

PENGAWASAN DINAS PERHUBUNGAN TERHADAP ANGKUTAN KOTA DI KOTA PADANG

**RAHMI HASYFI FEBRINA
DAN
M. Y. TIYAS TINOV
rahmihasyfifebrina@yahoo.co.id**

Abstract

The increasing of citizen in urban area, state of life and welfare and the process of high tech stuff supplying demanded a good transportation tools to support citizen mobility. Transportation in one region run in good shape if the transportation system can afford their citizen need well. So, need a good coordination between all stakeholders transportation system management. The purpose of this research is analyze the coordination between all stakeholders in manage and also to solve the transportation problem around Bundaran Air Mancur Pasar Raya Padang.

The purpose of this research is to know that the implementation of controlling public transport in Padang in 2012, where key informan become organizer team of Dinas Perhubungan, Organda and Satlantas Polresta Padang. The process of collecting data is getting from documentations and interview to informan research. After the collecting the data then analyze by using qualitative descriptive

The result of this research can be concluded the coordination that happen is still not optimal yet. Like the case about management on Bundaran Air Mancur. Then can be seen from meeting intensity about develop and reconciliation system of transportation around Bundaran Air Mancur. The meeting that establish still unperiodic, that means until now no one specially problem of public transport that right now doesn't have a station. This is because of less coordination between all stakeholders that run it function and duty also need a strong commitment from all stakeholders in order to transportation around Bundaran Air Mancur

Key word : Controlling, Coordination, Manage and Commitment

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Meningkatnya jumlah penduduk perkotaan saat ini, meningkatnya taraf hidup kesejahteraan masyarakat serta proses *supplying* barang-barang teknologi menuntut diperlukannya sarana transportasi yang baik dan dapat mendukung mobilitas masyarakat dalam beraktifitas sehari-hari, maka permintaan akan jasa transportasi angkutan kota pada saat sekarang ini sangat dibutuhkan dan perlu ditata dengan baik sehingga mampu memberikan pelayanan yang tertib dan aman serta dapat memuaskan masyarakat.

Untuk mewujudkan ketertiban dan keteraturan maka, perlu adanya pengelolaan, pembinaan, pengawasan dan penyediaan sarana alat transportasi seperti rambu-rambu lalu lintas, terminal angkutan umum dan armada angkutan umum itu sendiri. Demi kelancaran arus keluar masuknya penumpang/barang maka perlu adanya tempat atau terminal pemberhentian terakhir kendaraan-kendaraan atau armada angkutan umum agar tidak mengganggu terhadap pengguna jalan lainnya.

Adapun pengawasan terhadap angkutan kota yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Padang berdasarkan kepada Keputusan Walikota No. 31 Tahun 2009, yaitu :

1. Melakukan penyusunan manajemen sarana/prasarana angkutan.
2. Melakukan penyusunan pengendalian angkutan.
3. Pengawasan pelaksanaan tugas unit-unit dan UPT di lingkungan bidang angkutan.
4. Melakukan penyusunan pemberian perijinan di angkutan.
5. Melakukan penyidikan pelanggaran angkutan.

Pemerintah Kota Padang melalui Dinas Perhubungan (Dishub) memiliki andil besar terhadap jalannya sistem transportasi. Jika penataan ruang memiliki sistem yang baik dan pola transportasi di dalamnya juga tertata dengan rapi, maka dapat dipastikan pula masyarakat akan mendapatkan pelayanan transportasi yang baik dan masyarakat mendapat kepuasan terhadap sistem transportasi.

Tinggi rendahnya *demand* atau permintaan akan jasa angkutan tergantung pada pelayanan yang diberikan kepada pengguna jasa. Saat ini jumlah kapasitas angkutan yang tersedia dibandingkan dengan kebutuhan sangat terbatas. Dapat dilihat bahwa pertumbuhan ekonomi penduduk suatu daerah, provinsi dan antar provinsi belum berjalan dengan lancar dan baik dikarenakan keterbatasan armada angkutan.

Keterbatasan angkutan tentunya akan mempengaruhi pelayanan transportasi. Armada angkutan tidak dapat memenuhi kebutuhan masyarakat menyebabkan kegiatan masyarakat untuk melakukan mobilisasi terganggu. Selain jumlah armada angkutan kota, faktor lain yang menyebabkan pelayanan transportasi disuatu kota itu baik adalah terdapatnya fasilitas terminal angkutan kota yang nantinya akan memudahkan masyarakat dalam mendapatkan pelayanan transportasi. Karena itu jika suatu kota tidak terdapat terminal angkutan kota (angkot) maka dapat dipastikan akan terjadi kesemrawutan di tengah kota yang menyebabkan kemacetan. Bahkan masyarakat pun akan mengalami kesulitan untuk mendapatkan angkutan kota karena setiap sopir angkutan kota pastinya akan berebut untuk menaikkan penumpang disembarang tempat.

Kota Padang termasuk dalam salah satu kota besar yang memiliki jumlah penduduk yang terus meningkat setiap tahunnya. Berdasarkan visi Kota Padang yaitu “terwujudnya masyarakat madani yang sejahtera berbasis perdagangan dan jasa yang berdaya saing tinggi dalam kehidupan perkotaan yang tertib dan teratur. Dalam mewujudkan masyarakat madani yang sejahtera, maka Pemerintah Kota Padang harus memberikan bentuk-bentuk pelayanan yang baik, aman serta nyaman kepada masyarakat.

Dalam bidang pembangunan, pemerintah memiliki tugas melaksanakan pembangunan yang adil dan merata. Pembangunan tersebut bisa terjadi dalam pembangunan perumahan dan

pembangunan fisik lainnya, tetapi juga dalam pemenuhan pelayanan transportasi kepada masyarakat. Maka dari itu dalam penyusunan Master Plan Kota Padang, menetapkan visi transportasi Kota Padang yaitu “Terwujudnya sistem transportasi yang mampu menunjang percepatan wilayah dan pertumbuhan ekonomi menuju Kota Metropolitan terdepan di Sumatera Bagian Barat”.

Untuk mendukung visi tersebut, maka Dinas Perhubungan melakukan pembangunan dan pengembangan sistem transportasi Kota Padang adalah sebagai berikut:

1. Mengembangkan wilayah pinggiran menjadi pusat-pusat kegiatan ekonomi (kota kecil satelit) untuk memecah konsentrasi perjalanan ke pusat kota.
2. Menyediakan sarana dan prasarana, fasilitas umum dan perumahan sehingga dapat meningkatkan mobilitas dan alokasi sumber daya dalam kegiatan produksi dan distribusi barang dan jasa.
3. Melakukan efisiensi di bidang manajemen dan sistem transportasi guna mendorong pertumbuhan ekonomi kota.
4. Membuka akses melalui peningkatan peran pelabuhan Teluk Bayur, Bandara Internasional Minangkabau dan kawasan Terminal Regional Bengkoang sebesar-besarnya bagi peningkatan ekonomi rakyat.
5. Mengembangkan sistem transportasi yang ramah lingkungan demi terciptanya lingkungan kota yang sehat.

Selain itu, di dalam Pengembangan Wilayah menurut Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Padang di ungkapkan bahwa Kota Padang di bagi menjadi beberapa kawasan antara lain :

1. Kawasan Lubuk Buaya : Pemukiman dan Perdagangan
2. Kawasan Tabing : Terminal Kargo dan Perdagangan
3. Kawasan Air Pacah : Terminal dan Perdagangan
4. Kawasan Pusat Kota : Perdagangan, Jasa dan Pemerintahan
5. Kawasan Bandar Buat-Limau Manis-Indarung : Pendidikan dan Industri
6. Kawasan Bungus Teluk Kabung : Pariwisata dan Industri Maritim

Dengan dibaginya Kota Padang menjadi beberapa kawasan ini, maka diharapkan pembangunan Kota Padang menjadi lebih merata sehingga pemerintah tidak hanya melakukan pembangunan pada kawasan pusat kota saja melainkan juga daerah pinggiran. Dengan kata lain, nantinya pembangunan di bidang transportasi dapat dilaksanakan secara merata pula, sehingga setiap warga yang ingin melaksanakan perjalanan menuju daerah tujuan dapat dilayani dengan baik.

Data dari Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Padang didapat bahwa jumlah angkutan kota (angkot) yang beroperasi di Kota Padang selalu meningkat setiap tahunnya. Hal ini dapat dilihat dari tabel berikut :

Tabel 1.1
Perkembangan Jumlah angkutan kota (angkot) Kota Padang Tahun 2008-2012

No	Tahun	Jumlah
1.	2008	2.345
2.	2009	2.377
3.	2010	2.869
4.	2011	2.901
5.	2012	2.901

Sumber: Padang dalam angka tahun 2012

Pada tahun 2012 tidak terjadi perubahan jumlah armada angkutan kota yakni adalah sebanyak 2901 buah yang tersebar dalam 73 trayek angkutan kota ke segala arah di Kota Padang.

Fenomena kesemrawutan angkutan kota di bundaran Air Mancur Pasar Raya Padang antara lain disebabkan karena dialihfungsikannya terminal angkutan kota Goan Hoat menjadi pusat perbelanjaan Sentral Pasar Raya (SPR). Ini mengakibatkan semakin padatnya intensitas perjalanan masyarakat kearah kawasan Pasar Raya Padang. Dapat dipastikan kendaraan-kendaraan baik milik pribadi maupun umum berebut memasuki kawasan tersebut. Angkutan kota (angkot) yang banyak mengakibatkan keadaan semakin semrawut dikarenakan sopir angkutan kota menaikkan dan menurunkan penumpang sembarangan.

Setelah terminal tergusur, angkutan kota terpaksa ngetem (tempat pemberhentian angkutan umum seara ilegal, untuk menampung penumpang yang ingin menaiki angkutan umum) di depan Masjid Muhammadiyah yang berimplikasi pada ketidaktertiban lalu lintas. Kemacetan tidak bisa dihindari. Ketidaktertiban transportasi di Kota Padang memang menuntut kerja keras aparaturnegera untuk mengembalikan kondisi kota menjadi tertib dan aman seperti sedia kala. Sebuah kota dikatakan modern tidak saja dilihat dari indikator pembangunan fisik saja, tapi juga dari perilaku masyarakatnya. Memang sudah menjadi problema sebuah kota besar dengan kesemrawutan yang mengakibatkan kemacetan lalu lintas yang disebabkan oleh ketidakteraturan manusia dalam berkendara (refleksi budaya).

Memang, pemerintah telah mendirikan terminal baru yang berlokasi di Air Pacah sebagai pangkalan bus antar kota. Namun dapat dikatakan, terminal yang dibangun dengan menelan biaya puluhan milyar tersebut tidak berjalan dengan semestinya. Terminal Air Pacah atau yang disebut dengan Terminal Regional Bingkuang (TRB) masih belum menjalankan perannya sebagai pusat tempat pemberhentian transportasi kota. Lebih buruknya lagi, anggaran tersebut berasal dari pajak-pajak masyarakat Kota Padang yang akan digunakan untuk kesejahteraan masyarakat Kota Padang sendiri. Tetapi dilemanya, pembuatan terminal Air Pacah tersebut hingga kini tidak memberikan dampak terhadap kesejahteraan masyarakat, terutama masyarakat sekitarnya. Sejak awal pembangunan, masyarakat sudah menilai terminal tersebut tidak akan berjalan efektif karena lokasi yang terlalu jauh dari pusat kota. Memang pemerintah telah mengupayakan berbagai cara, salah satunya dengan mendirikan fasilitas-fasilitas umum di dekat lokasi terminal, tapi tetap saja tidak ada tanggapan dari masyarakat. Akibatnya bus-bus yang akan membawa mereka tidak bisa beroperasi, karena masyarakat sendiri yang tidak mau ke sana.

Akibat tidak adanya terminal di Kota Padang, maka muncullah “terminal bayangan”. Munculnya “terminal-terminal bayangan” di beberapa ruas jalan di Kota Padang. Seperti; di depan Kampus Universitas Negeri Padang, di depan Basko Grand Mall, di depan Plaza Andalas, dan di sepanjang ruas jalan di Pasar Raya Padang ini hanya akan menambah kesemrawutan kota, mengganggu kenyamanan dalam proses perkuliahan, serta yang paling vital adalah menimbulkan kemacetan. Bahkan Surat Edaran Rektor Universitas Negeri Padang yang melarang pemberhentian bus-bus antar kota dalam Provinsi di depan Kampus UNP tidak digubris sama sekali, sehingga disamping mengurangi esensi kampus sebagai lembaga pendidikan formal nan akademis, juga mengakibatkan tidak adanya suasana lingkungan yang kondusif. Kemacetan sudah menjadi pemandangan yang biasa pada setiap pagi dan sore di sepanjang Jalan Prof. Dr Hamka ini. Begitu pula halnya dengan “terminal-terminal bayangan” lainnya.

Permasalahan pokok dari ketidakjelasan terminal ini, bermuara kepada kemacetan juga. Ketiadaan terminal mengakibatkan semua orang saling berebut tempat di jalan raya. Hal ini disebabkan karena jalan raya yang padat merupakan suatu sumber daya milik bersama, sehingga penggunaan oleh seseorang akan mengurangi kemampuan orang lain untuk mengaksesnya, namun juga tidak terdapat suatu mekanisme untuk menghalangi seseorang mengaksesnya. Sebagai akibatnya, tidak jarang berbagai konflik muncul karena kemacetan ini, diantaranya; kerugian waktu karena hilangnya kesempatan berproduksi akibat tundaan waktu perjalanan serta kerugian psikis akibat stress serta perilaku yang tidak produktif.

Tidak adanya terminal menjadi salah satu pemicu banyaknya pungutan liar terhadap sopir angkutan kota. Tidak adanya terminal menjadi akar masalah pungutan liar terhadap sopir angkutan kota. Banyaknya pungutan liar yang dilakukan kepada mereka dengan modus penjualan air minum, tisu dan lainnya. Pelaku pungutan liar yang berkedok menjual tisu, air mineral, hingga pengharum angkot, dan barang-barang tersebut wajib dibeli sebab jika menolak maka dapat terjadi keributan. Menurut Kepala Dishub Padang Firdaus Ilyas dalam satu hari minimal sopir mengeluarkan dana pungutan liar sebesar Rp15 ribu. Jika angkutan kota di Kota Padang berjumlah sekitar 3.000 unit, maka sekitar Rp 45 juta terkumpul oleh pelaku pungli.

2. Tinjauan Teori

2.1. Pengawasan

Menurut **Sondang Siagian (2002 : 169)** pengawasan adalah proses pengamatan daripada pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi untuk menjamin agar semua pekerjaan yang dilaksanakan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya dan pengawasan secara filosofis, dapat dikatakan adalah mutlak perlu karena manusia bersifat salah, paling sedikit khilaf.

Mengenai pengawasan *George Terry* seperti yang dikutip **Inu Kencana Syaffie (1999 : 80)** mengatakan pengawasan dapat dirumuskan sebagai proses penentuan yang harus dicapai yaitu standar apa yang sedang dilakukan yaitu pelaksanaan, menilai pelaksanaan dan bila perlu melakukan perbaikan-perbaikan sehingga pelaksanaan sesuai dengan rencana, yaitu selaras dengan standar (ukuran). Jadi pengawasan dapat dianggap sebagai aktivitas untuk menemukan dan mengoreksi penyimpangan-penyimpangan penting dalam hasil yang dicapai dari aktivitas-aktivitas yang direncanakan.

Selanjutnya *Henry Fayol* dalam **Sofyan Safri (2004 : 12)** juga mengatakan pengawasan mencakup upaya pemeriksaan apakah semua terjadi sesuai dengan rencana yang ditetapkan, perintah yang dikeluarkan dan prinsip yang dianut. Juga dimaksudkan untuk mengetahui kelemahan dan kesalahan agar dapat dihindari kejadiannya dikemudian hari.

Menurut **Handoko (1998 : 359)** pengawasan adalah proses untuk menjamin bahwa tujuan-tujuan organisasi dan manajemen tercapai, dimana ini berkenaan dengan cara-cara membuat kegiatan-kegiatan sesuai dengan kegiatan yang direncanakan. Sedangkan menurut **Sukanto (2002 : 63)** pengawasan adalah usaha memberikan petunjuk kepada para pelaksana agar mereka selalu bertindak sesuai dengan rencana.

Pengawasan juga merupakan prosedur analisis kebijakan yang digunakan untuk memberikan informasi tentang sebab dan akibat dari kebijakan publik. Karena memungkinkan analisis mendeskripsikan hubungan antara operasi program kebijakan dan hasilnya, maka pengawasan merupakan sumber informasi utama tentang implementasi kebijakan. Dalam bahasa yang sederhana, pengawasan dilakukan untuk mengetahui sudah sampai dimana rencana dilaksanakan, bagaimana tindak lanjut keputusan yang telah diambil, adakah kemajuan dalam pelaksanaan program, bila ada kemacetan, sampai dimana macetnya dan apa sebabnya, apakah target sudah dicapai dan sebagainya. (**William Dunn, 2000 : 509**)

2.2 Koordinasi

Awaluddin Djamin dalam Hasibuan mengemukakan koordinasi adalah suatu kerja sama antara badan, instansi, unit dalam pelaksanaan tugas-tugas tertentu sedemikian rupa sehingga terdapat saling mengisi, saling membantu dan saling melengkapi.

Dengan demikian koordinasi dapat membantu terselesaikannya tugas-tugas dan fungsi dengan cepat dan selesai pada waktunya, sehingga didapatkan hasil yang baik secara keseluruhan. Dalam melaksanakan koordinasi antar instansi, ada beberapa bentuk koordinasi yang dapat dilakukan antara lain:

1. Koordinasi Intern

Koordinasi ini disebut juga koordinasi vertikal. Maksudnya adalah kegiatan-kegiatan penyatuan, pengarahan yang dilakukan oleh atasan terhadap kegiatan unit-unit, kesatuan-kesatuan kerja yang ada dibawah wewenang dan tanggungjawabnya. Artinya adalah atasan mengkoordinasikan semua aparat yang ada dibawah tanggungjawabnya secara langsung, apakah bawahan telah melakukan tugas pekerjaannya sesuai dengan kebijaksanaan atau tugas pokoknya. Koordinasi vertikal ini mudah dilakukan karena atasan dapat memberikan sanksi kepada aparat yang sulit diatur.

2. Koordinasi Fungsional

Koordinasi fungsional adalah koordinasi yang dilakukan secara horizontal. Hal ini disebabkan karena sebuah unit tidak mungkin dapat melakukan sendiri tanpa bantuan unit organisasi lainnya. Dengan kata lain bahwa organisasi ini wajib dilakukakn karena unit-unit atau orgasnisasi lainnya mempunyai hubungan secara fungsional dalam melakukan tugas pokoknya.

3. Masalah penelitian

Beragam masalah muncul akibat dialihfungsikannya terminal angkutan kota menjadi pusat perbelanjaan. Akibat dari ketiadaan terminal angkutan kota terjadinya kemacetan di sekitar Bundaran Air Mancur yang menyebabkan pelayanan transportasi kepada penumpang menurun serta menyebabkan penumpang kesulitan menaiki angkot karena trayek tidak tertata dengan rapi dan sopir angkot yang berebut penumpang. Sehubungan dengan uraian diatas, maka dibuat sebuah perumusan masalah yaitu: **Mengapa Pelaksanaan Pengawasan Dinas Perhubungan terhadap Angkutan Kota di Kota Padang Pada Tahun 2012 Berjalan Kurang Maksimal?**

4. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

4.1. Tujuan

1. Untuk mendeskripsikan bagaimana pengawasan Dinas Perhubungan terhadap angkutan kota di Kota Padang pada tahun 2012.
2. Untuk mendeskripsikan faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan pengawasan Dinas Perhubungan dalam mengawasi angkutan kota di Kota Padang pada Tahun 2012.

4.2. Kegunaan

1. Kegunaan Akademis

Penelitian ini diharapkan dapat memperkaya khasanah ilmu pengetahuan khususnya dalam bidang ilmu pemerintahan dan dapat digunakan sebagai acuan dalam melakukan penelitian secara lebih lanjut, terutama dalam meneliti yang berkaitan dengan Pengawasan Dinas Perhubungan

2. Kegunaan Praktis

Merupakan pengembangan nuansa Ilmu Pemerintahan di bidang pengawasan dalam upaya tugas pemerintahan khususnya fungsi pengawasan pada Kantor Dinas Perhubungan Kota Padang.

METODE PENELITIAN

1. Teknik Pengumpulan Data

a. Observasi

Observasi merupakan bentuk aktivitas penelitian untuk mengumpulkan data yang berkaitan dengan masalah penelitian melalui proses pengamatan langsung di lapangan. Dalam penelitian itu penulis melihat sendiri bagaimana keadaan di sekitar Bundaran Air Mancur, melihat bagaimana banyak angkutan kota yang berhenti sembarangan (ngetem) di sepanjang jalan untuk menunggu penumpang. Kemudian penulis juga melihat bagaimana pengawasan pihak dari Dinas Perhubungan dan Polresta Padang dalam mengatur lalu lintas di Sekitar Bundaran Air Mancur. Koordinasi pengawasan yang dilakukan oleh pihak-pihak terkait tidak bisa diobservasi tapi harus melalui wawancara yang mendalam.

b. Wawancara Mendalam

Wawancara merupakan salah satu cara yang dilakukan untuk memperoleh informasi secara lisan dari informan. Tujuan wawancara yaitu untuk memperoleh data primer mengenai pengawasan Dinas Perhubungan di Kota Padang dalam mengawasi angkutan kota.

Wawancara dilakukan dengan cara pertemuan langsung dengan informan untuk memperoleh dan mengumpulkan informasi dari hasil percakapan tersebut. Wawancara yang dilakukan dengan informan berlangsung secara terbuka dan dalam situasi yang nyaman agar informan dapat menjawab pertanyaan lebih leluasa seputar permasalahan yang peneliti ajukan.

2. Jenis Data

a. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari informan penelitian, yang dilakukan melalui penelitian lapangan berupa informasi dari wawancara. Dilakukan untuk mengetahui fakta langsung yang dilakukan oleh pelaksanaan pengawasan angkutan kota yang dilakukan di lapangan.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh untuk melengkapi data primer yang diperoleh melalui studi dokumentasi dimana data tersebut sudah berbentuk data matang dan tidak perlu diolah. Data sekunder berisikan berbagai informasi yang berkaitan dengan lokasi penelitian seperti dokumentasi jumlah armada pengangkutan orang yang beroperasi di Kota Padang.

3. Analisis Data

Penelitian ini dilakukan dengan analisa kualitatif, jenis penelitian ini dapat diartikan sebagai penelitian yang menghasilkan data deskriptif mengenai kata-kata lisan maupun tertulis, dan tingkah laku yang dapat diamati dari orang-orang yang diteliti. (Suyanto, 2010:166)

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Pelaksanaan Pengawasan Dinas Perhubungan Kota Padang Terhadap Angkutan Kota di Kota Padang

Pengawasan adalah usaha memberikan petunjuk pada para pelaksana agar mereka selalu bertindak sesuai dengan rencana. Dimana pengawasan juga merupakan prosedur analisis kebijakan yang digunakan untuk memberikan informasi tentang sebab dan akibat dari kebijakan publik. Karena memungkinkan analisis mendeskripsikan hubungan antara operasi

program kebijakan dan hasilnya, maka pengawasan merupakan sumber informasi utama tentang implementasi kebijakan.

Menurut **Sujanto** pengawasan merupakan segala usaha atau kegiatan untuk mengetahui dan menilai kenyataan yang sebenarnya mengenai pelaksanaan tugas atau kegiatan, apakah sesuai dengan semestinya atau tidak, yang terdiri dari dua bagian, yaitu bagian pertama menggambarkan wujud dari kegiatan pengawasan sedangkan bagian yang kedua menggambarkan tujuan yang hendak dicapai oleh pengawasan itu. Dinas Perhubungan berfungsi sebagai instansi yang mengawasi keadaan yang terjadi pada angkutan kota. Dengan adanya pengawasan yang dilakukan oleh Dishub hendaknya dapat sesuai dengan yang direncanakan sehingga tujuan dari Dinas Perhubungan dalam mengatasi kemacetan dapat tercapai.

Sesuai dengan Peraturan Walikota Padang Nomor 11 tahun 2012 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Kota, pembinaan teknis dan pengawasan terhadap pelaksanaan peraturan walikota ini dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Padang. Kebijakan ini secara tertulis dilaksanakan dan diatur berdasarkan peraturan yang dikeluarkan oleh Walikota Padang. Adapun pelaksanaan pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Padang terhadap angkutan kota di Kota Padang adalah :

- a. Melakukan penyusunan manajemen sarana/prasarana angkutan.
- b. Melakukan penyusunan pengendalian angkutan.
- c. Pengawasan pelaksanaan tugas unit-unit dan Unit Pelayanan Teknis (UPT) di lingkungan bidang angkutan.
- d. Melakukan penyusunan pemberian perijinan di angkutan.
- e. Melakukan penyidikan pelanggaran angkutan.

Adapun pengawasan Dinas Perhubungan pada angkutan kota berdasarkan Keputusan Walikota No. 31 Tahun 2009, yaitu :

1. Melakukan manajemen sarana/prasarana angkutan

Kebutuhan transportasi merupakan kebutuhan utama akibat aktivitas ekonomi, sosial, dan sebagainya. Dalam kerangka makro-ekonomi, transportasi merupakan tulang punggung perekonomian nasional, regional dan lokal, baik di perkotaan maupun di pedesaan. Sistem transportasi memiliki sifat sistem jaringan di mana kinerja pelayanan transportasi sangat dipengaruhi oleh integritas dan keterpaduan jaringan.

Menajemen lalu lintas angkutan, manajemen traffic bertanggung jawab untuk mengatur penyediaan jasa-jasa angkutan yang mengangkut dengan muatan, alat angkut dan biaya-biaya untuk operasi kendaraan.

Dalam melakukan pengelolaan dan pengaturan transportasi, banyak faktor-faktor ekstern yang bisa mempengaruhi, antara lain :

1. Undang-Undang / Peraturan Pemerintah

UU atau kebijaksanaan pemerintah merupakan faktor yang dominan mempengaruhi terhadap pengelolaan usaha transportasi. Contohnya adalah UU lalu lintas di jalan raya.

2. Kebijaksanaan/Peraturan pihak pemerintah Pusat dan Daerah

Kebijaksanaan pemerintah yang ikut mempengaruhi usaha transportasi adalah kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah mengenai pengadaan bis untuk umum (ada merk, jenis-jenis tertentu yang ditentukan oleh pemerintah yang bisa dipakai untuk umum) selain itu ada UU yang mengatur mengenai transportasi.

3. Pengaruh Pemakai Jasa

Perusahaan angkutan dalam rangka memenuhi kebutuhan masyarakat akan jasa-jasa angkutan, agar memberikan pelayanan yang sebaik-baiknya kepada pengguna jasa bagi pemakai jasa yang diutamakan dalam soal pengangkutan ialah aman, teratur, tertib, memuaskan.

2. Melakukan penyusunan pengendalian angkutan

Pengawasan adalah usaha memberikan petunjuk dan pengendalian oleh para pelaksana dalam hal ini dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Padang. Pengawasan ini dilakukan juga dalam bentuk penyusunan pengendalian angkutan yang diharapkan dapat memperbaiki sistem angkutan kota. Dimana pengendalian ini diharapkan juga mampu meningkatkan kenyamanan masyarakat dalam menggunakan angkutan kota.

Pendekatan yang digunakan sebagai alat dalam manajemen lalu lintas yang efektif adalah pengendalian kendaraan pribadi. Pengendalian ini penting karena alasan kendaraan pribadi yang tidak efisien dalam penggunaan ruang jalan, selain itu juga kalau ditinjau dari penggunaan bahan bakar maka angkutan pribadi juga cenderung lebih boros termasuk pencemaran udara yang diangkut lebih tinggi bila menggunakan kendaraan pribadi. Pembatasan kendaraan pribadi biasanya akan mendapatkan reaksi penolakan yang besar dari kelompok masyarakat yang beralih ke moda yang lebih efisien seperti ke moda angkutan umum. Oleh karena itu pada saat akan diterapkan perlu didukung program sosialisasi kepada masyarakat.

3. Pengawasan Pelaksanaan Tugas Unit-unit dan UPT di Lingkungan Bidang Angkutan

Pengawasan pelaksanaan tugas Unit-unit dan UPT di lingkungan bidang angkutan mencakup pengujian kendaraan bermotor. Pengujian kendaraan bermotor disebut juga uji kir adalah serangkaian kegiatan menguji dan/atau memeriksa bagian-bagian kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan layak jalan.

Tujuan Pengujian Kendaraan Bermotor (KM 71 TH 1993, Pasal 2, Ayat 1) yaitu:

1. Memberikan jaminan keselamatan secara teknis
2. Melestarikan lingkungan atau mencegah pencemaran lingkungan
3. Memberikan pelayanan umum

Pada pengujian berkala, hal-hal berikut ini diperiksa:

1. Sistem pengereman dan daya pengereman
2. Lampu-lampu dan daya pancar lampu utama
3. Emisi gas buang
4. Dimensi dan bobot kendaraan
5. Sistem kemudi beserta kaki-kakinya
6. Speedometer

Pelaksanaan Pengujian kendaraan bermotor di Unit PKB dan pemeriksaan dilakukan oleh Penguji yang memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh pemerintah, bagi kendaraan yang memenuhi kelayakan akan disahkan oleh pejabat yang ditunjuk akan diberi tanda uji.

4. Melakukan penyusunan pemberian perijinan di angkutan

Perijinan angkutan kota sebelumnya sudah diatur di dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dimana mengatur tentang penedalian perijinan angkutan kota, bahwa penyedia jasa angkutan umum harus berbadan hukum. Perijinan yang diterapkan di Kota Padang juga harus disesuaikan dengan Peraturan Walikota Nomor 11 Tahun 2012.

Di Kota Padang sendiri pelaksanaan perijinan angkutan umum sudah dialihkan dari Dinas Perhubungan Kota kepada Pelayanan Terpadu.

5. Melakukan Penyidikan Pelanggaran angkutan

Kegiatan penyidikan pelanggaran di bidang lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan manakala sudah terdapat pelanggaran (tertangkap tangan) atau ada sangkaan bahwa telah terjadi pelanggaran lalu lintas atau berdasarkan laporan dari pemeriksa.

Pemeriksaan terhadap kendaraan bermotor atau penyidikan terhadap pelanggaran di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, tidak disertai dengan penyitaan kendaraan bermotor dan/ atau surat tanda kendaraan bermotor, kecuali dalam hal :

1. Kendaraan bermotor diduga berasal dari hasil tindak pidana atau digunakan untuk melakukan tindak pidana;
2. Pelanggaran lalu lintas tersebut mengakibatkan meninggalnya orang;
3. Pengemudi tidak dapat menunjukkan tanda bukti lulus uji kendaraan bermotor;
4. Pengemudi tidak dapat menunjukkan surat tanda nomor kendaraan bermotor;
5. Pengemudi tidak dapat menunjukkan surat izin mengemudi.

2. Faktor-faktor yang menghambat Dinas Perhubungan Kota Padang Dalam Mengawasi Angkutan Kota di Kota Padang

1. Disiplin sopir angkutan kota

Pelayanan moda transportasi yang aman dan nyaman, sungguh sebuah kemewahan bagi masyarakat Sumatera Barat, terkhusus di Kota Padang. Angkutan kota di Kota Padang belum mampu memberikan kenyamanan dalam menyediakan jasa transportasi.

Perilaku sopir angkutan kota yang ugalan-ugalan, adalah isu lama yang terus berulang. Tidak terhitung lagi sudah berapa banyak kecelakaan yang melibatkan angkutan kota di Kota Padang. Tapi, hingga kini tidak pernah ada penyelesaian tuntas. Kegaduhan selalu timbul manakala terjadi kecelakaan, setelah itu dilupakan.

Cerminan buruk dalam berlalu lintas angkutan umum itu, sekaligus mencerminkan budaya masyarakat kita, budaya tidak taat hukum. Fenomena ini telah berlangsung lama, yang kian hari dianggap lumrah dan biasa. Pembiaran itu yang akhirnya membentuk budaya.

Angkutan kota (angkot) merupakan alat transportasi publik yang utama digunakan di Kota Padang selain bus kota. Akses yang mudah dan harga yang terjangkau membuat masyarakat Kota Padang lebih memilih menggunakan jasa angkot daripada taksi ataupun ojek. Dengan kisaran harga minimal Rp.2000 hingga maksimal Rp.3000, masyarakat Kota Padang dapat bepergian dengan angkutan kota tanpa khawatir harus menunggu lama di tempat perhentian atau halte. Hal ini disebabkan karena Kota Padang memiliki “halte terpanjang di dunia” atau bisa memberhentikan angkutan kota dimana saja.

Angkutan kota di Padang ini dimodifikasi baik di luar maupun bagian dalamnya. Kita akan menemukan berbagai model angkot yang sangat menarik. Mulai dari modifikasi bodi depan hingga belakang. Bodi angkutan kota bagian depan tidak sedikit yang dibuat ceper, ban mobil dibuat lebih kecil, dan bagian belakangnya, bahkan diberi sayap variatif agar terlihat menarik.

Tabel III.2
Hasil Penertiban Angkutan Kota Tahun 2012

NO	BULAN	ANGKOT	PELANGGARAN		
			Izin Trayek	Laik Jalan	Aksesoris
1	JAN	79	32	47	0
2	FEB	6	5	1	0
3	MAR	3	3	0	0
4	APR	15	6	9	0
5	MEI	24	14	9	1
6	JUN	23	13	7	3
7	JUL	98	60	12	26
8	AGUST	34	13	6	15

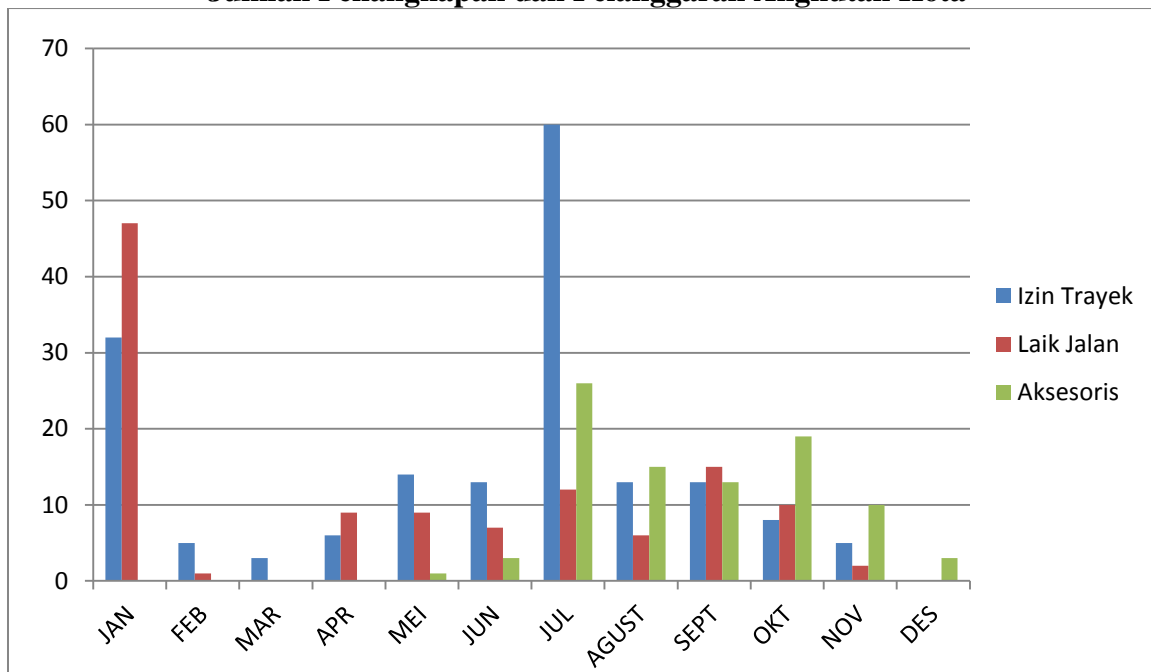
9	SEPT	41	13	15	13
10	OKT	37	8	10	19
11	NOV	17	5	2	10
12	DES	3	0	0	3
JUMLAH		380	172	118	90

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Padang Tahun 2012

Dengan jumlah pelanggaran sebanyak 380 pelanggaran angkutan penumpang merupakan yang paling banyak melakukan pelanggaran. Hal ini dikarenakan Bidang Angkutan yang lebih memfokuskan operasi penertiban pada angkutan umum terutama setelah dilakukannya pencabutan terhadap izin trayek angkutan umum, dimana 172 unit mati Kartu Pengawasan, 118 unit Mati Kir dan 90 unit masuk kedalam Aksesoris. Aksesoris disini adalah penggunaan aksesoris mobil yang berlebihan atau dapat membahayakan keselamatan penumpang, seperti kaca film yang terlalu gelap, memodifikasi mobil sehingga tidak sesuai standar keselamatan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada grafik di bawah ini

Grafik III.1

Jumlah Penangkapan dan Pelanggaran Angkutan Kota



Faktor penyebab pelanggaran angkutan kota adalah kondisi ekonomi, membuat pengemudi berebut penumpang, rendahnya kedisiplinan, kurangnya pengetahuan dan keahlian pengemudi, sehingga melakukan pelanggaran.

KESIMPULAN DAN SARAN

1. Kesimpulan

Berdasarkan Keputusan Walikota No. 31 Tahun 2009 pengawasan Dinas Perhubungan pada angkutan kota, yaitu :

1. Melakukan penyusunan manajemen sarana/prasarana angkutan.
2. Melakukan penyusunan pengendalian angkutan.
3. Pengawasan pelaksanaan tugas unit-unit dan UPT di lingkungan bidang angkutan.
4. Melakukan penyusunan pemberian perijinan di angkutan.
5. Melakukan penyidikan pelanggaran angkutan.

Transportasi merupakan salah satu syarat yang paling penting dalam pembangunan. Jika transportasi di suatu kota terganggu maka dapat dipastikan sistem-sistem lain yang ada di suatu kota juga akan terganggu. Hal inilah yang membuat Dinas Perhubungan bekerja keras membuat sistem transportasi di suatu kota berjalan dengan baik.

Dari pembahasan di atas dapat disimpulkan bahwa dalam melaksanakan pengawasan angkutan kota di Kota Padang, Dinas Perhubungan melakukan koordinasi dengan berbagai pihak.

Terkait dengan ketiadaan terminal angkutan kota di Kota Padang, menjadikan setiap angkutan kota yang beroperasi “ngetem” di beberapa tempat khususnya di sekitar Bundaran Air Mancur. Hal ini pastinya berimbas pada laju transportasi yang tersendat akibat sopir angkutan kota menaikkan dan menurunkan penumpang di sembarang tempat. Kemudian hal tersebut juga dipicu oleh banyaknya pedagang kaki lima (PKL) yang berjualan di sepanjang jalan dan mengambil badan jalan.

Untuk itu diperlukanlah koordinasi antara Dinas Perhubungan dengan beberapa pihak antara lain Organda Kota Padang yang menaungi angkot-angkot yang beroperasi, Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Padang yang berperan memberikan kritikan dan masukan terhadap transportasi, Satlantas Polresta Padang yang berfungsi mengatur keamanan dan ketertiban jalannya sistem transportasi.

Koordinasi yang terjalin antara Dinas Perhubungan Kota Padang, Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Padang, Organda Kota Padang dan Satlantas Polresta Padang belum berjalan dengan baik dan maksimal.

Koordinasi dalam pelaksanaan pengawasan antar instansi tersebut pada level perencanaan dapat dikatakan berjalan dengan baik dan lancar, tetapi pada level operasional dan pengawasan terdapat masalah-masalah yang timbul sehingga evaluasi yang dilaksanakan juga akan terganggu. Masing-masing pihak tidak bisa disalahkan dengan permasalahan-permasalahan yang timbul tetapi lebih diperlukannya koordinasi yang baik dan solid dari semua instansi terkait agar nantinya semua proses berjalan dengan baik dan sistem dapat berfungsi dengan baik.

A. Saran

1. Pemerintah Kota memiliki hak dan wewenang dalam mengeluarkan kebijakan berkaitan dengan pembangunan kota menuju ke arah yang lebih baik lagi. Maka dari itu sebaiknya pemerintah kota memikirkan dan mengevaluasi dampak-dampak apa yang akan terjadi terhadap perencanaan pembangunan yang akan dilakukan. Dampak-dampak tersebut terkait dengan efek yang ditimbulkan terhadap masyarakat.
2. Dinas Perhubungan sebagai *leader sector* dalam mengatur jalannya transportasi di Kota Padang seharusnya melakukan koordinasi yang baik dengan instansi-instansi lain agar nantinya dapat tercapai semua tujuan-tujuan yang telah ditetapkan. Koordinasi yang dilakukan tidak hanya sebatas pada proses pelaksanaan dan pengawasan tetapi juga pada tahap evaluasi yang harus melibatkan banyak pihak.
3. Koordinasi yang terjalin sebaiknya harus ditingkatkan lagi melalui diadakannya pertemuan-pertemuan seperti rapat yang dilaksanakan secara berkelanjutan sehingga masing-masing pihak memiliki andil dalam terciptanya transportasi yang nyaman dan lancar kepada masyarakat sehingga masyarakat mendapatkan kepuasan dalam pelayanan yang diberikan.

DAFTAR PUSTAKA

- Arifin Abdurahman., 2001., *Aspek-aspek Pengawasan di Indonesia.*, Sinar Grafika., Jakarta.
Arikunto, Suharsimi., 1998., *Prosedur Penelitian.*, Rineka Cipta., Jakarta.
Bagong Suryanto Sutinah., *Metode Penelitian Sosial Berbagai Alternatif Pendekatan.*, Kencana Prenada Media Group., Surabaya.

- Dunn William., 2000., *Pengantar Analisis Kebijakan Publik.*, UGM Press., Yogyakarta.
- Handoko., 1998., *Manajemen.*, Penerbit BPFE., Yogyakarta.
- Ishak., 2010., *Posisi Politik Masyarakat Dalam Era Otonomi Daerah.*, Penaku., Jakarta
- James L. Gibson., 1997., *Organisasi dan Manajemen Perilaku, struktur dan proses.*, Liberty., Jakarta.
- Pamudji, S., 1985., *Pembinaan Perkotaan di Indonesia.*, Bina Aksara., Jakarta.
- Salindero Jhon., 1995., *Pengawasan Melekat ; Aspek-aspek terkait dan Implementasinya.*, Bumi Aksara., Jakarta.
- Siagian S.P., 2002., *Sistem Informasi untuk Pengambilan Keputusan.*, Gunung Agung., Jakarta.
- Sofyan Safri Prof., 2004., *Sistem Pengawasan Manajemen.*, PT. Pustaka Quantum., Jakarta.