

Transportasi Angkot Rute Sarilamak-Kota Payakumbuh Tahun 2004-2020

Yuana Canabisfa^{1(*)}, Zul Asri²

^{1,2}Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Padang

¹canabisfayuana@gmail.com

ABSTRACT

This research is one of the historical studies that discusses the development of the Sarilamak - Payakumbuh public transportation route in 2004-2020. The purpose of the study was to explain the changes that occurred in the angkot transportation on the Sarilamak-Payakumbuh route that occurred from 2004 to 2020 with the transfer of the capital city of Lima Puluh Kota Regency to Sarilamak and how it affected the angkot drivers. This study uses historical research methods with the following steps: (1) Heuristics, (2) Source Criticism, (3) Interpretation of data, (4) Historiography. The results of this study indicate that the angkot on the Sarilamak-Payakumbuh route has developed as the main public transportation tool for the community from 2004-2014. Angkot experienced a setback in 2015-2020. The cause of the decline in public transportation has made people start switching to private vehicles as a means of transportation because it is easier to get personal transportation. And in 2020, a government regulation regarding road restrictions was issued on a large scale due to the development of the covid-19 virus which had an impact on reducing the number of angkot on the Sarilamak-Kota Payakumbuh route and angkot drivers who switched professions because the operational burden was not commensurate with income. The impact that occurs due to the decline of angkot makes angkot drivers lose their jobs and switch to other jobs.

Keywords: Public Transportation, Transportation, Route

ABSTRAK

Penelitian ini merupakan salah satu kajian sejarah yang membahas tentang Perkembangan Angkot Rute Sarilamak – Kota Payakumbuh Tahun 2004-2020. Tujuan Penelitian untuk menjelaskan tentang perubahan yang terjadi pada transportasi angkot rute Sarilamak-Kota Payakumbuh yang terjadi Tahun 2004 sampai 2020 dengan adanya perpindahan ibukota Kabupaten Lima Puluh Kota ke Sarilamak dan bagaimana dampaknya terhadap sopir angkot. Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah dengan Langkah-langkah sebagai berikut : (1) Heuristik, (3) Interpretasi dan (4) Historiografi. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Angkot Rute Sarilamak-Kota Payakumbuh mengalami perkembangan sebagai alat transportasi umum utama masyarakat dari tahun 2004-2014. Angkot mengalami kemunduran pada tahun 2015-2020. Penyebab dari kemunduran angkot membuat masyarakat mulai beralih ke kendaraan pribadi sebagai alat transportasi karena lebih mudah mendapatkan alat transportasi pribadi. Dampak yang terjadi akibat kemunduran angkot membuat sopir angkot kehilangan pekerjaan dan beralih ke pekerjaan lain.

Kata Kunci : Angkutan Umum, Transportasi, Trayek

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan proses pemindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain yang mencakup benda hidup maupun benda mati. Transportasi mempunyai andil yang besar bagi perkembangan kehidupan masyarakat (Zulfiar Sani, 2010:42). Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang dimaksud dengan angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Sedangkan yang dimaksud dengan angkutan umum adalah angkutan yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Sehingga secara garis besar, angkutan umum penumpang dapat diartikan sebagai angkutan penumpang dengan menggunakan kendaraan umum dan dilaksanakan dengan sistem sewa atau bayar. Simbolon (2003: 12) mengemukakan sebagai berikut. “Dalam dunia transportasi ada ungkapan ... *ship follow the trade and trade follow the ship...*”, artinya bahwa transportasi (ship) mengikuti perkembangan perdagangan dan perdagangan mengikuti perkembangan transportasi, dengan demikian perkembangan suatu masyarakat sangat tergantung kepada perkembangan transportasi dan sebaliknya. Seiring dengan bertambahnya penduduk di Kabupaten Lima Puluh Kota, maka kebutuhan masyarakat terhadap transportasi akan semakin meningkat pula. Sistem jaringan transportasi darat adalah sangat penting peranannya bagi wilayah Kota yang sedang berkembang pesat, karena secara efektif dan efisien mampu menyediakan akses bagi masyarakat untuk memenuhi kebutuhan barang dan jasa sehari-hari, serta meningkatkan kehidupan sosial ekonominya (Muh.Kadarisman, Aang Gunawan, Ismiyati.2016).

Perkembangan kota akan terus meningkat sejalan dengan pertumbuhan jumlah dan aktivitas penduduk dimana semakin beragamnya aktivitas penduduk suatu kota semakin cepat pula kota itu berkembang. Realisasinya penduduk membutuhkan sejumlah ruang kota untuk melaksanakan aktivitas. Kawasan kota merupakan tempat kegiatan penduduk dengan segala aktivitasnya. Sarana dan prasarana diperlukan untuk mendukung aktivitas kota. Pertumbuhan dan perkembangan kota yang meningkat ditandai dengan meluasnya permukiman, fasilitas ekonomi, fasilitas sosial, dan jaringan infrastruktur. Semakin meningkatnya aktivitas perekonomian dan pembangunan di suatu wilayah maka kebutuhan perjalanan semakin meningkat. Permasalahan transportasi juga semakin bertambah seiring dengan dengan peningkatan jumlah penduduk yang membutuhkan jasa transportasi sebagai sarana mobilitas dalam memenuhi kegiatan sehari-hari. Suatu bangsa akan menjadi besar dan makmur jika memiliki tanah yang subur, kerja keras dan kelancaran transportasi baik pergerakan orang maupun barang dari satu negara kebagian lainnya (Warpani, 2008: 20). Keberadaan dari perangkutan sangatlah penting dalam mendukung pertumbuhan suatu daerah baik dari segi ekonomi maupun sosial. Tanpa transportasi yang baik maka suatu kota tidak akan berkembang maupun tumbuh dengan baik. Transportasi terselenggara dengan adanya sarana dan prasarana transportasi. Sarana transportasi yaitu moda transportasi, baik itu moda transportasi darat, air dan udara, sedangkan prasarana transportasi merupakan penunjang dari moda transportasi yang meliputi jaringan jalan, rel

kereta api, terminal, stasiun, pelabuhan laut dan bandara. Dalam melakukan perjalanannya pengguna moda transportasi dapat memilih beberapa macam moda transportasi yang tersedia. Pemilihan moda transportasi oleh pengguna jasa transportasi ditentukan oleh: tipe perjalanan, karakteristik pelaku perjalanan, maupun tingkat pelayanan dari sistem transportasi (Isnaini Ahtin, 2017).

Perencanaan sistem transportasi dan elemen pendukungnya merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari sebuah perencanaan wilayah ataupun kota. Perencanaan kota tanpa mempertimbangkan keadaan dan pola transportasi yang akan terjadi sebagai akibat dari perencanaan itu sendiri, nantinya akan menimbulkan keruwetan lalu lintas di kemudian hari (Rizky Fauziah, 2017). Bila suatu wilayah dibuka untuk menjadi suatu pusat kegiatan ekonomi, alat transportasi sangatlah penting menjadi alat pendukung pertumbuhan suatu daerah baik dari segi social maupun ekonomi. Baik itu pergerakan masyarakat dari kota maupun antar daerah di Sumatera Barat, untuk mengetahui bagaimana sebenarnya yang terjadi pada transportasi umum di Sarilamak yang ditulis oleh penulis yang berdasar pada Tahun 2004 Sarilamak resmi menjadi ibukota Kabupaten Lima Puluh Kota. Dimana awalnya Ibukota Kabupaten Lima Puluh Kota terletak di Kota Payakumbuh. Dikeluarkannya Peraturan Pemerintah Nomor 40 tahun 2004 tentang Pemindahan Ibukota Kabupaten Lima Puluh Kota melakukan pembenahan tata ruang Kabupaten Lima Puluh Kota. Dampak dari terjadinya kemunduran angkot sebagai alat transportasi yaitu berimbas kepada para sopir angkot yang menggantungkan penghasilan dari bekerja sebagai sopir angkot harus beralih profesi untuk memenuhi kebutuhan hidup. Bagi pelajar dan penumpang umum, masih ada masyarakat yang masih mengandalkan angkot sebagai alat transportasi, sebagai salah satunya ibu-ibu yang tidak bisa mengendarai kendaraan pribadi (sepeda motor) jika ingin melakukan aktifitas terutama yang berada dirute angkot Sarilamak masih menggunakan angkot sebagai alat transportasi. Bagi pemilik kedai makanan dan minuman dipemberhentian rute angkot seperti di depan Pasar Sarilamak.

Banyak kedai yang ikut laris dengan banyaknya aktifitas angkot dirute Sarilamak. Para sopir ataupun penumpang secara tidak langsung juga memberikan keuntungan terhadap pemilik kedai makanan dan minuman. Adapun beberapa penelitian yang relevan dengan penelitian ini diantaranya : Penelitian yang ditulis oleh Mursida Hayani yang berjudul PO ELOK BUDI: Sejarah Angkutan Kota Di Kota Padang (1970-2002). Penelitian ini membahas tentang terbentuknya PO ELOK BUDI yang merupakan penyedia jasa transportasi yang berupa angkutan umum angkot yang terbentuk karena pertumbuhan Kota Padang dan bertambahnya sarana jalan raya yang membuat kebutuhan akan alat transportasi umum dibutuhkan oleh masyarakat. Angkutan umum yang dikelola oleh PO Elok Budi telah melakukan perubahan dan pembaharuan karena munculnya banyak pesaing yang menyediakan jasa angkutan yang lebih baik (Mursida Hayani,2002). Hasil penelitian yang ditulis oleh Nandia Pitri yang berjudul PO. SYAFA MARWA: Studi tentang Perkembangan Angkutan Umum Di Sungai Penuh (1985-2015). Tulisan ini membahas tentang perjalan PO Syafa Marwa sebagai alat transportasi umum di Kota Sungai Penuh yang telah ada sejak tahun 1985. PO Syafa Marwa menjadi pelopor berkembangnya

perusahaan Oto di Kota Sungai Penuh yang menyediakan jasa transportasi umum yang melayani perjalanan antar pedesaan, kota-kabupaten dan antar provinsi (Nandia Pitri,2015).

Penelitian yang ditulis oleh Herman B.M yang berjudul “Transportasi Kota Padang: Studi Tentang Armada Trans Angkasa (1995-2012). Hasil dari penelitian ini adalah membahas tentang alat transportasi yang berkembang di Kota Padang. Transportasi ini adalah oplet yang muncul pada tahun 1995 yang diberi nama oplet Trans Angkasa (Herman B.M,2012). Penelitian ini membantu penulis dalam melakukan penelitian dimana memiliki persamaan dimana sama-sama membahas tentang angkutan umum yang berkembang suatu wilayah kota/kabupaten. Yang membedakannya, pada tulisan ini peneliti membahas tentang perkembangan transportasi angkot yang ada di Sarilamak Kabupaten Lima Puluh Kota setelah Kabupaten Lima Puluh Kota melakukan relokasi Ibukota Kabupaten dari Kota Payakumbuh ke Sarilamak dan peneliti juga membahas bagaimana dampak dari kemunduran angkot sebagai alat transportasi umum di Sarilamak terhadap sopir angkot.

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini penulis menggunakan empat Langkah penulisan sejarah yaitu *heuristic* (pengumpulan data), *kritik sumber*, *interpretasi* dan *historiografi* (Abdurahman,2007) : *Heuristik*, Tahap pertama yaitu tahap mengumpulkan data dari sumber primer dan sumber sekunder. Tahap awal yaitu sumber primer yang diperoleh dari informan, informan yang dimaksud disini adalah wawancara dengan para sopir angkot yang masih aktif maupun yang sudah beralih profesi, pegawai dinas perhubungan. Dan data sekunder didapatkan melalui observasi awal yaitu di tempat trayek angkot diawali yaitu di depan Pasar Sarilamak dan juga data-data yang diambil dari dinas-dinas terkait di Kabupaten Lima Puluh Kota. *Kritik Sumber*, Pada tahap ini peneliti melakukan kritik terhadap data yang didapatkan dengan cara yaitu kritik eksternal dan kritik internal. Kritik eksternal dilakukan dengan menguji keaslian data yang diperoleh dan kritik internal yaitu menguji keabsahan informasi tentang fenomena berkurangnya minat masyarakat pada transportasi angkot rute Sarilamak-Kota Payakumbuh melalui arsip dan dokumen dari dinas-dinas terkait dan wawancara dengan informan yang berbeda dengan pertanyaan yang sama. *Interpretasi*, Pada tahap ini penulis melakukan pemilahan terhadap fakta sejarah yang berkaitan dengan topik dari pembahasan yang diambil berdasarkan informasi maupun data-data yang diperoleh dari hasil penelitian dan mencoba menjelaskan Kembali peristiwa dan keadaan yang terjadi pada transportasi angkot di Sarilamak (Kutowijoyo.1994:99). *Historiografi*, Pada tahap selanjutnya yaitu menyajikan hasil penelitian dan rekonstruksi secara keseluruhan dalam bentuk tulisan ilmiah yang sesuai dengan topik yang diangkat oleh penulis yaitu transportasi angkot rute Sarilamak-Kota Payakumbuh tahun 2004-2020 yang berbentuk tulisan yang mudah untuk dipahami dan dimengerti oleh pembaca.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Perkembangan Angkot Periode 2004-2014

Sarilamak adalah sebuah kenagarian di Kecamatan Harau Kabupaten Lima Puluh Kota. Tahun 2004 Sarilamak resmi menjadi ibukota kabupaten Lima Puluh Kota. Yang awalnya ibukota kabupaten terletak di Kota Payakumbuh. Dikeluarkannya Peraturan Pemerintah No.40 tahun 2004 tentang Pindahan Ibukota Kabupaten Lima Puluh Kota. Kabupaten Lima Puluh Kota melakukan pembenahan tata ruang kota Kabupaten Lima Puluh di Sarilamak (Oli Wijaya,2021). Tahun 2004 di Sarilamak sudah terdapat angkutan umum atau yang sering disebut angkot oleh masyarakat setempat yang lalu lalang pada rute Sarilamak ke Kota Payakumbuh setiap harinya. Sebelum kendaraan pribadi dan jasa angkutan online dikenal masyarakat, penduduk menggunakan alat transportasi angkot (angkutan umum kota) sebagai salah satu angkutan yang beroperasi untuk membantu masyarakat dalam menjalankan aktifitas baik pegawai maupun para pelajar. (Oli Wijaya, 2021). Angkot adalah sebuah angkutan umum yang melayani rute pada jalur trayek wilayah kota/kabupaten. Angkot di Kabupaten Lima Puluh Kota khususnya di Sarilamak ditetapkan sebagai alat transportasi yang berkapasitas 11 orang penumpang yang duduk tanpa ada yang berdiri menggunakan kendaraan roda empat yang berjenis Mitsubishi Colt 120 SS dan Suzuki Carry ST 130 Futura. Karena di rute trayek perjalanan Sarilamak-Kota Payakumbuh hanya mempunyai satu jalur maka angkot yang beroperasi hanya memiliki jenis kendaraan yang sama, dengan warna body cat putih susu dengan nomor polisi berwarna kuning (Erizal S.ST,2021).

Pada awal tahun 2005 Sarilamak memiliki 23 armada. Masyarakat menyukai angkot sebagai alat transportasi untuk kegiatan sehari-hari karena angkot memiliki beberapa kelebihan seperti ongkos yang murah, praktis dan tidak perlu repot tentang surat-menyurat berkendara dijalanan bagi penumpang. Dengan mengeluarkan sekitar Rp.2.000,- (2005) kita sudah bisa berpergian dengan angkot rute Sarilamak-Kota Payakumbuh. Trayek pada rute angkot ini memiliki Panjang rute hingga 12Km yaitu di awali di depan Pasar Sarilamak-Tanjung Pati-Perbatasan Kabupaten Lima Puluh Kota dengan Kota Payakumbuh-Payolinyam-Nankodok-Kaniang Bukik-Balai Gadang-Balai Baru dan diakhiri di depan Pasar Sarilamak.(Putra Almaira,2021). Angkot biasanya beroperasi dengan muatan penuh yang diisi oleh beberapa kalangan masyarakat seperti para pelajar, mahasiswa/i, ibu rumah tangga, pedagang, dan PNS yang beraktifitas di luar daerah Sarilamak maupun di sepanjang rute angkot. Biasanya yang menjadi pelanggan tetap dan menjadi incaran para sopir angkot adalah para pelajar dan mahasiswa. Hal ini diungkapkan oleh salah seorang sopir angkot sarilamak bapak Asrul : “Para pelajar akan menjadi pelanggan jika sopir angkot bisa membuat mereka nyaman dengan pelayanannya, salah satunya dengan menjemput pelajar dengan waktu yang tepat dipagi hari dimana mereka dijemput sampai ke dalam gang-gang rumah mereka agar tidak perlu lagi untuk berjalan kaki keluar gang untuk sampai di jalur trayek angkot. Tak hanya itu jika kita bisa membuat suasana diatas angkot menjadi nyaman dan bersikap ramah anak-anak ini akan senantiasa berlangganan dengan angkot saya”(Asrul,2021).

Tahun 2013 eksistensi angkot sebagai alat transportasi masyarakat meningkat dengan pesat. Dimana permintaan akan jasa transportasi umum meningkat membuat dibutuhkan lebih banyak lagi armada yang beroperasi di jalan. Tahun ini merupakan tahun kejayaan bagi transportasi angkot di Sarilamak mengalami peningkatan yaitu ditandai dengan penambahan jumlah armada angkot pada tahun 2013 menjadi 40 unit. Pada tahun 2013 ini penduduk yang berada di Kecamatan Harau mengalami peningkatan yaitu menjadi 48.598 jiwa. Peningkatan jumlah penduduk ini berhubungan dengan bertambahnya kebutuhan masyarakat akan alat transportasi untuk beraktifitas sehari-hari. (BPS Kec.Harau,2014). Pada tahun 2013 ini sopir angkot dapat memperoleh penghasilan sebesar Rp. 300.000 sampai Rp. 350.000 perhari. Jika melakukan trayek 10 kali perjalanan dengan muatan penuh dengan kapasitas 11 orang dengan ongkos Rp. 3.000 /orang. Sedangkan tahun-tahun sebelumnya sopir angkot hanya memperoleh sekitar Rp.150.000 sampai Rp. 200.000 perharinya. Peningkatan jumlah penumpang angkot memberi dampak yang cukup baik bagi sopir angkot dan juga masyarakat di Sarilamak. Sopir angkot akan berhenti dirute awal angkot yaitu Pasar Sarilamak untuk sekedar minum kopi dan makan siang di kedai di Pasar Sarilamak (Zarefri,2021).

Peningkatan akan jasa angkot ini memberi pengaruh yang besar bagi masyarakat. Banyak masyarakat yang beralih profesi menjadi sopir angkot karena semakin hari semakin dibutuhkannya angkot. Peningkatan ini juga berpengaruh terhadap pemilik kedai-kedai makanan dan minuman di depan Pasar Sarilamak dimana kedai-kedai makanan dan minuman akan ramai dikunjungi para sopir angkot yang beristirahat dari perjalanan mereka. Dan tak jarang pula masyarakat yang merupakan penumpang angkot juga akan menunggu angkot di kedai pemberhentian ini. Angkot menjadi penopang terjadinya kegiatan ekonomi masyarakat Sarilamak dan sekitarnya (Yuni,2021). Tahun 2014 Kejayaan angkot masih bertahan walaupun terjadi pengurangan jumlah armada angkot yang melakukan trayek. Jumlah armada angkot tahun 2014 yang memiliki izin dan melakukan perjalanan yaitu 35 armada. Pengurangan jumlah angkot ditahun ini karena sopir angkot yang tidak memperpanjang izin trayek armada. Angkot di Sarilamak merupakan angkutan yang dimiliki secara pribadi oleh sopir angkot. Tidak ada organisasi atau instansi khusus yang menaungi angkutan ini. Maka dari itu pengurusan untuk izin trayek menjadi kendala yang cukup berpengaruh bagi sopir angkot. (Asrul,2021). Panjangnya proses perizinan trayek yang membuat sopir angkot harus mengeluarkan biaya yang besar. Perizinan untuk aktifitas trayek angkot tidak hanya dilakukan di kantor kepolisian saja, tapi juga di dinas perhubungan. Surat izin yang harus dilalui sopir angkot tidak hanya satu tapi sampai tiga jenis atau lebih surat. Ini juga menjadi kendala bagi sopir angkot untuk memperpanjang surat izin trayek. Karena tidak sedikit dari sopir angkot yang hanya mengandalkan uang dari setoran perjalanan angkot untuk kebutuhan sehari-hari. Jadi tidak memiliki uang atau modal yang lebih untuk mengurus perizinan trayek angkot (Zarefri,2021).

B. Kemunduran Aktifitas Angkot Periode 2015-2020

Dikeluarkannya Peraturan baru Pasal 139 butir 4 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta dalam Pasal 79 Peraturan pemerintah nomor 74 tahun 2015 tentang lalu lintas dan angkutan jalan harus berbentuk badan hukum Indonesia. Jadi, dengan adanya peraturan baru tentang lalu lintas dan angkutan umum, maka Perusahaan Oto tidak diperbolehkan lagi dan harus diganti menjadi Perseroan Terbatas (PT). Masa berlaku izin trayek juga berbeda Yaitu sebelum adanya peraturan baru tentang lalu lintas dan angkutan jalan maka izin trayek berlaku selama 5 tahun. Tetapi setelah dikeluarkannya peraturan baru tentang lalu lintas dan angkutan umum maka perusahaan angkutan umum harus berbentuk badan hukum dan izin trayeknya berlaku 5 tahun. Namun, apabila tidak berbentuk badan hukum maka izin trayek berlaku hanya 1 tahun (Erizal S.ST,2021). Peraturan ini menyebabkan pengurangan jumlah angkot yang beroperasi di tahun 2015 berjumlah 32 armada yang bergerak di sepanjang rute Sarilamak. Berkurangnya jumlah angkot ini karena angkot yang beroperasi di rute Sarilamak – Kota Payakumbuh tidak dinaungi oleh perusahaan angkutan umum yang berbentuk badan hukum tapi merupakan usaha pribadi dan kelompok kecil dari masyarakat untuk mengurus beberapa syarat izin trayek cukup memakan waktu dan biaya yang tidak sedikit. Menjadi salah satu kendala bagi sopir angkot untuk memperpanjang izin trayek. Banyak dari armada di tahun-tahun sebelumnya yang memiliki izin trayek berakhir ditahun 2015 (Mawirzon, 2021).

Tahun 2016 tercatat sekitar 27 angkot yang beroperasi di rute perjalanan dari sarilamak ke Kota Payakumbuh. Tidak seperti tahun-tahun sebelumnya masyarakat menggunakan angkot sebagai alat transportasi utama. Ditahun ini angkot bukan lagi alat transportasi utama di Sarilamak. Masyarakat lebih memilih mempunyai dan mengendarai kendaraan pribadi sebagai alat transportasi utama. Tahun 2017 Aktifitas masyarakat yang tidak perlu keluar dari Sarilamak lagi. Sejak Sarilamak menjadi pusat pemerintahan Ibukota Kabupaten Lima puluh Kota. Beberapa pusat kegiatan sudah dipindahkan ke Sarilamak. Salah satunya yaitu Gedung-gedung perkantoran untuk pemerintah Kabupaten Lima Puluh Kota. Pegawai-pegawai pemerintahan sudah banyak yang mencari tempat tinggal di Sarilamak. Meningkatnya jumlah penduduk dengan kegiatan di Sarilamak lebih optimal, pengunjung Pasar Sarilamak meningkat dengan pesat, aktifitas ekonomi masyarakat tidak lagi dilakukan di luar Sarilamak. Dan kebutuhan akan tempat tinggal masyarakat juga meningkat disekitar daerah Sarilamak. Tercatat terjadi penambahan kendaraan roda dua (sepeda motor) dari 46.396 unit ke 49.549 unit atau terjadi penambahan 3.153 unit sepeda motor dan kendaraan roda empat (mobil) pribadi 1.703 unit (BPS Kab.50 Kota,2016)

Tahun 2018 dan 2019 banyak sopir angkot yang beralih profesi dengan alasan pengguna jasa angkot sudah berkurang. Banyak sopir angkot yang tidak memiliki modal atau biaya untuk memperbarui armada angkot, memperpanjang izin trayek dan mengoptimalkan pelayanan terhadap penumpang juga terhambat. Karena banyak dari sopir angkot yang hanya mengandalkan penghasilan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari dari jasa angkot membuat para sopir memutar otak berpikir bagaimana cara mendapatkan penghasilan untuk pemenuhan kebutuhan sehari – hari. Salah satu caranya adalah

mengganti profesi, seperti lebih memilih menjadi pedagang atau menjadi buruh tani. Seorang bapak bernama putra yang awalnya berprofesi sebagai sopir angkot kini menekuni pekerjaan sebagai pedagang sayur berkeliling ke pasar-pasar tradisional di Kecamatan Harau. Beliau beralasan tidak tetapnya penghasilan sebagai sopir angkot harus membuat beliau mencari penghasilan dari pekerjaan lain, salah satunya sebagai pedagang yang berjualan ke pasar-pasar tradisional (Putra Almaira,2021). Pak Zarefri atau pak ujang dengan panggilan akrabnya yang sudah berumur 56 tahun beralih menekuni pekerjaan sebagai pengepul telur ayam untuk memenuhi kebutuhan sehari-harinya. Setelah menekuni pekerjaan sopir angkot selama lebih kurang 20 tahun, beliau mengaku terkena imbas akibat berkurangnya minat masyarakat terhadap angkot sebagai alat transportasi (Zarefri,2021).

Tahun 2020 bisa dikatakan sebagai tahun terburuk bagi sopir angkot. Indonesia dan dunia diserang oleh virus yaitu covid-19 dimana virus ini menjadi salah satu penyebab terjadi kemunduran angkot. Diawali dengan Pembatasan Skala Besar demi menanggulangi penyebaran virus, membuat sopir angkot harus diam dirumah beberapa bulan, setelah PSBB dihapuskan pembatasan jumlah penumpang didalam angkot juga diberlakukan pemerintah demi mengurangi penyebaran virus membuat sopir angkot juga sulit mendapatkan sewa yang mencukupi untuk kebutuhan sehari-hari. Sebelumnya (sebelum pandemi) angkot beroperasi dari jam 6 pagi sampai jam 6 sore tapi saat pandemi sekolah diliburkan, aktifitas masyarakat diluar rumah dikurangi, pemakaian jasa transportasi umum dibatasi membuat sopir angkot hanya sesekali saja melakukan perjalanan. Ini dikarenakan penumpang yang ditemui sedikit. Hal ini jugalah yang membuat para sopir angkot beralih profesi menjadi pekerja lain bukan menjadi sopir angkot lagi. Saat pandemi banyak sopir angkot yang beralih profesi seperti menjadi pedagang, petani, sopir bus-bus antar kota dan provinsi, buruh dan pekerjaan lainnya (Putra Almaira,2021).

Dampak Kemunduran Aktifitas Angkot Sebagai alat Transportasi

1. Penyebab Kemunduran Aktifitas Angkot
 - a) Sarana Transportasi

TABEL : Jumlah Sarana Angkot di Sarilamak Tahun 2004-2020

No	Tahun	Klasifikasi	Jumlah	Keterangan	Total
1	2004 - 2012	Angkutan Penumpang	23		23
2	2013	Angkutan Penumpang	40	Berkembangnya angkot	40
3	2014	Angkutan Penumpang	36		36
4	2015	Angkutan Penumpang	27	Surat izin yang harus diperbarui	27
5	2016	Angkutan Penumpang	27		22
6	2017	Angkutan Penumpang	21		21
7	2018-2019	Angkutan Penumpang	12		12
8	2020	Angkutan Penumpang	4	Hanya 4 unit yang memiliki surat izin trayek	4

Sumber : Diolah dari Arsip Dinas Perhubungan Kabupaten Lima Puluh Kota 2021

Berdasarkan tabel diatas keadaan sarana angkot di Sarilamak belum memadai. Alat transportasi umum harusnya melakukan peremajaan angkutan minimal 15 tahun sekali, setelah dilakukan peremajaan terhadap armada angkot, angkot akan mendapat surat izin. Sedangkan pemasukan dari armada tidak mencukupi untuk melakukan peremajaan dan pengurusan surat izin armada. Hal ini yang menjadi kendala angkot di Sarilamak banyak yang tidak memiliki surat perizinan untuk melakukan trayek. Dapat disimpulkan jalan yang di lalui oleh rute angkot memiliki keadaan yang cukup baik, permungkaan jalan yang baik, akses jalan yang bagus tapi tidak sejalan dengan keadaan sarana transportasi angkutan umumnya yang belum terbenahi hal ini yang membuat masyarakat lebih mengandalkan alat transportasi pribadi daripada alat transportasi umum (Yuni,2021).

b) Peningkatan Penggunaan Kendaraan Pribadi

TABEL : Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan (Unit) Di Kabupaten Lima Puluh Kota, 2015-2020

No	Jenis Kendaraan	Tahun					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	Sedan Sejenisnya	636	931	1231	972	986	967
2	Jeep Dan Sejenisnya	428	672	917	802	724	902
3	Mini Bus	4417	7045	9523	8814	7625	9884
4	Micro Bus	172	279	78	321	116	287
5	Bus	1	-	-	2	2	2
6	Pick Up	3354	5048	6633	5304	4789	4921
7	Blindvan	-	-	-	-	20	28
8	Light Truck	929	1257	1635	1128	864	1077
9	Truck	137	169	213	204	105	197
10	Sepeda Motor	49549	76209	98478	77422	85962	66765
11	Jumlah	59.623	91.610	91.610	94.969	101.193	85070

Sumber : Kantor Pelayanan Pendapatan Provinsi, BPS Kabupaten 50 Kota 2016 dan 2021

Dapat dilihat dari table diatas terjadi peningkatan jumlah kendaraan di Kabupaten Lima Puluh Kota pada tahun 2015 sampai tahun 2019 dimana, terjadi peningkatan yang cukup tinggi dari tahun 2015 ke tahun 2016, seperti sepeda motor pada tahun 2015 berjumlah 49.549 menjadi 76.209 unit, sedangkan kendaraan roda empat seperti sedan pada tahun 2015 berjumlah 636 menjadi 931 pada tahun 2016 dan kendaraan seperti jeep dan sejenisnya pada tahun berjumlah 428 menjadi 672 unit pada tahun 2016. Ini menjadi bukti bahwa terjadi peningkatan pada jumlah pada setiap jenis kendaraan bermotor di Kabupaten Lima Puluh Kota terutama kendaraan pribadi. Salah satu pendukung bertambahnya jumlah kendaraan pribadi karena masyarakat mudah mendapatkan alat transportasi seperti dengan cara kredit/dicicil, masyarakat tidak perlu lagi menyediakan uang yang banyak untuk dapat membeli sebuah kendaraan, misalnya saja sepeda motor, dengan menggunakan KTP dan uang Rp.1.000.000 masyarakat sudah dapat membawa kendaraan bermotor pulang. Hal ini

menjadi faktor pendorong bertumbuhnya jumlah kendaraan bermotor di Sarilamak dengan cepat. Selain itu maraknya penjualan kendaraan bekas juga menjadi pendorong penggunaan kendaraan pribadi di Sarilamak bertambah setiap tahunnya. Kendaraan bekas baik itu kendaraan roda empat (mobil) maupun kendaraan roda (sepeda motor) dijual dengan harga yang terjangkau dan mudah didapatkan oleh masyarakat. Misalnya saja Mobil bekas merk Avanza bisa didapatkan dengan harga 70jutaan dan harga sepeda motor Yamaha mio sekitaran 3jutaan dan sepeda motor injeksi Honda Vario dan Scoopy dikisaran harga 8-9 jutaan (Rendy, 2021).

c) Pendapatan Sopir Angkot Yang Tidak Menentu

TABEL : Penghasilan Sopir Angkot Perhari Dari tahun 2004 sampai 2020

No	Tahun	Penghasilan Perhari	Ongkos Perorang	
			Umum	Pelajar
1	2004-2012	150.000-200.000	3.000	2.000-2500
2	2013-2014	300.000-350.000	3.000	2.000-2.500
3	2015-2017	300.000-350.000	4.000	3.000-4.000
4	2018-2019	200.000-250.000	5.000	5.000
5	Awal Tahun 2020	200.000	5.000	5.000

Sumber : Wawancara dengan Zarefri (74thn) Mantan Sopir angkot dan Fony Taferi (20thn) penumpang Angkot tanggal 2 Desember 2021

Terlihat pada table penghasilan sopir angkot dalam berkendara dirute Sarilamak dari tahun 2004-2020 mengalami penurunan yang diakibatkan dari penurunan jumlah penumpang yang menggunakan angkot sebagai alat transportasi. Pada tahun 2013-2014 penghasilan sopir angkot di Sarilamak mengalami kenaikan, namun pada tahun 2015-2017 terjadi kenaikan tarif/ongkos angkot dari 2.000-3.000 menjadi 3.000-4.000 tapi tidak dengan penghasilan sopir angkot yang tidak mengalami peningkatan, para sopir mendapatkan sekitar 300.000-350.000 perhari sama dengan penghasilan pada tahun sebelumnya, padahal pada tahun ini jumlah angkot juga mengalami penurunan.

d) Munculnya Jasa Transportasi Online

Pada tahun 2020 Indonesia dan dunia sedang dilanda virus corona tidak terkecuali Sarilamak. Keadaan semakin memburuk saat pemerintah mulai mengeluarkan peraturan PSBB atau pembatasan jalan skala besar dimana penduduk dilarang berpergian jauh serta beraktifitas diluar rumah. Hal ini membuat masyarakat kesusahan untuk melakukan aktifitas termasuk mendapatkan kebutuhan sehari-hari. Hal ini menjadi latar belakang terbentuknya sebuah jasa belanja online di daerah Sarilamak. Jasa ini melayani belanja secara online dengan kurir yang bisa melayani permintaan masyarakat untuk berbelanja kebutuhan baik itu di wilayah Sarilamak dan sekitarnya dengan tarif yang sudah ditentukan. Munculnya perusahaan penyedia layanan jasa transportasi online berbasis aplikasi ini ingin menawarkan berbagai kemudahan akses baik bagi pengusaha angkutan maupun masyarakat

sebagai pengguna, mulai dari sistem pemesanan hingga sistem pembayarannya dalam bertransportasi. Kehadiran transportasi berbasis online ini juga didasarkan pada transportasi umum yang dirasa kurang efektif dan efisien dalam pelaksanaannya. Seiring dengan tuntutan pengguna jasa layanan dan keinginan masyarakat akan penyelenggaraan transportasi yang aman, nyaman, cepat dan tepat waktu, yang didukung perkembangan teknologi, maka kehadiran transportasi berbasis online ini dengan cepat mampu diterima oleh masyarakat (Sugianto, Muhammad Arief Kurniawan, 2020).

Seorang kurir dari jasa transportasi online Ramli Hidayat mengatakan bahwa ide ini muncul saat masyarakat mulai kesusahan untuk mendapatkan angkutan untuk pemenuhan kebutuhan, seperti ibu-ibu yang tidak bisa mengendarai motor atau tidak memiliki alat transportasi dapat mengandalkan jasa @Sarilamakkurir sebagai jalan pintasnya (Ramli Hidayat, 2021). Munculnya layanan transportasi online atau jasa perjalanan yang bisa dipesan secara online atau via aplikasi. Adanya jasa transportasi online ini juga mempengaruhi keberadaan angkot sebagai alat transportasi umum di masyarakat. Berkembangnya alat transportasi online di Indonesia juga berimbas pada angkot. Hal ini dikarenakan banyak dari masyarakat yang menggunakan alat transportasi online karena mengakses alat transportasi dengan mudah, kendala yang ditemui di jalan seperti menunggu penumpang lainnya tidak ada dan kecepatan untuk sampai ketujuan lebih mudah.

2. Akibat Kemunduran Angkot

a) Bagi Sopir Angkot

Kemunduran angkot di rute Sarilamak-Kota Payakumbuh berimbas pada masyarakat yang berprofesi sebagai sopir angkot. Dimana mereka kehilangan ladang penghasilan mereka karena berkurangnya kebutuhan masyarakat terhadap angkot sebagai alat transportasi umum. Para sopir angkot harus mencari pekerjaan lain karena hasil dari bekerja sebagai sopir angkot tidak menjanjikan lagi. Ada beberapa sopir angkot yang memilih menjadi pedagang seperti bapak Putra (40tahun) berdagang sayur dan Pak Zarefri (Ujang, 74tahun) menjadi pedagang telur dan Pak Agus (50tahun) kini membuka kedai makanan dan minuman di depan Pasar Sarilamak. Tidak hanya itu ada mantan sopir angkot yang sekarang berkerja sebagai buruh tani seperti Bapak Gustanto (45tahun) dan Bapak Asrul (47tahun).

b) Bagi Penumpang Umum dan Pelajar

TABEL : Jumlah Pasar Menurut Tipe Dan Kecamatan di Kabupaten Lima Puluh Kota

No	Kecamatan	Tipe A	Tipe B	Tipe C
1	Payakumbuh	-	-	2
2	Akabiluru	-	-	6
3	Luak	-	-	2
4	Lareh Sago Halaban	-	-	3
5	Situjuh Limo Nagari	-	-	6
6	Harau	-	-	2
7	Guguak	-	-	4

8	Mungka	-	-	5
9	Suliki	-	-	3
10	Bukik Barisan	-	-	5
11	Gunuang Omeh	-	-	4
12	Kapur IX	-	-	12
13	Pangkalan	-	-	5
14	Jumlah	-	-	60

Sumber : Dinas Koperasi, UMKM Perindustrian dan Perdagangan
 Kab.Lima Puluh Kota,BPS

Dapat dilihat dari table diatas tertera bahwa di Kecamatan Harau yang merupakan daerah yang dilalui angkot memiliki 2 Pasar yang menjadi tempat masyarakat melakukan aktifitas ada yang melakukan aktifitas sebagai lahan penghasil sebagai penjual dan sebagai tempat pemenuhan kebutuhan atau sebagai pembeli. Terdapat 2 Pasar di Kecamatan Harau yaitu Pasar Sarilamak dan Pasar Taram. Pasar sarilamak merupakan pasar yang menjadi titik awal dari rute angkot Sarilamak. Pasar ini menjadi salah satu sarana sopir angkot mendapatkan penumpang yang ingin datang ke pasar ataupun sebaliknya.

Walaupun masyarakat (pelanggan) angkot sudah banyak yang beralih ke kendaraan pribadi tapi masih ada beberapa masyarakat yang membutuhkan angkot untuk beraktifitas. Pasar Sarilamak merupakan pasar tradisional yang memiliki pengunjung tidak hanya dari Sarilamak saja tapi juga dari daerah lain seperti Kapur IX, Pangkalan, Taram, Tanjung Pati, Payolinyam (Kota Payakumbuh), Taeh dan lain sebagainya. Pengunjung yang tinggal di dekat rute angkot juga sangat terbantu oleh adanya angkot ini. Tapi dengan berkurangnya angkot di rute ini, masyarakat harus mengandalkan transportasi lain untuk datang ke pasar.(Yuliza,2021)

**TABEL : Jumlah Sekolah Berdasarkan Jenjang Sekolah
 Di Kecamatan Harau 2018-2020**

No	Sekolah	Tahun		
		2018	2019	2020
1	SMP	6	6	7
2	MTs	6	6	6
3	SMA	2	2	2
4	MA	3	3	3
5	Perguruan Tinggi	1	1	1

Sumber : Dinas Pendidikan,Diolah Dari Data BPS Kabupaten Lima Puluh Kota 2021

Tabel diatas menggambarkan jumlah sekolah yang ada di Kecamatan harau dari tahun 2018-2020. Bagi pelajar (Siswa/i dan Mahasiswa/i) angkot juga membantu aktifitas mereka karena belum semua dari mereka diberikan fasilitas kendaraan pribadi oleh orangtua. Mereka yang tinggal di rute angkot menggunakan angkot untuk melakukan aktifitas Pendidikan mereka. Dengan berkurangnya jumlah angkot di jalan banyak dari orangtua

mereka yang diharuskan memberikan kendaraan pribadi kepada anak-anak mereka walaupun terkadang masih belum cukup umur untuk mengendarai kendaraan.

c) Bagi Pedagang Makanan dan Minuman

TABEL : Jumlah Kedai Makanan Dan Minuman Di Sarilamak Tahun 2010-2020

No	Buka	Tahun	
		2010-2014	2015-2020
1	Setiap Hari	11	4
2	Selasa dan Sabtu	14	6

Sumber : Wawancara Dengan Ibuk Wanti Pedagang Makanan Dan Minuman
Depan Pasar Sarilamak

Kemunduran aktifitas angkot di rute Sarilamak-Kota Payakumbuh juga berimbas pada pedagang makanan dan minuman di pemberhentian para sopir angkot yang terletak didepan pasar Sarilamak. Salah seorang pedagang minuman Neneng (35tahun) harus mencari penghasilan tambahan dari pekerjaan lain karena penghasilan dari berdagang di tempat pemberhentian angkot tidak menjamin lagi karena berkurangnya aktifitas sopir angkot dalam berkendara. Beliau hanya membuka kedainya dihari Selasa dan Sabtu karena hari itu pasar Sarilamak buka dan ramai pengunjung. Saat itulah beliau bisa mengandalkan penghasilan dari berjualan makanan dan minuman didepan pasar Sarilamak. Beliau tidak berpatokan kepada pelanggannya yang merupakan sopir angkot lagi tapi kepada pengunjung pasar.(Neneng,2021)

KESIMPULAN

Sarilamak adalah sebuah kenagarian yang terletak di Kecamatan Kabupaten Lima Puluh Kota. Tahun 2004 Sarilamak disahkan sebagai Ibukota Kabupaten Lima Puluh Kota sesuai dengan peraturan pemerintah No.40 tahun 2004 tentang pemindahan ibukota kabupaten dari Kota Payakumbuh ke Sarilamak Kecamatan Harau. Angkot sudah lama dikenal oleh masyarakat Sarilamak. Angkot dijadikan oleh masyarakat sebagai alat transportasi untuk melakukan aktifitas yang berada diluar wilayah Sarilamak maupun disepanjang jalur trayek angkot. Armada ini memiliki ciri khusus yaitu berwarna putih susu dengan nomor polisi berwarna kuning dengan kode daerah Kabupaten Lima Puluh Kota. Karena masyarakat Sarilamak masih bergantung pada angkot untuk melakukan aktifitas sehari-hari yang dilakukan di Kota payakumbuh maupun di sepanjang rute angkot, angkot menjadi alat transportasi yang dominan digunakan oleh masyarakat. Penyebab dari merosotnya eksistensi angkot sebagai alat transportasi umum di Sarilamak yaitu seperti sarana dan prasarana yang tersedia di sarilamak tidak sejalan, akses jalan baik tidak sejalan dengan tersedianya angkutan umum yang memadai. alat transportasi umum belum dinaungi oleh sebuah perusahaan angkutan baik itu dari pemerintah maupun swasta. Merajalelanya alat transportasi pribadi yang mudah didapatkan masyarakat. Masyarakat tidak perlu lagi takut mengeluarkan biaya yang banyak untuk membeli alat transportasi, sudah ada keringan dengan cara dicicil atau kredit. Pendapatan yang didapat oleh sopir

angkot yang tidak menentu. Berkembangnya jasa transportasi online. Dampak dari terjadinya kemunduran angkot sebagai alat transportasi yaitu berrimbab kepada para sopir angkot yang menggantungkan penghasilan dari bekerja sebagai sopir angkot harus beralih profesi untuk memenuhi kebutuhan hidup. Bagi pelajar dan penumpang umum, masih ada masyarakat yang masih mengandalkan angkot sebagai alat transportasi, sebagai salah satunya ibu-ibu yang tidak bisa mengendarai kendaraan pribadi (sepeda motor) jika ingin melakukan aktifitas terutama yang berada dirute angkot Sarilamak masih menggunakan angkot sebagai alat transportasi. Bagi pemilik kedai makanan dan minuman dipemberhentian rute angkot seperti di depan Pasar Sarilamak. Banyak kedai yang ikut laris dengan banyaknya aktifitas angkot dirute Sarilamak. Para sopir ataupun penumpang secara tidak langsung juga memberikan pemasukan terhadap pemilik kedai makanan dan minuman.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdurahman,D. (2007). Metodologi Penelitian sejarah. Yogyakarta: Ar-Ruzz Media.
- Ahtin, Isnaini. 2017. Analisis Kinerja Angkutan Umum Di Kabupaten Purworejo Studi Kasus Angkutan Umum Pedesaan Jalur A (Kutoarjo- Purworejo) Dan Jalur B (Dadirejo-Krendetan-Purworejo). Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik : Universitas Muhammadiyah Purworejo
- Fauziah, Rizky. 2017. Analisis Kebutuhan Angkutan Umum Dalam Menunjang Kegiatan Di Kawasan Pendidikan Universitas Negeri Semarang Kecamatan Gunungpati Kota Semarang. Jurusan Geografi Fakultas Ilmu Sosial : Universitas Negeri Semarang
- Hayani,Mursida.20.Po Elok Budi : Sejarah Angkutan Kota Di Kota Padang (1970-2002).Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial : Universitas Negeri Padang
- Herman B.M.2012.Transportasi Kota Pada Padang : Studi Tentang Armada Trayek Angkasa(1995-2012).Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial : Universitas Negeri Padang
- Kuntowijoyo.(1994).”Metodologi Sejarah”.Yogyakarta : PT Tiana Wacana Yogya.
- Muhammad Nanang Prayudyanto. Perbandingan Kinerja Buy The Services Angkutan Umum Massal Kota Metropolitan dengan Metode Biaya Operasional Kendaraan dan Indeks Sustainability. Jurnal Penelitian Transportasi Darat, Volume 23, Nomor 1, Juni 2021: 55-71
- Muh. Kadarisman,Aang Gunawan & Ismiyati.2016. Kebijakan Manajemen Transportasi Darat dan Dampaknya Terhadap Perekonomian Masyarakat di Kota Depok. Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTranslog) - Vol. 03 No. 1, Maret 2016
- Pitri, Nandia.2011.PO SAFA MARWA : Studi Tentang Perkembangan Angkutan Umum Di Sungai Penuh (1985-2015). Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial : Universitas Negeri Padang

- Sani,Z.(2010).”Transportasi (Suatu Pengantar)”..Jakarta:Universitas Indonesia(UI Press).
- Simbolon, Maringan Marsy, Ekonomi Transportasi, Jakarta:Ghalia Indonesia, 2003.
- Sugianto & Muhammad Arief Kurniawan. (2020). Tingkat Ketertarikan Masyarakat Terhadap Transportasi Online, Angkutan Pribadi Dan Angkutan Umum Berdasarkan Persepsi. Jurnal Teknologi Transportasi Dan Logistik Volume 1 No 2, Desember 2020, Hal 51-58.
- Warpani, S. (2008) Pengolahan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Bandung: Penerbit ITB.
- Kabupaten 50 Kota Dalam Angka.Badan Pusat Statistik Kabupaten Lima Puluh Kota Tahun 2005
- Kabupaten 50 Kota Dalam Angka.Badan Pusat Statistik Kabupaten Lima Puluh Kota Tahun 2011
- Kabupaten 50 Kota Dalam Angka.Badan Pusat Statistik Kabupaten Lima Puluh Kota Tahun 2014
- Kabupaten 50 Kota Dalam Angka.Badan Pusat Statistik Kabupaten Lima Puluh Kota Tahun 2016
- Kabupaten 50 Kota Dalam Angka.Badan Pusat Statistik Kabupaten Lima Puluh Kota Tahun 2021
- Kecamatan Harau Dalam Angka, Badan Pusat Statistik Kabupaten Lima Puluh Kota Tahun 2014
- Yuliza, wawancara 2021
- Neneng, wawancara 2021
- Oli Wijaya S.E, wawancara 2021
- Putra Almaira, wawancara 2021
- Ramli Hidayat, wawancara 2021
- Rendy Oktavianda, wawancara 2021
- Yuni, wawancara 2021
- Zarefri, wawancara 2021
- Asrul, wawancara 2021