

Perkembangan Peminat Angkot Orange (Pasar Raya-Lubuk Buaya) di Kota Padang pada Tahun 2005-2021

Fristanty Oxyandri^{1(*)}, Hendra Naldi²

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

(*) fristanty10@gmail.com

ABSTRACT

The focus of this research study is to discuss the period of progress and the period of decline of Orange Angkot Enthusiasts (Pasar Raya - Lubuk Buaya) in Padang City in 2005-2021. This research includes qualitative research, using historical research methods. The steps used by the author in this study are: heuristic, verification, interpretation and historiography. The data collection techniques used by the researcher in this study are: Observation, Interview, Literature Study. The results of this study show that the period of progress of Orange Angkot enthusiasts (Pasar Raya - Lubuk Buaya) in Padang City in 2005-2010. Because orange angkot drivers compete to provide services to passengers by rejuvenating the angkot fleet such as re-checking the angkot fleet, updated seats, adding a sound system, replacing the old fleet with new vehicles, designing the exterior and interior of the car given various accessories, modifying the car body and air brushes, adding various stickers on the body car exterior such as wheels, wings, and car suspension. The period of decline of orange angkot enthusiasts (Pasar Raya-Lubuk Buaya) in Padang City in 2011-2021. Due to the operation of trans Padang, the development of online motorcycle taxis and the impact of the covid 19 pandemic and economic recovery in 2021. So that it decreases public interest and has an impact on the income of angkot drivers. Usually, in a day, the angkot driver of the route (Lubuk Buaya supermarket earns Rp 250,000 to Rp 350,000), but during 2011-2021, the revenue of orange angkot dropped very drastically to only Rp 50,000 to Rp 100,000 per day

Keyword : Development, Orange Angkot. Interest

ABSTRAK

Fokus Kajian penelitian ini yaitu membahas periode kemajuan dan periode penurunan Peminat Angkot Orange (Pasar Raya-Lubuk Buaya) Di Kota Padang Pada Tahun 2005-2021. Penelitian ini termasuk penelitian kualitatif, menggunakan metode penelitian sejarah. Adapun langkah yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah: heuristik, verifikasi, Interpretasi dan historiografi. Teknik pengumpulan data yang digunakan peneliti dalam penelitian ini yaitu: Observasi, Wawancara, Studi Pustaka. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa periode kemajuan peminat Angkot Orange (Pasar Raya-Lubuk Buaya) di Kota Padang Pada Tahun 2005-2010. Karena pada supir angkot orange berlomba lomba untuk memberikan pelayanan kepada penumpang dengan cara peremajaan armada angkot seperti pengecatan ulang armada angkot, tempat duduk yang diperbarui, penambahan sound system, mengganti armada lama dengan kendaraan baru, mendesain eksterior dan interior mobil yang diberi berbagai macam aksesoris, modifikasi *body* mobil dan *air brush*, menambahkan berbagai stiker pada bagian *body* luar mobil seperti *velg*, *wing*, dan suspensi mobil. Periode kemunduran peminat angkot orange (Pasar Raya-Lubuk Buaya) di Kota Padang Pada tahun 2011-2021. Karena beroperasinya trans Padang, perkembangan ojek online dan imbas dari pandemi covid 19 serta pemulihan ekonomi pada tahun 2021. Sehingga menurunnya minat masyarakat dan berdampak pada penghasilan supir angkot. Biasanya, dalam sehari sopir angkot rute (pasar raya Lubuk Buaya

mendapatkan penghasilan Rp 250.000 hingga Rp 350.000, tetapi selama tahun 2011-2021, pendapatan angkot orange turun sangat drastis hingga hanya Rp 50.000 sampai Rp 100.000 per hari.

Kata Kunci : Perkembangan, Angkot Orange, Peminat

PENDAHULUAN

Transportasi adalah infrastruktur penting yang meningkatkan daya tarik masyarakat untuk mengunjungi suatu wilayah, sehingga wilayah tersebut dapat berkembang dengan optimal. Tanpa transportasi yang memadai, pertumbuhan dan perkembangan suatu daerah akan terhambat. Untuk pembangunan ekonomi kota, diperlukan layanan angkutan yang cukup dan memadai. Kebutuhan akan jasa pengangkutan, atau yang juga dikenal sebagai transportasi, merupakan kebutuhan turunan yang muncul dari aktivitas ekonomi, sosial, dan lainnya (Salim, 2002)

Angkutan kota, sebagai bagian dari sistem transportasi perkotaan, adalah salah satu kebutuhan dasar bagi masyarakat perkotaan dan merupakan elemen yang tidak terpisahkan dari kehidupan kota secara keseluruhan. Meskipun angkutan kota sangat penting, jika tidak dikelola dengan baik, dapat menimbulkan masalah bagi kehidupan kota. Pengoperasian angkutan kota, yang terbagi dalam beberapa rute/jalur dan dilayani oleh berbagai operator, masing-masing memiliki karakteristik tersendiri (Syafriemen, 2024)

Berdasarkan kepemilikannya, angkutan dibedakan menjadi angkutan pribadi dan angkutan umum. Angkutan umum memiliki peran penting dalam pembangunan ekonomi, dan untuk mencapai keberlanjutannya, diperlukan penangan yang serius. Angkutan merupakan komponen vital dalam perekonomian karena berhubungan dengan distribusi barang, jasa, dan tenaga kerja, serta menjadi inti dari pergerakan ekonomi di kota. Berbagai moda angkutan umum dengan karakteristik dan tingkat pelayanan yang berbeda turut membentuk perkembangan sistem angkutan umum kota, yang seharusnya berfokus pada keamanan agar dapat bersaing dengan angkutan pribadi (Tessa Aztia, 2024)

Angkot pertama kali diperkenalkan pada tahun 1943 ketika Indonesia masih berada di bawah penjajahan Jepang. Transportasi ini awalnya dimaksudkan sebagai sarana perjalanan dengan kendaraan bermotor. Pada tahun 1946, angkot menjadi bagian dari DAMRI (Djawatan Angkoetan Motor Repoebluk Indonesia) dan resmi berfungsi sebagai angkutan umum (Syafriemen, 2024). Angkot, atau mikrolet, kemudian menjadi sangat populer karena kemampuannya mengangkut hingga 10 penumpang dengan kendaraan yang relatif kecil. Salah satu moda transportasi yang cukup populer di Kota Padang adalah angkutan kota, yang sering disebut angkot. Angkot ini terutama digunakan oleh kalangan menengah ke bawah, termasuk pelajar dan mahasiswa. Rute angkot di Kota Padang cukup beragam, bergantung pada tujuan dan daerah yang dilalui. Namun, sekitar 90% rutenya pasti melewati kawasan Pasar Raya Padang.

Kota Padang memiliki berbagai jenis angkutan kota (angkot) yang dibedakan berdasarkan warna dan rutenya. Misalnya, angkot berwarna biru memiliki rute dari Jati menuju Pasar Raya Kota Padang, sementara angkot berwarna hijau melayani rute dari Pasar Raya ke kampus Universitas Andalas (UNAND), biasanya dengan tulisan "lurus

(Kampus)" di kaca depannya. Angkot berwarna putih menghubungkan Tabing dan Pasar Raya, sedangkan angkot oranye melayani rute dari Pasar Raya ke Lubuk Buaya (BPS Kota Padang Dalam Angka 2022). Sebagian besar angkot di Kota Padang berakhir di Pasar Raya, di mana mereka bertemu dengan angkot lain yang memiliki rute berbeda. Salah satu angkot yang menarik perhatian adalah angkot oranye.

Angkutan Kota (Angkot) di Kota Padang telah ada sejak tahun 90-an, dengan menggunakan mobil bermerek Datsun. Pada waktu itu, rute perjalanan angkot ini bisa mencapai Lubuk Alung dan Duku, karena ada permintaan langsung dari masyarakat di sepanjang rute tersebut kepada sopir angkot. Awalnya, angkot ini berwarna putih, namun pada tahun 2005 warnanya berubah menjadi oranye hingga saat ini. Rute awalnya dari Pasar Raya hingga batas kota, dan sebelumnya juga mencakup wilayah yang lebih luas.

Angkutan Kota atau angkot oranye ini mulai beroperasi sejak pukul 6 pagi, saat masyarakat memulai aktivitas seperti pergi bekerja, bersekolah, ke pasar, atau melakukan kegiatan lainnya dengan menggunakan transportasi umum. Rutenya meliputi Pasar Raya, Pantai Padang, Veteran, Ulak Karang, Air Tawar, dan berakhir di Lubuk Buaya. Angkot ini juga berhenti di persimpangan jalan yang dilewati untuk mengambil atau menurunkan penumpang yang sudah mencapai tujuannya. Tarif angkot oranye ini berkisar antara 2.000-4.000 rupiah, membuatnya menjadi pilihan populer bagi masyarakat karena harganya yang murah dan terjangkau, meskipun perjalanan memakan waktu lebih lama dibandingkan dengan menggunakan kendaraan pribadi (Andri, 2024). Pengguna angkot ini umumnya terdiri dari pelajar, mahasiswa, pedagang, ibu rumah tangga, dan lainnya.

Nomor yang terdapat di bagian depan atau belakang angkot menunjukkan total jumlah angkot yang ada di Kota Padang," kata Pole, seorang sopir angkot oranye. Biasanya, body angkot telah dimodifikasi, dengan bodi kendaraan diturunkan sehingga jaraknya hanya sekitar 10 hingga 15 cm dari aspal, memberikan kesan yang elegan dan keren. Roda mobil juga tampak dikecilkan dan dilengkapi dengan dop velg yang kreatif. (Syafriemen, 2024) Modifikasi menyeluruh pada angkot di Padang telah menjadi hal yang wajib bagi pemilik atau sopirnya. Ini dilakukan untuk menarik perhatian penumpang (eye-catching) yang ingin mencapai tujuan mereka, seperti hidangan yang disajikan secara cantik dan unik, yang pasti mengundang banyak orang untuk mencobanya.

Angkutan oranye dengan gaya nyentrik ini memiliki bodi kendaraan yang dihiasi dengan berbagai stiker, dan interiornya dimodifikasi dengan cara yang unik. Biasanya, perangkat audio tambahan yang dipasang meliputi LCD TV yang ditempatkan di belakang kursi sopir serta pemutar multimedia (CD/DVD/USB) yang dipasang di dashboard. Biaya untuk melakukan modifikasi ini bisa mencapai antara 10 hingga 20 juta rupiah. Fenomena ini sering menjadi sorotan media nasional, termasuk televisi dan media cetak seperti Net.news pada tahun 2015. Modifikasi yang ekstrem pada angkot di Padang telah menjadi hal yang wajib bagi pemilik atau sopirnya untuk menarik perhatian penumpang (eye-catching) yang ingin menuju tujuan mereka. Seperti hidangan yang disajikan secara menarik dan unik, hal ini pasti menggoda banyak orang untuk mencobanya (Andri, 2024). Para sopir angkot mengungkapkan bahwa fenomena modifikasi ini dimulai sejak tahun

1990-an. Namun, saat ini perubahan pada angkot tidak terlalu mencolok, hanya ada penambahan pada beberapa bagian. Baru sejak tahun 2004, modifikasi angkot mulai menjadi lebih ekstrim seperti yang terlihat sekarang (Andri, 2024).

Yang menarik dari angkot oranye ini adalah bahwa beberapa unitnya melewati rute sampai batas kota, yaitu hingga daerah Duku. Meskipun hanya beberapa angkot yang melintasi daerah tersebut, rute ini digunakan baik untuk mengantar penumpang maupun sekadar berputar balik (Tessa Aztia, 2024). Angkot oranye awalnya berada di bawah naungan PT. Usaha Maju Bersama yang dipimpin oleh Pak Sam, serta PT. Poster 816. Namun, sejak pandemi COVID-19, banyak angkot yang mulai beralih menjadi kepemilikan pribadi, menyebabkan lembaga yang menaunginya mengalami kemunduran. Dari tahun 2011 hingga 2021, munculnya ojek online seperti Gojek, Maxim, dan Grab mengakibatkan angkot oranye mengalami penurunan popularitas, karena ojek online menawarkan kemudahan dan kecepatan yang lebih tinggi dalam perjalanan (Syafrimen, 2024).

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif yang menerapkan metode penelitian sejarah. Langkah-langkah yang digunakan penulis dalam penelitian ini meliputi heuristik, verifikasi, interpretasi, dan historiografi. Langkah pertama Heuristik yaitu proses untuk mencari dan menemukan sumber – sumber yang sesuai dengan judul penelitian. Sumber tersebut yaitu dari sumber sejarah yang merupakan bahan untuk menulis sejarah yang mengandung bukti dan fakta baik berupa lisan maupun tulisan. Dalam pengumpulan sumber ini dilakukan beberapa teknik pengumpulan sumber, pertama studi pustaka, studi pustaka ini dilakukan beberapa teknik pengumpulan sumber, Studi pustaka ini dilakukan di Dinas Perhubungan Kota Padang, wawancara dengan 3 orang narasumber. Wawancara Wawancara yang digunakan peneliti adalah wawancara terstruktur, hasil dari wawancara terstruktur berupa narasi yang kemudian penulis rekan dan di transkripsikan dalam bentuk teks. Dalam proses ini penulis melakukan wawancara kepada pihak yang dianggap mampu menjadi narasumber seperti sopir angkot, mantan sopir angkot dan penumpang angkot.

Langkah kedua verifikasi atau kritik sumber menguji keabsahan data yang diperoleh dan dijadikan fakta-fakta. Verifikasi dilakukan dalam dua tahap, yaitu kritik eksternal dan kritik internal. Kritik internal adalah usaha mendapatkan keaslian sumber dengan melakukan pengecekan fisik terhadap sumber, yang artinya sumber tersebut terpercaya atau tidak. Penulis akan berupaya untuk melakukan verifikasi terhadap data yang berkaitan perkembangan peminat angkot orange. Langkah ketiga Interpretasi, dimana penulis menggabungkan data dan sumber yang diperoleh sesuai dengan fakta dan kenyataan yang ada sebelum dan selanjutnya ke tahap penulisan. Penulis memilah atau membedah sumber sehingga ditemukan butir-butir informasi yang sebenarnya atau sudah diuji lewat kritik sumber. Langkah keempat adalah tahap penulisan sejarah (Historiografi) merupakan langkah terakhir dimana penulis melakukan penulisan dari data fakta dan sumber yang diperoleh dalam bentuk karya ilmiah sesuai dengan kaidah-kaidah penelitian sejarah (Louis, Gottschalk, 1985).

HASIL DAN PEMBAHASAN

**Periode Masa Awal Angkot Orange (Pasar Raya Lubuak Buaya) Kota Padang
 Periode 1980 - 1992**

Secara umum, angkot di Kota Padang mulai beroperasi sejak tahun 1980-an. Pada masa itu, jumlah angkutan kota masih terbatas, sehingga mereka memiliki kebebasan untuk menjangkau berbagai daerah selama berada dalam wilayah Kota Padang. Selain jumlah angkutan kota yang masih sedikit, kepadatan penduduk juga menjadi faktor penting dalam pengembangan angkutan kota di Kota Padang.

Kemudian, sekitar tahun 1992, untuk memastikan nilai-nilai seperti ketaatan, kesetiaan, keteraturan, dan ketertiban, diperlukan pengawasan dari pihak berwenang. Oleh karena itu, Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Padang mulai membagikan izin trayek kepada semua angkutan kota di wilayah Kota Padang. Dalam pengoperasian angkutan umum di Kota Padang, dilakukan pembagian trayek, kode trayek, dan penentuan warna angkot.

Tabel 1 Rute Angkutan Umum Kota, Kota Padang

No	Kode Trayek	Warna	Rute
1	430	Angkot merah muda (pink)	Kalawi – Pasar Raya jalur lintas Permindo - Patimura - Ahmad Yani Sudirman - Tan malaka - Perintis Kemerdekaan - Sawahan - Simpang Haru Andalas – Anduring - Simpang By Pass Ketaping- By Pass - Simpang Kuranji Kokrong Gadang - Kuranji - Perum Belimbing
2	201	Angkot biru muda	Siteba- Pasar Raya jalur lintas M.Yamin - Bundo Kandung – Pondok Thamrin - Bagindo Aziz Chan – Proklamasi- Tarandam - H.Agus Salim - Perintis Kemerdekaan - Tengku Umar - Alai - Gajah Mada – Siteba
3	54	Angkot Hijau	Tarandam- Pasar Raya- Jalan A Yani- Jati- Sawahan- Andalas- Pasar Baru- Kampus Unand.
4	420	Angkot Putih	Pasar Raya-JalanBundo Kandung-Jalan Veteran- Jalan Hamka- Labor atau Tabing
5	419	Angkot orange	Lubuk Buaya – Pasar Raya jalur lintasan dari M.Yamin- Bundo Kandung - Gereja Diponegoro-Hang Tuah- Samudera - Simpang Sayonara – Damar –Veteran – Juanda - S.Parman – Tabing – Adinegoro - Lubuk Buaya - Batas Kota

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Padang, 2024

Menurut tabel di atas, angkutan umum di Kota Padang terdiri dari lima warna, yaitu angkot merah muda (pink), angkot biru muda, angkot hijau, angkot putih, dan angkot oranye. Dengan adanya pembagian trayek ini, para sopir angkot pun menjadi lebih tertib dalam menjalankan angkot sesuai dengan trayek yang telah ditetapkan. Pembagian trayek tersebut juga mengarah pada pengoperasian angkot dari Lubuk Buaya ke Pasar Raya melalui rute M.Yamin - Bundo Kandung - Gereja - Diponegoro - Hang Tuah - Samudera - Simpang Sayonara - Damar - Veteran - Juanda - S.Parman - Hamka - Tabing - Adinegoro - Lubuk Buaya dan Batas Kota, dengan kode trayek 419 dan warna angkot oranye.

Periode Kemajuan Peminat Angkot Orange (Pasar Raya-Lubuk Buaya) Di Kota Padang Pada Tahun 2005-2010

Antara tahun 2005 hingga 2010, Kota Padang mengalami perubahan dalam preferensi terhadap transportasi umum, dengan berbagai upaya untuk meningkatkan kualitas dan layanan angkutan umum. Penambahan armada baru, pembaruan fasilitas, dan integrasi teknologi digital dalam sistem pembayaran dan informasi perjalanan dilakukan untuk meningkatkan daya tarik transportasi publik. Berikut adalah jumlah kendaraan umum berdasarkan jenis di Kota Padang selama periode 2005-2010.

Tabel 2 Jumlah Angkutan Penumpang Menurut Jenis Kendaraan di Kota Padang Periode 2005 Sampai 2010

No	Tahun	Jenis Kendaraan Umum				
		Sedan	Jeep	Station Wagon /Mini Bus	Micro Bus	Bus
1	2005	8,213	5,337	30,537	549	182
2	2006	8,138	5,411	31,328	514	166
3	2007	8,214	5,407	31,627	440	162
4	2008	8,719	5,909	36,329	438	160
5	2009	8,515	5,642	36,951	501	142
6	2010	9,843	6,550	45,149	475	156

Sumber: Padang dalam Angka, 2009

Berdasarkan tabel di atas, permintaan tertinggi untuk jasa angkutan terjadi pada tahun 2010 untuk jenis Minibus/ST Wagon, dengan jumlah mencapai 45.149 unit. Sebaliknya, permintaan terendah terjadi pada tahun 2009 untuk jenis Bus, dengan jumlah hanya 142 unit. Dari data tersebut, dapat disimpulkan bahwa di Kota Padang, jenis angkutan penumpang yang paling meningkat adalah Minibus/ST Wagon, yang sering digunakan sebagai angkutan kota (angkot). Angkutan kota (angkot) masih menjadi pilihan favorit masyarakat Kota Padang hingga saat ini karena tarifnya yang relatif lebih murah.

Pertumbuhan minat terhadap angkutan kota angkot oranye dengan rute Pasar Raya-Lubuk Buaya di Kota Padang mencerminkan perkembangan transportasi perkotaan dan perubahan preferensi masyarakat. Pada tahun 2005 dan 2006, angkot oranye sudah beroperasi setiap hari di rute Pasar Raya-Lubuk Buaya. Sebelum adanya kendaraan pribadi dan jasa angkutan online, masyarakat mengandalkan angkot (angkutan umum kota) sebagai salah satu moda transportasi utama untuk mendukung aktivitas sehari-hari, baik bagi pegawai maupun pelajar. Saat ini, angkot oranye melayani berbagai rute strategis yang menghubungkan pusat kota dengan daerah Lubuk Buaya.

Pada tahun ini, para sopir angkot oranye bersaing untuk meningkatkan pelayanan kepada penumpang dengan melakukan peremajaan armada, seperti pengecatan ulang, pembaruan tempat duduk, dan penambahan sistem suara. Dari tahun 2005 hingga 2010, tarif angkot oranye (rute Pasar Raya-Lubuk Buaya) adalah Rp 2.500 untuk umum dan Rp 1.000-1.500 untuk pelajar. Sopir angkot bisa menghasilkan antara Rp 200.000 hingga Rp 350.000 per hari jika menjalankan trayek 10-15 kali dengan muatan penuh kapasitas 13 orang dan tarif Rp 2.500 per orang. Peningkatan jumlah penumpang berdampak positif bagi sopir angkot dan masyarakat. Para sopir sering berhenti di rute awal di Tabin untuk minum kopi dan makan siang di kedai yang ada di sana.

Tahun 2007 dan 2008 peminat angkot orange (pasar raya Lubuk Buaya) bertahan karena beberapa sopir angkot orange mulai mengganti armada lama dengan kendaraan baru yang lebih nyaman dan efisien. Pergantian angkot lama ke angkot yang baru dan lebih modern. Dengan tampilan yang lebih segar, kenyamanan yang meningkat, serta fasilitas yang lebih baik, angkot-angkot baru ini berhasil menarik minat penumpang. Pergantian armada ini tidak hanya meningkatkan kualitas layanan angkot orange (pasar raya Lubuk Buaya), tetapi juga memberikan dorongan positif bagi pengguna terutama pelajar dan mahasiswa untuk lebih memilih angkot sebagai moda transportasi harian mereka.

Pada tahun 2007 dan 2008, minat terhadap angkot oranye (rute Pasar Raya-Lubuk Buaya) tetap tinggi karena beberapa sopir mulai mengganti armada lama dengan kendaraan baru yang lebih nyaman dan efisien. Pembaruan angkot dari model lama ke model baru dan lebih modern ini menawarkan tampilan yang lebih segar, kenyamanan yang lebih baik, serta fasilitas yang lebih memadai, yang berhasil menarik minat penumpang. Perubahan armada ini tidak hanya meningkatkan kualitas layanan angkot oranye (Pasar Raya-Lubuk Buaya), tetapi juga memberikan dorongan positif bagi pengguna, terutama pelajar dan mahasiswa, untuk lebih memilih angkot sebagai moda transportasi sehari-hari mereka.

Pada tahun 2009, angkot orange (Pasar Raya Lubuk Buaya) semakin berkembang dengan peningkatan standar pelayanan dan penambahan fasilitas. Para sopir meningkatkan pelayanan yakni dengan memberikan pelayanan tambahan sesuai target pelanggan sehingga menjadi daya tarik angkot untuk menarik peminat (Syafri, 2024). Mayoritas penumpang angkot orange (Pasar Raya Lubuk Buaya) adalah remaja atau anak muda. Pada dasarnya, anak muda menginginkan hal-hal yang berbau *aesthetic and amusement* (keindahan dan kesenangan), tak terkecuali dalam hal memilih angkot (Dila, 2024).

Salah satu cara yang dilakukan oleh para supir angkot untuk menarik peminat penumpang adalah dengan bersaing mendandani angkot orange (pasar raya Lubuk Buaya) sedemikian rupa (Andri, 2024). Para supir berlomba untuk mendesain eksterior dan interior mobil mereka yang diberi berbagai macam aksesoris, modifikasi *body* mobil dan *air brush*. Tidak cukup dengan gambar *air brush* saja, para supir juga menambahkan berbagai stiker pada bagian *body* luar mobil. Disamping pemberian gambar dan stiker, para supir tidak segan-segan memodifikasi performa *body* mobil. Hal ini dapat dilihat melalui modifikasi *velg*, *wing*, dan suspensi mobil. Beragam bentuk dan ukuran *velg* temukan di angkot orange (Pasar Raya Lubuk Buaya).

Pada tahun 2010 kondisi angkot orange (Pasar Raya Lubuk Buaya) bervariasi, sehingga meningkatkan minat masyarakat. Peningkatan minat masyarakat terhadap angkot orange (Pasar Raya-Lubuk Buaya) membuat para sopir juga berlomba-lomba dalam memberikan pelayanan yang terbaik kepada penumpang dengan cara modifikasi. Guna menarik para penumpang (*eye catching*) yang hendak mencapai tempat yang dituju. Tarif yang dibayarkan per penumpang sekali jalan hanya mencapai Rp 2.000 - Rp 3.000 (Doni, 2024) . Bahkan keuntungan sopir angkot per hari juga berbeda dengan angkot yang polos alias tidak dimodifikasi. Adapun untuk penghasilan angkot orange (pasar Raya Lubuk Buaya) yaitu:

Tabel 3 Penghasilan Sopir angkot Perhari Dari Tahun 2005 sampai 2010

No	Tahun	Penghasilan Per Hari	Ongkos Perorang	
			Umum	Pelajar
1	2005-2007	150.000-200.000	2.500	1.000-1.500
2	2008-2009	200.000-250.000	2.500	1.000-1.500
3	2010	300.000-350.000	2.500	1.000-1.500

Sumber : Wawancara dengan Andi Sopir angkot dan nila penumpang Angkot tanggal 15 Maret 2024

Terlihat pada tabel penghasilan sopir angkot orange rute pasar raya Lubuk Buaya dari tahun 2005-2010 mengalami kenaikan yang diakibatkan dari bertmbahnya minat jumlah penumpang yang menggunakan angkot sebagai alat transportasi. Pada tahun 2005-2010 jumlah peminat angkot juga mengalami keniakan disebabkan pelayanan dan fasilitas yang diberikan oleh angkot orange rute pasar raya Lubuk Buaya.

Periode Penurunan Pada Minat Masyarakat Terhadap Angkot Orange (Pasar Raya-Lubuk Buaya) Di Kota Padang pada tahun 2011-2021

Pada tahun 2011 dan 2012 angkot dengan rute pasar raya lubuk Buaya yang disebut dengan angkot orange. Dimana pada tahun 2011 dan 2012 terjadi penurunan minat masyarakat terhadap angkot orange yang melayani rute Pasar Raya hingga Lubuk Buaya. Perubahan ini disebabkan oleh berbagai faktor, termasuk persaingan dengan moda transportasi lain yang lebih nyaman dan efisien, seperti transportasi pribadi. Selain itu,

Kualitas layanan yang tidak memadai seperti kondisi angkot yang mulai kurang terawat, kebersihan yang menurun dan ketidaknyamanan dalam perjalanan, turut berkontribusi pada penurunan minat penumpang (Dila, 2024). Masalah seperti jadwal keberangkatan yang tidak konsisten dan seringkali tidak adanya kepastian waktu tiba juga menjadi keluhan utama dari masyarakat (Yanti, 2024). Semua faktor ini menyebabkan banyak penumpang beralih ke alternatif transportasi yang dianggap lebih andal dan nyaman, sehingga menurunkan jumlah pengguna angkot orange di rute tersebut. Begitu juga pada tahun 2013, angkot orange (Pasar Raya-Lubuk Buaya) mengalami penurunan jumlah angkot Orange (Pasar Raya-Lubuk Buaya), dikarenakan beberapa hal seperti pencabutan izin operasi, tidak lulus uji kelayakan, dan tidak memiliki Kartu Pengawas (KP).

Tahun 2014 dan 2015 minat masyarakat terhadap angkot orange berkurang karena beroperasinya trans Padang. Trans Padang mulai beroperasi pada Februari 2014 dengan jumlah bus 15 unit bus dengan jumlah halte 37 unit. Rute Trans Padang adalah Pasar Raya Padang – Lubuk Buaya dengan jarak 33 KM dalam satu trayek dengan halte utama adalah halte Imam Bonjol. Seiring dengan kebutuhan penumpang, halte Trans Padang terus ditambah sehingga halte bus Trans Padang sampai Juni 2015 berjumlah 71 halte (Syafrimen, 2024). Bus trans Padang beroperasi setiap hari mulai dari pukul 06.00 WIB hingga 19.00 WIB. Selama 2014 jumlah Bus Trans padang yang dioperasikan, mungkin sebanyak 10 dengan rute Pasar Raya Padang – Lubuk Buaya (Tessa Aztia, 2024). Sedangkan pada tahun 2015 dilakukan penambahan jumlah Trans Padang yaitu 7. Jadi total keseluruhan untuk total armada Bus trans Padang rute Pasar Raya Padang – Lubuk Buaya pada tahun 2015 berjumlah 17 armada.

Bus Trans Padang memiliki kapasitas penumpang sebanyak 40 orang dengan pembagian 20 orang yang dapat duduk dan setengahnya lagi pada posisi berdiri. Dilengkapi pula dengan fasilitas tempat duduk prioritas untuk para penumpang lanjut usia, Ibu hamil, dan penumpang dengan anak balita serta penumpang dengan berkebutuhan khusus. Karcis dapat langsung dibeli di halte Bus Trans padang dengan tarif kisaran Rp.1500 untuk pelajar dan Rp.3500 untuk umum dalam satu kali perjalanan jauh ataupun dekat. Namun pada tahun 2015 transaksi pembelian karcis atau tiket dapat diakses melalui layanan elektronik Bank BRI (Brizzi) (Tessa Aztia, 2024).

Pada tahun 2016 dan 2017 minat masyarakat terhadap angkot orange masih berkurang. Penurunan angkot orange (Pasar Raya-Lubuk Buaya) dikarenakan perkembangan ojek online. Kehadiran layanan ojek online seperti Gojek telah membawa perubahan besar dalam preferensi transportasi masyarakat, termasuk di segmen pengguna angkot orange (pasar raya Lubuk Buaya). Gojek online menawarkan kemudahan akses melalui aplikasi ponsel pintar, layanan yang cepat, serta kenyamanan door-to-door, memudahkan dalam memesan, fleksibilitas waktu, dan kemampuan untuk melacak perjalanan secara real-time dan efisien dibandingkan angkot tradisional. Masyarakat yang tidak lagi naik angkutan umum disebabkan mereka gengsi sehingga beralih ke transportasi online. Memang tak bisa dipungkiri jika perkembangan teknologi transportasi menyebabkan angkutan umum (angkot) menjadi tersisihkan. Maraknya transportasi online

merupakan salah satu menyebabkan angkot orange (Pasar Raya-Lubuk Buaya) menjadi kurang diminati oleh masyarakat.

Sejak Gojek dan ojek online lainnya mulai populer, sopir angkot orange merasakan dampaknya langsung. Penumpang angkot orange menurun drastis. Banyak yang lebih memilih ojek online karena lebih praktis dan cepat. Pendapatan sopir pun turun, sekarang untuk mendapatkan Rp 150.000 sehari saja sudah sulit. Kadang sopir angkot harus menunggu lama di pangkalan untuk dapat penumpang, dan sering kali penumpang lebih memilih ojek online karena lebih cepat tiba dan bisa diantar langsung ke tujuan tanpa harus menunggu penuh (Doni, 2024). Tahun 2019 angkot orange (Pasar Raya Lubuk Buaya) mengalami penurunan minat terlihat dengan berkurangnya jumlah angkot yang beroperasi (Pasar Raya Lubuk Buaya) bahkan pengusaha angkot pun gulung tikar (Andri, 2024). Kejadian ini merupakan imbas dari pandemi covid 19. Semenjak pandemi nyaris minat angkot orange (Pasar Raya Lubuk Buaya) tidak ada penumpang. Karena selama pandemi anak sekolah online (Yon, 2024). Hampir semua angkot orange (Pasar Raya Lubuk Buaya) mengalami penurunan peminat. Tidak ada penumpang, bahkan untuk beli minyak saja tidak tertutupi. Jumlah angkot sekitar 85 angkot orange (Pasar Raya Lubuk Buaya) hanya tersisa 30 (Doni, 2024).

Tahun 2020 bisa dikatakan sebagai tahun terburuk penurunan drastis jumlah peminat masyarakat, karena tahun virus yaitu covid-19. Diawali dengan (PSBB) demi menanggulangi penyebaran virus diberlakukannya PSBB membuat masyarakat harus diam dirumah beberapa bulan, dan menjauhi tempat-tempat umum, termasuk fasilitas kendaraan umum (Dila, 2024). Keadaan tersebut yang akhirnya memaksa orang menggunakan kendaraan pribadinya untuk melakukan mobilitasnya sehari – hari dan gojek online (Yon, 2024). Setelah PSBB dihapuskan pembatasan jumlah penumpang didalam angkot juga diberlakukan pemerintah demi mengurangi penyebaran virus. Kondisi ini, menyebabkan minat masyarakat berkurang terhadap angkot orange. Saat pandemi banyak sopir angkot yang beralih profesi seperti menjadi pedagang, dan driver online seperti grab, maxim dan gojek. Beberapa angkot bahkan berhenti beroperasi sementara karena sepi minat penumpang dan kesulitan ekonomi.

Saat pandemi COVID-19 mulai menyebar pada tahun 2020, pendapatan kami sebagai supir angkot angkot anjlok drastis. Banyak orang yang takut keluar rumah dan lebih memilih untuk tinggal di rumah. Kebijakan pembatasan sosial dan lockdown membuat penumpang hampir tidak ada. Biasanya, dalam sehari sopir angkot rute (pasar raya Lubuk Buaya) bisa mendapatkan Rp 250.000 hingga Rp 350.000, tetapi selama pandemi, pendapatan turun hingga hanya Rp 50.000 sampai Rp 100.000 per hari (Yon, 2024). Itu pun sudah beruntung kalau ada penumpang. Kondisi ini sangat memprihatinkan, terutama karena biaya operasional tetap ada, sementara pemasukan jauh berkurang. Sopir angko orange rute ((pasar raya Lubuk Buaya) benar-benar merasakan dampak pandemi ini, dan itu sangat berat (Doni, 2024).

Pada tahun 2021, sektor kesehatan terus berjuang untuk menangani peningkatan kasus covid 19, sementara program vaksinasi massal gencar dilakukan untuk mengendalikan penyebaran virus. Ekonomi mengalami guncangan, dengan banyak bisnis dan pekerjaan yang beradaptasi dengan model kerja jarak jauh dan digitalisasi. Sektor transportasi angkot orange retu (pasar raya lubuk buaya) merasakan dampaknya, dengan perubahan minat masyarakat. Keberadaan layanan transportasi berbasis aplikasi, seperti ojek online dan transportasi on-demand, menjadi semakin penting karena menawarkan solusi yang aman dan praktis di tengah pembatasan sosial. Sementara itu, angkot orange (pasar raya Lubuk Buaya) menghadapi tantangan besar dalam mempertahankan minat penumpang karena kekhawatiran akan penyebaran virus di ruang tertutup dan ramai. Tahun 2021 menjadi tahun penuh tantangan bagi angkot orange (pasar raya Lubuk Buaya) karena pemulihan ekonomi.

Pendapatan kami masih sangat tertekan akibat pandemi. Kalau sebelumnya, pendapatan sehari kadang hanya Rp 100.000 sampai Rp 150.000, sekarang bisa mencapai sekitar Rp 15000.000 hingga Rp 200.000. Meski begitu, masih jauh dari kondisi normal sebelum pandemi, karena banyak orang yang sudah terbiasa bekerja dari rumah atau menggunakan transportasi online. Sekolah yang belum sepenuhnya kembali ke tatap muka juga membuat penumpang pelajar masih sedikit. Pemulihan ekonomi memang mulai terasa, tapi bagi sopir angkot pengemudi angkot, masih perlu waktu dan banyak usaha agar benar-benar bisa kembali seperti dulu. Secara keseluruhan pendapat sopir angkot dari tahun 2011 sampai 2021 dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 4 Penghasilan Sopir angkot Perhari Dari Tahun 2011 sampai 2021

No	Tahun	Penghasilan Per Hari	Ongkos Perorang	
			Umum	Pelajar
1	2011-2013	250.000-300.000	3.000	2.000-2.500
2	2014-2015	250.000-300.000	3.000	2.000-2.500
3	2016-2018	200.000-250.000	3.000	2.000-2.500
4	2019-2021	100.000-150.000	3.000	2.000-2.500

Sumber : Wawancara dengan Andri Sopir angkot dan dila penumpang Angkot tanggal 13 Maret 2024

Terlihat pada tabel penghasilan sopir angkot orange rute pasar raya Lubuk Buaya dari tahun 2016-2021 mengalami penurunan yang diakibatkan dari penurunan minat jumlah penumpang yang menggunakan angkot sebagai alat transportasi. Pada tahun 2011-2015 penghasilan sopir angkot orange pasar raya lubuk buaya tetap stabil, namun pada tahun 2019-2021 mengalami penurunan yaitu 100.00-250.000 per hari. dengan penghasilan pada tahun sebelumnya, padahal pada tahun ini jumlah peminat angkot juga mengalami penurunan disebabkan gojek online, trans padang, covid-19 dan pemulihan ekonomi. Jadi

secara umum penurunan peminat angkot orange dari tahun 2011 sampai 2021 penyebab kemunduran minat masyarakat yaitu: Pengoperasian Bus Trans Padang, Peningkatan penggunaan Kendaraan Pribadi, Munculnya Jasa Transpotasi Online pandemi covid 19.

KESIMPULAN

Pada dasarnya angkot dikota Padang berdiri sejak tahun 1980-an. Kemudian pada tahun 1992-an angkutan kota Padang melakukan pembagian izin trayek pada seluruh angkutan kota yang berada di daerah kota Padang salah satunya angkot orange. Pada tahun 2005 sampai 2010 peminat angkot orange pasar raya Lubuk Buaya peminat angkot orange masih banyak. Karena pada supir angkot orange berlomba lomba untuk memberikan pelayanan kepada penumpang dengan cara peremajaan armada angkot seperti pengecatan ulang armada angkot, tempat duduk yang diperbarui dan penambahan sound system. Pada periode tahun 2005 sampai 2010 supir angkot orange mulai mengganti armada lama dengan kendaraan baru yang lebih nyaman dan efisien dan modifikasi angkot orange dengan mendesain eksterior dan interior mobil yang diberi berbagai macam aksesoris, modifikasi *body* mobil dan *air brush*, menambahkan berbagai stiker pada bagian *body* luar mobil seperti *velg*, *wing*, dan suspensi mobil.

Pada tahun 2011 sampai 2021 angkot orange mengalami penurunan minat masyarakat. Penyebab penurunan minat masyarakat terhadap angkot orange yaitu beroperasinya trans Padang. Sehingga bus trans padang menawarkan kenyamanan, keamanan, dan efisiensi yang lebih baik. Pada tahun 2016 dan 2017 penurunan minat masyarakat terhadap angkot orange dikarenakan perkembangan ojek online. Gojek online menawarkan kemudahan akses melalui aplikasi ponsel pintar, layanan yang cepat, serta kenyamanan door-to-door, memudahkan dalam memesan, fleksibilitas waktu, dan kemampuan untuk melacak perjalanan secara real-time dan efisien dibandingkan angkot orange. Sedangkan penurunan minat masyarakat yang sangat drastis pada tahun 2019 dan 2020, kejadian ini merupakan imbas dari pandemi covid 19. Sedangkan pada tahun 2021 minat masyarakat terhadap angkot orange masih menurun karena pemulihan ekonomi. Biasanya, dalam sehari sopir angkot rute (pasar raya Lubuk Buaya mendapatkan penghasilan Rp 250.000 hingga Rp 350.000, tetapi selama pandemi, pendapatan angkot orange turun sangat drastis hingga hanya Rp 50.000 sampai Rp 100.000 per hari.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahtin, Isnaini. 2012. *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
- B.M, Herman. 2012. *Transportasi Kota Padang Studi Tentang Armada Trans Angkasa (1995-2012)*. Skripsi. (Padang : Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang)

BPS Kota Padang Dalam Angka 2022.

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

Gusti Eko Vernandi. 2010. *“Persepsi Sopir Angkot Umum Kota Padang Tentang Pungutan Liar (Studi Kasus: Sopir Angkot Trayek Siteba-Pasar Raya Padang)”*. Skripsi. STKIP PGRI Sumbar.

Munawar, Ahmad, 2005. *Dasar-dasar Teknik Transportasi*. Penerbit Beta Offset. Yogyakarta

Peraturan Pemerintah No.74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan

Pitri, Nandia. 2016. *PO. SAFA MARWA Studi Tentang Perkembangan Angkutan Umum di Sungai Penuh (1985-2015)*. Skripsi. (Padang : Fakultas Ilmu Sosial Universitas negeri Padang)

Pole. (2022). Wawancara Dengan Narasumber. 21 Mei 2022

Putra, Rinaldi. 1998. *“Masalah dan Usaha pengembangan Angkuran Kota di Kotamadya Padang”*. Skripsi. Padang : Fakultas Ekonomi, Universitas Andalas.

Syahrul. (2023). Wawancara Dengan Narasumber. 26 Januari 2023

Wawancara dengan Doni mantan sopir angkot pada tanggal 29 Mei 2024

Wawancara dengan Syafrimen pada tanggal 08 Juli 2024

Wawancara dengan Tessa Aztia pada tanggal 08 Juli 2024

Wawancara dengan Yon sopir angkot pada tanggal 10 April 2024

Wawancara dengan Andri pada tanggal 13 Maret 2024

Wawancara dengan Dila Penumpang Angkot pada tanggal 10 Maret 2024

Yosritzal, Auliya Qayyumi. (2016). *Studi Pengaruh Penggunaan Perangkat Audio Pada Angkutan Kota Padang Terhadap Jumlah Penumpang*. (Rekayasa Sipil Volume XIII Nomor 2 Oktober 2016).