

**Konflik Antara Primkop Kartika B-05 dan Kopada dalam Penyelenggaraan  
Angkutan Desa di Kabupaten Purworejo**

Oleh :

Margareta E.R.S

(14010110130131)

Jurusan Ilmu Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Diponegoro

Jl. Prof. H. Soedarto, SH, tembalang, Semarang, Kotak Pos 1269

Website : <http://www.fisip.undip.ac.id> / Email : [fisip@undip.ac.id](mailto:fisip@undip.ac.id)

*Abstract*

**Conflict related organization of freight villages that already lasted 13 years indicates a failure of the Government of its obligations in Purworejo organizes freight village in accordance with the mandate of the ACT No. 22 of 2009 and law No. 10 year 2012 about Traffic and Road Transport. Because it is clearly mentioned as a mandate for the Government to uphold the law, provided the right of every individual and the group, as well as the realization of a prosperous society order Purworejo, faithful, honest, fair, independent, and appropriate patriotic vision Purworejo -civil society-.**

**To uncover the problem and research objectives researchers using qualitative descriptive approach eksplanatori. Data analysis was conducted using data analysis deskriptif-kualitatif. The purpose of this research was to determine the occurrence of conflict and stake holder's involvement in organizing freight village. Data obtained then used to formulate recommendations as a solution to the conflict.**

**Research results are found, the situation showed that the conflict originated from the inception of the Government policy related transport rejuvenation Purworejo village in 1988. At the range in 2001 Primkop Kartika B-05 (lines 19 and 20) performs line by cutting the routes of aggravated trespass Kopada (line B), human error is the driver who later became cultures breaking-, the difference of perception between the respective parties in conflict related causes of conflict, conflict between stake holder which stem from a conflict of interest between economics and politics resulted in not**

**optimal roles of institutions and relevant agencies in an attempt to resolve the conflict. Patterns of institutional policy and related institutions that leads to political salvation becomes the best efforts that can be made during the 13 years of the conflict.**

**In an effort of conflict resolution, the recommendation can be given i.e.: increase coordination, cooperation and commitment of the parties involved in organizing the transport of the village, make regulations giving legitimacy in enforcement policy, programs, and activities to support the efforts of conflict resolution. Furthermore local governments through authorized institutions do of socialization on the recommendation of conflict resolution to all associations conduct construction of the freight village, especially the parties involved conflict i.e. Primkop Kartika B-05 and Kopada.**

**Key words: conflict, Kartika Primkop B-05 and Kopada, Providence Coach.**

#### **A. PENDAHULUAN**

Sila kedua dan sila kelima Pancasila menyebutkan bagaimana tujuan yang ingin dicapai adalah kemanusiaan yang adil dan beradab dan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Mungkinkah dapat mewujudkan persatuan nasional jika bagaimana memanusiaikan sesama manusia dengan memberikan haknya sebagai manusia sesuai dengan yang seharusnya dan menjadi masyarakat yang beradab dengan menaati hukum sebagai perwujudan masyarakat sipil masih saja berakhir dengan konflik. Dari sini dapat dipahami bahwa Negara menjamin keberadaan seluruh masyarakatnya tanpa pandang bulu dengan memberikan hak-hak yang sudah seharusnya dimiliki.

Berbicara mengenai kemanusiaan dan keadilan yang sudah seharusnya dijamin oleh Negara, penulis mencoba meneliti mengenai konflik antara Primkop Kartika B-05 dan Kopada dalam penyelenggaraan angkutan desa di Kabupaten Purworejo. Konflik yang sudah berlangsung selama kurang lebih 13 tahun antara Primkop Kartika B-05 dan Kopada dapat di artikan sebagai bukti terkait kurangnya

perhatian Pemerintah Kabupaten Purworejo dalam mengejawantahkan peran Negara -mengimplementasikan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalulintas dan Angkutan Jalan (pasal 139 ayat 3)- serta menjamin terwujudnya kemanusiaan dan keadilan sosial bagi seluruh masyarakat tanpa pandang bulu. Purworejo sebagai sebuah Kabupaten di Provinsi Jawa Tengah yang terletak di jalur selatan Jawa dan menghubungkan Kota Yogyakarta dengan kota-kota lain di pantai selatan Jawa, memiliki 3 Koperasi untuk melayani transportasi darat di Kabupaten Purworejo, yaitu Kopada, Primkopol, dan Prikopad.

Mengacu pada lahirnya kebijakan pemerintah Kabupaten Purworejo terkait pengurangan polusi udara dan kebisingan dikota, pemerintah mengharuskan adanya peremajaan angkutan desa (perubahan dari angkutan desa berbahan bakar diesel - solar- diremajakan menjadi angkutan desa dengan bahan bakar bensin) untuk angkutan desa dengan trayek yang melewati dalam kota.

Pada tahun 1989 pemerintah Kabupaten Purworejo mengeluarkan 3 Jalur berdasarkan rute dan trayek yang sudah dibagi dan kesediaan para pengusaha angkutan untuk diremajakan. Adanya perbedaan rute merupakan konsekuensi yang harus diterima bagi pengusaha yang menolak melakukan peremajaan angkutan desa. Oleh karena itu angkutan desa yang tidak diremajakan (masih angkutan diesel) tidak diperkenankan melewati dalam kota, melainkan keluar trayek yaitu Don Bosco jalur kiri arah lingkaran selatan melewati ringroad selatan sampai dengan pinggiran kota (Pasar Suronegaran). Kemudian kisaran tahun 1995 pengusaha dengan angkutan yang masih menggunakan diesel bersedia untuk diremajakan. Pelanggaran trayek dilakukan dengan memotong rute, yaitu dengan mengambil

jalur lurus arah kota pada pertigaan Don Bosco, yang seharusnya merupakan bagian dari trayek Kopada (Jalur B). Hal tersebut yang kemudian memicu timbulnya konflik antara Primkop Kartika B-05 dan Kopada dalam penyelenggaraan angkutan desa di Kabupaten Purworejo.

Demikian sampai dengan saat ini, masih terjadi pelanggaran trayek angkutan desa oleh Jalur 19 dan 20 dengan melakukan penyerobotan jalur (Don Bosco lurus arah kota, Jalan Brigjen Katamso) dan belum ada (lagi) tindakan dari pihak Dishubkominpar, Lantas, dan pemerintah Kabupaten Purworejo untuk menertibkan pelanggaran trayek tersebut. Bertolak dari latar belakang masalah di atas, penulis merasa memiliki ketertarikan untuk meneliti dan mengkaji tentang kondisi sebenarnya dalam penyelenggaraan angkutan desa di Kabupaten Purworejo. Dalam penelitian ini penulis mengambil judul ***“Konflik antara Primkop Kartika B-05 dan Kopada dalam Penyelenggaraan Angkutan Desa di Kabupaten Purworejo”***

## **B. PEMBAHASAN**

### **B.1. Kronologi Terjadinya Konflik antara Primkop Kartika B-05 dan Kopada dalam Penyelenggaraan Angkutan Desa di Kabupaten Purworejo**

Kewajiban menyediakan angkutan umum oleh pemerintah, baik oleh Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, dan/atau badan hukum lain, dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau bagi masyarakat secara tegas diatur dalam peraturan perundang-undangan (UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan). Lebih

lanjut mengenai hukum dan angkutan jalan dalam berlalu lintas secara teratur sesuai hak dan kewajiban di jalan raya di atur dalam UU No. 10 Tahun 2012.

Pemerintah Kabupaten Purworejo, memiliki 3 koperasi angkutan darat dalam upayanya memenuhi kebutuhan angkutan bagi masyarakat Kabupaten Purworejo sesuai dengan amanah UU No. 22 tahun 2009, yaitu:

1. **KOPADA**, adalah koperasi angkutan daerah yang dimiliki dan dikelola oleh masyarakat sipil. Kopada terdiri dari Jalur B, Jalur 30, Jalur 31, Jalur 32, Jalur 1, dan Jalur 35.
2. **PRIMKOPOL**, adalah prima koperasi polisi yang berperan dalam pelayanan angkutan daerah di Kabupaten Purworejo. Primkopol berada di bawah Polisi Resort Kabupaten Purworejo, terdiri dari Jalur 14, Jalur 14A, dan Jalur 14B.
3. **PRIMKOP KARTIKA B-05**, adalah prima koperasi angkutan darat yang berada dibawah Kodim 07/08 Kabupaten Purworejo bergerak dalam pelayanan angkutan daerah di Kabupaten Purworejo. Primkop Kartika B-05 terdiri dari Jalur 19, Jalur 20, dan Jalur 48.

Ijin trayek yang sudah ada berdasarkan pembagian rute pemerintah Kabupaten Purworejo pada tahun 1988 adalah :

1. Purworejo – Kutoarjo (barat) → yang kemudian menjadi Jalur A.

2. Purworejo – Purwodadi (selatan) → **para Pengusaha Angkutan tidak bersedia untuk melakukan peremajaan angkutan desa. Pelayanan dilakukan dengan menggunakan pick up dan mikro bus.**
3. Purworejo – Krendetan (selatan) → yang melayani angkutan dari daerah Bagelen.
4. Purworejo – Kaliboto (utara) → yang melayani angkutan dari daerah Bener dan Loano.

Adanya perbedaan rute (melewati jalur kota atau jalur lingkaran selatan) - terutama jalur selatan : purworejo purwodadi- tersebut merupakan konsekuensi yang harus diterima pengusaha angkutan yang menolak peremajaan angkutan desa yang dicanangkan pemerintah Kabupaten Purworejo dalam rangka mengurangi polusi udara dan kebisingan di dalam kota pada tahun 1988. Oleh karena itu angkutan desa yang tidak diremajakan (masih angkutan diesel) tidak melewati dalam kota, melainkan keluar trayek yaitu Don Bosco jalur kiri arah lingkaran selatan melewati ringroad selatan sampai pinggiran kota (Pasar Suronegaran). Kisaran tahun 1995 pengusaha angkutan dengan angkutan yang masih menggunakan diesel bersedia untuk diremajakan. Di lain pihak Dishubkominpar melakukan survei evaluasi jalur Trayek Purwodadi - Purworejo dalam rangka perluasan trayek dan peremajaan angkutan yang ada, bahwa untuk jalur trayek Puwodadi – Purworejo rute yang dilewati adalah :

- Purworejo-Purwodadi melewati : Terminal lama - Jl. Jend. Urip Sumoharjo - Jl. Brigjend Katamso - Pendowo - Terminal Purwodadi.

- Purwodadi-Purworejo melewati : Terminal Purwodadi - Pendowo -  
Pertigaan Boro - Jalan Lingkar Selatan - Pertigaan lengkung dan  
Terminal lama.

Trayek tersebut ditaati hanya sampai dengan tahun 2001 (6 tahun). Pelanggaran trayek dilakukan dengan memotong rute, yaitu dengan mengambil jalur lurus arah kota pada pertigaan Don Bosco, yang seharusnya merupakan bagian dari trayek Kopada (Jalur B). Hal tersebut yang kemudian memicu timbulnya konflik antara Primkop Kartika B-05 dan Kopada dalam penyelenggaraan angkutan desa di Kabupaten Purworejo. Penyerobotan Jalur yang kemudian berujung dengan konflik ini benar – benar muncul ke permukaan pada kisaran tahun 2003, yang didukung oleh faktor antara lain:

1. Kepemilikan armada Primkop Kartika B-05 (Jalur 19 dan Jalur 20) yang dimiliki oleh beberapa oknum dari anggota institusi maupun instansi terkait (Kepolisian atau Dishubkominpar), dan kelompok masyarakat pendukung - tim sukses Bupati Purworejo ; H. Kelik Sumrahadi S.Sos mulai menjadi wakil dan menjadi Bupati selama kurun waktu 10 tahun (sampai dengan tahun 2010) dan wakil bupati periode 2010-2015 : Suhar-.
2. Kepemilikan dan pengelolaan Kopada yang berada ditangan sipil dan Primkop Kartika B-05 ditangan Kodim 07/08.

*“sebenarnya ya tau klo salah. Tapi Don Bosco lurus lebih dekat, lebih hemat bensin. Lumayan mbak sekarang penumpang sepi. Toh Primkop Kartika B-05 ada di bawah TNI, enaknyanya itu. Kalo Primkopol punya polisi. Kalo Kopada ‘kan berdiri sendiri.” (Tony, pengemudi Jalur 19) (Wawancara pada tanggal 17 Oktober 2013).*

3. Kepemilikan armada Kopada oleh masyarakat yang berasal bukan dari Jalur Selatan, mayoritas pemilik berasal dari wilayah Jalur Barat -Kutoarjo-. Sedangkan mayoritas kepemilikan armada Primkop Kartika B-05 dimiliki oleh masyarakat daerah trayek, yaitu Purwodadi. Hal tersebut kemudian berpengaruh terhadap *sense of belonging* dari Pengusaha Angkutan angkutan dan masyarakat pengguna angkutan pedesaan khususnya Purwodadi ; Pengusaha Angkutan angkutan Primkop Kartika B-05 sadar akan mengikuti trayek sesuai SK Bupati Nomor 188.4/675/2004 akan mengurangi setoran, dan bagi masyarakat pengguna mengikuti trayek berarti memperlama waktu ke arah kota (khususnya anak sekolah karena dengan melewati jalur lingkar berarti lebih jauh 2 km), dan bagi pengemudi “dukungan” dari Pengusaha Angkutan dan pengguna menjadi “modal” untuk tetap melakukan penyerobotan trayek. Namun, tidak demikian dengan Pengusaha Angkutan angkutan Kopada.
4. Kepengurusan dalam tubuh Kopada didominasi oleh pemilik angkutan desa jalur A (Jalur Barat), bahkan nyaris tidak ada pengurus koperasi Kopada yang memiliki armada Jalur B → adanya konflik tersebut menguntungkan pihak Jalur A (meskipun menjadi bagian dari koperasi Kopada) karena Jalur A dan Jalur 19, 20, dan 48 memiliki beberapa rute jalan yang sama pada beberapa bagian rute (lahan yang seharusnya dikelola 4 angkutan desa dengan adanya konflik, lahan tersebut hanya dikelola Jalur A). Jadi kecenderungan pengurus Kopada (yang juga menjadi Pengusaha Angkutan Jalur A) dalam memperjuangkan hak Jalur B -trayek jalur lurus arah kota-



terbilang kurang. (lihat Tabel 3.2 Daftar Kepemilikan armada Kopada yang menjadi pengurus koperasi)

*“...lagian kita lebih takut di demo Jalur A mbak, ‘kan Jalur A malah lebih banyak dari kita. Ada 100an lebih. Udah 10 tahun’an lebih juga trayek lengkung dikelola Jalur A. ”* (Bapak Enang, Pengemudi Jalur 20) (Wawancara pada tanggal 17 Oktober 2013).

5. **Human error** pengemudi angkutan desa yang kemudian menjadi budaya – melanggar trayek-.

*“pokoke memang mau lurus seperti trayek jaman dulu. Kalo disuruh belok Don Bosco yang lain mau, baru saya ikut belok.”* (Supardi, Pengemudi Jalur 19).

Selanjutnya berdasarkan Rapat yang diadakan pada tanggal 10 Oktober 2009 Bapak Subagyo -pengurus Organda- menyatakan terkait adanya ketidak disiplinian pelaku -pengemudi- sebagai pemicu timbulnya konflik penyelenggaraan angkutan desa. Awalnya hanya pengemudi itu itu saja, lama lama yang lain ikut. (sumber : survey laporan dan evaluasi trayek angkutan tahun 2009)

6. Semakin menurunnya jumlah penumpang pada jalur lingkar selatan, sedangkan point-point *basah* seperti sekolah dan rumah sakit berada di jalur Don Bosco lurus arah kota Jalur lingkar selatan melewati perumahan warga (meskipun ada beberapa sekolah dan rumah sakit umum daerah).
7. Kurangnya kerjasama antar instansi terkait (Dishubkominpar yang membuat trayek dan Lantas yang melakukan penindakan atas pelanggaran trayek angkudes).
8. Lemahnya pengawasan tertib trayek angkutan desa oleh instansi terkait pada pertigaan Don Bosco (pos Lantas pertigaan Don Bosco).

9. Kepemilikan armada yang sekarang ini dimiliki oleh orang ke dua atau orang ketiga yang tidak mengetahui dengan baik trayek atau rute angkutan desa yang dimiliki. Sementara budaya melanggar sudah membudaya dilakukan. (Pengusaha Angkutan tidak mengetahui dengan baik permasalahan trayek angkutan desa yang dimiliki dan hanya mematok setoran angkutan)
10. “*Will*” dari institusi dan instansi terkait untuk menyelesaikan konflik penyelenggaraan angkutan desa masih jauh dari yang diharapkan.

Kepemilikan armada oleh oknum anggota Kepolisian dan Dishubkominpar menjadikan pelanggaran semakin sering dilakukan. Pengemudi angkutan Jalur 19 dan Jalur 20 kemudian merasa memiliki “*backing hukum*”, dan semakin berani melakukan pelanggaran. Kopada (Jalur B) sebagai pihak yang merasa dirugikan, melakukan aksi demonstrasi sebagai bentuk protes atas penyeborobotan jalur yang dilakukan Primkop Kartika B-05 (Jalur 19, 20, dan 48) dan yang terkesan didiamkan oleh pihak penetap trayek (Dishubkominpar) maupun Lantas sebagai pihak yang bertanggung jawab penuh atas penertiban trayek angkutan. Kepala Dinas Perhubungan dengan surat tertanggal 23 Maret 2005 Nomor 551.2/360 mengirimkan surat kepada Para Pengusaha Angkutan Angkudes Jalur 19, 20, 35, 39 dan 48 melalui Ketua Koperasi sebagai bentuk peringatan kepada para pengemudi untuk tertib trayek dan beroperasi sesuai rute angkutan desa masing - masing. Menanggapi permasalahan tersebut pada tanggal 14 September 2006, Bupati mengeluarkan surat nomor 551.2/4127/2006 ditujukan kepada Ketua PA. Primkop Kartika B-05 yang berisi penegasan kembali SK Bupati Purworejo Nomor

188.4/675/2004 tentang Jaringan trayek, kode jalur, kebutuhan armada dan rute angkutan perdesaan di Kabupaten Purworejo, sehingga jalur 19,20,35,39 dan 48 wajib menaati rute sesuai aturan yang ditetapkan yaitu dari arah Purwodadi sampai simpang 3 Don Bosko belok kiri. Ketua PA. Primkop Kartika B-05 dengan surat tertanggal 18 September 2006 Nomor B/27/IX/2006 memerintahkan kepada Pengusaha Angkutan Angkudes Jalur 19, 20 dan 48 untuk beroperasi sesuai jalur dan trayeknya. Dilain pihak pengurus Kopada dengan surat tertanggal 2 Februari 2007 Nomor 008/KPD/II/2007, mengajukan permohonan untuk dilakukannya operasi penertiban jalur sesuai Surat Keputusan Bupati Purworejo tanggal 14 September 2006 Nomor 551.2/4127/2006 Perihal Pelaksanaan Trayek Jalur 19,20 dan 48.

Pada tanggal 12, 14, 16, 20, 22, dan 27 Februari 2007 Dinas Perhubungan melaksanakan Operasi Penertiban dan Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jl. Brigjen Katamso. Kemudian Ketua PA. Primkop Kartika B-05 dengan surat tertanggal 14 November 2007 Nomor B/32/XI/2007 menghimbau kepada jalur 19, 20, dan 48 untuk kembali menaati trayek angkutan desa dengan masuk kota melewati Don Bosco sampai batas waktu pukul 07.00 WIB dan lebih dari pukul 17.00 WIB.

Pada tanggal 8 Januari 2008 jalur B menyampaikan aspirasi di depan komisi B terkait pelanggaran trayek yang dilakukan Jalur 19, 20, 35, dan 48 yaitu dengan melakukan penyerobotan jalur melewati Jalan Brigjend Katamso (Don Bosco lurus arah kota). Menindaklanjuti aspirasi Kopada (Jalur B) tersebut pada tanggal 29 Januari 2008, Dinas Perhubungan mengadakan Rakor dengan mengundang

Satlantas Polres Purworejo, Satpol PP, Pengurus Koperasi Primkop Kartika B-05, Kopada dan Primkopol, dengan hasil akan mengadakan penertiban trayek jalur 19, 20, 35, 39, dan 48 agar sesuai ketentuan yang berlaku. Selanjutnya pada tanggal 4 dan 5 (rencana 4 s/d 9) Februari 2008 Dinas Perhubungan bersama Satlantas melaksanakan operasi penertiban jalur trayek angkudes. Pengurus Primkop Kartika B-05 pada tanggal 5 Februari 2008 mengirim surat dengan Nomor : B./103/II/2008 kepada Dinas Perhubungan yang berisi permohonan untuk diberi toleransi untuk dapat melewati Jalan Brigjen Katamsa (melewati Don Bosco lurus arah kota) sebelum jam 07.00 dengan alasan :

- Mengantar anak sekolah dari arah Purwodadi yang lurus ke arah kota.
- Apabila Jalur 19, 20, 35, 39, dan 48 belok kiri sesuai trayek, maka akan terjadi perpindahan penumpang di pertigaan Don Bosko sehingga menambah biaya transportasi bagi anak sekolah (penumpang).

Selanjutnya pada tanggal 9 Februari 2008, jalur 19, 20, 35, 39, 48, perwakilan wali murid dan perwakilan anak sekolah menyampaikan aspirasi kepada Dinas Perhubungan, yang berisi permohonan bagi jalur 19, 20, 35, 39, dan 48 sebelum jam 07.00 di pertigaan Don Bosko untuk dapat melewati jalan Brigjend Katamsa (arah lurus kota). Sebagai bentuk tindak lanjut dari permohonan tersebut, pada Tanggal 11 Februari 2008 di Ruang Pringgitan, Pendopo Rumah Dinas Bupati, telah dilaksanakan rapat koordinasi penyelesaian masalah tersebut yang dipimpin oleh Bupati Purworejo. Adapun hasil rapat koordinasi tersebut adalah :

- a. Dalam jangka waktu 3 (tiga) bulan sejak tanggal 11 Februari 2008, untuk jalur 19, 20, 35, 39 dan 48 diberikan dispensasi setelah sampai

Pertigaan Don Bosko boleh lurus masuk kota sampai dengan jam 07.00 WIB dan setelah jam tersebut harus beroperasi sesuai trayek.

- b. Sebelum jam 07.00 WIB jalur 19,20,35,39 dan 48 tidak boleh mutar balik kearah Purworejo, di sepanjang jalan yang dilalui dengan jalur B, dan apabila ada pelanggaran akan diberikan sanksi dari Dinas Perhubungan.
- c. Selama 3 (tiga ) bulan, Dinas Perhubungan akan melakukan evaluasi terhadap penyelesaian permasalahan jalur B dengan jalur 19,20,35,39 dan 48 yang dilaksanakan oleh tim independen dari akademisi (perguruan tinggi).
- d. Hasil evaluasi oleh tim independen ini akan disampaikan kembali dalam rapat koordinasi dengan *stake holder* sebelum masa toleransi berakhir.

Survei dan evaluasi trayek dilakukan oleh Dishubkominpar, dibantu tim independen yang berasal dari Universitas Muhamadiyah Purworejo menghasilkan beberapa kesimpulan dan rekomendasi terkait konflik penyelenggaraan angkutan desa tersebut, antara lain :

- a. Kesimpulan, yaitu :
  1. Keberadaan armada angkudes jalur 19, 20, 35, dan 48 pada pukul 07.00-08.00 WIB dari pertigaan Don Bosco lurus arah kota bertentangan dengan dengan kesepakatan yang telah diambil pada tanggal 11 Febuari 2008 di Ruang Pringgitan,

Pendopo Rumah Dinas Bupati Purworejo. Oleh karena itu pelanggaran harus ditindak secara tegas oleh pihak yang berwenang dan menjadi perhatian bagi pihak pengelola dan Pembina.

2. Beberapa pihak yang bersengketa sudah merasa lelah atas permasalahan yang menguras energi dan waktu. Keyakinan bahwa dengan dipatuhinya SK Bupati Nomor 188.4/675/2004 dan kesepakatan tanggal 11 Februari 2008 di Ruang Pringgitan, Pendopo Rumah Dinas Bupati maka pemecahan permasalahan yang tidak kunjung usai ini dapat segera diatasi.
  3. Berdasarkan dua kali dialog (Oktober 2009) bertempat di Universitas Muhamadiyah Purworejo, yang mempertemukan pihak-pihak terkait juga dapat disimpulkan bahwa ketegasan dari pihak yang berwenang sangat diharapkan.
- b. Rekomendasi, yaitu :
1. Pemerintah Daerah Kabupaten Purworejo perlu menetapkan kesepakatan tanggal 11 Februari 2008 di Ruang Pringgitan, Rumah Dinas Bupati menjadi aturan yang mengikat secara hukum.
  2. Pemerintah Daerah, melalui lembaga yang berwenang menindak tegas setiap pelaku yang melanggar peraturan yang telah ditetapkan pada 11 Februari 2008 (setelah mempunyai kekuatan

hukum -Surat Keputusan Bupati-) sesuai dengan hukum yang berlaku (cabut ijin operasi).

3. Semua angkutan desa meningkatkan pelayanan kepada masyarakat dengan tidak mengangkut penumpang melebihi kapasitas, tidak *ngebut* dan *ngetem* di suatu tempat dalam waktu yang relatif lama.
4. Pemerintah Daerah melalui lembaga yang berwenang perlu segera melakukan sosialisasi atas rekomendasi diatas kepada seluruh paguyuban yang melakukan pembinaan angkutan desa, khususnya pihak yang terlibat sengketa yaitu Primkop Kartika B-05 dan Kopada. (*Dishubkominpar Kab. Purworejo, Survei dan Evaluasi Trayek Angkutan Desa, 2009*)

Paguyuban Usaha Angkutan Sejahtera (PUAS) -paguyuban pengemudi Primkop Kartika B-05- dengan surat tertanggal 11 Agustus 2008 Nomor 002/PAP/08/08 perihal Permohonan Peninjauan Kembali Trayek Jalur 19/20 memohon untuk diadakannya peninjauan kembali tayek jalur 19, dan jalur 20. Selanjutnya pada tanggal 13 Januari 2010 dilaksanakan Rapat Koordinasi membahas Jaringan Trayek, Kode Jalur dan Rute Angkutan Perdesaan di Kabupaten Purworejo sebagai tindak lanjut rekomendasi hasil survei dan evaluasi trayek angkutan Tahun 2009, yang berisi “ijin khusus” bagi Angkutan Perdesaan (Angkudes) jalur 19, 20, 35 dan 48, sebelum pukul 07.00 WIB dan setelah pukul 17.00 WIB diberikan dispensasi dari pertigaan Don Bosco diperbolehkan lurus ke arah kota (melewati jalan Brigjend Katamso).

Selanjutnya paguyuban Jalur 19, 20, 48, 14 dan Jalur B membuat kesepakatan bersama yang isinya antara lain:

- a. Tidak *ngetem*/ menunggu penumpang di Don Bosco.
- b. Tidak boleh lurus dari Don Bosco mulai jam 07.00 WIB – 17.00 WIB berlaku untuk jalur 19, 20, 35 dan 48.
- c. Dilarang putar balik dari Don Bosco sampai Pendowo berlaku untuk semua jalur.
- d. Untuk jalur 14 yang memiliki Trayek Ketangi agar dapat melayani sesuai trayeknya.
- e. Semua jalur agar beroperasi sesuai rute dan trayeknya masing-masing.

Beberapa armada yang tercatat melakukan penyerobotan jalur tersering dibawah pukul 10:00 WIB adalah:

**Tabel 3.3**

**Daftar Angkutan Desa yang Tercatat Melakukan Penyerobotan Jalur Tersering di Bawah Pukul 10.00 WIB**

<b>No.</b>	<b>Jalur</b>	<b>Nomor Polisi</b>	<b>Nama Pemilik</b>	<b>Pekerjaan Pemilik</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
1.	19	AA - 1234 – AC	Sugeng S	Lantas
2.	19	AA - 1246 – AC	Sugeng S	Lantas
3.	19	AA – 1264 – AC	Sugeng S	Lantas
4.	19	AA – 1012 – AC	Tasmi	Pengusaha Angkutan
5.	19	AA – 1037 – DC	Slamet	Pengusaha Angkutan
1.	20	AA – 1039 – AC	Wandi	Pengusaha Angkutan
2.	20	AA – 1033 – BC	K. Suyanto	Pengusaha Angkutan
3.	20	AA – 1011 – AC	Maksum	Pengusaha Angkutan
4.	20	AA – 1079 – AC	Supriyatun	Pengusaha Angkutan
5.	20	AA – 1059 – BC	Marti	Pengusaha Angkutan
6.	20	AA – 1016 – EC	Tasmi	Pengusaha Angkutan



1.	48	AA – 1046 – AC	Tasmi	Pengusaha Angkutan
2.	48	AA – 1032 – AC	Sumanto	Pengusaha Angkutan
3.	48	AA – 1033 – BC	Supriyatun	Pengusaha Angkutan
4.	48	AA – 1055 – AC	Supriyatun	Pengusaha Angkutan

Sumber : *LP3M ADIL (berdasarkan pada pengamatan secara langsung dilapangan: 2011).*

Tabel diatas merupakan bukti terkait an efektifitas implementasi hasil pertemuan pada 11 Febuari 2008, survei dan evaluasi trayek tahun 2009 maupun hasil keputusan rapat koordinasi tertanggal 13 Januari 2010 yang berisi “pemakluman” bagi Primkop Kartika B-05 terkait jalur dalam trayek angkutan desa. Hasil kesepakatan yang muncul pada Febuari 2010 -SK Bupati Nomor 188.4/43/2010- tersebut hanya ditaati selama kisaran 2-3 bulan oleh pihak - pihak yang terlibat konflik. Dengan adanya kesepakatan tersebut, Primkop Kartika B-05 pada pertigaan Don Bosco diperbolehkan untuk melewati jalur lurus arah kota sebelum pukul 07:00 WIB dan setelah pukul 17:00 WIB dengan tidak diperbolehkan untuk menaikkan penumpang, dan hanya diperbolehkan untuk menurunkan penumpang sepanjang jalan pertigaan Don Bosco sampai dengan pertigaan SMP N 1 Purworejo (posisi). Mulanya keputusan tersebut dilatar belakangi oleh kepentingan dan pelayanan anak sekolah yang berasal dari daerah Purwodadi. Namun, keputusan kemudian tersebut justru digunakan sebagai awal penyerobotan jalur berlaku sebagai sebuah hukum kebiasaan dan sesuatu yang ajeg karena hukum dan fungsi kritis hukum tidak lagi dapat berfungsi sesuai dengan ketentuannya yang bersifat adil dan memaksa.

Merasa semua tindakan yang diambil, sebagai respon atas dirugikannya Kopada dengan adanya penyerobotan jalur oleh Primkop Kartika B-05, tidak

membawa suatu perubahan yang berarti, pada November 2010 Kopada secara resmi mendatangi kantor LP3M ADIL yang bertempat di Jalan WR. Supratman No. 216 Cangkrep Lor, Purworejo. Pada 20 November 2011 melalui LP3M ADIL Kopada meminta kepada institusi terkait untuk berlangsung kembali musyawarah pihak yang berkonflik (Tomy Pratomo ketua Paguyuban Pengemudi -PUAS- Primkop Kartika B-05, Untung Mariyo ketua Paguyuban Pengemudi Kopada -Santoso-, dan Isfa Ali Ketua Paguyuban Pengemudi Primkopol) yang bertempat dikantor Dishubkominpar menghasilkan suatu kesepakatan bersama, yaitu :

1. Semua angkutan tidak boleh *ngetem* dipertigaan Don Bosco.
2. Angkutan jalur 19, 20, 35, 48 tidak boleh lurus ke utara pertigaan Don Bosco mulai pukul 07:00 WIB sampai 19:00 WIB.
3. Semua angkutan tidak boleh putar balik dari pertigaan Don Bosco sampai perempatan pendowo.
4. Khusus jalur 14 harus tetap melayani trayek Purworejo – Ketangi.
5. Semua jalur agar beroperasi sesuai rute dan trayek masing – masing.(sumber : <http://www.seputarjawatengah.com/2010/06/13>)

Merasa haknya dikebiri oleh pihak – pihak yang seharusnya melakukan pengawasan terkaitnya kepastian penerimaan hak tersebut, Kopada mengirimkan surat pernyataan kepada Bupati Purworejo tertanggal 08 Mei 2012 yang berisi pernyataan sikap, antara lain:

- a. Bahwa kami selama ini sudah berusaha menjalankan sebagaimana ketentuan maupun kewajiban berdasarkan Undang-Undang maupun Peraturan Daerah, termasuk mengenai pembayaran izin retribusi

Trayek, maupun pembayaran Retribusi terminal , dan berdasarkan itu semua mestinya Pemerintah daerah memberikan keseimbangan antara Kewajiban dan Hak kami.

- b. Bahwa kami benar-benar sudah merasa dirugikan atas ketidaktegasan Pemerintah Daerah dalam menanggapi permasalahan ini.
- c. Bahwa kami Paguyuban jalur B sudah tidak merasa nyaman dalam melakukan trayek di jalur kami sendiri. Penyerobotan jalur yang dilakukan Angkudes jalur 19,20, dan 48 yang sudah bertahun-tahun cenderung dibiarkan dan tidak ada penindakan dengan tegas.
- d. Kami benar-benar merasakan telah menjadi korban kebijakan, sehingga secara tidak langsung dibiarkan berbenturan dan berselisih dengan jalur lain, atau masyarakat dengan masyarakat yang pada akhirnya menjadikan situasi yang tidak harmonis.
- e. Maka oleh karena hal tersebut, mulai dengan saat ini kami paguyuban angkudes jalur “B” akan melakukan ***penundaan pembayaran Retribusi*** sebelum Pemerintah Daerah melalui instansi terkait menyeimbangkan ketentuan Perundang-undangan maupun Peraturan daerah yang ada hingga menjalankan penertiban atau melakukan tindakan tegas atas adanya pelanggaran trayek sebagaimana ketentuan yang berlaku.

- f. Dan bilamana tetap tidak dilakukan penyelesaian maupun penindakan atas permasalahan tersebut, maka kami siap membawa permasalahan ini ke jalur hukum. (Purworejo, 08 Mei 2012)

Pada tanggal 08 Mei 2012 Paguyuban Jalur B dengan didampingi LSM Adil melakukan dialog dengan Dinhubkominpar bersama Lantas yang berisi permohonan untuk dilaksanakannya operasi penertiban jalur trayek sesuai Keputusan Bupati Nomor 188.4/43/2010 tentang Jaringan Trayek, Kode Jalur dan Rute Angkutan Perdesaan di Kabupaten Purworejo. Pada tanggal 9 Mei 2012 Dishubkominpar bersama Lantas, Satpol PP melaksanakan penertiban dan pemeriksaan perijinan dan laik jalan. Di lain pihak Angkudes jalur 19, 20, 35 dan 48 sekitar pukul 09.00 WIB melakukan aksi mogok tidak beroperasi di selatan pertigaan Don Bosco dan pada sekitar jam 12.00 WIB beroperasi kembali tetapi masih tetap melanggar jalur yang sudah ditetapkan. Pada tanggal 10 Mei 2012 dilaksanakan operasi penertiban hari ke dua, begitu juga aksi mogok dan pelanggaran trayek yang dilakukan Angkudes jalur 19, 20, 35 dan 48.

Perkembangan terakhir adalah diadakannya audiensi yang bertempat di Kantor Pendopo Bupati pada tanggal 6 Februari 2013 dipimpin oleh Bupati Kabupaten Purworejo, dan dihadiri oleh Plt Dishubkominpar, Kabag Lalulintas dan Angkutan Dishubkominpar, dan Kasatlantas Kabupaten Purworejo, Pengurus Koperasi Kopada, Pengurus Koperasi Primkop Kartika B-05, Organda, serta perwakilan Pengusaha Angkutan Kopada dan Primkop Kartika B-05. Secara langsung Tommy, Ketua Paguyuban Jalur 19 dan 20 mengatakan bahwa aksi demo yang selama ini dilakukan jalur 19 dan 20 akan tetap dilakukan meskipun hal

tersebut melanggar trayek yang sudah ditentukan. *“Kalau Jalur 19 dan 20 tetap disuruh belok, saya gak yakin anak - anak akan ikut belok sesuai ketentuan yang sudah ada”*(Tommy). Audiensi tersebut menghasilkan suatu keputusan agar tetap dilaksanakannya tertib jalur sesuai trayek angkutan masing – masing.

Pada tanggal 11 Febuari 2013 Dishubkominpar melakukan pengawasan dan menertibkan trayek untuk angkutan yang memiliki rute Don Bosco Belok kiri yang kemudian disambut aksi mogok dan menjajarkan armada angkutan desa sepanjang pertigaan Don Bosco sampai dengan pukul 14.00 WIB. Selanjutnya, pada tanggal 12 Febuari 2013 Dishubkominpar kembali melakukan tindakan serupa dan kembali disambut dengan aksi mogok oleh jalur 19 dan 20. Ironisnya hukum yang sudah (terkesan) *“fleksibel”* tersebut masih ditanggapi dengan tetap dilakukannya penyerobotan jalur oleh Primkop Kartika B-05 dan tidak mendapat tindakan tegas dari pihak Lantas. Kemudian pada Juli 2013, Jalur B melakukan aksi protes melalui penempelan stiker yg bertuliskan *“piye brow? sing gawe aturan ora biso ngatur toh?”*, *“piye brow? Aturane wis bubrah toh?”*, *“piye brow? Yen ora peka ateges pekok toh?”*. Saling berbalas stiker, armada jalur 19 dan 20 turut menempel *“Senasip seperjuangan podo guyub rukun.”*

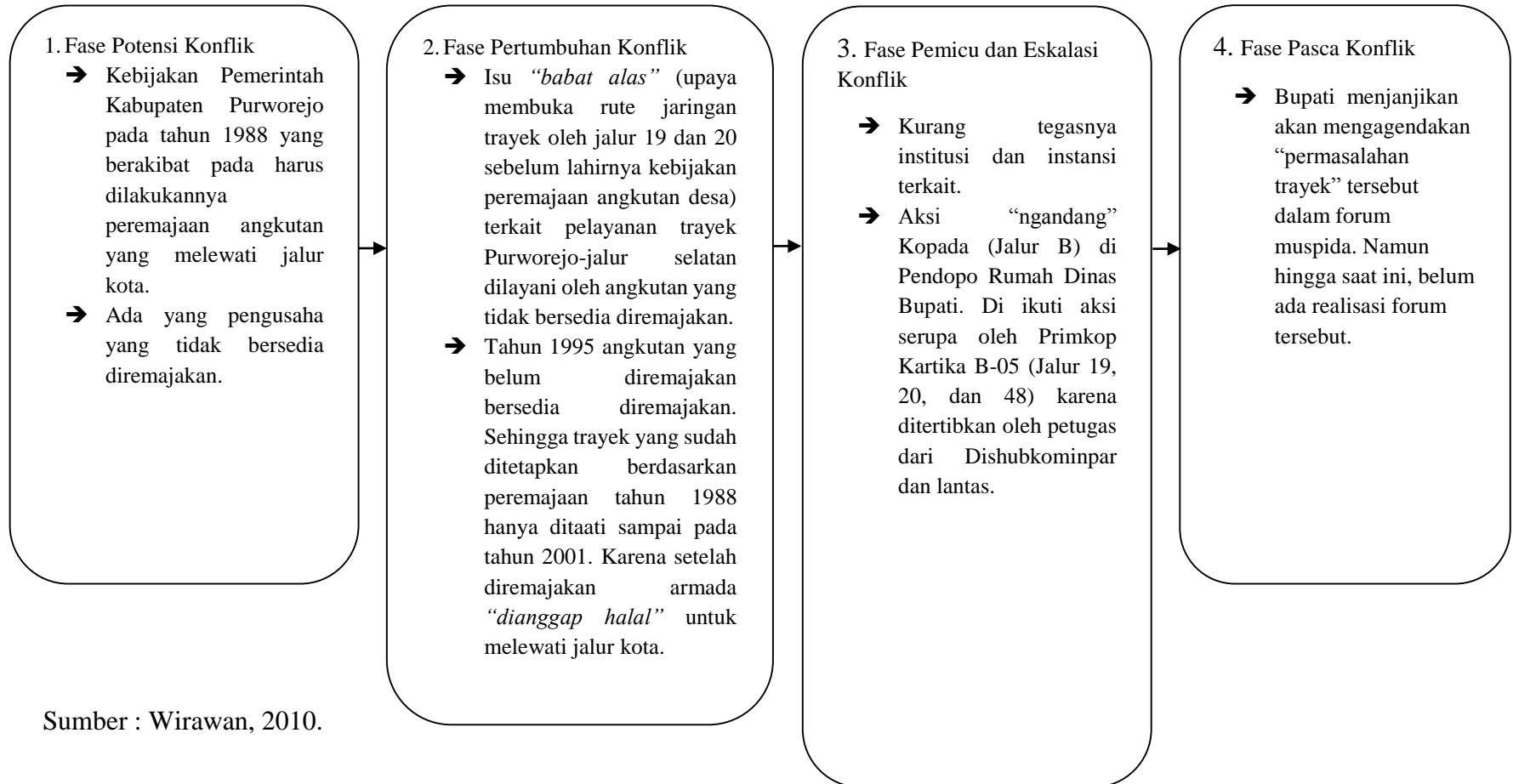
Sampai dengan saat ini konflik antara Kopada dan Primkop Kartika B-05 dalam penyelenggaraan angkudes di Kabupaten Purworejo masih belum terselesaikan. Hal tersebut tentu menjadi pekerjaan rumah bagi pemerintah Kabupaten Purworejo, khususnya instansi dan institusi terkait di Kabupaten Purworejo.

**B.2. Identifikasi Keterlibatan *Stakeholder* dalam Konflik Penyelenggaraan Angkutan Desa di Kabupaten Purworejo berdasarkan Teori Fase Konflik menurut Donald Rothchild dan Candra Lekha Sriram**

Berdasarkan kronologi konflik antara Primkop Kartika B-05 dan Kopada dalam penyelenggaraan angkutan desa di Kabupaten Purworejo pada sub bab sebelumnya dapat diketahui bentuk aksi reaksi yang telah dilakukan masing-masing *stake holder*, mulai dari pemerintah melalui Dishubkominpar dan Lantas dalam menanggapi permasalahan yang timbul akibat penyerobotan trayek angkutan desa, dan pihak yang berkonflik yaitu Primkop Kartika B-05 dan Kopada.

**Gambar 3.2**

**Bagan Kronologi Konflik Berdasarkan Teori Fase Konflik Donald Rothchild dan Candra Lekha Sriram**



Berikut analisis keterlibatan *stake holder* dalam konflik yang menghambat proses penyelesaian konflik penyelenggaraan angkutan desa tersebut:

1. Kurangnya kerjasama antar instansi terkait, yaitu Dishubkominpar sebagai pembuat jaringan trayek dan rute angkutan desa, dan Lantas sebagai pihak yang menindak adanya pelanggaran hukum terkait lalulintas dan angkutan jalan.
2. Kurangnya ketegasan Pemerintah Daerah, Dishubkominpar, dan Lantas dalam implemetasi undang-undang dan peraturan terkait. Contoh : Pemerintah Daerah (Bupati) melalui Dishubkominpar, membekukan trayek angkutan yang beroperasi tidak sesuai dengan trayek yang dimiliki.
3. Adanya manipulasi jumlah armada yang dibutuhkan berdasarkan rasio kendaraan dan potensi penumpang pada masa pengadaan angkutan desa yang kemudian berdampak pada minimnya jumlah penumpang angkutan desa yang diperebutkan banyak angkutan desa.
4. Adanya manipulasi data kepemilikan angkutan desa, oleh oknum instansi terkait seperti Dishubkominpar dan Lantas yang berakibat pada kurangnya ketegasan penegak hukum dalam pelanggaran hukum. Beberapa angkutan desa dimiliki oknum penegak hukum dengan data kepemilikan armada menggunakan “nama” masyarakat umum.
5. Adanya unsur perlindungan kepada salah satu pihak yang terlibat konflik (Jalur 19 dan 20) oleh Bupati dan Wakil Bupati terpilih karena faktor kedaerahan yang



sama dan terlibat dalam tim sukses pemenangan Bupati dan wakil Bupati terpilih. (Drs. Mahsun Zain M.Ag dan Suhar).

6. Kurangnya peran serta Koperasi dalam penyelesaian konflik. Koperasi Primkop Kartika B-05 hanya sebagai biro jasa, dimana pemilik armada bukan anggota koperasi (berarti Koperasi tidak memiliki kewajiban terkait kesejahteraan anggota), dan kepengurusan dalam Koperasi Kopada di dominasi oleh pemilik angkutan Jalur A yang diuntungkan dengan keberadaan konflik tersebut (rute lengkong).

### **B.3. Langkah Penyelesaian Konflik dalam Konflik Penyelenggaraan Angkutan Desa di Kabupaten Purworejo**

#### **B.3.1. Analisis Dampak Konflik dalam Penyelenggaraan Angkutan Desa di Kabupaten Purworejo**

*Goal* dari berbagai upaya yang dilakukan masing-masing *stake holder* demi terselesaikannya konflik penyelenggaraan angkutan desa tersebut ternyata masih jauh dari yang diharapkan masing-masing pihak. Ada indikasi terkait pembiaran konflik dengan harapan akan terselesaikannya konflik dengan sendirinya. Hal tersebut merupakan satu dari lima mitos penghambat dalam teori manajemen konflik. (William Hendricks, 2000: 2). Hal inilah yang membuat seolah-olah konflik mereda. Yang sebenarnya terjadi adalah konflik “menunggu” untuk benar-benar mencapai posisi klimaks.

*“Untuk pertigaan Don Bosco belok tetap tidak mau, agar antar pengemudi harmonis, konflik selesai. Wong sama-sama cari makan. Sudah*

*adem ayem kurang lebih satu tahun mbak.”*(Bapak Supriyanto, Pengemudi Jalur 19) (Wawancara pada tanggal 17 Oktober 2013)

*“Jalur B sudah tidak mempermasalahkan kita lurus. Dulu pertigaan Don Bosco belok karena masih diesel, setelah peremajaan harusnya jalur dikembalikan seperti semula”* (Bapak Enang, Pengemudi Jalur 20) (Wawancara pada tanggal 17 Oktober 2013)

Keberadaan konflik penyelenggaraan angkutan desa ini jelas menjadi indikator terkait keberhasilan Pemerintah Kabupaten Purworejo yang belum tercapai dalam pencapaian visi dan misi Kabupaten. Visi dan Misi Kabupaten Purworejo, jelas di paparkan *“Terwujudnya masyarakat Purworejo yang sejahtera, beriman, jujur, adil, mandiri, dan patriotik.”* melalui perwujudan kondisi aman, tertib, dan damai serta pengamalan Pancasila dalam kehidupan bermasyarakat. Point sejahtera dan adil dalam pengamalan Pancasila tentu masih jauh dari harapan dengan adanya tindak penyerobotan jalur dalam penyelenggaraan angkutan desa di Kabupaten Purworejo. Hubungan antar pengemudi menjadi tidak harmonis, tentu ini berarti belum sejahtera. Selanjutnya adalah point adil, tentu masih juga jauh dari yang di cita-citakan karena masih belum adanya tindak tegas dalam penegakan hukum (penyerobotan jalur) yang berlaku, setelah masyarakat melaksanakan kewajiban mereka dalam membayar retribusi dan biaya operasional terkait usaha angkutan desa.

Menurut Wirawan (Konflik dan Manajemen Konflik, 2009 :110) keberadaan konflik merusak sistem : menurunkan saling tergantung dalam

organisasi dan menimbulkan ketidakpastian serta menurunkan produktivitas : mogok kerja, sabotase. Tupoksi diantara Dishubkominpar selaku penerbit trayek angkutan dan Lantas selaku penegak hukum terkait implementasi trayek yang diterbitkan menjadi “uap” panas tersendiri akibat dari konflik tersebut. Lebih lanjut mengenai kewajiban “mengayomi” dari pihak koperasi dinilai kurang dalam penyelesaian konflik. Hal tersebut membuktikan bahwa dengan adanya konflik berdampak pada turunnya saling ketergantungan dalam organisasi dan menimbulkan ketidakpastian serta menurunkan produktivitas. Yang seharusnya terjadi adalah kerjasama antar organisasi dengan cara sinkronisasi tugas dan fungsi, serta kewajiban dan wewenang. Kemudian terkait produktivitas karena konflik yang belum terselesaikan ;

*“...Puluhan angkutan Jalur B protes soal rute yang diserobot jalu lain dengan memarkirkan armadanya di halaman Pendopo Rumah Dinas Bupati sejak Minggu, 10 Maret 2013. Akibatnya sejumlah penumpang di rute Jalur B hingga perempatan Pendowo Purwodadi terlantar. (Harian Jawa Pos, 14 Maret 2013)*

### **B.3.2. Hambatan Penyelesaian Konflik dalam Penyelenggaraan Angkutan Desa di Kabupaten Purworejo**

Selama ini upaya menyelesaikan konflik penyerobotan jalur dalam penyelenggaraan angkutan desa ditemui beberapa hambatan. Berdasarkan pengamatan yang dilakukan, kendala-kendala tersebut adalah :

1. Perbedaan persepsi mengenai sumber konflik, dimana masing-masing pihak merasa memperjuangkan hak.

*“Jalur B harus menerima, sing mbabat alas sini kok kalah..ya gak mau.”* (Bapak Suprayitno, Pengemudi Jalur 19) (Wawancara pada tanggal 18 Oktober 2013)

*“pokoke memang mau lurus seperti trayek jaman dulu.”* (Bapak Supardi, Pengemudi Jalur 19) (Wawancara pada tanggal 17 Oktober 2013)

*“Jalur B sudah tidak mempermasalahkan kita lurus. Dulu pertigaan Don Bosco belok karena masih diesel, setelah peremajaan harusnya jalur dikembalikan seperti semula”* (Bapak Enang, Pengemudi Jalur 20) (Wawancara pada tanggal 17 Oktober 2013)

Dilain pihak, Jalur B (Kopada) merasa sudah mengikuti aturan dengan membayar retribusi terminal dan operasional Koperasi. Sudah seharusnya mendapatkan hak dengan dapat beroperasi sesuai dengan trayek yang sudah ditetapkan dengan tegaknya hukum yang berlaku (sanksi terhadap penyerobotan trayek).

2. Kondisi politik yang kurang stabil yang kemudian berkaitan dengan produk kebijakan yang dikeluarkan dan “will” pemerintah untuk menyelesaikan konflik.

*“Pemerintah tidak pernah melaksanakan hasil kesepakatan. Instruksi Bupati sudah jelas, sebelum ada penataan jalur oleh pemerintah Kabupaten Purworejo semua jalur sesuai Kartu Pengawas. Pernyataan Sekda aka nada pembahasan setelah perbaikan jalur lingkaran selatan selesai diperbaiki. Pernyataan Kepala Dishubkominpar dan Lantas tidak sanggup menyelesaikan konflik dan akan dibahas di forum muspida bulan ini, Maret 2013”* (Bapak Suryono, Pengurus Paguyuban Pengemudi Jalur B)

*“sebenarnya kalau dijaga ketat tidak akan melanggar, tapi alasan perhubungan dan lantas keterbatasan sumber daya. Kita sedang menunggu*

*rapat Muspida.* (Bapak Muh.Djuri, Ketua Koperasi Kopada) (Wawancara pada tanggal 20 Oktober 2013)

*“Upaya yang dijalankan hanya bersifat formalitas. Tidak dijalankan dengan baik.”* (Bapak Suyanto, Pengemudi Jalur B) (Wawancara pada tanggal 18 Oktober 2013)

3. Lemahnya koordinasi, komitmen, dan kerjasama antar institusi dan instansi terkait.

4. Kurangnya sosialisasi terkait trayek angkutan desa masing-masing Jalur ketika pengadaan dan pembelian angkutan desa.

*“Trayek tidak ada penjelasan belok lengkung. Hanya Purworejo-Purwodadi PP”* (Bapak Tony, Pengemudi Jalur 19) (Wawancara pada tanggal 17 Oktober 2013)

5. *Human error* pengemudi.

6. Kurangnya peran serta Koperasi sebagai “wadah” bagi anggota dalam mengayomi anggota.

Namun, kaitannya dalam hal ini menurut penuturan Ketua Koperasi Primkop Kartika B-05 Koperasi Primkip Kartika B-05, Kapten Ahmad Qoyim, hanya menyediakan “biro jasa” sebagai “wadah” bagi angkutan desa yang kala itu belum terwadahi. Beliau menambahkan bahwa anggota pengusaha angkutan membeli trayek atas nama pribadi, bukan atas nama Koperasi Primkopad B-05. Hal ini disebabkan karena pengusaha angkutan, bukan anggota Koperasi Kartika B-05. Di lain pihak, kepemilikan armada “jalur A” yang dinilai

diuntungkan dengan adanya konflik tersebut oleh pengurus mendominasi kepengurusan dalam tubuh Koperasi Kopada.

### **B.3.3. Langkah Penyelesaian Konflik dalam Konflik**

Berdasarkan hasil pengamatan konflik yang terjadi antara Primkop Kartika B-05 (Jalur 19 dan 20) dan Kopada (Jalur B) ada beberapa langkah penyelesaian yang dapat dilakukan untuk menyelesaikan konflik tersebut, yaitu:

1. Survei dan evaluasi trayek angkutan desa oleh Dishubkominpar. (yang seharusnya sudah dilakukan setiap 5 tahun sekali)
2. Dialog secara terpisah, masing-masing oleh Pemerintah untuk primkop Kartika B-05 (Jalur 19 dan 20) dan Kopada (Jalur B).
3. Dialog interaktif, yang mengundang semua pihak yang terkait, mulai dari Pengurus Koperasi Primkop Kartika B-05 dan Kopada, Perwakilan Pengusaha Angkutan Primkop Kartika B-05 dan Kopada, Perwakilan Pengemudi Angkutan Primkop Kartika B-05 dan Kopada, Muspida, Lantas, Dishubkominpar, dan Organda.
4. Memaksimalkan kerjasama antara Dishubkominpar dan Lantas untuk melakukan penertiban trayek angkutan desa. (Dishubkominpar dan Lantas menggandeng Koperasi untuk membangun “Pos Pengawasan Terpadu” yang bertempat di Bundaran Posis, sebelum SMP N 1 Purworejo.

5. Pengadaan “uang insentif” bagi penjaga “Pos Pengawasan Terpadu” agar dapat berjalan maksimal sampai dengan pukul 17.00 WIB sesuai kesepakatan 11 Februari 2008. “Uang Insentif” berasal dari kekayaan koperasi terkait dan iuran sukarela pengemudi angkutan desa yang bersangkutan, mengingat jam kerja “Pos Pengawasan Terpadu” lebih panjang dibandingkan dengan jam kerja kantor. Hal ini dilakukan untuk mengantisipasi adanya “uang rokok” yang dipungut oleh petugas yang berakibat pada tidak maksimalnya “Pos Pengawasan terpadu”.

6. Penataan kembali peraturan terkait trayek angkutan desa khususnya jalur 19, 20, 35, dan 48 dengan membaginya menjadi dua rute, yaitu :

a. Pada bulan pertama (ganjil), Jalur 19 dan Jalur 35 dengan jumlah armada sebanyak 39 unit melewati Jalan Sukarno Hatta (pertigaan Don Bosco) belok kiri. Sementara Jalur 20 dan Jalur 48 dengan jumlah armada sebanyak 33 unit melewati Jalan Brigjend Katamso (pertigaan Don Bosco) lurus arah kota.

b. Pada bulan kedua (genap), Jalur 20 dan Jalur 48 melewati Jalan Sukarno Hatta (pertigaan Don Bosco) belok kiri. Sementara Jalur 19 dan Jalur 35 melewati Jalan Brigjend Katamso (pertigaan Don Bosco) lurus arah kota.

7. Penentuan terkait jalur sibak (Jalur 30, 31, 32, 33, 35, 39, dan 48) yang memungkinkan memicu kembali memanasnya konflik, karena jalur

tersebut juga melakukan pelanggaran trayek. Terdapat dua alternative pilihan, yaitu :

a. Tetap diadakan dengan juga mengadakan “Pos Pengawasan Terpadu” di sebelah barat SMP N 1 Purworejo untuk jalur sibak.

b. Dihapuskan, dengan sebelumnya melakukan survei dan evaluasi trayek angkutan dan kebutuhan pelayanan masyarakat sibak terkait jalur 30, 31, 32, 33, 35, 39, dan 48)

8. Lahirnya SK Bupati (kesepakatan memiliki kekuatan hukum yang mengikat) terkait hasil Dialog Interaktif.

9. Sosialisasi SK Bupati terkait Dialog Interaktif kepada semua pihak yang terkait.

Langkah penyelesaian konflik lain yang juga dapat dilakukan adalah dengan “**membekukan trayek**” pihak yang melakukan pelanggaran trayek oleh Pemerintah Kabupaten Purworejo, melalui Dishubkominpar Kabupaten Purworejo dengan pertimbangan DPRD dan Koperasi. Selanjutnya dapat melakukan pengajuan trayek baru, setelah diadakannya survei dan evaluasi trayek yang diajukan. Sesuai dengan Peraturan Daerah Kabupaten Purworejo Nomor 11 Tahun 2001 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum, lebih jelas mengenai retribusi izin trayek atau izin operasi dalam pasal 3, perizinan trayek pasal 5 sampai dengan 8, dan pencabutan izin trayek pada pasal 15.



## **C. PENUTUP**

### **C.1. Kesimpulan**

Dari hasil penelitian lapangan dan hasil analisis yang telah dituangkan pada bab sebelumnya, maka kesimpulan yang relevan diajukan dari penelitian konflik antara Primkop Kartika B-05 dan Kopada adalah :

1. Adanya perbedaan persepsi dari masing-masing pihak yang berkonflik, penyebab konflik, terkait kebijakan yang dibuat oleh pemerintah Kabupaten Purworejo pada tahun 1988 tentang peremajaan angkutan umum guna mengurangi kebisingan dan polusi kota.
2. Kurang optimalnya peran pemerintah daerah Kabupaten Purworejo sebagai mediator dalam upaya mendamaikan dan menyelesaikan konflik terkait trayek angkutan tersebut.
3. Adanya konflik kepentingan yang berakar pada konflik ekonomi dan politik.
4. Adanya benturan antar *stake holder*: konflik kepentingan yang berakar pada konflik ekonomi dan politik.
5. Pola-pola kebijakan institusi maupun instansi terkait yang mengarah pada “keselamatan politik” pemegang jabatan terkait menjadikan konflik trayek angkutan tersebut masih belum dapat diselesaikan sampai dengan saat ini.

## **C.2. Rekomendasi**

Dari kesimpulan yang telah diuraikan, beberapa rekomendasi yang relevan dikemukakan untuk menunjang keberhasilan dalam langkah penyelesaian konflik penyelenggaraan angkutan desa di Kabupaten Purworejo adalah :

1. Menyamakan persepsi terkait penyebab konflik agar semua pihak yang terlibat memiliki “*will*” untuk menyelesaikan konflik dengan damai.
2. Meningkatkan koordinasi, komitmen dan kerjasama pihak – pihak yang terlibat dalam penyelenggaraan terkait penyelesaian konflik trayek angkutan desa.
3. Membuat regulasi atau landasan hukum yang dapat memberikan legitimasi dalam pelaksanaan kebijakan, program, dan kegiatan untuk mendukung upaya penyelesaian konflik penyelenggaraan angkutan desa.
4. Pemerintah Daerah melalui lembaga yang berwenang perlu segera melakukan sosialisasi atas rekomendasi diatas kepada seluruh paguyuban yang melakukan pembinaan angkutan desa, khususnya pihak yang terlibat sengketa yaitu Primkop Kartika B-05 dan Kopada.
5. Perlu adanya peningkatan kesadaran semua pihak untuk taat dalam implementasi dari kebijakan maupun Undang-Undang yang telah dibuat.

## DAFTAR RUJUKAN

### **Buku**

William Hendricks. 2000. *Bagaimana Mengelola Konflik*. PT Bumi Aksara : Jakarta.

Wirawan.2010. *Konflik dan manajemen Konflik*. Jakarta: Salemba Humanika.

### **Internet**

<http://www.KRjogya.com/2013/03/13/ Pemkab Kaji Trayek Kopada Jalur Purworejo-Purwodadi> diunduh pada tanggal 02 oktober 2013

<http://www.suamerdeka.com/2013/02/02/ perwakilan jalur B mengadu ke Bupati> diunduh pada tanggal 02 oktober 2013

<http://www.KRjogya.com/2012/05/09/ angkot jalur B datangi dishubkominpar> diunduh pada tanggal 8 Januari 2013