

## Manajemen Konflik dalam Pengoperasian Koridor VI Trans Padang

Palzi <sup>1\*</sup>, Yuliarti Yuliarti <sup>2</sup>

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

\*email: [palzipalzi000@gmail.com](mailto:palzipalzi000@gmail.com) <sup>1</sup> [yuliarti@fis.unp.ac.id](mailto:yuliarti@fis.unp.ac.id)<sup>2</sup>

**Abstrak:** Berdasarkan Peraturan Walikota Padang Nomor 127 tahun 2021 menjadi sebuah dasar dalam pengelolaan, pelaksanaan dan standar layanan minimal angkutan umum Trans Padang. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana peran pemerintah Kota Padang dalam menangani konflik demo yang terjadi antara sopir angkot padang dengan sopir Trans Padang mengenai rute perjalanan Trans Padang pada Koridor VI. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan metode deskriptif, karena penelitian menggambarkan, menuturkan, dan menafsirkan suatu keadaan atau peristiwa sebagaimana adanya. Penelitian dilakukan di Kota Padang dengan meneliti lokasi yang menjadi penyebab konflik yaitu Koridor VI Trans Padang serta melakukan penelitian ke Pemerintah Kota Padang dan Dinas Perhubungan Kota Padang sebagai informan yang terlibat langsung dalam konflik antara Trans Padang dengan sopir angkot Padang. Hasil dalam penelitian ini menemukan manajemen konflik dalam pengelolaan koridor 6 Trans Padang belum berjalan optimal. Untuk mengatasi konflik ini, diperlukan adanya komunikasi dan koordinasi yang lebih intensif antara pemerintah dengan para pemangku kepentingan. Pemerintah juga perlu memahami kepentingan para sopir angkot dan mencari solusi yang dapat menguntungkan kedua belah pihak.

**Keywords:** Manajemen Konflik, Trans Padang, Koridor VI

DOI:

<https://doi.org/10.47134/villages.v5i1.88>

\*Correspondensi: Palzi

Email: [palzipalzi000@gmail.com](mailto:palzipalzi000@gmail.com)

Received: 07-01-2024

Accepted: 16-02-2024

Published: 28-03-2024



**Copyright:** © 2024 by the authors. Submitted for open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

**Abstract:** Based on Padang Mayor Regulation Number 127 of 2021, it is the basis for the management, implementation and minimum service standards of Trans Padang public transportation. This research aims to find out the role of the Padang City government in handling the demonstration conflict that occurred between Padang public transportation drivers and Trans Padang drivers regarding the Trans Padang travel route on Corridor VI. This research uses qualitative research methods with descriptive methods, because the research describes, tells and interprets a situation or event as it really is. The research was carried out in Padang City by examining the location that was the cause of the conflict, namely Trans Padang Corridor VI and conducting research with the Padang City Government and the Padang City Transportation Service as informants who were directly involved in the conflict between Trans Padang and Padang public transportation drivers. The results of this research found that conflict management in the management of corridor 6 Trans Padang has not been running optimally. To resolve this conflict, more intensive communication and coordination is needed between the government and stakeholders. The government also needs to understand the interests of public transportation drivers and find solutions that can benefit both parties.

**Keywords:** Conflict Management, Trans Padang, Corridor VI

## Pendahuluan

Di era modern saat ini, perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain merupakan suatu hal yang penting bagi manusia, tidak hanya itu perpindahan tersebut sudah menjadi kebutuhan bagi masyarakat, terlebih bagi manusia yang memiliki tingkat mobilitas waktu yang tinggi, mulai dari jauhnya tempat bersekolah, kantor, pusat perbelanjaan dan lainnya (Ali et al., 2018; Aprizal & Samin, 2021). Oleh karena itu, kemudahan akses transportasi manusia menjadi suatu hal yang sangat penting bagi masyarakat saat ini. Transportasi merupakan komponen utama dalam sistem hidup dan kehidupan, sistem pemerintahan, dan sistem kemasyarakatan (Kristianto, 2021). Kondisi sosial demografi wilayah memiliki pengaruh terhadap kinerja transportasi di wilayah tersebut.

Setiap kota dituntut memiliki sistem transportasi yang mampu mengakomodir angkutan sebagai kebutuhan bagi masyarakat (Husna & Asri, 2022; Manik & Novio, 2019). Realitanya hari ini adalah tingginya tingkat kemacetan yang ada di kota terlebih kota besar, hal ini terjadi karena tingginya penggunaan transportasi pribadi yang dilakukan oleh masyarakat. Data menunjukkan bahwa pada tahun 2022 jumlah kendaraan pribadi sebanyak 2.421.822 unit, di mana pada tahun 2023 kendaraan jumlah kendaraan pribadi sebanyak 2.536.335 unit (Nasmirayanti, 2017).

Berdasarkan Peraturan Walikota Padang Nomor 127 tahun 2021 menjadi sebuah dasar dalam pengelolaan, pelaksanaan dan standar layanan minimal angkutan umum Trans Padang (Roza et al., 2023). Melalui Perwako tersebut menjadi sebuah patokan dalam memberikan dan memenuhi kebutuhan masyarakat terhadap jasa layanan angkutan umum Trans Padang maka pelaksanaan pengoperasian Trans Padang wajib memenuhi standar pelayanan minimal sebagaimana yang diatur dalam peraturan tersebut.

Seiring dengan kebutuhan penumpang, pemerintah Kota Padang menargetkan seluruh koridor bus trans Padang beroperasi pada tahun ini. Sebab sudah terdapat empat koridor bus Trans Padang yang beroperasi yakni koridor I, IV, V dan VI (Susanty et al., 2014). Berdasarkan berita dalam rri.co.id pada tanggal 4 Juli 2023, yang melakukan wawancara dengan Wali Kota Padang, menyampaikan "*Sebanyak enam koridor bus Trans Padang terus diupayakan dapat aktif sepanjang tahun 2023 ini. Mengingat hanya tersisa dua koridor yang belum aktif,*" kata Wali Kota Padang Hendri Septa.

**Tabel 1.1 Daftar Koridor TransPadang dan Rincian Jalur**

Koridor	Rute	Rincian Jalur
I	<i>Lubuk Buaya-Pasar Raya</i>	Batas kota – Jalan Adinegoro – Terminal Anak Air – Jalan Adinegoro – Jalan Prof. Dr. Hamka – Jalan Khatib Sulaiman – Jalan Rasuna Said – Jalan Jenderal Sudirman – Jalan Bagindo Aziz Chan – RTH Imam

		Bonjol (PP)
II	<i>Bungus-Pasar Raya</i>	Belum Beroperasi
III	<i>Air Pacah – Pasar Raya</i>	
IV	<i>Teluk Bayur – Anak Air</i>	Teluk Bayur (Bukit Putus) – Jalan Padang Bypass – Jalan Anak Air – Terminal Anak Air
V	<i>Indarung – Pasar Raya</i>	Semen Padang – Jalan Raya Indarung – Jalan Aru – Jalan Dr. Soetomo – Jalan Sawahan – Jalan Agus Salim – Jalan Bagindo Aziz Chan – RTH Imam Bonjol – Jalan Proklamasi – Jalan Dr. Wahidin – Jalan Sisingamangaraja – Jalan Dr. Soetomo – Jalan Aru – Jalan Raya Indarung – Semen Padang
VI	<i>Limau Manis – Pasar Raya</i>	Universitas Andalas – Pasar Baru – Sawahan – By Pass – Andalas – Sawahan – Pasar Raya Padang – Jalan Permindo – Belakang Olo – Jalan Damar – Jalan A. Yani – Sawahan

*Sumber: Renstra Dinas Perhubungan Kota Padang*

Konflik antara TransPadang dengan angkot Padang bermula pada bulan Februari 2023, ketika TransPadang mulai beroperasi di koridor VI yang mencakup rute Pasar Raya-Kampus Unand (Zayu, 2017). Rute tersebut sebelumnya merupakan rute yang dilayani oleh angkot. Pada awal pengoperasiannya, Trans Padang sempat mengalami gangguan teknis, sehingga tidak bisa beroperasi secara maksimal. Hal ini dimanfaatkan oleh sopir angkot untuk menarik penumpang. Pada tanggal 14 Februari 2023, puluhan sopir angkot menggelar aksi demonstrasi di depan gedung DPRD Kota Padang (Andreoni, 2019). Mereka menuntut agar TransPadang tidak beroperasi di rute mereka, karena merasa dirugikan. Pemerintah Kota Padang kemudian mengadakan pertemuan dengan sopir angkot dan TransPadang (Shaffer, 2019). Dalam pertemuan tersebut, disepakati bahwa TransPadang akan beroperasi di koridor VI dengan beberapa ketentuan, yaitu:

1. Trans Padang tidak boleh masuk ke kawasan Pasar Raya
2. Trans Padang tidak boleh menambah halte di sepanjang rute
3. Tarif Trans Padang harus lebih rendah dari tarif angkot

Namun, kesepakatan tersebut tidak berjalan sesuai harapan. Sopir angkot masih sering melakukan aksi protes, karena merasa ketentuan yang disepakati tidak dipatuhi oleh TransPadang. Pada tanggal 21 Maret 2023, puluhan sopir angkot kembali menggelar aksi demonstrasi di depan gedung DPRD Kota Padang (Karakose, 2021). Mereka menuntut agar ketentuan yang disepakati ditegakkan. Aksi demonstrasi sopir angkot terus berlanjut hingga bulan April 2023. Dalam aksi tersebut, sopir angkot bahkan sempat melakukan aksi mogok kerja. Pemerintah Kota Padang kemudian melakukan upaya

mediasi dengan sopir angkot (Caputo, 2019; Wang, 2019). Namun, upaya tersebut belum membuahkan hasil.

Keluhan sopir ini timbul karena mereka mengeluh pendapatan hariannya berkurang. Dimana keberadaan koridor VI membuat masyarakat atau konsumen lebih memilih naik transpadang di bandingkan angkutan kota. Selama ini mereka adalah pilihan utama bagi masyarakat setelah adanya transpadang masyarakat lebih memilih untuk naik bus transpadang dengan alasan kenyamanan (Fisher, 2020). Dalam konteks yang lebih luas, penting untuk mempertimbangkan bahwa keberadaan bus Trans Padang merupakan hasil dari pertimbangan mendalam dan perencanaan yang teliti selain kendaraan fisik. Penelitian yang berpusat pada hubungan antara titik pemberhentian saat ini dengan perencanaan awal memiliki basis ilmiah yang signifikan (Kay, 2020).

### **Metode**

Penelitian ini adalah pendekatan kualitatif dengan metode deskriptif, karena penelitian menggambarkan, menuturkan, dan menafsirkan suatu keadaan atau peristiwa sebagaimana adanya. Penelitian dilakukan di Kota Padang dengan meneliti lokasi yang menjadi penyebab konflik yaitu Koridor VI Trans Padang serta melakukan penelitian ke Pemerintah Kota Padang dan Dinas Perhubungan Kota Padang sebagai informan yang terlibat langsung dalam konflik antara Trans Padang dengan sopir angkot Padang

### **Hasil dan Pembahasan**

#### **Manajemen Konflik dalam Pengoperasian Koridor VI Trans Padang Pada Operasional Transportasi Umum di Kota Padang**

Pemerintah Kota Padang telah menerapkan sejumlah upaya guna meningkatkan kualitas transportasi publik di wilayahnya. Salah satu langkah signifikan yang diambil adalah pengoperasian Bus Rapid Transit (BRT) Trans Padang, yang pertama kali diluncurkan pada tahun 2014 dengan pengoperasian pada 5 koridor. BRT Trans Padang diharapkan dapat memberikan solusi untuk memperbaiki sistem transportasi umum di Kota Padang, mengingat adanya kebutuhan akan moda transportasi yang efisien dan nyaman bagi masyarakat (Curcija, 2019).

Perubahan rute koridor 6 Trans Padang juga menjadi titik fokus dalam menyelesaikan konflik kepentingan antara sopir angkot dan pemerintah. Langkah ini ditempuh dalam rangka menciptakan keselarasan antara keinginan sopir angkot untuk mempertahankan rutennya dengan agenda pemerintah untuk meningkatkan kualitas transportasi publik (Gilman, 2019). Keterlibatan berbagai pihak dalam proses kajian ulang menunjukkan tekad pemerintah untuk memastikan bahwa kebijakan dan

implementasinya mencerminkan kebutuhan dan aspirasi masyarakat serta pemangku kepentingan yang terlibat.

Konflik yang terjadi dalam pengoperasian Koridor VI Trans Padang mencerminkan sebuah ketegangan antara para sopir angkutan umum, terutama yang tergabung dalam angkot 06, dan Pemerintah Kota Padang. Akar konflik ini dapat ditemukan dalam kebijakan pemerintah yang mengenalkan koridor 6 Trans Padang dengan rute tujuan Unand (Qaseem, 2019). Kebijakan ini dianggap sebagai pemicu utama konflik, karena diakui oleh para sopir angkot bahwa penambahan koridor tersebut telah berdampak merugikan bagi bisnis mereka.

Penurunan jumlah penumpang yang terjadi seiring dengan pemberlakuan koridor 6 Trans Padang, khususnya menuju Universitas Andalas (Unand), menjadi permasalahan sentral dalam konflik ini. Para sopir angkot menganggap bahwa kebijakan tersebut mengarah pada perubahan pola perjalanan penumpang, sehingga menyebabkan penurunan signifikan dalam pendapatan mereka (Tabassi, 2019). Pemahaman ini memberikan dasar bagi ketidakpuasan dan protes yang terjadi di antara sopir angkot, yang merasa bahwa kebijakan pemerintah telah mengorbankan kepentingan ekonomi mereka.

Berdasarkan teori Segitiga Konflik Galtung, konflik ini dapat dianalisis sebagai berikut:

a. Contradiction

Konflik yang terjadi dalam pengoperasian Koridor VI Trans Padang memiliki akar konflik yang dapat diidentifikasi melalui dimensi kontradiksi. Perbedaan kepentingan yang mendasari konflik ini terjadi antara para sopir angkot yang berusaha untuk mendapatkan penumpang sebanyak mungkin dan pemerintah kota yang memiliki kepentingan dalam menyediakan layanan transportasi umum yang nyaman dan terjangkau bagi masyarakat. Para sopir angkot, sebagai pelaku ekonomi di sektor transportasi umum, memiliki kepentingan finansial yang kuat untuk memaksimalkan jumlah penumpang yang diangkut demi meningkatkan pendapatan mereka (Valente, 2020). Sebaliknya, pemerintah kota memiliki tanggung jawab untuk menyelenggarakan sistem transportasi umum yang efisien dan memadai sebagai bagian dari upaya meningkatkan mobilitas dan kesejahteraan masyarakat secara keseluruhan.

Untuk meresolusi konflik ini, perlu adanya dialog dan kerjasama antara pihak-pihak terlibat. Mencari kesepakatan yang memperhitungkan kepentingan ekonomi para sopir angkot sambil tetap memenuhi tujuan pemerintah untuk

menyediakan transportasi umum yang efektif dapat menjadi langkah yang konstruktif untuk menyelesaikan konflik ini secara berkelanjutan.

b. *Attitude*

Dalam konteks konflik pengoperasian Koridor VI Trans Padang, dimensi sikap atau attitude yang dimiliki oleh para pihak yang terlibat turut berperan dalam memperumit dinamika konflik tersebut (Cronin, 2019). Para sopir angkot menunjukkan sikap negatif terhadap Trans Padang, menganggapnya sebagai pesaing yang merugikan mereka secara ekonomi. Dalam pandangan para sopir angkot, kehadiran Trans Padang menyebabkan penurunan jumlah penumpang yang sebelumnya menggunakan angkot, sehingga berdampak langsung pada pendapatan mereka.

Dalam melibatkan sikap sebagai faktor konflik, perlu ditekankan bahwa pemahaman dan komunikasi yang efektif dapat membantu mengatasi ketidaksetujuan. Membuka saluran komunikasi yang lebih baik antara para sopir angkot dan pemerintah kota dapat membantu merinci kekhawatiran dan kepentingan masing-masing pihak (Mirzaei, 2021). Dengan cara ini, sikap yang saling bertentangan dapat diatasi melalui dialog konstruktif, yang pada gilirannya dapat membuka pintu untuk mencapai solusi yang lebih baik dan seimbang dalam konteks konflik transportasi ini.

c. *Behavior*

Dalam konteks konflik pengoperasian Koridor VI Trans Padang, dimensi perilaku atau behavior menjadi aspek penting yang memperumit dinamika konflik tersebut. Para sopir angkot, sebagai bentuk protes terhadap kebijakan pemerintah kota, telah mengadakan berbagai aksi demonstrasi dan penyerangan terhadap bus Trans Padang. Tindakan-tindakan tersebut menciptakan atmosfer konflik yang tegang dan, yang lebih serius, telah mengekspresikan dirinya dalam bentuk kekerasan (Mianabadi, 2020). Di sisi lain, pemerintah kota berusaha untuk meredakan konflik dan menanggapi protes para sopir angkot dengan berbagai upaya non-kekerasan. Salah satu upaya tersebut adalah melalui dialog aktif dengan para sopir angkot untuk mendengarkan keluhan mereka dan mencari solusi bersama.

Perilaku yang bertentangan antara para sopir angkot dan pemerintah kota mencerminkan kompleksitas konflik ini (Kreuder-Sonnen, 2020). Untuk meresolusi konflik, pendekatan holistik yang mencakup pengelolaan ketegangan, dialog yang efektif, dan solusi yang memperhitungkan kepentingan semua pihak diperlukan. Dengan demikian, perlu dilakukan upaya yang lebih lanjut untuk

menyeimbangkan dan memahami sumber konflik serta mengembangkan strategi yang dapat menciptakan harmoni antara keberlanjutan bisnis para sopir angkot dan kebutuhan masyarakat akan sistem transportasi umum yang efektif.

### **Hambatan Yang Terjadi Dalam Penyelesaian Konflik Pelaksanaan Koridor VI Trans Padang Dalam Pelaksanaan Transportasi Umum**

#### **a. Perbedaan Kepentingan**

Perbedaan kepentingan antara sopir angkot dan sopir Trans Padang menjadi hambatan sentral dalam menyelesaikan konflik yang melibatkan kedua kelompok ini. Sopir angkot, sebagai pihak yang sudah lama beroperasi di Kota Padang, memiliki kepentingan ekonomi yang kuat terkait dengan kesinambungan penghasilan mereka (Schillinger, 2020). Di sisi lain, sopir Trans Padang dan pengelola transportasi umum memiliki kepentingan untuk meningkatkan kualitas dan efisiensi layanan transportasi umum di Kota Padang. Dalam rangka mencapai tujuan ini, mereka melihat perlunya menyediakan opsi transportasi yang lebih modern, nyaman, dan terjangkau bagi masyarakat (Darbandsari, 2020). Kepentingan ini mencerminkan aspirasi untuk memberikan pelayanan yang lebih baik dan memberikan alternatif yang lebih baik bagi masyarakat yang mencari kenyamanan dan keamanan dalam perjalanan mereka.

Peran pemerintah sebagai mediator dalam menyelesaikan konflik ini menjadi semakin penting mengingat perbedaan kepentingan yang kuat. Pemerintah perlu mencari solusi yang seimbang, mempertimbangkan aspek-aspek ekonomi, sosial, dan struktural dari konflik ini. Pemahaman mendalam terhadap perbedaan kepentingan ini dapat membantu merumuskan kebijakan dan strategi yang adil serta berkelanjutan, dengan tetap memperhatikan kesejahteraan semua pihak yang terlibat (Atef, 2019). Dengan demikian, penyelesaian konflik ini tidak hanya akan membawa dampak positif bagi kelompok tertentu, tetapi juga akan memperkuat sistem transportasi umum secara keseluruhan di Kota Padang.

#### **b. Mis-komunikasi antara Sopir Angkot dan Sopir Trans Padang**

Miskomunikasi merupakan faktor kunci yang menyulitkan penyelesaian konflik antara sopir angkot dan sopir Trans Padang. Pada pandangan pertama, mungkin terdapat kecenderungan untuk menganggap miskomunikasi hanya sebagai permasalahan sepele, namun dalam konteks konflik transportasi ini, hal ini memiliki dampak yang signifikan (Primadia, 2023). Salah satu aspek miskomunikasi adalah kurangnya keterlibatan pengusaha angkot dalam perencanaan dan pelaksanaan program Trans Padang.

Pihak angkot mungkin merasa tidak diakomodasi atau dilibatkan secara maksimal dalam proses perubahan, sedangkan pemerintah mungkin percaya bahwa mereka telah memberikan informasi yang cukup. Hal ini menciptakan ketidaksetujuan dan kecurigaan, memperkeruh suasana dan membuat dialog yang konstruktif sulit dicapai (Henmaidi, 2020).

Selain itu, miskomunikasi dapat terkait dengan perbedaan persepsi terhadap manfaat dan dampak program Trans Padang. Sopir angkot mungkin merasa bahwa kehadiran Trans Padang hanya merugikan mereka, tanpa memahami sepenuhnya tujuan pemerintah untuk meningkatkan kualitas transportasi umum. Komunikasi yang efektif dapat membantu menjelaskan manfaat dan tujuan program, serta membuka ruang bagi diskusi yang lebih terbuka.

Langkah-langkah untuk mengatasi miskomunikasi perlu difokuskan pada peningkatan akses informasi, baik kepada sopir angkot, pemerintah, maupun masyarakat umum. Perencanaan yang terbuka dan transparan, dengan menyertakan pihak-pihak yang terkena dampak, dapat membantu mengurangi miskomunikasi. Program penyuluhan dan sosialisasi yang intensif juga dapat memperbaiki pemahaman masyarakat tentang program Trans Padang dan manfaatnya.

c. Keterlibatan Banyak Pihak

Konflik ini tidak hanya melibatkan kedua belah pihak yang bertikai, yaitu sopir angkot dan sopir Trans Padang, melainkan juga pemerintah dan masyarakat sebagai pihak terkait. Keterlibatan pemerintah menciptakan tantangan tambahan karena mereka harus berperan sebagai penengah dan pengambil keputusan yang adil untuk mengatasi perselisihan yang terjadi. Dalam situasi ini, berbagai kepentingan dan pandangan yang berbeda antarpihak perlu dikordinasikan dengan cermat agar solusi yang dihasilkan dapat diterima oleh semua pihak.

Selain itu, melibatkan banyak pihak dalam penyelesaian konflik memperumit proses dialog dan negosiasi. Setiap pihak memiliki kepentingan dan tuntutan masing-masing, yang perlu diakomodasi untuk mencapai kesepakatan bersama. Pemerintah sebagai mediator harus memahami perspektif dan kekhawatiran dari kedua belah pihak secara menyeluruh, sehingga solusi yang diusulkan dapat menjadi solusi yang berkelanjutan dan dapat diterima oleh semua pihak.

Keberadaan berbagai pihak terlibat dalam konflik juga menciptakan tantangan dalam hal koordinasi dan pengelolaan informasi. Dalam banyak kasus, masing-masing pihak memiliki persepsi dan pengetahuan yang berbeda tentang



konflik dan solusi yang diinginkan. Oleh karena itu, mengelola informasi dan komunikasi antarpihak menjadi kunci dalam menjalankan proses penyelesaian konflik dengan baik.

Selain itu, keterlibatan banyak pihak juga membawa implikasi terhadap waktu dan sumber daya yang diperlukan untuk menyelesaikan konflik. Proses penyelesaian yang melibatkan banyak pihak cenderung membutuhkan waktu lebih lama karena setiap pihak perlu diberikan kesempatan untuk menyampaikan pandangan dan masukan mereka. Oleh karena itu, diperlukan komitmen dan ketelitian dalam merancang dan melaksanakan strategi penyelesaian konflik yang melibatkan berbagai pemangku kepentingan.

Secara keseluruhan, keterlibatan banyak pihak dalam konflik antara sopir angkot dan sopir Trans Padang menciptakan tantangan yang kompleks dan memerlukan pendekatan yang holistik. Pemerintah sebagai mediator harus mampu mengelola dinamika konflik yang melibatkan berbagai pemangku kepentingan, menjalankan proses dialog dengan bijaksana, dan mengarahkan upaya penyelesaian menuju solusi yang dapat diterima oleh semua pihak. Melalui pendekatan ini, diharapkan dapat tercipta penyelesaian konflik yang berkelanjutan dan membawa manfaat positif bagi semua pihak yang terlibat.

d. Kurangnya Kepercayaan Antara Pengusaha Angkot Dengan Pemerintah

Kurangnya kepercayaan antara pengusaha angkot dan pemerintah menjadi salah satu hambatan utama dalam menyelesaikan konflik antara sopir angkot dan sopir Trans Padang. Fenomena ini menciptakan ketidakpastian dan ketidakpuasan di kedua belah pihak, yang dapat memperumit upaya penyelesaian konflik. Pada tingkat dasar, kurangnya kepercayaan ini terkait dengan persepsi bahwa pengusaha angkot merasa tidak dilibatkan dengan baik dalam proses perencanaan dan pelaksanaan program Trans Padang.

Ketidaktantransparan dalam proses ini menciptakan kesenjangan informasi, menyebabkan ketidakpastian mengenai implikasi program tersebut terhadap bisnis mereka. Dalam wawancara, beberapa pengusaha angkot menyampaikan rasa kurang percaya terhadap niat pemerintah, menganggap kebijakan ini sebagai bentuk pengabaian terhadap keberlanjutan usaha mereka. Kurangnya kepercayaan ini juga diperparah oleh adanya ketidaksetaraan dalam kebijakan tarif dan alokasi jalur.

Hal ini menciptakan ketidaksetaraan dalam distribusi keuntungan dan menimbulkan keraguan terhadap komitmen pemerintah untuk melibatkan mereka secara adil dalam proses pengambilan keputusan. Ketidakpercayaan ini tidak

hanya bersifat personal, tetapi juga bersifat struktural. Pengusaha angkot merasa bahwa mereka tidak memiliki kekuatan dan wadah yang cukup untuk menyuarkan aspirasi mereka secara efektif kepada pemerintah.

- e. Kurangnya Komunikasi dan Dialog antara kedua belah pihak (Sopir Angkot dan Trans Padang)

Kurangnya komunikasi dan dialog antara kedua belah pihak, yaitu sopir angkot dan sopir Trans Padang, menjadi hambatan utama dalam menyelesaikan konflik transportasi di Kota Padang. Konflik ini berakar pada perbedaan pandangan dan kepentingan antara kedua kelompok ini. Pertama-tama, kurangnya komunikasi mengakibatkan ketidakjelasan informasi terkait dengan program Trans Padang. Sopir angkot merasa tidak dilibatkan dalam proses perencanaan dan implementasi program tersebut.

Kedua, kurangnya dialog antara kedua belah pihak menghambat upaya mencari solusi yang dapat diterima oleh semua pihak. Sopir angkot merasa keberatan dengan kehadiran Trans Padang karena merugikan pendapatan mereka, sementara pemerintah ingin meningkatkan kualitas layanan transportasi umum. Tanpa membuka ruang dialog, tidak mungkin muncul kesepahaman atau kesepakatan yang dapat meredam konflik. Ketiga, kurangnya komunikasi juga memunculkan rasa ketidakpercayaan dan curiga antara sopir angkot dengan pemerintah. Pengusaha angkot merasa bahwa mereka tidak didengar atau diikutsertakan dalam proses pengambilan keputusan terkait transportasi umum.

### **Upaya Dan Solusi Dalam Menyelesaikan Konflik Trans Padang Dengan Angkot Padang Di Koridor VI**

- a. Melakukan audiensi dengan perwakilan sopir angkot dan sopir Trans Padang.

Mengadakan audiensi dengan perwakilan sopir angkot dan sopir Trans Padang merupakan langkah strategis dalam upaya penyelesaian konflik antara kedua belah pihak. Audiensi ini memberikan ruang bagi perwakilan dari masing-masing kelompok untuk menyampaikan aspirasi, kekhawatiran, dan pandangan mereka secara langsung.

Selain itu, audiensi juga dapat menjadi wadah bagi mediasi dan negosiasi antara sopir angkot dan sopir Trans Padang. Dalam situasi konflik, penting untuk mencari titik temu yang adil dan dapat diterima oleh kedua belah pihak. Melalui audiensi, pemerintah dapat berperan sebagai mediator yang obyektif, membantu menemukan solusi yang dapat memenuhi kepentingan bersama.

Pentingnya audiensi juga terletak pada pemberian ruang partisipasi kepada masyarakat dalam pengambilan keputusan terkait kebijakan transportasi. Dengan melibatkan perwakilan sopir angkot dan sopir Trans Padang dalam audiensi, pemerintah memperlihatkan komitmen terhadap pendekatan partisipatif dalam menanggulangi konflik.

b. Melakukan kajian ulang terhadap rute koridor 6 Trans Padang

Melakukan kajian ulang terhadap rute koridor 6 Trans Padang merupakan langkah strategis yang diambil oleh Pemerintah Kota Padang untuk menanggapi konflik yang terjadi antara sopir angkot dan sopir Trans Padang. Pertimbangan utama dalam kajian ini melibatkan aspek-aspek penting seperti perubahan pola mobilitas masyarakat, tingkat kepadatan lalu lintas, dan keberlanjutan operasional Trans Padang. Pemerintah berusaha untuk mencari titik temu yang mengakomodasi kepentingan kedua belah pihak, yakni mempertahankan sebagian rute angkot yang telah menjadi jaringan transportasi yang mapan sambil memberikan ruang bagi peningkatan pelayanan dari Trans Padang.

Melibatkan masyarakat, termasuk sopir angkot dan pengguna transportasi umum, dalam proses kajian merupakan strategi untuk mendengarkan berbagai perspektif dan memperoleh masukan yang bervariasi. Dengan demikian, diharapkan solusi yang dihasilkan tidak hanya memenuhi kebutuhan teknis operasional, tetapi juga mencerminkan aspirasi dan kebutuhan riil masyarakat.

Pengumpulan dan analisis data secara menyeluruh menjadi dasar untuk membuat keputusan yang akurat dan berkelanjutan. Di samping itu, pemetaan perubahan rute memungkinkan pemerintah untuk mengkomunikasikan rencana perubahan dengan lebih efektif kepada masyarakat, sehingga mencegah munculnya ketidakpastian atau resistensi. Dengan melakukan kajian ulang terhadap rute koridor VI Trans Padang, pemerintah berusaha menciptakan solusi yang tidak hanya mengatasi konflik saat ini tetapi juga merancang dasar yang kokoh untuk pengembangan sistem transportasi yang lebih baik di masa depan.

## **Simpulan**

1. Pemerintah Kota Padang telah berkomitmen untuk meningkatkan kualitas transportasi publik di wilayahnya, terutama dengan pengoperasian Bus Rapid Transit (BRT) Trans Padang pada tahun 2014. Upaya ini mencerminkan kesadaran terhadap kebutuhan akan moda transportasi yang efisien dan nyaman bagi masyarakat. Pada tahun 2023, pemerintah melakukan kajian ulang terhadap rute

koridor VI Trans Padang sebagai langkah serius untuk mencari kesepahaman antara sopir angkot dan pemerintah.

2. Hambatan dalam penyelesaian konflik pelaksanaan Koridor VI Trans Padang dalam transportasi umum mencerminkan kompleksitas dinamika yang terjadi antara sopir angkot dan pihak pemerintah. Perbedaan kepentingan menjadi salah satu hambatan utama, di mana sopir angkot ingin mempertahankan rutenya sementara pemerintah bertujuan meningkatkan mutu transportasi publik. Mis-komunikasi antara sopir angkot dan sopir Trans Padang turut memberikan kontribusi pada konflik, menciptakan ketidakjelasan dan ketegangan yang dapat merugikan kedua belah pihak. Keterlibatan banyak pihak dalam konflik, seperti sopir angkot, sopir Trans Padang, dan pemerintah, menciptakan dinamika yang kompleks dan meningkatkan kesulitan dalam mencapai kesepakatan yang memuaskan semua pihak.
3. Upaya dan solusi dalam menyelesaikan konflik antara Trans Padang dan Angkot Padang di Koridor VI, dapat disimpulkan bahwa terdapat langkah-langkah konkret yang telah diambil untuk meredakan ketegangan antara kedua pihak. Salah satu upaya yang dilakukan adalah melibatkan perwakilan sopir angkot dan sopir Trans Padang dalam audiensi. Melalui audiensi ini, diharapkan dapat terjalin dialog langsung antara pihak-pihak yang terlibat, memungkinkan mereka untuk menyampaikan pandangan, kekhawatiran, dan kebutuhan masing-masing. Kesimpulannya, upaya dan solusi yang diambil oleh pemerintah Kota Padang menunjukkan komitmen untuk mencari penyelesaian yang adil dan berkelanjutan dalam menangani konflik di Koridor VI Trans Padang dengan Angkot Padang.

### Daftar Pustaka

- Ali, I. I., Akmal, M. I., Alfisyahrin, A. L., Indrawan, N. F., & Tikson, S. D. S. (2018). Makassar Smart Transportation: Penerapan Mamminasata Apps dan Mamminasata Card guna optimalisasi Bus Rapid Transit (BRT) Kota Makassar. *JBMI (Jurnal Bisnis, Manajemen, Dan Informatika)*, 14(1), 1–13. <https://doi.org/10.26487/jbmi.v14i1.2069>
- Andreoni, A. (2019). The political economy of industrial policy: Structural interdependencies, policy alignment and conflict management. *Structural Change and Economic Dynamics*, 48, 136–150. <https://doi.org/10.1016/j.strueco.2018.10.007>
- Aprizal, A., & Samin, S. (2021). Aksesibilitas Transportasi Umum Bagi Penyandang Disabilitas di Kota Makassar (Telaah Perda Nomor 6 Tahun 2013). *Siyasatuna: Jurnal Ilmiah*, 3(6), 304–318. <http://journal.uin-alauddin.ac.id/index.php/siyasatuna/article/view/22598>

- Atef, S. S. (2019). Water conflict management and cooperation between Afghanistan and Pakistan. *Journal of Hydrology*, 570, 875–892. <https://doi.org/10.1016/j.jhydrol.2018.12.075>
- Caputo, A. (2019). Ten years of conflict management research 2007-2017: An update on themes, concepts and relationships. *International Journal of Conflict Management*, 30(1), 87–110. <https://doi.org/10.1108/IJCMA-06-2018-0078>
- Cronin, M. A. (2019). Conflict management through the lens of system dynamics. *Academy of Management Annals*, 13(2), 770–806. <https://doi.org/10.5465/annals.2017.0021>
- Curcija, M. (2019). Development of a conflict management model as a tool for improved project outcomes in communitybased tourism. *Tourism Management*, 70, 341–354. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2018.08.016>
- Darbandsari, P. (2020). An agent-based conflict resolution model for urban water resources management. *Sustainable Cities and Society*, 57. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2020.102112>
- Fisher, J. (2020). Collaborative Governance and Conflict Management: Lessons Learned and Good Practices from a Case Study in the Amazon Basin. *Society and Natural Resources*, 33(4), 538–553. <https://doi.org/10.1080/08941920.2019.1620389>
- Gilman, E. (2019). Robbing Peter to pay Paul: replacing unintended cross-taxa conflicts with intentional tradeoffs by moving from piecemeal to integrated fisheries bycatch management. *Reviews in Fish Biology and Fisheries*, 29(1), 93–123. <https://doi.org/10.1007/s11160-019-09547-1>
- Henmaidi. (2020). Evaluation of Service Quality of Public Transportation (Study Case of Trans Padang). *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, 1003(1). <https://doi.org/10.1088/1757-899X/1003/1/012030>
- Husna, N. L., & Asri, Z. (2022). Trans Padang: Studi Tentang Perkembangan Transportasi Kota Padang (2014-2020). *Jurnal Kronologi*, 4(3), 136–146.
- Karakose, T. (2021). Exploring the interrelationship between covid-19 phobia, work–family conflict, family–work conflict, and life satisfaction among school administrators for advancing sustainable management. *Sustainability (Switzerland)*, 13(15). <https://doi.org/10.3390/su13158654>
- Kay, A. A. (2020). Cultivating a conflict-positive workplace: How mindfulness facilitates constructive conflict management. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 159, 8–20. <https://doi.org/10.1016/j.obhdp.2020.02.005>
- Kreuder-Sonnen, C. (2020). After fragmentation: Norm collisions, interface conflicts, and conflict management. *Global Constitutionalism*, 9(2), 241–267. <https://doi.org/10.1017/S2045381719000315>

- Kristianto, A. (2021). Analisa Performa K-Means dan DBSCAN dalam Clustering Minat Pengoperasian Transportasi Umum. *Elkom: Jurnal Elektronika Dan Komputer*, 14(2), 368–372. <https://doi.org/10.51903/elkom.v14i2.551>
- Manik, W. D., & Novio, R. (2019). Kajian Karakteristik Pelaku Perjalanan Moda Transportasi Publik Bus Rapid Transit (BRT) Di Kota Padang (Studi Kasus: Koridor I Trans Padang). *Jurnal Buana*, 3(5), 1009–1017.
- Mianabadi, A. (2020). International Environmental Conflict Management in Transboundary River Basins. *Water Resources Management*, 34(11), 3445–3464. <https://doi.org/10.1007/s11269-020-02576-7>
- Mirzaei, A. (2021). Water Conflict Management between Agriculture and Wetland under Climate Change: Application of Economic-Hydrological-Behavioral Modelling. *Water Resources Management*, 35(1), 1–21. <https://doi.org/10.1007/s11269-020-02703-4>
- Nasmirayanti, M. R. (2017). Study Analisis Karakteristik Pengguna Jasa Transportasi Trans Padang (Studi Kasus Trans Padang Koridor I). *Jurnal Menara Ilmu*, 11(77), 35–47.
- Primadia, R. (2023). Economic and financial feasibility analysis of Pekanbaru–Padang trans sumatera toll road, Padang–Sicincin section. *E3S Web of Conferences*, 464. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202346415005>
- Qaseem, A. (2019). Disclosure of interests and management of conflicts of interest in clinical guidelines and guidance statements: Methods from the clinical guidelines committee of the American college of physicians. *Annals of Internal Medicine*, 171(5), 354–361. <https://doi.org/10.7326/M18-3279>
- Roza, A., Misriani, M., Arradhiy, S., & Rusli, A. M. (2023). Analisis Kompetisi Moda Trans Padang pada Koridor V (Studi Kasus: Indarung-Pasar Raya Padang). *Jurnal Ilmiah Rekayasa Sipil*, 20(1), 91–100.
- Schillinger, J. (2020). Water in war: Understanding the impacts of armed conflict on water resources and their management. *Wiley Interdisciplinary Reviews: Water*, 7(6). <https://doi.org/10.1002/wat2.1480>
- Shaffer, L. J. (2019). Human-elephant conflict: A review of current management strategies and future directions. *Frontiers in Ecology and Evolution*, 6. <https://doi.org/10.3389/fevo.2018.00235>
- Susanty, A., Nugroho, S., & Khantari, K. A. (2014). Penyusunan Skenario Kebijakan Untuk Pengembangan Brt Trans Semarang Dengan Pendekatan Sistem Dinamik. *Teknik*, 35(1), 17–26. <https://doi.org/10.14710/teknik.v35i1.6357>
- Tabassi, A. A. (2019). Conflict Management, Team Coordination, and Performance Within Multicultural Temporary Projects: Evidence from the Construction Industry. *Project Management Journal*, 50(1), 101–114. <https://doi.org/10.1177/8756972818818257>

- Valente, S. (2020). Conflict in the Classroom: How Teachers' Emotional Intelligence Influences Conflict Management. *Frontiers in Education*, 5. <https://doi.org/10.3389/feduc.2020.00005>
- Wang, Y. (2019). Base belief function: an efficient method of conflict management. *Journal of Ambient Intelligence and Humanized Computing*, 10(9), 3427–3437. <https://doi.org/10.1007/s12652-018-1099-2>
- Zayu, W. P. (2017). Analisa Kebutuhan Pelayanan Trans Padang Koridor Pusat Kota–Pusat Pemerintah. *Jurnal Ilmiah Rekayasa Sipil*, 14(1), 53–60.