dengan Bapak Eko Herdinandes Haswat, S.STP sebagai Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi, 29 November 2024)

²⁰ Perda Kota Bukittinggi. Op.Cit. Hlm. 6.

²¹ Ibid. Hlm. 15.

Berdasarkan paparan di atas bisa dilihat bahwa anggaran juga menjadi salah satu faktor terhambatnya kegiatan RUJTP ini. Sejak angkutan kota mulai beroperasi di Bukittinggi, baru satu kali dilaksanakan RUJTP yaitu sesuai dengan Peraturan Walikota Bukittinggi Nomor 6 Tahun 2005. Pengajuan kembali RUJTP ini dimulai pada tahun 2019 hingga saat ini belum mendapat persetujuan oleh pimpinan. Jadi bentuk kegiatan Bidang Angkutan sementara hanya melakukan pelayanan saja yaitu dalam bentuk pendampingan dan pengawasan.

Dengan tidak dilakukannya pengkajian ulang tersebut berdampak kepada kondisi angkutan kota saat ini di Kota Bukittinggi yaitu jumlah armada banyak namun penumpang kurang, hal ini bisa disebut sebagai jalur kurus. Belum optimalnya pelayanan angkutan yang diindikasikan dengan rendahnya tingkat keterisian penumpang angkutan, berkurangnya jumlah armada angkutan, dan trayek angkutan yang memerlukan pengkajian dan peremajaan.²² Sesuai dengan yang dijelaskan Bapak Eko Herdinandes Haswat, S.STP selaku Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi bahwa:

“...Untuk Bukittinggi kondisi saat ini adalah kendaraan banyak penumpang yang kurang. Tidak ada jalur gemuk, namun ada trayek yang jadi primadona contoh IKABE yaitu angkot 14,15, dan 19. Karena itu merupakan jalur rame, namun saking banyaknya angkot pada jalur itu setiap angkot juga tidak penuh...” (Wawancara dengan Bapak Eko Herdinandes Haswat, S.STP pada 07 Januari 2025)

Bentuk upaya yang sudah dilakukan Dinas Perhubungan dalam permasalahan trayek angkutan umum yaitu pembinaan dan pengawasan.

²² Lakip DISHUB. Op.Cit. Hlm. 10.

Pembinaan yang dilakukan salah satunya dalam bentuk Pemilihan Abdi Yasa Teladan. Abdi Yasa merupakan penghargaan yang diberikan kepada pengemudi angkutan umum orang atau barang yang memiliki kemampuan dan pengetahuan, menerapkan perilaku keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan serta memberikan pelayanan prima kepada pengguna jasa.²³ Kegiatan tersebut diawali dengan bentuk sosialisasi seperti yang terlihat pada gambar:

Gambar 1.1
Dishub Bukittinggi Sosialisasikan Pemilihan Awak Berkendaraan Umum Tahun 2024



Sumber : rri.co.id

Walikota Bukittinggi, Erman Safar, mengapresiasi sosialisasi pemilihan awak kendaraan umum teladan abdiyasa yaitu “Kegiatan ini merupakan media yang tepat untuk memberikan pembinaan kepada pengemudi

²³ Peraturan Menteri Dinas Perhubungan Nomor 78 Tahun 2021 Tentang Pemberian Penghargaan Abdi Yasa dan Penghargaan Wahana Adhigana.

kendaraan umum, sehingga mengetahui tata cara mengemudi yang baik dan benar. Selain itu, kegiatan ini juga dapat memotivasi awak kendaraan umum agar menjadi insan yang profesional”.²⁴

Pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan yaitu dalam bentuk melakukan razia terhadap angkutan umum. Razia ini bertujuan untuk menertibkan kendaraan-kendaraan, terutama angkutan umum yang masa uji berkala (KIR) sudah habis, izin operasional yang sudah kadaluarsa, seperti kartu pengawasan untuk angkutan umum, serta angkutan barang yang KIR-nya sudah tidak berlaku lagi.²⁵ Hal ini merupakan agenda rutin yang dilakukan Dinas Perhubungan sesuai dengan tugas Dinas Perhubungan dalam mengendalikan dan mengawasi lalu lintas dikarenakan pada kenyataannya masih banyak angkutan umum yang tidak memenuhi ketentuan yang ada dalam mengoperasikan angkutannya.

Berdasarkan fenomena di atas, peneliti mengasumsikan bahwa dalam menangani trayek angkutan kota di Bukittinggi harus melihat dari semua aspek seperti trayek yang ada masih melayani masyarakat atau tidak, bagaimana koordinasi Dinas Perhubungan dengan koperasi angkutan dan juga sopir, serta upaya yang telah dilakukan dalam meminimalisir permasalahan yang ada.

Dalam menghadapi kondisi tersebut, Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi perlu melaksanakan strategi organisasi yang mampu menyesuaikan

²⁴ rri.co.id. 2024. Dishub Bukittinggi Sosialisasikan Pemilihan Awak Berkendaraan Umum. [RRI.co.id - Dishub Bukittinggi Sosialisasikan Pemilihan Awak Berkendaraan Umum](https://www.rri.co.id/2024/06/dishub-bukittinggi-sosialisasikan-pemilihan-awak-berkendaraan-umum/). Diakses pada tanggal 20 Februari 2025. Pukul 08.08 WIB.

²⁵ matajurnalist.com. 2024. Dinas Perhubungan Bersama Polresta Bukittinggi Gelar Razia Gabungan. <https://www.matajurnalist.com/2024/06/dinas-perhubungan-bersama-polresta.html>. Diakses pada tanggal 20 Februari 2025. Pukul 14.33 WIB.

pelayanan transportasi dengan perkembangan kondisi masyarakat dan transportasi perkotaan saat ini. Strategi organisasi menjadi penting karena tidak hanya berkaitan dengan upaya penyelesaian masalah transportasi, tetapi juga sebagai bentuk adaptasi pemerintah daerah dalam menjaga keberlangsungan pelayanan publik di bidang transportasi. Strategi tersebut dapat dilakukan melalui diagnosis terhadap permasalahan yang terjadi, penyusunan kebijakan yang tepat, serta pelaksanaan tindakan yang terkoordinasi dan berkelanjutan.

Berdasarkan kondisi tersebut, peneliti tertarik untuk meneliti bagaimana strategi Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi dalam menangani trayek angkutan kota dengan menggunakan teori strategi Richard P. Rumelt yang terdiri dari diagnosis, kebijakan penuntun, dan tindakan koheren. Penelitian ini penting dilakukan untuk mengetahui bagaimana organisasi menyikapi perubahan kondisi transportasi perkotaan serta upaya yang dilakukan dalam mempertahankan keberlangsungan angkutan umum di Kota Bukittinggi.

Aspek yang pertama, yaitu diagnosis. Diagnosis merupakan proses identifikasi permasalahan yang ada. Seperti, Dinas Perhubungan perlu melakukan diagnosis terhadap situasi yang dihadapi. Mengetahui bagaimana situasi di lapangan seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya yaitu adanya trayek yang hampir mati, serta melihat bagaimana kondisi angkutan saat ini yang semakin hari semakin sepi penumpang. Dengan melakukan diagnosis terhadap dua situasi tersebut, Dinas Perhubungan dapat mengembangkan metode yang efektif untuk mengatasi permasalahan tersebut.

Aspek yang kedua adalah kebijakan penuntun, hal ini merupakan Langkah-langkah yang diambil berdasarkan diagnosis sebelumnya. Kebijakan yang dapat diambil terhadap situasi dan tantangan yang dihadapi kemudian mengetahui pentingnya dan manfaat dari kebijakan yang diambil terhadap situasi dan tantangan yang dihadapi. Namun dalam kondisi ini, belum adanya kebijakan terbaru mengenai penetapan trayek angkutan kota menyebabkan situasi dan tantangan yang ada belum bisa diatasi. Dinas Perhubungan harus berupaya agar terlaksananya kegiatan Rencana Umum Jaringan Perkotaan (RUJTP) sehingga kondisi trayek sesuai dengan kebutuhan masyarakat saat ini.

Aspek terakhir yaitu tindakan koheren, merupakan realisasi dari dua aspek yang telah ditetapkan sebelumnya. Berdasarkan situasi yang telah dijelaskan, Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi baru melakukan langkah nyata seperti melakukan razia sebagai bentuk pengawasan dan langkah lanjutan agar kondisi trayek angkutan kota berjalan dengan optimal.

Berdasarkan fenomena yang telah dijelaskan sebelumnya, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian mengenai strategi Dinas Perhubungan dalam penanganan trayek angkutan kota di Kota Bukittinggi dengan menggunakan aspek-aspek yang telah dijelaskan sebelumnya yaitu Teori Inti Strategi oleh Richard P. Rumelt.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan fenomena yang terdapat pada latar belakang di atas, yang mana semakin berkurangnya trayek angkutan umum dan banyak permasalahan yang menjadikan angkutan umum kehilangan esensinya di Kota Bukittinggi

serta bagaimana bentuk strategi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dalam penanganan trayek angkutan kota, maka rumusan masalah yang peneliti peroleh adalah bagaimana strategi Dinas Perhubungan dalam penanganan trayek angkutan kota?

1.3. Tujuan Penelitian

Adapun penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk menganalisis dan mendeskripsikan strategi Dinas Perhubungan dalam penanganan trayek angkutan kota.

1.4. Manfaat Penelitian

Sejalan dengan tujuan yang telah dirumuskan sebelumnya, maka penelitian ini diharapkan memiliki manfaat sebagai berikut:

1.4.1. Manfaat Teoritis

1. Penelitian ini dapat memberikan kontribusi terhadap pengembangan Ilmu Administrasi Publik pada konsentrasi Manajemen Publik khususnya pengetahuan mengenai strategi pemerintah. Dengan adanya penelitian ini dapat memberikan wawasan dan pengetahuan kepada mahasiswa Administrasi Publik.
2. Penelitian ini kedepannya dapat menjadi referensi bagi penelitian dengan permasalahan yang relevan.

1.4.2. Manfaat Praktis

1. Bagi peneliti, melalui penelitian ini terdapat kesempatan untuk mengembangkan wawasan dan pengetahuan terhadap

pengaplikasian Ilmu Administrasi Publik pada konsentrasi Manajemen Publik yang selama ini sudah dipelajari dalam proses perkuliahan.

2. Bagi Lembaga, penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu sumber informasi dan evaluasi terkait Strategi Dinas Perhubungan dalam Penanganan Trayek Angkutan Kota.
3. Bagi pihak lainnya, penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumber informasi dan pengetahuan mengenai Strategi Dinas Perhubungan dalam Penanganan Trayek Angkutan Kota.

