

Perkembangan Trans Padang Sebagai Transportasi Umum di Kota Padang (2014-2020)

Nisa Lutfia Husna^{1(*)}, Zul Asri²

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

*nisalutfiahusna@gmail.com

ABSTRACT

This research is a historical research that discusses the development of Trans Padang in 2014-2020. The research objectives are (1) to explain the background of the emergence of Trans Padang, (2) to know the development of Trans Padang as public transportation in Padang City in 2014-2020. This study uses the historical method with heuristic writing techniques, source criticism, interpretation, and historiography. The results of the study show that the role of the city of Padang is very important both in terms of economy and in terms of geographical location resulting in the rapid rate of population growth and increasing city growth so that there is a demand for safe, comfortable and effective facilities and infrastructure, especially transportation. This happened because the initial transportation that existed before Trans Padang was not effective and affected the governance of the City of Padang. In order for the city of Padang to be more organized, safe and comfortable in 2014, the Government and the Padang City Transportation Service presented mass bus-based transportation, namely Trans Padang. Trans Padang is a modern transportation with facilities and infrastructure that can make passengers feel safe, and comfortable besides the costs incurred are affordable. Until now, Trans Padang has become one of the icons of public transportation that is in demand by the people of Padang. Then until 2020 Trans Padang has always experienced quite rapid development even though in that year events such as the Covid-19 Virus occurred.

Keywords: Development, Public Transportation, Trans Padang

ABSTRAK

Penelitian ini merupakan penelitian sejarah yang membahas tentang perkembangan Trans Padang tahun 2014-2020. Tujuan penelitian yaitu (1) Menjelaskan latar belakang kemunculan Trans Padang, (2) Menjelaskan perkembangan Trans Padang sebagai transportasi umum di Kota Padang tahun 2014-2020. Penelitian ini menggunakan metode sejarah mulai dari heuristik, kritik sumber, interpretasi, hingga historiografi. Hasil Penelitian menunjukkan bahwa Padang sebagai ibukota provinsi dan posisinya yang strategis secara ekonomi maupun geografis mengakibatkan pesatnya laju pertumbuhan penduduk dan pertumbuhan kota yang memicu meningkatnya permintaan akan sarana dan prasarana yang aman, nyaman dan efektif dalam bidang transportasi. Hal tersebut terjadi karena transportasi awal yang hadir sebelum Trans Padang tidak efektif dan mempengaruhi tata kelola Kota Padang. Agar Kota Padang lebih teratur, aman dan nyaman tahun 2014 Pemerintah serta Dinas Perhubungan Kota Padang menghadirkan transportasi berbasis bus massal yaitu Trans Padang. Trans Padang merupakan transportasi modern dengan fasilitas sarana dan prasarana yang mampu membuat penumpang merasa aman, dan nyaman selain itu biaya yang dikeluarkan terjangkau. Sampai saat ini Trans Padang menjadi salah satu icon transportasi umum yang diminati masyarakat Padang. Kemudian hingga tahun 2020

Trans Padang selalu mengalami perkembangan yang cukup pesat walaupun pada tahun tersebut terjadi peristiwa seperti adanya Virus Covid-19.

Kata Kunci: Perkembangan, Transportasi Umum, Trans Padang

PENDAHULUAN

Kota Padang sebagai Ibukota Provinsi merupakan tempat lalu lintas barang dan jasa terbesar di Provinsi Sumatera Barat. Selain itu Kota Padang juga sebagai pusat pendidikan, industri dan kebudayaan di Minangkabau. Hal tersebut berdampak terhadap peningkatan pertumbuhan penduduk akibatnya terjadi peningkatan akan permintaan terhadap sarana dan prasarana seperti transportasi yang disebut moda atau angkutan (Herman B.M, 2012: 2). Transportasi diartikan sebagai alat yang digunakan untuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu benda, orang ataupun suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain untuk tujuan tertentu (Fidel dkk, 2005, hlm.15). Pada tahun 1970 hingga tahun 2000 kota Padang sudah memiliki transportasi akan tetapi daya guna transportasi ini masih rendah, baik itu dari segi daya angkut, waktu, dan biaya cukup mahal (Herman B.M, 2012: 5). Hal lain sering terjadi yaitu, tingginya intensitas kemacetan lalu lintas dan tindak kriminalitas dalam transportasi serta kecelakaan lalu lintas (Salma, 2006, hlm. 125). Untuk menangani persoalan-persoalan yang terjadi pada transportasi dalam lingkup kota maka, Dishub serta Pemerintah kota Padang menghadirkan transportasi konvensional modern yaitu Trans Padang yang resmi dioperasikan tahun 2014. Trans Padang ialah suatu akomodasi angkutan umum di Kota Padang berbasis *Bus Rapid Transit* (BRT) yang beroperasi pada Januari 2014. Trans Padang hingga saat ini terus mengalami perkembangan setiap tahunnya baik itu dari jumlah unit pengoperasian maupun pelayanan (Wawancara dengan Syafrismen, 21 April 2022).

Kehadiran Trans Padang berdampak baik terhadap tata kelola kota yang lebih terarah dan teratur karena transportasi ini teratur, tidak ugal-ugalan jauh lebih berbeda dari transportasi lainnya yang dilengkapi fasilitas serta sarana dan prasarana yang lebih baik lagi seperti memiliki halte, rute keberangkatannya dibagi per Koridor, dilengkapi dengan kapasitas tempat duduk sebanyak 20 kursi dan kapasitas berdiri 20, selain itu juga dilengkapi dengan pendingin ruangan (AC) dan keamanannya juga terjaga. Selama Trans Padang beroperasi belum ada kabar pencurian ataupun segala bentuk kriminalitas serta anggaran biaya yang dikenakan juga cukup murah baik itu untuk perjalanan jauh maupun dekat. Kemudian di samping itu, juga hadir jenis sistem transportasi baru berbasis online sementara penelitian penulis berfokus pada Perkembangan Trans Padang yang dapat meminimalisir persoalan-persoalan yang terjadi pada angkutan umum sebelumnya (Wawancara dengan Bakhtiar, 2022). Fenomena tersebut menarik perhatian penulis untuk membahas permasalahan tentang angkutan Trans Padang sebagai angkutan umum kota Padang dengan beberapa alasan : Pertama, Trans Padang sebagai layanan angkutan massal atau dalam sebutan lain *Bus Rapid Transit* dalam UPT Trans Padang yang memiliki pelayanan dan fasilitas yang baik. Kedua, Trans Padang sebagai pengganti model

transportasi lama dan transportasi yang memiliki perbedaan dari aturan dalam pengoperasiannya dibandingkan transportasi umum lainnya dan Trans Padang juga merupakan transportasi modern yang sesuai dengan selera masyarakat saat ini. Ketiga, yaitu karena penulis ingin mengetahui perkembangan - perkembangan apa saja yang terjadi dari tahun ke tahun pada Trans Padang tersebut kemudian Bagaimana Implementasi Program Trans Padang sebagai solusi alternatif angkutan massal dengan manajemen modern di kota Padang. Sesuai argumen yang telah diuraikan di atas, maka penulis tertarik untuk meneliti dan menulis tentang transportasi angkutan umum Trans Padang yang berbeda dengan angkutan umum lainnya yang ada di kota Padang. Jadi, seiring berjalannya waktu, perubahan kuantitas penumpang, kualitas pelayanan dan operasi, sangat mungkin terjadi.

Penelitian ini memiliki manfaat secara teoritis yaitu dapat menambah kajian tentang sejarah perkembangan transportasi. Sedangkan manfaat akademiknya yaitu Penelitian ini dapat memperkaya pengetahuan penulis tentang transportasi umum di Kota Padang khususnya Trans Padang serta menambah khazanah ilmu baik penulis maupun bagi pembaca. Manfaat secara praktis penelitian ini yakni Penelitian ini bermanfaat sebagai masukan bagi pemerintah Kota Padang khususnya Dinas Perhubungan Kota Padang dan Agar Trans Padang menjadi salah satu icon Pariwisata Kota Padang dengan tidak menghilangkan keberadaan Trans Padang tersebut. Adapun tujuan pentingnya penelitian ini dilakukan yaitu untuk memperjelas latar belakang munculnya Trans Padang sebagai transportasi umum di Kota Padang serta Mendeskripsikan perkembangan-perkembangan yang terjadi seperti perkembangan jumlah unit, penumpang, rute, fasilitas dan pengelolaan Trans Padang sebagai angkutan umum di kota Padang dari tahun 2014 sampai 2020. Sesuai latar belakang tersebut penulis tertarik untuk meneliti Trans Padang dengan topik “Perkembangan Trans Padang Sebagai Transportasi Umum di Kota Padang (2014-2020)”. Adapun studi terdahulu tentang transportasi salah satunya penelitian Herman B.M Z skripsi tentang “Transportasi Kota Padang: Studi Tentang Armada Trans Angkasa 1995-2012” (B.M, 2018, hlm. 9). Penelitian ini mengkaji tentang transportasi Armada Trans Angkasa pada kurun waktu, menjelaskan munculnya dan perkembangan dinamika angkutan Trans Angkasa sebagai sarana dan Prasarana transportasi di kota Padang. Sedangkan penelitian penulis berfokus pada Bagaimana proses munculnya Trans Padang sebagai Transportasi Umum di Kota Padang dan Bagaimana Perkembangan dan strategi yang dikembangkan oleh Trans Padang dalam menjalankan Angkutan sejak tahun 2014 hingga 2020.

Persamaannya dalam penelitian ini adalah sama- sama membahas perkembangan transportasi yang ada di kota Padang. Mursida Hayani Skripsi “ PO Elok Budi : Sejarah Perusahaan Angkutan Kota Padang 1970-2002”. Penelitian ini membahas mengenai munculnya perusahaan PO. Elok Budi sebagai salah satu perusahaan angkutan di Pauh-Kuranji tahun 1970-2002 dan perkembangan perusahaan PO Elok Budi di kota Padang (Hayani, 2010, hlm. 10-25) . Sedangkan penelitian penulis berfokus pada proses munculnya Trans Padang sebagai Transportasi Umum di Kota Padang serta, mengkaji tentang Perkembangan baik itu dari segi jumlah unit, koridor, fasilitas, penumpang maupun strategi

pengelolaan yang dikembangkan oleh Trans Padang dalam menjalankan Angkutan sejak tahun 2014 hingga 2020. Perbedaan lainnya adalah Mursida membahas sejarah perusahaan PO. Elok Budi sedangkan penelitian penulis perkembangan dari Trans Padang (Damardjati, 2007, hlm. 46). Heri Agustiawan, dkk. Jurnal “Kajian Kelayakan Dan Resiko Investasi Bus Trans Padang”. Mengkaji perkembangan kelayakan dan resiko Investasi Bus Trans Padang (Agustiawan, 2021). Sedangkan penelitian penulis berfokus pada proses munculnya Trans Padang sebagai Transportasi Umum di Kota Padang serta, mengkaji tentang Perkembangan baik itu dari segi jumlah unit, koridor, fasilitas, penumpang maupun strategi pengelolaan yang dikembangkan oleh Trans Padang dalam menjalankan Angkutan sejak tahun 2014 hingga 2020 (Lenvinson, 2003, hlm. 139).

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan menggunakan metode penelitian sejarah. Metode sejarah ini terbagi menjadi 4 tahap yang harus dilaksanakan oleh peneliti agar nanti data yang didapatkan sistematis dan akurat. Tahapan yang pertama yang dilakukan yaitu heuristik, pada tahapan ini penulis mencari atau menelusuri, menemukan serta mengumpulkan sumber-sumber yang berhubungan dengan perkembangan Trans Padang. Teknik pengumpulan data dilakukan menggunakan sumber data primer dan data sekunder. Untuk sumber primer dilakukan melalui tahapan wawancara dengan informan, arsip dan observasi (Ratminto, 2005, hlm. 43). Berbeda dengan sumber sekunder diperoleh dari sumber tertulis berupa skripsi yang penulis temukan di Labor Sejarah UNP, perpustakaan pusat UNP, perpustakaan daerah Sumatera Barat, kantor UPT Trans Padang, jurnal dan artikel, serta koran yang penulis temukan (studi literatur). dari pengumpulan data tersebut dapat ditemukan arsip yang ada pada Trans Padang yaitu berupa Akte Notaris, Surat Keterangan, Struktur organisasi, sedangkan arsip yang bisa didapatkan pada Dinas Perhubungan Kota Padang yaitu surat izin Trayek angkutan kota. Setelah tahap pengumpulan data tahap selanjutnya ialah tahap verifikasi atau kritik yang dilakukan untuk memperoleh keaslian sumber. Tahap berikutnya yaitu interpretasi yaitu menafsirkan suatu peristiwa sejarah menjadi suatu fakta. Terakhir yaitu historiografi yang mana menuliskan suatu peristiwa sejarah menjadi suatu karya ilmiah (Gottschalk, 1995, hlm. 90-96).

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Latar Belakang Munculnya Trans Padang

Tingginya intensitas penumpang naik dan turun angkutan kota menyebabkan sistem pemberhentian di dalam terminal dinilai tidak efektif lagi. Karena itu diperlukan fasilitas bagi angkutan kota untuk menaik dan menurunkan penumpang seperti terminologi pangkalan angkutan kota. Namun karena berbagai kendala, pangkalan angkutan kota tersebut sampai sekarang masih belum terealisasi. Inilah yang menjadi salah satu tugas utama Dinas Perhubungan dan Kominfo Kota Padang agar segera mewujudkan suatu fasilitas publik. Agar jalan raya tidak lagi dimanfaatkan sebagai fasilitas turun dan naiknya penumpang angkutan kota (Syafriksen, 2022). Hingga mendekati awal tahun 2014 terjadi perubahan tata guna lahan yaitu perubahan yang semula dari pusat pemerintahan pindah ke daerah Aia Pacah yang mengakibatkan meningkatnya perjalanan dari rute Pusat Kota -

Pusat Pemerintahan. Karena hal itu kebutuhan akan sarana prasarana transportasi meningkat. Selain itu angkutan yang menguasai jalan yaitu dipadati oleh kendaraan seperti angkot sehingga menyebabkan kemacetan serta mempengaruhi ketidaknyamanan masyarakat dalam berkendara. Oleh karena itu maka, penelitian ini dilakukan untuk meninjau kebutuhan masyarakat akan alat transportasi umum yang dapat mengurangi permasalahan dalam transportasi terutama kemacetan lalu lintas. Dapat dihitung bahwa pelanggaran angkutan penumpang tercatat sebanyak 380 pelanggaran. Hal ini disebabkan oleh Bidang Angkutan yang lebih memfokuskan operasi penertiban pada angkutan umum. Terutama setelah dilakukannya pencabutan terhadap izin trayek angkutan umum, dimana 172 unit Kartu Pengawasan mati, 118 unit Kir mati dan 90 unit masuk ke dalam Aksesoris. Aksesoris di sini adalah penggunaan aksesoris mobil yang berlebihan atau dapat membahayakan keselamatan penumpang, seperti kaca film yang terlalu gelap, memodifikasi mobil sehingga tidak sesuai standar keselamatan (Rahmi Hasyfi, dkk, hlm. 10-11).

Dibalik hal tersebut juga hadir kendaraan kota lain yaitu bis kota, pelayanan angkutan bis kota saat itu adalah salah satu hal penting dari pelayanan umum diperkotaan. Daya angkut bis kota lebih besar dibandingkan dengan transportasi lain maka tingkat efisiennya lebih tinggi. Hal tersebut bisa dilihat dari penggunaan jalan dan berpengaruh terhadap kemacetan lalu lintas. Problem lain yang sering timbul pada angkutan bis kota antara lain angkutan tidak nyaman, sopir ugal-ugalan, berhenti seenaknya dan penumpang ditumpuk-tumpuk hingga padat maka dari itu kualitas pelayanan bis kota kurang bagus. Selain itu dikarenakan bis kota dikelola oleh badan usaha milik swasta yang bersifat apa adanya atau tidak tetap, maka tidak ada pengaturan yang mengikat antara pemilik atau sopir bis kota. Sehingga hal tersebut membuat para sopir menjadi leluasa dalam pengoperasian bis kota tanpa takut akan pelanggaran dalam pengoperasiannya. Selain masalah tersebut masalah yang paling mendasar dari pengoperasian bis kota ini yaitu kebijakan atau sistem yang digunakan. Seperti Sistem kompensasi pada angkutan bis kota di Kota Padang yang berbentuk setoran menyebabkan pelayanan bis kota rendah, perilaku Kru bis di jalan raya tidak baik, sehingga menimbulkan persoalan antara pengusaha dan Kru. Kemudian Sistem setoran mengakibatkan pembagian pendapatan tetap tidak terjadi baik itu terhadap pendapatan pembagian resiko maupun perawatan bis membuat tingkat keamanan dan kenyamanan bis kota diragukan. Oleh sebab itu, untuk menangani persoalan-persoalan yang terjadi pada transportasi dalam lingkup kota tersebut maka Pemerintah serta Dinas Perhubungan Kota Padang sepakat untuk menghadirkan transportasi yang sesuai dengan amanat Perwako No 21 tahun 2013 disebutkan bahwa pemerintah baik pusat dan daerah berkewajiban menyediakan angkutan umum sesuai dengan standar pelayanan minimal (SPM) di Kota Padang dengan sistem Bus Rapid Transit yang diberi nama Trans Padang.

Akhirnya pada tahun 2014 sesuai Perwako No 21 tahun 2013 hadirlah sebuah transportasi modern baru yang sesuai dengan keperluan masyarakat yaitu transportasi berbasis Bus Rapid Transit atau Trans Padang. Trans Padang adalah layanan angkutan massal bus rapid transit (BRT) di Kota Padang yang mulai beroperasi pada 13 Februari

2014, dengan sistem transit massal berbasis bus yang memberikan mobilitas cepat, nyaman dan berbiaya rendah dalam pelayanannya sebagai angkutan dalam perkotaan. Hal yang menarik dari kemunculan Trans Padang yaitu menggunakan jalur khusus dan pelayanan prima terhadap pengguna yang pada dasarnya adalah mengadaptasi karakteristik kinerja dan keandalan pelayanan yang berbeda dari transportasi sebelumnya. Bus Rapid Transit (BRT) adalah sebuah sistem transportasi berbasis bus yang beroperasi dalam suatu koridor dengan memanfaatkan salah satu jalur pada jalan utama sebagai jalur khususnya, yang tidak mengizinkan kendaraan lain memasuki jalur tersebut (Herbert S. Lenvinson, 2003, hlm. 5-6).

B. Perkembangan Trans Padang 2014-2020

1. Perkembangan Jumlah Unit Bus Trans Padang

Pada awal pengeperasian Trans Padang yaitu pada tahun 2014 Trans Padang berjumlah 10 unit dengan Bus berukuran sedang yang berasal dari bantuan Menteri Perhubungan RI (Rinaldi, 2012). Pada tanggal 17 februari 2014 terjadi kecelakaan pada salah satu bus trans padang maka saat ini hanya tinggal 9 unit bus Trans Padang yang beroperasi. Berikutnya pada bulan Juli 2014 Trans Padang mendapat tambahan unit lagi yaitu sekitar 5 unit. Selanjutnya tahun 2016 Trans Padang bertambah lagi 10 unit armada sehingga totalnya menjadi 25 Unit armada. Mendengar akan ketenaran Trans Padang yang digunakan masyarakat Padang pada tahun 2018 Kementerian Perhubungan RI kembali memberi bantuan sejumlah 1 unit yang berpusat di Koridor IV dengan rute Bypass ke Terminal Anak Air jadi total keseluruhan armada Trans Padang yaitu sebanyak 26 Unit (Indonesia, 2019, hlm. 07). Berikut disajikan tabel jumlah unit Trans Padang tiap tahunnya:

Tabel 1 Jumlah Unit Trans Padang

No	Tahun	Jumlah Unit
1.	2014	15
2	2016	10
3	2018	1
Total Jumlah		26

Sumber : Diolah dari wawancara dengan Bapak Syafrismen
Dinas Perhubungan Kota Padang, pada tanggal 21 April 2022

2. Perkembangan Penumpang

Menurut Damardjati penumpang adalah Setiap orang yang diangkut ataupun yang harus diangkut di dalam pesawat udara ataupun alat pengangkutan lainnya, atas dasar persetujuan dari perusahaan ataupun badan yang menyelenggarakan angkutan tersebut (Damardjati, 1995: 25). Pada tahun 2014 awal pengoperasian Trans Padang sangat booming sehingga banyak masyarakat yang tertarik untuk menaikinya hanya karena coba-coba saja. Akan tetapi semakin hari Trans Padang semakin banyak diminati oleh masyarakat umum, pelajar, mahasiswa dan pegawai kantor lainnya. Hal itu membuat Trans Padang semakin berkembang karena dipengaruhi oleh intensitas penggunaannya (Agustiawan,

2021, hlm. 25). Selanjutnya tahun 2015 hingga tahun 2019 Trans Padang selalu di padati oleh penumpang yang mana selalu mengalami peningkatan selama 5 tahun berturut-turut dan puncaknya ialah pertengahan tahun 2019 (Budi, 2022). Peningkatan penumpang tersebut berdampak baik terhadap perkembangan Trans Padang itu sendiri mulai dari perkembangan modifikasinya hingga fasilitas Sarana dan Prasarana. Hal tersebut dilakukan guna membuat para penikmat ataupun penumpang Trans Padang puas dengan pelayanan dan fasilitas yang ada pada Trans Padang sehingga membuat mereka tidak bosan dengan Trans Padang tersebut (Padang, 2013). Berikut disajikan tabel perkembangan penumpang pada awal pengoperasian Trans Padang dari tahun 2014 - 2020 :

Tabel 2 Perkembangan Penumpang Tahun 2014-2020

Tanggal	Pelajar	Umum
2014	100.511	60.274
2015	110.304	63.109
2016	128.101	67.455
2017	155.501	70.108
2018	164.456	81.090
2019 Januari - Juli	180.575	88.020
2019 Agustus – Desember	88.051	1.321
2020	53.022	1.124

Sumber : Diolah dari dokumen yang didapatkan saat wawancara dengan Bapak Agus, Mantan Ketua UPT Trans Padang, pada tanggal 26 April 2022

Pada akhir tahun 2019 hingga memasuki tahun 2020 intensitas penumpang Trans Padang mengalami penurunan drastis hal demikian disebabkan oleh Covid-19 yang merajalela. Akibatnya dikeluarkan peraturan PSBB yang membuat masyarakat melakukan segala aktivitas dari dalam rumah meskipun demikian Trans Padang tetap beroperasi tetapi tidak keseluruhannya . Pengoperasian Trans Padang pada tahun itu sangat terbatas dari jadwal operasinya diperpendek hingga peraturan untuk berkendara umum yang mewajibkan bahwa penumpang harus diberi jarak 1 meter (Beni, 2022, hlm. 23).

3. Koridor Dan Rute

Trans Padang sebagai angkutan massal berbasis Bus Rapid Transit (BRT) mempunyai 6 koridor pada masing-masing koridor memiliki rute atau trayek yang berbeda-beda. Keenam koridor yang dimiliki oleh armada Trans Padang tersebut belum sepenuhnya beroperasi melainkan hanya dua koridor dari enam koridor yang beroperasi yaitu koridor I dan koridor IV. Akan tetapi yang baru dioperasikan baru 2 koridor yaitu koridor I dan koridor IV. Korido I telah beroperasi dari tahun 2014 sampai saat ini yang memiliki rute dari Lubuk Buaya – Pasar Raya rincian jalurnya yaitu Jalan Adinegoro – Jalan Prof. Dr. Hamka – Jalan Khatib Sulaiman – Jalan Rasuna Said – Jalan Jenderal Sudirman – Jalan Bagindo Aziz Chan. Untuk rute Koridor I menghubungkan kawasan perumahan, kawasan

perbelanjaan, kawasan perkantoran/jasa, tempat ibadah, dan kawasan pendidikan (sekolah dan kampus) yang merupakan sebaran tata guna lahan wilayah kota padang. Untuk pencapaian halte dilakukan dengan dua cara yaitu dengan angkutan umum dan pejalan kaki (Salma, 2006, hlm. 36) . Tidak jauh berbeda dengan Koridor IV yang mulai beroperasi pada tahun 2020 hingga saat ini yang mana memiliki rute dari Teluk Bayur – Lubuk Buaya dengan rincian jalur Terminal Bukit Putus – Jalan Padang By Pass – Jalan Anak Air – Terminal Anak Air. Berdasarkan standar pelayanan angkutan umum untuk setiap koridor memiliki jarak untuk setiap tempat pemberhentiannya dengan jarak pencapaian halte yang sesuai adalah 300-500 meter sedangkan kawasan pusat kota dan pada kawasan pinggiran kota berjarak 500-1000 meter. Kemudian untuk koridor II belum beroperasi akan tetapi sudah direncanakan pengoperasiaannya yang akan dilaksanakan tahun 2023 mendatang. Selanjutnya Koridor III akan di operasikan akhir tahun 2022. Kemudian untuk Koridor V sudah resmi dioperasikan pada tanggal 8 Juli 2022 lalu. Adapun rincian jalur Koridor V yakni Iman Bonjol - Thamrin - Sudirman - Proklamasi - Simp.RS Ganting - Dr. Wahidin - Dr. Soetomo - Simpang Lubuk Begalung - Cengkeh - Pasar Bandar Buat - Padang Besi - Indarung. Sedangkan untuk koridor VI yang awalnya akan dioperasikan mulai tahun 2022 ini ditunda hal tersebut dikarenakan pembangunan Koridor VI belum sepenuhnya terselesaikan.

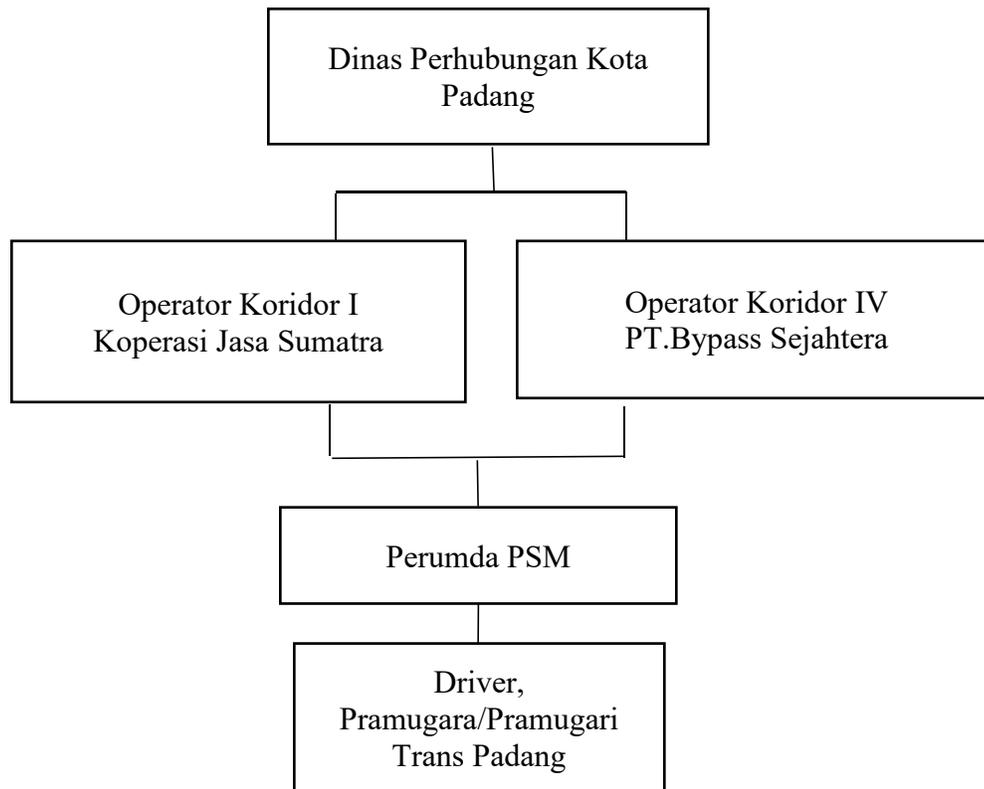
4. Fasilitas

Trans Padang ini untuk mengurangi kemacetan lalu lintas Kota Padang. Fasilitas bagian dalam Trans Padang dari tahun 2014 sampai saat ini tetap sama yaitu ada sekitar 20 bangku tempat duduk, 20 pegangan tangan bagi yang berdiri. Adapun fasilitas lain dalam Trans Padang yaitu beberapa peraturan salah satunya memprioritaskan tempat duduk kepada Ibu hamil, Ibu yang membawa anak kecil, manula dan orang-orang yang berkebutuhan khusus peraturan ini berlaku pada sejak tahun 2015 (Zayu, 2017, hlm. 9). Fasilitas sarana dan Prasarana yang ada dalam Trans Padang tersebut tidak terlepas dari keberadaan penumpangnya semakin tingginya jumlah penumpang dari tahun ke tahun maka fasilitas tersebut akan diperbaharui setiap tahunnya . Maka dari itu pada awal tahun 2015 hingga memasuki tahun 2016 Pemerintah serta Dishub sepakat untuk menambah fasilitas Sarana dan Prasarana dalam Trans Padang sebaik mungkin (Wawancara dengan Syafrismen, 21 April 2022). Seperti disediakannya Fasilitas yang ada dalam Trans Padang yaitu ac, cctv, running text, dan disediakannya halte pada setiap tempat pemberhentian Trans Padang. Akibat virus Covid-19 yang merajalela pada tahun 2020 bus Trans Padang tetap beroperasi dengan dilengkapi fasilitas seperti Hand Sanitizer di setiap halte dan di dalam bus Trans Padang juga dilengkapi dengan alat pengukur suhu badan yaitu Termometer, oleh karena kelengkapan alat Satgas Kesehatan di Trans Padang maka dari itu Trans Padang tetap beroperasi. Covid-19 tersebut mempengaruhi perkembangan jumlah penumpang dikarenakan adanya penerapan PSBB (Pembatasan Sosial Berskala Besar) hingga akhir tahun, jumlah penumpang dibatasi di angka 50 persen agar jarak antar penumpang tetap dijaga oleh karena itu jumlah penumpang menurun drastis.

5. Pengelolaan

Untuk pengelolaan Trans Padang yang pertama yaitu Struktur organisasi Trans Padang disajikan dalam bagan berikut ini:

Bagan Struktur Organisasi Pengelola Trans Padang



Sumber: Data diolah dari wawancara dengan bapak Syafrismen Dishub, Pada tanggal 21 April 2022

Selanjutnya mengenai strategi pelayanan Trans Padang sesuai dengan aturan Prinsip-prinsip pelayanan dalam keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara No. 63 Tahun 2003 tentang Pedoman Umum Penyelenggaraan Pelayanan Publik. Bahwa untuk memberikan pelayanan umum maka untuk setiap Kariawan/Kariawati Trans Padang yang telah ditetapkan pada tahun 2014 setiap pelayanan haru berdasarkan kesopanan, ketepatan waktu disini terdapat kedisiplinan, keamanan, bertanggung jawab, serta bisa memberikan kenyamanan kepada penumpangnya. Tidak hanya hal tersebut keselamatan penumpang adalah hal yang sangat penting dalam pelayanan Trans Padang ini. Selain keselamatan penumpang agar Trans Padang selalu diminati dan semakin berkembang maka keterjangkauan setiap lokasi juga harus jadi dasar dan tujuan dioperasikan Trans Padang. Pada tahun 2014 sesuai standar pelayanan transportasi minimal maka Trans Padang juga harus bisa menjaga keteraturan dalam berlalu lintas (Helga, 2019, hlm.2). Terakhir mekanisme pengoperasian Trans Padang sejak awal pengoperasian Trans Padang tahun 2014 beroperasi setiap hari dari pukul 06.00 sampai dengan pukul 21.00 WIB. Untuk

menaiki Trans Padang ini dahulunya dikenakan tarif sebesar Rp 1.500 untuk pelajar dan untuk umum Rp 3.500 untuk satu kali perjalanan jauh maupun dekat setelah melakukan pembayaran maka penumpang akan di berikan karcis jadi sistem pembayaran untuk menaiki Trans Padang dahulunya yaitunya dengan menggunakan karcis. Pada tahun 2015 sampai saat ini transaksi untuk menaiki Trans Padang sudah mengalami perkembangan salah satunya yaitu dengan uang elektronik Bank BRI yang disebut dengan Brizzi (Handayani, 2022,hlm.15).

KESIMPULAN

Trans Padang adalah layanan angkutan massal Bus Rapid Transit (BRT) di Kota Padang yang mulai beroperasi pada 13 Februari 2014, dengan sistem transit massal berbasis bus yang memberikan mobilitas cepat, nyaman dan berbiaya rendah dalam pelayanannya sebagai angkutan dalam perkotaan. Hal yang menarik dari kemunculan Trans Padang yaitu menggunakan jalur khusus dan pelayanan prima terhadap pengguna yang pada dasarnya mengadaptasi karakteristik kinerja dan keandalan pelayanan yang berbeda dari transportasi sebelumnya yang daya gunanya masih rendah, baik itu dari segi daya angkut, waktu, dan biaya yang dikeluarkan cukup mahal. Hal lain sering terjadi yaitu, tingginya intensitas kemacetan lalu lintas dan tindak kriminalitas dalam transportasi serta kecelakaan lalu lintas. Maka untuk mengatasi permasalahan tersebut Pemerintah serta Dinas Perhubungan kota Padang menghadirkan Trans Padang berbasis Bus Rappid Transit yang lebih modern serta mengikuti perkembangan zaman dan selalu mengalami perkembangan pesat dari awal pengoperasian yaitu tahun 2014 hingga tahun 2020. Dari penelitian yang dilakukan maka Pemerintah serta Dinas Perhubungan Kota Padang perlu untuk meningkatkan dan menimalisir agar kemacetan lalu lintas tidak terjadi lagi dengan menggerakkan mayarakat untuk menaiki Trans Padang.

DAFTAR PUSTAKA

- Indonesia, M. P. R. (2019). Peraturan Menti Perhubungan Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Masal Berbasis Jalan. Jakarta
- Padang, P. W. N. 21. (2013). Tentang Standar Pelayanan Minimal Trans Padang. Padang: Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Padang
- Damardjati. (2007). Istilah-Istilah Pariwisata. In Pt. Pradnya Paramita
- Lenvinson, H. S. (2003). Transit Cooperative Research. In Bus Rapid Transit (Vol. 8, Issue 3). <https://Jurnaldidaktika.Org/Contents/Article/View/73>
- Gottschalk, L. (1995). Mengerti Sejarah. In Universitas Indonesia (Vol. 14, Issue 1). <https://Doi.Org/10.30630/Jirs.14.1.117>
- Ratminto, A. S. W. (2005). Manajemen Pelayanan. Pustaka Belajar, 17(2), 280–292. <https://Doi.Org/10.22373/Jid.V16i1.590.5>

- Hayani, M. (2010). *Po Elok Budi : Sejarah Perusahaan Angkutan Kota Padang 1970-2002*. Padang: UNP
- Herman B.M . (2018). *Transportasi Kota Padang studi Tentang Armada Trans Angkasa 1995-2012*. Padang: Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang
- Agustiawan, H. (2021). *Kajian Kelayakan Dan Resiko Investasi Bus Trans Padang*. Universitas Andalas: Jurnal Rekayasa Sipil
- Helga, Y. (2019). *Evaluasi Fasilitas Dan Jarak Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum (TPKPU)*. *Rang Teknik Jurnal*, 2. No. 1, 10–59
- Rinaldi, I. (2012). *Kondisi Padang Setelah Kemacetan Lalu Lintas*. *Kompas*, 2(1), 114. <https://doi.org/10.17509/ijpe.v2i1.14227>
- Salma, P. (2006). *Kinerja Bus Trans Padang Koridor IV Dan Karakteristik Penumpangnya*. *Jurnal Ilmiah Rekayasa Sipil*, 18. No. 2(2017), 1–30. <http://scholar.unand.ac.id/60566/>
- Zayu, W. P. (2017). *Analisa Kebutuhan Pelayanan Trans Padang Koridor Kota Pusat Pemerintah*. Universitas Dharma Andalas: *Jurnal Rekayasa Sipil*, 14. No. 1(1), 59–72
- Bakhtiar, F. (2022). *Wawancara Dengan Narasumber*. 21 April 2022
- Beni, D. (2022). *Wawancara Dengan Narasumber*. 20 April 2022
- Budi, A. S. (2022). *Wawancara Dengan Narasumber*. 26 April 2022
- Handayani, F. (2022). *Wawancara Dengan Narasumber* . 21 April 2022
- Syafrismen. (2022). *Wawancara Dengan Narasumber* . 21 April 2022.