

**DINAMIKA KEBERADAAN  
TERMINAL BAREH SOLOK  
(1994-2004)**

**Oleh:**

**Risa Amelia  
06 181 010**



**JURUSAN ILMU SEJARAH  
FAKULTAS SASTRA  
UNIVERSITAS ANDALAS  
PADANG  
2011**

## ABSTRAK

Skripsi ini berjudul *Dinamika Keberadaan Terminal Bareh Solok (1994-2004)*. Penulisan skripsi ini mengungkap tentang keberadaan sebuah terminal angkutan dalam pertumbuhan dan perkembangan Kota Solok. Pertumbuhan dan perkembangan sebuah kota itu dapat dilihat dari berbagai sektor, salah satu diantaranya di bidang transportasi, yang berkaitan erat dengan aktivitas lalu lintas, sosial dan perekonomian.

Penulisan skripsi ini digolongkan pada sejarah perkotaan karena terminal merupakan salah satu prasarana penunjang dalam kegiatan dan aktivitas transportasi maupun perekonomian masyarakat perkotaan. 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 fakta sejarah) dan historiografi (penulisan). Metode pengumpulan data dilakukan melalui studi kepustakaan, studi kearsipan dan studi lapangan dengan mewawancarai informan: pelaku dan saksi peristiwa.

Pembangunan Terminal Bareh Solok dilakukan sehubungan dengan makin meningkatnya jumlah kendaraan di Kota Solok yang tidak tertampung lagi di Terminal lama, terminal Lintas Sumatera yang telah dioperasikan tahun 1970. Arus lalu lintas di Kota Solok semakin padat sehingga menyebabkan kesemrautan di pusat kota, selain itu pembangunan sarana dan prasarana di Kota Solok semakin bertambah yang menyebabkan pusat kota semakin sempit. Lokasi terminal berada di pinggiran kota dengan tujuan agar pembangunan di Kota Solok merata dan kegiatan masyarakat tidak bertumpu di pusat kota. Terminal Bareh Solok menjadi lahan pekerjaan baru bagi masyarakat yang bergerak dalam sektor informal seperti kelompok pedagang dan juga penjual jasa seperti agen.

Terminal Bareh Solok yang memiliki tipe A ternyata tidak dapat mengatasi kesemrautan angkutan umum, dan masalah kepadatan arus lalu lintas dalam Kota Solok. Aktivitas masyarakat di dalam terminal secara maksimal berlangsung dari tahun 1995 sampai tahun 1997. Seiring dengan berjalannya waktu aktivitas masyarakat dalam terminal berangsur-angsur menjadi sepi. Fungsi terminal mulai surut dan semakin berkurang seiring dengan terjadinya reformasi pada tahun 1998. Kondisi terminal yang semrawut dan rusak ditambah lagi dengan munculnya masalah sosial seperti preman menyebabkan sopir maupun masyarakat lebih memilih untuk naik dan turun angkutan umum di luar terminal, hal itu menimbulkan terminal bayangan di Kota Solok. Sehingga menyebabkan Terminal Bareh Solok semakin hari semakin sepi. Lokasi terminal bayangan di Kota Solok terdapat di: Simpang Rumbio, batas kota Pandan Ujung, Simpang Selayo dan Simpang Ambacang.

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Semenjak Solok direalisasikan menjadi sebuah kotamadya pada tahun 1970, pertumbuhan dan perkembangan kota ini dari berbagai sektor terus mengalami peningkatan. Hal itu terkait dengan dibangunnya kompleks perkantoran Kotamadya Solok di IX Korong pada tahun 1970.<sup>1</sup> Di samping itu Solok juga dikembangkan menjadi kota perdagangan, pendidikan, pemerintahan dan transit. Hal ini didukung dengan adanya Pasar Raya Solok dan fasilitas lainnya seperti pertokoan, kios, lembaga keuangan dan terminal.

Pembangunan Terminal Bareh Solok yang terletak di Kelurahan Simpang Rumbio, Kecamatan Lubuk Sikarah merupakan bagian dari perkembangan kota ini. Pembangunan terminal sangat berpotensi untuk pengembangan bangunan Kota Solok ke arah Simpang Rumbio dan Pandan. Selain itu, Terminal Bareh Solok di bangun untuk dapat mengatasi kemacetan dan kesemrawutan pusat kota.

Sebelumnya Kota Solok memiliki Terminal Lintas Sumatera yang terletak di Jalan Veteran Kampung Jawa dan bersebelahan dengan Pasar Raya Solok. Terminal Lintas Sumatera ini merupakan terminal pertama di Kota Solok. Kemudian Terminal Bareh Solok mulai dibangun pada tahun 1992 dan diresmikan pada tanggal 16 Desember 1994.<sup>2</sup> Terminal Bareh Solok menjadi pusat angkutan AKAP (Angkutan Antar Kota Antar Propinsi), AKDP (Angkutan antar Kota Dalam Propinsi), Angkutan Perkotaan dan Angkutan Pedesaan.

---

<sup>1</sup> Nova Kurnia Ilahi, "Terminal Lintas Sumatera Solok 1975-1992", *Skripsi*. (Padang: Fakultas Sastra Unand, 2006), hal. 16.

<sup>2</sup> Surat Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor BK. 505/1/5/DPRD/1994 tanggal 22 September 1994 dan surat keputusan Walikota Solok Nomor. 188.45/09/SK/WSL-1994.

Secara fisik kawasan perencanaan Terminal Bareh Solok memiliki lingkungan yang dapat menunjang perkembangan kota. Terminal Bareh Solok mempunyai posisi yang strategis dilalui oleh sirkulasi transportasi skala lokal maupun regional. Berdasarkan RDTR (Rencana Detail Tata Ruang) Kota Solok bahwa Terminal Bareh Solok koridor jalan Solok *By Pass* diarahkan sebagai pengembangan kawasan perdagangan.<sup>3</sup>

Faktor yang paling berpengaruh terhadap perubahan komposisi penggunaan lahan adalah adanya fasilitas terminal yang ditunjang dengan jaringan jalan *By Pass* sebagai jalur penghubung antara terminal sebagai simpul pergerakan orang dan barang dengan kawasan di dalam maupun di luar Kota Solok. Hal ini dapat memicu tumbuh dan berkembangnya bangunan-bangunan di sekitarnya terutama sarana perdagangan dan jasa. Tujuan pemerintah melakukan penyusunan Master Plan tentang Kawasan Terminal Bareh Solok, adalah dalam rangka pemerataan pembangunan di Kota Solok, sehingga kegiatan masyarakat tidak bertumpu di pusat kota.

Pada awalnya Terminal Bareh Solok dapat dioperasikan sesuai dengan rencana. Bus-bus AKAP (Angkutan Antar Kota Antar Propinsi), AKDP (Angkutan antar Kota Dalam Propinsi) Angkutan Kota, Angkutan Desa dapat melayani penumpang dari dan ke Terminal Bareh Solok ini. Situasi berubah beberapa tahun kemudian, Terminal Bareh Solok secara perlahan-lahan fungsinya tidak berjalan secara optimal terutama bagi angkutan pedesaan disebabkan karena jauhnya jarak Terminal Bareh Solok dengan Pasar Raya Solok sehingga masyarakat maupun sopir merasa keberatan untuk masuk ke Terminal Bareh Solok tersebut. Angkutan pedesaan ini akhirnya kembali dipindahkan ke Terminal Lintas Sumatera pada tahun 2000.

Ketika awal pengoperasiannya, terminal yang terletak di Jalan *By Pass* tersebut begitu ramai karena fasilitas yang disediakan sangat menunjang. Para calon penumpang pun sangat

---

<sup>3</sup> Revisi *Master Plan* Kawasan Terminal Bareh Solok Kota Solok tahun 2006.

bergairah ke terminal tersebut karena teratur dan tertata dengan baik, tetapi pada tahun 2002 Terminal Bareh Solok mengalami beberapa kerusakan, seperti banyaknya jalan di sekitar emplasemen yang berlobang, sehingga sopir angkutan enggan masuk karena khawatir kendaraannya akan mengalami kerusakan akibat terperosok ke dalam lobang tersebut. Keengganan tersebut memicu lahirnya terminal-terminal bayangan di sekitar terminal, seperti di Selayo, Pandan Ujung, dan juga di *By Pass* yang jaraknya tidak jauh dari terminal.<sup>4</sup>

Pemerintah kemudian memperbaiki kondisi Terminal Bareh Solok tersebut pada tahun 2007, namun Terminal Bareh Solok sudah terlanjur sepi. Hal ini disebabkan karena kebiasaan masyarakat yang tidak pernah masuk ke terminal selama lebih 5 tahun, membuat terminal tetap lengang setelah diperbaiki. Penumpang pun dapat dikatakan tidak terlihat menunggu angkutan dalam Terminal Bareh Solok. Saat ini, selain hanya sebagai tempat transit bus tujuan jarak jauh, terminal justru dimanfaatkan sebagai sarana bermain bola.<sup>5</sup> Terminal yang awalnya sangat menjanjikan menjadi sumber pendapatan dari masyarakat seperti mati suri. Toko-toko di dalam kawasan terminal banyak yang tidak dimanfaatkan oleh pemilik ataupun penyewanya. Penyebab lainnya adalah menjamurnya pemakai sepeda motor yang menyebabkan kurangnya masyarakat memakai angkutan umum.

Penyebab lain berkurangnya fungsi terminal adalah terkait dengan adanya tiket pesawat murah pada tahun 2003, perbandingan ongkos pesawat dengan ongkos bus tidak begitu jauh sehingga masyarakat lebih memilih naik pesawat dari pada naik bus bila bepergian ke kota yang jauh seperti Jakarta. Seiring tajamnya penurunan harga tiket penerbangan, jumlah pengunjung terminal ini ikut melorot. Pada saat harga tiket penerbangan Jakarta-Padang Rp. 650.000,00 sebuah perusahaan bus AKAP mampu mencari penumpang untuk empat bus, namun ketika biaya perjalanan naik pesawat berkurang hingga Rp. 300.000,00 atau turun 46 persen, perusahaan angkutan darat hanya mendapat penumpang

---

<sup>4</sup> <http://www.padang-today.com/index.php?today=news&id=16180>. Diunduh tanggal 30 Mei 2010.

<sup>5</sup> <http://padang-today.com/?today=news&id=16588>. Diunduh tanggal 30 Mei 2010.

untuk satu bus. Hal ini disebabkan karena, selisih harga tiket bus dengan tiket pesawat sekitar Rp. 250.000,00 hingga Rp. 275.000,00.<sup>6</sup>

Kajian khusus tentang Terminal Barih Solok belum ada dilakukan peneliti, namun yang terkait tentang Kota Solok sudah relatif banyak dilakukan di antaranya skripsi Zulidar (1994), “Sejarah Kota Solok 1970-1984”.<sup>7</sup> Dalam karyanya ia mengkaji mengenai pertumbuhan dan perkembangan sosial ekonomi Kota Solok mulai dari Solok resmi menjadi Kotamadya Solok (1970) sampai tahun 1984. Selain itu ada juga karya Dian Afriyanti dengan judul, “Kehidupan Sosial Ekonomi Kusir Bendi di Solok Tahun 1970-1998”.<sup>8</sup> Ia menjelaskan mengenai kehidupan sosial ekonomi kusir bendi yang tinggal di Simpang Rumbio. Walaupun telah ada alat transportasi seperti oplet dan minibus, namun bendi sebagai alat angkutan tradisional tidak kalah bersaing dengan alat angkutan lainnya. Selain itu ada karya Nova Kurnia Ilahi (2006), “Terminal Lintas Sumatera Solok 1975-1992”.<sup>9</sup> Dalam karyanya ini menjelaskan mengenai sejarah lahir dan berkembangnya Terminal Lintas Sumatera yang merupakan terminal pertama di Kota Solok.

Ada beberapa alasan yang mendasari diambilnya Terminal Barih Solok sebagai objek penelitian melalui penulisan skripsi ini. Alasan pertama, belum ada kajian tentang sejarah Terminal Barih Solok ini, meskipun ada yang menulis tentang terminal di Kota Solok tapi dengan pembahasan yang berbeda yakni mengenai Terminal Lintas Sumatera. Alasan kedua adalah keberadaan Terminal Barih Solok menjadi sepi yang pada awalnya diharapkan dapat menjadi pusat sektor usaha dan perdagangan serta sebagai sarana pangkalan kendaraan bus, tidak berjalan dengan baik. Hal yang menarik dari kajian ini adalah Terminal Barih Solok yang artinya prasarana transportasi pelayanan regional yang mendorong peran kota ini

---

<sup>6</sup> <http://www.cimbuak.net/content/view/782/4/>. Diunduh tanggal 30 Mei 2010.

<sup>7</sup> Zulidar, “Sejarah Kota Solok 1970-1984”. *Skripsi*, (Padang: Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Andalas, 1994).

<sup>8</sup> Dian Afriyanti, “Kehidupan Sosial Ekonomi Kusir Bendi di Solok Tahun 1970-1998”. *Skripsi*, (Padang: Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Andalas, 1999).

<sup>9</sup> Nova Kurnia Ilahi, “Terminal Lintas Sumatera Solok 1975-1992”. *Skripsi*, (Padang: Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Andalas, 2006).

menjadi simpul pergerakan penumpang dan barang, yang mana terminal ini dibangun dengan fasilitas yang memadai tapi pada tahun 2004 keberadaan terminal ini sudah sepi, padahal fasilitas yang ada di terminal sangat lengkap, mulai dari mushalla, restoran, toko-toko penjual makanan, souvenir dan sebagainya, sangat mendukung keberadaan terminal dan kenyamanan pengunjung. Dalam konteks itulah penelitian ini diberi judul ” Dinamika Keberadaan Terminal Barih Solok (1994-2004)”.

## **B. Pembatasan dan Perumusan Masalah**

Batasan spasial dalam penelitian ini adalah Kota Solok, sementara itu batasan temporalnya penulis mengambil batasan tahun dari tahun 1994 sampai tahun 2004. Tahun 1994 diambil sebagai batasan awal dalam penulisan ini karena pada tahun inilah Terminal Barih Solok dibangun. Selanjutnya batasan akhir yang penulis ambil adalah tahun 2004. Hal ini disebabkan, pada tahun ini keberadaan terminal sebagai pusat pangkalan bus dan salah satu pusat kegiatan ekonomi kota Solok telah sepi. Dalam rentangan waktu itulah dipelajari pasang surut keberadaan Terminal Barih Solok selama 10 tahun pengoperasiannya.

Persoalan pokok dalam penelitian ini dirumuskan ke dalam beberapa bentuk pertanyaan berikut:

1. Bagaimanakah latar belakang dibangunnya Terminal Barih Solok di Kelurahan Simpang Rumbio?
2. Bagaimanakah keberadaan Terminal Barih Solok dari awal pengoperasiannya sampai tahun 2004?
3. Bagaimanakah pengaruh keberadaan Terminal Barih Solok terhadap kehidupan sosial ekonomi Kota Solok?

## **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan dan batasan masalah di atas maka penelitian ini memiliki tujuan yang sebagai berikut:

1. Menjelaskan latar belakang dibangunnya Terminal Barih Solok di Kelurahan Simpang Rumbio.
2. Melihat pengaruh keberadaan Terminal Barih Solok dari awal pengoperasiannya sampai tahun 2004 terhadap masyarakat pengguna prasarana terminal tersebut.
3. Menjelaskan pengaruh keberadaan Terminal Barih Solok terhadap kehidupan sosial ekonomi Kota Solok.

#### **D. Kerangka Analisis**

Terminal (stasiun) dalam buku Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah perhentian penghabisan angkutan baik bis, kereta api dan lain-lain.<sup>10</sup> Terminal Barih Solok termasuk pada terminal bertipe A. Terminal dapat dikelompokkan dalam tiga tipe<sup>11</sup> yaitu:

1. Tipe A melayani Angkutan Antar Kota Antar Propinsi, Angkutan Kota Dalam Propinsi, Angkutan Kota dan Angkutan Desa.
2. Tipe B melayani Kendaraan Angkutan Kota Dalam Propinsi dan Angkutan Kota.
3. Tipe C melayani Angkutan Pedesaan saja.

Terminal didirikan dengan tujuan tempat bongkar muat barang, turun naik penumpang dan perubahan moda angkutan dari yang satu ke yang lainnya. Terminal didirikan untuk kelancaran mobilitas orang, barang maupun jasa, keberadaan terminal bisa dipandang sebagai tempat lalu lintas ekonomi. Selain itu, terminal dilengkapi dengan fasilitas penunjang seperti kantor, kios, loket, restoran, mushalla, wc umum dan wartel.

Mengkaji mengenai terminal erat kaitannya dengan masalah transportasi. Transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut dan mengalihkan

---

<sup>10</sup> Departement Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi ketiga*. (Jakarta: Balai Pustaka, 2007), hal 579.

<sup>11</sup> Meri Erawati, "Terminal Lintas Andalas 1972-2002". *Skripsi*, (Padang: Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Andalas, 2008), hal. 10.



suatu objek dari satu tempat ke tempat yang lain. Transportasi pada suatu disuatu wilayah perkotaan dan pedesaan mempengaruhi efisiensi ekonomi sosial daerah dan kota. Dalam sistem transportasi di dalamnya mencakup empat unsur yaitu:

1. Ruang untuk bergerak (jalan)
2. Tempat awal/akhir pergerakan (terminal)
3. Yang bergerak (alat angkut/kendaraan dalam bentuk apapun)
4. Pengelolaan: yang mengkoordinasi ketiga unsur sebelumnya.<sup>12</sup>

Perkembangan transportasi tergantung pada besarnya jumlah dan penyebaran penduduk, tingkat kehidupan, luas daerah dan keadaan geografis, potensi alam dan ekonomi, prasarana serta sarana transportasi itu sendiri.<sup>13</sup> Keberadaan transportasi di suatu wilayah perkotaan atau pedesaan mempengaruhi efisiensi ekonomi dan sosial daerah dan kota.<sup>14</sup> Semua ini mempengaruhi besarnya permintaan dan pemakaian atas jasa transpor tersebut yang diakibatkan oleh adanya permintaan terhadap komoditi yang perlu diangkut dan manfaat perjalanan yang dipengaruhi oleh hal tersebut. Untuk menjamin kelancaran lalu lintas angkutan kendaraan dan untuk menciptakan ketertiban dalam pemakaian jalan maka peningkatan fasilitas seperti terminal perlu diperhatikan dan perlu ditingkatkan menurut kebutuhan.

Mengkaji mengenai Terminal Barih Solok maka erat kaitannya dengan sejarah perkotaan. Hal ini karena kota memiliki fungsi yang berbeda sehingga kebutuhan fasilitasnyapun berbeda dibanding dengan daerah pedesaan. Di pedesaan umumnya yang menjadi basis kegiatan adalah sektor penghasil barang, di perkotaan selain sektor penghasil barang maka sektor perdagangan dan jasa juga merupakan basis utama.

---

<sup>12</sup> Fidel Miro, *Perencanaan Transportasi*. (Jakarta: Erlangga, 2005), hal. 15

<sup>13</sup> Rustian Kamaluddin, *Perkembangan dan Pembangunan Sarana Perhubungan dalam Pembangunan Regional*. (Padang: Universitas Andalas, 1981), hal. 3

<sup>14</sup> Jotin Khisty, *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi*, (Jakarta: Erlangga, 2005), hal.19

Sejarah kota mencakup proses urbanisasi, mobilitas penduduk dan masalah sosial lainnya, sejarah kota juga membahas tentang ekologi kota, yaitu interaksi manusia dengan alam sekitarnya. Pada sisi lain sejarah kota juga membahas problem sosial dan mobilitas sosial.<sup>15</sup> Kota Berfungsi sebagai pusat pembangunan daerah, yang bertujuan sebagai mata rantai penghubung ke kawasan pedesaan di mana kota tidak hanya merupakan pusat pemukiman dari penduduk, kegiatan sosial ekonomi, politik dan administrasi tapi kota juga merupakan pusat penyediaan fasilitas, industri, perdagangan, transportasi dan kegiatan lainnya yang berhubungan bagi penunjang pertumbuhan daerah belakang.<sup>16</sup>

Untuk melihat konsentrasi kota maka dapat diperhatikan seberapa banyak fasilitas perkotaan yang tersedia dan seberapa jauh kota menjalankan fungsi perkotaan. Fasilitas perkotaan/fungsi perkotaan antara lain: 1. Pusat perdagangan. 2. Pusat pelayanan jasa, baik jasa perorangan maupun jasa perusahaan. Jasa perorangan misalnya perbengkelan, pengacara, dokter, jasa perusahaan misalnya perbankan, perhotelan, asuransi. 3. Tersedianya prasarana perkotaan, seperti sistem jalan kota yang baik, jaringan listrik, telepon, taman kota, pasar, terminal. 4. Pusat penyediaan fasilitas sosial seperti, prasarana pendidikan, kesehatan, tempat ibadah. 5. Pusat pemerintahan. 6. Pusat komunikasi dan pangkalan transportasi artinya dari kota tersebut masyarakat bisa menggunakan sarana transportasi menuju berbagai tujuan. 7. Lokasi pemukiman yang tertata.<sup>17</sup>

## **E. Metode Penelitian dan Bahan Sumber**

Metode yang digunakan dalam penulisan ini adalah metode penelitian sejarah, yaitu sebuah metode yang bertujuan menguji dan menganalisis secara kritis peninggalan dan

---

<sup>15</sup> Kuntowijoyo, *Metodologi Sejarah* (Yogyakarta: Tiara Wacana, 1994), hal. 68.

<sup>16</sup> Departement Dalam Negeri, *Kebijakan Departemen Dalam Negeri di Bidang Pembinaan Perekonomiaan di Indonesia* (Jakarta: Departemen Dalam Negeri, 1990), hal. 10.

<sup>17</sup> Robinson Tarigan, *Perencanaan Pembangunan Wilayah*, (Jakarta: Bumi Aksara, 2005), hal. 125

rekaman masa lalu dan merekonstruksi kehidupan sosial pada masa lampau<sup>18</sup> Metode ini terdiri dari empat tahap yaitu, heuristik, kritik, interpretasi dan historiografi<sup>19</sup>. Heuristik merupakan tahap pertama yang dilakukan oleh seorang peneliti. Pada tahap ini yang dilakukan adalah pengumpulan data dengan mencari sumber yang berkaitan dengan penelitian ini. Kritik bertujuan untuk memastikan kebenaran dan mencari keaslian sumber. Kritik tersebut berupa kritik ekstern dan kritik intern. Kritik intern dilakukan untuk mendapatkan kredibilitas sedangkan kritik ekstern dilakukan untuk mendapatkan otentitas. Interpretasi yaitu memahami dengan cara memberikan fakta-fakta yang telah disusun secara kronologis kemudian ditelaah, dikelompokkan menjadi satu kesatuan yang logis dan historiografi yaitu penulisan sejarah.

Dalam mengumpulkan sumber, dilakukan dengan studi kepustakaan dan studi lapangan. Studi pustaka dilakukan untuk mendapatkan data-data yang berhubungan dengan penulisan ini. Studi pustaka akan dilakukan di Perpustakaan Universitas Andalas, Perpustakaan Fakultas Sastra Universitas Andalas.

Dari penelitian kepustakaan itu diperoleh sumber skunder yaitu sumber yang berasal dari buku-buku yang berhubungan dengan objek penulisan. Selain itu didapatkan pula sumber primer yaitu sumber berupa data dari kantor Dinas Perhubungan Kota Solok, Kantor Arsip dan Perpustakaan Kota Solok, Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah Kota Solok dan Badan Pusat Statistik. Untuk melengkapi sumber tertulis maka digunakan sumber lisan. Penelitian lisan sebagai istilah yang mencakup sejarah lisan dan tradisi lisan, tradisi lisan biasanya mengandung arti kenangan langsung mengenai masa lampau dan kisah dari saksi mata. Dengan demikian, peristiwa-peristiwa tersebut adalah kenangan yang hidup.<sup>20</sup> Sumber

---

<sup>18</sup> Louis Goschalk, *Mengerti Sejarah*, terj. Nugroho Notosusanto (Jakarta: Universitas Indonesia Press, 1985), hal. 56.

<sup>19</sup> Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah* (Yogyakarta: Yayasan Bentang Budaya, 1999), hal. 89.

<sup>20</sup> Kuntowijoyo, *Metode Sejarah* (Yogyakarta: PT TiaraWacana, 1994), hal. 23.

lisan akan dilakukan dengan wawancara antara lain dengan pejabat-pejabat pada Kantor Dinas Perhubungan Kota Solok, para pedagang di Terminal Bareh Solok, agen dan sopir bus.

Setelah dikumpulkan sumber, maka dilakukan kritik sumber yang bertujuan untuk mendapatkan fakta sejarah. Kritik sumber itu berupa kritik intern dan kritik ekstern. Kemudian fakta yang telah dikrtik tadi diinterpretasikan yang kemudian disusun menjadi karya sejarah yang merupakan tahap terakhir yaitu historiografi atau penulisan sejarah.

## **F. Sistematika Penulisan**

Penulisan ini terdiri dari empat bab, yang secara berturut-turut menjelaskan tentang masalah-masalah yang terdapat dalam penulisan ini. Dalam masing-masing bab akan menggambarkan lebih jelas tentang permasalahan, dan setiap bab mempunyai keterkaitan yang erat sehingga dapat dianalisa sesuai dengan data-data yang telah dihimpun, serta akan diperoleh pengertian yang relevan dengan maksud dan tujuan penulisan.

Bab I merupakan bab pendahuluan yang meliputi latar belakang masalah, perumusan dan pembatasan masalah, tujuan penelitian, kerangka analisis, metode penelitian dan bahan sumber serta sistematika penulisan. Pembahasan bab ini penting untuk mengetahui maksud peneltian, bagaimana metode yang dipakai dalam penulisan ini.

Bab II membahas mengenai gambaran Kota Solok dan perkembangannya. Pertama mengenai gambaran geografis Kota Solok, penduduk dan mata pencahariannya. Kedua, mengenai perkembangan pemerintahan Kota Solok Ketiga mengenai perkembangan transportasi di Kota Solok, keempat mengenai Terminal Lintas Sumatera yang merupakan terminal pertama di Kota Solok.

Bab III merupakan pembahasan tentang .pembangunan dan operasionalisasi Terminal Bareh Solok dalam perkembangan kota Solok. Pertama membahas mengenai pembangunan Terminal Bareh Solok. Kedua membahas pemanfaatan Terminal Bareh Solok.

Bab IV merupakan pembahasan mengenai dinamika keberadaan Terminal Berek Solok dari segi sosial ekonomi serta pasang surut fungsi Terminal Berek Solok dari tahun 1994 samapi tahun 2004.

Bab V merupakan bab kesimpulan, dalam bab ini terdapat jawaban atas beberapa pertanyaan yang menjadi permasalahan pokok.

## **BAB V**

### **KESIMPULAN**

Kota Solok merupakan suatu wilayah administratif yang terletak di Provinsi Sumatera Barat. Dilihat dari segi keadaan geografis, Kota Solok merupakan daerah yang relatif strategis karena berada di persimpangan jalan, arah Barat menuju ibukota Provinsi Sumatera Barat yaitu Padang, arah Utara menuju Bukittinggi, Sumatera Utara dan Aceh. Arah timur menuju Jambi, Bengkulu dan Pulau Jawa. Posisi Kota Solok yang berada pada simpul jalan Lintas Sumatera memberikan kontribusi positif terhadap meningkatnya arus lalu lintas angkutan umum baik Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) maupun angkutan umum Antar Kota Antar Provinsi (AKAP). Peningkatan arus lalu lintas tersebut, pada akhirnya akan memudahkan Kota Solok memiliki peranan sentral bagi pertumbuhan perekonomian masyarakat Kota Solok sendiri, maupun masyarakat yang bernaung dalam pemerintah daerah Kabupaten Solok.

Untuk kelancaran transportasi maka dibangun Terminal Bareh Solok merupakan terminal angkutan kedua di Kota Solok setelah Terminal Lintas Sumatera. Terminal Bareh Solok ini dibangun oleh pemerintah di Kelurahan Simpang Rumbio Kecamatan Lubuk Sikarah Kota Solok dengan tujuan untuk mengurangi beban kota yang semakin berkembang sehingga kegiatan tidak bertumpu di pusat kota saja. Terminal ini diresmikan/difungsikan pada tanggal 16 Desember 1994. Pengoperasian Terminal Bareh Solok diresmikan oleh Gubernur Sumatera Barat Hasan Basri Durin. Berdasarkan tipe dan fungsinya Terminal Bareh Solok dikategorikan sebagai terminal penumpang tipe A. Terminal penumpang Tipe A berfungsi melayani kendaraan Angkutan Antar Kota Antar Provinsi, Angkutan Kota Dalam Provinsi, angkutan kota dan angkutan desa. Lokasi terminal yang dilintasi oleh Jalur Lintas Sumatera tidak dapat dipisahkan dengan pertumbuhan dan perkembangna Kota Solok. Dalam

kapasitasnya sebagai salah satu prasarana perhubungan yang memiliki peranan penting bagi mobilitas orang, barang maupun jasa.

Keberadaan Terminal Bareh Solok secara tidak langsung telah memicu timbulnya perubahan sosial dan ekonomi yang terjadi di daerah Kota Solok dan sekitarnya. Sehingga dapat mendatangkan lahan pekerjaan baru bagi masyarakat Kota Solok khususnya seperti pedagang, jasa peragenan dan secara tidak langsung dapat mengatasi masalah pengangguran. Disisi lain dengan dibangunnya Terminal Bareh Solok sebagai basis kegiatan transportasi maka secara tidak langsung banyak dibangunnya rumah toko di sekitar terminal dan menjadikan harga tanah disekitar terminal menjadi mahal.

Dalam perkembangan sepuluh tahun setelah diresmikannya Terminal Bareh Solok, tujuan utama yang dicapai pemerintah tidak berjalan dengan baik. Keadaan ini berawal dari dipindahkannya kembali Angkutan Desa ke Terminal Lintas Sumatera pada tahun 2000, setelah itu rusaknya fasilitas dalam Terminal Bareh Solok sehingga memicu lahirnya terminal bayangan di beberapa titik dalam Kota Solok. Selain itu, pada tahun 2003 munculnya tiket pesawat murah dimana perbandingan harga tiket pesawat tidak begitu jauh dari harga tiket bus. Sehingga menyebabkan banyak masyarakat yang lebih memilih naik pesawat untuk bepergian ke luar kota seperti Kota Jakarta sehingga lebih menghemat waktu dan tenaga. Keadaan ini menyebabkan keadaan terminal berangsur-angsur menjadi sepi. Sehingga berakibat matinya perekonomian masyarakat yang berada dalam kawasan Terminal Bareh Solok.

Jauhnya jarak antara terminal Bareh Solok dengan pusat Kota Solok juga menjadi masalah bagi masyarakat. Terminal Bareh Solok ini pada akhirnya tidak dapat mengatasi dan mentertibkan angkutan umum untuk menaiki dan menurunkan penumpang dalam terminal. Sopir maupun penumpang lebih memilih untu menaiki angkutan umum di area terminal bayangan dengan alasan lebih praktis dan lebih cepat. Sehingga mengakibatkan Terminal

Bareh Solok menjadi sepi dibandingkan dengan Terminal Lintas Sumatera yang merupakan terminal penumpang dengan tipe B.

Disisi lain sepiya terminal berakibat menurunnya penjualan dari pedagang yang berdagang dalam terminal, baik pedagang asongan maupun pedagang yang menempati kios-kios dalam terminal. Sehingga sebagian pedagang banyak yang memilih untuk menutup kios mereka karena sepiya penumpang dan pengunjung di dalam Terminal Bareh Solok ini. Tidak berfungsi dengan baiknya Terminal Bareh Solok sampai saat sekarang ini menjadikan pembangunan terminal ini dirasa sangat sia-sia. Padahal pembangunan terminal ini telah memakan biaya sebesar 2,8 Milyar dan diharapkan bisa mengatasi masalah transportasi di Kota Solok.



## DAFTAR KEPUSTAKAAN

### 1. Arsip Dan Dokumen Tercetak

*Aktifitas Terminal Bareh Solok*. 2003. Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya, 2003

*Peraturan Menteri Dalam Negeri No. 8 Tahun 1970*, Tentang Pelaksanaan Kotamadya Solok dan Kotamadya Payakumbuh.

*Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1956*, Tentang Pembentukan Daerah Otonom Kota Kecil dalam Lingkungan Daerah Propinsi Sumatera Tengah.

*Lima Tahun Kotamadya Solok Dalam Angka Dan Aksara 1970-1975*. Solok: Pemerintah Daerah Tingkat II Kotamadya Solok, 1975.

Pemerintah Kota Solok. *Data Dan Informasi Serta Lembaran Isian Pengelolaan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Kota Solok*. 2007.

Pemerintah Kota Solok. *Data Dan Informasi Serta Lembaran Isian Pengelolaan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Kota Solok*. 2003.

Pemerintah Kota Solok. *Penyusunan Revisi Master Plan Kawasan Terminal Bareh Solok Kota Solok*. 2006.

*Profil Kota Solok tahun 2003*. Solok: Badan Perencanaan dan Pembangunan Kota Solok. 2003.

*Kota Solok Dalam Angka 1994*. Solok: BAPPEDA dan BPS Kota Solok, 1994.

*Kota Solok Dalam Angka 1996*. Solok: BAPPEDA dan BPS Kota Solok, 1996.

*Kota Solok Dalam Angka 1997*. Solok: BAPPEDA dan BPS Kota Solok, 1997.

*Kota Solok Dalam Angka 1998*. Solok: BAPPEDA dan BPS Kota Solok, 1998.

*Kota Solok Dalam Angka 1999*. Solok: BAPPEDA dan BPS Kota Solok, 1999.

*Kota Solok Dalam Angka 2000*. Solok: BAPPEDA dan BPS Kota Solok, 2000.

*Kota Solok Dalam Angka 2001*. Solok: BAPPEDA dan BPS Kota Solok, 2001.

*Kota Solok Dalam Angka 2002*. Solok: BAPPEDA dan BPS Kota Solok, 2002.

*Kota Solok Dalam Angka 2004*. Solok: BAPPEDA dan BPS Kota Solok, 2004.

### 2. Buku-buku

Departement Dalam Negeri, *Kebijakan Depatemen Dalam Negri di Bidang Pembinaan Perekonomian di Indonesia*, Jakarta: Depatemen Dalam Negeri, 1990.

Goschalk, Louis, *Mengerti Sejarah, terjemahan Nugroho Notosusanto*, Jakarta: universitas Indonesia Press, 1985.

Gusti Asnan, dkk, *Sejarah Perjuangan Rakyat Kabupaten Solok: 1945-1949*, Padang: DHD 45 Sumatera Barat dan Pemda Kabupaten Solok, 2003.

Jotin Khisty, *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi*, Jakarta: Erlangga, 2005.

Kesit Bambang Prakoso, *Pajak dan Retribusi Daerah*, Yogyakarta: UII Press, 2003.

Kuntowijoyo, *Metodologi Sejarah*, Yogyakarta: Tiara Wacana, 1994.

Miro, Fidel, *Perencanaan Transportasi*, Jakarta: Jakarta:Erlangga, 2005.

Rustian Kamaluddin, *Perkembangan dan Pembangunan Sarana Perhubungan Dalam Perkembangan Regional*, Padang:Universitas Andalas, 1981.

Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Perhubungan*, Padang: Fakultas Ekonomi Universitas Andalas, 1976.

Tarigan, Robinson, *Perencanaan Pembangunan Wilayah*, Jakarta: Bumi Aksara, 2005.

### **3. Skripsi**

Ade Farta Wijaya. *Sejarah Pemerintahan Kota Solok: Studi Tentang Kebijakan Terhadap Pelayanan Kesehatan dan Pendidikan Masyarakat Kota Solok (1999-2009)*. Skripsi. Padang: Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Andalas. 2010.

Meri Erawati. *Terminal Lintas Andalas di Kota Padang Tahun 1972-2002*. Skripsi. Padang: Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Andalas. 2009.

Nova Kurnia Ilahi. *Terminal Lintas Sumatera Solok 1975-1992*. Skripsi. Padang: Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Andalas. 2006.

Rika Komila. Taslim: *Penarik Becak Motor di Kota Solok tahun 2003-2006*. Skripsi. Padang: Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Andalas. 2007.

Witrianto. *Interaksi Penduduk Pendetang dan Penduduk Asli di Selayo Kabupaten Solok 1970-1995*. Skripsi. Padang: Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Andalas. 1996.

Zulidar. *Sejarah Kota Solok 1970-1984*. Skripsi. Padang: Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Andalas. 1994.

#### **4. Internet**

<http://www.padang-today.com/index.php?today=news&id=16180>. Diunduh tanggal 30 Mei 2010.

<http://padang-today.com/?today=news&id=16588>. Diunduh tanggal 30 Mei 2010.

<http://www.cimbuak.net/content/view/782/4/>. Diunduh tanggal 30 Mei 2010.