

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kota Padang merupakan ibu kota Provinsi Sumatera Barat yang berada di kawasan pantai barat Pulau Sumatera. Posisi Kota Padang terletak ditengah-tengah kawasan pantai barap pada $1^{\circ}0'$ lintang selatan dan $100^{\circ}20'$ bujur timur. Kota Padang memiliki wilayah seluas 694,96 km persegi dengan kondisi geografis berbatasan dengan laut dan daerah perbukitan.¹ Sarana infrastruktur Kota Padang cukup baik dan sangat memadai, dengan dibukanya jalan alteri atau bypass yang menjadi alternatif, sudah sangat memudahkan arus orang dan barang keluar masuk Kota Padang.²

Sebelum mengalami perluasan pada tahun 1980 Kota Padang hanya memiliki wilayah seluas 33 km². Wilayah Padang pada umumnya adalah merupakan dataran rendah, terutama di wilayah Padang bagian barat yang memanjang dari utara ke selatan. Daerah yang panjang garis pantainya hanya 19,8 km padang daerah pantai bermuara dua buah sungai yang relatif besar yaitu Batang Harau yang memiliki panjang 25 km dan sungai Batang Kuranji yang panjangnya 25 km.³ Secara administratif Kota Padang berbatasan sebelah utara dengan Kabupaten Padang Pariaman,

¹ Walneg dan Windo Wibowo, *Padang di Persimpangan Jalan? Potretnya Dahulu, Kini dan Visi Masa Depan* (Jakarta: PT. Visi Media Nusantara: 2012) hlm. 48.

² Ibid.

³ Mardanas Safwan, dkk, *Sejarah Kota Padang*, (Jakarta: Departemen Pendidikan Dan Kebudayaan, 1987), hlm 41.

sebelah selatan dengan Kabupaten Pesisir Selatan, sebelah timur dengan Kabupaten Solok, dan sebelah barat dengan Samudera Hindia.⁴

Dalam posisinya sebagai pintu gerbang utama Sumatera Barat maka Kota Padang diharapkan tumbuh sebagai kota modern dengan berbagai fasilitasnya, di antaranya adalah terdapatnya terminal yang memadai. Ternyata hingga kini persoalan terminal masih menjadi hal yang krusial karena terminal yang dibangun pemerintah Kota Padang belum bisa beroperasi secara maksimal. Ada tiga ruas jalan utama dari Padang menuju arah utara, timur, dan selatan. Jalan ke utara melewati Pariaman, Lembah Anai menuju Bukittinggi, jalan menuju timur melalui Bukit Subang menuju Solok, dan jalan ke selatan melewati Teluk Bayur ke Painan dan terus menuju Kerinci dan Bengkulu.⁵

Transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam menunjang pembangunan sebuah kota. Pada pencapaian tujuan tersebut, perlulah perencanaan dan pengembangan kota yang ditata dalam satu kesatuan sistem yang terpadu. Khusus dalam bidang transportasi, untuk terlaksananya keterpaduan, kelancaran dan ketertiban roda transportasi kota, maka satu hal lain yang sangat mempengaruhi ialah terminal.⁶

Tingginya kebutuhan transportasi masyarakat di Kota Padang mengakibatkan Kota Padang didesak dengan mengembangkan infrastuktur terminal sebagai penunjang berkembangnya transportasi umum di Kota Padang. Sejak tahun 1950-an sudah muncul berbagai kendaraan angkutan kota dan juga angkutan antar daerah yang melayani aktivitas dan pergerakan masyarakat

⁴ Rinaldi Putra, "Masalah dan Usaha Pengembangan Angkutan Kota di Kotamadya Padang", Skripsi (Padang: Fakultas Ekonomi, Unand, 1998), hlm. 18.

⁵ Freek Colombijn, *Paco-Paco (kota) Padang: Sejarah Sebuah Kota di Indonesia Abad ke-20 dan Penggunaan Ruang Kota*. (Padang: Ombak, 2006) hlm. 51

⁶Laporan Penelitian (Padang: STKIP PGRI Sumatera Barat, 2015) hlm,5.

di Kota Padang. Untuk menampung kendaraan tersebut sebagai tempat pangkalan dan pemberhentian terakhirnya telah ada terminal Goan Hoat di Kota Padang.⁷

Terminal Goan Hoat awalnya hanya pasar kecil dengan transaksi jual beli yang masih terbatas. Ternyata seiring berjalannya waktu, pasar kecil ini mulai menunjukkan riak-riak kemajuan dan menggilas pasar lainnya seperti Pasar Tanah Kongsu dan Pasar Mudik. Penjual dan pembeli di pasar kecil itu mulai menciptakan suasana keramaian layaknya sebuah pasar.⁸ Kepiawaian seorang keturunan China bernama Lie Saay yang merupakan pengelola Goan Hoat yang awalnya merupakan sebuah pasar kecil mengubah fungsinya menjadi sebuah terminal dan menjadi terminal bus pertama di Kota Padang.

Terminal Goan Hoat adalah terminal yang memiliki sejarah panjang dalam pembangunan ruang publik di Kota Padang, terminal tersebut sudah tidak dapat dilihat lagi, karena pemerintah kota telah membangun lahan terminal menjadi pusat perbelanjaan yang diberi nama Sentral Pasar Raya (SPR). Ketika difungsikannya terminal Goan Hoat, relatif banyak bus dari PO (Perusahaan Oto) yang keluar masuk ke terminal itu. Perusahaan bus dimaksud antara lain: APD, NPM, HMSAR, ATOM, dan FLORA.⁹ Berkembangnya perusahaan tersebut akhirnya membuat terminal Goan Hoat tidak lagi mampu menampung bus-bus tersebut. Pembangunan Terminal Lintas Andalas dilakukan sehubungan meningkatnya jumlah kendaraan penumpang di Kota Padang.

Terminal Lintas Andalas mulai dioperasikan pada tahun 1972 di bawah pengawasan Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya. Menurut cerita yang berkembang dalam masyarakat bahwa,

⁷ Meri Erawati “*Terminal Lintas Andalas di Kota Padang Tahun 1972-2002*” Skripsi. (Padang, Unand, Padang)

⁸ Rri.co.id, “Terminal Goan Hoat, Saksi Toleransi Ranah Minang”, Diakses melalui <https://rri.co.id/humaniora/wisata/930016/terminal-goan-hoat-saksi-toleransi-ranah-minang> pada 27 Agustus 2022.

⁹ Meri Erawati “*Terminal Lintas Andalas di Kota Padang Tahun 1972-2002*” Skripsi. (Padang, Unand, 2009)

sebelum dibangun terminal Lintas Andalas kawasan itu dulunya merupakan kuburan orang-orang Belanda. Lokasi Terminal Lintas Andalas yang berada di pusat kota menjadi lahan perekonomian baru bagi masyarakat yang bergerak di sektor informal seperti pedagang dan agen penjualan tiket bus.¹⁰

Kehadiran terminal bus pertama di Kota Padang yaitu terminal Goan Hoat yang dibangun oleh pengusaha keturunan China, terminal yang awalnya merupakan sebuah pasar kecil yang dikelola oleh seorang keturunan China bernama Lie Saay mengubah pasarnya menjadi sebuah terminal bus. Banyaknya masyarakat yang bepergian keluar dan masuk Kota Padang dan seiring perkembangan pengusaha bus yang semakin banyak, maka terminal Goan Hoat tidak lagi dapat menampung bus-bus yang berdatangan. Perpindahan terminal Kota Pada dari Terminal Goan Hoat ke Terminal Lintas Andalas tahun 1972 menjadi menarik untuk diteliti terutama proses pemindahan dan penyebab pindahnya terminal. Dalam konteks itulah penelitian ini diajukan dengan judul “ Perpindahan Terminal Bus Goan Hoat ke Terminal Lintas Andalas Kota Padang Tahun 1970-An”

B. Pembatasan dan Perumusan Masalah

Agar lebih terarahnya penelitian diperlukan pembatasan masalah. Batasan spasial penelitian ini mengambil daerah Kota Padang, Kemudian untuk batasan temporal diambil decade 1970-an, karena pada decade itu sudah bisa digambarkan kepadatan lalu lintas bus di Kota Padang, wacana baru pembangunan terminal, proses pembangunan terminal, dan perpindahan terminal dari terminal Goan Hoat ke terminal Lintas Andalas.

¹⁰ Saribundo.biz “Kisah Unik Sejarah Terminal Bus Kota Padang yang Melegenda” Diakses Melalui <https://www.saribundo.biz/kisah-unik-sejarah-terminal-bus-kota-padang.html> Pada, 29 Agustus 2022.

Adapun rumusan masalah dari penelitian dapat dikemukakan melalui pertanyaan sebagai berikut:

1. Bagaimana perkembangan transportasi di Kota Padang dan fungsi terminal Goan Hoat?
2. Mengapa terminal Goan Hoat tidak lagi memadai sebagai terminal di Kota Padang, sehingga muncul wacana membangun terminal baru?
3. Bagaimana proses pidahnya terminal dari Goan Hoat ke terminal Lintas Andalas?

Pertanyaan-pertanyaan itulah yang dijawab dalam penelitian ini.

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah, penelitian ini memiliki tiga tujuan utama. *Pertama*, untuk mengetahui perkembangan transportasi di Kota Padang dan fungsi dari terminal Goan Hoat. *Kedua*, untuk menyelidiki penyebab kurang memadainya terminal Goan Hoat sebagai terminal utama di Kota Padang, yang mengakibatkan munculnya wacana pembangunan terminal baru. *Ketiga*, untuk memahami proses pemindahan terminal bus dari terminal Goan Hoat ke terminal Lintas Andalas.

Manfaat penelitian ini diharapkan dapat menyajikan informasi mendalam mengenai perkembangan transportasi dan pergeseran terminal bus di Kota Padang pada dekade 1970-an. Pada masa tersebut, Kota Padang pertama kali memiliki terminal bus, yakni terminal bus Goan Hoat yang terletak di Pasar Raya Padang. Namun, karena berbagai faktor, terminal ini dipindahkan ke lokasi baru yang diberi nama terminal Lintas Andalas.

Penelitian ini memiliki dampak positif, diantaranya memberikan kontribusi informasi yang berharga mengenai sejarah transportasi di Kota Padang dan memahami faktor-faktor yang

menyebabkan perpindahan terminal. Selain itu, penelitian ini juga dapat menjadi sumber pengetahuan tambahan serta membuka wawasan baru dalam bidang penelitian transportasi dan perencanaan infrastruktur kota.

D. Tinjauan Pustaka

Persoalan tentang terminal Kota Padang sudah banyak diteliti orang, terutama yang menyangkut keadaan terminal di Kota Padang sejak tahun 2010-an. Diantara pembahasan tersebut adalah artikel karya Dery Eka Putra berjudul “Implementasi Pengelolaan Asset Daerah (Studi Kasus Alih Fungsi Lahan Terminal Menjadi Pusat Pemerintahan Di Kota Padang)” terdapat dalam *Jom FISI* , Vol. 1, No. 2, (2014). Pada jurnal itu memberikan gambaran yang komprehensif mengenai pengelolaan aset daerah, khususnya terkait alih fungsi lahan terminal menjadi pusat pemerintahan di Kota Padang. Beberapa aspek utama yang dibahas dalam penelitian ini mencakup perencanaan, pengorganisasian, penggerakan, dan pengendalian (planning, organizing, actuating, dan controlling).¹¹

Selanjutnya penelitian karya Gianesha berjudul “Pengadaan Tanah Untuk pelebaran Jalan Anak Air sebagai Jalan Penghubung Terminal Baru di Kota Padang” tahun 2016. Penelitian itu membahas rencana dan kendala dalam proyek pelebaran jalan Anak Air di Kota Padang. Beberapa poin utama yang dijelaskan dalam tulisan tersebut melibatkan Perencanaan dan Persiapan, Penundaan Pembangunan, Pelaksanaan Kegiatan dan Ketidakbersediaan Masyarakat, Tidak Ada Koordinasi yang Jelas, Pengaruh Pembangunan Terminal Baru.¹² Penelitian itu memberikan

¹¹ Dery Eka Putra, “Implementasi Pengelolaan Asset Daerah (Studi Kasus Alih Fungsi Lahan Terminal Menjadi Pusat Pemerintahan Di Kota Padang)”, dalam *jurnal Jom FISI* , Vol. 1, No. 2, (2014), hlm.6-13.

¹² Gianesha, “Pengadaan Tanah Untuk pelebaran Jalan Anak Air sebagai Jalan Penghubung Terminal Baru di Kota Padang”, Skripsi (Padang: Unand, 2016). hlm 57.

gambaran tentang kompleksitas proses perencanaan dan pelaksanaan proyek infrastruktur, melibatkan koordinasi antarinstansi, dukungan anggaran, dan tantangan dalam memperoleh persetujuan dari masyarakat terdampak.

Selanjutnya, skripsi yang ditulis oleh Ardinda Melli Nevia Fitri berjudul "Efektivitas Penggunaan Terminal Tipe A Anak Air Dalam Pelayanan Penumpang Angkutan Umum di Kota Padang" tahun 2023. Dalam skripsi itu, Ardinda membahas tentang efektivitas penggunaan terminal tipe A Anak Air dalam pelayanan penumpang angkutan umum di Kota Padang. Skripsi itu bertujuan untuk mengidentifikasi dan menganalisis efektivitas, kendala, serta upaya yang dilakukan dalam meningkatkan efektivitas penggunaan Terminal Tipe A Anak Air.¹³

Sementara pembahasan terminal pada masa lampau relatif kurang diantaranya skripsi karya Meri Erawati berjudul "Terminal Lintas Andalas Kota Padang Tahun 1972-2002" tahun 2009. Skripsi itu menceritakan tentang sejarah sebuah terminal di Kota Padang yaitu terminal Lintas Andalas yang berdiri tahun 1972. Pada skripsi itu terdapat data-data pembangunan Terminal Lintas Andalas dan juga merk-merk Po bus yang keluar masuk terminal. Pada skripsi itu juga menceritakan akhir dari penggunaan Terminal Lintas Andalas sebelum berpindah ke Terminal Regional Bingkuang Aia Pacah.¹⁴

Selanjutnya jurnal karya Rifky Sixkrianza, Hendra Naldi, dan Meri Erawati "Perpindahan Terminal Di Kota Padang Dari Terminal Lintas Andalas Ke Terminal Regional Bingkuang Tahun 1998-2002" terdapat dalam *Jurnal Ilmiah Mahasiswa STKIP PGRI Sumbar*, (2015). Jurnal itu membahas sejarah dan perkembangan Kota Padang sebelum tahun 1998, khususnya transformasi

¹³ Ardinda Melli Nevia Fitri, "Efektivitas Penggunaan Terminal Tipe A Anak Air Dalam Pelayanan Penumpang Angkutan Umum di Kota Padang" Skripsi (Padang: Universitas Negeri Padang, 2023), hlm. 5.

¹⁴ Meri Erawati "Terminal Lintas Andalas di Kota Padang Tahun 1972-2002" Skripsi. (Padang, Unand, 2009) hlm. 82.

administratifnya menjadi ibu kota Provinsi Sumatera Barat. Fokusnya mencakup perubahan status kota, perluasan wilayah, pertumbuhan penduduk, urbanisasi, dan dampaknya terhadap infrastruktur.¹⁵ Bagian signifikan dari ulasan membahas kebijakan pemindahan Terminal Lintas Andalas ke Aiepacah, menguraikan alasan di balik keputusan tersebut, serta tantangan dan peristiwa yang terjadi selama proses pemindahan, termasuk resistensi masyarakat dan dampak pada sektor transportasi. Ulasan juga mengaitkan pemindahan terminal dengan rencana pengembangan kota yang lebih luas, termasuk zona industri baru. Dalam akhir ulasan, disoroti upaya Pemerintah Kota Padang setelah pemindahan untuk mengatasi masalah dan meningkatkan fungsionalitas Terminal Regional Bingkuang, yang meskipun ada perbaikan, tetap menghadapi tantangan pemanfaatan yang suboptimal.¹⁶

Selanjutnya buku berjudul *Paco-Paco (Kota) Padang: Sejarah Sebuah Kota di Indonesia pada Abad ke-20 dan Penggunaan Ruang Kota* karya Freek Colombijn (2006), buku itu mengulas Kota Padang secara komprehensif, terutama mengenai penggunaan tata ruang di Kota Padang. Dalam buku itu didapat sumber tentang ruas jalan utama di Kota Padang dan perbatasan Kota Padang. Buku itu memberikan penjelasan yang sangat memadai tentang Kota Padang dan juga memberikan perspektif masa lalu tentang persoalan-persoalan Kota Padang.

Selanjutnya buku yang ditulis oleh Walneg dan Windo Wibowo berjudul *PADANG di persimpangan jalan ? : Potretnya Dahulu, Kini dan Visi Masa Depan* tahun 2012. Buku itu menceritakan mengenai perkembangan Kota Padang dari tahun ke tahun dengan mengacu pada pertanyaan apakah semakin maju atau terpuruk. Kota Padang adalah salah satu kota tertua di Pantai

¹⁵ Rifky Sixkrianza, Hendra Naldi, dan Meri Erawati, "Perpindahan Terminal Di Kota Padang Dari Terminal Lintas Andalas Ke Terminal Regional Bingkuang Tahun 1998-2002", *Jurnal Ilmiah Mahasiswa STKIP PGRI Sumbar*, (2015), hlm. 1.

¹⁶ *Ibid.*

Barat Sumatera di Wilayah Laut Hindia, 7 Agustus 2021 Kota Padang genap berusia 351 tahun. Buku itu membandingkan Padang Dahulu VS Padang Sekarang. Sarana infrastruktur Kota Padang relatif cukup baik dan sangat memadai, dengan dibukanya jalan alteri atau bypass yang menjadi alternatif, sudah sangat memudahkan arus orang dan barang keluar masuk Kota Padang.¹⁷ Buku Kota Padang di Persimpangan Jalan merupakan sebuah kajian evaluasi tentang perkembangan kota dalam tiga zaman (kolonial Belanda, Jepang), masa perjuangan kemerdekaan dan setelah masa merdeka.

Berdasarkan kajian terdahulu, maka penelitian ini memiliki perbedaan dengan kajian sebelumnya. Penelitian ini memiliki objek tentang pindahnya suatu terminal di kota padang dan perubahan fungsi terminal sebelumnya. Setelah terminal Kota Padang di pindahkan ke Terminal Lintas Andalas, Terminal Goan Hoat di fungsikan sebagai terminal angkot dan bus kota seta perluasan lahan Pasar Raya Padang. Dan kini terminal Goan Hoat yang kita kenal dulu sudah berubah menjadi pusat perbelanjaan. Pada penelitian ini bias memberikan informasi dan pengetahuan kepada pembaca tentang sejarah awal terminal di Kota Padang.

E. Kerangka Analisis

Kota Padang merupakan ibukota Provinsi Sumatera Barat, terletak di pantai barat Pulau Sumatera. Padang terletak ditengah-tengah kawasan pantai barap pada 1°0' lintang selatan dan 100°20' bujur timur.¹⁸ Sebelum mengalami perluasan pada tahun 1980 kota padang hanya memiliki luas wilayah sebesar 33 km². Wilayah Kota Padang terdiri dari dataran rendah dan pegunungan. Dataran rendahnya terdapat di wilayah Padang bagian barat yang memanjang dari

¹⁷ Walneg dan Windo Wibowo, *Padang di Persimpangan Jalan? Potretnya Dahulu, Kini dan Visi Masa Depan* (Jakarta: PT. Visi Media Nusantara: 2012), hlm. 141.

¹⁸ Freek Colombijn, *Paco-Paco (kota) Padang: Sejarah Sebuah Kota di Indonesia Abad ke-20 dan Penggunaan Ruang Kota*. (Padang: ombak: 2006) hlm. 50.

utara ke selatan. Daerah pegunungan terdapat di wilayah Padang bagian timur. Daerah yang efektif hanya 168 km padang daerah pantai bermuara dua buag sungai yang relatif besar yaitu Batang Harau yang memiliki panjang 25 km dan sungai Batang Kuranji yang panjangnya 25 km.¹⁹

Penulisan ini berhubungan dengan transportasi, merupakan komponen utama dalam sistem hidup dan kehidupan, sistem pemerintahan, dan sistem kemasyarakatan. Kondisi sosial demografis wilayah memiliki pengaruh terhadap kinerja transportasi pada suatu wilayah. Sistem transportasi merupakan elemen dasar infrastruktur yang berpengaruh pada pola pengembangan perkotaan. Pengembangan transportasi dan tata guna lahan memainkan peran penting dalam kebijakan dan program pemerintah. Pengembangan infrastruktur dalam sektor transportasi pada akhirnya menimbulkan biaya tinggi. Keterlibatan masyarakat dalam pembenahan atau resrtukturisasi sektor transportasi menjadi hal yang mendesak.²⁰

Transportasi merupakan komponen utama dalam sistem hidup dan kehidupan, system pemerintahan, dan system kemasyarakatan. Kondisi social demografis wilayah memiliki pengaruh terhadap kinerja Transportasi pada suatu wilayah. sistem transportasi merupakan elemen dasar ifrastruktur yang berpangaruh pada pola pengembangan perkotaan. Pengembangan transportasi dan tata guna lahan memainkan peran penting dalam kebijakan dan program pemerintah.²¹

Penyebaran permukiman berinovasi berbagai pusat-pusat layanan publik. Sebagai upaya menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya, dioperasikan transportasi yang keberadaannya telah ada seperti kereta api, bus, oplet, microlet, dan bendi. Perumahan-perumahan yang dibangun dalam upaya menyiapkan tempat tinggal bagi pegawai baik permerintahan maupun

¹⁹ Bappeda, *Monografi Kota Padang Tahun 1980*, hlm 6.

²⁰ Siti Aminah, "Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan", Jurusan Ilmu Politik FISIP, Universitas Airlangga, 2018, hlm 1.

²¹ *Ibid.*

swasta. Sebagai upaya mengcover mobilitas penduduk dengan kemunculan fasilitas publik dalam bentuk perguruan tinggi, disamping moda transportasi yang telah ada, dioperasikan Bemo di tahun 1962.²²

Terminal adalah suatu fasilitas yang sangat kompleks karena banyak kegiatan yang dilakukan di dalamnya. Terkadang secara bersamaan dan paralel sering terjadi kemacetan yang cukup mengganggu arus lalu lintas. Sesuai dengan fungsinya sebagai tempat pemberhentian sementara (transit) maka di dalam terminal terjadi perpindahan penumpang atau barang dari suatu jenis angkutan ke angkutan yang lainnya, sehingga tuntutan efisiensi dari suatu perjalanan bisa tercapai. Berdasarkan tuntutan tersebut maka suatu terminal harus mampu menampung, menata dan mengendalikan serta melayani semua kegiatan yang terjadi akibat adanya perpindahan kendaraan penumpang maupun barang sehingga semua kegiatan yang ada pada terminal dapat berjalan lancar, tertib, teratur, aman, dan nyaman.²³

Terminal transportasi dapat diartikan sebagai prasarana angkutan yang merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus penumpang dan barang. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No 31/1995, bahwa fungsi pelayanan terminal penumpang dibagi menjadi 3 jenis, yaitu: Terminal penumpang tipe A yang melayani jasa angkutan antar kota antar provinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan. Kedua, Terminal Penumpang tipe B untuk angkutan kota dalam provinsi, angkutan kota atau angkutan pedesaan. Dan yang ke tiga adalah Terminal Penumpang tipe C yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.²⁴ Dari

²² Daumar Mike Pahutar, Lindayanti, Nopriyasman, “Relasi Permukiman dan Moda Transportasi di Kota Padang Tahun 1957-2017”, dalam *Jurnal Ilmu Humaniora*, Vol. 05, No. 1, (2021) hlm. 33.

²³ Sinta, “Tinjauan Pustaka (Pengertian Terminal)”. Diakses melalui <https://sinta.unud.ac.id/uploads/wisuda/081915004-3-4-24.pdf> pada 26 Mei 2020.

²⁴ Direktorat Jendral Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, *Keputusan Menteri Perhubungan No.31 tahun 1995*. Diakses melalui <https://hubdat.dephub.do.id> pada 2 Desember 2021.

kerangka berfikir tersebut akan dianalisis dinamika keberadaan terminal di Kota Padang pada Dekade 1970-an.

F. Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian sejarah. Metode penelitian sejarah terdiri dari empat tahap yaitu, heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi. Sesuai dengan metode penelitian sejarah, studi ini dimulai dengan tahap pertama yaitu pengumpulan data yang disebut heuristik yang merupakan pencarian dan pengumpulan sumber. Sumber didapat dengan melakukan studi kepustakaan. Perpustakaan yang dikunjungi adalah Perpustakaan Fakultas Ilmu Budaya Universitas Andalas, Perpustakaan Pusat Universitas Andalas, Ruang Baca Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Andalas, Ruang Baca Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Pendidikan Universitas Negeri Padang, Perpustakaan Daerah Sumatera Barat, Kantor Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Kota Padang, dan Kantor Dinas Kearsipan dan Perpustakaan Provinsi Sumatera Barat.

Sumber yang di dapat berupa buku karya Freek Colombijn (2006) berjudul Paco-Paco (Kota) Padang: Sejarah Sebuah Kota di Indonesia pada Abad ke-20 dan Penggunaan Ruang Kota, selanjutnya buku karya Walneg dan Windo Wibowo (2012) berjudul PADANG di persimpangan jalan ? : Potretnya Dahulu, Kini dan Visi Masa Depan. Juga didapatkan sumber skripsi dari Meri Erawati berjudul “Terminal Lintas Andalas Kota Padang Tahun 1972-2002” tahun 2009.

Selain sumber sekunder, penulisan skripsi ini juga menggunakan sumber primer antara lain berupa arsip dari CV.NYATA sebagai Pemborong dan penanggung jawab Pembangunan Terminal Lintas Andalas, arsip Surat Kuasa pembangunan terminal Lintas Andalas tahap II dan beberapa

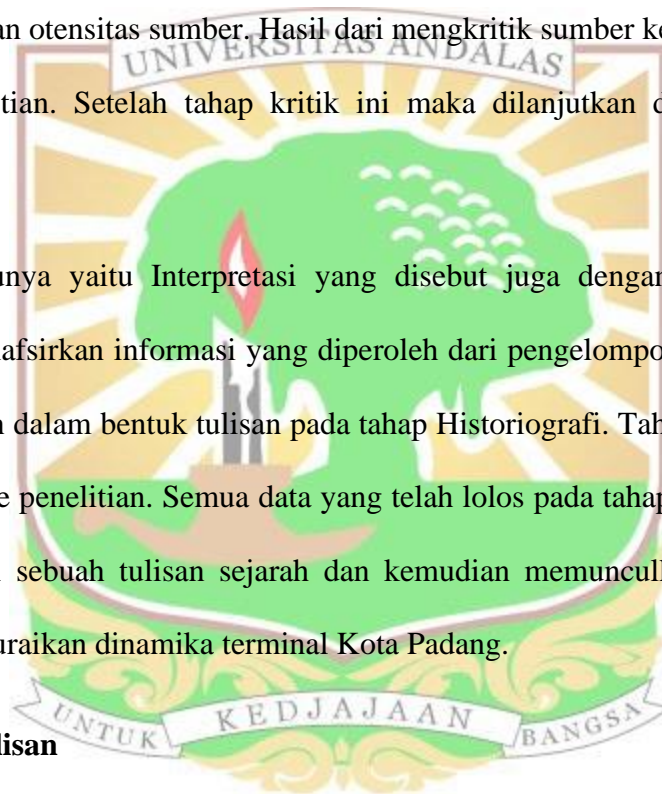
foto lama terminal. Sumber itu didapatkan pada kunjungan penelitian ke Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Kota Padang. Sumber primer lainnya adalah data wawancara yang di peroleh melalui studi lapangan. Dalam wawancara diajukan pertanyaan tentang awal mula terminal bus di Kota Padang, peristiwa-peristiwa yang terjadi di Terminal Goan Hoat dan Lintas Andalas.

Tahap berikutnya yaitu mengkritik data-data yang telah dikumpulkan sebelumnya yaitu kritik ekstern maupun kritik ekstern. Kritik digunakan untuk menyeleksi data agar mendapatkan kredibilitas sumber dan otensitas sumber. Hasil dari mengkritik sumber kemudian diperoleh fakta sejarah dalam penelitian. Setelah tahap kritik ini maka dilanjutkan dengan interpretasi dan penulisan.

Tahap selanjutnya yaitu Interpretasi yang disebut juga dengan penafsiran, tahap ini digunakan untuk menafsirkan informasi yang diperoleh dari pengelompokan sumber yang valid. Kemudian dituangkan dalam bentuk tulisan pada tahap Historiografi. Tahap ini merupakan tahap terakhir dalam metode penelitian. Semua data yang telah lolos pada tahap sebelumnya kemudian akan diracik menjadi sebuah tulisan sejarah dan kemudian memunculkan sebuah historiografi tersendiri yang menguraikan dinamika terminal Kota Padang.

G. Sitematika Penulisan

Penelitian berjudul “Perpindahan Terminal Goan Hoat ke Terminal Lintas Andalas Tahun 1970-An” terdiri dari 5 (lima) Bab. Antar bab saling berhubungan dan menjadi satu kesatuan. Pada bab I, merupakan pendahuluan yang berisikan latar belakang masalah, batasan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, tinjauan pustaka, kerangka analisis, dan metode penelitian dan sumber. Pada latar belakang berisikan tentang alasan dari penelitian yang akan di teliti. Dilanjutkan dengan batasan masalah yang terkait permasalahan tentang perpindahan Terminal Goan Hoat ke Terminal



Lintas Andalas Tahun 1970-An, dan konsep yang digunakan terkait pada penelitian, sehingga pada bab ini menjadi landasan dalam menyelesaikan penelitian ini.

Bab II membahas mengenai Kota Padang dan perkembangan transportasi tahun 1970-an, dimulai dengan pembahasan geografis Kota Padang, selanjutnya membahas transportasi yang berkembang di kota Padang tahun 1970-an, hingga pembahasan mengenai perencanaan pemindahan terminal dari Terminal Goan Hoat ke Terminal Lintas Andalas.

Bab III membahas mengenai Terminal Goan Hoat, dimulai dari awal mula terminal yang merupakan sebuah kawasan Pasar di Kota Padang. Selanjutnya pembahasan mengenai pendiri terminal Goan Hoat, hingga berhenti beroperasi sebagai terminal Bus Antar Daerah. Bab IV membahas tentang Terminal Lintas Andalas pada tahap awal beroperasi. Dalam pembahasan ini membahas tentang lokasi Terminal Lintas Andalas, awal mula pembangunan terminal, dan pemindaha terminal bus ke Terminal Lintas Andalas. Penulisan skripsi ini diakhiri dengan bab V merupakan bagian kesimpulan.

