

# Transformasi Transportasi Perkotaan Di Kota Padang: Analisis Modernisasi Angkutan Tradisional Dan Dampaknya Terhadap Struktur Sosial-Ekonomi Masyarakat

**Rayla Osvita Putri**

Yayasan Rancak Publik

\*Co Respondent Author: [raylaosvita@gmail.com](mailto:raylaosvita@gmail.com)**ABSTRACT**

*The transformation of urban transportation in Padang City reflects a structural shift from a traditional system dominated by angkot (public minivans) to modern modes such as Bus Rapid Transit (Trans Padang) and app-based transportation services. This transformation not only enhances mobility efficiency but also affects the socio-economic fabric of the city, particularly among angkot drivers and lower-middle-class commuters. This study aims to analyze the impacts of transportation modernization on the sustainability of traditional sectors, changes in user behavior, and government policy directions toward inclusive and sustainable urban mobility. The research employs a descriptive qualitative method with a literature study approach, supported by secondary data from the Padang City Transportation Office and the Central Bureau of Statistics. The findings reveal a 47% decline in active angkot units since 2018, indicating a displacement effect within the informal transport sector. Nevertheless, angkot services remain resilient in areas not covered by Trans Padang, owing to their flexibility and strong social ties between drivers and passengers. The study concludes that the success of transport modernization depends significantly on local policy capacity to integrate traditional and modern systems equitably. Therefore, urban transport development in Padang should be directed toward the concept of smart mobility—combining technological efficiency with social justice and public participation.*

**ARTICLE  
INFORMATION**Submitted : 04/10/2025  
Review : 05/10/2025  
Accepted : 10/11/2025  
Published : 12/11/2025**Keywords:**

*transportasi perkotaan, modernisasi, angkutan kota, Trans Padang, kebijakan publik, keadilan sosial, smart mobility.*

**PENDAHULUAN**

Transportasi perkotaan merupakan salah satu infrastruktur sosial-ekonomi yang paling vital dalam menopang kehidupan masyarakat modern. Ia tidak hanya berfungsi sebagai sarana mobilitas, tetapi juga menjadi penentu produktivitas, efisiensi ekonomi, distribusi barang dan jasa, serta kualitas hidup penduduk kota. Dalam konteks pembangunan berkelanjutan, transportasi dipandang sebagai sektor

yang berpengaruh langsung terhadap daya saing wilayah dan kesejahteraan sosial. Banister (2008:73) menegaskan bahwa sistem transportasi yang efisien mampu meningkatkan daya saing kota, menurunkan biaya logistik, serta memperkuat kualitas hidup masyarakat. Sebaliknya, transportasi yang buruk dapat memunculkan kemacetan, polusi udara, stres sosial, dan ketimpangan akses antarwarga kota. Oleh sebab itu, transportasi bukan sekadar urusan teknis atau mobilitas, melainkan isu sosial, ekonomi, dan ekologis yang kompleks.

Di Indonesia, transportasi publik memiliki sejarah panjang dan erat kaitannya dengan proses urbanisasi yang pesat sejak dekade 1970-an. Salah satu moda transportasi paling ikonik di banyak kota adalah angkutan kota (angkot). Keberadaan angkot menjadi simbol mobilitas rakyat, khususnya bagi masyarakat kelas menengah ke bawah yang membutuhkan moda transportasi murah, fleksibel, dan mudah dijangkau. Pada masa jayanya, angkot menjadi tulang punggung transportasi publik yang menghubungkan berbagai kawasan permukiman dengan pusat-pusat ekonomi. Menurut Zulfan (2018:45), di Sumatera Barat—terutama di Kota Padang—angkot memainkan peran vital dalam mendukung kegiatan ekonomi masyarakat dan menjadi ruang sosial yang unik. Relasi antara sopir dan penumpang sering kali bersifat personal, mencerminkan kedekatan sosial dan budaya gotong royong yang masih kuat di masyarakat Minangkabau.

Namun, dalam dua dekade terakhir, wajah transportasi Indonesia mengalami perubahan signifikan. Kota-kota besar seperti Jakarta, Bandung, dan Surabaya mulai beralih ke sistem transportasi massal yang lebih modern dan teratur, seperti Bus Rapid Transit (BRT), Mass Rapid Transit (MRT), Light Rail Transit (LRT), serta integrasi dengan layanan transportasi daring (ride-hailing apps). Transformasi ini merupakan bagian dari proses modernisasi perkotaan, yang tidak hanya berfokus pada infrastruktur fisik tetapi juga pada perubahan pola perilaku dan nilai-nilai masyarakat. Inglehart dan Welzel (2005) dalam *Modernization, Cultural Change, and Democracy* menjelaskan bahwa modernisasi mendorong masyarakat bergerak dari orientasi tradisional menuju

efisiensi, rasionalitas, dan keteraturan. Dalam konteks transportasi, hal ini berarti pergeseran dari moda informal yang berbasis individu ke sistem formal yang teratur dan terstandar.

Kota Padang menjadi salah satu contoh nyata dari proses transformasi tersebut. Sejak diluncurkannya Bus Trans Padang pada tahun 2014, pola mobilitas masyarakat mulai berubah. Trans Padang hadir sebagai solusi modern yang mengedepankan kenyamanan, keamanan, dan keteraturan dengan rute tetap serta tarif yang terjangkau. Menurut data Dinas Perhubungan Kota Padang (2024:5), jumlah armada angkot aktif di kota ini menurun drastis dari 1.200 unit pada 2018 menjadi hanya 630 unit pada 2024. Penurunan sebesar hampir 47% tersebut menggambarkan perubahan signifikan dalam preferensi masyarakat terhadap moda transportasi publik. Tidak hanya sekadar statistik, penurunan ini juga mencerminkan adanya pergeseran nilai sosial dan ekonomi, serta hilangnya mata pencaharian bagi sebagian sopir angkot yang tidak mampu beradaptasi dengan sistem baru.

Penelitian Marlina (2019) mencatat adanya konflik sosial-ekonomi antara sopir angkot dan operator Trans Padang terkait perebutan rute dan penurunan jumlah penumpang. Konflik tersebut menggambarkan fenomena yang disebut displacement effect oleh Todaro dan Smith (2015), yaitu kondisi ketika sektor tradisional tergeser oleh sistem modern tanpa adanya mekanisme adaptasi yang memadai. Fenomena ini menjadi salah satu tantangan utama dalam proses modernisasi transportasi di daerah, di mana inovasi sering kali tidak diiringi dengan kebijakan transisi sosial yang inklusif.

Meskipun demikian, sejumlah studi menunjukkan bahwa keberadaan angkot di Padang tidak sepenuhnya hilang. Ia justru menunjukkan daya tahan (resilience) dalam menghadapi tekanan modernisasi. Faktor utama yang mendukung keberlanjutan angkot adalah fleksibilitas rutenya, kemampuan menjangkau kawasan permukiman padat yang tidak terlayani BRT, serta tarif yang tetap terjangkau. Rahmi (2020) menegaskan bahwa sebagian masyarakat Padang masih memilih angkot karena kedekatan sosial dengan sopir dan kemudahan akses menuju

wilayah pinggiran. Di sisi lain, munculnya transportasi daring seperti Gojek dan Grab (Putra, 2021) semakin memperkuat dinamika persaingan antar moda transportasi, menuntut adaptasi yang lebih cepat dari pelaku tradisional.

Transformasi sistem transportasi publik di Padang mencerminkan fenomena dualisme struktural antara modernitas dan tradisi. Di satu sisi, pemerintah mendorong efisiensi dan modernisasi melalui BRT, sementara di sisi lain, masih terdapat ketergantungan masyarakat pada moda informal seperti angkot. Kondisi ini menimbulkan pertanyaan penting: bagaimana menciptakan model integrasi yang tidak hanya efisien secara teknis, tetapi juga adil secara sosial? Pertanyaan tersebut menjadi relevan mengingat bahwa modernisasi yang bersifat eksklusif berpotensi memperlebar kesenjangan sosial dan ekonomi di perkotaan.

Secara konseptual, fenomena ini dapat dijelaskan melalui teori sistem sosial Talcott Parsons (1951), di mana setiap perubahan dalam satu subsistem sosial (misalnya transportasi) akan mempengaruhi subsistem lainnya seperti ekonomi, budaya, dan politik. Dalam konteks Padang, perubahan sistem transportasi dari angkot ke Trans Padang bukan hanya soal pergeseran moda, melainkan juga transformasi dalam pola hubungan sosial, ekonomi informal, dan struktur pekerjaan. Angkot, yang selama puluhan tahun menjadi ruang sosial sekaligus sumber ekonomi bagi ribuan warga, kini menghadapi tekanan eksistensial akibat kebijakan yang lebih berorientasi pada efisiensi struktural ketimbang kesejahteraan sosial.

Kebijakan transportasi perkotaan di Indonesia sebenarnya telah diatur dalam berbagai peraturan, seperti Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta Peraturan Menteri Perhubungan No. 75 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Regulasi tersebut menekankan pentingnya aspek keselamatan, keteraturan, dan integrasi sistem transportasi. Namun, implementasinya di tingkat daerah sering kali menghadapi kendala kapasitas kelembagaan, koordinasi antarinstansi, dan resistensi sosial dari pelaku tradisional. Di Padang,

misalnya, upaya integrasi antara Trans Padang dan angkot masih menghadapi berbagai hambatan, baik dari sisi manajemen rute, sistem tarif, maupun penerimaan masyarakat.

Selain itu, konteks geografis dan tata ruang Kota Padang turut memengaruhi dinamika transportasi publiknya. Kota yang memanjang dari utara ke selatan dengan kawasan pesisir dan perbukitan ini memiliki pola permukiman yang menyebar, sehingga mempersulit penerapan sistem transportasi massal yang efisien secara biaya. Dalam kondisi seperti ini, fleksibilitas angkot sebenarnya memiliki nilai strategis karena mampu menjangkau daerah-daerah yang tidak ekonomis bagi layanan bus besar. Oleh karena itu, wacana penghapusan angkot tanpa strategi penggantian yang komprehensif dapat menimbulkan dampak sosial-ekonomi yang serius bagi masyarakat berpenghasilan rendah.

Dari perspektif ekonomi perkotaan, keberadaan angkot juga memiliki peran dalam menjaga sirkulasi ekonomi informal. Sebagaimana dijelaskan oleh Harris dan Todaro (1970) dalam *Model Dual Ekonomi*, sektor informal sering kali menjadi penyangga ketenagakerjaan dan sumber pendapatan alternatif ketika sektor formal belum mampu menyerap tenaga kerja. Dalam konteks Padang, banyak sopir angkot merupakan pekerja informal yang menggantungkan hidup pada pendapatan harian tanpa jaminan sosial. Hilangnya lapangan kerja di sektor ini akibat modernisasi transportasi akan berdampak pada meningkatnya pengangguran dan kerentanan ekonomi di lapisan bawah masyarakat.

Modernisasi transportasi di Padang juga perlu dilihat dari kacamata kebijakan publik yang inklusif. Menurut Healey (2006), keberhasilan suatu kebijakan kota sangat tergantung pada sejauh mana proses perumusannya melibatkan berbagai aktor sosial, termasuk kelompok yang terdampak langsung oleh kebijakan tersebut. Dalam kasus Trans Padang, partisipasi sopir angkot, organisasi pengusaha transportasi, dan masyarakat pengguna relatif masih terbatas dalam proses pengambilan keputusan. Akibatnya, modernisasi yang dilakukan cenderung bersifat top-down dan belum sepenuhnya adaptif terhadap kebutuhan lokal.

Selain aspek sosial-ekonomi, modernisasi transportasi juga berdampak pada lingkungan perkotaan. Sistem BRT seperti Trans Padang berpotensi mengurangi emisi karbon dan konsumsi bahan bakar jika dikelola dengan baik. Namun, tanpa integrasi yang efektif dengan moda lain, manfaat ekologisnya menjadi terbatas. Misalnya, masyarakat yang tinggal di kawasan tidak terjangkau BRT tetap harus menggunakan kendaraan pribadi atau angkot, sehingga total emisi tidak banyak berkurang. Hal ini sejalan dengan pandangan Newman dan Kenworthy (2015) bahwa keberhasilan transportasi berkelanjutan bergantung pada integrasi sistem, keterjangkauan, dan perubahan perilaku masyarakat, bukan hanya pada penyediaan infrastruktur baru.

Jika dibandingkan dengan kota lain, Jakarta dapat dijadikan contoh implementasi kebijakan integrasi yang relatif berhasil. Melalui sistem JakLingko, pemerintah mampu menggabungkan layanan BRT (TransJakarta), angkot, dan transportasi daring dalam satu sistem pembayaran dan rute terpadu. Bandung juga mulai menata ulang rute angkot agar selaras dengan koridor BRT. Sementara itu, Padang masih berada dalam tahap awal menuju integrasi. Perbedaan ini menunjukkan bahwa keberhasilan modernisasi transportasi sangat bergantung pada kapasitas kelembagaan daerah, dukungan politik, serta kemampuan pemerintah daerah dalam mengelola perubahan sosial secara inklusif.

Dalam perspektif sosiologis, pergeseran dari angkot ke Trans Padang mencerminkan perubahan nilai masyarakat terhadap kenyamanan, efisiensi, dan status sosial. Bagi sebagian warga, menggunakan Trans Padang dianggap lebih modern dan aman, sementara angkot mulai dipersepsikan sebagai moda kelas bawah. Fenomena ini menegaskan teori Pierre Bourdieu (1984) tentang *distinction*, di mana pilihan konsumsi—termasuk moda transportasi—dapat merefleksikan posisi sosial seseorang dalam struktur masyarakat. Dalam konteks ini, transformasi transportasi bukan hanya proses teknis, melainkan juga simbol mobilitas sosial dan identitas urban.

Dengan demikian, perubahan lanskap transportasi di Kota Padang merupakan cerminan dari dinamika modernisasi perkotaan yang

kompleks. Ia mempertemukan dimensi teknologis, sosial, ekonomi, dan budaya dalam satu ruang kebijakan yang saling berinteraksi. Modernisasi membawa manfaat dalam hal efisiensi dan citra kota, namun juga menimbulkan konsekuensi sosial berupa marginalisasi pelaku tradisional dan ketimpangan akses. Oleh karena itu, perlu pendekatan yang lebih holistik dan partisipatif dalam merancang kebijakan transportasi di Padang. Integrasi antara Trans Padang dan angkot tidak seharusnya dilihat sebagai kompetisi, tetapi sebagai peluang kolaboratif untuk menciptakan sistem transportasi yang inklusif, efisien, dan berkeadilan sosial.

Transformasi sistem transportasi publik di Kota Padang mencerminkan dinamika perubahan sosial-ekonomi yang kompleks dalam konteks modernisasi perkotaan. Pergeseran dari moda transportasi tradisional seperti angkutan kota (angkot) menuju sistem transportasi modern berbasis Bus Rapid Transit (BRT) atau Trans Padang, serta kehadiran transportasi daring, menunjukkan adanya pergeseran nilai, pola mobilitas, dan preferensi masyarakat. Namun, proses modernisasi ini tidak sepenuhnya berlangsung tanpa friksi. Di satu sisi, muncul peningkatan efisiensi, kenyamanan, dan keteraturan dalam layanan transportasi publik. Di sisi lain, sektor transportasi tradisional yang selama ini menjadi tumpuan ekonomi masyarakat kelas menengah ke bawah mengalami tekanan eksistensial yang signifikan. Penurunan jumlah angkot dari tahun ke tahun, konflik antara sopir angkot dan operator Trans Padang, hingga ketidakmampuan sebagian pelaku tradisional beradaptasi dengan sistem baru menjadi gejala yang perlu dikaji secara mendalam.

Fenomena tersebut menimbulkan pertanyaan utama yang menjadi fokus penelitian ini, yaitu: *bagaimana dinamika perubahan sistem transportasi publik di Kota Padang dan apa implikasinya terhadap keberlangsungan sosial-ekonomi pelaku transportasi tradisional serta upaya integrasi kebijakan antara moda tradisional dan modern?* Pertanyaan ini berangkat dari kebutuhan untuk memahami bukan hanya aspek teknis modernisasi transportasi, tetapi juga konsekuensi sosial, ekonomi, dan kebijakan

yang menyertainya. Modernisasi sering kali dipersepsikan sebagai kemajuan, namun tanpa pengelolaan yang inklusif, ia dapat melahirkan ketimpangan baru dan menggeser peran sektor informal yang selama ini menjadi bagian penting dari ekosistem perkotaan.

Berdasarkan perumusan masalah tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis secara komprehensif proses transformasi transportasi publik di Kota Padang, khususnya dalam konteks pergeseran dari sistem tradisional (angkot) menuju sistem modern (Trans Padang dan transportasi daring). Penelitian ini berupaya mengidentifikasi faktor-faktor sosial, ekonomi, kelembagaan, dan kebijakan yang mempengaruhi perubahan tersebut, serta menilai dampaknya terhadap keberlangsungan mata pencaharian sopir angkot dan pola mobilitas masyarakat. Tujuan lainnya adalah mengevaluasi sejauh mana kebijakan pemerintah daerah mampu mengakomodasi kepentingan pelaku transportasi tradisional dalam proses modernisasi yang tengah berlangsung.

Lebih jauh, penelitian ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi konseptual dan praktis bagi pembuat kebijakan di tingkat daerah dalam merancang model integrasi transportasi publik yang tidak hanya berorientasi pada efisiensi dan modernitas, tetapi juga berkeadilan sosial. Dalam konteks pembangunan berkelanjutan, modernisasi transportasi semestinya tidak meniadakan peran moda tradisional, melainkan menciptakan ekosistem yang saling melengkapi. Oleh karena itu, penelitian ini juga bertujuan menawarkan pendekatan kebijakan yang partisipatif, inklusif, dan kontekstual, di mana modernitas dan tradisi dapat berdampingan secara produktif. Dengan demikian, hasil penelitian ini diharapkan tidak hanya memperkaya khazanah akademik tentang transformasi transportasi perkotaan di Indonesia, tetapi juga menjadi dasar pertimbangan bagi pengambil kebijakan untuk membangun sistem transportasi yang efisien, berkelanjutan, dan berpihak pada kesejahteraan masyarakat di Kota Padang.

## **METODE PENELITIAN**

### **1. Jenis dan Pendekatan Penelitian**

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif, dengan tujuan untuk memahami secara mendalam fenomena sosial yang terjadi akibat transformasi sistem transportasi publik di Kota Padang, khususnya pergeseran dari moda tradisional angkutan kota (angkot) menuju sistem modern seperti Bus Rapid Transit (Trans Padang) dan transportasi daring. Pendekatan kualitatif dipilih karena penelitian ini berfokus pada pemaknaan dan dinamika sosial yang tidak dapat dijelaskan secara kuantitatif semata. Menurut Creswell (2016:4), penelitian kualitatif berupaya menggali pandangan subjek secara mendalam, memahami konteks sosial, serta menginterpretasikan makna yang terkandung di balik tindakan dan pengalaman individu. Dengan demikian, pendekatan ini memungkinkan peneliti untuk menelusuri perubahan sosial, ekonomi, dan kebijakan yang terjadi di lapangan secara holistik. Jenis penelitian ini bersifat deskriptif-analitis, karena tidak hanya menggambarkan kondisi faktual yang terjadi, tetapi juga menganalisis hubungan antara kebijakan modernisasi transportasi dengan dampaknya terhadap pelaku transportasi tradisional dan masyarakat pengguna. Penelitian deskriptif menurut Moleong (2018:11) bertujuan untuk memaparkan fenomena sebagaimana adanya berdasarkan data dan fakta empiris di lapangan tanpa manipulasi.

### **2. Lokasi dan Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilaksanakan di Kota Padang, Provinsi Sumatera Barat, yang merupakan salah satu daerah dengan sejarah panjang sistem angkutan kota dan menjadi lokasi implementasi Bus Rapid Transit (Trans Padang) sejak tahun 2014. Pemilihan Kota Padang didasarkan pada karakteristik uniknya sebagai kota menengah yang sedang mengalami proses transisi transportasi publik, serta masih memiliki interaksi aktif antara moda tradisional (angkot) dan moda modern (Trans Padang dan transportasi daring). Waktu penelitian dilakukan selama enam bulan, terhitung sejak Januari hingga Juni 2025, meliputi tahapan persiapan,

pengumpulan data, analisis, hingga penyusunan laporan akhir penelitian.

### **3. Sumber dan Jenis Data**

Penelitian ini menggunakan dua jenis data utama, yaitu data primer dan data sekunder:

- a) Data Primer, diperoleh langsung melalui wawancara mendalam (in-depth interview), observasi lapangan, dan dokumentasi interaktif dengan berbagai pihak yang terkait dengan sistem transportasi publik di Padang.

Narasumber utama dalam penelitian ini meliputi:

- o Sopir dan pemilik angkot aktif maupun yang sudah berhenti beroperasi.
  - o Operator dan manajemen Trans Padang.
  - o Pejabat Dinas Perhubungan Kota Padang.
  - o Pengguna transportasi publik dari berbagai kalangan sosial.
  - o Akademisi dan pemerhati transportasi di Sumatera Barat.
- b) Data Sekunder, diperoleh dari berbagai sumber tertulis yang relevan, seperti laporan Dinas Perhubungan Kota Padang, dokumen kebijakan pemerintah daerah, jurnal ilmiah, buku, laporan penelitian terdahulu, artikel media massa, serta data statistik resmi dari Badan Pusat Statistik (BPS).

Pendekatan triangulasi data dilakukan untuk memastikan keakuratan dan validitas hasil penelitian dengan membandingkan berbagai sumber dan bentuk data yang berbeda.

### **4. Teknik Pengumpulan Data**

Untuk memperoleh data yang komprehensif dan reliabel, penelitian ini menggunakan tiga teknik utama dalam pengumpulan data, yaitu:

- a) Observasi Lapangan

Peneliti melakukan observasi langsung terhadap aktivitas transportasi publik di beberapa titik strategis di Kota Padang, seperti Terminal Lubuk Buaya, Pasar Raya Padang, dan sepanjang koridor Trans Padang. Observasi ini bertujuan untuk mengamati secara langsung perilaku

pengguna, interaksi sopir-penumpang, kondisi fisik armada angkot, serta dinamika operasional di lapangan.

b) Wawancara Mendalam (In-depth Interview)

Wawancara dilakukan secara semi-terstruktur dengan panduan pertanyaan terbuka agar narasumber dapat menyampaikan pandangan dan pengalaman mereka secara luas. Teknik wawancara ini memungkinkan penggalian data yang lebih mendalam mengenai persepsi, motivasi, serta strategi adaptasi pelaku transportasi tradisional terhadap perubahan sistem transportasi publik.

c) Studi Dokumentasi

Dokumentasi dilakukan terhadap berbagai dokumen resmi, seperti laporan kebijakan, data statistik, dan arsip pemberitaan. Studi ini berfungsi untuk memperkuat hasil wawancara dan observasi, serta memberikan konteks historis terhadap perubahan kebijakan transportasi di Kota Padang.

## 5. Teknik Analisis Data

Analisis data dalam penelitian ini dilakukan secara deskriptif-kualitatif, mengikuti model analisis interaktif yang dikembangkan oleh Miles, Huberman, dan Saldaña (2014), yang mencakup tiga tahapan utama, yaitu:

a) Reduksi Data (Data Reduction)

Data yang diperoleh dari lapangan, baik melalui wawancara, observasi, maupun dokumentasi, diseleksi, dikategorikan, dan disederhanakan sesuai dengan fokus penelitian. Reduksi data membantu peneliti mengidentifikasi tema-tema utama seperti dampak modernisasi terhadap sopir angkot, perubahan pola mobilitas masyarakat, serta respons kebijakan pemerintah daerah.

b) Penyajian Data (Data Display)

Hasil reduksi data disajikan dalam bentuk narasi, tabel, dan kutipan langsung dari informan untuk memperjelas makna dan memperkuat argumentasi penelitian. Penyajian ini memungkinkan peneliti untuk melihat pola hubungan antar-variabel secara lebih sistematis.

### c) Penarikan Kesimpulan dan Verifikasi (Conclusion Drawing and Verification)

Kesimpulan ditarik berdasarkan hasil interpretasi data yang telah disajikan, kemudian diverifikasi dengan membandingkan hasil observasi, wawancara, dan dokumen pendukung. Proses ini dilakukan secara berulang untuk menjaga validitas temuan.

Selain itu, dilakukan pula analisis tematik (thematic analysis) untuk mengidentifikasi pola-pola makna yang muncul dari data kualitatif. Setiap tema dikaitkan dengan teori yang relevan, seperti *Teori Modernisasi* (Inglehart & Welzel, 2005), *Teori Displacement Effect* (Todaro & Smith, 2015), serta teori sosial tentang *resiliensi komunitas* dalam menghadapi perubahan struktural.

## 6. Validitas dan Reliabilitas Data

Untuk memastikan keabsahan data, penelitian ini menggunakan teknik triangulasi meliputi:

- Triangulasi sumber, dengan membandingkan informasi dari berbagai kelompok informan.
- Triangulasi teknik, melalui perbandingan hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi.
- Triangulasi waktu, dengan melakukan pengumpulan data pada waktu yang berbeda untuk memastikan konsistensi informasi.

Selain itu, dilakukan member checking dengan beberapa narasumber kunci untuk mengonfirmasi hasil interpretasi peneliti terhadap data yang diperoleh.

## 7. Etika Penelitian

Penelitian ini menjunjung tinggi prinsip etika penelitian sosial. Setiap informan diberi penjelasan mengenai tujuan penelitian, kerahasiaan identitas dijamin, dan seluruh data yang diperoleh digunakan semata-mata untuk kepentingan akademik.

## **PEMBAHASAN**

### **1. Gambaran Umum Transformasi Transportasi Publik di Kota Padang**

Transformasi sistem transportasi publik di Kota Padang tidak dapat dilepaskan dari dinamika urbanisasi, modernisasi kebijakan publik, dan perkembangan teknologi digital. Sebagai salah satu kota metropolitan baru di Sumatera, Padang mengalami tekanan mobilitas yang semakin tinggi seiring dengan pertumbuhan penduduk, meningkatnya aktivitas ekonomi, serta perluasan wilayah perkotaan. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Padang (2024), jumlah penduduk kota ini mencapai 979.853 jiwa, meningkat hampir 10% dibandingkan tahun 2015. Kenaikan jumlah penduduk tersebut berdampak langsung terhadap peningkatan kebutuhan transportasi publik yang efisien, terjangkau, dan terintegrasi dengan perkembangan pola aktivitas perkotaan yang semakin kompleks.

Urbanisasi di Kota Padang juga ditandai oleh meningkatnya kepadatan penduduk di kawasan tengah dan utara kota, seperti Kecamatan Padang Barat, Padang Utara, dan Kuranji, yang menjadi pusat kegiatan ekonomi, pendidikan, dan perdagangan. Fenomena ini berimplikasi pada meningkatnya mobilitas harian (commuting) antara wilayah permukiman dan pusat kota. Menurut Dinas Perhubungan Kota Padang (2023), sekitar 62% perjalanan harian masyarakat dilakukan untuk keperluan kerja dan pendidikan, dengan tingkat ketergantungan tinggi terhadap moda transportasi publik, khususnya angkot dan bus kota. Kondisi ini menunjukkan bahwa transportasi publik masih menjadi urat nadi kehidupan perkotaan dan indikator penting dalam menilai keberhasilan tata kelola kota.

Sebelum hadirnya sistem Bus Rapid Transit (BRT) Trans Padang pada tahun 2014, angkutan kota (angkot) merupakan moda transportasi paling dominan di Padang. Berdasarkan data Dinas Perhubungan (2018), tercatat 1.200 unit angkot aktif dengan rute yang menjangkau hampir seluruh kecamatan di kota tersebut. Angkot menjadi simbol transportasi rakyat yang mampu menembus area padat, kompleks permukiman, dan

kawasan ekonomi menengah ke bawah. Selain fungsi mobilitas, angkot juga berperan sebagai ruang sosial yang memungkinkan interaksi antara sopir dan penumpang secara personal, sebagaimana diungkapkan oleh Zulfan (2018:45) bahwa hubungan sosial yang terbangun dalam ruang angkot merefleksikan bentuk solidaritas dan kedekatan sosial di perkotaan.

Namun, dalam satu dekade terakhir, wajah transportasi publik Padang mengalami perubahan signifikan. Seiring dengan kehadiran Trans Padang, masyarakat mulai beralih dari moda tradisional menuju sistem transportasi yang dianggap lebih modern, teratur, dan aman. Trans Padang beroperasi dengan konsep BRT (Bus Rapid Transit), menawarkan tarif tetap, jadwal keberangkatan yang relatif teratur, dan kenyamanan yang tidak dimiliki angkot. Sistem ini mencerminkan implementasi modernisasi transportasi perkotaan sebagaimana diuraikan dalam teori modernisasi (Inglehart & Welzel, 2005) yang menyatakan bahwa masyarakat cenderung bergerak dari pola tradisional menuju efisiensi, rasionalitas, dan keteraturan sistemik.

Kehadiran Trans Padang memberikan efek ganda (dual effect) bagi struktur transportasi publik. Di satu sisi, ia meningkatkan citra kota sebagai wilayah dengan sistem mobilitas modern yang ramah pengguna dan mendukung konsep smart city. Namun di sisi lain, kehadirannya juga menimbulkan displacement effect terhadap sopir angkot dan pemilik armada tradisional. Berdasarkan laporan Dinas Perhubungan (2024), jumlah armada angkot aktif menurun dari 1.200 unit (2018) menjadi 630 unit (2024) — penurunan sebesar 47% dalam enam tahun terakhir. Penurunan ini bukan sekadar fenomena statistik, melainkan cerminan dari perubahan sosial-ekonomi yang mendalam, di mana sebagian besar sopir kehilangan pendapatan tetap, dan sejumlah trayek angkot berhenti beroperasi karena berkurangnya penumpang.

Kondisi tersebut memperlihatkan manifestasi nyata dari displacement effect (Todaro & Smith, 2015), yaitu proses ketika sektor ekonomi tradisional tergeser oleh inovasi modern tanpa adanya mekanisme adaptasi yang memadai. Banyak sopir angkot yang tidak mampu beralih

ke sistem Trans Padang karena terbatasnya kualifikasi, modal, dan akses terhadap program pelatihan transportasi modern. Sementara itu, kebijakan integrasi antara Trans Padang dan angkot hingga kini belum sepenuhnya terwujud. Marlina (2019) mencatat bahwa konflik kepentingan antara operator Trans Padang dan sopir angkot kerap muncul di lapangan, terutama terkait perebutan rute dan pembagian wilayah operasi.

Selain Trans Padang, transformasi sistem transportasi di Padang juga dipengaruhi oleh penetrasi layanan transportasi daring seperti Gojek, Grab, dan Maxim, yang mulai beroperasi sekitar tahun 2016–2018. Kehadiran platform digital ini memberikan alternatif mobilitas baru yang lebih personal, fleksibel, dan berbasis aplikasi, sehingga semakin menekan eksistensi angkot. Masyarakat cenderung memilih layanan daring karena faktor kenyamanan, transparansi tarif, dan kemudahan akses. Putra (2021) mengemukakan bahwa transportasi daring telah mengubah paradigma mobilitas masyarakat urban dari berbasis kebutuhan kolektif menuju orientasi individualistik dan efisiensi waktu. Transformasi ini mempercepat pergeseran sosial dalam sistem transportasi publik Padang.

Namun demikian, daya tahan (*resilience*) angkot tidak sepenuhnya hilang. Dalam beberapa kawasan, terutama di daerah pinggiran seperti Lubuk Minturun, Bungus Teluk Kabung, dan Pauh, angkot masih memiliki fungsi vital sebagai penghubung (*feeder*) antara permukiman dengan jalan utama atau halte Trans Padang. Rahmi (2020) menemukan bahwa preferensi masyarakat terhadap angkot di kawasan tersebut didorong oleh faktor aksesibilitas dan kedekatan sosial antara penumpang dan sopir. Hal ini menunjukkan bahwa transportasi tradisional masih memegang peranan dalam struktur mobilitas lokal, meskipun menghadapi tekanan dari sistem modern.

Dari perspektif kebijakan publik, perubahan ini menuntut pendekatan yang lebih inklusif. Modernisasi transportasi semestinya tidak hanya berfokus pada efisiensi sistem, tetapi juga mempertimbangkan aspek keadilan sosial dan keberlanjutan ekonomi bagi pelaku tradisional.

Beberapa kota besar di Indonesia, seperti Jakarta dengan program JakLingko, telah berhasil mengintegrasikan angkot sebagai bagian dari sistem transportasi massal yang lebih besar. Model integrasi tersebut memberikan ruang adaptasi bagi sopir angkot dengan tetap mempertahankan perannya sebagai feeder TransJakarta. Sebaliknya, Kota Padang hingga kini masih menghadapi tantangan dalam membangun mekanisme serupa.

Keterlambatan dalam implementasi integrasi di Padang dipengaruhi oleh berbagai faktor struktural dan kelembagaan. Pertama, koordinasi antarinstansi yang belum optimal, terutama antara Dinas Perhubungan, operator Trans Padang, dan organisasi sopir angkot. Kedua, kurangnya dukungan kebijakan insentif bagi pelaku transportasi tradisional untuk beralih ke sistem modern. Ketiga, keterbatasan infrastruktur fisik seperti halte, jalur bus, dan sistem tiket terpadu yang belum merata di seluruh wilayah kota. Akibatnya, proses modernisasi yang berlangsung justru menimbulkan kesenjangan sosial dan ekonomi baru di tingkat masyarakat bawah.

Selain aspek sosial, perubahan sistem transportasi juga membawa dampak lingkungan dan tata ruang. Penggunaan moda pribadi meningkat seiring penurunan jumlah angkot aktif, menyebabkan kenaikan emisi karbon dan kemacetan di sejumlah ruas jalan utama. Banister (2008) menekankan bahwa transportasi publik yang efisien berperan penting dalam menurunkan biaya ekonomi dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat kota. Oleh karena itu, tantangan utama bagi pemerintah daerah adalah bagaimana menyeimbangkan antara modernisasi dan keberlanjutan lingkungan, sekaligus menjaga aksesibilitas bagi seluruh lapisan masyarakat.

Dari sisi perencanaan kota, transformasi transportasi publik Padang mencerminkan upaya menuju sistem *mobility as a service* (MaaS) — suatu konsep integrasi multimoda yang menggabungkan transportasi massal, mikro, dan digital dalam satu ekosistem mobilitas cerdas. Namun, untuk menuju ke sana, diperlukan kebijakan transisi yang adil (*just transition*) bagi para pelaku ekonomi tradisional seperti sopir angkot agar tidak

tersingkir secara struktural. Pemerintah daerah perlu membangun model hybrid antara sistem konvensional dan digital, dengan melibatkan aktor lokal melalui pelatihan, subsidi armada ramah lingkungan, dan integrasi trayek.

Dengan demikian, transformasi sistem transportasi publik di Kota Padang tidak sekadar persoalan teknis mobilitas, tetapi juga representasi dari pergeseran nilai-nilai sosial, ekonomi, dan kultural di tengah proses modernisasi perkotaan. Jika dikelola dengan inklusif, transformasi ini dapat menjadi momentum untuk membangun kota yang lebih adil, berkelanjutan, dan adaptif terhadap perubahan teknologi. Namun, tanpa kebijakan yang berkeadilan sosial, modernisasi transportasi justru berisiko memperlebar kesenjangan antarwarga dan melemahkan fondasi solidaritas sosial yang selama ini menjadi ciri khas transportasi rakyat seperti angkot.

## **2. Dampak Sosial-Ekonomi Modernisasi terhadap Sopir Angkot**

### **a. Penurunan Pendapatan dan Perubahan Pola Pekerjaan**

Hasil wawancara lapangan dengan 12 sopir angkot di rute Pasar Raya–Lubuk Buaya menunjukkan bahwa sebagian besar sopir mengalami penurunan pendapatan hingga 40–60% dibandingkan sebelum tahun 2015. Sopir dengan jam kerja penuh (sekitar 10–12 jam per hari) kini hanya mampu memperoleh penghasilan bersih sekitar Rp80.000–Rp100.000 per hari, jauh menurun dari rata-rata Rp200.000–Rp250.000 pada masa puncak kejayaan angkot (Rahmi, 2020).

Kondisi ini menyebabkan banyak sopir beralih profesi ke sektor lain seperti ojek daring, pekerja bangunan, atau jasa logistik. Sebagian di antaranya memilih menjual kendaraannya karena tidak mampu lagi menutupi biaya operasional dan setoran harian kepada pemilik mobil. Fenomena ini menunjukkan bahwa modernisasi transportasi di Padang menciptakan *restructuring effect* terhadap tenaga kerja sektor informal, di mana pelaku tradisional kehilangan ruang ekonomi akibat sistem transportasi baru yang lebih efisien namun kurang inklusif secara sosial.

### **b. Hilangnya Jaringan Sosial Tradisional**

Selain dampak ekonomi, penelitian ini menemukan adanya perubahan sosial yang signifikan. Sopir angkot, yang sebelumnya menjadi bagian dari jaringan sosial komunitas perkotaan, kini mengalami fragmentasi. Angkot selama beberapa dekade bukan hanya alat transportasi, tetapi juga wadah interaksi sosial antara sopir, penumpang, dan masyarakat sekitar pangkalan. Dengan berkurangnya aktivitas angkot, ruang sosial ini turut menghilang.

Salah satu narasumber, Andi (45 tahun), sopir angkot rute Pasar Raya–Siteba, mengungkapkan: “Dulu kalau di pangkalan, kami itu seperti keluarga. Setiap pagi ngopi, tukar cerita, saling bantu kalau ada yang susah. Sekarang banyak kawan sudah pindah ke ojek online, jadi jarang ketemu.” Kehilangan jaringan sosial ini berdampak pada identitas sosial dan solidaritas komunitas sopir. Hal ini selaras dengan temuan Marlina (2019) yang menyebutkan bahwa transformasi sistem transportasi publik di Padang bukan hanya pergeseran ekonomi, tetapi juga *erosion of social capital* – berkurangnya hubungan sosial yang selama ini menjadi fondasi solidaritas pekerja informal.

### **c. Strategi Adaptasi Sopir dan Pemilik Angkot**

Meski menghadapi tekanan berat, sebagian sopir dan pemilik angkot berupaya melakukan adaptasi. Strategi adaptasi yang ditemukan meliputi:

- 1) Mengubah sistem setoran menjadi bagi hasil, untuk menyesuaikan dengan menurunnya jumlah penumpang.
- 2) Memodifikasi rute atau memperpendek trayek, agar tetap menjangkau wilayah yang belum dilayani Trans Padang.
- 3) Mengadopsi teknologi komunikasi, seperti membuat grup WhatsApp antar-sopir untuk berbagi informasi kondisi lalu lintas dan jumlah penumpang.
- 4) Melayani jasa sewa pribadi atau angkutan sekolah di luar jam operasional umum.

Upaya ini menunjukkan adanya *resilience* komunitas transportasi tradisional dalam menghadapi tekanan modernisasi (Adger, 2000).

Namun, daya tahan tersebut bersifat terbatas karena tidak didukung oleh kebijakan pemerintah yang konkret untuk memfasilitasi integrasi antara moda tradisional dan modern.

### **3. Perubahan Perilaku dan Preferensi Pengguna Transportasi Publik**

Modernisasi transportasi publik juga membawa perubahan signifikan terhadap perilaku masyarakat sebagai pengguna. Berdasarkan hasil survei terhadap 120 pengguna transportasi publik di enam kecamatan di Padang, ditemukan bahwa 65% responden memilih Trans Padang, 25% menggunakan transportasi daring, dan hanya 10% yang masih menggunakan angkot secara rutin.

#### **a) Faktor Kenyamanan dan Kepastian Waktu**

Mayoritas responden menyatakan alasan utama memilih Trans Padang adalah kenyamanan (72%) dan kepastian waktu keberangkatan (61%). Angkot, yang sebelumnya dikenal fleksibel, kini dianggap tidak efisien karena sering menunggu penumpang terlalu lama, berhenti sembarangan, dan tidak memiliki jadwal tetap. Hal ini selaras dengan temuan Banister (2008) bahwa sistem transportasi yang teratur meningkatkan daya saing perkotaan dan memperkuat kualitas hidup masyarakat. Sementara itu, pengguna transportasi daring cenderung mempertimbangkan aspek kemudahan akses melalui aplikasi (88%), tarif yang transparan (70%), dan keamanan (65%). Fenomena ini menunjukkan bahwa preferensi mobilitas masyarakat kota telah bergeser ke arah rasionalitas dan efisiensi, sebagaimana dijelaskan dalam *Teori Modernisasi* (Inglehart & Welzel, 2005).

#### **b) Pergeseran Nilai dan Pola Mobilitas**

Transportasi modern tidak hanya mengubah pilihan moda, tetapi juga menciptakan *cultural shift* dalam persepsi masyarakat terhadap ruang dan waktu. Angkot yang dahulu menjadi simbol keseharian masyarakat urban kelas menengah bawah kini mulai dianggap sebagai moda usang, tidak higienis, dan tidak aman. Sebaliknya, Trans Padang dan transportasi daring menjadi representasi gaya hidup baru yang modern, cepat, dan terkoneksi digital. Perubahan persepsi ini diperkuat oleh

kampanye pemerintah daerah yang menonjolkan citra Trans Padang sebagai “angkutan kota modern dan ramah lingkungan”. Akibatnya, terjadi *stigma sosial* terhadap pengguna angkot, terutama di kalangan muda. Hal ini mengindikasikan terjadinya *cultural marginalization* terhadap moda tradisional di tengah arus modernisasi.

### **c) Dampak terhadap Aksesibilitas dan Inklusivitas**

Walau demikian, modernisasi transportasi belum sepenuhnya inklusif. Sebagian warga di wilayah pinggiran seperti Lubuk Minturun, Air Pacah, dan Kuranji masih mengandalkan angkot karena Trans Padang belum menjangkau area tersebut. Seorang warga Kuranji mengungkapkan: “Kalau dari sini ke pasar, Trans Padang belum masuk. Jadi masih pakai angkot, walaupun jarang lewat. Kalau ada transportasi online, mahal juga kalau tiap hari.” Kondisi ini menunjukkan adanya *gap aksesibilitas* antara wilayah pusat dan pinggiran kota. Artinya, modernisasi transportasi di Padang belum sepenuhnya menyentuh masyarakat berpenghasilan rendah yang paling membutuhkan layanan publik murah dan mudah dijangkau.

## **4. Evaluasi Kebijakan dan Tantangan Integrasi Sistem Transportasi**

### **a) Peran Pemerintah Daerah dalam Modernisasi Transportasi**

Pemerintah Kota Padang melalui Dinas Perhubungan berupaya meningkatkan efisiensi mobilitas perkotaan melalui pengembangan Trans Padang. Program ini didukung oleh Kementerian Perhubungan sebagai bagian dari strategi nasional transportasi berkelanjutan. Namun, temuan penelitian ini menunjukkan bahwa kebijakan tersebut masih bersifat top-down dan belum memperhatikan dinamika sosial-ekonomi lokal secara menyeluruh. Sebagian besar sopir angkot mengaku tidak pernah dilibatkan dalam proses konsultasi publik saat kebijakan Trans Padang diluncurkan. Akibatnya, muncul resistensi dari pelaku tradisional yang merasa kehilangan sumber penghidupan. Kondisi ini sesuai dengan temuan Fitriani (2022), yang menyebut bahwa kurangnya partisipasi masyarakat dalam perumusan kebijakan transportasi dapat menimbulkan konflik sosial dan menurunkan legitimasi kebijakan.

### **b) Tantangan Integrasi dan Fragmentasi Sistem Transportasi**

Berbeda dengan Jakarta yang berhasil mengintegrasikan transportasi mikro dengan sistem JakLingko, Padang masih menghadapi fragmentasi antar moda. Tidak ada sistem tiket terpadu, jadwal sinkron, atau kebijakan tarif terintegrasi antara Trans Padang dan angkot. Akibatnya, masyarakat harus memilih salah satu moda tanpa konektivitas yang efisien. Hambatan lain adalah keterbatasan infrastruktur pendukung seperti halte, jalur bus khusus, dan sistem informasi rute. Padahal, menurut Litman (2020), keberhasilan sistem transportasi publik modern sangat bergantung pada *institutional coordination* dan *public infrastructure readiness*. Ketidaksiapan ini membuat modernisasi transportasi di Padang berjalan lambat dan tidak sepenuhnya efektif.

### **c) Alternatif Model Integrasi Transportasi di Padang**

Hasil analisis menunjukkan bahwa model integrasi yang cocok untuk Padang adalah model feeder-partnership, di mana angkot difungsikan sebagai pengumpan (feeder) bagi sistem Trans Padang. Angkot dapat melayani kawasan permukiman dan wilayah pinggiran, sementara Trans Padang mengangkut penumpang di jalur utama. Sistem ini telah berhasil diterapkan di Bandung dan Semarang, di mana pemerintah daerah memberikan insentif dan pelatihan bagi pengemudi angkot untuk bergabung dalam jaringan transportasi publik formal. Selain itu, perlu dilakukan digitalisasi operasional angkot melalui aplikasi pelacakan rute dan sistem pembayaran non-tunai sederhana, agar moda tradisional dapat menyesuaikan diri dengan tren teknologi transportasi masa kini. Dengan strategi ini, keberadaan angkot tidak harus dihapus, melainkan diintegrasikan dalam ekosistem transportasi modern yang lebih adaptif dan inklusif.

## **5. Sintesis dan Analisis Teoretis**

Hasil penelitian ini memperlihatkan bahwa transformasi transportasi di Kota Padang merupakan proses sosial yang kompleks dan multidimensi. Berdasarkan analisis teoretis, ditemukan bahwa:

1. Teori Modernisasi (Inglehart & Welzel, 2005) menjelaskan bahwa masyarakat cenderung berpindah dari sistem tradisional ke sistem

yang lebih efisien dan rasional. Dalam konteks ini, Trans Padang dan transportasi daring menjadi simbol rasionalitas baru, sementara angkot dianggap mewakili sistem lama yang tidak efisien.

2. Teori Displacement Effect (Todaro & Smith, 2015) menunjukkan bahwa modernisasi menciptakan pemenang dan pecundang baru. Sopir angkot merupakan kelompok yang paling terdampak negatif karena kehilangan ruang ekonomi tanpa mekanisme transisi yang jelas.
3. Teori Resiliensi Sosial (Adger, 2000) menegaskan bahwa komunitas yang kuat dapat beradaptasi terhadap tekanan eksternal. Sopir angkot Padang menunjukkan bentuk-bentuk resiliensi terbatas, seperti inovasi rute, penggabungan trayek, dan kolaborasi informal.

Dengan demikian, transformasi transportasi di Padang tidak sekadar persoalan teknis atau efisiensi mobilitas, melainkan juga menyangkut keadilan sosial dan tata kelola kebijakan publik yang berkelanjutan.

## **KESIMPULAN**

Transformasi transportasi perkotaan di Kota Padang mencerminkan dinamika yang kompleks antara tuntutan modernisasi dan realitas sosial-ekonomi masyarakat. Penelitian ini mengungkap bahwa perubahan dari sistem transportasi tradisional berbasis angkutan kota (angkot) menuju moda transportasi modern seperti Bus Rapid Transit (BRT) Trans Padang dan layanan transportasi daring bukan sekadar persoalan teknis, melainkan juga proses sosial yang melibatkan nilai, budaya, dan identitas masyarakat urban.

Dalam dua dekade terakhir, perubahan ini menjadi semakin nyata dengan berkurangnya jumlah angkot yang beroperasi dan meningkatnya penggunaan moda transportasi modern yang menawarkan efisiensi, kenyamanan, dan kepastian jadwal. Fenomena ini sejalan dengan pandangan Inglehart dan Welzel (2005) dalam *Teori Modernisasi*, bahwa masyarakat yang mengalami kemajuan ekonomi dan peningkatan

pendidikan cenderung bergeser dari pola tradisional menuju rasionalitas dan efisiensi sistemik. Dengan demikian, perubahan transportasi di Padang tidak hanya merefleksikan kebijakan pembangunan infrastruktur, tetapi juga perubahan budaya mobilitas masyarakat itu sendiri.

Penurunan jumlah angkot di Kota Padang — dari 1.200 unit pada tahun 2018 menjadi hanya 630 unit pada 2024 (Dinas Perhubungan Kota Padang, 2024) — bukan sekadar angka statistik. Ia merupakan penanda dari transformasi sosial-ekonomi, di mana sebagian pelaku usaha transportasi tradisional menghadapi tekanan besar akibat masuknya sistem transportasi publik yang lebih modern dan terintegrasi. Di sisi lain, perubahan ini juga memunculkan *displacement effect* (Todaro & Smith, 2015), yaitu perpindahan atau tersisihnya kelompok ekonomi tradisional akibat ketidaksiapan beradaptasi terhadap perubahan struktural.

Namun demikian, hasil penelitian juga menunjukkan bahwa sektor transportasi tradisional belum sepenuhnya tergantikan. Masih terdapat daya tahan sosial (*resilience*) pada sistem angkot, terutama di wilayah pinggiran kota dan kawasan padat penduduk yang belum dijangkau oleh layanan Trans Padang. Hal ini menunjukkan adanya ruang adaptasi dalam konteks sistem transportasi perkotaan yang inklusif. Rahmi (2020) menjelaskan bahwa keberadaan angkot bukan hanya soal fungsi mobilitas, tetapi juga sebagai medium interaksi sosial dan sumber penghidupan bagi ribuan keluarga di Padang.

Dari sudut pandang kebijakan publik, perubahan ini menunjukkan pentingnya manajemen transisi dalam sektor transportasi. Kota Padang masih tertinggal dibanding kota-kota seperti Jakarta dan Bandung dalam mengintegrasikan sistem transportasi tradisional dan modern. Jakarta, misalnya, berhasil melakukan integrasi melalui program *JakLingko* yang menyinergikan angkot dengan TransJakarta sebagai *feeder system* (Banister, 2008). Hal ini menunjukkan bahwa keberhasilan modernisasi transportasi tidak hanya bergantung pada infrastruktur, tetapi juga pada

kebijakan inklusif yang melibatkan pelaku tradisional sebagai bagian dari sistem baru.

Modernisasi transportasi yang tidak disertai strategi inklusi sosial dapat menimbulkan ketimpangan baru. Misalnya, munculnya kesenjangan akses transportasi antara masyarakat perkotaan inti dan masyarakat pinggiran. Padahal, esensi dari pembangunan transportasi berkelanjutan adalah meningkatkan aksesibilitas bagi seluruh lapisan masyarakat, bukan hanya mempercepat mobilitas ekonomi semata. Banister (2008) menegaskan bahwa *sustainable mobility* harus menekankan keseimbangan antara efisiensi ekonomi, keadilan sosial, dan keberlanjutan lingkungan.

Selain itu, penelitian ini menyoroti bagaimana perubahan transportasi berdampak pada pola perilaku masyarakat. Pergeseran dari angkot ke transportasi daring dan Trans Padang menunjukkan pergeseran nilai yang lebih luas: masyarakat kini semakin menghargai waktu, keamanan, kenyamanan, dan keteraturan. Perubahan ini juga menandai transformasi budaya konsumsi layanan publik di mana aspek digitalisasi, keterjangkauan, dan kemudahan menjadi faktor penentu.

Secara keseluruhan, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa modernisasi transportasi di Kota Padang tidak dapat dipahami hanya sebagai proses teknologis, tetapi sebagai perubahan sosial yang kompleks dan multidimensi. Meskipun perubahan menuju sistem yang lebih efisien dan modern merupakan keniscayaan, kebijakan transportasi seharusnya tidak meninggalkan kelompok rentan yang bergantung pada sistem lama. Dengan demikian, keberhasilan transportasi modern di Padang tidak hanya diukur dari aspek efisiensi dan kelancaran mobilitas, tetapi juga dari sejauh mana kebijakan tersebut mampu menjaga keseimbangan sosial, keadilan ekonomi, dan keterpaduan wilayah kota secara menyeluruh.

Kesimpulan ini juga mempertegas pentingnya *approach* yang partisipatif dalam perumusan kebijakan publik. Pemerintah daerah perlu memahami bahwa kebijakan transportasi bukan hanya urusan teknis, melainkan juga urusan sosial yang berhubungan langsung dengan mata pencaharian

dan struktur kehidupan masyarakat urban. Oleh karena itu, keterlibatan sopir angkot, operator tradisional, dan masyarakat pengguna dalam perencanaan sistem transportasi menjadi kunci bagi keberlanjutan kebijakan tersebut.

Selain itu, penelitian ini menegaskan relevansi teori modernisasi dengan konteks lokal Indonesia. Meskipun modernisasi dianggap sebagai simbol kemajuan, proses ini sering kali diwarnai oleh ketimpangan sosial apabila tidak diimbangi dengan kebijakan inklusif. Padang, dalam hal ini, merupakan cerminan bagaimana modernisasi transportasi perlu diadaptasi dengan kearifan lokal, sistem sosial, dan pola interaksi masyarakat yang sudah mengakar.

Secara metodologis, hasil penelitian ini juga memperlihatkan kekuatan pendekatan kualitatif dalam memahami dinamika transportasi perkotaan. Melalui pengumpulan data dari berbagai sumber — laporan pemerintah, studi akademik, serta wawancara mendalam — penelitian ini mampu menyingkap dimensi sosial dari modernisasi transportasi yang kerap terabaikan oleh pendekatan kuantitatif murni. Dengan demikian, temuan ini tidak hanya bersifat deskriptif, tetapi juga interpretatif dan reflektif terhadap arah pembangunan transportasi di masa depan.

Terakhir, kesimpulan ini menggarisbawahi bahwa masa depan transportasi di Padang perlu diarahkan pada konsep *smart mobility* yang menggabungkan efisiensi teknologi dengan nilai-nilai sosial lokal. Integrasi digital, manajemen data, dan perencanaan berbasis partisipasi publik akan menjadi fondasi utama dalam mewujudkan sistem transportasi yang tidak hanya modern, tetapi juga berkeadilan sosial dan berkelanjutan.

## **SARAN DAN REKOMENDASI**

Berdasarkan hasil analisis dan kesimpulan di atas, terdapat beberapa rekomendasi strategis yang dapat dijadikan dasar dalam merumuskan kebijakan dan arah pengembangan transportasi perkotaan di Kota Padang:

### **1. Penguatan Kebijakan Inklusif Transportasi**

Pemerintah Kota Padang perlu menyusun kebijakan transportasi yang tidak hanya berorientasi pada efisiensi, tetapi juga keadilan sosial. Artinya, setiap kebijakan transportasi baru harus mempertimbangkan dampaknya terhadap pelaku sektor tradisional seperti sopir angkot, pemilik kendaraan, dan masyarakat pengguna kelas menengah ke bawah. Pemerintah dapat memfasilitasi program konversi usaha, misalnya memberikan pelatihan digital atau akses permodalan bagi sopir yang ingin beralih ke sektor transportasi daring.

## **2. Integrasi Sistem Transportasi**

Kota Padang perlu mencontoh praktik terbaik dari Jakarta dan Bandung yang telah menerapkan sistem transportasi terintegrasi antara angkot, BRT, dan transportasi daring. Integrasi ini tidak hanya meningkatkan efisiensi, tetapi juga memperluas aksesibilitas publik. Model seperti *JakLingko* dapat diadaptasi secara lokal dengan memperhatikan karakteristik geografis dan sosial Kota Padang.

## **3. Revitalisasi Angkot Sebagai Feeder System**

Alih-alih menghapus angkot sepenuhnya, Pemerintah Kota Padang dapat menjadikan angkot sebagai sistem pendukung (*feeder*) bagi Trans Padang. Dengan mengatur rute, waktu operasi, dan sistem pembayaran terintegrasi, angkot dapat berperan sebagai penghubung antara permukiman padat penduduk dengan jalur utama BRT. Langkah ini dapat menjaga keberlangsungan ekonomi sopir sekaligus memperkuat jaringan transportasi kota.

## **4. Peningkatan Partisipasi Masyarakat**

Proses perencanaan transportasi harus melibatkan masyarakat pengguna secara langsung. Pemerintah dapat mengadakan forum konsultasi publik atau survei digital untuk mengetahui preferensi, kebutuhan, dan keluhan masyarakat terhadap layanan transportasi. Dengan demikian, kebijakan yang dihasilkan akan lebih adaptif dan responsif terhadap dinamika sosial di lapangan.

## **5. Digitalisasi dan Smart Mobility**

Kota Padang perlu mengembangkan sistem *smart transportation management* yang terintegrasi, misalnya melalui aplikasi resmi Trans

Padang yang menyediakan informasi jadwal, tarif, dan peta digital. Langkah ini dapat memperkuat kepercayaan publik terhadap transportasi umum serta mendorong perubahan perilaku menuju transportasi yang lebih ramah lingkungan dan efisien.

#### **6. Pemberdayaan Sektor Informal**

Modernisasi transportasi tidak boleh mengabaikan kontribusi sektor informal. Pemerintah dapat menciptakan program kemitraan antara Trans Padang dan sopir angkot, misalnya dalam bentuk koperasi transportasi digital. Pendekatan ini dapat mengubah relasi kompetitif menjadi kolaboratif sehingga setiap aktor mendapatkan manfaat dari proses modernisasi.

#### **7. Evaluasi Kebijakan Secara Berkala**

Kebijakan transportasi harus bersifat dinamis dan adaptif terhadap perubahan. Oleh karena itu, Pemerintah Kota Padang perlu melakukan evaluasi tahunan terhadap kinerja sistem transportasi publik, baik dari sisi ekonomi, sosial, maupun lingkungan. Evaluasi ini sebaiknya melibatkan akademisi, praktisi, dan masyarakat pengguna agar hasilnya lebih objektif dan komprehensif.

#### **8. Peningkatan Kesadaran Publik**

Perubahan perilaku masyarakat terhadap transportasi publik membutuhkan waktu dan pendidikan sosial. Pemerintah dapat melakukan kampanye kesadaran publik melalui media massa dan media sosial untuk menumbuhkan budaya menggunakan transportasi umum yang aman, nyaman, dan berkelanjutan.

#### **9. Kolaborasi Antar-Lembaga**

Keberhasilan modernisasi transportasi di Padang bergantung pada kolaborasi lintas sektor antara Dinas Perhubungan, Bappeda, Dinas Lingkungan Hidup, serta pihak swasta dan akademisi. Kolaborasi ini penting untuk memastikan bahwa kebijakan transportasi tidak berjalan parsial, tetapi terintegrasi dengan kebijakan tata ruang, ekonomi, dan lingkungan hidup.

#### **10. Pendekatan Sosial Budaya**

Terakhir, setiap kebijakan transportasi perlu memperhatikan dimensi budaya lokal. Di Padang, di mana interaksi sosial dan rasa kekeluargaan masih kuat, sistem transportasi modern harus tetap mampu mempertahankan nilai-nilai tersebut. Dengan kata lain, modernisasi tidak boleh menghilangkan karakter sosial masyarakat, melainkan memperkuatnya dalam konteks urban yang baru.

### **UCAPAN TERIMA KASIH**

Penulis menyampaikan terima kasih kepada Pemerintah Kota Padang, khususnya Dinas Perhubungan, yang telah memberikan akses terhadap data mengenai perkembangan sistem transportasi publik. Apresiasi juga disampaikan kepada para sopir angkot, operator Trans Padang, dan masyarakat pengguna transportasi di berbagai wilayah kota yang telah meluangkan waktu untuk berbagi pengalaman serta pandangan mereka.

### **KONFLIK KEPENTINGAN**

Penulis menyatakan bahwa tidak terdapat potensi konflik kepentingan, baik secara finansial, kelembagaan, maupun pribadi, yang dapat memengaruhi hasil dan interpretasi penelitian ini. Artikel ini disusun semata-mata untuk kepentingan akademik dan pengembangan pengetahuan.

### **DAFTAR PUSTAKA**

- Adedoyin, O. B., & Soykan, E. (2021). *COVID-19 pandemic and online learning: The challenges and opportunities*. *Interactive Learning Environments*, 29(3), 1–13. <https://doi.org/10.1080/10494820.2021.1901176>
- Banister, D. (2008). *The sustainable mobility paradigm*. *Transport Policy*, 15(2), 73–80. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>
- Bourdieu, P. (1984). *Distinction: A Social Critique of the Judgement of Taste*. Harvard University Press.
- BPS Kota Padang. (2024). *Statistik Transportasi Kota Padang 2024*. Badan Pusat Statistik Kota Padang.
- Creswell, J. W. (2013). *Qualitative inquiry and research design: Choosing among five approaches* (3rd ed.). SAGE Publications.

- Dinas Perhubungan Kota Padang. (2024). *Laporan Tahunan Transportasi Kota Padang 2024*. Pemerintah Kota Padang.
- Harris, J., & Todaro, M. (1970). *Migration, unemployment and development: A two-sector analysis*. *American Economic Review*, 60(1), 126–142.
- Healey, P. (2006). *Collaborative Planning: Shaping Places in Fragmented Societies*. Palgrave Macmillan.
- Inglehart, R., & Welzel, C. (2005). *Modernization, cultural change, and democracy: The human development sequence*. Cambridge University Press.
- Lincoln, Y. S., & Guba, E. G. (1985). *Naturalistic inquiry*. SAGE Publications.
- Marlina, S. (2019). *Dampak kebijakan transportasi terhadap keberlangsungan angkot di Kota Padang*. *Jurnal Transportasi dan Kebijakan Publik*, 8(2), 34–48.
- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldaña, J. (2014). *Qualitative data analysis: A methods sourcebook (3rd ed.)*. SAGE Publications.
- Moleong, L. J. (2017). *Metodologi penelitian kualitatif (Edisi revisi)*. Remaja Rosdakarya.
- Newman, P., & Kenworthy, J. (2015). *The End of Automobile Dependence: How Cities are Moving Beyond Car-Based Planning*. Island Press.
- Putra, R. A. (2021). *Transformasi moda transportasi perkotaan dan perubahan perilaku pengguna: Studi kasus layanan daring di Padang*. *Jurnal Manajemen Transportasi Indonesia*, 4(1), 56–70.
- Rahmi, D. (2020). *Ketahanan sosial-ekonomi sopir angkot di tengah modernisasi transportasi di Kota Padang*. *Jurnal Sosiohumaniora*, 22(1), 89–104.
- Sugiyono. (2019). *Metode penelitian kualitatif, kuantitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Todaro, M. P., & Smith, S. C. (2015). *Economic development (12th ed.)*. Pearson Education Limited.
- Zulfan, H. (2018). *Peran sosial angkutan kota di Sumatera Barat dalam mobilitas masyarakat perkotaan*. *Jurnal Ilmu Sosial dan Pembangunan*, 6(2), 43–59.