

TRANSPORTASI KOTA PADANG

Studi Tentang Armada Trans Angkasa (1995-2012)

SKRIPSI

*Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Meperoleh Gelar Sarjana
Pendidikan Di Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang*



Oleh:

HERMAN B.M

NIM. 89212/07

**JURUSAN SEJARAH
FAKULTAS ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS NEGERI PADANG
2012**

ABSTRAK

HERMAN B.M (2007/89212) : 2012. TRANSPORTASI KOTA PADANG : Studi Tentang Armada Trans (1995-2012). Skripsi. Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Padang.

Skripsi ini dilatarbelakangi oleh Trans Angkasa sebagai sarana transportasi di kota Padang yang sudah mencapai umur 17 tahun yang dapat bertahan walaupun bersaing dengan kendaraan pribadi dan ojek yang semakin banyak. Studi ini disusun berdasarkan rumusan masalah yaitu: Bagaimana proses munculnya Trans Angkasa sebagai Sarana transportasi di kota Padang, bagaimana dinamika dan perkembangan angkutan Trans Angkasa sebagai Sarana transportasi di kota Padang. Tujuan dari penulisan ini adalah untuk menjelaskan tentang armada Trans Angkasa sebagai salah satu Transportasi pinggir kota yang ada di kota Padang (1995-2012).

Penelitian ini termasuk penelitian kualitatif dengan menggunakan pendekatan sejarah dengan tahap sebagai berikut: (1) Heuristik yaitu mencari dan mengumpulkan data melalui sumber Primer dan Sekunder. (2) Kritik sumber yaitu melakukan pengujian terhadap data yang diperoleh. (3) Interpretasi data. (4) Pengujian hasil penelitian kedalam bentuk skripsi. Data yang diperoleh dari sumber tertulis dan lisan. Sumber tertulis dilakukan melalui studi pustaka berupa buku dan arsip. Sumber lisan diperoleh melalui wawancara dengan primkopau lanud Tabing, para sopir, pemilik angkutan jenis *Pick Up* dan Oplet, ORGANDA dan pemerintah dalam hal ini pegawai pada Dinas Perhubungan Kota Padang.

Dari hasil penelitian ini diperoleh bahwa armada Trans Angkasa salah satu Angkutan di kota Padang dibawah naungan Primkopau Lanud Tabing, Trans Angkasa merupakan angkutan yang dioperasikan ke arah pinggir kota seperti daerah Perumnas Belimbing, Limau Manis dan Pasir Jambak. Pada awal pengoperasian armada Trans Angkasa beranggotakan sebanyak 39 dan pada tahun 2000 armada yang beroperasi ditambah kapasitasnya sebanyak 21 unit dan dengan jumlah keseluruhanya 60 unit armada. Peran Primer Koperasi Angkutan Udara Lanud Tabing sebagai payung perlindungan bagi armada Trans Angkasa, baik pemilik armada maupun para pengemudi armada itu sendiri. Perlindungan yang diberikan Primer Koperasi Angkutan Udara Lanud Tabing terhadap armada Trans Angkasa diantaranya : Armada yang mengalami kecelakaan, tabrakan, bentrok sesama sopir dan maupun terjaring razia oleh aparat Kepolisian. TNI sekaligus sebagai koordinator lapangan dari Trans Angkasa diutus oleh Primer Koperasi Angkutan Udara Lanud Tabing untuk mengurus langsung tanpa melibatkan pemilik maupun sopir armada. Adapun peran Primkopau selaku pengelola membantu menjembatani berupa Pajak, Kir dan Asuransi untuk masing-masing armada Trans Angkasa.

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah dengan rasa syukur Kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan kurnia-Nya, penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Pendidikan Sejarah di Universitas Negeri Padang dengan judul“ *Transportasi kota Padang : Studi Tentang Armada Trans Angkasa (1995-2012)*”.

Penulis menyadari bahwa dengan terselesaikannya skripsi ini berkat bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, maka pada kesempatan ini perkenankanlah penulis menyampaikan rasa terimakasih kepada:

1. Ibuk Dr. Erniwati,SS, M.Hum selaku pembimbing I dan Bapak Abdul Salam,S.Ag, M.Hum selaku pembimbing II dengan ketulusan hati dan kesabaran mengarahkan dalam memberikan bimbingan dan selalu memberikan motivasi serta memperlancar bimbingan.
2. Pimpinan Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang beserta staf pengajar yang telah menyetujui penulisan skripsi ini.
3. Seluruh Dosen Sejarah yang telah memberikan bekal ilmu yang tak ternilai selama belajar sejarah di JurusanSejarah.
4. Seluruh rekan-rekan seperjuangan Mahasiswa Sejarah Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang yang ikut memberikan semangat dan dorongan dalam menyelesaikan skripsi ini.
5. Semua pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Semoga bantuan, bimbingan dan semangat yang telah diberikan menjadi amal yang soleh dan mendapat balasan yang berlimpah dari Allah SWT. Akhirnya

penulis menyadari bahwa skripsi ini belum sempurna, oleh karena itu dengan segala rendah hati, penulis harapkan saran dan kritik yang bermanfaat dari semua pihak.

Harapan peneliti dari hasil penelitian ini untuk menjadi sebuah masukan sekaligus pemikiran yang dapat ditindak lanjuti oleh penentu kebijakan dalam dunia pendidikan agar dapat memberikan motivasi kepada para pendidik khususnya guru supaya dapat mengembangkan potensi sebagai seorang peneliti pendidikan, semoga bermanfaat. Amin yarabbalalamin...

Padang, Juli 2012

Penulis

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR ISTILAH	vi
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR BAGAN	viii
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Pembatasan dan Rumusan Masalah	9
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	10
D. Tinjauan Pustaka	
1. Kerangka Konseptual.....	11
2. Studi Relevan.....	13
E. Metode dan Sumber Penelitian.....	15
 BAB II KOTA PADANG DAN PERKEMBANGAN TRANSPORTASI	
A. Sekilas Tentang Kota Padang	
1. Keadaan Geografis	18
2. Penduduk	21
3. Pemekaran kota	26

B. Transportasi di kota Padang	
1. Sarana transportasi	30
2. Prasarana transportasi.....	34
3. Perkembangan Transportasi.....	41

**BAB III TRANS ANGKASA DIBAWAH PENGELOLAAN PO. ANGKASA
PRIMKOPAU LANUD TABING**

1. Terbentuknya Trans Angkasa.....	48
2. Struktur organisasi.....	51
3. Keanggotaan.....	56

**BAB IV TRANS ANGKASA SEBAGAI SARANA TRANSPORTASI DI KOTA
PADANG**

1. Trayek	59
2. Mekanisme Operasional	63
3. Peranan Primkopau	66

BAB V PENUTUP

1. Kesimpulan	68
---------------------	----

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR INFORMAN

DAFTAR PERTANYAAN

LAMPIRAN

DAFTAR ISTILAH

- Angkutan : Alat transportasi yang digunakan untuk memindahkan manusia
Dan benda lainnya dari suatu tempat ketempat lainnya.
- Sarana : Segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai
Maksud dan tujuan.
- Terminal : Sebidang areal yang dipergunakan untuk kawasan menaikan dan
Menurunkan penumpang, disana berkumpul berbagai kendaraan
Seperti angkutan Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP), Antar
Kota Antar Propinsi (AKAP) dan angkutan kota.
- Transportasi : Kegiatan pemindahan barang atau muatan dan orang dari suatu
Tempat ketempat lainnya.
- Trayek : Lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan
Dengan kendaraan umum yang mempunyai asal dan tujuan
Perjalanan tetap.
- Primkopau : Primer Koperasi Angkatan Udara
- Korlap : Koordinator Lapangan

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1 Panjang Jalan Menurut Fungsi Di Kotamadya Padang	
Pada Tahun 1995.....	21
Tabel 2 JumlahPenduduk, luas, kepadatan penduduk dan laju	
Pertumbuhan kota Padang Tahun 2000-2010	24
Tabel 3 Jumlah Angkutan Umum Menurut Jenis di Kotamadya	
Padang Tahun 1995	32
Tabel 4 Jumlah Oplet dan Mikrolet Menurut Jumlah Kode Nomor	
Dan Warna Cat Tahun 1995.....	33
Tabel 5 Jembatan Penyeberangan di Kota Padang Tahun 1998	41
Tabel 6 Trayek armada Trans Angkasa 1995	59
Tabel 7 Trayek armada Trans Angkasa Tahun 2012	62

DAFTAR BAGAN

	Halaman
Bagan 1 Struktur Organisasi PO. Angkasa	52
Bagan 2 Struktur Operasional Trans Angkasa	55

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Sebagai Ibukota Propinsi Sumatera Barat, Padang merupakan kota mempunyai peranan penting sebagai sentral administrasi, perdagangan, industri, transportasi dan sentral penyediaan fasilitas sosial. Kota Padang terletak di pantai Barat Pulau Sumatra yang memiliki luas kota secara keseluruhan 33,00 Km² dan memiliki panjang pantai 84 km.¹ Padang termasuk kota sedang di Indonesia yang berada pada urutan ketiga setelah Palembang dan Solo.² Struktur dan letak kota Padang sebagai kota ideal, sebagian besar tanah daratan yang dilengkapi beberapa sungai pulau dan perbukitan.³

Dilihat dari perkembangannya kota Padang, perluasan wilayah administratif dari 33 kilometer menjadi 694,96 Kilometer persegi dicapai berdasarkan peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1980.⁴ Perluasan kota mengakibatkan bertambahnya jumlah penduduk dua kali lipat, Tahun 1990 jumlah penduduk sebanyak 631.263 jiwa. sepuluh tahun berikutnya meningkat menjadi 777.044 jiwa dan tahun 2010 berjumlah 833.562 jiwa.⁵

Pertumbuhan penduduk tiap tahunnya terus meningkat dan membutuhkan ruang untuk peningkatan fasilitas pelayanan. Penduduk merupakan salah satu

¹ *Sumatra Dalam Angka 1992*. (Padang : Bappeda TK II Kotamadya Padang dan Kantor Statistik TK. II Kotamadya Padang.1975), hal 3.

² Robinson Taringan, "*Perencanaan Pembangunan Wilayah*". (Jakarta: Bumi Aksara, 2004), hlm. 108.

³ Walneg Dan Widodo, "*Padang Dipersimpangan Jalan ?(Potret Dahulu, Kini Dan Visi Masa Depan)*", Jakarta : PT. VISI MEDIA NUSANTARA, 2011. hlm 141.

⁴ *Sumatra Dalam Angka 1975. Op. Cit.* Hal 50.

⁵ *Padang Dalam Angka 2010*. (Padang : BAPPEDA TK II Padang dan Kantor Statistik TK. II Padang. 2010), hlm 61.

faktor yang penting peranannya dalam pertumbuhan dan perkembangan kota. Dengan demikian tingkat perkembangan penduduk sangat besar pengaruhnya terhadap pertumbuhan dan perkembangan kota. Dari segi Infrastruktur kota secara fisik tidak saja tumbuh membesar atau mengejar ke arah batas kota, tetapi juga terjadi persaingan antar kawasan kota dijadikan fungsi-fungsi tertentu. Letak geografis kota Padang yang mudah dijangkau oleh daerah-daerah sekitarnya, sehingga kota Padang menjadi daerah pusat perdagangan. Pertambahan penduduk dan perkembangan kota diiringi dengan meningkatnya permintaan terhadap penyediaan sarana dan prasarana transportasi.⁶

Kota Padang memiliki pasar untuk memenuhi kebutuhan masyarakat, Dalam proses pembagunan dan perbaikan sarana Pasar, oleh karena itu aktivitas masyarakat yang semakin meningkat dan mulai menyebarnya aktivitas masyarakat ke beberapa lokasi di kota Padang maka dibangunlah Pasar-Pasar pembantu diantaranya adalah : Pasar lubuk buaya, Ulak Karang, Alai, Simpang Haru, Tanah Kongs, Bandar Buat, Gaung, dan Pasar teluk Bayur.⁷ Kemudian ditunjang oleh terminal Pasar Raya yang berfungsi sebagai Prasarana jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan barang serta mengatur kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum.

Perkembangan sarana dan prasarana transportasi saat ini telah banyak mengalami perubahan di kota Padang, Prasarana angkutan yang sangat utama,

⁶ Marsida Hayani, PO. ELOK BUDI“ Sejarah Perusahaan Angkutan di Kota Padang (1970-2002), *Skripsi*, (Padang : Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang). hlm 1.

⁷ *Monografi Kotamadya Padang Tahun 1979*. hlm 81 dan *Pintu Gerbang Pantai Barat Indonesia*. hlm 52.

yaitu jalan dan terminal. adapun jenis angkutan umum di kota Padang saat ini terdiri dari jenis : Bemo, Oplet/Mikrolet serta Bus kota.⁸ Kendaraan tradisional yang digunakan di kota Padang digantikan dengan kendaraan modern, ditandai dengan munculnya kendaraan bermesin sebagai bentuk perkembangan dari transportasi tradisional ke transportasi modern.

Transportasi merupakan bentuk sarana perhubungan yang paling penting dalam kehidupan manusia, sehingga kebutuhan akan sarana transportasi yang memadai terus meningkat seiring dengan perkembangan Zaman dan ragam kebutuhan manusia itu sendiri. Pentingnya Sarana transportasi tersebut tercermin dari meningkatnya kebutuhan akan Sarana angkutan bagi mobilitas orang dan barang disetiap daerah di Indonesia, bahkan dari luar Negeri agar dapat memenuhi kebutuhan akan jasa transportasi, Pemerintah telah berusaha mengantisipasi dengan selalu memperbaiki dan meningkatkan Sistem sarana transportasi menuju ke arah yang lebih dan efisien.

Efisiensi transportasi yang ingin dicapai tidak hanya pada sistem dan daya angkutannya, tetapi juga pada keefisiensi waktu dan biaya angkutan yang harus dikeluarkan. Dalam batas-batas tertentu perkembangan transportasi berkaitan erat terhadap perkembangan kota, sebagai mana yang diungkapkan oleh Rustian Kamaluddin, :

⁸ Rinaldi Putra, "Masalah dan Usaha Pengembangan Angkot Kota di Kotamadya Padang", *Skripsi* (Padang : Fakultas Sastra Universitas Andalas, 1998), hlm. 2.

Aturan transportasi dan perhubungan pada umumnya terdapat kaitan dan hubungan timbal balik. Pembangunan disegala bidang menyebabkan peningkatan akan lalu lintas barang dan orang yang menyediakan jasa-jasa transportasi. Sebaliknya sarana dan prasarana perhubungan sendiri besar peranannya sebagai suatu faktor yang akan mendorong dan merangsang pembangunan. Perkembangan dibidang transportasi tergantung pada besarnya jumlah dan penyebaran penduduk, tingkat kehidupan, luas daerah dan keadaan geografis, potensi alam serta sarana dan prasarana transportasi sendiri. Kesemuanya ini akan mempengaruhi besarnya permintaan dan pemakaian atas jasa transportasi tersebut.⁹

Transportasi merupakan urat Nadi untuk melancarkan mobilitas manusia, barang maupun informasi sebagai penunjang tercapainya sumber-sumber perekonomian secara optimal yang ada di kota Padang. transportasi memegang peranan yang sangat penting bagi mobilitas yang tersedia di kota Padang salah satunya adalah transportasi darat dengan jenis angkutan umum.

Transportasi jalan raya merupakan suatu Sarana yang digunakan oleh masyarakat. transportasi ini mempunyai andil yang besar terhadap kemajuan masyarakat, Bangsa dan Negara. Terjadinya suatu perubahan dalam masyarakat baik dalam bentuk ekonomi, politik, sosial dan budaya banyak dibantu oleh kelancaran transportasi jalan raya. Sebaliknya kebutuhan masyarakat kota yang berasal dari desa bisa sampai cepat ke kota, kebutuhan jasa angkutan kota juga ditentukan oleh pola pengembangan wilayah. Konsentrasi pemikiran dan kegiatan masyarakat yang lebih menyebar akan merubah sarana angkutan yang lebih besar dibandingkan dengan kegiatan dan pemikiran yang terpusat.¹⁰

⁹ Rustian Kamaluddin, "Perkembangan dan Pembangunan Sarana dan Prasarana Perhubungan Dalam Pembangunan Regional". *Laporan Penelitian* (Padang : Lembaga Penelitian Universitas Andalas, (1981), hlm 3.

¹⁰ Marsida Hayani, "PO ELOK BUDI : Sejarah Perusahaan Angkutan Di Kota Padang (1970-2002), *Skripsi*, (Padang : Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang). hlm 2.

Dalam kehadiran transportasi sebagai angkutan kota membantu memudahkan masyarakat dalam melakukan kegiatan dalam keseharian, angkutan bermesin lebih mendominasi pada saat ini karena angkutan bermesin lebih banyak keuntungannya dari pada angkutan tradisional seperti Bendi. Keuntungannya yaitu : murah, cepat, muatan yang lebih banyak serta terlindung dari hujan dan panas, mampu menjangkau ke pelosok-pelosok daerah dan ke beberapa gang-gang yang sempit. kehadiran Trans Angkasa sebagai salah satu transportasi yang ada di kota Padang yang ikut serta dalam melancarkan proses pemindahan barang dan penumpang dari suatu tempat ke tempat yang lain.

Hal yang menarik dari Trans Angkasa sebagai transportasi di kota Padang, Trans Angkasa dikelola oleh Primer Koperasi Angkutan udara Lanud Tabing sebuah koperasi angkutan udara, Secara institusional bentuk keterlibatan militer dalam bisnis, diantaranya koperasi yang memiliki tujuan kesejahteraan anggota dan keluarganya. Kemudian unit-unit usaha yang dikelola oleh militer begelut dibidang koperasi, yayasan dan angkutan umum. Secara resmi, institusi seperti koperasi dan yayasan adalah unit bisnis yang hanya bertujuan mensejahterakan anggotanya namun demikian dalam perkembangan dan dinamikanya lebih menampilkan diri mereka sebagai usaha-usaha swasta. Ada alasan di sini yang bisa diajukan sehubungan dengan pendapat tersebut. usaha-usaha bisnis TNI (yayasan dan koperasi) hampir semua memiliki perilaku seperti

usaha swasta. Mereka mencari keuntungan dan tidak hanya sekedar untuk kesejahteraan anggotanya.¹¹

Adapun usaha-usaha yang di dimiliki Primkopau Lanud Tabing diantara jenis angkutan seperti Taxi dan armada Trans Angkasa tidak lepas dari fungsi Bandara Tabing sebagai salah satu Bandara yang ada di Sumatera Barat, fungsi Bandara Tabing ini juga dijadikan sebagai pangkalan militer angkutan udara Sumatera Barat. dengan meningkatnya penggunaan masyarakat akan jasa transportasi udara, Primer Koperasi Lanud Tabing mendatangkan Transportasi yang akan membantu kelancaran aktivitas pengangkutan masyarakat dari bandara Tabing berupa Taxi. Kemudian dilatar belakangi tidak adanya angkutan yang layak dari Tunggul Hitam tujuan Rawang, dengan perkembangan penduduk serta meningkatnya pembangunan Sarana transportasi dan pesatnya pusat perbelanjaan mewah di kota Padang, Primer Koperasi Angkasan Udara Lanud Tabing memberikan peluang kepada masyarakat untuk bergabung dengan tujuan untuk mengganti transportasi sebelumnya berupa angkutan yang menggunakan bak (*Pick Up*) digantikan dengan angkutan yang lebih baik seperti Oplet/Mikrolet.

Trans Angkasa tergabung dalam anggota PO. Angkasa pertama kali terdiri dari 39 unit dan resmi beroperasi pada 29 juni 1995 dan tahap kedua pada tahun 2000 bergabung sebanyak 21 unit. Dalam segi koperasi tentu berbeda dengan koperasi yang ada di Kota Padang diataranya Kopanji yang beranggotakan koperasi yang banyak. Armada dari Trans Angkasa dibina diatur semaksimal

¹¹ Imelda Sari K, dkk. 1997. "*Bisnis Berbagai Yayasan Dalam ABRI Mulai Menggeliat*". No. 26. Tahun III.Tiras. Hlm 7. Di unduh dari Google Tanggal 11 Juni 2012.

mungkin, hal ini untuk memberikan kenyamanan kepada armada-armada yang beroperasi maupun rute untuk operasi diatur secara bergiliran oleh koordinator lapangan. Adapun tujuan koordinator lapangan untuk memberikan inovasi baru untuk mempertahankan armada yang beroperasi, supaya tidak kalah bersaing dengan angkutan umum yang lain.¹²

Jika dilihat dari angkutan umum lainnya, maka Trans Angkasa tergabung kedalam organisasi berupa koperasi yang ada didalam ruang lingkup TNI AU Lanud Tabing, sebagai angkutan umum jauh berbeda dari angkutan lain yang ada di kota Padang seperti terlihat dari angkutan seperti Bemo pelopor angkutan bermesin di kota Padang yang tergabung didalam ikatan kekeluargaan Angkutan Bermotor (IKABE) seiring perubahan Zaman berubah menjadi koperasi Angkutan penumpang umum kotamadya Padang ikatan kekeluargaan angkutan bermotor (KAPUKOP IKABE), kemudian munculnya organisasi lain berbentuk koperasi, yayasan, BUMN dan PT.

Kajian tentang transportasi telah banyak dilakukan oleh para peneliti dengan objek kajian yang berbeda-beda. Adapun skripsi terdahulu yang membahas tentang transportasi di kota Padang yaitu Mursida Hayani “ PO ELOK BUDI: Sejarah Perusahaan Angkutan kota Padang (1970-2002)” yang membahas mengenai perkembangan angkutan Umum sebagai Sarana transportasi.¹³ Skripsi Rinaldi Putra “ Masalah dan Usaha Pengembangan angkutan kota di Kotamadya

¹² *Wawancara* Dengan Ayu Ningsih Sekretaris Koperasi Primer Koperasi Angkutan Udara Lanud Tabing Unit Taxi dan Trans Angkasa Tanggal 16 februari 2012.

¹³ Mursida Hayani. *Op. Cit.*

Padang”. Membahas masalah usaha angkutan yang ada di kota Padang.¹⁴ Dan Skripsi Risna Yenti. “ Dari Bemo sampai Bus kota : Studi tentang koperasi angkutan “ Kapukop Ikabe” Padang (1978-1998) “. Yang mengkaji tentang organisasi Bemo yang berbentuk koperasi yang berbentuk koperasi yang bernama Kapukop Ikabe dan merupakan koperasi pertama yang dipromotori oleh IKABE, memiliki peran yang sangat penting dalam koperasi angkutan umum di kota Padang.¹⁵

Penulis tertarik untuk membahas Permasalahan tentang Angkutan Trans Angkasa sebagai Transportasi yang ada di kota Padang dengan beberapa alasan : *Pertama*, Angkutan Trans Angkasa sebagai Sarana transportasi di kota Padang merupakan salah satu Angkutan yang tergabung dalam Primer koperasi Angkasa Angkutan Udara Lanud Tabing dan mampu bertahan seperti angkutan-angkutan lainnya. Secara *Historis*, Angkutan yang ada di kota Padang tergabung di beberapa koperasi seperti IKABE, Kapukop Ikabe, KOPANJI, PO-PO Yang ada di kota Padang. Lain halnya dengan Trans Angkasa yang tergabung kedalam Koperasi Primer Koperasi Trans Angkasa sehingga ini perlu untuk dikaji.

Kedua, Trans Angkasa sebagai pengganti model transportasi lama yang masih menggunakan bak digantikan angkutan umum berupa oplet dan merupakan transportasi yang memiliki perbedaan dibandingkan transportasi umum lainnya terlihat dari aturan dalam pengoperasiannya.

¹⁴ Rinaldi Putra. *Op. Cit.*

¹⁵ Risna Yenti. *Op. Cit.*

Sesuai dengan argumen yang telah diuraikan di atas, maka penulis tertarik untuk meneliti dan menulis tentang transportasi angkutan umum Trans Angkasa yang berbeda dengan angkutan yang ada di kota Padang. Oleh sebab itu, Penelitian ini diberi judul “Transportasi kota Padang : Studi Tentang Armada Trans Angkasa (1995-2012)”.

B. Pembatasan Dan Rumusan Masalah

Bertolak dari judul penulis yaitu Transportasi kota Padang : Studi Tentang Armada Trans Angkasa (1995-2012), maka penulisan ini berfokus pada transportasi angkutan Trans Angkasa pada kurun waktu tersebut. Tahun 1995 dijadikan batasan awal karena pada tahun itu awal munculnya Trans Angkasa pengganti mobil yang menggunakan bak sebagai salah satu transportasi kota Padang dan 2012 batas akhir karena Angkutan Trans Angkasa masih memberikan kenyamanan terhadap pengguna jasa sebagai Sarana transportasi yang ada di kota Padang dan masih tergabung kedalam Primer Koperasi Akatan Udara Lanud Padang.

Batasan spatialnya yaitu kota Padang yang memiliki angkutan umum yaitu Trans Angkasa masih mampu bertahan sampai sekarang dilihat dari persaingan dengan model transportasi lain seperti sepeda motor, ojek dll. Sehubungan dengan latar belakang dan pembatasan masalah ini dirumuskan masalah yaitu:

- a. Bagaimana proses munculnya Trans Angkasa sebagai sarana Transportasi di kota Padang?

- b. Bagaimana dinamika dan perkembangan angkutan Trans Angkasa sebagai sarana transportasi di kota Padang ?

C. Tujuan dan manfaat penulisan

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan tentang Transportasi Kota Padang : Studi Tentang Armada Trans Angkasa (1995-2012).

Manfaat dari penelitian ini adalah :

- a. Penelitian ini diharapkan dapat memperkaya pengetahuan penulis tentang angkutan Trans Angkasa sebagai transportasi yang ada di Kota Padang.
- b. Secara akademik, penelitian ini bermanfaat sebagai masukan bagi pemerintah khususnya Dinas Perhubungan Kota Padang.
- c. Menambah khasanah ilmu baik bagi peneliti maupun bagi pembaca.

D. Tinjauan Pustaka

1. Kerangka konseptual

Menurut Rustian Kamaluddin konsep transportasi adalah mengangkut atau membawa sesuatu ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat yang lain.¹⁶ Selain itu transportasi merupakan salah satu komponen penting dari seganap usaha yang ditempuh manusia dalam memanfaatkan sumber daya Alam. Kegiatan transportasi merupakan serangkaian proses yang ditunjukkan untuk mendistribusi atau memindahkan kelebihan produk pada suatu tempat ke tempat yang lain yang mengalami kekurangan atau tidak memiliki kekayaan sama sekali. Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal kedaerah tujuan.

Dalam hubungan itu terlihat : a) ada muatan yang diangkut, 2) tersedianya kendaraan sebagai alat angkutannya dan, c) adanya jalan yang dapat dilalui, proses ini juga merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai dari tempat tujuan, kemana kegiatan pengangkutan diakhiri.¹⁷ Kata transportasi berasal dari kata latin yaitu *transportare*, dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Jadi bisa dikatakan kalau transportasi

¹⁶ Rustian Kamaluddin, *Op. Cit*

¹⁷ J. Sudarsono, *Pengantar Ekonomi Perusahaan*, Jakarta : Gramedia-Pustaka Utama, 1984, hlm 3.

merupakan usaha mengangkut atau membawa barang dan atau penumpang dari suatu tempat ketempat yang lainnya.¹⁸

Menurut Setiawanto dan Fraizila (2001) Transportasi berarti suatu kegiatan untuk memindahkan suatu orang dan barang dari suatu tempat ketempat yang lain.¹⁹ Transportasi merupakan suatu proses yakni proses pindah, proses gerak, proses mengangkut dan mengalihkan dimana proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan akan alat pendukung untuk menjamin lancarnya proses dimaksud sesuai dengan waktu yang diinginkan.

Kehadiran jasa transportasi Trans Angkasa tidak lepas dari koperasi angkutan pada sebelumnya seperti PO Elok Budi, Koperasi/organisasi yang ada di Kota Padang diantaranya adalah koperasi Kapukop Ikabe, DAMRI, Yayasan Pembela Tanah Air (Yapeta), kemudian berbentuk PT. Yaitu PT Parta.²⁰ Keberadaan transportasi ini selalu diusahakan perbaikan dan kemajuannya sesuai dengan perkembangan peradaban dan teknologi. Adapun unsur yang membentuk makna transportasi ialah; a) Manusia yang membutuhkan. b) Barang yang dibutuhkan.c) Kendaraan sebagai alat/ Sarana. d) Jalan dan terminal sebagai Prasarana transportasi. e) Organisasi (pengelola transportasi).²¹

Peran Pemerintah dalam Bidang transportasi antara lain adalah menyediakan fasilitas transportasi seperti Terminal, Jalan, Jembatan, halte dan

¹⁸ Abbas Salam, "*Manajemen Transportasi*", (Jakarta : Raja Grafindo Persada, 2006), hlm. 6

¹⁹ Setijowarno dan Frazilia, "*Pengantar Sistem Transportasi*", Universitas Katolik Soegijapranata, (Semarang : 2001). Hlm 5.

²⁰ *Laporan Tahunan DLLAJ TK II Kotamadya Padang 1998.*

²¹ Rustian Kamaludin. *Op. Cit.* Hlm. 1.

rambu-rambu lalu lintas, menetapkan tarif angkutan, menetapkan rute, menetapkan kendaraan yang layak jalan dan memberikan subsidi, untuk kelancaran pelaksanaan fungsi pemerintahan tersebut dibentuk dinas-dinas tertentu seperti DLLAJ.²² Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini termasuk dalam kajian sosial yang mengkaji tentang transportasi. Studi sejarah sosial merupakan sejarah yang memanifestasikan kehidupan sosial suatu kelompok/ komunitas.²³

2. Studi Relevan.

Kajian tentang transportasi memang telah banyak dilakukan oleh para peneliti dengan kajian yang berbeda ada Skripsi terdahulu yang membahas tentang transportasi di Kota Padang yaitu : Mursida Hayani ” *PO Elok Budi (Sejarah Perusahaan Kota Padang 1970-2002)* yang membahas mengenai perkembangan transportasi PO Elok Budi di Kota Padang. Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif yang menggunakan langkah-langkah metode penelitian sejarah. Adapun yang dimaksud dengan metode penelitian sejarah adalah proses menguji dan menganalisis secara kritis rekaman dan peninggalan masa lampau. Rekonstruksi yang imajinatif dari masa lampau berdasarkan data yang diperoleh dengan menempuh proses yang disebut historiografi (penulisan sejarah).²⁴

²² Lisa Hanafia. *Op .Cit.* Hlm .9.

²³ Sartono Kartidirdjo, *Metodologi Sejarah* (Yogyakarta : Tiara Wacana, 1994), hlm. 82.

²⁴ Mursida Hayani. *Op. Cit.*

Skripsi Fitri Maiyanti. “*Perusahaan Otobus Bahagia 1967-2008*” Skripsi pada Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Andalas, 2008. Tulisan ini melihat Perusahaan Otobus Bahagia sebagai salah satu PO di Sumatera Barat yang dapat bertahan ditengah-tengah persaingan yang banyak dan ketat. PO Bahagia awal berdirinya hanya melayani trayek Pekan ke Pekan (Mudiak-Payakumbuh). Kemudian tahun 1970 PO ini memperluas trayek Payakumbuh-Padang. Adapun metode yang digunakan adalah metode sejarah yaitu heuristik, kritik sumber, kritik sumber, interpretasi dan historiografi atau penulisan.

Skripsi Dewi Soswita, “Sejarah PO. NPM dalam dua generasi kepemimpinan (1937-1995)” Skripsi pada Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Andalas, 1998. Tulisan ini melihat deskripsi dua generasi kepemimpinan PO. NPM dibawah kepemimpinan Bahauddin PO. NPM mengalami kemunduran dan justru mengalami kemajuan pada kepemimpinan anaknya Chairul Bahauddin. Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif yang menggunakan langkah-langkah metode penelitian sejarah. Adapun yang dimaksud dengan metode penelitian sejarah adalah proses menguji dan menganalisis secara kritis rekaman dan peninggalan masa lampau. Rekonstruksi yang imajinatif dari masa lampau berdasarkan data yang diperoleh dengan menempuh proses yang disebut historiografi.

Skripsi Risna Yenti. “*Dari Bemo Sampai Bus kota : Studi Tentang koperasi Angkutan “ Kapukop Ikabe” Padang (1978-1998)* “. Mengkaji tentang organisasi yang berbentuk Koperasi yang bernama Kapukop Ikabe dan merupakan koperasi pertama yang dipromotori oleh IKABE, memiliki peran yang sangat

penting dalam koperasi angkutan umum di Kota Padang. Adapun metode yang digunakan adalah metode sejarah yaitu heuristik, kritik sumber, kritik sumber, interpretasi dan historiografi atau penulisan.²⁵

Semua tulisan diatas adalah tulisan yang memuat sejarah perusahaan yang untuk trayek di luar kota Padang maupun dalam kota Padang. Sedangkan perusahaan angkutan PO. Elok Budi daerah trayeknya khusus untuk kota Padang yang beroperasi pada Trayek cabang dan merupakan sebagai angkutan Pauh Kuranji. Adapun perbedaan dengan Trans Angkasa merupakan angkutan pinggir kota yang berada dibawah naungan Primkopau Lanud Tabing yaitu PO. Angkasa.

E. Metode dan Sumber Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan ini adalah metode Sejarah. Dalam metode Sejarah terdapat beberapa langkah yaitu heuristik, kritik sumber, Interpretasi dan historiografi atau penulisan.²⁶ Penelitian ini berusaha mengikuti prosedur dan kaidah-kaidah penelitian sejarah.

Dengan langkah-langkah yang *Pertama* : Dalam penelitian ini menggunakan dua jenis data, yaitu data Primer dan Sekunder. Mengumpulkan data atau sumber dilakukan dengan cara studi Pustaka, studi kearsipan dan studi lapangan. Hal ini terkait dengan jenis sumber yaitu lisan dan tulisan. Disamping itu untuk melengkapi data-data penelitian digunakan studi kepustakaan guna mendapatkan bahan-bahan yang relevan seperti: buku-buku, artikel-artikel, skripsi sebagai bahan rujukan dalam penelitian ini. Studi kepustakaan dilakukan pada

²⁵ Risna Yenti. *Op. Cit.*

²⁶ Lois Gottschalk, *Mengerti Sejarah*, (Jakarta : Yayasan Penerbit Ui, 1997), hlm.32.

Perpustakaan Pusat Universitas Negeri Padang, Perpustakaan Pusat Universitas Andalas, Pustaka Fakultas Sastra Universitas Andalas, Ruang Baca FIS, Labor Jurusan Sejarah.

Studi kearsipan dilakukan keberbagai instansi seperti kantor Dinas Perhubungan kota Padang untuk mendapatkan data berupa arsip Trayek untuk Armada Trans Angkasa, kemudian kantor Organda kota Padang untuk mendapatkan informasi bagaimana keanggotaan Trans Angkasa sebagai salah satu angkutan yang ada dikota Padang, kantor Statistik Sumatra Barat dan kantor Bappeda kota Padang untuk mendapatkan data berupa Arsip Padang Dalam Angka 1975, 1980, 1992, 1998, 2000 dan 2010. Kemudian arsip Primkopau Lanud Tabing unit Taxi dan Trans Ansgkasa, Izin Tempat Usaha, Izin Tempat Usaha (Non Ho) dan izin usaha perdagangan (siup) besar, bukti pembayaran harian dari para anggota armada Trans Angkasa dan buku pedoman Armada Trans Angkasa dan wawancara tentang Armada Trans Angkasa. Untuk mendukung sumber tertulis maka digunakan sumber lisan melalui studi wawancara dengan pihak-pihak yang terkait dengan tema yang dibahas.

Dalam melakukan wawancara penulis turun ke lapangan dan menemui sumber primer yang dianggap mampu menjelaskan hal-hal yang berhubungan dengan permasalahan. Wawancara antara lain dilakukan dengan pihak PO. Angkasa mulai dari Ka. Unit taxi dan Trans Angkasa Primkopau Lanud Tabing Lettu Dede Amar, sekretaris Unit Taxi dan Trans Angkasa ayu Ningsing, Koordinator Lapangan Trans Angkasa Angkasa Aro Nafobu sekaligus seorang TNI, Yul Akhiary Sastra, SH dan anggota ORGANDA, pegawai pada BAPPEDA

Kota Padang, pegawai pada Dinas Perhubungan Kota Padang. Selain itu juga dilakukan wawancara dengan Pemilik armada dan sekaligus pengemudi armada Trans Angkasa.

Setelah pengumpulan sumber kemudian dilakukan tahap *kedua*, dari metode sejarah yaitu proses kritik terhadap sumber yang telah didapat. Proses kritik ini dilakukan untuk mendapatkan kebenaran dari sumber-sumber yang ada, sehingga melahirkan suatu fakta. Kritik ini terdiri atas dua yaitu kritik intern dan kritik eksternal. Kritik eksteren ditujukan untuk melihat keotentikan atau keaslian sumber. Dapat dilakukan dengan meneliti kertasnya, tintanya, hurufnya, dan semua penampilan luarnya.²⁷ Kritik intern ditujukan untuk melihat kredibilitas dari sumber tersebut. Berdasarkan kritiik sumber tersebut didapat fakta sejarah.

Ketiga, proses interpretasi berupa penafsiran yang berkaitan dengan fakta-fakta sejarah. Dalam interpretasi terdapa dua komponen yaitu analisis dan sintesis. Analisis yaitu menghubungkan antara beberapa fakta yang ada sehingga terjadi hubungan kausalitas yang kompleks dan saling mempengaruhi, sedangkan sintesis merupakan hasil dari pertayaan analisis, dilanjutkan dengan tahap *keempat*, dari metode sejarah yaitu penulisan atau historiografi dalam bentuk skripsi. Suatu proses penulisan dari sumber-sumber yang didapat telah di kritik dan diinterpretasikan.

²⁷ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*. (Yogyakarta : Yayasan Benteng Budaya, 1994). hlm. 99.