



Homepage Journal: <https://jurnal.unismuhpalu.ac.id/index.php/JKS>

Peran Dinas Perhubungan Dalam Penataan Trayek Angkutan Umum Di Kabupaten Manggarai (Studi Kasus Di Kecamatan Langke Rembong)

The Role of the Transportation Agency in Arranging Public Transportation Routes in Manggarai Regency (Case Study in Langke Rembong District)

Lucianus Grachiano Roge¹, Marthina Raga Lay², Jim Briand Kolianan³, Adriana Rodina Fallo⁴

^{1,2,3,4} Program Studi Ilmu Administrasi Negara, Universitas Nusa Cendana – Indonesia

*Corresponding Author: E-mail: rogeluckyano@gmail.com¹, marthina.lay@staf.undana.ac.id², jim.kolianan@staf.undana.ac.id³, adrianafallo@icloud.com⁴

Artikel Penelitian

ABSTRAK

Article History:

Received: 12 Feb, 2026

Revised: 27 Mar, 2026

Accepted: 22 Apr, 2026

Kata Kunci:

Angkutan Umum, Langke Rembong Peran Dinas Perhubungan, Penataan Trayek, Tata Kelola Perkotaan

Keywords:

Public Transportation, Langke Rembong, Role of the Transportation Agency, Route Planning, Urban Governance

DOI: [10.56338/jks.v9i4.10883](https://doi.org/10.56338/jks.v9i4.10883)

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis peran Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai dalam penataan trayek angkutan umum di Kecamatan Langke Rembong, yang merupakan pusat administrasi dan ekonomi kabupaten. Menggunakan teori peran organisasi yang dikemukakan oleh Siagian (2003), penelitian ini mengevaluasi tiga dimensi utama: peran interpersonal, informasional, dan pengambilan keputusan. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan desain studi kasus. Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara mendalam dengan 17 informan, termasuk pejabat dinas, operator angkutan, dan penumpang, serta observasi lapangan dan analisis dokumentasi Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) periode 2021-2023. Hasil penelitian menunjukkan bahwa peran Dinas Perhubungan belum berjalan optimal. Pada dimensi interpersonal, komunikasi persuasif yang dilakukan belum mampu mendorong kepatuhan sopir secara berkelanjutan. Secara informasional, ketergantungan pada pengelolaan data manual dan sosialisasi yang tidak konsisten menyebabkan kesenjangan informasi yang signifikan. Pada dimensi pengambilan keputusan, ketiadaan terminal pusat serta stagnasi pengujian kelaikan kendaraan (KIR). Studi ini merekomendasikan implementasi sistem informasi digital, prioritas akreditasi KIR, dan pembangunan infrastruktur terpusat untuk menciptakan ekosistem transportasi yang lebih tertib dan aman di Manggarai.

ABSTRACT

This study aims to analyze the role of the Transportation Department of Manggarai Regency in the management of public transport routes in Langke Rembong District, which serves as the administrative and economic hub of the regency.

Utilizing the organizational role theory proposed by Siagian (2003), the research evaluates three key dimensions: interpersonal, informational, and decision-making roles. The research employs a qualitative descriptive approach with a case study design. Data collection was conducted through in-depth interviews with 17 informants, including department officials, transport operators, and passengers, supplemented by field observations and documentation analysis of the Government Institution Performance Accountability Reports (LKIP) from 2021 to 2023. The findings reveal that the role of the Transportation Department has not been optimal. In the interpersonal dimension, while persuasive communication exists, it has failed to foster sustainable compliance among drivers. Informationally, the reliance on manual data management and inconsistent socialization has created significant information gaps. In the decision-making dimension, the absence of a central terminal and the stagnation of vehicle roadworthiness testing (KIR). The study recommends the implementation of digital information systems, the prioritization of KIR accreditation, and the development of centralized infrastructure to create a more orderly and safe transportation ecosystem in Manggarai.

PENDAHULUAN

Transportasi publik merupakan elemen vital dalam mendukung mobilitas masyarakat dan pembangunan suatu wilayah, yang berfungsi sebagai indikator kualitas tata kelola pemerintahan dalam menyediakan pelayanan publik yang adil dan merata. Kehadirannya tidak hanya berfungsi sebagai sarana pergerakan manusia dan barang, tetapi juga sebagai pendorong efisiensi tata ruang kota dan penekan pertumbuhan kendaraan pribadi. Sistem transportasi publik yang tertata dengan baik mampu mengurangi kemacetan, menurunkan tingkat polusi, serta memberikan akses yang lebih inklusif bagi kelompok masyarakat ekonomi rendah yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Oleh karena itu, pengembangan transportasi publik merupakan salah satu agenda strategis pemerintah dalam mewujudkan pembangunan berkelanjutan sebagaimana diamanatkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024.

Secara normatif, penyelenggaraan angkutan umum di Indonesia diatur secara jelas dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang ini menekankan pentingnya keberadaan sistem angkutan umum yang tertib, teratur, serta memperhatikan prinsip keselamatan dan keamanan pengguna jalan. Namun, implementasi di tingkat daerah seringkali menghadapi tantangan geografis dan administratif yang kompleks. Di Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT), perkembangan infrastruktur jalan menunjukkan kemajuan, namun aspek pelayanan angkutan umum masih tertinggal. Dominasi kendaraan pribadi, terutama sepeda motor, mengindikasikan rendahnya ketergantungan masyarakat terhadap transportasi umum massal, yang berdampak pada peningkatan angka kecelakaan lalu lintas dan ketidakteraturan mobilitas perkotaan.

Kecamatan Langke Rembong, sebagai pusat administrasi dan perekonomian Kabupaten Manggarai, memiliki karakteristik wilayah dataran tinggi dengan ketinggian sekitar 1.171,5 meter di atas permukaan laut. Kondisi geografis ini memengaruhi pola permukiman yang tersebar serta aktivitas masyarakat sehari-hari, sehingga penataan trayek angkutan umum sangat dibutuhkan untuk menjamin keterhubungan antarwilayah. Namun, data Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai Tahun 2021 menunjukkan potret yang memprihatinkan, di mana rasio izin trayek angkutan umum hanya mencapai 0,1 dari target 0,4, yang berarti tingkat realisasinya hanya sekitar 25%. Hal ini menandakan bahwa mayoritas angkutan umum yang beroperasi di Kecamatan Langke Rembong dilakukan secara ilegal tanpa izin trayek yang sah, menciptakan ketidakpastian hukum dan risiko keselamatan bagi masyarakat.

Permasalahan transportasi di Langke Rembong mencakup aspek legalitas, teknis, dan operasional. Dari sisi teknis, sejak tahun 2022, pelaksanaan uji KIR di Kabupaten Manggarai terhenti karena ketidakpatuhan pengemudi akan kelaikan kendaraan, sehingga kelaikan teknis kendaraan yang beroperasi tidak dapat dijamin secara formal. Dari sisi operasional, sering dijumpai pengemudi

angkutan umum (bemo/minibus) yang melanggar jalur trayek resmi atau berebut penumpang di badan jalan karena ketiadaan terminal di pusat kota. Fenomena "terminal bayangan" dan penggunaan kendaraan berpelat hitam untuk angkutan umum memperlihatkan lemahnya penataan dan pengawasan dari pihak berwenang serta rendahnya kepatuhan operator terhadap regulasi yang berlaku.

Dalam kajian administrasi publik, peran institusi pemerintah sangat krusial dalam menjembatani antara kebijakan formal dan praktik di lapangan. Sondang P. Siagian (2003) mengemukakan bahwa peran organisasi mencakup dimensi interpersonal, informasional, dan pengambilan keputusan. Peran interpersonal melibatkan kemampuan membangun koordinasi dengan pemangku kepentingan; peran informasional berkaitan dengan pengelolaan dan penyebaran data kebijakan; sedangkan peran pengambilan keputusan mencakup ketegasan dalam menegakkan aturan dan mengalokasikan sumber daya. Analisis terhadap ketiga peran ini pada Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai menjadi sangat relevan untuk mengidentifikasi akar penyebab rendahnya kinerja penataan trayek di Kecamatan Langke Rembong.

Beberapa penelitian terdahulu menunjukkan bahwa permasalahan serupa terjadi di berbagai daerah di Indonesia, namun dengan karakteristik yang berbeda. Gunawan et al. (2019) dalam studinya di Kota Sukabumi menemukan bahwa Dinas Perhubungan belum mampu berperan optimal dalam penegakan kewajiban uji KIR dan pengaturan tarif. Sementara itu, penelitian Widyadnyani et al. (2022) di Kabupaten Manggarai sendiri mencatat tingginya tingkat tumpang tindih trayek pada jalur pedesaan yang mencapai 89%. Penelitian ini bermaksud mengisi celah dengan fokus spesifik pada wilayah perkotaan Kecamatan Langke Rembong, dengan mengintegrasikan data administratif resmi dari LKIP periode 2021-2023 dan persepsi langsung dari aktor-aktor transportasi di lapangan.

Secara sosiologis, perilaku pengemudi yang melanggar trayek seringkali dipicu oleh desakan ekonomi dan persaingan antar moda transportasi non-formal seperti ojek. Kurangnya fasilitas terminal di tengah kota memaksa pengemudi untuk mencari strategi bertahan hidup yang seringkali bertentangan dengan hukum. Oleh karena itu, penataan trayek tidak dapat dipandang hanya sebagai masalah teknis-administratif, tetapi juga sebagai masalah manajerial yang memerlukan pendekatan humanis dan strategis dari Dinas Perhubungan. Melalui kajian ini, diharapkan dapat dirumuskan rekomendasi kebijakan yang aplikatif bagi Pemerintah Kabupaten Manggarai untuk memperbaiki sistem perizinan, mempercepat akreditasi lembaga uji kendaraan, serta memperkuat koordinasi lintas sektor demi terciptanya sistem transportasi yang tertib, aman, dan efisien.

METODE

Penelitian ini menerapkan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan studi kasus untuk mengeksplorasi secara mendalam peran Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai dalam penataan trayek. Pendekatan kualitatif memungkinkan peneliti untuk memahami fenomena secara holistik berdasarkan pengalaman subjek penelitian dalam konteks alami mereka. Kehadiran peneliti di lapangan sangat krusial untuk menggali makna di balik perilaku operasional para pengemudi dan hambatan birokrasi yang dihadapi oleh aparatur dinas.

Lokasi penelitian dipusatkan pada Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai di Ruteng serta wilayah operasional angkutan umum di Kecamatan Langke Rembong, termasuk Terminal Mena, Terminal Karot, dan titik-titik pusat aktivitas ekonomi masyarakat. Fokus penelitian diarahkan pada tiga dimensi peran menurut Siagian (2003), yaitu dimensi interpersonal (komunikasi dan koordinasi), dimensi informasional (pendataan dan penyebaran informasi), serta dimensi pengambilan keputusan (penetapan kebijakan dan penegakan aturan).

Sumber data penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui wawancara mendalam dengan 17 informan yang dipilih melalui teknik purposive sampling dan accidental sampling. Berikut adalah rincian informan yang terlibat dalam penelitian ini:

Tabel 1. Daftar Informan Penelitian

| No | Informan | Teknik Penetapan | Alasan Pemilihan | Jumlah |
|--------------|------------------------------|------------------|--------------------------------------|-----------|
| 1 | Kepala Dinas Perhubungan | Purposive | Otoritas kebijakan tertinggi | 1 |
| 2 | Kabid Lalu Lintas & Angkutan | Purposive | Penanggung jawab teknis trayek | 1 |
| 3 | Kepala Seksi Angkutan | Purposive | Pelaksana teknis perizinan & uji KIR | 1 |
| 4 | Petugas Lapangan Dishub | Purposive | Pengawas langsung di terminal/jalan | 2 |
| 5 | Pemilik Kendaraan | Accidental | Pelaku usaha yang terkena regulasi | 4 |
| 6 | Pengemudi (Sopir) | Accidental | Pelaksana operasional di lapangan | 4 |
| 7 | Penumpang | Accidental | Pengguna jasa layanan transportasi | 4 |
| Total | | | | 17 |

Sumber: Data Primer Peneliti (2025).

Data sekunder dikumpulkan dari dokumen resmi seperti Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai tahun 2021, 2022, dan 2023, Peraturan Daerah (Perda) terkait retribusi terminal dan izin trayek, serta peta jaringan trayek resmi. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui observasi non-partisipan di terminal, wawancara mendalam secara semi-terstruktur, dan studi dokumentasi arsip perizinan.

Analisis data dilakukan secara interaktif mengikuti model Miles dan Huberman, yang mencakup tahap reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Reduksi data dilakukan dengan mengelompokkan informasi berdasarkan tiga dimensi peran Siagian, sementara penyajian data dilakukan dalam bentuk narasi deskriptif dan tabel komparatif. Uji keabsahan data dilakukan melalui triangulasi sumber, yaitu membandingkan pernyataan pejabat dinas dengan fakta yang ditemukan di lapangan dari perspektif pengemudi dan penumpang, serta memverifikasinya dengan dokumen administratif yang tersedia.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Penyelenggaraan Transportasi di Langke Rembong

Kecamatan Langke Rembong secara administratif terdiri atas 17 kelurahan yang merupakan kawasan perkotaan Kabupaten Manggarai. Sebagai simpul pergerakan transportasi yang menghubungkan wilayah perkotaan dengan daerah pedesaan di sekitarnya, Langke Rembong memiliki dinamika mobilitas yang tinggi. Berdasarkan Peraturan Bupati Manggarai Nomor 20 Tahun 2012, penataan trayek di wilayah ini dirancang untuk menghubungkan pusat-pusat aktivitas ekonomi seperti Pasar Inpres Ruteng dan area perkantoran dengan terminal-terminal penyangga.

Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai memiliki sejarah panjang yang berakar dari pembentukan unit kerja pada tahun 1973, yang kemudian mengalami transformasi kelembagaan seiring dengan berlakunya era otonomi daerah melalui Perda No. 3 Tahun 2012 dan terakhir diperbarui melalui Perda No. 9 Tahun 2016. Visi institusi ini adalah terwujudnya sistem transportasi yang maju, andal, dan berdaya saing. Namun, dalam pelaksanaan tugas pokoknya yang meliputi perumusan kebijakan teknis, pengawasan lalu lintas, serta pembinaan angkutan dan terminal, Dishub menghadapi kendala sistemik yang menghambat pencapaian target kinerja.

Kondisi infrastruktur terminal di Kecamatan Langke Rembong terdiri dari Terminal Mena (arah barat), Terminal Karot (arah utara), dan Terminal Lando/Carep. Ketiadaan terminal di pusat kota mengakibatkan munculnya terminal-terminal bayangan di badan jalan, yang menjadi salah satu titik kerawanan pelanggaran trayek. Secara administratif, jumlah angkutan umum yang terdata melayani trayek perkotaan di Langke Rembong adalah sebagai berikut:

Tabel 2. Ringkasan Data Armada Angkutan Umum Perkotaan

| No | Nama Trayek | Cakupan Pelayanan | Jumlah Armada |
|-------|-----------------------|--|---------------|
| 1 | Kota - Terminal Mena | Jalur utama arah Labuan Bajo | 13 Unit |
| 2 | Kota - Terminal Karot | Jalur arah utara/Reo | 9 Unit |
| 3 | Kota - Leda | Wilayah pemukiman padat | 20 Unit |
| 4 | Kota - Terminal Lando | Jalur penghubung wilayah timur/ Borong | 20 Unit |
| 5 | Kota - Taga/Lao | Wilayah pinggiran utara | 8 Unit |
| 6 | Kota - Waso | Wilayah pinggiran selatan | 1 Unit |
| Total | | | 71 Unit |

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai (2025) diolah.

Data di atas menunjukkan adanya ketidakteraturan dalam distribusi armada. Trayek Waso hanya dilayani oleh satu unit armada, yang secara logis tidak mampu memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat di wilayah tersebut secara berkelanjutan. Hal ini memicu munculnya angkutan liar atau memaksa pengemudi dari trayek lain untuk masuk ke wilayah tersebut secara ilegal demi mengisi kekosongan layanan.

Analisis Peran Interpersonal: Koordinasi dan Hubungan Kerja

Peran interpersonal menurut Siagian (2003) merupakan jembatan dalam membangun hubungan kerja yang harmonis antara regulator dan pemangku kepentingan. Dalam penataan trayek di Langke Rembong, dimensi ini terlihat dari cara Dinas Perhubungan melakukan komunikasi dengan para pemilik angkutan dan pengemudi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa hubungan interpersonal antara petugas dinas dan pengemudi sebenarnya terjalin dengan cukup baik dalam tingkat interaksi sehari-hari di lapangan. Petugas sering turun ke terminal untuk memberikan arahan dan teguran secara persuasif.

Kepala Dinas Perhubungan, Bapak Sahadoen Silvester Zaldy, menekankan bahwa instansi lebih mengedepankan pendekatan pembinaan daripada penindakan hukum yang kaku. Hal ini sejalan dengan teori Siagian yang menempatkan pemimpin sebagai leader dan liaison yang harus mampu merangkul pengikutnya. Namun, pendekatan persuasif ini memiliki sisi lemah, yaitu belum mampu meningkatkan kepatuhan operator secara berkelanjutan. Data LKIP yang mencatat rasio izin trayek hanya 0,1 menjadi bukti konkret bahwa pendekatan interpersonal yang terlalu "lunak" tanpa diimbangi

ketegasan hukum tidak efektif dalam memperbaiki kinerja administratif.

Koordinasi lintas sektor juga menjadi bagian dari peran interpersonal. Dinas Perhubungan bekerja sama dengan Satlantas Polres Manggarai dalam melakukan penertiban di jalan. Namun, terdapat batasan kewenangan yang kaku berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009, di mana petugas Dishub tidak berhak melakukan penilangan terhadap kendaraan pribadi tanpa didampingi kepolisian. Kendala ini seringkali dimanfaatkan oleh pengemudi angkutan liar (pelat hitam) untuk terus beroperasi karena minimnya frekuensi operasi gabungan yang memerlukan prosedur administrasi panjang antara dua institusi tersebut.

Perspektif dari sisi pemilik angkutan menunjukkan adanya keluhan mengenai kurangnya pertemuan rutin atau dialog terbuka antara Dishub dan operator. Bapak Darius Angkut, salah satu pemilik bemo, menyatakan bahwa informasi kebijakan seringkali bersifat satu arah dan baru diketahui ketika terjadi penertiban di lapangan. Hal ini mengindikasikan bahwa peran Dishub sebagai penghubung (liaison) belum berfungsi maksimal dalam menciptakan ruang partisipasi bagi pelaku usaha transportasi. Di sisi lain, peran Organda (Organisasi Angkutan Darat) yang seharusnya menjadi mitra strategis pemerintah dilaporkan sudah tidak aktif lagi, sehingga memutus saluran komunikasi formal antara pemerintah dan pemilik angkutan.

Ketidakefektifan peran interpersonal ini juga dipicu oleh keterbatasan jumlah personel lapangan. Dengan luas wilayah Langke Rembong yang cukup besar, jumlah petugas yang ada tidak mampu melakukan pengawasan secara intensif di semua titik rawan pelanggaran trayek. Hal ini menyebabkan hubungan yang terbangun hanya bersifat sporadis di terminal-terminal tertentu seperti Terminal Mena, sementara di jalur-jalur pinggiran, pengawasan hampir tidak ada sama sekali. Akibatnya, pengemudi di jalur sepi merasa "dibiarkan" melanggar rute demi mencari penumpang di jalur yang lebih ramai.

Analisis Peran Informasional: Transparansi dan Pengelolaan Data

Dalam dimensi informasional, Dinas Perhubungan diharapkan berperan sebagai pengumpul, pengolah, dan penyebar informasi yang akurat bagi publik dan pelaku transportasi. Namun, temuan penelitian mengungkapkan adanya kesenjangan informasi yang lebar dalam penataan trayek di Kecamatan Langke Rembong. Proses pendataan trayek yang dilakukan oleh Dishub masih sangat bergantung pada pencatatan manual dan administrasi fisik, yang rentan terhadap ketidakteraturan dan kehilangan data.

Salah satu indikator kegagalan peran informasional adalah adanya perbedaan pernyataan antara pihak dinas dan pemilik angkutan. Pihak Dishub melalui Kepala Bidang LLAJ menyatakan bahwa sosialisasi telah dilakukan secara rutin di terminal dan sekolah-sekolah. Namun, wawancara dengan pemilik angkutan mengungkapkan bahwa mereka merasa tidak pernah mendapatkan sosialisasi langsung mengenai prosedur terbaru atau rencana penataan ulang rute. Ketidaksinkronan ini menunjukkan bahwa informasi yang disebar tidak menjangkau target sasaran secara efektif atau metode penyampaiannya yang kurang tepat.

Minimnya media informasi visual juga menjadi hambatan serius. Di terminal-terminal utama di Langke Rembong, tidak ditemukan papan informasi yang memuat peta rute resmi, daftar armada berizin, atau jadwal operasional yang jelas. Masyarakat sebagai pengguna jasa akhirnya lebih banyak mengandalkan kebiasaan daripada aturan resmi. Hal ini tercermin dari pernyataan penumpang, Saudara Grivin Roge, yang mengaku tidak memahami rute resmi dan hanya mengetahui jalur angkutan berdasarkan rute yang biasa dilalui oleh sopir secara turun-temurun. Kondisi ini memberi peluang bagi sopir untuk secara sepihak mengubah rute demi keuntungan pribadi tanpa mendapatkan sanksi dari masyarakat maupun petugas.

Kegagalan peran informasional yang paling krusial berkaitan dengan status pengujian kendaraan (KIR). Sejak tahun 2022, banyak pengemudi yang tidak mengetahui atau tidak peduli dengan status kelaikan kendaraan mereka. Dinas tidak memberikan informasi yang transparan dan solusi

alternatif bagi para pemilik angkutan mengenai di mana mereka harus melakukan pengujian secara legal. Akibatnya, armada-armada yang beroperasi di Langke Rembong membawa risiko keselamatan tinggi karena tidak pernah melalui pemeriksaan teknis resmi selama bertahun-tahun.

Pengolahan data retribusi dan izin trayek juga terlihat tidak optimal dalam Laporan Akuntabilitas Kinerja. Target rasio izin trayek yang rendah menunjukkan bahwa sistem informasi perizinan belum mampu mendorong operator untuk melegalkan usahanya. Hal ini sejalan dengan temuan dalam studi di Kabupaten Manggarai Barat, di mana keterbatasan sistem informasi dan pendataan menghambat pemerintah dalam mengoptimalkan layanan publik. Di Langke Rembong, ketiadaan sistem pemantauan armada berbasis digital (seperti GPS atau aplikasi pemantauan trayek) membuat pengawasan pelanggaran jalur menjadi tugas yang sangat sulit dan mahal karena harus dilakukan secara manual oleh petugas di lapangan.

Analisis Peran Pengambilan Keputusan: Kebijakan dan Dilema Penegakan Aturan

Peran pengambilan keputusan menuntut ketegasan institusi dalam menetapkan kebijakan yang berorientasi pada kepentingan publik dan penegakan aturan secara konsisten. Di Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai, proses pengambilan keputusan dalam penataan trayek seringkali terjebak dalam dilema antara penegakan aturan formal dan pertimbangan stabilitas sosial-ekonomi masyarakat.

Keputusan untuk tidak memberikan sanksi tegas berupa pencabutan izin bagi pelanggar rute merupakan salah satu contoh kebijakan yang kurang efektif. Petugas lapangan, seperti Saudara Mikael Ngkai, menyatakan bahwa meskipun pelanggaran sering ditemukan, tindakan yang diambil biasanya hanya berupa teguran lisan karena adanya sikap cuek dari pengemudi yang merasa tidak akan ada konsekuensi berat dari pelanggaran tersebut. Ketidakkonsistenan dalam penegakan sanksi administratif ini menciptakan persepsi di kalangan sopir bahwa aturan trayek hanyalah formalitas belaka yang boleh dilanggar jika kondisi ekonomi mendesak.

Dilema pengambilan keputusan juga terlihat dalam penentuan tarif. Meskipun pemerintah telah menetapkan tarif resmi berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK), di lapangan terjadi persaingan harga yang tidak sehat. Beberapa sopir sengaja menurunkan tarif di bawah standar resmi untuk merebut penumpang, yang kemudian memicu konflik fisik di terminal. Dinas Perhubungan belum mengambil keputusan strategis untuk melakukan standarisasi sistem pembayaran atau pengawasan tarif yang ketat, sehingga mekanisme pasar yang liar lebih mendominasi daripada regulasi pemerintah.

Salah satu keputusan yang mendesak namun belum terealisasi adalah pembangunan terminal pusat di tengah kota. Kepala Bidang LLAJ mengakui bahwa rencana pembangunan terminal di Pasar Puni terhambat oleh keterbatasan anggaran dan masalah ketersediaan lahan. Keputusan untuk tetap menggunakan badan jalan sebagai terminal sementara (terminal bayangan) sebenarnya merupakan pengakuan akan kegagalan perencanaan infrastruktur. Kebijakan ini tidak hanya menciptakan kemacetan, tetapi juga mengabsahkan praktik tidak tertib yang telah berlangsung lama. Hal ini menunjukkan bahwa peran dinas sebagai pengatur sumber daya (resource allocator) belum berjalan secara optimal untuk memenuhi kebutuhan dasar transportasi perkotaan.

Masalah pengujian kendaraan (KIR) juga menjadi titik nadir dalam pengambilan keputusan. Dinas Perhubungan belum mampu mengambil langkah inovatif untuk bekerja sama dengan daerah tetangga atau pihak swasta yang telah memiliki fasilitas terakreditasi agar proses pengujian tetap berjalan. Sikap menunggu bantuan dari pemerintah pusat untuk renovasi gedung pengujian tanpa ada strategi alternatif menunjukkan kurangnya peran dinas sebagai entrepreneur yang mampu mencari solusi di tengah keterbatasan. Dampaknya sangat nyata: 75% angkutan umum beroperasi tanpa pengawasan teknis, yang secara hukum merupakan Pelanggaran berat namun secara praktik dibiarkan oleh regulator.

Penataan trayek di Langke Rembong juga menghadapi tantangan dari kemunculan moda transportasi lain seperti ojek dan kendaraan pelat hitam. Keputusan Dishub untuk tidak menindak tegas kendaraan pelat hitam yang berfungsi sebagai angkutan umum menciptakan ketidakadilan bagi pemilik

bemo yang telah membayar pajak dan retribusi izin trayek. Situasi ini memaksa pemilik bemo resmi untuk ikut-ikutan melanggar aturan trayek agar tetap bisa bertahan secara ekonomi. Dengan demikian, kegagalan dalam pengambilan keputusan yang tegas di satu sisi memicu reaksi berantai pelanggaran hukum di sisi lain.

Dinamika Sosial Ekonomi dan Perilaku Operator Angkutan

Analisis mendalam terhadap perilaku pengemudi menunjukkan bahwa pelanggaran trayek bukan semata-mata karena kurangnya pengetahuan, tetapi lebih sebagai strategi adaptasi ekonomi. Sebagian besar pengemudi, seperti Saudara Libertus Adven Galus, mengakui memahami jalur trayek mereka, namun sengaja melanggar rute ketika melihat peluang penumpang di jalur lain. Hal ini diperparah oleh sistem setoran harian kepada pemilik kendaraan yang menekan sopir untuk mencari pendapatan maksimal tanpa mempedulikan aturan rute.

Persaingan dengan kendaraan angkutan desa (Angdes) yang masuk ke wilayah perkotaan juga menjadi isu sensitif. Sopir trayek kota merasa dirugikan karena penumpang mereka diambil oleh Angdes yang seharusnya hanya berhenti di terminal batas kota. Lemahnya pengawasan dari Dishub di titik-titik perbatasan trayek membuat Angdes leluasa beroperasi di dalam kota. Konflik horizontal antar pengemudi ini seringkali menjadi pemicu keributan yang mengganggu ketertiban umum di terminal.

Dari perspektif penumpang, ketidakteraturan trayek menciptakan ketidakpastian waktu tempuh. Banyak penumpang mengeluhkan perilaku sopir yang "berputar-putar" mencari penumpang di jalur yang bukan trayeknya, sehingga mengakibatkan keterlambatan menuju tempat kerja atau sekolah. Namun, di sisi lain, penumpang juga seringkali menjadi pemicu pelanggaran karena enggan berjalan kaki menuju titik pemberhentian resmi dan lebih memilih memberhentikan angkutan di sembarang tempat. Fenomena ini menunjukkan perlunya edukasi publik yang masif mengenai tata cara bertransportasi yang benar, yang seharusnya menjadi bagian dari peran informasional Dinas Perhubungan.

Permasalahan tarif juga menjadi beban bagi masyarakat. Ketiadaan pengawasan harga membuat sopir leluasa menaikkan tarif terutama pada jam-jam sibuk atau saat hari hujan. Penumpang yang tidak memiliki pilihan moda transportasi lain terpaksa menerima harga yang ditetapkan sopir meskipun tidak sesuai dengan ketentuan pemerintah daerah. Kondisi ini semakin menjauhkan transportasi publik dari prinsip keadilan dan pelayanan publik yang andal.

Tantangan Masa Depan dan Rekomendasi Kebijakan

Menghadapi tantangan urbanisasi yang semakin cepat di Kota Ruteng, Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai tidak lagi bisa mengandalkan metode pengawasan manual dan pendekatan persuasif tanpa batas. Diperlukan reformasi manajerial yang mencakup perbaikan pada ketiga dimensi peran Siagian. Secara interpersonal, dinas harus mengaktifkan kembali forum komunikasi dengan Organda dan komunitas pengemudi untuk membangun konsensus mengenai tarif dan rute. Hubungan yang dibangun haruslah bersifat kolaboratif, di mana pengemudi merasa memiliki andil dalam menjaga ketertiban jalur.

Dalam dimensi informasional, digitalisasi data armada dan perizinan harus menjadi prioritas utama. Implementasi sistem monitoring berbasis aplikasi dapat membantu petugas memantau posisi armada secara real-time dan mendeteksi pelanggaran jalur tanpa harus berada di lokasi. Selain itu, penyediaan informasi rute melalui media sosial dan papan informasi fisik di terminal akan memberdayakan penumpang untuk ikut mengawasi perilaku pengemudi. Transparansi mengenai status akreditasi uji KIR juga perlu disampaikan secara jujur kepada publik untuk membangun tekanan sosial bagi percepatan perbaikan fasilitas tersebut.

Dalam dimensi pengambilan keputusan, ketegasan hukum adalah kunci. Dinas Perhubungan harus mulai menerapkan sanksi administratif yang berat bagi pelanggaran berulang, termasuk pengandangan kendaraan yang tidak memiliki izin trayek sah atau tidak lulus uji teknis. Pembangunan

terminal pusat di tengah kota harus segera diperjuangkan dalam perencanaan anggaran daerah sebagai solusi permanen atas masalah kemacetan dan ketidakteraturan trayek di pusat kota. Tanpa infrastruktur yang memadai, aturan trayek akan selalu menemui jalan buntu dalam implementasinya.

Selain itu, diperlukan kebijakan inovatif terkait integrasi moda transportasi. Mengingat dominasi ojek di Langke Rembong, Dishub harus mulai memikirkan cara mengintegrasikan ojek sebagai angkutan pengumpan (feeder) bagi angkutan umum bertrayek, daripada membiarkan kedua moda ini bersaing secara liar di jalur yang sama. Penataan ulang jaringan trayek juga perlu dilakukan dengan mempertimbangkan titik-titik pertumbuhan ekonomi baru di wilayah pinggiran agar tidak terjadi penumpukan armada hanya di jalur pusat kota.

Terakhir, penguatan kapasitas SDM melalui pelatihan teknis dan manajerial bagi pegawai dinas sangat diperlukan. Aparatur yang memiliki kompetensi tinggi akan lebih mampu menjalankan fungsi pengawasan dan pengambilan keputusan yang berbasis data (evidence-based policy). Dengan komitmen yang kuat dari pimpinan daerah dan kerja sama lintas instansi yang solid, peran Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai dapat ditingkatkan dari sekadar pengelola administrasi menjadi arsitek sistem transportasi perkotaan yang andal dan manusiawi.

KESIMPULAN

Berdasarkan analisis komprehensif terhadap data lapangan dan dokumen kinerja, dapat disimpulkan bahwa peran Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai dalam penataan trayek angkutan umum di Kecamatan Langke Rembong belum berjalan secara optimal. Dalam dimensi interpersonal, komunikasi yang dilakukan masih bersifat satu arah dan kurang melibatkan partisipasi aktif operator, sehingga pendekatan persuasif gagal menciptakan kepatuhan jangka panjang. Pada dimensi informasional, pengelolaan data manual dan minimnya transparansi informasi kebijakan menyebabkan asimetri informasi antara regulator, pengemudi, dan masyarakat pengguna jasa.

Dimensi pengambilan keputusan menunjukkan kelemahan yang paling fundamental, ditandai dengan ketiadaan terminal pusat di tengah kota serta stagnasi pengujian kelaikan kendaraan (KIR) yang berlangsung selama bertahun-tahun tanpa solusi inovatif. Ketidaktegasan dalam penegakan sanksi terhadap pelanggaran rute dan keberadaan angkutan liar memperburuk ketidakteraturan transportasi di Langke Rembong. Secara teoretis, kegagalan ini mencerminkan belum terpenuhinya fungsi organisasi sebagai stabilisator dan inovator yang andal dalam sistem administrasi daerah.

Untuk memperbaiki kondisi ini, Dinas Perhubungan direkomendasikan untuk segera melakukan digitalisasi sistem perizinan dan pengawasan armada, mempercepat proses akreditasi fasilitas uji KIR, serta memperjuangkan pembangunan infrastruktur terminal yang representatif di pusat kota Ruteng. Penguatan koordinasi dengan Satlantas dan pengaktifan kembali peran Organda menjadi langkah mendesak untuk menekan angka pelanggaran trayek. Tanpa reformasi sistemik pada ketiga dimensi peran tersebut, penyelenggaraan angkutan umum di Kabupaten Manggarai akan terus berada dalam siklus ilegalitas dan ketidakteraturan yang merugikan kepentingan publik.

DAFTAR RUJUKAN

- Ariga, W., Bastian, E., & Barat, S. (2020). Tinjauan kinerja pelayanan angkutan umum PO Karya Abadi rute Batusangkar–Bukittinggi. *Regional Transport Journal*, 3(1).
- Badan Pusat Statistik. (2022). *Statistik transportasi darat dan laut Provinsi Nusa Tenggara Timur 2022*.
- Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai. (2021). *Laporan kinerja instansi pemerintah (LKIP)*.
- Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai. (2022). *Laporan akuntabilitas kinerja instansi (LKIP) akhir tahun anggaran 2022*.
- Dinas Perhubungan Kabupaten Manggarai. (2023). *Laporan kinerja instansi pemerintah (LKIP)*.

-
- Irawati, I., Sugandi, Y. S., & Perhubungan, D. (2022). Administrasi negara. *Jurnal Administrasi Negara*, 13(2).
- Kurniawan, F. J., Herianto, D., & Ofrial, S. M. A. P. (n.d.). Perencanaan jaringan trayek angkutan umum pedesaan Way Kanan melalui rute Baradatu–Way Tuba.
- Nadela, O., & Harahap, R.S. (2024). the Role of the Transportation Agency in Improving Public Transportation Service: Case Study of the Binjai City Transportation Office. *Law and Economic Jurnal*.
- Peraturan Bupati Kabupaten Manggarai nomor 20 tahun 2012 tentang Jaringan Dan Lintasan Trayek Di Kabupaten Manggarai.
- Siagian, S. P. (2003). *Teori dan praktik kepemimpinan*. Rineka Cipta.
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Widyadnyani, I. A. S., Hermawan, B. A., & Suryadari, M. (2022). Penataan trayek angkutan pedesaan di Kabupaten Manggarai Provinsi Nusa Tenggara Timur. *Jurnal Taruna*.