

**TERMINAL LINTAS ANDALAS DI KOTA PADANG
TAHUN 1972-2002**

Skripsi

*Diajukan Kepada Panitia Ujian Fakultas Sastra Universitas Andalas
Sebagai Salah Satu Syarat Mendapatkan
Gelar Sarjana Sastra*

Oleh

MERI ERAWATI

04 181 017



**JURUSAN SEJARAH
FAKULTAS SASTRA UNIVERSITAS ANDALAS
PADANG
2009**

ABSTRAK

Skripsi ini berjudul "Terminal Lintas Andalas di Kota Padang Tahun 1972-2002". Penelitian ini memfokuskan perhatian pada keberadaan Terminal Lintas Andalas selama kurun waktu tiga puluh tahun mulai dari awal dioperasikannya terminal pada tahun 1972, perkembangan terminal hingga pengalihan fungsi terminal dari Lintas Andalas ke Aia Pacah pada tahun 2002.

Penulisan skripsi ini digolongkan kepada sejarah sosial dan sejarah transportasi di perkotaan karena terminal merupakan salah satu bagian dari sistem transportasi. Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah yang terdiri dari empat tahap yakni heuristik (mencari dan mengumpulkan sumber), kritik sumber (yang terdiri dari kritik ekstern dan kritik intern), interpretasi (penafsiran sumber) dan historiografi (penulisan sejarah). Metode pengumpulan data dilakukan dengan cara studi kepustakaan, studi kearsipan dan studi lapangan (wawancara).

Pembangunan Terminal Lintas Andalas dilakukan sehubungan dengan makin meningkatnya jumlah kendaraan penumpang di Kota Padang sehingga tidak tertampung lagi di Terminal Goan Hoat dan dioperasikanlah tahun 1972 di bawah pengawasan Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya. Lokasi Terminal Lintas Andalas di pusat kota menjadi lahan perekonomian baru bagi masyarakat yang bergerak di sektor informal seperti kelompok pedagang, buruh angkat dan agen. Situasi terminal yang sangat padat memicu munculnya permasalahan sosial di terminal seperti premanisme, kriminalitas dan pengamen jalanan. Lokasi terminal yang berada di pusat kota dan tingginya arus kendaraan yang menuju pusat kota akhirnya dirasakan oleh pemerintah mengganggu kelancaran aktivitas masyarakat di pusat kota karena arus keluar masuknya bus ke terminal. Oleh sebab itu pemerintah menetapkan bahwa lokasi terminal harus dipindahkan ke wilayah pinggiran kota.

Sejalan dengan pembangunan jalan *By-Pass*, penetapan kawasan Aiapacah sebagai lokasi terminal yang baru dirasa strategis karena kawasan ini merupakan daerah penghubung dari pelabuhan Teluk Bayur, Bandara Internasional Minangkabau dan Kawasan Batang Anai yang direncanakan menjadi kawasan Padang Industrial Park (PIP). Setelah dimulai pembangunan terminal di kawasan Aiapacah dengan nama Terminal Regional Bingkuang. Pada tahun 1998 dilakukan ujicoba pemakaian Terminal Regional Bingkuang. Sejumlah Perusahaan Oto dan sopir menolak pindah ke terminal yang baru dengan alasan kurangnya sarana dan prasarana yang memadai dan lokasi terminal yang berada jauh dari pusat kota. Tahun 2002, Terminal Regional Bingkuang dioperasikan untuk kedua kalinya. Perpindahan terminal ini ternyata menimbulkan banyak permasalahan sosial dan ekonomi berupa matinya ekonomi masyarakat yang menggantungkan hidup di Terminal Lintas Andalas dan munculnya terminal bayangan di beberapa titik di Kota Padang seperti di Simpang Duku, Simapang Bye-Pass Lubk Begalung, Simapang Gaung Teluk Bayur.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Padang merupakan salah satu wilayah yang terletak di kawasan Pesisir Barat Sumatera. Letak daerah yang strategis yang berada pada silang lalu lintas perdagangan telah menjadikan Padang sebagai daerah tujuan penjajahan Kolonial Belanda. Di bawah pemerintahan Kolonial Belanda, pada awal abad ke-19 Padang berkembang sebagai daerah pusat pemerintahan Kolonial Belanda dan sebagai kawasan sumber perekonomian Belanda melalui sistim tanam paksa. Sejak saat itu, Padang berfungsi sebagai pusat kegiatan perdagangan dan militer di Pantai Barat Sumatera.² Untuk menunjang kelancaran lalu lintas perdagangan dan arus barang, pemerintah Kolonial Belanda telah membangun sarana transportasi berupa pembangunan pelabuhan teluk bayur dan pembangunan jaringan kereta api. Kereta api kemudian menjadi sejarah awal perkembangan sarana transportasi darat di Padang. Pembangunan jaringan kereta api oleh pemerintah Kolonial Belanda berhubungan dengan ditemukannya sumber daya batu bara oleh W.H de Grave di Sawahlunto pada tahun 1892. Batubara tersebut didistribusikan melalui jaringan kereta api. Selama berpuluh tahun, kereta api menjadi satu-satunya sarana perhubungan di Sumatera Barat yang dipakai untuk mengangkut penumpang dan barang.

²Mardanas Safwan, "*Sejarah Kota Padang*", (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1987).

Seiring dengan ditetapkannya Padang sebagai Ibukota Propinsi Sumatera Barat pada tahun 1958, Padang semakin menunjukkan perkembangan dalam berbagai bidang seperti bidang ekonomi, pendidikan, dan pemerintahan.² Tingginya kebutuhan masyarakat akan sarana transportasi dan untuk mengimbangi aktivitas masyarakat di pusat kota mengakibatkan keberadaan jaringan kereta api sebagai salah satu sarana transportasi di Sumatera Barat tidak dapat dipertahankan lagi sehingga dibutuhkan sarana transportasi lokal yang lebih cepat dan murah. Keberadaan kendaraan bermotor sebagai sarana transportasi yang baru pada tahun 1950-an sejalan dengan kemunduran peranan kereta api sebagai sarana transportasi yang telah aktif sejak keberadaan pemerintahan Kolonial Belanda di Padang.

Dalam tahun 1950-an telah muncul berbagai jenis kendaraan angkutan kota di Padang yang melayani aktivitas dan pergerakan masyarakat di dalam kota. Sedangkan bagi masyarakat yang beraktivitas keluar masuk Kota Padang telah muncul beberapa Perusahaan Oto (PO) yang melayani kebutuhan mereka akan sarana transportasi. Pada tahun 1952 telah ada tujuh buah perusahaan bus yang menghubungkan Padang dengan beberapa daerah di Propinsi Sumatera Barat. Diantara perusahaan oto tersebut antara lain NV APD, NV NPM, HMSAR, ME, ATOM, FLORA dan PLASTIC.³ Sebagai pangkalan untuk menampung keberadan angkutan kota dan kendaraan antar daerah, telah ada sebuah terminal di pusat kota yakni Terminal Goan Hoat.⁴

² Sunaili Syamsul, *"Padang Kota Tercinta"*, (Padang: Angkasa Raya, 1986), hal. 63

³ Mardanus Safwan, *Op. Cit.*

⁴ Freck Colombijn, *"Paco-Paco Kota Padang"*, (Yogyakarta: ombak, 2006), hal. 309

BAB V

KESIMPULAN

Sejak ditetapkannya Kota Padang sebagai ibukota Propinsi Sumatera Barat berdasarkan Surat Keputusan Gubernur Sumatera Barat pada tanggal 29 Mei 1958, Kota Padang mengalami pertumbuhan yang sangat pesat dalam berbagai bidang seperti perdagangan, pendidikan, industri dan pariwisata. Padatnya aktivitas masyarakat di Kota Padang serta banyaknya muncul Perusahaan Oto pada tahun 1970-an menuntut penyediaan prasarana umum yang lebih memadai. Terminal Goan Hoat yang berlokasi di jalan Muhammad Yamin tidak mampu lagi menampung jumlah kendaraan yang keluar masuk terminal. Pengoperasian Terminal Lintas Andalas pada tahun 1972 merupakan salah satu usaha pemerintah dalam memecahkan masalah transportasi yang ada di Kota Padang

Keberadaan Terminal Lintas Andalas tidak hanya membantu permasalahan transportasi di Kota Padang terutama di pusat kota tetapi juga menjadi sumber perekonomian yang bagi masyarakat yang bergerak di sektor informal Masyarakat yang bertempat tinggal di sekitar lokasi terminal seperti masyarakat Bandar Olo, Koto Marapak, Kampung Jawa Dalam memanfaatkan padatnya aktivitas di terminal untuk berdagang, menjadi buruh angkat dan menjaidi agen bus. padatnya aktivitas terminal oleh pengunjung dan pedagang juga menjadi lahan bagi munculnya permasalahan sosial di terminal seperti premanisme, kriminalitas dan ulah seniman jalanan yang meresahkan pengunjung terminal.

Terminal Lintas Andalas yang berlokasi di pusat kota pada akhirnya juga menjadi masalah bagi kegiatan transportasi. Di pusat kota sering terjadi

DAFTAR KEPUSTAKAAN

A. ARSIP YANG TERCETAK

- Departemen Perhubungan Kantor Wilayah Sumatera Barat. *Pembangunan Terminal Bis Antar Kota Antar Propinsi*, 1994.
- Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Sumatera Barat dalam Angka Tahun 1998*.
- Himpunan Lembaran Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Padang Tahun 1985* tentang Tim Penertiban Loket dan Bofet di Terminal Lintas Andalas.
- Himpunan Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Padang Tahun 1993* tentang Pajak dan Retribusi Daerah jilid II
- Himpunan Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Padang Tahun 1994* tentang Ketertiban dan Perizinan Kotamadya.
- Lembaran Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Padang tahun 1997* tentang Pemakaian Toko, Kios dan Loket Kendaraan dan Fasilitas Umum dalam Terminal Lintas Andalas Kotamadya Daerah Tingkat II Padang.
- Lembaran Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Padang tahun 1999* tentang Perizinan Angkutan orang dan atau Barang dengan Kendaraan Umum Dalam Kotamadya Daerah Tingkat II Padang.
- Lembaran Daerah Kota Padang Tahun 2001*.
- Laporan Tahunan Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (DLLAJR) Propinsi Daerah Tingkat I Sumatera Barat Tahun 1986*.
- Laporan Tahunan Dinas LLAJR Daerah Tingkat I Sumatera Barat Tahun 1985-1986*.
- Laporan Tahunan Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kotamadya Daerah Tingkat II, Padang: Pemerintah Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Tahun 1997/1998*.
- Monografi Kotamadya Daerah Tingkat II, Padang: Team Perencanaan Pembangunan Daerah (TEPPEDA) Pemerintah Daerah Tingkat II Padang, 1980*.
- Master Plan Kotamadya Padang, 1976*. Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II Padang.