

## Faktor Penyebab Pelanggaran PERDA Kota Padang Nomor 11 Tahun 2005 Oleh Sopir Angkot di Kota Padang

Lidya Putri Muchlisa<sup>1</sup>, Mira Hasti Hasmira<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup>Universitas Negeri Padang

Email: [lidyaputri0123@gmail.com](mailto:lidyaputri0123@gmail.com), [mirahasti@fis.ac.id](mailto:mirahasti@fis.ac.id)

### Abstrak

Modifikasi angkot di Kota Padang merupakan salah satu masalah yang belum terselesaikan sampai saat ini. Modifikasi yang dilakukan oleh sopir angkot di Kota Padang ini sangat berlebihan sehingga berdampak pada ketidaknyamanan penumpang. Faktanya pemerintah Kota Padang sudah menerbitkan PERDA yang diharapkan mampu menciptakan angkot yang nyaman bagi penumpang. Artikel ini membahas faktor penyebab pelanggaran Peraturan Daerah Kota Padang Nomor 11 Tahun 2005 tentang Ketertiban Umum dan Ketentraman oleh sopir angkot di Kota Padang. Teori yang digunakan untuk membantu menganalisa penelitian ini yakni teori fenomenologi yang dikemukakan oleh Alfred Schutz. Metode yang digunakan pendekatan kualitatif dengan tipe fenomenologi serta metode pemilihan informan dengan *purposive sampling*. Pengumpulan data dilakukan dengan cara observasi, wawancara, studi dokumentasi dengan metode analisis data model interaktif oleh Miles dan Huberman. Hasil penelitian ini menunjukkan faktor penyebab pelanggaran Peraturan Daerah Kota Padang Nomor 11 Tahun 2005 tentang Ketertiban Umum dan Ketentraman oleh sopir angkot di Kota Padang yaitu adanya kelonggaran pada implementasi Peraturan

**Kata kunci:** Angkot, Faktor penyebab, Peraturan daerah, Sopir angkot

### Abstract

*Modification of public transportation in the city of Padang is one problem that has not been resolved to date. Modifications made by public transportation drivers in the city of Padang are very excessive so that the impact on passenger inconvenience. In fact, the Padang City Government has issued a PERDA which is expected to be able to create a convenient angkot for passengers. This article discusses the factors causing violations of the Padang City Regulation Number 11 Year 2005 regarding Public Order and Peace by public transportation drivers in Padang City. The Phenomenology Theory of Alfred Schutz analyzes research on qualitative methods with the type of phenomenology to analyze. purposive sampling for the selection of informants, data collection methods by observation, interviews, and the study of interactive documentation and data models by Miles and Huberman. The results of this study indicate that the factors causing violations of the Padang City Regulation Number 11 Year 2005 regarding Public Order and Peace by angkot drivers in Padang City are loose in the implementation of the regulations.*

**Keywords:** Causative factors, Local regulations, Public transportation, Public transportation drivers



Received: January 16, 2019

Revised: January 24, 2020

Available Online: January 28, 2020

## Pendahuluan

Transportasi dapat diartikan sebagai alat pemindahan barang dan manusia dari tempat asalnya sampai tujuannya (Nasution, 1996). Transportasi mempunyai sistem yang berkaitan satu sama lain dalam perpindahan manusia atau barang ke tempat tujuannya yang memengaruhi pergerakan ekonomi masyarakat (Kadarisman, Gunawan, & Ismiyati, 2017). Angkutan umum salah satu transportasi yang dianggap murah, efisien dan sudah menjadi kebutuhan bagi masyarakat yang tidak mempunyai kendaraan atau tidak bisa mengendarai kendaraannya mereka lebih memilih angkutan umum. Angkutan umum adalah angkutan penumpang dengan menggunakan kendaraan umum dan dilaksanakan dengan sistem sewa atau bayar. Dalam hal ini angkutan umum, biaya angkutan menjadi beban angkutan bersama, sehingga angkutan umum menjadi efisien karena biaya angkutan menjadi sangat murah. Hal ini juga tergantung jarak yang ditempuh semakin dekat jaraknya semakin murah sewa yang harus dibayar.

Layaknya kota-kota lain yang ada di Indonesia, masyarakat Kota Padang sebagai salah satu pengguna jasa angkutan umum (angkot). Berbagai macam transportasi yang ada saat ini seperti *Trans Padang*, taksi dan sebagainya. Namun, keberadaan angkot masih diminati oleh masyarakat Kota Padang. Angkot tersebut telah mendapatkan izin dari Dinas Perhubungan dan memiliki asuransi bagi penumpang jika terjadi kecelakaan. Selain itu pemerintah harus memaksimalkan pelayanan angkutan umum agar masyarakat masih melirik angkutan umum sehingga masyarakat merasa nyaman, dan aman selama menggunakan angkutan umum atau angkot (Hariyono, 2015). Artikel ini dibantu dengan analisis dari cabang ilmu sosiologi yaitu sosiologi hukum beraanggapan dasar bahwa proses hukum berlangsung dalam suatu jaringan atau sistem sosial yang dinamakan masyarakat. Artinya, hukum hanya dapat dimengerti dengan jalan memahami sistem sosial terlebih dahulu dan bahwa hukum merupakan suatu proses (Hasmira, 2015).

Sebagai salah satu angkutan umum di Kota Padang maka para pengemudi angkot atau pengelola angkot harus memperhatikan standar dan aturan yang ditetapkan oleh pemerintah Kota Padang tertera pada Peraturan Daerah Kota Padang nomor 11 tahun 2005 tentang Ketertiban Umum dan Ketentraman Bab 2 Tertib Jalan dan Angkutan Jalan pasal 3 ayat 2 yang berbunyi “Setiap pengemudi, pemilik angkutan Kota dilarang, menambah atau memakai peralatan *sound system* yang mengeluarkan bunyi keras, kaca film dan sirine” (Pemerintah Kota Padang, 2005). Dengan adanya peraturan yang telah ditetapkan angkot menjadi salah satu angkutan yang diawasi oleh pemerintah melalui Dinas Perhubungan Kota Padang. Dengan jumlah angkot yang tidak sedikit maka Dinas Perhubungan Kota Padang mendata jumlah angkot berdasarkan trayek dan warnanya yang sudah ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Padang, yang terbanyak dari 73 trayek yang ada sebagai berikut.

**Tabel 1. Jumlah Angkutan Kota Berdasarkan Trayeknya dan Jumlah Terbanyak**

Kode Trayek	Warna Trayek	Trayek	Jumlah Angkot
422	Putih	Ps.Raya-Labor-Cendrawasih	96
433	Biru Laut	Ps.Raya-Teluk Bayur Via Seberang Padang	103
419	Orange	Ps.Raya-Lubuk Buaya- Batas Kota	329

Sumber: Dinas Perhubungan jumlah angkot di Kota Padang

Angkot-angkot yang ada di tabel jika dilihat dari modifikasi yang dilakukan lebih menonjol dibandingkan dengan angkot trayek lainnya. Pada dasarnya angkot atau angkutan umum hanya mempunyai warna dasar yang sesuai dengan trayeknya tanpa ada tambahan tempelan-tempelan yang berlebihan dan kapasitas dari angkot paling banyak 12 orang (Sari, 2016). Umumnya angkot bertujuan untuk mengantarkan penumpang ke tujuannya namun uniknya angkot di Kota Padang mengutamakan penampilan dimana dilihat angkot di Kota Padang terlihat mewah dengan modifikasi yang dibuat oleh sopir angkot (Jefrinaldi, 2014). Modifikasi sebagai salah satu cara sopir angkot di Kota Padang membuat angkotnya terlihat lebih menarik dengan memiliki ciri yang khas dengan modifikasi yang menarik penumpang seperti remaja, pelajar dan mahasiswa dengan hiasan-hiasan atau tempelan-tempelan stiker, kaca film yang hitam dan tebal, *knalpot racing* dan ornamen yang ada di dalam angkot juga tidak kalah menarik yaitu adanya TV LED, boneka-boneka, aksesoris pendukung dan menarik, meja seperti layaknya di Bar dan membuat angkot Kota Padang ini menarik dengan *sound systemnya* yang besar sampai dijuluki oleh masyarakat yaitu “DJ berjalan” karena suara musiknya terdengar sampai luar angkot (Putra, 2013).

Masyarakat Kota Padang memberikan nama angkot yang sudah dimodifikasi dengan sebutan “Angkot Gaul” istilah ini tidak hanya dikenal di Kota Padang saja tapi sudah nasional karena *packaging* membuat sopir angkot memiliki rasa kepuasan tersendiri dan mampu menarik penumpang (Masful, 2017). Modifikasi tersebut berseberangan dengan aturan yang ada dalam PERDA Kota Padang Nomor 11 Tahun 2005 tentang Ketertiban Umum dan Ketentraman. Artikel ini dikhususkan pada sopir angkot yang mengetahui peraturan yang telah diterbitkan oleh pemerintah Kota Padang. Para sopir angkot mengetahui peraturan Daerah tersebut melalui pemilik angkot yang sudah mendapatkan sosialisasi dari Dinas Perhubungan Kota Padang dengan tujuan agar sopir angkot dan pemilik angkot mampu menaati peraturan yang sudah ada dan mengikuti standar kendaraan umum yang sudah ditetapkan. Namun realitanya karena ada dorongan sehingga sopir angkot masih melanggar aturan tersebut.

Dinas Perhubungan Kota Padang sudah melakukan sosialisasi aturan-aturan baik dilalu lintas maupun standar dalam berkendara. Selain itu Dinas Perhubungan bersama pihak Polresta Padang melakukan razia terhadap angkot yang melebihi standar yang sudah tertera pada Peraturan Daerah Kota Padang. Namun pelanggaran terhadap modifikasi yang sudah melanggar Peraturan Daerah Kota Padang No 11 Tahun 2005 tentang ketertiban umum dan ketentraman. Selanjutnya, artikel ini menjelaskan tentang faktor penyebab pelanggaran PERDA Nomor 11 Tahun 2005 tentang Ketertiban Umum dan Ketentraman.

## **Metode Penelitian**

Artikel tentang faktor penyebab pelanggaran Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Ketertiban Umum dan Ketentraman oleh sopir angkot di Kota Padang. Penulis melihat modifikasi yang dilakukan oleh sopir angkot mendapatkan respon negatif terutama pada kalangan usia dewasa atas. Modifikasi ini telah melanggar Peraturan Daerah Kota Padang No 11 Tahun 2005 tentang ketertiban umum dan ketentraman. Penulis memilih angkot dengan trayek Lubuk Buaya- Pasar Raya Kota Padang karena jumlahnya 329 unit memudahkan peneliti untuk mendapatkan data yang luas.

Artikel ini menggunakan pendekatan kualitatif, data yang didapatkan lebih meluas sehingga dapat memahami masalah-masalah yang terjadi, dan bersifat deskriptif memaparkan peristiwa yang terjadi (Hasmira, 2007). Sumber informasi yang didapatkan lebih terperinci karena terjadi secara alamiah yang diberikan oleh informan (Ari Widayanti, Soeparno, 2014).

Artikel ini menggunakan penelitian kualitatif tipe penelitian fenomenologi. Fenomenologi mencoba mengungkapkan makna konsep atau fenomena pengalaman yang didasari oleh kesadaran yang terjadi pada beberapa individu. Artikel ini dilakukan dalam situasi yang alami, sehingga tidak ada batasan dalam memaknai atau memahami fenomena yang dikaji dan adanya sebab akibat yang menjadi pendorong sopir angkot melakukan pelanggaran terhadap aturan (Kuswarno, 2009). Digunakan untuk mendapatkan pemahaman yang lebih baik dan mendalam tentang faktor penyebab pelanggaran Peraturan Daerah Kota Padang nomor 11 tahun 2005 tentang ketertiban umum dan kerentraman oleh sopir angkot di Kota Padang.

Metode pemilihan informan diperlukan karena pemilihan informan disesuaikan dengan pertanyaan yang akan diajukan. Dalam penelitian ini menggunakan metode *purposive sampling* (sampel bertujuan) metode ini dipilih karena untuk mendapatkan data yang akurat diperlukan informan yang memenuhi kriteria (Sukmadinata, 2007). Subjek yang menjadi kunci dari hasil penelitian ini yaitu data yang diperoleh dari para sopir angkot. Jumlah informan sebanyak 36 orang. Selanjutnya, penulis menggunakan metode observasi. Observasi merupakan kegiatan untuk mengumpulkan data dan melakukan pengamatan secara langsung ke lapangan. Selama melakukan kegiatan observasi penulis mencatat apa saja yang terjadi di lokasi penelitian (Suharsimi Arikunto, 2006). Metode observasi yang digunakan penulis yaitu pengamat sebagai partisipan (*observer as participant*) peran pengamat sebagai partisipan pengamat masuk langsung pada proses penelitian menempatkan diri sebagai partisipan yang ada dalam kriteria informan dan terbuka bahwa Ia melakukan penelitian. Salah satu subjek penelitian pengguna angkot, pengamat atau peneliti menempatkan dirinya sebagai penumpang dimana pengamat melakukan kegiatan sebagai pengguna angkot dari naik angkot sampai turun dari angkot (Hasanah, 2017). Penulis memakai metode pengamat sebagai partisipan karena penulis atau pengamat melakukan wawancara terhadap pengguna angkot dan mengikuti kegiatan sopir angkot selama sopir angkot melakukan aktivitasnya menjadi sopir angkot. Sesuai dengan penjelasan di atas dalam metode ini peneliti sudah mempersiapkan pertanyaan-pertanyaan yang sudah direncanakan atau terstruktur sehingga para informan mengetahui maksud dan tujuan peneliti ikut serta dalam kegiatan di angkot (Noor, 2011).

Penulis sebagai partisipan atau menjadikan dirinya sebagai penumpang angkot dan merasakan langsung bagaimana kondisi selama perjalanan. Dengan demikian menggunakan metode observasi pengamat sebagai partisipan dianggap mampu untuk membantu menganalisis faktor-faktor penyebab pelanggaran Peraturan Daerah Kota Padang Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Ketertiban Umum dan Ketentraman oleh sopir angkot di Kota Padang. Wawancara mendalam juga dilakukan oleh peneliti dimana maksud wawancara mendalam ialah kejadian secara langsung peneliti bertatap muka dengan informan dan melakukan wawancara dengan pertanyaan-pertanyaan yang sudah disiapkan sebelum memulai wawancara dengan informan. Peneliti harus membuat pedoman wawancara sebelum memberi pertanyaan agar ketika melakukan wawancara tidak keluar dari konteksnya (Haris Herdiansyah, 2014). Data yang sudah diperoleh harus ditriangulasi agar data tersebut *valid*. Metode triangulasi adalah cara yang digunakan untuk menentukan data yang diperoleh bisa dipakai atau tidak dengan cara membandingkan antara hasil observasi, wawancara dan studi dokumentasi (Bachri, 2010). Apabila ada perbedaan antara hasil observasi, wawancara dan studi dokumentasi data yang diperoleh tidak terjamin validasinya, namun jika data yang diperoleh sama data tersebut bisa dijamin validasinya. Triangulasi digunakan untuk menjamin akurat atau tidaknya data yang diperoleh ketika data tersebut sudah valid maka

bisa disajikan dalam bentuk narasi (Yusuf, 2014). Metode analisa yang digunakan metode analisis Miles dan Huberman.

## **Hasil dan Pembahasan**

Artikel ini menjelaskan faktor penyebab pelanggaran PERDA Nomor 11 Tahun 2005 tentang Ketertiban Umum dan Ketentraman. Faktor penyebab pelanggaran terjadi karena adanya kelonggaran implementasi peraturan. Teori fenomenologi dari Alfred Schutz membantu penulis dalam menganalisis artikel ini dimana sopir angkot mempunyai sebab akibat dari pemaknaan mereka sendiri bahwa dengan memodifikasi dianggap mampu menarik perhatian penumpang. Teori fenomenologi pengetahuan yang didapatkan dari pengalaman manusia itu. Para sopir angkot mengetahui PERDA ini dari sosialisasi dan pengalaman sopir angkot di lapangan terutama ketika terjadinya pemeriksaan. Namun, selama ini sopir angkot yang mengetahui PERDA tidak merasa takut atau mengganggu aturan melarang memodifikasi sesuatu yang harus ditakuti karena dari pengalaman sopir angkot tidak ada tindakan yang tegas atau jera dari petugas sehingga sopir angkot memaknai peraturan ini tidak berdampak kepada sopir angkot maupun angkotnya. Alfred Schutz juga mengungkapkan manusia mempunyai kemampuan untuk menentukan tindakan yang berkaitan dengan dirinya atau orang lain. Tindakan modifikasi yang dilakukan sopir angkot sadar bahwa modifikasi melanggar aturan dan berdampak negatif pada pengguna angkot dengan rentang usia 40 tahun keatas yang tidak menyukai angkot modifikasi karena mereka memaknai angkot modifikasi dengan musik keras dan kaca film yang gelap tidak menjamin keselamatan mereka dan kenyamanan. Selain itu Manusia bertindak sesuai dengan makna yang dipahami atau disebut dengan motif . Dalam implementasi PERDA tertulis jelas dilarang menambah peneras suara dan kaca film namun kenyataan di lapangan pihak pemerintah melalui Dinas Perhubungan memberikan toleransi kepada sopir angkot untuk memodifikasi angkot namun tidak melebihi 40% yang sudah ditoleransi oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Padang karena melihat beberapa aspek modifikasi dibutuhkan seperti kaca film diperbolehkan namun sedikit gelap agar penumpang tidak silau berada dalam angkot. Diperbolehkan menghidupkan musik agar tidak bosan selama perjalanan menuju tempat tujuan. Namun pemaknaan yang dipahami oleh sopir angkot menganggap Dinas Perhubungan memperbolehkan sopir angkot melakukan modifikasi hal ini karena adanya toleransi dari pemerintah Kota Padang. Ketika terjadinya pemeriksaan pihak Dinas Perhubungan tidak tegas dalam menindak modifikasi yang melebihi standar 40% tersebut karena fokus pemeriksaan pada surat-surat. Terjadi kelonggaran aturan yang dijalankan oleh petugas terhadap modifikasi angkot di Kota Padang ini yang menjadi penyebab sopir angkot masih melakukan pelanggaran karena mereka menganggap tidak ada tindakan tegas atau sesuatu yang bisa mereka takuti untuk mematuhi PERDA Nomor 11 Tahun 2005 tentang Ketertiban Umum dan Ketentraman.

## **Kesimpulan**

Berdasarkan uraian artikel di atas kesimpulan dari artikel tentang faktor penyebab pelanggaran PERDA Nomor 11 Tahun 2005 tentang Ketertiban Umum dan Ketentraman dibantu dengan Teori Fenomenologi. Faktor terjadinya pelanggaran karena adanya kelonggaran implementasi peraturan. Kelonggaran ini dalam bentuk toleransi yang membolehkan sopir angkot memodifikasi angkotnya 40% yang ditoleransi oleh pihak Dinas Perhubungan karena melihat modifikasi berguna seperti kaca film yang mampu melindungi silau dari luar angkot namun pemaknaan lain yang dipahami oleh sopir angkot menyebabkan sopir angkot melakukan modifikasi yang melebihi 40% dan hal lain juga terjadi pada

pemeriksaan yang hanya terfokus kepada surat-surat saja tidak berfokus kepada segala aspek yang ada dalam PERDA dan hal penunjang lainnya akibat dari kelonggaran ini sopir angkot tidak memperdulikan aturan yang sudah ada dan tetap mempertahankan modifikasi yang mereka anggap mampu menarik perhatian penumpang.

## Daftar Pustaka

- Ari, Widayanti, Soeparno, B. K. (2014). Permasalahan dan Pengembangan Angkutan Umum Di Kota Surabaya. *Jurnal Transportasi*, 14(1), 53–60.
- Arikunto, S. (2006). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Bachri, B. S. (2010). Meyakinkan Validitas Data Melalui Triangulasi Pada Penelitian Kualitatif. *Teknologi Pendidikan*, 10, 46–62.
- Dr. Juliansyah Noor, S.E., M. M. (2011). *Metodologi Peneletian*. Jakarta: Kencana.
- Haris Herdiansyah. (2014). *Metode Penelitian Kualitatif Untuk Ilmu-Ilmu Sosial*. Jakarta: Salemba Humanika.
- Hariyono, D. W. (2015). Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum di Surabaya. *Jurnal Manajemen Transportasi dan Logistik*, 2(2), 177-190
- Hasanah, H. (2017). Teknik-Teknik Observasi (Sebuah Alternatif Metode Pengumpulan Data Kualitatif Ilmu-ilmu Sosial). *At-Taqaddum*, 8(1), 21. <https://doi.org/10.21580/at.v8i1.1163>
- Indah Permata Sari. (2016). Alasan Remaja Memilih Angkot Modifikasi Trayek Pasar Raya-Siteba Kecamatan Padang Utara Padang. *Skripsi*. STKIP PGRI Sumbar.
- Jefrinaldi. (2014). Motif Sopir Memodifikasi Angkot (Studi Kasus Sopir Angkot Trayek Siteba-Pasar Raya ). *Skripsi*. STKIP PGRI Sumbar.
- Kadarisman, M., Gunawan, A., & Ismiyati, I. (2017). Kebijakan Manajemen Transportasi Darat Dan Dampaknya Terhadap Perekonomian Masyarakat Di Kota Depok. *Jurnal Manajemen Transportasi dan Logistik*, 3(1), 41. <https://doi.org/10.25292/j.mtl.v3i1.140>
- Kuswarno, E. (2009). *Metodelogi Penelitian Komunikasi Fenomenologi: Konsepsi, Pedoman dan Contoh Penelitian*. Jakarta: Kencana
- Masful, M. F. (2017). Nilai Ikonik: Packaging pada “Angkot Gaul” Kota Padang. *Jurnal Studi Komunikasi (Indonesian Journal of Communications Studies)*, 1(3), 262–270. <https://doi.org/10.25139/jsk.v1i3.223>
- Hasmira, MH. (2015). Sosiologi Hukum. *Bahan Ajar*. Universitas Negeri Padang
- Hasmira, MH. (2007). Komunikasi Yang Efektif dan Keaktifan Mahasiswa di Program Studi Pendidikan Sosiologi Antropologi Universitas Negeri Padang. <http://repository.unp.ac.id>.
- Nasution. (1996). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Peraturan Daerah Kota Padang Tahun 2005.
- Putra, R. (2013). *Sopir dan Angkot Gaul di Kota Padang (Studi Kasus: Sopir Angkot Gaul Daerah Tabing Trayek Pasar Raya- Labor Tabing di Kota Padang)*. Retrieved from [http://repository.unp.ac.id/8650/1/4\\_A\\_Riko\\_Putra\\_89351\\_5653\\_2013.Pdf](http://repository.unp.ac.id/8650/1/4_A_Riko_Putra_89351_5653_2013.Pdf)
- Sukmadinata, N. (2007). *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Yusuf, A Muri. (2014). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Penelitian Gabungan*. Jakarta: Kencana.